

INDICE

1. CAP I Aspectos generales

- 1.1 Introducción
- 1.2 Antecedentes, ideas fuerza
- 1.3 Justificación urbanística y Objetivos del plan

2. CAP II Síntesis del territorio actual.

- 2.1 - Aspectos Metodológicos
- 2.2 - Escala territorial
- 2.3 - Fases del Plan
- 2.4 Modelo Territorial Existente

3. CAP III Modelo territorial

- 3.1 Modelo territorial propuesto

4. CAP IV Programas, proyectos e instrumentos derivados

- 4.1 Programas
- 4.2 Proyectos asociados a programas
- 4.3 Planificación derivada

5. CAP V Zonificación

1. CAP I_ ASPECTOS GENERALES

1.1 INTRODUCCIÓN

El siguiente texto contiene el documento de avance referido a la propuesta del Plan Local de Ordenamiento Territorial y desarrollo sostenible para Canelones Capital. El Plan se inicia con la Resolución N°17/04530. El mismo cuenta con antecedentes que datan del año 2007, con el Plan Estratégico Canelones Capital, que culmina con la elaboración de una publicación en el año 2009.

Dicho instrumento formará parte del Sistema de Instrumentos que viene elaborando el Gobierno de Canelones desde el año 2005 a la fecha y surge como un instrumento derivado de las Directrices Departamentales (Art 7° - Decreto 32/2011).

El instrumento Plan Local, se define en el Art 17° de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible N°18308: *“Los planes locales de Ordenamiento del territorio son los instrumentos para el ordenamiento de ámbitos geográficos locales dentro de un departamento. Se realizarán a iniciativa del Gobierno Departamental con la participación de las autoridades locales, las que definirán en cada caso su contenido, salvo cuando los contenidos del Plan Local estén indicados en un instrumento de ordenamiento territorial del ámbito departamental. Su tramitación y aprobación se hará en los términos establecidos en la presente ley. Es de competencia exclusiva de los Gobiernos Departamentales la elaboración y aprobación de los presentes instrumentos, así como la definición del ámbito de cada Plan Local”*

La dinámica de trabajo que se eligió para aplicar, es una metodología de alta simplicidad. Es *“básicamente un lenguaje que interpreta procesos generalmente complejos e intenta darle una formulación simple para incorporar a esos procesos la mayor cantidad de protagonistas posible”*¹. Deja de lado los extensos y voluminosos estudios de difícil manejo, acceso y distribución y trabaja con documentos sencillos y sintéticos, partiendo de la base de que “lo esencial es simple”. De esta forma, se pretende generar las condiciones para una discusión amplia, sin exclusiones ni pre conceptos entre los diversos actores, tanto públicos como privados. Este proceso de planificación estratégica en clave de alta simplicidad tiene tres ingredientes:

- Conocimientos previos de la ciudad y su entorno por parte de los distintos actores involucrados en la experiencia.
- Participación e involucramiento creciente de los vecinos desde sus propios barrios, construyendo ciudadanía y una nueva institucionalidad tendiente a fortalecer la democracia participativa.
- Aproximaciones sucesivas guiadas por una visión de largo, mediano y corto plazo.

Se trabaja con la idea de planificación estratégica inclusiva, lo que supone una articulación de distintos actores desde el inicio.

Los distintos actores involucrados pertenecen a distintas organizaciones barriales, técnicos municipales de

¹ Martínez Guarino, Ramón. Gestión del territorio y del desarrollo urbano. Alta simplicidad, Universidad de la República – Facultad de Arquitectura, Intendencia de Montevideo y fundación 2020. Febrero 2005

distintas áreas, representantes de organizaciones no gubernamentales, el Alcalde, concejales, Ediles departamentales, técnicos profesionales del territorio en estudio, etc.

La idea es buscar la articulación entre todos los protagonistas y crear una “red” para poder “trabajar en red” entre todos los integrantes de los distintos ámbitos. El proceso de elaboración del plan va a contar con la creación de la “agenda del plan” donde todos los integrantes tendrán conocimiento de la misma para poder ir acercando aportes en las instancias previas a los encuentros agendados.

Por otro lado para incluir en esta elaboración, como se venía marcando la idea de continuidad con los trabajos ya realizados para Canelones Capital, se realizará un recuento y evaluación de todo lo realizado desde los primeros inicios hasta la fecha.

1.2 ANTECEDENTES E IDEAS FUERZA

En el marco de los antecedentes, corresponde citar el avance de las Directrices de Ordenamiento Urbano Territorial, Avance 1 del Plan de Ordenamiento Urbano Territorial de la Ciudad de Canelones y su entorno adyacente, contenido en el Plan Estratégico Canelones Capital, realizado en 2009.

Por otro lado las Directrices territoriales adoptadas tienden a la definición de un nuevo modelo territorial que apunte a la optimización de recursos, infraestructuras y suelo, así como a la definición de la articulación de la Ciudad en el contexto Metropolitano, Microrregional, Departamental y Nacional.

Estas son las que marcan las estrategias y el rumbo por el cual se pretende avanzar para lograr las ideas fuerzas y los objetivos detallados más adelante.

Las estrategias se articulan en cuatro líneas estratégicas que se detallan aquí debajo:

- Rol metropolitano.

Potenciar las ventajas comparativas de Canelones derivadas de su localización en el contexto del Área Metropolitana valorizando los roles actuales y adoptando nuevos roles dentro del sistema territorial microrregional.

- Protección ambiental.

Proteger y potenciar las características del entorno natural, que forman parte de su identidad, prestando especial atención a las zonas de alta vulnerabilidad ambiental. Propiciar el desarrollo de una ciudad sustentable y ecoeficiente. Utilización de menos recursos, menos contaminación, menos energía.

- Identidad e imagen urbana.

Propiciar la consolidación de una imagen urbana e identidad comunes, en conjunción con un sentimiento de pertenencia a un proyecto colectivo para la ciudad.

- Optimización del espacio y sus infraestructuras.

Propiciar la consolidación de la trama urbana existente en zonas urbanizadas y con sistemas de saneamiento construido o proyectado, y la ocupación de espacios no urbanizados que impliquen menores costos de extensión de las infraestructuras.

Disminuir el déficit de equipamientos y servicios en relación con la localización de la población actual, optimizando el uso de los espacios públicos y promover la reserva de espacios para vivienda social, aplicando instrumentos adecuados y compatibles con la política general de vivienda.

Las ideas fuerza surgen de un primer taller realizado en el año 2017 como parte de la elaboración del plan y la revisión del mismo, en cuanto a los avances que se fueron sucediendo en base a estas ideas.

- **CANELONES SUSTENTABLE e INTELIGENTE**, se apuesta a la utilización de tecnologías para el desarrollo de una ciudad sostenible. Un territorio resiliente frente al cambio climático.
- **CANELONES ciudad CULTURAL**, fortalecer la identidad local, consolidando la imagen de un ámbito con vocación cultural.
- **CALIFICAR ÁREAS URBANAS Y POTENCIAR EL ENTORNO RURAL**, se apuesta a la recalificación de las áreas urbanas residenciales y generar un orden en el crecimiento de la misma con fuerte énfasis en el las nuevas infraestructuras y las zonas de vulnerabilidad ambiental asociadas a los cursos hídricos existentes. Promover la soberanía alimentaria a través del desarrollo de nuevas formas de producción más vinculadas a la autosutentabilidad y la agroecología.

1.3 JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA Y OBJETIVOS DEL PLAN

La ciudad es el producto por excelencia de la sociedad, como la representación por excelencia de la construcción humana. En tiempos de participación ciudadana y democracia, un proyecto de ciudad sólo puede realizarse como proyecto colectivo e integrador, capaz de dar respuesta al interés común, de manera de garantizar una redistribución equitativa de los costos y beneficios del desarrollo urbano².

La propuesta para el Plan de local Canelones Capital, apunta a un proyecto colectivo principalmente; a una propuesta no acabada, sino por el contrario al inicio de una propuesta de ordenamiento abierta a los cambios, una propuesta dinámica. La gestión planificada va a tender a un modelo y la construcción flexible del mismo. 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.

OBJETIVO GENERAL

Planificar el desarrollo integrado, inteligente y ambientalmente sustentable de la ciudad de Canelones, mediante el ordenamiento del suelo y la previsión de los procesos de transformación del mismo; Ordenando los usos de suelo existentes, propiciando el aumento de la densidad en áreas centrales; Planificando el crecimiento de la ciudad con base en la aparición de nuevas infraestructuras

(ferrocarril central) y las áreas de vulnerabilidad ambiental y estudiando la pieza territorial en su rol de capital Departamental y como parte del área Metropolitana, apostando a una ciudad ecoeficiente, sostenible y sustentable para generar resiliencia frente al cambio climático.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Definir un modelo territorial de desarrollo para la zona estableciendo como principios la no segregación socio territorial y la justa distribución de cargas y beneficios.
- Trabajar en reforzar una nueva vocación para el territorio. Canelones, ciudad cultural. Actualmente la ciudad de Canelones tiene una fuerte vocación administrativa que a causa del avance tecnológico va perdiendo la necesidad de la presencialidad en la ciudad.
- Trabajar en la evolución hacia una nueva ciudad inteligente, apoyada en el desarrollo del uso de las tecnologías en pro de un crecimiento y la mejora de las gestiones de tráfico, residuos, la eficiencia energética, la efectiva sostenibilidad y la gestión de espacios colectivos.
- Definir un sistema de infraestructuras, sistema de movilidad y transporte, espacios públicos, soporte natural, entre otros sistemas.
- Fomentar la producción de alimentos sanos, promover la autosuficiencia alimenticia con uso de tecnologías limpias.
- Monitoreo y control de contaminación, sensibilización y educación ambiental.
- Apostar a las nuevas tecnologías de construcción.
- Garantizar, proteger y respetar la inclusión y participación.
- Fortalecer las libertades y obligaciones de derecho de las personas con preferencias e identidades sexuales y capacidades diferentes, adultos mayores, mujeres, niños y niñas en condición de vulnerabilidad, jóvenes y adolescentes.
- Evaluar la capacidad del territorio para admitir nuevos emprendimientos y compatibilidad entre los distintos usos, de acuerdo a las características del paisaje y su conservación.
- Contribuir a la mejora de infraestructura y servicios del ámbito de aplicación, fomentar el cuidado, embellecimiento y creación de nuevos espacios públicos para el disfrute e integración de la población.
- Promover el desarrollo económico e integral del territorio de manera sustentable.
- Proteger los suelos, paisajes y la identidad rural.
- Protección de los recursos hídricos y los aspectos ambientales relevantes.
- Definir nuevas áreas de crecimiento.
- Fortalecer las centralidades.
- Diseñar indicadores que documenten los cambios y representen la realidad del territorio.
- Fortalecer la Participación ciudadana y el gobierno local.
- Utilizar las nuevas herramientas de tecnologías para conformar una “ciudad inteligente”.
- Promover nuevos modelos de producción asociados a la agroecología.
- Fortalecer el rol turístico de la zona apuntando al sector vitivinícola.

2 CAP II_ SÍNTESIS DEL TERRITORIO ACTUAL

Como parte del diagnóstico, se realizó la recopilación de información territorial relevante para la elaboración del plan. Toda esta información recopilada, así como la nueva información a recopilar, producto de futuros relevamientos, se organiza en el Sistema de Información Geográfica (SIG).

En este sentido se trabajó en esta primera fase de pre-diagnóstico, en dos líneas:

1. Obtención de información que de a poco fue agregada al formato digital tendiente a conformar el Plano Base de la Ciudad de Canelones.
2. Obtención de información relevante para el proceso de planificación tal como: datos demográficos y socio-económicos, información de equipamientos y servicios, información catastral, información normativa, etc.

Para la obtención de la información no cartográfica, se comenzó a establecer contactos directos con diferentes instituciones, organizaciones y personas, tales como: Intendencia de Canelones en sus diferentes Direcciones, Ministerios, prestadores de servicios locales (OSE, UTE, ANTEL, CONECTA, etc), INE, Policía, Organizaciones Sociales.

2.1 - Aspectos Metodológicos

El Marco Metodológico General del plan, se aplica en forma específica durante la ejecución de la Fase I del mismo. El diseño de una estrategia de intervención para dar cuenta de las tres dimensiones, productiva, social e institucional de Canelones, parte de la necesidad de contar con elementos de diagnóstico y elementos de prospectiva.

El diagnóstico se basa en cuatro instrumentos diferentes:

- Talleres de trabajo con los diferentes actores involucrados de la Ciudad (co-diagnóstico).
- Entrevistas a informantes calificados
- Análisis de información secundaria.
- Estudio demográfico.

2.2 - Escala territorial

La ciudad de Canelones maneja tres escalas territoriales: la departamental, la metropolitana y la local, que presentan distintas urgencias y diferentes abordajes que será necesario coordinar en un todo coherente.

A escala departamental Canelones se encuentra enmarcado en el Plan Estratégico Canario. La heterogeneidad del departamento implica conocer y potenciar las distintas características del mismo, integrándolo en su totalidad. En este contexto es fundamental la definición del rol de Ciudad de Canelones dentro del departamento.

La mirada metropolitana impone también un abordaje que reconozca esta escala como un marco de acción concertada (IMM, IMSJ e IMC) donde se instrumentan temas de Agenda Metropolitana - transporte, medio ambiente, vivienda, etc.- que afectan el plan local. Esta escala necesitará de la coordinación con la Comisión de Área Metropolitana.

La escala local implica descubrir las lógicas propias internas de Ciudad.

2.3 - Fases del Plan

Se estructura en tres Fases de actuación:

Fase 1: Diagnóstico, Imagen Futura y Definiciones Técnicas Preliminares – Canelones YA

Fase 2: Desarrollo de la Propuesta Territorial

Fase 3: Ajuste de la Propuesta

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

Si bien el plan Canelones Capital es un instrumento de planificación concebido a largo plazo, la situación actual de la Ciudad indica que existen acciones que deben tomarse de inmediato, para subsanar problemas urgentes que surjan durante la Fase de Diagnóstico e Imagen Futura. Para esto, se realizarán actuaciones **Canelones YA**, un conjunto de programas de acción en el corto plazo tendientes a solucionar problemas concretos, mientras se desarrolla el proceso de planificación estratégica a largo plazo que busca una profunda transformación de la Ciudad.

El presente Documento de Avance se enmarca dentro de la Fase 1 - abarca las actividades de Recopilación de Información, Pre-diagnóstico, Construcción de Imagen Futura y Definiciones Técnicas Preliminares - y aborda ya la Fase 2.

2.4 Modelo Territorial Existente

- Sistema de conectividades:

Es el sistema que da sustento al modelo territorial actual y de donde surge la estructura de la ciudad desde sus orígenes, está compuesto por distintos elementos donde se destaca, la Ruta Nacional N°5, la vía férrea y las Avenidas principales.

La ruta N°5 enmarca a la ciudad hacia el Oeste y la vía férrea da el otro borde, conformando un polígono que hasta hace un tiempo permanecía cerrado dejando a ambos lados fuera de dichos bordes, suelos con características suburbanas y rurales. Hoy en día la expansión territorial viene avanzando hacia el Oeste, al otro lado de la vía férrea y los límites ya no son tan claros, sino más bien difusos.

El escenario del nuevo rol de vía férrea, nos hace reflexionar sobre el crecimiento de la ciudad hacia el otro

lado de la vía, lo que inexorablemente va a generar un corte en la ciudad que el plan, por medio de distintas estrategias, intentará “mitigar”.

Por otro lado la tendencia de crecimiento hacia el lado Oeste, se basa además, en la limitante de la Ruta n° 5, que genera un borde rígido y también las áreas inundables, por tanto el plan apoya esta tendencia.

- Sistema vial:

La ciudad se estructura por dos ejes verticales Norte – Sur (Batlle y Ordoñez, Treinta y Tres) y dos horizontales. Si bien ambos ejes son distintos está claro que la ciudad se ordena cada vez más entorno a estos dos ejes.

Ambos ejes unen la entrada Sur de la ciudad con la centralidad inminente al Norte, generada por la construcción del nuevo hospital, una gran superficie comercial y nuevas oficinas municipales.

Los otros ejes Este – Oeste se asocian al parque Artigas y la entrada directa desde la ruta N°5 y la salida a la Ruta N°11 hacia la ciudad de Santa Lucía.

Actualmente la ciudad tiene incorporadas varias líneas de ómnibus que transitan en su mayoría por los ejes verticales, generando algunos puntos críticos, por lo cual se va a estudiar la posibilidad del traslado de esas líneas hacia otras vías, lo cual a su vez generaría una reformulación de las centralidades que están conformadas sobre los ejes principales.

El flujo vehicular los días de semana en horario laborales es intenso y dificultoso. Actualmente está funcionando el tarifado para las zonas centrales de la ciudad (el polígono afectado se delimita por las calles Miranda, Brum, Suarez y Florencio Sánchez). El mismo fue creado entre otras cosas para poder ordenar el tránsito y descomprimir el flujo vehicular.

Durante el proceso de elaboración del plan surge la doble vía de Ruta 5 para la ciudad de Canelones que arranca en el acceso sur en paralelo a las nuevas definiciones para el Ferrocarril central.

- Las inundaciones:

La ciudad de Canelones cuenta con una característica de tener dentro en la ciudad una red hídrica que bordea y atraviesa la ciudad generando en varias ocasiones inundaciones donde gran parte de la población se ve claramente afectada.

La mayor causa de la inundabilidad se debe principalmente a tres factores que han variado con el correr del tiempo:

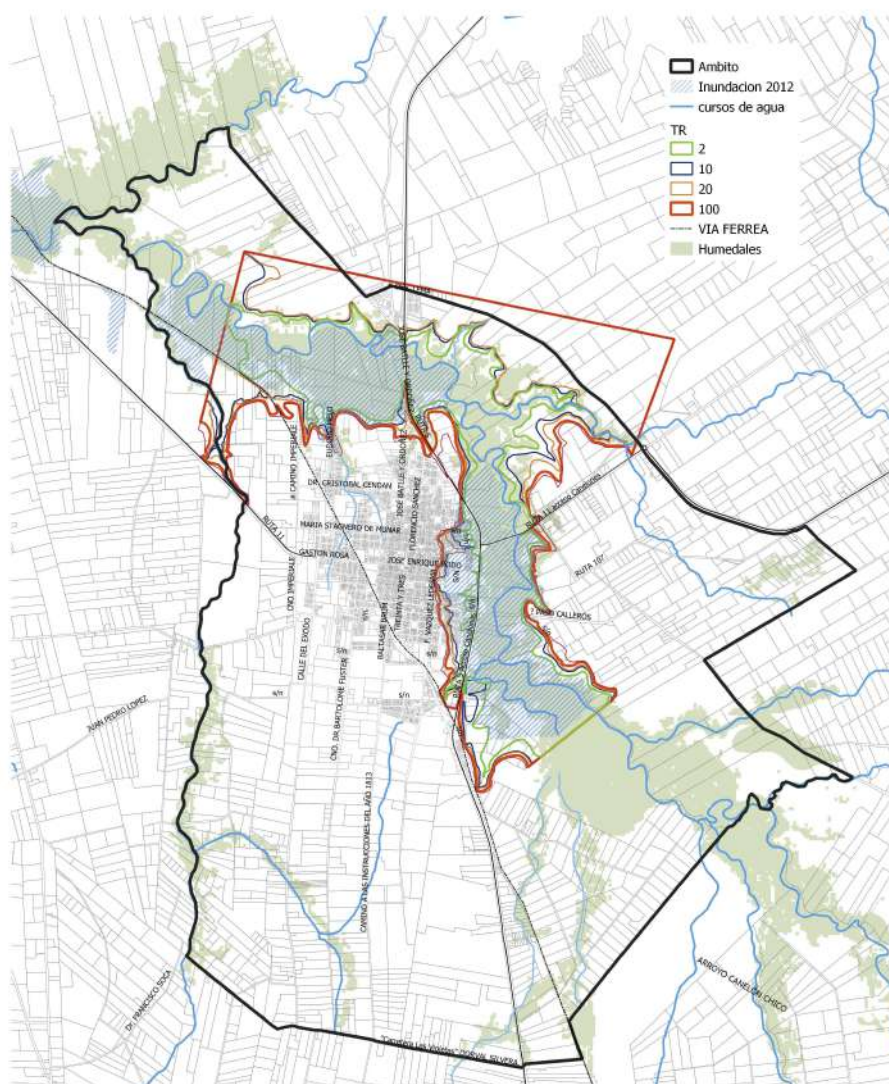
- Desborde del arroyo Canelón Chico y sus afluentes.
- Efecto “represa” del desagüe de pluviales de la ciudad por la intersección con el trazado de la Ruta n°5 nueva.
- Zonas bajas, embalses naturales durante los picos de máxima lluvia.

Recientemente en los años 2002, 2006, 2007 y 2012 se registraron las últimas crecidas de mayor importancia, tomando registro de la inundación del 2012, que forma parte de los estudios del plan en elaboración.

Los barrios La Cantera, Olímpico, Proinco y Alur fueron históricamente los barrios más afectados dentro de la ciudad. Desde el año 2012 a la fecha, se fueron realizando en conjunto con distintas Direcciones de la Intendencia, intervenciones que fueron salvando las situaciones más críticas en éste sentido.

Así fue que se realojó en su totalidad, a los habitantes del barrio Olímpico, a los más afectados del barrio la Cantera y a los habitantes del barrio Proinco. Por otro lado en el barrio Alur, se realizaron intervenciones de infraestructuras que contribuyeron al buen drenaje del sector, no generando inundaciones que afecten a pobladores de la zona. Todo esto, se enmarca en los programas Canelones YA de éste plan en proceso de elaboración.

El plan tiene dentro de sus próximas prioridades el poder realojar a las familias ubicadas sobre la calle continuación Cigliuti.



Registro Intendencia de Canelones (inundación año 2012)

- Sistema de Centralidades:

Las centralidades son espacios multifuncionales de diferentes escalas, con un rol definido, que atraen personas y bienes en donde se producen intensos intercambios colectivos.

La conformación de centralidades y la localización de nuevos equipamientos buscan lograr el equilibrio

territorial aportando a la integración social y a la construcción de identidades urbanas y tienden a estructurar una ciudad mejor organizada e integrada en lo físico y lo social.

Los costos del desarrollo territorial desbalanceado, afectan especialmente a los sectores más pobres que se emplazan en zonas menos servidas y alejadas del centro de las ciudades inherentes a los procesos de segregación territorial.

El desarrollo de un sistema de centralidades puede contribuir a balancear la distribución de equipamientos, fuentes de empleo y localización de la población.

La estructura de la que hablamos anteriormente, conformada por los ejes horizontales y verticales, fue dando origen a distintas centralidades.

La ciudad de Canelones es una **centralidad regional** ya que cumple un rol a escala metropolitana. Atrae población y es centro de trabajo y de servicios del área metropolitana. Por otro lado, también es considerada una **centralidad local**, ya que a escala Microrregional es la centralidad más relevante con la mayor cantidad de servicios de la cual el resto de las localidades satélites se abastecen.

Dentro del ámbito en estudio surge que el territorio cuenta con distintas centralidades que a su vez cuentan con distintas vocaciones.

- Centralidad comercial y administrativa.
- Centralidad educativa.
- Centralidad educativa y deportiva.
- Centralidad deportiva.
- Centralidad de servicios.

Centralidad comercial y administrativa:

Es la centralidad principal de la ciudad y comprende el baricentro de la trama urbana. Comprende la plaza 18 de Julio principal y sus alrededores. Forman parte de esta centralidad el par Treinta y Tres – Batlle y Ordoñez y la semipeatonal de las artes. Esta centralidad está dotada de todos los servicios de las ciudades clásicas (iglesia, jefatura, sedes administrativas, comercios y viviendas importantes). Es el espacio articulador entre las centralidades barriales a través de los dos ejes estructuradores. Se prevé para esta centralidad la re-vitalización del sector, mediante acciones en conjunto entre el público y privado.

Centralidad educativa:

Existen dos centralidades asociadas a lo educativo. Por un lado la centralidad que alberga la UTU, el liceo público N°2, la escuela pública Paul Harris, el conservatorio de música y la plaza de deportes. Esta es una centralidad de tipo mixta ya que asocia lo educativo con lo deportivo. Tiene como eje principal la calle Rodó y forman parte de esta centralidad también la principal parada ferroviaria “parada Rodó”.

La otra centralidad educativa, se sitúa sobre la intersección de calles de Suárez y Treinta y Tres, donde se ubica, la escuela, liceo y el centro de educación superior de magisterio.

Centralidad deportiva:

Es la centralidad que se ubica en el Parque Artigas. Se caracteriza por ser un espacio recreativo, social y deportivo. Es el principal centro de esparcimiento de la ciudad al aire libre, que alberga el estadio Martínez Monegal, el gimnasio Sergio Matto, el estadio de Rugby Canario, el gimnasio Salvador Mauad, la pista de skate, el museo arqueológico, recientemente reinaugurado con un gran valor patrimonial y un espacio verde con sector de juegos y cinta aeróbica para realizar entrenamientos.

Esta centralidad se desarrolla en una extensión de 25 hectáreas a ambos lados de la Ruta n°5, con una ubicación estratégica (cruces rutas 5 y ruta 11) que hace que, éste espacio, sea también disfrutado por ciudadanos de otras localidades cercanas.

- Centralidad de Servicio:

Existen dos centralidades de servicios, ambas conformadas por centros de salud, que reúnen una gran cantidad de personas y por ende en su entorno más inmediato, pequeños locales con servicios para esa población.

La centralidad Sur, tiene bases históricas en torno a la ubicación de la estación del ferrocarril, el cementerio y una serie de servicios que actúan como equipamientos complementarios. Se desarrolló, ligada a una zona industrial dinamizada en su momento por el frigorífico Ameglio, la planta de Conaprole y algunas bodegas de la zona. Éste perfil con el correr del tiempo, no se desarrolló lo suficiente debido a las variaciones de desarrollo y socioeconómicas que afectaron a nuestro país y fue dando paso a la instalación de otros servicios como por ejemplo el sanatorio COMECA, UTE y algunas oficinas propias de la Intendencia.

La otra, **centralidad Norte**, se ubica en torno al nuevo hospital público y las nuevas oficinas municipales frente a la plaza Paraguay en el antiguo hospital (hoy Centro Canario).

- Sistema de espacios verdes:

La ciudad de Canelones, cuenta con amplia variedad de espacios verdes, pero a los mismos les falta la puesta en valor en toda su dimensión.

Existen grandes espacios verdes (ejemplo el Parque Artigas) que son piezas relevantes para el territorio, pero que se encuentran a los bordes de la ciudad, haciendo falta espacios verdes más insertos en la trama urbana, que permitan “oxigenar” la ciudad, ya que la misma, casi en la totalidad del amanzanado, está conformada con veredas muy angostas que no permiten el arbolado urbano.

También una gran cantidad de plazas que conforman el territorio y por otro, la impronta muy fuerte del paisaje rural inmediato, caracterizado por una gran extensión de viñas que, en algunos casos, se “mezclan” dentro de la ciudad y son parte de la identidad de este territorio.

En el marco de Canelones ya, se está trabajando en conjunto con proyectos de reacondicionamiento de algunos sectores.

-Sistema Ambiental:

El sistema en cuestión, aborda las principales problemáticas asociadas al medioambiente que tiene el ámbito. El sistema hídrico es considerado uno de los principales actores de la ciudad, constituyendo a su vez, en el punto de principal conflicto del sistema ambiental.

La contaminación de la red hídrica, su falta de mantenimiento y de planificación entorno a los cursos de agua. La “invasión” de la trama urbana a los bordes de dichos cursos, que genera zonas de alta vulnerabilidad, generando en cada período de lluvia considerable, un grave conflicto de orden físico pero también social.

La situación de una gran extensión de área inundable debido a los desbordes de los arroyos que conforman el ámbito. Esta condición genera un borde natural, que limita el crecimiento de la ciudad hacia esas zonas, donde no es viable la residencia, acorde a lo que establece la ley N°18.308 de Ordenamiento Territorial, en su artículo 49 que habla sobre la prevención de riesgos.

Por otro lado, existen áreas ya consolidadas en sectores inundables, que el plan debe abordar como “áreas de especial atención” y se plantearan en el mismo, una normativa específica según cada sector.

También considera como una problemática ambiental la falta de saneamiento y prácticas insalubres asociadas a él, como la utilización de robadores de pozos negros, el alto nivel de las napas freáticas, etc; planteándose inquietudes relacionadas con la tendencia de crecimiento de la ciudad hacia zonas carentes de saneamiento.

El sistema ambiental por lo tanto es uno de los elementos más importantes de este territorio, con varios conflictos a trabajar por parte del plan local y el modelo territorial propuesto, intentará congeniar estos componentes de manera de generar un territorio sustentable y ordenado, de manera que asegure un buen vivir a todos los ciudadanos que forman parte del ámbito en estudio.

-El suelo rural:

Las características naturales, posicionan a Canelones como un lugar verdaderamente estratégico desde el punto de vista de la producción agrícola y pecuaria. Las primeras unidades de producción de carácter familiar, impulsada por inmigrantes, fundamentalmente provenientes de las Islas Canarias, España e Italia y otros países Europeos, en conjunto con la población criolla, determinaron su identidad como departamento agropecuario.

El territorio en estudio desarrolla la producción vitivinícola. Existen tres o cuatro bodegas grandes que elaboran vinos para la exportación y varias bodegas familiares que abastecen a estas de mayor porte.

El casco urbano de la ciudad de Canelones se ve rodeado de viñas de estos pequeños productores que abastecen a las grandes bodegas. La mayoría de estos productores viven donde producen, aunque en muchos casos las familias le vienen dando más importancia a los servicios de salud y educación por tanto los hijos de los productores van migrando más hacia los cascos.

3. CAP III_ MODELO TERRITORIAL

El modelo territorial propuesto con una perspectiva al 2040, busca potenciar las fortalezas y oportunidades de un territorio con una fuerte vocación residencial y productiva, reconociendo el potencial de su fuerte identidad local y las oportunidades de su localización metropolitana y nacional.

Por otro lado, identifica los conflictos y los toma como parte del punto pie inicial para la conformación de las propuestas para la realización del modelo.

La proyección también implica para la ciudad de Canelones y su entorno inmediato, incorporar el nuevo concepto de “ciudad inteligente” o “smart city”.

En este marco aparecen como elementos determinantes:

- Sistema vial y movilidad
 - Infraestructuras
 - Centralidades
 - Espacios libres
 - Sistema hídrico (arroyos, cañadas, humedales y bañados)
 - El sistema urbano y las áreas rurales.
-
- **Categorización, uso y ocupación del suelo**

El suelo se categoriza en acuerdo con los Artículos 30 a 34 de la Ley 18.308 del 18 de junio de 2008, en:

- Suelo categoría urbana
- Suelo categoría suburbana,
- Suelo categoría rural.

La clasificación de categorización secundaria:

- Rural: productivo y natural
- Suburbano: preferentemente de actividades productivas y de servicios, preferentemente turístico, preferentemente residencial, suburbano de vulnerabilidad ambiental.
- Urbano: consolidado, urbano consolidado de fragilidad ecosistémica, no consolidado y urbano no consolidado de fragilidad ecosistémica.

Suelo categoría urbana:

Comprende aquellas partes del territorio amanzanadas y fraccionadas, tanto las que poseen las infraestructuras y servicios en forma regular y total, como aquellas áreas parcialmente urbanizadas que se pretenden consolidar como tales.

Para estos suelos se planifica construir estímulos para la densificación respetando las particularidades de

su patrimonio natural y edificado. También un desarrollo y/o renovación en áreas con significativo valor urbanístico vinculadas a grandes operaciones. Estimular el llenado de los vacíos urbanos intersticiales. Mejorar las áreas degradadas y re conversión de los predios en desuso y/o con presencia de edificación obsoleta. Definir áreas particulares de protección barrial para preservar condiciones ambientales, de paisaje urbano y de calidad de vida. Relocalización de aquellas actividades cuyo desarrollo se torna conflictivo con el uso residencial, identificando las actividades existentes “fuera de Ordenamiento”.

Dentro de esta categoría se establecen las subcategorías de:

Suelo categoría urbana consolidado:

Comprende áreas y zonas del territorio en áreas urbanizadas dotadas al menos de redes de agua potable, drenaje de aguas pluviales, red vial pavimentada, energía eléctrica, alumbrado público y red de saneamiento; todo ello en calidad y proporción adecuada a las necesidades de los usos a que deban destinarse las parcelas. Se caracterizan por su notoria intensidad de uso y ocupación del suelo. Su régimen de fraccionamiento se vincula con las infraestructuras y servicios.

Quedan incluidas en esta categoría las zonas que ya cuentan con la red de saneamiento.

Suelo categoría urbana no consolidado:

Comprende el resto del territorio urbano, incluyendo las áreas y zonas del territorio en las que, existiendo con un mínimo redes de infraestructuras, las mismas no sean suficientes para dar el servicio a los usos previstos por el instrumento. Pueden ser áreas que no cuenten con red de saneamiento, o drenaje de aguas pluviales, o que presenten zonas degradadas, o fraccionamientos desconectados de la trama urbana consolidada, con una fuerte heterogeneidad en la calidad de la urbanización.

Dentro de estas se identifican especialmente aquellas zonas que cuenten con todos los servicios definidos para el suelo urbano consolidado menos Saneamiento y/o drenaje.

Los padrones ubicados en suelo urbano no consolidado, pasarán a condición de Urbano Consolidado, conjuntamente a la ejecución de las Obras de infraestructura de Saneamiento.

Suelo categoría urbana consolidada de fragilidad ecosistémica:

Son los sectores donde el suelo urbano está dotado de todos los servicios declarados en *suelo categoría urbana consolidada* pero tienen la particularidad en este de contener un curso de agua relevante. Estos suelos contarán con una normativa específica de edificación que formará parte del decreto de dicho plan. En dicha normativa se tendrá especial atención en las densidades a permitir, la posibilidad o no de realizar construcciones y las condiciones de las mismas.

Suelo categoría urbana no consolidada de fragilidad ecosistémica:

Son los sectores donde el suelo urbano esta dotado de todos los servicios declarados en *suelo categoría urbana no consolidada* pero tienen la particularidad contar con un curso de agua o de verse afectados por la curva de inundabilidad.

Estos suelos contarán con una normativa específica de edificación que formará parte del decreto de dicho plan. En dicha normativa se tendrá especial atención en las densidades a permitir, la posibilidad o no de realizar construcciones y las condiciones de las mismas.

Los padrones ubicados en suelo urbano no consolidado de fragilidad ecosistémica que se les ejecute las obras de infraestructura de saneamiento, tendrán un estudio previo al pasaje de Urbano Consolidado de fragilidad ecosistémica donde se evaluará el estado de la inundabilidad de los predios.

Suelo categoría Suburbana:

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

Para los suelos con categoría suburbana se planifica estimular a la ocupación de los predios vacíos ya dotados de esta categoría ya sea con residencias o con emprendimientos logísticos – industriales según lo indique cada subcategoría.

Dentro de esta categoría se establecen las subcategorías de:

Suelo categoría suburbana preferentemente residencial:

Comprende aquellas fracciones de territorio de suelo suburbano destinadas a residencias permanentes. Se admite en esta zona las actividades industriales y/o de servicio compatibles con la residencia.

Suelo categoría suburbano preferentemente de actividades productivas y de servicios:

Se define suelo suburbano de actividades productivas y de servicios, a la fracción de territorio de suelo suburbano destinada directa o indirectamente a actividades industriales, logísticas y de servicios.

Suelo categoría suburbana turístico:

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

Suelo categoría suburbana de vulnerabilidad ambiental:

Se puede categorizar como suelo suburbano de vulnerabilidad ambiental a aquellas fracciones o parte de fracciones que, teniendo parte de su superficie comprendida en suelo suburbano, requieren especial cuidado, debido al alto grado de degradación ambiental. Puede comprender áreas y zonas del territorio con especial protección. Su categorización tiene por objeto preservar el medio natural,

la biodiversidad o proteger el paisaje u otros valores patrimoniales, ambientales o espaciales.

Suelo categoría Rural:

El suelo rural comprende aquellas porciones del territorio destinadas a explotaciones agropecuarias, forestales, extractivas o similares, en producción o no, así como áreas de valor paisajístico, natural o ecosistémico. Los suelos de categoría Rural no pueden contener urbanizaciones ni formar parte de fraccionamientos o amanzanamientos con propósito residencial, de ocio, o con fines industriales, logísticas o de servicios sin proceder a su previa transformación por medio de un Instrumento de Ordenamiento territorial, salvo aquellos destinos que pueden ampararse en el Art.39 de la Ley 18308 de 18 de junio de 2008 -de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible- y sus decretos reglamentarios.

Para estos suelos se pretende establecer la protección de las áreas productivas, dotando de servicios y equipamiento a estos sectores. Recuperar áreas con vocación rural que no responden a la categorización que históricamente las ha abarcado. Se busca generar una protección en el paisaje rural, condición que caracteriza este territorio.

Se busca preservar la relación ciudad y su entorno inmediato con características propias de este territorio rodeado de viñas que logran una mixtura con el suelo urbano. Esto implica potenciar la idea de paisaje productivo activo donde se percibe claramente la relación entre la residencia y la producción. Canelones y esta microrregión mantienen estos paisajes con un alto potencial de desarrollo y revalorización en lo que tiene que ver con la producción de viñedos característica de la zona.

Por tanto se encuentra en esta condición un potencial turístico en lo que tiene que ver con el desarrollo de la cultura vitivinícola. En el ámbito en estudio esta interfase continúa siendo en muchos casos aún armoniosa y no un límite borroso como ocurre en la mayoría de las ciudades donde se generan suburbios.

Suelo categoría Rural Productivo:

Los predios con categoría Rural productivo, podrán comprender áreas de territorio cuyo destino principal sea la actividad agraria, pecuaria, forestal o similar, minera o extractiva, o las que los instrumentos de ordenamiento territorial establezcan para asegurar la disponibilidad de suelo productivo y áreas en que éste predomine, según lo establece el Art. 31 de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible.

Suelo categoría Rural natural:

Se categoriza como suelo Rural natural a las áreas de territorio que se pretenden proteger, con el fin de mantener el medio natural, la biodiversidad o proteger el paisaje u otros valores patrimoniales, ambientales o espaciales. Los suelos de categoría rural natural quedan, por definición, excluidos de todo proceso de urbanización, de fraccionamiento con propósito residencial y comprendido en toda otra limitación que establezcan los instrumentos.

- **Sistema vial y movilidad**

El sistema vial y la movilidad del territorio en estudio tiene un claro funcionamiento marcado como se dijo anteriormente por dos pares de calles (N-S) que estructuran junto con el trazado de la R5 y la vía férrea el territorio.

Este funcionar histórico que tiene la ciudad con el incremento de los automóviles, las nuevas centralidades y algunas nuevas estructuras que aparecieron comenzaron a generar distorsiones en la movilidad generando un funcionamiento congestionado algunos sectores.

Una de las propuestas del plan es paulatinamente desestimular el uso del automóvil en zonas centrales. Para eso es necesario poder fortalecer el sistema de transporte colectivo e individual. Esta medida apunta a no solo a una medida de reducción de contaminación sino también al fomento de una vida más saludable y la posibilidad de poder llegar más rápido a destino. Este es un proyecto a largo plazo que necesita de la coordinación de varias áreas, así como también de una fuerte inversión en infraestructuras.

Dentro del análisis realizado a nivel de movilidad en la ciudad, surge que existen problemas a solucionar a corto y mediano plazo.

Estos son:

- Los relacionados al acceso sur en la calle Treinta y Tres en dirección N y la salida por la calle Batlle y Ordoñez en dirección S.
- El atravesamiento de la R11 por el centro de la ciudad.
- Congestionamiento de áreas centrales.
- Tráfico pesado asociado al frigorífico.

En cuanto a estos puntos marcados como problemas en la movilidad de la ciudad, se plantean algunas soluciones que son las siguientes:

- El plan propone la posibilidad de poder trasladar a la calle Florencio Sanchez el transporte público que circula por la calle Batlle y Ordoñez y hacia la calle Baltasar Brum el transporte público que circula por la calle Treinta y tres. Esta acción vendrá acompañada del acondicionamiento de las aceras de las nuevas vías de circulación ya que Canelones tiene la particularidad de contar con aceras de anchos muy ajustados que no permitirían la ubicación de las nuevas paradas de autobuses.
- Se propone retomar la idea de generar un by pass que quite del casco urbano la pasada de la Ruta 11 o la posibilidad del desvío de dicha ruta por alguna otra calle existente que no atravesase el centro de la ciudad.
- Para el tráfico asociado al frigorífico se está trabajando en una propuesta en conjunto con el Ministerio de transporte de poder realizar una salida directa a Ruta 5 a través de la continuación de la calle Pando.

-Jerarquización vial:

El plan propone una estructura que contenga los siguientes elementos:

Calles principal:

Está compuesto por las calles con mayor concentración de áreas comerciales y administrativas, por donde circula la mayor parte del transporte público, peatones, vehículos y ciclistas.

Son consideradas calles principales:

- Treinta y Tres (desde Susana Ramírez hasta Luis Alberto Pereyra).
- Batlle y Ordoñez (desde Susana Ramírez hasta Luis Alberto Pereyra).
- Tomás Berreta (desde Martínez Monegal hasta Wilson Ferreira Aldunate).
- José Enrique Rodó (desde Monegal hasta R11).

Calles primarias:

Son consideradas las calles con mayor flujo vehicular y las que generan las conexiones más relevantes dentro del ámbito.

Actúan como vías colectoras, albergan la mayor parte de los locales comerciales de la zona, por donde circula el transporte público y por donde circula la mayor parte de peatones y ciclistas. Se caracterizan como calles primarias las siguientes calles:

- Florencio Sánchez (desde Susana Ramírez hasta Luis Alberto Pereyra).
- Baltasar Brum (desde Cristóbal Cendan a Santiago Pérez Llamac).
- Tolentino González (desde Martínez Monegal hasta Wilson Ferreira Aldunate).
- Héctor Miranda (desde Ruta 5 hasta Vía Férrea).
- Eduardo Martínez Monegal (desde Luis Alberto Pereyra hasta María Álamo de Suárez).
- José Artigas (desde Monegal hasta Vía Férrea).

Calles secundarias:

Son las calles que sirven de apoyo a la estructura vial primaria. Consideradas de menor jerarquía por el flujo que recibe ya sea de peatones, ciclistas, tránsito vehicular y colectivo.

Se categorizarán como calles secundarias las siguientes calles:

- Luis Alberto Pereyra (desde Batlle hasta Ordoñez y M. Monegal).
- Cristóbal Cendan (desde L.A. De Herrera hasta Cno. Imperiale).
- Munar (desde M. Monegal hasta Cno. Imperiale).
- J. Suárez (desde Soca hasta Martínez Monegal).
- Rivera (desde Vía Férrea hasta R5)
- Álamo de Suárez (desde Treinta hasta Tres y M. Monegal).
- Susana Ramírez (desde Treinta hasta Tres y Ruta 5).
- Zelmar Michellini (desde Álamo de Suárez hasta Héctor Gutiérrez Ruiz).
- Héctor Gutiérrez Ruiz (desde Zelmar Michellini hasta Ruta 5).
- Luis Alberto de Herrera (desde Luis Alberto Pereyra hasta María Álamo de Suárez).
- Francisco Soca (desde Cristóbal Cendan hasta Vía Férrea).
- Wilson Ferreira Aldunate (desde Cristóbal Cendan hasta Gastón Rosas).
- Santos Pérez y Llamac (desde Estados Unidos hasta Camino Las Violetas).
- Camino Las Violetas (desde Santos Pérez y Llamac hasta Gastón Rosas).

- Carlos Cigliutti (desde Fructuoso Rivera hasta Ruta 5).

Vías nacionales:

Son las vías conectoras nacionales que forman parte de la red vial del ámbito.

– R5 forma parte de un borde rígido (borde E) de crecimiento de la ciudad que no intercede con el funcionamiento del casco urbano.

– R11, es la ruta que une la ciudad con el Este y el Oeste, esta actualmente tiene un funcionamiento que intercede con el casco urbano y distorsiona el tráfico vehicular generando en temporada alta y fines de semana un flujo que muchas veces resulta peligroso.

Por tanto el plan propone la creación de un bypass que saque a esta ruta del centro de la ciudad y genere la circulación por fuera de la misma.

– R62, es una ruta que actualmente toma mayor relevancia con el by pass de ruta 81.

Calles especiales

Calles especiales / semipeatonales:

El plan prevé como proyecto peatonalizar el tramo desde Treinta y Tres desde Zorrilla de San Martín hasta Tolentino González. El fin es poder dar continuidad al actual tramo de la semipeatonal de las artes y unirlo con el Municipio.

Calles especiales / Vías verdes:

Es preocupación de todos los ciudadanos de Canelones la escasez de árboles en el casco urbano central. Por tanto se plantea la necesidad de poder forestar algunas zonas para darle a la ciudad un tono más verde y generar una ciudad ambientalmente más saludable y mejorar la calidad del ambiente. Se deberá de realizar un proyecto con el principal desafío de poder ubicar en el ancho actual de faja pública, sector de vereda, sector de calzada, arbolado y ciclovías.

Las calles proyectadas son las siguientes:

Treinta y Tres (desde Treinta y Tres hasta Vía férrea).

Batlle y Ordoñez (desde Joaquín Suárez hasta Ruta 5).

Martínez Monegal (desde Moyín hasta María Stagnero de Munar).

María Álamo de Suárez (desde Treinta y Tres hasta Camino Cigliutti).

General Fructuoso Rivera (desde ruta 5 hasta Vía férrea).

Joaquín Suárez (desde Martínez Monegal hasta Batlle y Ordoñez).

Tomás Berreta (desde Treinta y Tres hasta Wilson Ferreira Aldunate).

María Stagnero de Munar (desde Martínez Monegal hasta Camino Imperiale).

Luis A. Brause (desde Monegal hasta Batlle y Ordoñez).

Gastón Rosas (desde Camino Imperiale hasta Bartolomé Fúster).

Bartolomé Fúster (desde Ruta 64 hasta Gastón Rosas).

Camino Imperiale (desde Ruta 64 hasta Gastón Rosas).

Calles especiales / Ciclovías:

Se plantea un circuito de ciclovías, planificando la conectividad de puntos de interés de la ciudad (Prado, Hospital, Plaza principal, calle Rivera, Centros educativos). Es un espacio reservado para el tránsito seguro de los ciclistas.

La propuesta incorpora ciclovías que serán espacios reservados exclusivamente para el tránsito seguro de ciclistas. Intentando incentivar este medio de transporte como un medio seguro, saludable y económico.

Incorporación de ciclovías para incentivar el tránsito seguro de ciclistas. Se plantea un circuito que conecta distintas zonas de interés de la ciudad con puntos de interés. Son vías asociadas a espacios recreativos y de administrativos y de servicios.

Puntos para estaciones de bicicletas:

- Susana Ramirez y Florencio Sánchez.
- Florencio Sanchez y Joaquin Suarez
- Gerson Taube y Cristóbal Cendan.
- Martínez Monegal en Parque Artigas.
- Gastón Rosas y Vía Férrea

Calles especiales / tránsito pesado

Se reservan vías para el tránsito pesado. Se caracterizadas como vías para tránsito pesado las siguientes calles:

Ruta Nacional N°5.

Camino Dorbal Silvera.

Camino Passadore.

Calle Pando.

Calles internas

Las calles internas serán aquellas comprendidas dentro de la trama urbana que no forman parte de las Rutan Nacionales y Departamentales, calles , primarias, secundarias y especiales.

Calles proyectadas

Se proyectan calles de nueva creación con el fin de conformar la trama urbana. El perfil de las mismas será de estudio de las oficinas Municipales correspondientes en relación a sus entornos.

- **Infraestructuras:**

Las Redes de Infraestructuras básicas constituyen el entramado y soporte principal de los usos urbanos, suburbanos y rurales del suelo, existentes o previstos en el ámbito. Integran dichas redes: los sistemas de servicios públicos como agua potable, energía, gas, telefonía, fibra óptica, saneamiento y drenaje pluvial.

El plan prevé para la mejora de infraestructuras trabajar con un equipo multidisciplinario Municipal y en coordinación con distintos entes Nacionales.

Se busca crear un proyecto ordenado de acorde al crecimiento planteado por el plan y el completamiento y mejoramiento de las infraestructuras faltantes.

1 Agua potable.

Dependiendo de la escala de utilización o la necesidad de seguridad en el suministro, se deberá recurrir al respaldo de agua potabilizada de la red de OSE, y para volúmenes elevados deberá recurrirse a líneas especiales de suministro.

2 Saneamiento.

Los padrones de las áreas categorizadas como Urbano Consolidado, deberán poseer conexión a Colector, no pudiendo acceder a Habitación alguna aquellos padrones que no posean dicha conexión. A medida que se habilite la nueva red de saneamiento, se ampliará la exigencia a dichas áreas

3 Instalaciones sanitarias.

En las áreas y/o padrones de carácter habitacional, comercial y/o de servicio, y/o en las áreas que generen efluentes de cualquier tipo, deberá darse cumplimiento a la Ordenanza de Instalaciones Sanitarias vigente.

4 Efluentes líquidos.

En cualquier hipótesis de localización industrial con Efluentes líquidos, los emprendimientos tendrán que incluir el tratamiento completo de los efluentes Industriales con el vertimiento a los puntos previamente autorizados por la autoridad competente.

5 Sistema de Drenajes Pluviales.

Es responsabilidad del ocupante del suelo asegurar la correcta evacuación de las aguas que escurren en su predio hacia el sistema de drenaje existente, o realizar las obras necesarias para ello, así como evitar mediante su descarga de aguas pluviales la afectación a terceros, cumpliendo en todo escenario con la normativa nacional y/o departamental específica.

Los proyectos de evacuación de pluviales deberán mitigar el incremento de caudales pico respecto a la situación natural del terreno, donde el ocupante establecerá los mecanismos de amortiguación que correspondan dentro de su predio para lograrlo.

Los incrementos significativos de caudales de escorrentía o bien modificación de los puntos de descarga deberán ser justificados mediante un estudio técnico que asegure su correcta conducción sin afectación a terceros.

Las descargas que sean efectuadas hacia el drenaje de rutas nacionales deberán contar adicionalmente con autorización de la autoridad nacional competente.

Promover espacios públicos que contengan equipamientos de amortiguación de aguas pluviales.

Los fraccionamientos y construcciones nuevas, las reformas, ampliaciones y movimientos de tierra deberán contar con informe de viabilidad de la oficina competente, previo al otorgamiento de los permisos y/o autorizaciones correspondientes. Dicha oficina podrá solicitar el estudio técnico, realizado por técnico idóneo (ingeniero hidráulico) que incluya medidas estructurales tendiendo a una solución eficiente y sustentable del drenaje pluvial. En caso que los fraccionamientos y construcciones nuevas, reformas, ampliaciones y movimientos de tierra sean en predios con cursos de agua asociados se deberá de asegurar la preservación del curso de agua y no interrumpir la libre circulación de las aguas así como se deberán de tomar medidas especiales de edificación con el fin de minimizar el riesgo de inundación del propio predio o del predio vecino.

Se promoverá para los espacios públicos dentro del ámbito que los equipamientos estén diseñados para la amortiguación de aguas pluviales.

- **Centralidades:**

Es necesario asegurar una buena accesibilidad interna y desde el resto de la ciudad, para que la totalidad de la comunidad tenga acceso a las mismas.

Los distintos centros son reconocidos por los habitantes de la ciudad y pasan a ser puntos de referencia y de expresión simbólica de las condiciones de vida de sus habitantes.

La ciudad de Canelones se conforma esencial e históricamente por dos ejes que estructuran la ciudad y generan una centralidad principal. Con el correr del tiempo el crecimiento de la ciudad fue generando distintas centralidades con distintas vocaciones y escalas. No hubo planificación en el surgimiento de estas centralidades y en su mayoría todas surgieron a través de alguna estructura relevante (educativa, de salud, comercial, etc).

Las centralidades pueden clasificarse, el tamaño y alcance de las mismas dentro del territorio. Para todas ellas se prevee algún tipo de equipamiento. En este sentido y en el marco de este plan clasificamos las siguientes centralidades según su escala:

- **Centralidad Regional**

Cumple un rol a escala metropolitana. Atraen población y es centro de trabajo y de servicios del área metropolitana.

- Centralidad Local

Cumple un rol a escala de la microrregión. Atraen mayoritariamente población de la misma localidad y, en menor medida, de otras localidades.

- Centralidad Barrial

Son centralidades con rol urbano, localizadas en la trama donde se concentran servicios que satisfacen el quehacer diario de sus residentes.

- Centralidad Sectorial

Concentran algún tipo de actividad especializada que puede ser articulada con otras centralidades y el resto de la microrregión.

Por otro lado su vocación hace también que exista otro tipo de clasificación que aquí debajo detallamos:

- **Centralidad comercial y administrativa.**

Centralidad donde se ubica el liceo Tomas Berreta, la escuela N°101, Escuela especial N°199, Instituto de formación docente.

- **Centralidad educativa.**

1- Vía férrea y Gastón Rosas. Concentra la escuela técnica, liceo N°2 , la escuela pública, plaza de deportes Raúl Legnani y conservatorio de música.

2- Asociada a la intersección de las calles Treinta y Tres y Joaquín Suárez donde se concentra, una escuela, escuela técnica, escuela superior de Magisterio y Liceo.

- Centralidad deportiva.

1- Centralidad asociada al Parque Artigas y todos los equipamientos deportivos.

2 – Centralidad asociada a la plaza de deportes.

- Centralidad de servicios.

Se clasifican dos.

1- Con centro en Carlos Cámara y Battle y Ordoñez. Asociada a un centro de salud privado que núclea varios equipamientos y comercios satélites que se surgieron como apoyo a esas estructuras.

2- Asociada al hospital Departamental, equipamiento Municipal y un equipamiento comercial de gran porte.

El plan diseña para estas centralidades el poder generar conexiones entre ellas y la mejora a través de equipamientos y diseños que permitan el correcto uso de las mismas. Busca también generar un equilibrio aportando a la integridad social y urbana. El desarrollo de un sistema de centralidades puede contribuir a balancear la distribución de equipamientos, fuentes de empleo y localización de la población.

Se propone consolidar y conformar un sistema de centralidades locales, sobre la base de situaciones preexistentes, reforzándolas, y en la dirección de construir una identidad en común.

Se fortalecerán los equipamientos de rango barrial, cuidando y mejorando su relación con los tejidos

residenciales.

- **Patrimonio y paisaje**

1 Objetivos específicos de Patrimonio para el ámbito de aplicación.

Para la LOT (18308 de 18 de junio de 2008), el tratamiento del Patrimonio, es uno de los principios rectores del Ordenamiento Territorial. El Instrumento tiene por objetivo general reconocer, valorizar y proteger la identidad local, a través del rescate y reconocimiento de la memoria, apostando y propiciando sinergias en busca del desarrollo local del ámbito de actuación.

2 Paisaje Cultural Protegido.

Se entiende por “Paisaje Cultural”, la superficie territorial continental o marina, en cuyo ámbito, las interacciones del ser humano y la naturaleza, a lo largo de los años, han producido una zona de carácter definido, de singular belleza escénica o con valor de testimonial, incluyendo variables como el “patrimonio industrial” –bodegas, molinos, atahonas, etc.-, y otras unidades de paisaje antrópico.

3 Actuaciones sobre bienes edificados Patrimoniales:

Se plantea para el patrimonio físico de la ciudad histórica, desarrollar un programa específico y un conjunto de actuaciones que pongan en valor el patrimonio urbanístico y arquitectónico de la ciudad identificando bienes del patrimonio arquitectónico, tramos y sitios.

Para estos bienes identificados se realiza junto con el Área de Patrimonio de la Intendencia un listado de bienes patrimoniales para los cuales para toda actuación prevista sobre los bienes materiales incluidos en el listado en alguna de las categorías antes mencionadas, requerirán previo a la aprobación del respectivo Permiso de Construcción ó Viabilidad de uso, la aceptación de la Oficina del Plan en forma conjunta con la Comisión Departamental del Patrimonio.

En el ámbito en estudio, lo urbano y lo rural están muy vinculados, por tal motivo se plantea fomentar el buen ensamble de este vínculo. Esta búsqueda radica en la preservación y promoción de la actividad productiva rural, desestimulando la expansión del área urbana en suelo rurales y estructurando áreas de borde e interfase urbano rurales, fortaleciendo los accesos y la movilidad y principalmente integrando las estrategias de desarrollo local que articulen la dimensión social, productiva y educativa.

Listado de bienes de interés patrimonial, ver Anexo I

4 CAP IIII_ PROGRAMAS Y PROYECTOS _ INSTRUMENTOS DERIVADOS

PRIMERAS SEÑALES DEL PLAN:

El modelo territorial propuesto se concreta con el conjunto de programas y proyectos. Estos son los elementos del plan que conforman la parte operativa y ejecutiva del mismo. El plan no avanzará sobre el detalle de los programas y proyectos enunciados ya que es un instrumento de orden más estratégico. Pero se enuncia un árbol de proyectos jerarquizados creados para el futuro desarrollo de los

misimos por parte de las oficinas correspondientes.

Los trabajos de ordenamiento sobre el territorio vienen dando algunas señales de un tiempo a esta parte sobre todo a nivel de proyecto urbano. Muchos de estos proyectos son derivados de aquel primer trabajo realizado en el año 2009. En este sentido se retoman algunas ideas, se desarrollan y se incorporan nuevas.

Programas: Son instrumentos de gestión del territorio, orientados en función del cumplimiento de los objetivos de este. Muchos de estos programas pasan a formar parte del paquete de proyectos denominados por el plan como **Canelones YA!**. Estos son proyectos en proceso de ejecución o con inicios en los meses de elaboración del plan.

Proyectos: Son instrumentos de ejecución de estructuras específicas, que contienen presupuestos y definición de las obras materiales; los proyectos se integran dentro de los programas.

4.1 PROGRAMAS

Tipo de programas:

- Programa de Espacios públicos y Equipamiento Urbano
- Programa de Tierras y Vivienda
- Programa de Turismo, Recreación y Ambiente
- Programa de Valorización Patrimonial y Desarrollo de la Identidad Local
- Programa de Vialidad y Transporte
- Programa de Infraestructura
- Programa de Organización Institucional

4.2 PROYECTOS (P) ASOCIADOS A PROGRAMAS.

4.1.1 PROGRAMAS DE ESPACIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTO URBANO.

Es uno de los componentes más importantes de la conformación del modelo territorial. La ciudad de Canelones cuenta con una gran cantidad de espacios verdes pero la mayoría de ellos con un déficit de calidad. Por tanto se trabaja en la elaboración de un árbol de proyectos destinados a recalificar estos espacios y crear nuevos.

Se pretende generar una mejora ambiental para ganar en la calidad de vida y convivencia.

Se apunta a espacios accesibles en todo el territorio y con eso llegar a la calificación de las áreas urbanas.

(P) Proyecto centralidades

Se propone consolidar y conformar un sistema de centralidades locales, sobre la base de situaciones preexistentes, reforzándolas, y en la dirección de construir una identidad en común.

Se fortalecerán los equipamientos de rango barrial, cuidando y mejorando su relación con los tejidos residenciales.

En este marco se propenderá a la consolidación progresiva de las nuevas centralidades emergentes y centralidades en proceso de abandono. Se pondrá especial atención en la elaboración de normativas a

aplicar en esas zonas determinadas dependiendo las necesidades de cada centralidad.

Las centralidades identificadas son:

Centralidades en proceso de abandono:

- Centralidad lineal calle Rivera (calle ancha)

Centralidades emergentes:

- Centralidad asociada al Centro Canario y el nuevo hospital, identificada como una centralidad de servicios.
- Centralidad educativa Rodó
- Centralidad de servicios Sur (asociada a un centro de salud privada).

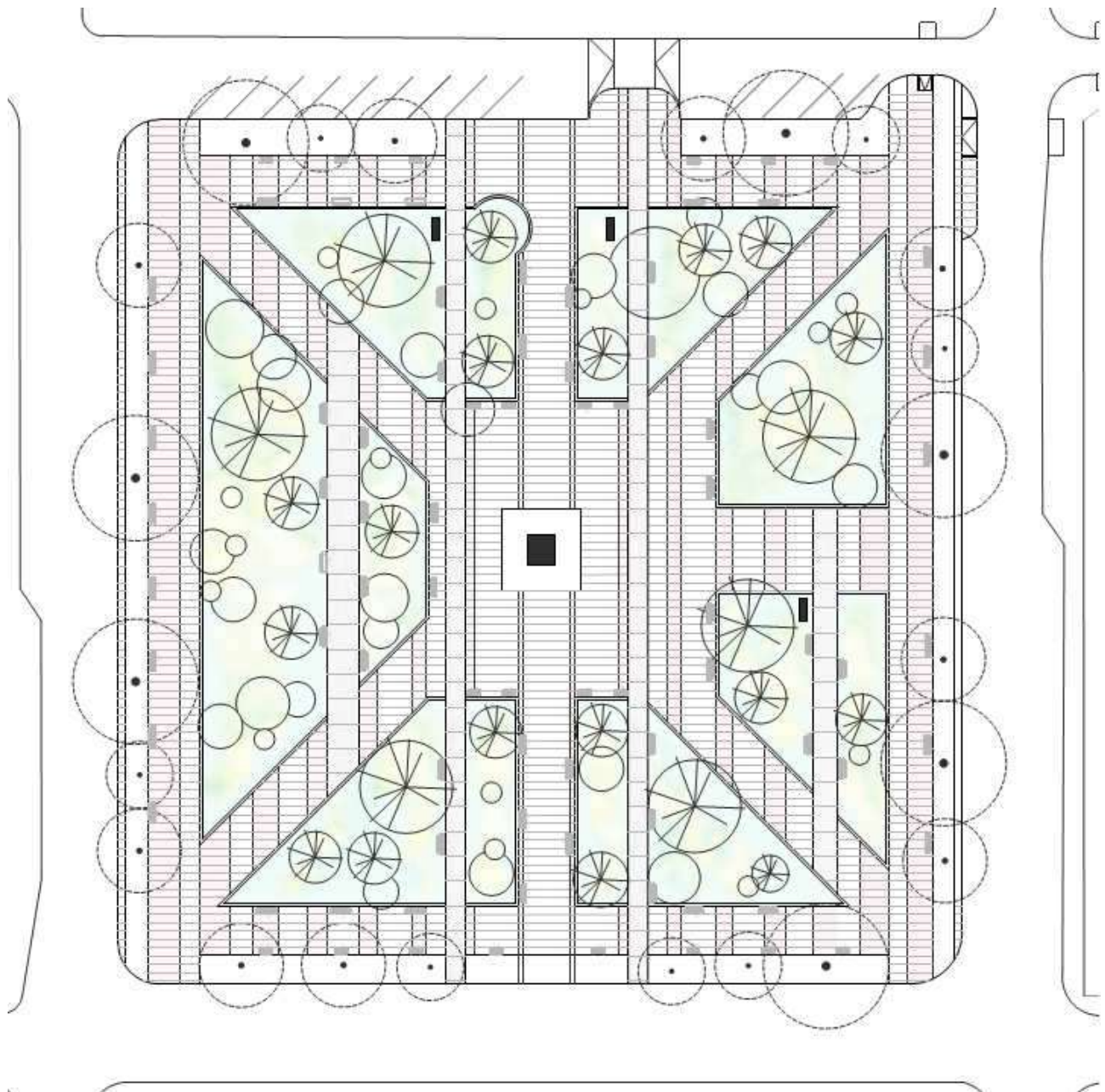
(P) Reacondicionamiento de la plaza central 18 de Julio. (Canelones YA!)

El proyecto propone desarrollar diversas actividades con el fin de que los usuarios sientan

una intervención global, un lugar identitario nuevo pero que preserva preexistencia.

Se proyectan espacios lúdicos, jardines, circuitos culturales que refuerzan la memoria, espacios sociales, espacios contenidos y transitorios, servicios gastronómicos, entre otros. Con el fin de generar espacios de diferentes características y usos respondiendo a la visualización de datos del contexto. Se contemplan en la propuesta los memoriales existentes en la plaza, como el de Artigas y el de la Escuela Pública, a la vez de incorporar un nuevo memorial a Zelmara Michelini y Héctor Gutiérrez Ruiz.

Se conservarán las especies y los ecosistemas locales. En cuanto al arbolado se plantea respetar la individualidad de cada ejemplar preexistente. Se reconstituirá la plantación de los árboles con especie autóctona de rápido crecimiento resistente a las condiciones urbanas; buscando dar un valor paisajístico al área de intervención.



(P) Plazoleta Lidice. (Canelones YA!)

La plazoleta Lidice se localiza en una zona de borde de la trama. Dicha implantación resulta de carácter estratégico, ya que por ahí pasan dos calles caracterizadas por un tránsito considerable. Se entiende necesario la intervención en dichas zonas periféricas para generar infraestructuras, equipamientos, espacios verdes para el uso y goce de los habitantes. De este modo se busca aportar a la consolidación del barrio. Las calles Vázquez Ledesma, Dr Luis Brause y Eduardo Martínez Monegal son los límites de dicha plazoleta, siendo esta última: calle Eduardo Martínez Monegal, uno de los puntos directos de ingreso y egreso a la ciudad desde la ruta 5. Dichos límites generan una geometría tipo triángulo, de aproximadamente 500m².

La nueva configuración de la plazoleta propone distintos escenarios. Los espacios verdes se han reforzado en toda la intervención, ya que es un elemento importante para crear, mediante la

vegetación, sombras y microclimas.

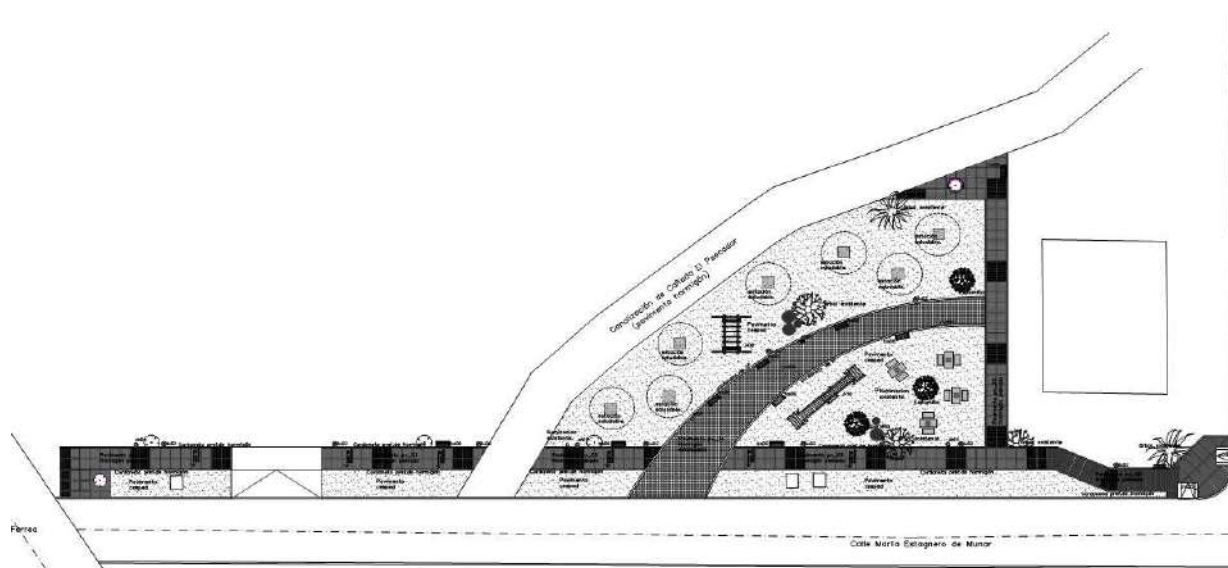
La propuesta se apropia de los elementos y usos existentes, los re-significa. Monumentos existentes, árboles, actividades y zonas de uso se incorporan a la propuesta, así como la vegetación.

El proyecto busca a través de la vegetación controlar la sombra y generar espacios atractivos y acogedores

con atmósferas que den lugar a la reflexión y la interacción con el entorno vegetal, además de aportar como

punto biológico y a la biodiversidad de la zona.

(P) Plazoleta Pioneros de Rochalde. (Canelones YA!).



Los integrantes de la Cooperativa de Vivienda COVAMCA 2 han cedido a la Intendencia de Canelones el espacio plaza de dicha cooperativa con el objetivo de ser reacondicionado en un espacio público, brindando un lugar de encuentro, recreación y esparcimiento para uso de toda la comunidad.

Se dotará al espacio de nueva caminería peatonal y de equipamiento urbano de uso general: mesas y bancos de hormigón, bancos en hierro y madera, papeleras, luminarias, juegos infantiles, estación saludable (compuesta por siete módulos). Además, se generarán zonas de uso infantil y de esparcimiento para los adultos, zonas de interacción, juegos y contemplación. También se tendrá en cuenta el paisajismo incorporando vegetación al espacio"

(P) Proyecto parque Artigas (Canelones YA!)

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

Se busca Revalorizar y profundizar la identidad de la población de la ciudad de Canelones, a partir del intercambio social que en este espacio público se genera. Se pretende acondicionar el Prado Parque Cultural, haciendo de éste un espacio integrador, en armonía con la naturaleza y fortalecer su rol de soporte de una gran diversidad de actividades culturales.

La intervención abarca varios aspectos e interviene en las distintas áreas:

Diseño de bordes y fachadas, equipamiento urbano, vialidad y alumbrado, movilidad y transporte interno, nomenclator, drenaje pluvial, forestación y protección ambiental, espacios deportivos, espacios culturales y patrimoniales, refuncionalización de espacios.

(P) Proyecto parque lineal Cañada del pescador. “Parque del pescador”

Se proyecta al borde de la Cañada del Pescador un parque lineal de recreación con distintos puntos de interés (aproximadamente 500mts lineales)

Se busca generar la protección del curso de agua que atraviesa y desconecta gran parte de la ciudad en conjunto con la generación de espacios de disfrute.



Recuperación ambiental del Rio Llobregat (España)

Paseo Escalante (Santa Fé)

(P) Proyecto de reconversión del espacio libre de viviendas a realojar (barrio La Cantera).

Se deberá estudiar y realizar proyecto para los predios que resulten de la demolición de las viviendas a realojar del barrio La Cantera. El proyecto deberá de contemplar la condición de ser predios inundables.

Desde el plan se promueve la creación de un espacio público ciudadano orientado a todas las edades que pueda ser disfrutado principalmente por la gente del barrio.

(P) Proyecto parque lineal asociado a la vía férrea (Álamo de Suarez)

Se proyecta un espacio público asociado a la vía férrea en la entrada sur de la ciudad. El mismo pretende mitigar los impactos asociados a la nueva lógica del ferrocarril central.

El proyecto por parte del ferrocarril prevee un pasaje a nivel con una barrera como contención.

El espacio proyectado pretende generar un espacio armónico con el entorno y mitigar la prescencia del ferrocarril la cual por las frecuencias se estima que pueda interferir con la dinámica de este sector de la ciudad.

El parque que se proyecta pretende generar en esa barrera una oportunidad.

(P) Proyecto de rehabilitación de la antigua parada Rodó.

Se plantea la necesidad de la rehabilitación de la antigua parada Rodó. La propiedad del bien es de AFE y estará durante el proceso de la reformulación del tren en custodia de dicho ente.

Posterior a esta etapa se plantea la necesidad de intervenir el bien para reformular el edificio y continuar con el proyecto de centro cultural gestionado por los distintos colectivos que hoy en día lo gestionan.

(P) Proyecto de gestión e imagen.

Se proyecta la generación de un estilo de nomenclátor y cartelería específico para la ciudad para distribuir en toda la ciudad y generar con esa acción un sello de identidad.

(P) Proyecto Plaza Paraguay.

Se plantea un proyecto para la remodelación de la plaza Paraguay. Este espacio público desde hace unos años hasta acá nuclea una cantidad importante de ciudadanos que hacen uso de nuevas instalaciones (hospital, oficinas municipales, hipermercado, control de buses).

El planteo es acondicionar el espacio con nuevo equipamiento urbano, nuevos pavimentos y la generación de sectores para el disfrute de las de los usuarios de distintas edades y con distintos intereses.

4.1.2 PROGRAMA DE TIERRAS Y VIVIENDA

La Intendencia deberá de contar con un estudio habitacional que permita la identificación de la totalidad de las necesidades habitacionales del ámbito de estudio.

Paralelo a esto se está trabajando actualmente en la relocalización de familias de algunos barrios considerados los de más urgencia habitacional por distintos motivos.

(P) Relocalización de familias del barrio Proinco, La Cantera y El Vertedero (Canelones YA!)

Este es un proyecto que se encuentra en marcha, el área de intervención abarca el barrio Proinco, La Cantera y ex vertedero Municipal. En convenio entre la DINAVI (MVOTMA) se acordó la relocalización de algunas familias asentadas en predios inundables o contaminados de la localidad de Canelones.

En Proinco se interviene la totalidad de las familias mientras que en el barrio La Cantera se incide en las familias directamente más afectadas.

Del relevamiento de las familias afectadas surge que algunas (La Cantera) llevan ocupando terrenos hace más de 30 años. Del total de las familias afectadas más del 50% llevan más de 15 años en esos predios y solo el 5% tiene menos de 5 años viviendo allí.

No se relocará la totalidad de las familias asentadas porque se estima que cuando se saquen las viviendas que están más comprometidas se descomprimirá la zona y permitirá el mayor escurrimiento de las aguas y se realizarán nuevos estudios para ver la persistencia del problema.

Del barrio Proinco (R5, Km 47500, con frente al ex Camino Real. Del relevamiento de las familias asentadas en el barrio hay dos que están hace 33 años ocupando esos predios, el 43,5% tiene más de 20 años ahí y el 31,5% tienen menos de 10 años instalados.

Donde se ubica hasta el año 1994 el ex vertedero Municipal, existe una familia ocupando el predio que formará parte de este proyecto de relocalización.

La propuesta es una propuesta integral con una mirada interdisciplinaria que apunta a una población que hace muchos años busca una solución de vivienda.

El total de las familias a relocalizar es de 33 con una totalidad de 124 personas (50 menores y 74 adultos).

El 40% de estas familias viven con ingresos económicos de actividades informales, el 43% de actividades formales exclusivamente y el restante cuenta con ingresos formales e informales.

(P) Proyecto estudio de situación habitacional, relocalización y regularización de asentamientos.

Se realizará un estudio habitacional para identificar los problemas asociados a la calidad de la vivienda así como también a la irregularidad de las mismas. Con eso poder generar una clasificación de los casos más urgentes para poder dar soporte a las distintas situaciones.

Hoy en día junto con las viviendas que van a ser realojadas se identifican otros dos asentamientos ya consolidados que son el asentamiento de "W" y el de la calle Cigluiti. Los cuales serán los próximos casos de estudio para una posible regularización de los casos.

(P) Proyecto de política de reserva de tierras.

Es de suma importancia contar con suelo para el desarrollo de programas de vivienda de interés social, proyectos, desarrollo y equipamientos urbanos. Se identifica en particular en el ámbito la existencia de importantes predios vacantes o desaprovechados con ocupación muy baja posibles de adquirir y/o incorporar a programas públicos de vivienda por diferentes mecanismos y eventualmente destinar a operaciones de realojos o generación de una oferta habitacional para atender la demanda local, constituyendo una cartera de tierras de rango local.

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

(P) Proyecto de densificación urbana y completamiento de la trama existente

El conglomerado urbano del plan, cuenta con una gran cantidad de vacíos urbanos, que no permiten que se consolide la trama. La mayoría de estos vacíos son áreas de oportunidad, ya que están insertos en la trama, contando muchas veces con los servicios urbanos, o con ubicaciones estratégicas a explotar.

Para abordar estas áreas, se proponen:

Proyectos de detalle, los cuales atienden las condiciones particulares de cada porción de territorio, desarrollar instrumentos para la promoción e incentivos de nueva edificación que apunten al completamiento de los vacíos de la trama o la sustitución de construcciones por otras que optimicen la infraestructura instalada y la densidad de vivienda prevista en la norma. Para esto se coordinarán acciones complementarias en el marco de las políticas Departamentales y Nacionales, especialmente con el MVOTMA y la ANV, Desarrollo de instrumentos financieros, Coordinación con prestadores, Régimen de promoción de inversiones Departamental, Programa e incentivos a la construcción de Viviendas de Interés Social. Por parte de la Intendencia y del MVOTMA.

En este marco se propone destinar suelo al desarrollo de vivienda media tanto de promoción pública como de promoción privada, en pequeños grupos dispersos en la trama, destinando predios vacantes para tal fin con densidades controladas. En ningún caso se permitirá ni fomentará el desarrollo de grandes conjuntos habitacionales con nula o baja permeabilidad al tejido y con densidades que no sean habilitadas por la ausencia de sistema de saneamiento.

4.1.3 PROGRAMA DE TURISMO, RECREACIÓN Y AMBIENTE

El programa prevee resaltar el turismo rural y enológico del ámbito así como también poder posicionar a la ciudad como ciudad cultural del Departamento. Para eso es necesario la puesta en valor de los espacios culturales existentes, las bodegas dentro del ámbito como parte de un circuito enológico departamental y los elementos asociados a la identidad cultural.

Uno de los principales objetivos del plan, es lograr un aprovechamiento ambientalmente sustentable y democrático de los recursos naturales. Para alcanzar este objetivo se considera esencial la recuperación de todos los cursos hídricos así como contar con un proyecto y gestión de áreas verdes.

Las características del espacio natural en el que se ubica la ciudad de Canelones y su entorno más inmediato, confieren un alto potencial al territorio para conformar una oferta variada de ámbitos para el esparcimiento y la recreación en contacto con la naturaleza. El territorio cuenta con una extensa vegetación y espacios rurales, asociados a los arroyos Canelón Chico y Echevarría, todo esto le confiere a la zona características que la dotan de un potencial atractivo turístico-recreativo; no sólo disfrutable por sus habitantes, sino como polo de atracción y ámbito de esparcimiento complementario para los ciudadanos del ámbito metropolitano.

(P) Proyecto de detalle para el área protegida del corredor de ingreso a los Humedales de Santa Lucía

Descripción en P1 (zonificación _ Proyectos de detalle)

(P) Conservar y mejorar la calidad ambiental del ámbito.

El proyecto se basará en encontrar soluciones a la recuperación y la calidad ambiental de los cursos hídricos del ámbito. Principalmente del arroyo Canelón Chico, compatibilizando los usos industriales y recreativos generando un ecosistema integral.

(P) Proyecto de arborización de calles del casco central, generación de corredores verdes.

La ciudad de Canelones debido al escaso ancho de veredas con el que cuenta no contiene en las áreas más centrales vegetación de ningún tipo, por tal motivo la imagen actual no es la deseada. Se plantea entonces la realización de un proyecto de generación de vías verdes en algunos tramos y de esa manera poder generar un cambio de imagen de la ciudad, mejorar la calidad humana y el ámbito. Para dicho proyecto se deberá tener en cuenta las especies y cantidades de árboles a plantar.

(P) Proyecto parque lineal arroyo Canelón Chico.

Se proyecta la realización de un parque lineal al borde del arroyo Canelón Chico desde el cruce con ruta 11 hasta el antiguo Molino Victoria, asociado a la antigua represa.

El molino victoria es un antiguo molino a vapor (año 1880), actualmente abandonado y en estado de deterioro el cual se pretende acondicionar y refuncionalizar para posicionarlo como un nuevo atractor turístico.

(P) Proyecto de cambio de modalidad de disposición de residuos sólidos domiciliarios (Canelones YA!).

El Gobierno de Canelones viene profundizando el Plan de Gestión de Residuos y Limpieza del departamento. Por tal motivo se esta haciendo entrega a las familias de la periferia de contenedores individuales de residuos sólidos domiciliarios, manteniendo el sistema de contenedores públicos en zonas céntricas y turísticas.

A este nuevo equipamiento se suma la colocación de 20 nuevos Puntos de Entrega Voluntaria (Tu Envase Sirve) en distintos espacios de la ciudad.

(P) Proyecto huertas urbanas

Se propone un programa colectivo de varias asociaciones públicas y privadas que puedan trabajar en conjunto. Dentro de los fines de generar "huertas urbanas"

- Intervención en vacíos urbanos, lugares degradados o abandonados y convertirlos en espacios

de encuentro y de intercambio de conocimientos.

- Búsqueda de generación de hábitos saludables en la alimentación.
- Generación de alimentos orgánicos de calidad.
- Generación de empleos.
- Fomentar estrategias participativas.

(P) Proyecto para el abordaje del área inundable:

Se plantea la necesidad de contar con un mapa de riesgo de la zona urbana inundable.

Se gráfica una primer idea de zonificación asociada a la última curva de inundación registrada por la Intendencia (año 2012).

En el mapa se pretende dejar plasmado todas las situaciones asociadas a la inundación. Para eso se deberán de distinguir los distintos niveles de riesgo. Pudiendo distinguir entre zonas amenazadas y zonas expuestas directamente, vulnerables.

Para la realización del mapa de riesgo entre otras cosas será necesario contar con información sobre infraestructura existente en áreas urbanizadas y no urbanizadas, frecuencia de las inundaciones, estado de las viviendas afectadas, etc.

Se pretende con el mapa de riesgo tener respuesta al comportamiento del área de estudio frente a las inundaciones para poder identificar zonas donde por ejemplo será necesario cambiar el uso del suelo para actividades compatibles con la inundación, zonas donde no se permitirá la construcción de viviendas, donde si se permitirá pero con normativa específica, donde será posible unicamente el uso para recreación, turismo y deporte entre otras actividades que no se vean claramente afectadas, etc.

(P) Proyecto circuito de enoturismo.

El enoturismo en el mundo ha crecido muy vinculado al desarrollo del turismo rural y el auge de este debido por un lado al agotamiento de modelos turísticos como el de sol y playa y por otro lado la implantación paulatina de políticas de desarrollo local y rural que han buscado a través del turismo un medio para frenar el despoblamiento, poner en valor los valores patrimoniales y recuperar tradiciones.

De a poco el enoturismo se viene consolidando como un modelo de turismo propio por el que cada vez más el turista llega a las bodegas como "turista de paso", sino exclusivamente.

Estas nuevas definiciones plantean la visita a las viñas, bodegas, los festivales asociados al vino, catas de vino, nuevos modelos de bodegas boutique, hoteles asociados al turismo enológico, espacios gastronómicos exclusivos, etc..

El turista del turismo enológico ya no es un espectador más sino que es parte de los procesos. Hay una nueva generación de turismo que debemos de aprovechar.

Al sector del vino debe de incorporar este cambio de actitud y aprovechar de este mercado emergente. Comenzar a planear en colectivo, generar la colaboración entre las bodegas para generar circuitos y crear un producto de marca sólida que identifique la marca.

El proyecto trata sobre todo de una nueva forma de organización y colaboración entre grupos selectos de

agentes enoturísticos que ofrezcan innovación, nuevas oportunidades y experiencias en el sector.

Sin importar el tamaño de la bodega se debe de encontrar ofrecer algo innovador y ofrecer la interconexión entre los distintos establecimientos para aprender uno de los otros y compartir los “clientes”.

(P) Proyecto Canelones ciudad cultural

La ciudad de Canelones tiene como una de sus características que cuenta con una gran cantidad de espacios asociados a la cultura.

Dentro de los edificios destacables encontramos:

- Teatro Politeama
- Teatro colón
- Teatro El Eslabón
- Pabellón del Museo Arqueológico Profesor Antonio Taddei
- Museo histórico Departamental “Casa comandante Juan Spikerman”y archivo histórico departamental.
- Club Social Canelones
- Semipeatonal de las Artes.
- Castillo Pigazzini

Todos estos espacios gestionados en su mayoría por el gobierno departamental carecen con un hilo que “ate” todas las actividades y conformen un circuito que resulte culturalmente atractivo para los turistas.

Para eso se trabajará en conjunto con las distintas Direcciones involucradas para la creación de un proyecto con ideas para conformar dicho circuito. Por otro lado deberá de incluirse también al proyecto la posibilidad de la creación de un circuito gastronómico así como toda la reformulación planteada para el Parque Artigas. De esta forma se pretende quitarle a Canelones la asociación de ciudad Administrativa para pasar a convertirse en la ciudad cultural del Departamento.

(P) Proyecto Canelones y el turismo deportivo

Este proyecto viene asociado a la nueva propuesta para el Parque Artigas. En el parque ya existe una importante inversión en equipamiento deportivo, que tiene un alcance urbano, departamental y metropolitano, que por su magnitud e impacto social posiciona a Canelones como un centro deportivo a nivel nacional.

El principal objetivo es mejorar, mantener y equipar las áreas y edificios deportivos y lograr que el Parque quede unicamente asociado a la cultura y al deporte principalmente. La idea es posicionarlo como el centro deportivo del Departamento y referente nacional de algunas disciplinas.

4.1.4 PROGRAMA DE VALORIZACIÓN PATRIMONIAL Y DESARROLLO DE LA CULTURA E IDENTIDAD

Para la LOT (18308 de 18 de junio de 2008), el tratamiento del Patrimonio, es uno de los

principios rectores del Ordenamiento Territorial. El Instrumento tiene por objetivo general reconocer, valorizar y proteger la identidad local, a través del rescate y reconocimiento de la memoria, apostando y propiciando sinergias en busca del desarrollo local del ámbito de actuación.

Recursos Naturales

Se declara de interés patrimonial del departamento la protección y desarrollo sostenible por uso sustentable de los recursos naturales del área: agua, suelo, cursos de agua superficiales y subterráneos, montes nativos y todo ecosistema frágil dentro del ámbito de aplicación. Para la aprobación de emprendimientos que afecten total o parcialmente a dichos recursos, podrá exigirse estudio previo de evaluación de impacto ambiental

Patrimonio Cultural.

Integran el Patrimonio Cultural:

Los bienes materiales (muebles e inmuebles):

-Monumentos históricos, artísticos y culturales; obras arquitectónicas, de escultura o de pintura, elementos o estructuras de carácter arqueológico, restos paleontológicos y cualquier documentación con valor relevante para la sociedad (archivos históricos y bibliográficos, acervos museísticos, etc.).

- Conjuntos Históricos: Entendiéndose por tales, los grupos de construcciones aisladas o reunidas, cuya arquitectura en integración en el paisaje, les dé un valor excepcional desde el punto de vista de la historia, el arte, la ciencia, o su interacción con la naturaleza.

El paisaje cultural:

Se define como la superficie territorial, continental o acuática, en la cual las interacciones del ser humano y la naturaleza, a lo largo de los años, han producido una zona de carácter definido de singular belleza escénica o con valor de testimonio natural; y que podrá contener valores ecológicos, culturales y turísticos.

El patrimonio cultural inmaterial:

Se puede manifestar en los siguientes ámbitos:

- tradiciones y expresiones orales,
- artes del espectáculo.
- usos sociales, rituales y actos festivos;
- conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo.
- técnicas artesanales tradicionales.
-

El patrimonio cultural arqueológico:

Lo integran los bienes muebles o inmuebles de carácter histórico, susceptibles de ser estudiados con método arqueológico, fuesen o no extraídos, y tanto si se encuentran en la superficie, en el subsuelo o bajo las aguas. Forman parte asimismo de este patrimonio los elementos geológicos y paleontológicos relacionados con la historia humana, sus orígenes, sus antecedentes y el desarrollo sobre el medio.

FIGURAS DE PROTECCION

La Oficina del Plan en forma conjunta con la Comisión Departamental del Patrimonio, podrá declarar objeto de protección, bajo algunas de las categorías expresadas a continuación, a los bienes muebles o inmuebles, materiales o inmateriales que constituyen parte representativa del patrimonio histórico, cultural, artístico, arquitectónico, arqueológico, natural, y documental.

a) “Monumento departamental”.

Es la figura de mayor protección departamental. Se establecen en el presente instrumento, los bienes con carácter patrimonial de la localidad, cuyos grados patrimoniales serán asignados en el **Catálogo urbanístico Patrimonial Local**. Se encuentran además incluidos en ésta categoría, los actualmente declarados MHN, los protegidos con Medidas Cautelares según Res. 07/06939, y los que posteriormente sean declarados.

b) Bienes de Interés Cultural.

Los bienes materiales o inmateriales de significación cultural, - histórica, artística, arquitectónica, documental, el paisaje cultural, las manifestaciones, resultado una construcción colectiva a lo largo del tiempo, ya sean, festividades, ceremonias, rituales, conocimientos específicos, tradiciones, modalidades, instituciones y actividades que promuevan el desarrollo sustentable departamental.

c) Conjuntos Históricos:

Entendiéndose por tales, los grupos de construcciones aisladas o reunidas, cuya arquitectura en integración en el paisaje, les dé un valor excepcional desde el punto de vista de la historia, el arte, la ciencia, o su interacción con la naturaleza.

d) Paisaje Cultural Protegido.

Se entiende por “Paisaje Cultural”, la superficie territorial continental o marina, en cuyo ámbito, las interacciones del ser humano y la naturaleza, a lo largo de los años, han producido una zona de carácter definido, de singular belleza escénica o con valor de testimonial, incluyendo variables como el “patrimonio industrial” –bodegas, molinos, atahonas, etc.-, y otras unidades de paisaje antrópico.

Los componentes significativos de esta categoría son:

-El sustrato natural (orografía, suelo, vegetación, agua)

-Las acciones humanas: modificación y/o alteración de los elementos naturales y construcciones para una finalidad concreta.

(P) Proyectos asociados al programa de valorización patrimonial.

Patrimonio arquitectónico, tramos, sitios y elementos significativos.

- **Proyecto 1:** Prestamos de rehabilitación urbana. (MVOTMA -IC)
- **Proyecto 2:** Gestión de tramos y sitios urbanos destacados.
- **Proyecto 3:** Circuito por Museos de la Capital. Se propone un circuito por los Tres Museos y los espacios museables de la Capital, el mismo puede ser realizado en bicicletas proporcionadas por el Municipio.
- **Proyecto 4:** Gestión de bienes, sitios y elementos significativos del Canelones cultural. Se incluyen acá los edificios del Teatro Polietama, Teatro Colón, la semipeatonal, la Sala Lumiere, el Teatro Eslabón...
- **Proyecto 5:** Ruta de los molinos y los puentes. Se trata de un circuito autoguiado por puentes en caminos reales y los molinos (ver plano del recorrido).
- **Proyecto 6:** Programa de reconversión de bienes con valor patrimonial. (Desarrollo de propuestas para los Padrones: 775, 1694, 3763, 2093).
- **Proyecto 7:** Programa de accesibilidad universal en los Museos y en los espacios culturales.

Bienes de interés cultural; Festividades, Tradición y Legados.

- **Proyecto 1:** Catalogación de los Bienes culturales del Departamento.
- **Proyecto 2:** Archivo Vignola. Puesta en funcionamiento del archivo para el dominio público (lugar físico, digitalización, página web, etc).
- **Proyecto 3:** Generar un relevamiento para obtención de un registro patrimonial inmaterial de los granjeros, viticultores y productores dentro del ámbito y poder generar alguna publicación que ponga en valor estas prácticas en la región.

Proyecto: Paisaje cultural Las Violetas.

Se apunta a fomentar el trabajo de producción de las pequeñas bodegas y granjas familiares de la zona, implementando un circuito por las mismas, teniendo como punto de referencia la bodega del Castillo Pigazzini (hoy se encuentra la muestra del vino con objetos referentes de bodegas cercanas).

4.1.5 PROGRAMA DE MOVIALIDAD Y TRANSPORTE

Contar con una correcta y ordenada trama vial, y un sistema de transporte eficiente, son puntos importantes para la alcanzar un buen funcionamiento de la ciudad. El programa deberá abarcar el tratamiento de la movilidad y accesibilidad de pasajeros en los ámbitos local y regional, abarcando la vinculación entre la región (conglomerados, áreas rurales, caminos, etc.). En este programa se organizan las acciones tendientes al soporte de infraestructuras y servicios para el desarrollo urbano sustentable, incluyendo: la organización de las vías de comunicación y del transporte privado y público que aseguran la movilidad y accesibilidad al territorio; las condiciones de diseño y ejecución de la dotación de saneamiento

y drenaje pluvial que soporten la densificación poblacional y la instalación de otros usos.

(P) Proyecto de jerarquización vial y (P) Proyecto de vías de nueva creación

En el marco de la elaboración de un plan de jerarquización para la ciudad donde se estudio y se realizó propuestas sobre las características de las vías existentes, se propone también la creación de nuevas vías que generen conexiones con la trama existente.

Se organiza en calles internas, intermedias y principales, se distinguen calles especiales y calles verdes. Se realizarán tareas de señalización, flechamientos, mantenimiento vial, arbolado y alumbrado público.

(P) Proyecto Acceso sur (CANELONES YA!)

En el marco del proyecto de infraestructuras y el ensanche de la Ruta 5, se prevee para la ciudad de Canelones sustituir la antigua entrada sur de la ciudad por un nodo (rotonda) de acceso y se continuará la doble vía hacia el norte.

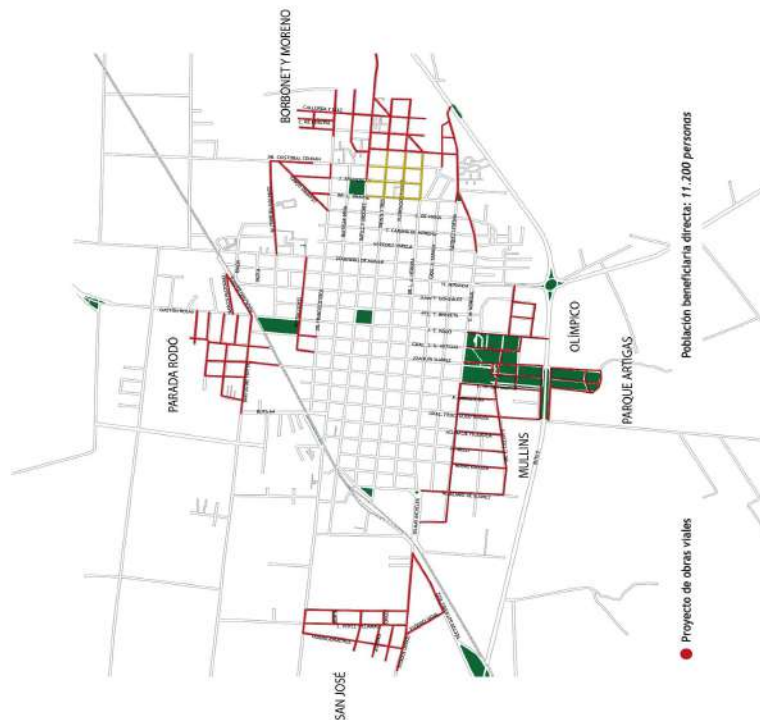
(P) Proyecto de transporte urbano colectivo.

El sistema de transporte público tiene un rol central en el desarrollo urbano y la organización funcional de la ciudad por lo tanto requiere ser revisados en dos ámbitos complementarios: El sistema de transporte y movilidad Local y el Sistema de transporte Metropolitano.

Se basarán en las definiciones estructurales de intensiones urbanísticas que se plantean en el modelo territorial del presente Plan. El Proyecto del Sistema de transporte Local busca mejorar la movilidad interna entre los barrios y con los lugares de servicio y de empleo. Está a cargo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Intendencia de Canelones y resultará de la coordinación con los actores públicos y privados del sector buscado eficiencia, racionalidad. El proyecto del Sistema de Transporte Metropolitano buscará mejorar la conectividad regional metropolitana entre las ciudades y con el sistema urbano metropolitano, en dirección sur norte y este oeste. Estará a cargo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Intendencia de Canelones y resultará de la coordinación para el diseño, la ejecución y gestión con los actores públicos.

(P) Proyecto de consolidación de la periferia urbana de la ciudad de Canelones. (Canelones YA!)

En el proceso de elaboración del plan se realizó un trabajo en conjunto desde distintas direcciones de la Intendencia para la ejecución de la consolidación barrial de la periferia de la ciudad, quedando concretada la misma en su totalidad en el año 2021.



(P) Terminal de transportes y Unidad Alimentaria Canaria (UAC)

Se plantea un proyecto de terminal de transportes en conjunto con una Unidad alimentaria Canaria (asociada al agro y productos gastronómicos). El predio proyectado para estos dos programas tan necesarios para la ciudad son los antiguos galpones situados frente a la plaza Paraguay que hoy en día parte de ellos son utilizados con el fin de depósito de un hipermercado.

La aparición de este gran centro comercial, junto con la remodelación del antiguo hospital tomado por oficinas Municipales y la aparición del nuevo Hospital también en las inmediaciones generaron un nuevo “microcentro” con una sinergia en aumento.

El nuevo proyecto se piensa asociado también a la remodelación de la plaza Paraguay. El acondicionamiento de esas estructuras en estado de semi abandono para estos usos terminarían de concretar una necesidad para la ciudad que no cuenta con este modelo de estructuras.

(P) Proyecto de gestión para tramos viales de especial interés (Treinta y Tres, Batlle, Ordoñez, Tomas Berreta y Rodó)

Se plantea la necesidad de intervenir en ciertos tramos viales del casco urbano de la ciudad para darle nuevas características.

- Batlle y Ordoñez: Se plantea semipeatonalizar un sector de desde Joaquín Suárez hasta Tolentino González esta propuesta viene acompañada del traslado del transporte colectivo que circula por esa calle hacia una de las paralelas (primer propuesta Baltasar Brum).

Surge la necesidad de contar con más opciones gastronómicas y esta calle Batlle y Ordoñez es una de las calles propuestas para realizar un circuito que culmine con más opciones en la calle Tomás Berreta entre

Batlle y Ordoñez y Florencio Sánchez.

- Treinta y Tres: La propuesta es al igual que la calle Batlle y Ordoñez trasladar el transporte colectivo hacia una de las calles paralelas (primer propuesta Florencio Sánchez).
- La intervención sobre la Calle Rodó (ruta 11) viene planteada con la necesidad de poder realizar un by pass de la ruta 11 que pueda evitar el pasaje por dentro de la ciudad.
- Sobre calle Tomás Berreta con la nueva adquisición por parte de la Intendencia del teatro Colón se plantea la posibilidad de poder realizar un circuito cultural que se “cosa” con el circuito gastronómico planteado para la calle Batlle Y Ordoñez.

(P) Proyecto de movilidad sostenible en el marco del proyecto “Apoyo al fortalecimiento institucional para la implementación de la Política de Movilidad Urbana Sostenible en Uruguay”

El proyecto pretende priorizar los sistemas de transporte más sustentables, como el transporte público y los modos no motorizados, como los desplazamientos a pie o en bicicleta por sobre los modos privados motorizados sin renunciar a la complementariedad que ofrece el vehículo privado.

- Utilizar la intermodalidad, entendida como la articulación entre los diferentes modos de transporte, para lograr la máxima eficiencia en el aprovechamiento de los recursos del transporte a fin de conseguir movilidades más eficaces.
- Tener a la seguridad integral de las personas como valor fundamental.
- Trasvasar usuarios de modos privados motorizados -automóviles y motocicletas- a modos de transporte público o no motorizados

Para la ciudad de Canelones se esta impulsando un proyecto integral de ciclovías con nodos de intercambio que pueda conectar los distintos puntos de interés de la ciudad.

En principio se trabaja en dos ejes (horizontal y vertical) y este a su vez será desarrollado en dos etapas.

Las calles planteadas son las siguientes:

Ejes Este – Oeste.

Artigas desde Martínez Monegal hasta Camino Fuster.

Fuster desde Artigas hasta Gastón Rosas

Joaquín Suárez desde Monegal hasta Hermenegildo López.

Hermenegildo López desde Joaquín Suarez hasta José Enrique Rodó

Ejes Norte – Sur.

M° Álamo de Suárez desde Florencio Sánchez hasta Luis Alberto de Herrera.

Luis Alberto de Herrera desde M° Álamo de Suárez hasta Julio Brunerau des Houvillers.

Julio Brunerau des Houvillers desde Luis Alberto de Herrera hasta Baltasar Brum.

Baltasar Brum desde Julio Brunerau des Houvillers hasta Dr. Gerson Taube.

Dra. Susana Ramírez desde vía férrea hasta Julio Brunerau des Houvillers

4.1.6 PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURAS

La ciudad actual tiene la necesidad de crecer en infraestructura para poder alcanzar los niveles básicos de confort urbano. Para alcanzarlo, existen proyectos de saneamiento, de drenaje pluvial y de vialidad. Los tres, conforman un Proyecto Integral y están basados en un trabajo en conjunto, con una fuerte coordinación y colaboración.

(P) Proyecto de consolidación de la periferia urbana de la ciudad de Canelones. (Canelones YA!).

El proyecto consiste en:

Vialidad: Pavimentación de las calles en carpeta asfáltica, tratamiento bituminoso y hormigón.

Sistema de drenaje pluvial: construcción de cordón cuneta, cunetas a cielo abierto, colectores pluviales, bocas de tormentas y cámaras de inspección.

Alumbrado público: Instalación de 430 nuevas luminarias

Señalización de tránsito vertical y horizontal

(P) Proyecto de drenaje pluvial

Se prevee un proyecto que estudie el drenaje pluvial existente de la ciudad y proyecte posibles soluciones a los conflictos generados por el mal funcionamiento de los existentes.

La propuesta deberá de estar en concordancia con las definiciones departamentales que se apoya en los siguientes criterios:

- Evitar que la urbanización genere grandes superficies impermeables y en el caso de necesidad que se prevean las obras de compensación y mitigación de dichas áreas.
- Sistema de macro y micro drenaje de escala como estrategia para la mitigación de los efectos del cambio climático, que permita direccionar los caudales y evitar impactos directos sobre las cañadas y arroyos, a través de un plan de Macro y micro drenaje específico para el ámbito
- Creación de espacios públicos que contengan equipamientos que contemplen dicha situación en las áreas inundables.

(P) Proyecto de Saneamiento

Se identifica la necesidad de extensión del Saneamiento para llegar a abarcar la totalidad del ámbito urbano con la red.

La estrategia deberá de ser abordada por el gobierno Departamental de manera coordinada con el Gobiernos Nacional, OSE y MVOTMA a través del desarrollo de planes de Infraestructura derivados y programas previstos en el marco del Presente Plan.

Sin Perjuicio de los anteriormente mencionado, esta previsto mejorar los controles de los sistemas tradicionales de saneamiento, mientras se sigue avanzando en los planes de infraestructura y normativa

necesaria para la creación de algún sistema de tratamiento alternativo en las zonas donde por diferentes motivos no es viable la construcción de la red.

(P) Proyecto de control de abastecimiento y calidad de agua potable.

Se plantea la posibilidad de generar un proyecto de control de calidad de agua.

Para eso es necesario contar con un relevamiento de la situación actual tanto de abastecimiento como de la red de saneamiento existente. Ya que en los casos de existencia de pozos semirugentes la contaminación de las napas puede estar afectando seriamente la calidad del agua para consumo.

Por otro lado se realizará también control exhaustivo de la impermeabilidad de los depósitos sanitarios.

También se deberá de asegurar el acceso a toda la población a la red de agua potable dentro del ámbito en estudio y promocionar la cobertura total de dicho servicio público, para que se adecue a los requerimientos actuales y futuros en el marco del desarrollo económico del Departamento.

Todos los sitios que cuenten con el servicio de red de agua potable deberán de tener una conexión del 100% de los padrones que necesiten agua.

(P) Canelones “SMART CITY”, Canelones ciudad inteligente

Una “Smart City” se define como un sistema complejo e interconectado que aplica las nuevas tecnologías para gestionar desde el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte público y privado, hasta el uso eficiente de los recursos energéticos o hídricos, pasando por los planos de protección civil, o aspectos socio-económicos, como la vitalidad de los espacios públicos y del tejido comercial, o la comunicación de incidencias a habitantes y visitantes.

“Una ciudad inteligente detecta las necesidades de sus ciudadanos, y reacciona a estas demandas transformando las interacciones de los ciudadanos con los sistemas y elementos de servicio público en conocimiento. Así, la ciudad basa sus acciones y su gestión en dicho conocimiento, idealmente en tiempo real, o incluso anticipándose a lo que pueda acaecer”. ³

Podemos llamar Smart City a una ciudad Inteligente que combina la tecnología con la información para mejorar la calidad de vida, reducir el costo energético y el impacto medioambiental.

La Smart City apunta a un modelo ideal de ciudad que necesita una transformación digital crecimiento que se prevee dentro de pocos años.

En definitiva es la combinación de personas, tecnología y creatividad para hacer más sostenible y eficiente a cualquier ciudad del mundo. ⁴

Según distintos estudios demográficos realizados alrededor del mundo está estipulado que hacia el 2050 el 70% de la población mundial vivirá en las ciudades, por tanto este incremento de

3 Juan Murillo, responsable de Análisis Territoriales de BBVA Data & Analytics.

4 <http://www.panelesach.com/blog/smart-cities-o-ciudades-inteligentes-que-son/>

población deberá de ser absorbida con inteligencia de parte de los Gobiernos en este caso Municipales y por tanto será necesario que reinventar una nueva forma de habitar.

Será necesario mantener la armonía entre los aspectos espacial, social y ambiental de las localidades, así como entre sus habitantes.

El PLCC con una perspectiva al 2040 buscará convertir a la ciudad de Canelones en la ciudad pionera en el departamento que utilice estas tecnologías para la conformación de una ciudad inteligente.

El PLCC afrontará el crecimiento poblacional minimizando el impacto mediante algunas medidas que se detallan a continuación:

- Impulsando el uso de las tecnologías, fomentando que esas sean parte de los ciudadanos.
- Ofrecer servicios para la mejora del tráfico, la gestión de residuos, la eficiencia energética, la efectiva sostenibilidad y la gestión de espacios colectivos. Estos cambios implicarán un gran gasto de parte de la administración a los inicios que luego serán absorbidos por la baja de los recursos a utilizar.
- Generar herramientas de análisis para la prevención de algunos problemas futuros que vendrán asociados con el incremento de población en la ciudad.
- Desde la gestión generar beneficios a las construcciones inteligentes y más eficientemente energéticos. Edificios con domótica y otros elementos electrónicos que respetan el medio entorno y que tienen sistemas de producción de energía integrados.
- Generar un sistema de movilidad más eficiente basado en el uso de la bicicletas compartidas.
- Un mejor control del tráfico y la asistencia más rápida basada en el análisis de las distintas situaciones en vivo.
- Mejora la concienciación de los ciudadanos sobre el lugar en el que viven, ofreciéndoles información en tiempo real y, a la vez, mejorando la transparencia de las Administraciones Locales.

La idea es fomentar que la “smart city” contribuya a la evolución de las ciudades. Esto puede suceder desde muchos puntos de vista:

- Siendo una plataforma de innovación que fomente el empleo local.
- Ayudando a la ciudad a configurarse según su naturaleza (ciudad turística, administrativa, de logística, etc).
- Fomentar el uso de las tecnologías en la administración pública tanto como en los ciudadanos.

Todo este proceso claro esta que trae determinadas consecuencias no siempre positivas que también tenemos que estar preparados para poder sobrellevarlas.

- El estado es en general quien financia este proceso para generar la transformación digital y en general es - muy alta y no viable para mucho de los gobiernos de nuestro entorno.
- Luego de implementado el cambio es necesario que tanto a nivel particular como público las

empresas puedan responder. En caso de que no puedan adaptarse quedarán por fuera del sistema.

- Se borra el límite entre la intimidad y lo público ya que la eficiencia dependerá de la observación de los hábitos de los consumidores que son según el caso algunos o la totalidad de los ciudadanos.
- Encarecimiento de los inmuebles ya que la complejidad de ejecución así como los ya construidos con las nuevas tecnologías tienen mayores gastos iniciales.
- Se generará una mayor brecha social en caso de que las empresas tanto públicas como privadas no alcancen a cubrir toda la sociedad involucrada que pueda hacer uso de las nuevas tecnologías.
- Baja de empleo en algunas áreas.

4.1.7 PROGRAMA DE ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL.

Como se nombró anteriormente en varias ocasiones la ciudad de Canelones es la sede administrativa del departamento. Por tal motivo la totalidad de los servicios que ofrece la Intendencia tiene su sede aquí.

El inicial edificio (Palacio Municipal) departamental de a poco se fue viendo desbordado por la formación de nuevas oficinas que fueron ubicándose en los alrededores generando una gran descentralización de servicios. Muchos de ellos por sus características deben de ubicarse fuera del casco central de la ciudad.

(P) Proyecto de centralización de servicios

El plan plantea la necesidad de poder nuclear los servicios complementarios del gobierno departamental, pudiendo ubicar en un único lugar todas las dependencias asociadas. Para eso la ubicación necesariamente deberá de ser estratégica y accesible.

Los servicios complementarios a los que se plantea nuclear son:

Zona I, premoldeado, SAC, corralón, locomociones, tránsito, depósito de alumbrado,

De esta manera con el corrimiento de estas dependencias en principio se estaría obteniendo suelo vacante servido en la ciudad con ubicación estratégica para realización de viviendas o espacios públicos acondicionados.

4.3 PLANIFICACIÓN DERIVADA

- Catálogo urbanístico patrimonial de Canelones.
- Plan parcial de la zona urbana asociada al Camino Las Violetas. Se prevee para este plan un abordaje turístico, con mirada sustentable.

5. CAP V_ ZONIFICACIÓN

La zonificación es la acción ordenadora del territorio que clasifica en zonas a los diferentes tipos de suelos; así como también los espacios territoriales específicos que deben articularse dentro de los objetivos específicos del Plan. El régimen de suelo se complementa con la zonificación; la definición de estas zonas se apoya en análisis de áreas homogéneas realizado en la fase de diagnóstico y en la identificación de unidades territoriales. A tales efectos se definen las siguientes áreas:

5.1 ÁREAS DE RENOVACIÓN Y DESARROLLO URBANO.

Son sectores del conglomerado sobre el cual existe una intensión y un potencial de desarrollo o de transformación. Tiene por finalidad cumplir con los objetivos urbanísticos que el plan establece garantizando su planificación coordinada. Esta denominación implica la posibilidad de asignar a toda o a parte de ella, un régimen Específico a efectos de la gestión del suelo.

5.1.1 ÁREAS DE DESARROLLO URBANO (ADU):

Son consideradas áreas de Oportunidad, vacíos y vacantes Urbanos, áreas con intención de potencial de desarrollo. Dentro de estas áreas podemos identificar áreas de desarrollo asociadas al conglomerado o áreas de desarrollo asociadas al sector de interfase urbano – rural caracterizado por su calidad paisajística.

Se definen entonces:

ADU 1 a ADU 11

Estas son todas áreas donde se priorizará el desarrollo de viviendas, urbanizaciones y mejoramiento de barrio, así como para desarrollos turísticos y actuaciones privadas -tanto por régimen común como en el marco de la 18795 Ley de acceso a la vivienda de interés social.

Estas áreas de gestión específica, quedarán condicionadas al proyecto de infraestructura, la ejecución del instrumento de gestión correspondiente, proyecto de detalle por ejemplo el cual definirá normativa específica para cada área.

ADU 1 _ ADU del Éxodo

Integrada por los padrones 2085, 5494, 6818, 6839, 6840 y parte de los padrones 6619, 6620, 5112.

Se priorizará esta área para actuaciones de programas públicos de vivienda, urbanización y/o

mejoramiento barrial, de interés social; así como para actuaciones privadas tanto por régimen común como en el marco de la Ley 18.795 del 17 de agosto de 2011.

ADU 2 _ Adu Ruta 64

Integrada por los padrones 2019, 2061, 2063, 2064, 2636, 5194, 7116, 7117, 7118.

Se priorizará esta área para actuaciones de programas públicos de vivienda, urbanización y/o mejoramiento barrial, de interés social; así como para actuaciones privadas -tanto por régimen común como en el marco de la Ley 18.795 del 17 de agosto de 2011.

ADU 3 _ Adu Imperiale

Integrada por los padrones 1822, 1824, 1837, 1925, 1926, 5759, 5821, 5822, 5823, 5852, 6027, 6028, 6262, 6264, 6312, 6313, 6378.

Se priorizará esta área para actuaciones de programas públicos de vivienda, urbanización y/o mejoramiento barrial, de interés social; así como para actuaciones privadas -tanto por régimen común como en el marco de la Ley 18.795 del 17 de agosto de 2011.

ADU 4 _ Adu Obrador

Integrada por los padrones 2118, 2250. Se priorizará esta área para actuaciones de programas públicos de vivienda, urbanización y/o mejoramiento barrial, de interés social; así como para actuaciones privadas -tanto por régimen común como en el marco de la Ley 18.795 del 17 de agosto de 2011.

ADU 5 _ Adu del pescador

Integrada por los padrones 5891(parte) , 6064 (parte), 6601 (parte), 6617, 6618, 6827, 7019. Se priorizará esta área para actuaciones de programas públicos de vivienda, urbanización y/o mejoramiento barrial, de interés social; así como para actuaciones privadas -tanto por régimen común como en el marco de la Ley 18.795 del 17 de agosto de 2011.

ADU 6 _ Adu Ose

Integrada por los padrones 1823, 6756, 6815, 6867, 6868, 6869, 7007, 7008, 7009, 7152, 7242, 7243, 7244, 7245, 7246.

Se priorizará esta área para actuaciones de programas públicos de vivienda, urbanización y/o mejoramiento barrial, de interés social; así como para actuaciones privadas -tanto por régimen común como en el marco de la Ley 18.795 del 17 de agosto de 2011.

ADU 7 _ Adu Accesos

Integrada por los padrones 2499, 6290, 6441, 6442. Se priorizará esta área para actuaciones de programas públicos de vivienda, urbanización y/o mejoramiento barrial, de interés social; así como para actuaciones privadas -tanto por régimen común como en el marco de la Ley 18.795 del 17 de agosto de 2011.

ADU 8 _ Adu Fuster 1

Integrada por el padrón 2077.

Se priorizará esta área para actuaciones de programas públicos de vivienda, urbanización y/o mejoramiento barrial, de interés social; así como para actuaciones privadas -tanto por régimen común como en el marco de la Ley 18.795 del 17 de agosto de 2011. Se deberá de tener especial atención en los pasivos ambientales pertenecientes a dicho perímetro de actuación.

ADU 9 _ Adu Fuster 2

Integrada por los padrones 2124, 4388, 4390, 6718 y 6719.

Se priorizará esta área para actuaciones de programas públicos de vivienda, urbanización y/o mejoramiento barrial, de interés social; así como para actuaciones privadas -tanto por régimen común como en el marco de la Ley 18.795 del 17 de agosto de 2011.

ADU 10 _ Adu Frigorífico.

Conformada por el padrón 6979.

Se priorizará esta área para actuaciones de programas públicos de vivienda, urbanización y/o mejoramiento barrial, de interés social; así como para actuaciones privadas -tanto por régimen común como en el marco de la Ley 18.795 del 17 de agosto de 2011. Se deberá de tener especial atención en los pasivos ambientales pertenecientes a dicho perímetro de actuación.

ADU 11_ Adu Norte

Integrada por parte de los padrones 1812, 1813, 1814, 1815 y 2326.

Se priorizará esta área para actuaciones de programas públicos de vivienda, urbanización y/o mejoramiento barrial, de interés social y desarrollos turísticos; así como para actuaciones privadas tanto por régimen común como en el marco de la Ley 18.795 del 17 de agosto de 2011. Se deberá de tener especial atención en los pasivos ambientales pertenecientes a dicho perímetro de actuación.

5.1.2 ÁREAS DE RENOVACIÓN URBANO (ARU):

Estas son áreas que pertenecen a la trama urbana donde se reconoce el potencial e interés de las mismas y mediante acciones específicas se buscará por su condición de área especial generar una transformación en el escenario actual. Son sectores donde se entiende necesario generar acciones de renovación ya que cuentan con la fortaleza de la existencia de los servicios, infraestructuras y ubicaciones estratégicas dentro de la pieza.

ARU 1 (Barrio la Cantera), Placita de los sueños cumplidos (Canelones YA!).

Esta área está indicada en el plan como un proyecto de relevancia y urgencia para el desarrollo. Es un sector donde se demolieron viviendas dejando suelo inundable vacante. Parte del sector es sustituido por un espacio público que se proyectó con la intervención de la comisión de barrio. Como parte del proyecto de renovación también se realizó infraestructura urbana.

ARU 2 (Calle Rivera).

Involucra la faja pública de la calle Rivera desde Ruta Nacional N°5 hasta vía férrea. El objetivo es poder recuperar el carácter comercial y de esparcimiento que tenía este eje previo al cierre de la entrada directa desde Ruta N°5.

ARU 3 (Calle Treinta y Tres).

Involucra la faja pública de la calle Treinta y Tres desde calle Rivera hasta la calle M. Stagnero de Munar. El objetivo es poder renovar el carácter comercial del sector.

ARU 4 (Calle Rodó).

Involucra la faja pública de la calle Rodó desde la calle Martínez Monegal hasta la vía férrea. El objetivo es poder renovar el carácter comercial del sector.

ARU 5 (Calle Monegal).

Involucra la faja pública de la calle Martínez Monegal desde la calle María Álamo de Suárez hasta La Ruta Nacional N°5. El objetivo principal es mejorar la imagen urbana del eje.

5.1.3 PROYECTOS DE DETALLE:**P1_ Proyecto de detalle acceso sur (asociado a los predios 1797 y 1798)**

Se plantea para padrones públicos ocupados por servicios externos de la Intendencia el vaciamiento de los mismos ya que forman parte de uno de los portales de la ciudad (acceso sur de la Ciudad) dotados de servicios para poder generar una inversión de tipo pública – privada con espacio verde calificado asociado.

P2_ Proyecto de detalle para el área protegida del corredor de ingreso a los Humedales de Santa Lucía

Se propone potenciar un territorio que brinde a la población de la ciudad de Canelones oportunidades de vincularse de forma cotidiana con la naturaleza, oficiando de “puente” que conecta a esta población con el Área Protegida Humedales de Santa Lucía (AP HSL), desarrollando un Parque Agreste público como “portal” de ingreso. La definición de esta zona con foco en la protección ambiental, el desarrollo rural sostenible y la promoción de usos públicos sensibles a los valores territoriales busca extender en el territorio Canario, y acercar a la ciudad, el modelo de vínculo sociedad-entorno natural que se está implementando en el AP HSL. El propósito de este plan de manejo es ofrecer a la sociedad urbana posibilidades de experimentar o vivenciar una experiencia de vinculación más armónica entre el hombre, la naturaleza y las actividades productivas, entendiendo las interdependencias entre calidad ambiental, producción, cohesión social y bienestar humano. La zona propuesta comprende valores naturales y culturales de particular relevancia para mantener y potenciar el aporte al bienestar humano que ofrece el territorio en torno a la ciudad de Canelones.

El objetivo general de este proyecto de detalle es la “protección y conservación ambiental y de los recursos naturales, culturales y el paisaje rural natural, de fomento rural productivo sostenible” (LOTDS, art.20) y el fomento del uso público de espacios de alta naturalidad.

Específicamente se busca

- a) la conservación de la calidad del agua de la cuenca del Ao. Canelón Chico, y de los ecosistemas nativos asociados
- b) la conexión Ciudad/ Ruralidad - Ciudad /Naturaleza a través de potenciar usos públicos con sensibilidad ambiental, como corredor y portal de entrada al área protegida Humedales de Santa Lucía, del Sistema Nacional de Áreas Protegidas.

Los valores a proteger de la zona engloba sitios de valor arqueológico, paleontológico e histórico-culturales tangibles e intangibles, asociados a una rica historia de ocupación humana de esta zona desde épocas prehispánicas, y a las tradiciones locales de producción de pequeña escala, identidad colectiva y paisaje rural. A nivel de valores naturales, cerca del 50% del área está cubierta por ecosistemas dominados por vegetación nativa, entre los que destacan el bosque fluvial y los humedales asociados al Arroyo Canelón Chico y otros cursos de agua, y relictos de campo natural, que constituyen la base para la presencia de un elevado número especies prioritarias para la conservación en Uruguay. Todos estos ambientes constituyen relictos de ambientes que presentaban mayor extensión. Estos relictos son hábitat de especies de flora y fauna nativa, y son las pocas oportunidades que permanecen en el territorio que pueden oficiar como fuentes para procesos de reconversión dentro de territorio rural hacia modalidades productivas más integradas con el ambiente y, por lo tanto, más sustentables.

Por otro lado, estas áreas naturales contribuyen a mantener los servicios ecosistémicos que sostienen las actividades agropecuarias, y a la salud física y mental de las personas que habitan esos territorios. Se ha documentado que las oportunidades de disfrute, aprendizaje, encuentro, entre otras muchas que brindan las áreas en entornos urbanos, generan impactos positivos en el sistema inmunológico y en la disminución de trastornos neurológicos en niños y adultos.

En lo que refiere a la contribución con el sector agropecuario, la presencia de ambientes naturales sanos disminuye la vulnerabilidad de los sistemas productivos a los efectos de plagas y la variabilidad climática, manteniendo la calidad del agua y aire, disminuyendo la pérdida de suelo, y amortiguando inundaciones, entre otros beneficios. La promoción de calidad ambiental de esta área también conlleva efectos positivos sobre los ambientes naturales que se busca conservar en el AP HSL, dado que por su ubicación oficia como área de amortiguación de los impactos que el centro urbano y las actividades agropecuarias intensivas ejercen sobre los humedales del Río Santa Lucía. Los ecosistemas riparios en general juegan un rol fundamental en el mantenimiento y mejora de la calidad del agua, clave en áreas con efluentes urbanos o agrícolas. El reconocimiento de estos efectos positivos -ha revalorizado en la contemporaneidad los parches de alta naturalidad en entornos antropizados, motorizando su mantenimiento y restauración a través de figuras de planificación especial con énfasis en la conservación.

También formará parte del proyecto el “portal” de acceso a este corredor

P3_ Proyecto de detalle Parque Artigas

El Parque Artigas ubicado en la ciudad de Canelones es el único parque existente en la capital departamental. Fue inaugurado el 12 de octubre de 1892.

Consta de 20 hectáreas y a través de su historia ha representado un lugar de referencia para el esparcimiento en contacto con la naturaleza, tanto de la población de la ciudad como de quienes lo visitan.

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

Este territorio fuertemente relacionado a la planicie de inundación del Arroyo Canelón Chico y límite-borde de la ciudad, se caracteriza por una abundante vegetación y extenso cordón de monte galería, aunado a su relieve plano con un alto nivel de la napa freática, confiere a la zona características de humedales de alta vulnerabilidad ambiental.

Dentro de los límites del parque, existen producto de una falta de planificación, porciones de tramas urbanas con destino residencial, conformados por el barrio olímpico (donde ya se realizó un realojo de 17 familias) y un sector sobre la calle Martínez Monegal entre las calles Enrique Rodó y José Artigas.

Objetivo General

Revalorizar y profundizar la identidad de la población de la ciudad de Canelones, a partir del intercambio social que en este espacio público se genera. Se pretende acondicionar el Prado Parque Cultural, haciendo de éste un espacio integrador, en armonía con la naturaleza y fortalecer su rol de soporte de una gran diversidad de actividades culturales.

Unidades del Prado

- 1- Trazas y bordes estructuradores
- 2- Zona natural en conexión con el Arroyo Canelón Chico
- 3- Zona recreativa y cultural
- 4- Zona polideportiva

1- Diseño de borde / fachadas:

- Calle Martínez Monegal desde Avda. Lavalleja hasta calle Zorrilla de San Martín. Se pretende una continuidad de la fachada del parque. Trabajar el límite entre la trama urbana de la ciudad y el parque en el espesor de esta calle, diseñar el proyecto de parquización de vías priorizando mejorar su arbolado, iluminación y aceras.
- Ruta 5, la ruta atraviesa el parque generando una división, pero además para el que va por la ruta es la imagen de la ciudad de Canelones, antes de llegar al acceso principal.
- Ruta 11, generar nuevo acceso al parque por ruta 11.

2- Equipamiento urbano

Se mejoró el equipamiento urbano de la zona recreativa y cultural entre la calle Martínez Monegal y la ruta 5: Nuevo sector de Juegos Infantiles, bancos de hierro y madera, depósitos de residuos, bicicleteros. Se prevee equipar la zona desde la ruta 5 hasta el arroyo con mobiliario urbano y parrilleros. Mejorar la señalética de todo el parque, identificando los edificios, sitios, etc.

3- Mantenimiento Vial y alumbrado

Se plantea la prioridad del peatón dentro de toda el área del parque. Mejorar la accesibilidad universal y desapercibida en todos sus espacios.

Se propone recalificar los ejes y trazas del proyecto original, jerarquizando los bordes tratándolos como fachadas del parque y reafirmando su condición de estructuradores.

En este sentido se dotó de sendas peatonales a la avenida, mejorando su iluminación y accesibilidad.

4- Movilidad y transporte interno.

Ordenar el tránsito vehicular y el estacionamiento. Reducir los accesos vehiculares al parque. Se proyectó un circuito vehicular con flechamiento de calles, señales de tránsito indicando velocidades permitidas. Se prohíbe el tránsito de camiones en toda el área del parque. Se evaluará la peatonalización de algunas calles, de forma intermitente previendo diferentes usos según días y estaciones del año.

5- Nomenclator

Se propone la revisión del Nomenclátor para evaluar su adecuación a la planimetría real, considerando las sugerencias de los vecinos y de otros actores involucrados. Incorporando los mecanismos de participación ciudadana y herramientas del Sistema de Información Territorial.

6- Drenaje pluvial.

Se realizará en coordinación con el proyecto de vialidad. El objetivo de las obras de drenaje es el de almacenar y conducir las aguas de lluvia de manera de mejorar la situación de inundación del parque y de algunos sectores de la ciudad.

7- Forestación y Protección ambiental

Aparecen como estrategias prioritarias a desarrollar a futuro:
Recuperar la calidad ambiental del Arroyo Canelón Chico, compatibilizando los usos industriales, residenciales y recreativos, generando un ecosistema integral.
Control de cumplimiento de las normas sobre calidad de aguas y el impacto de los vertidos de efluentes de las industrias instaladas en la cuenca del Arroyo Canelón Chico, especialmente el Frigorífico de Canelones por su proximidad al área del Parque.

Recuperar el cauce del curso de agua con los meandros característicos de este tipo de arroyos.

Recuperación forestal del cordón de monte nativo, afectado fuertemente por la aparición de especies exóticas invasivas y la contaminación del curso de agua.

El proyecto integral de parquización incluye la reforestación autóctona y exótica que le ha dado la identidad al parque, mantenimiento y recambiando las especies en todo el área. Se incluye la señalización e identificación de las especies existentes.

8- Complejo Polideportivo

En el parque ya existe una importante inversión en equipamiento deportivo, que tiene un alcance urbano, departamental y metropolitano, que por su magnitud e impacto social posiciona a Canelones como un centro deportivo a nivel nacional.

El principal objetivo es mejorar, mantener y equipar las áreas y edificios deportivos:

- Skatepark
- Gimnasio Sergio Mattos
- Gimnasio Mauad
- Estadio Martínez Monegal
- Estaciones saludables

En la actualidad hay dos áreas que se encuentran subutilizadas y se plantean como áreas de oportunidad

- . Cancha de fútbol ex – Sporting
- . Canchas al aire libre

La principal carencia del complejo es la de un centro de alojamiento para las delegaciones que se citan para distintos eventos deportivos.

Si bien es abundante la oferta de equipamientos deportivos dentro del parque, hay cierta falta de unidad e identidad de todos estos espacios, producto de una falta de planificación.

Otras carencias en varios de estos espacios es la falta de accesibilidad universal y desapercibida; las plazas de estacionamiento adecuado al público de espectáculos deportivos y servicios como baños y vestuarios en algunos casos insuficientes.

Se proyecta un circuito aeróbico, que integre las distintas áreas y genere una nueva visión integradora de todo el parque.

9- Espacios culturales y patrimoniales

- Museo Taddei
- Recuperación de fuente y nueva galería a cielo abierto.
- Sitio de memoria “Los Vagones”
- Pabellones sobre Avenida Roosevelt
- Fuente del cisne y reloj solar

- Gimnasio Salvador Mauad

10- Servicios a retirar del Parque:

En la ciudad de Canelones debido a su condición de capital departamental existe una demanda de depósitos, obradores, oficinas y otros servicios de la Intendencia y otros entes públicos, que a lo largo del tiempo se han instalado dentro del parque, los que en el mediano plazo se deberán realojar en otras locaciones dentro de la ciudad.

Ejemplo de ellos son:

- Depósito de infraestructuras culturales.
- Obrador de Gestión Ambiental.
- Pabellón de policía y cancha basquetball.
- Comedor.
- Oficinas de la dirección de Desarrollo Productivo y Dirección de tránsito.
- Zoológico.

Además de servicios hay fragmentos de tejido urbano, que quedaron dentro del perímetro del parque. Los que sería deseable su expropiación o realojo, como tres manzanas del barrio olímpico y las parcelas ubicadas en la cuadra de la calle Martínez Monegal entre Artigas y Rodó.

10- Nuevos destinos a incorporar:

- Vivero
- Museo Paleontológico
- Pista de patín
- Gimnasio para competencia gimnasia artística.
- Alojamiento transitorio delegaciones deportivas.
- Cafetería / Parador. Inversión público privada.

P4_ Proyecto SAC (hace referencia al padrón 1714)

El proyecto SAC viene asociado al proyecto de centralización de servicios del programa de organización institucional ya que actualmente en dicho padrón (que ocupa la totalidad de la manzana) se encuentran en función distintos servicios de la Intendencia. Será necesario para realizar el proyecto por tanto la relocalización de estas oficinas en otro lugar.

La propuesta surge de la posibilidad de poder ocupar una manzana servida de todos los servicios con un proyecto de viviendas colectivas de tipo público – privado.

P5_ Proyecto de detalle centro

El proyecto centro abarca las 9 manzanas del casco central de la pieza de estudio. Incluye la

plaza principal, los principales edificios administrativos de la ciudad y la mayor parte de los comercios. Este proyecto deberá de incluir las propuestas que las Áreas de desarrollo urbano que forman parte total o parcialmente de esta zona en estudio.