

Memoria de Ordenación

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE
ATLÁNTIDA

ÍNDICE GENERAL

TABLA DE PARÁMETROS POR ESPACIO TERRITORIAL.....	64
--	----

Memoria de Ordenación Cartografía asociada

L01. Espacios Territoriales

L02. Intervenciones Tácticas

L02a. Intervenciones Tácticas / Intervenciones sobre calles galería

L02b. Intervenciones Tácticas / Intervenciones sobre calles galería / Urbanismo débil

L02c. Intervenciones Tácticas / Intervenciones sobre calles galería

L02d. Puente peatonal y bicisenda

L02e. Intervenciones en Cañadas

L02f. El Planeta

L02g. Estación Atlántida

L02h. Intervenciones Tácticas / Intervenciones sobre calles galería

L03. Estación Atlántida

L04. Intervenciones Estratégicas

L04a. Intervenciones Estratégicas / (en) CLAVE regional

L04b. Intervenciones Estratégicas / Mansa Activa

L05. Saneamiento hidráulico ambiental

L06. Conectividad y Movilidad

L07. Microcentro

L07a. Microcentro

L07b. Microcentro

L08. Categorías de suelo

L09. Usos y Atributos del Suelo

L10. Agenda de Eventos

L11. Árbol de Proyectos

L12. Plano Síntesis

1. JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA Y OBJETIVOS DEL PLAN

La planificación y ordenación territorial como prácticas transversales constituyen, a diferentes escalas, herramientas de gobierno y de gobernanza, al servicio de ideas de conservación de valores y situaciones preexistentes (patrimoniales, ambientales, sociales), de innovación y transformación territorial.

Tales conceptos sólo pueden ser estructurados en función de un proyecto colectivo, entendido como proceso, no como producto terminado.

1.1. OBJETIVOS

1.1.1. Objetivos generales

- Sostener el fortalecimiento efectivo de la Intendencia de Canelones para la planificación y gestión territorial de las microrregiones del Departamento de Canelones, a través de la definición de lineamientos de Ordenamiento Territorial y Desarrollo para la zona capaces de fortalecer la participación ciudadana y el gobierno local.
- Desarrollar dispositivos para coordinar las acciones tanto de la Intendencia como de los organismos del Estado, los municipios del ámbito, los actores empresariales y la sociedad organizada.
- Promover las acciones tendientes al bien común para toda la población residente o no, mediante el goce equitativo del ambiente urbano y el rural, del medio natural y el social, propendiendo una mejor e incremental calidad de vida.

1.1.1. Objetivos particulares

- Definir un modelo territorial de desarrollo para la zona estableciendo como principios la no segregación socio territorial, la justa distribución de cargas y beneficios, la recuperación de los mayores valores inmobiliarios, la puesta en valor de sus principales atributos.
- Estudiar la pieza territorial en su rol dentro de la microrregión en una lógica de complementariedad con las actividades que se desarrollan en la misma y el posicionamiento asumido desde el Plan de Costa de Oro.
- Definir sistema de infraestructuras, de movilidad y transporte, espacios públicos, soporte natural, paisaje identitario local que brinde libre acceso, use y goce de la pieza territorial.
- Poner en valor la identidad local asociada a sus potencialidades patrimoniales, considerando bienes patrimoniales –naturales y culturales.
- Definir usos previstos y propuesta normativa asociada.
- 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.

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

- Integrar a la propuesta territorial el modelo de desarrollo turístico previsto para Atlántida, desde una mirada local, departamental y regional.
- Iniciar el proceso de gestión planificada desde la integración de los diferentes actores locales.
- Estructurar y caracterizar el sistema de espacios públicos.

1.1. ENFOQUE CONCEPTUAL DEL PLAN PARCIAL EN RELACIÓN CON LAS PARTICULARIDADES DEL ÁMBITO

El Plan Parcial de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de Atlántida y su entorno inmediato (en adelante PP) tiene como propósito **conservar y potenciar sus valores endógenos y su carácter estratégico en un entorno territorial mayor**, lo que reforzará su interés y utilidad a los efectos de ordenar y gestionar el territorio en la perspectiva de un desarrollo sostenible.

Uno de los principales desafíos del PP es ajustar el modelo territorial, de manera consistente con el Plan Local y derivado del mismo, las estructuras y sistemas territoriales, para proponer el ordenamiento detallado de la pieza.

Se atiende a las definiciones previas en materia de roles territoriales y vocaciones tanto en lo subdepartamental (microrregional y local) y lo departamental como en lo nacional, lo que derivó en una propuesta que define y afina el rol territorial de la pieza objeto del PP.

Uno de los pares intencionados latentes en el desarrollo del PP es el **vivencial local / mirada lejana**. Desde ambos acercamientos merece una especial consideración las lógicas, tensiones y relaciones internas, derivadas del uso explosivo del visitante, el habitante permanente, la articulación norte sur, los centros poblados vecinos, los servicios brindados, los iconos, la memoria colectiva. Y al mismo tiempo considera las lógicas exógenas y los vínculos de la pieza con el entorno territorial mayor.

El par **fragilidad / intensidad**, apuesta a considerar la permanencia de un soporte frágil y de su valor ecosistémico, prioritario y a la vez activo, su reconocimiento, para conservarlo adecuadamente y dotarlo de un velo atractivo que complementa la intensidad de uso fugaz con un acercamiento cuidado de las particularidades del territorio.

La propuesta de Gestión del PP articula entre las distintas formas de participación social, la coordinación de actores institucionales privados y públicos, el liderazgo de la Intendencia de Canelones y del Municipio de Atlántida. Involucra actores locales y otros de referencia no local, en tanto partes legítimamente interesadas en la mejora del sitio y su adecuado desarrollo y ordenamiento.

Se instrumentaron espacios amplios de consulta y participación democrática e institucionalización de esta dimensión. Ello contribuyó a la construcción participativa del instrumento, recogiendo imaginarios y demandas locales, plasmado en su elaboración.

El siguiente listado representa los aspectos temáticos particulares que se tornan prioritarios en la propuesta.

- Reconocimiento, fortalecimiento y recalificación real de los espacios públicos, de relacionamiento y servicios articuladores, que propicien actividades recreativas y didácticas en busca de la naturalización y puesta en valor del paisaje, facilitando la convivencia y la calificación espacial local.

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

- PP como factor inductor de procesos de desarrollo local, las consideraciones en este sentido incluirán aspectos de desarrollo e inclusión social.
- Visión conceptual de carácter espacial y temporal, etapabilidad abierta, adaptativa y progresiva de implementación de acciones de carácter inmediatas, mediatas y sus secuencias, en sintonía con los objetivos a alcanzar.
- La consideración de la vulnerabilidad presente y futura y las medidas de adaptación o mitigación inmediatas o mediatas, como base soporte de la planificación.
- Especificidad en el diseño de los espacios territoriales. La ordenación del ámbito objeto del llamado, se asienta en su particularidad definida por:
 - **uso / fragilidad:** en un sistema antrópico alojado entre un espacio costero y un manto rural, se reconoce una fuerte tensión Sur, un encanto Norte y las infraestructuras metropolitanas y nacionales como fracturas vinculantes.
 - **permanente / intensivo / externo:** una ocupación permanente, controlada, cotidiana y un uso del suelo medido, el reconocimiento del lugar. Una ocupación fugaz, intensiva, con una apropiación del suelo impulsiva, descuidada. Una ocupación constante, vinculante, relacionada con el uso de servicios brindados a los centros poblados cercanos.
 - **icónico:** la identidad, su representación, el referencial histórico, la memoria, el reconocimiento.
- En el área ambiental, visualizar lo que sucede con la dotación de servicios públicos (agua, saneamiento), la gestión de residuos y el manejo de las aguas pluviales generadas por la impermeabilización del suelo. Se evalúa la presencia y capacidad de la infraestructura existente y propone la extensión de la misma o soluciones complementarias para brindar el servicio en condiciones adecuadas. El PP atiende los cursos de agua, buscando recuperar su valor natural y su interacción con el medio. Ofrece al territorio las soluciones más adecuadas de servicios públicos.
- Apunta a que el ciudadano local y el visitante, se identifique con el territorio a través de sus espacios verdes y sus zonas naturales, disfrutando de las mismas y generando recuerdos que sirvan como herramienta para fomentar el sentido de pertenencia al lugar y el cuidado del mismo.

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

- *Reconoce en el territorio estructuras particulares en cuanto a usos y formas de ocupar el suelo y morfologías asociadas.*
- *Explicita la problemática de vinculación norte-sur de la Ruta Interbalnearia, que afecta prioritariamente al cruce de peatones y birodados.*
- *Extrae información censada en el 2011, el 92.8% de las viviendas de la pieza cuentan con abastecimiento de agua potable mediante red de OSE, 6.8% a partir de pozos surgente protegidos y 0.2% mediante aljibe.*
- *Define la infraestructura de saneamiento existente: consiste en una red antigua, que según información de OSE, cuenta con habilitación en enero de 1985. La zona saneada es de aproximadamente 69 has y comprende el área céntrica y el padrón de la Tienda Inglesa con una extensión de red de 9340 m.*

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

En cuanto al resto del área, los pozos y fosas sépticas son filtrantes generando problemas de contaminación de napa freática.

- *Define la geografía hídrica. La pieza se encuentra hidrográficamente dividida en tres zonas según el sentido del flujo de los escurrimientos. Hacia el norte de la Ruta Interbalnearia tiene principalmente sus aportes hacia cursos afluentes al Arroyo Solís Chico (cuencas N1 y N2) y hacia un curso afluente a la Laguna del Cisne (cuenca N3). El drenaje es mediante cunetas empastadas.*
- *La principal bajada de la playa mansa de Atlántida es en la que se encuentra el teatro de verano. La arena presenta un problema de coloración verduzco y marrón, crecimiento de vegetación y estancamiento de agua lo cual genera una desvalorización estética de la misma. La principal causa se debe a la presencia de la napa freática alta que, sumado a los aportes del drenaje pluvial, genera una pérdida de arena. La faja afectada consiste en aproximadamente 300 m de rambla costera acentuada en la playa mansa, al pie de la expoplatea.*
- *Atlántida se ha reconocido históricamente por ser el principal balneario de Canelones. Es la localidad que presenta mayor desarrollo del espacio turístico (atractivos, infraestructura y planta turística) respecto a otros balnearios del departamento. En Costa de Oro, Atlántida es la ciudad con mayor capacidad para recibir turistas, a la vez que presenta una evolución desde el histórico balneario de segunda residencia, a contar con población de residencia permanente.*
- *Los resultados obtenidos arrojan que la demanda que visita Atlántida está compuesta por tres grupos principales de turistas: uruguayos residentes en Montevideo; argentinos provenientes de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos y Santa Fé, entre otras; y en menor medida por extranjeros residentes en países de América Latina (fundamentalmente Brasil, Paraguay y Chile).*
- *El patrimonio cultural de Atlántida, entendido en su más amplia acepción y considerando sus implicancias a nivel social, económico, cultural y ambiental, se encuentra infravalorado a causa de su desconocimiento. El rico acervo patrimonial parece no ser reconocido por los usuarios como potenciales activos y se enfrenta a algunos peligros. Se entiende que los bienes patrimoniales no deberían considerarse elementos congelados de culto, sino como oportunidades de acción al servicio de una vida más humana. Al identificar y delimitar estos bienes se busca consolidar la memoria e identidad local, a la vez que se generan posibilidades de actuación en la promoción del desarrollo y la inclusión social.*

1.1.2. El ámbito, la escala y la estrategia de intervención

El ámbito de actuación –incrustado en el corazón de la Costa de Oro del Departamento de Canelones- posee un rol definido en el contexto del sistema urbano nacional y en particular en la interfase entre región metropolitana y los territorios turísticos del litoral atlántico.

La identidad de la Costa de Oro y de su población, su génesis, su potencial, su historia reciente, de logros y de frustraciones. Su pasado y su presente de enclave turístico, el tejido asociativo de su población, el nivel cultural y el rico acervo patrimonial, las crisis que atravesó con sus consecuencias sociales y económicas, los cambios en las estructuras productivas y en el empleo, la urbanización incontrolada, las afectaciones

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

ambientales, establecen condiciones de partida particularmente sugerentes al momento de formular la propuesta¹.

La Costa de Oro pertenece a un ámbito territorial extenso, donde todo análisis de carácter funcional debe considerar las dimensiones económicas, productivas, políticas y socioculturales de los territorios de frontera y las fluctuaciones coyunturales que los afectan.

De acuerdo con lo planteado en el Plan Local, el modelo territorial existente se compone de: dos bandas yuxtapuestas (la banda marítima y la continental), un eje estructurador (la Ruta Interbalnearia), distintas centralidades existentes (Salinas, Atlántida, La Floresta, San Luis y Soca), insterticios (territorios de oportunidad).

La zona de intervención coexiste con áreas acotadas de desarrollo agropecuario, algunas de ellas hortícolas, dinámicas y especializadas, así como con la proximidad del importante desarrollo forestal y su cadena productiva agroindustrial con innegables implicancias en lo infraestructural.

Por otra parte, en el área se evidencia la fragmentación socio espacial característica de los procesos de pauperización de importantes sectores de la población de menores recursos y de exclusión social.

1.1.3. Definición del Ámbito de actuación del Plan Parcial

La pieza de actuación del PP se concentra dentro de la delimitación del Municipio de Atlántida, específicamente en el perímetro delimitado por los suelos caracterizados como Urbano y Suburbano.

Se define el área de actuación por todos los padrones contenidos en el perímetro que se describen a continuación:

Al Norte: límite Norte de los padrones 15667 y 59094 desde el límite Oeste del padrón 15667 hasta el límite Este del padrón 59094.

Al Este: límite Este del padrón 53490 desde Cno. Bergantiños hasta Calle 6, Calle 6 en su acera Norte desde el límite Este del padrón 53490 hasta el límite Este del padrón 643, límite Este de los padrones 643, 1132, 644, 631, 632, 1014, 1015, 638 al 634, 155, 514, 160 al 156, 235, 234, 236, 162, 1048, 1049, 190 al 192, Cno. a Parque del Plata en su acera Sur desde el límite Este del padrón 192 hasta el límite Este del padrón 377, límite Este de los padrones 377, 376, 400, 399 y 500, límite Sur de los padrones 500 al 493, 237, 549, 492 al 477, 440, 476 al 465, límite Este de los padrones 216 al 213, 88, 136, 656, 657, 670, 528 al 537, 56184, 58185, 1100, 56736 y 56187, Cno. Recalone su acera Sur desde el límite Este del padrón 56187 hasta Calle 5, Calle 5 en su acera Oeste desde Cno. Recalone hasta Ruta IB, continúa por Calle 5B en su acera Oeste desde Ruta IB hasta la Rambla.

Al Sur: Rambla en su acera Norte desde Calle 5B hasta el límite Este del padrón 2109, continuando por el límite Sur de los padrones 2109, 20108, 5921, 5920, 2105 al 2101, 2087 al 2085, 5759 y 5752.

Al Oeste: límite Oeste de los padrones 5752, 5829 al 5824, 5777 al 5775, 5758 y 6047, límite Noroeste de los padrones 3706, 3697, 3696 y 3691, por el límite Suroeste de los padrones 3690 al 3685, 3563 al 3559, 3549, continúa por Calle 21 en su acera Sureste

¹El PEC de Canelones define a la microrregión como “la escala territorial estratégica buscando potenciar sus oportunidades comparativas. En este sentido se conforma la microrregión como “unidades económicas, sociales, ambientales e institucionales capaces de lograr sustentabilidad mediante estrategias de desarrollo que permitan superar la fragmentación y generar sinergias que promuevan la cohesión socio-territorial”.

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

desde el límite Suroeste del padrón 3549 hasta el límite Noreste del padrón 3516, límite Noroeste de los padrones 4048 al 4052, límite Suroeste de los padrones 3366 y 6137, límite Oeste de los padrones 6137, 3383 y 4439, continúa por el límite norte de los padrones 4439, 4426, 4437, 4401, 4425, 4380, 4400, 4362, 4379, 4344, 4360, 4327, 4343 y 4326, por el límite Oeste de los padrones 4308 al 4305, límite Norte de los padrones 4305 y 4287 al 4293, Ruta 11 en su acera Este desde el límite Sur del padrón 950 hasta Los Hibiscos en su acera Sur, continúa por el límite Sureste del padrón 21831, límite Oeste del padrón 21831, límite Norte de los padrones 21831 y 37545, límite Noroeste de los padrones 70226 y 70224, continuando por el límite Suroeste de los padrones 70324, 20393, 20019, 70348, 20018, 10955, 9833, 23522, 21959 y 20378, límite Noroeste del padrón 20378 finalizando por el límite Oeste de los padrones 56367 y 15667.

1.1.4. Sostenibilidad contemporánea y paisaje

Si bien la sostenibilidad como concepto ya debería ser un dato de partida para la planificación territorial, muchas veces se banaliza o relega, priorizando otros aspectos, es por ello que decidimos hacer foco nuevamente en este aspecto. La estrategia esta vez es desarrollar una **sostenibilidad contemporánea**, atractiva, generadora de eventos e intereses.

La apuesta es que, a través del paisaje, esta sostenibilidad emerja a un campo visible y atractivo, que desde este encantamiento se valore e invierta los resultados.

Desde este enfoque no podemos obviar los siguientes criterios orientadores del PP:

- Atención a la faja costera con una óptica de manejo integrado desde otras dimensiones complementaras al uso turístico intensivo de sol y playa.
- Fortalecimiento y reserva de zonas ambientales-frágiles de uso restringido ante un desarrollo futuro.
- Reestructuración de la conectividad vinculante, del transporte y la movilidad. Sistemas alternativos de movilidad sostenible (circuitos peatonales, bicisendas).
- Apuesta al Espacio Público inclusivo y de calidad; calificación de vías estructuradoras, diseño de paisaje; espacios de articulación.
- Transversalidad del paisaje cultural y natural como impronta.
- Reconocimiento y orientación del proceso realizado hacia un Plan de Manejo de la Cuenca de la Laguna del Cisne, sus medidas de cautela, su fragilidad.

El PP incorpora también, en sus memorias y propuestas, una lectura vinculada al paisaje. El enfoque desde el paisaje implica valorar esta dimensión del territorio, entendida como factor de calidad de vida y disfrute, no sólo como valorización estética del ambiente, sino también como campo emergente y soporte de las actividades humanas y el contexto donde se realizan. Esto implica poner en valor las particularidades urbanas y las del medio natural, como patrimonio cultural y calificación local.

Las propuestas de urbanización, edificación y ordenamiento tienen en cuenta este posicionamiento, contemplando la posible y deseable conjugación de una imagen de contemporaneidad con la igualmente posible y deseable preocupación por el cuidado y puesta en valor del ambiente y conservación de los recursos naturales.

La definición del lugar de lo público como espacio y como dimensión territorial y la necesaria redefinición de su propia lógica (formal, ambiental, paisajística, práctica) asociada a la particularidad de la pieza, supone una estrategia de ordenamiento.

1.1.1. Gestión planificada y adaptativa

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

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

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

En el 2001, Ruitenbeek y Cartear definieron la co-gestión adaptativa como *una gestión con una estructura a largo plazo que permite a las partes interesadas compartir la responsabilidad de gestión o manejo dentro de un sistema específico de recursos naturales, y aprender de sus acciones.*²

Principales características de la co-gestión adaptativa

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

En el presente PP apuntamos con convicción a estos conceptos, los aplicamos en la propuesta y los redactamos a modo de hoja de ruta para concretar las mismas.

²Co-gestión adaptativa, experiencia en Hungría. Marcello Hernández Consultor Ambiente y Desarrollo, CEGESTI

1. ESTRATEGIAS Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

La propuesta de actuación opera hacia la constitución de un factor inductor de procesos de desarrollo territorial de alcance local y supralocal. Las consideraciones en este sentido incluyen la incorporación de proyectos estratégicos desencadenantes de procesos, el involucramiento de la sociedad local y visitante a través de acciones tácticas, con énfasis en la economía urbana, propendiendo a la equidistribución de cargas y beneficios como consecuencia del proceso de planificación y ordenación.

El Plan trabaja desde,

- la especificidad disciplinar predominante de cada línea (hidráulico ambiental, social, económico, vial, jurídico, urbano territorial)
- las herramientas pasibles de actuación a desarrollarse en el presente PP, Programas y Proyectos

Las *Estrategias* como actuaciones predominantes que se activan para el ordenamiento sostenible el territorio son,

1. Experiencia Local
2. Sustrato ambiental
3. Cohesión Territorial / Calidad de Espacios Públicos
4. Conectividad y movilidad
5. Calificación urbana

1.1. EXPERIENCIA LOCAL

Atlántida, principal centralidad urbana turística de la Costa de Oro

Atlántida fue fundada hacia 1911 como centro poblado balneario y alcanzó un importante desarrollo como centro receptor de turismo nacional y regional hacia los años 30 y 40 del siglo XX.

Las modalidades de acceso al territorio costero hasta los años 60 del siglo XX eran *en peine*, por la Ruta 8 (Camino a Maldonado) y perpendicularmente por la Ruta 11, así como el modo ferroviario, con el nodo complementario de Estación Atlántida.

El **par urbano** original Atlántida-Estación Atlántida oficiaba de complementariedad funcional y poblacional: el uno, centro balneario, de población flotante y definición turística, el otro, centro poblado permanente, asiento de familias de población trabajadora permanente, de servicios a la actividad turística de temporada. Esta realidad actual diluye en parte (pero no elimina), la estructura dual original.³

En la actualidad y de la mano de transformaciones metropolitanas, nacionales, regionales y globales, este modelo ha mutado, siendo Atlántida una ciudad que, sin perder su rol turístico receptor, es asiento de población residente permanente, fundamentalmente niños, jóvenes y de tercera edad.⁴

³“La distinción norte – sur de la ruta Interbalnearia refleja también una percepción social delicada. Ciertamente hay identidades y especificidades locales que cruzan la ruta, como se constata en Atlántida, Parque del Plata o Salinas” (texto del Plan Local).

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

Se registran en el área procesos de fragmentación y exclusión evidentes en tejidos de urbanización precaria con definición heterogénea. Tales evidencias coexisten con arquitecturas, piezas y fragmentos de urbanización formal de alta calidad. Una *ruralidad ampliada* está presente en el área, así como modalidades de interfases rural-urbanas *otras*.

La dimensión sociocultural acompaña estas dos realidades fundamentales impactando sobre las identidades y las expectativas de la población residente, manifestándose en las expresiones y comportamiento de los actores. Por ende, es muy importante la expectativa depositada por la población en los procesos de cambio a nivel nacional y también a nivel departamental y local.

Podríamos decir que dos actividades fundamentales son las que definen a la microrregión: la producción de bienes y de servicios (entre ellos los turísticos) (Atlántida tiene más de 10 empresas industriales) y la habitación; en torno a ellas se organizan los diferentes espacios adaptados y los entramados de relaciones sociales y económicas.

Atlántida y su constelación de piezas y sectores de suelo urbano y suburbano que conforman el territorio municipal constituye la centralidad microrregional más relevante y un valor a potenciar desde la idea de un territorio entendido como "*Parque Costero Canario*"⁵.

La alta especificidad de la pieza habilita nuevos usos y reclama la oportunidad de una mixtura de actividades, atendiendo a los espacios vacantes concretos y a los entres, los bordes, las áreas de relacionamiento, al paisaje predominante, a la ocupación posible, y al futuro desarrollo. Se estudia la memoria cultural del territorio y su potencial a futuro. Esto se expresa en un manto que permite conservar y desarrollar cualidades paisajísticas y ambientales de gran valor que el PP denomina Espacios Territoriales.

1.1.1. ESPACIOS TERRITORIALES (ET)

Se reconocen en el territorio estructuras particulares en cuanto a usos y formas de ocupar el suelo, morfologías, que no condicen exclusivamente con la diferenciación establecida en el Plan de Costa de Oro de Suelo Urbano Consolidado o No Consolidado. A partir de un relevamiento pormenorizado se delimitan las siguientes zonas de impronta específica. Cada Espacio es objeto de estudio y de propuesta. Algunos preservan la identidad de la ciudad balneario, otros activan la contemporaneidad y uso intensivo para dar cabida a las dinámicas actuales.

Var Lámina L01 Espacios Territoriales.

- Sur de la Ruta Interbalnearia

1.1.1.1. ET 01- Microcentro Atlántida

Trama urbana conformada por la ocupación compacta de predios, existiendo diferenciaciones internas devenidas de los usos comerciales intensificados en ciertas vías. Comprende a los predios frentistas a Bv. Gral. Artigas, así como Roger Balet. Existen edificaciones de gran porte destinadas emprendimientos comerciales, residenciales y hotelería que definen la forma urbana de este sector.

Se conforma por todos los padrones contenidos en el perímetro delimitado por:

4"De esta manera, la Costa de Oro, yuxtapone su rol de área turística de segunda residencia con su rol de nuevo ámbito metropolitano de suburbio y de ocio" (texto del Plan Local).

5Plan Local, memoria de ordenación.

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

Al Norte y al Este: Av. Circunvalación en su acera Sureste desde la Rambla hasta Gral. Artigas, continúa por el límite posterior de los padrones frentistas a la acera Noreste de Gral. Artigas hasta Roger Balet.

Al Sur y al Oeste: Roger Balet en su acera Norte desde Gral. Artigas hasta la Rambla, continúa por la Rambla en su acera Noreste desde Roger Balet hasta Av. Circunvalación.

1.1.1.2. ET 02 - Atlántida Serena, Atlántida Jardín, Alto del Mar, Barracas de Atlántida, Villa Argentina (Sur de IB).

Conformación urbana de tipo barrio jardín, con baja ocupación de suelo donde prima un trazado sinuoso y áreas ampliamente enjardinadas.

Se conforma por todos los padrones contenidos en el perímetro delimitado por:

Al Norte: Ruta IB en su acera Sur desde el límite Oeste del padrón 6047 hasta Ruta 11.

Al Este: Ruta 11 en su acera Oeste desde Ruta IB hasta Av. Circunvalación, continúa por Av. Circunvalación en su acera Noroeste desde Ruta 11 hasta Rambla.

Al Sur: Rambla en su acera Norte desde Av. Circunvalación hasta el límite Este del padrón 2109, continuando por el límite Sur de los padrones 2109, 20108, 5921, 5920, 2105 al 2101, 2087 al 2085, 5759 y 5752.

Al Oeste: límite Oeste de los padrones 5752, 5829 al 5824, 5777 al 5775, 5758 y 6047.

1.1.1.3. ET 03 - Casco Fundacional: Playa Brava, Playa Mansa, Circunvalación Sur. (Roger Balet, Rambla, Av. Circunvalación)

Amanzanado original, donde se observa una ocupación de predios compacta en base principalmente a un uso residencial, persisten áreas sin edificar y enjardinadas especialmente en los laterales y fondos de los predios, manteniendo la característica de barrio balneario. Se detecta la existencia de tramos caracterizados con construcciones históricas que definen una morfología y presencia urbana particular. Se reconoce el área como de conformación homogénea.

Se conforma por todos los padrones contenidos en el perímetro delimitado por:

Al Norte: Roger Balet en su acera Sur desde la Rambla hasta Av. Circunvalación.

Al Este: Av. Circunvalación en su acera Oeste desde Roger Balet hasta la Rambla.

Al Sur: Rambla en su acera Norte desde Av. Circunvalación hasta Calle 1.

Al Oeste: Rambla en su acera Este desde Calle 1 hasta Roger Balet.

1.1.1.4. ET 04 - Circunvalación, Maracanda, Pinares de Atlántida, Pinares Nuevo.

Mantiene la cualidad balnearia, se mixtura diferentes formas de ocupar la parcela lo que lo vuelve más heterogéneo. El trazado particular define incluso ciertas formas de ocupación como las ubicadas entre las calles Este y Oeste. Las ocupaciones de retiros frontales, laterales y posteriores se vuelven más variadas, incluso dentro de la misma manzana. Se detectan a su vez mayor cantidad de predios sin construir, así como espacios urbanos sin caracterizar, como lo son algunas plazas y el zoológico.

Se conforma por todos los padrones contenidos en el perímetro delimitado por:

Memoria de Ordenación

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

Al Norte: Ruta IB en su acera Sur desde Ruta 11 hasta Calle 5B.

Al Este: Calle 5B en su acera Oeste desde Ruta IB hasta Roger Balet.

Al Sur: Roger Balet en su acera Norte desde Calle 5B hasta Gral. Artigas.

Al Oeste: Comenzando por Gral. Artigas en su acera Este desde Roger Balet hasta Av. Circunvalación excluyendo en este último tramo aquellos padrones frentistas a la acera Noreste de Gral. Artigas, continúa por Ruta 11 en su acera Este desde Av. Circunvalación hasta Ruta IB.

1.1.1.5. ET 05 - Edén, Edén Rock, Riviera, Riviera del Mar.

Sector donde se mantiene la cualidad balnearia, pero se mixturán diferentes formas de ocupar la parcela lo que lo vuelve más heterogéneo, en particular los predios más próximos a la Ruta IB. Las ocupaciones de retiros frontales, laterales y posteriores se vuelven más variadas en este sector, incluso dentro de la misma manzana.

Se conforma por todos los padrones contenidos en el perímetro delimitado por:

Al Norte: Roger Balet en su acera Sur desde Av. Circunvalación hasta Calle 5B.

Al Este: Calle 5B en su acera Oeste desde Roger Balet hasta la Rambla.

Al Sur: Rambla en su acera Norte desde Calle 5B hasta Av. Circunvalación.

Al Oeste: Av. Circunvalación en su acera Este desde la Rambla hasta Roger Balet.

- Norte de la Ruta Interbalnearia:

1.1.1.1. ET 06- City Golf, Villa Argentina (norte de IB), Jardín de Atlántida (Oeste de Ruta 11, Norte de IB).

El sector más próximo a la Ruta IB de trazado regular con manzanas de forma rectangular que, por su dimensión, genera una forma particular de ocupación de los fondos de los predios. Existen sectores sin estructuración vial o parcelaria, lo que no permite un razonable atravesamiento. El sector próximo a la Ruta 11 presenta un trazado más irregular y una ocupación más precaria de los predios. Existe un predio en el encuentro de ambas rutas que presenta potencial para el desarrollo urbano y de toda la zona, con la particularidad de convertirse en la "puerta" de Atlántida.

Se conforma por todos los padrones contenidos en el perímetro delimitado por:

Al Norte: Definido por el límite norte de los padrones 4439, 4426, 4437, 4401, 4425, 4380, 4400, 4362, 4379, 4344, 4360, 4327, 4343 y 4326, por el límite Oeste de los padrones 4308 al 4305 y por el límite Norte de los padrones 4305 y 4287 al 4293.

Al Este: Ruta 11 en su acera Oeste desde el límite Norte del padrón 4293 hasta Ruta IB.

Al Sur: Ruta IB en su acera Norte desde Ruta 11 hasta el límite Oeste del padrón 3706.

Al Oeste: De Sur a Norte definido por el límite Noroeste de los padrones 3706, 3697, 3696 y 3691, por el límite Suroeste de los padrones 3690 al 3685, 3563 al 3559, 3549, continuando por Calle 21 en su acera Sureste desde el límite Suroeste del padrón

Memoria de Ordenación

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

3549 hasta Avenida 2, límite Suroeste de los padrones 3366 y 6137, finalizando por el límite Oeste de los suburbanos 6137, 3383 y 4439.

Se excluyen los padrones 30323, 1952, 6217 al 6219.

1.1.1.6. ET 07 - Barrio Español, Los Pinos, Regodeo, Pinares del Norte (Este de Ruta 11, Norte de IB).

Se caracteriza por ser un tejido discontinuo con heterogeneidad de actividades. Con potencialidad para agrupar programas asociados, tanto a la Ruta como a las Artes y Cultura.

Se conforma por todos los padrones contenidos en el perímetro delimitado por:

Al Norte: Comenzando por Av. Pinares en su acera Suroeste desde Ruta 11 hasta Mario Ferreira, continuando por Mario Ferreira en su acera Este desde Av. Pinares hasta Cno. Recalone, finalizando por Cno. Recalone en su acera Sur desde Mario Ferreira hasta Calle 5.

Al Este: Calle 5 en su acera Oeste desde Cno. Recalone hasta Ruta IB.

Al Sur: Ruta IB en su acera Norte desde Calle 5 hasta Ruta 11.

Al Oeste: Ruta 11 en su acera Este desde Ruta IB hasta Av. Pinares.

Se excluyen los padrones 6179, 6184 al 6194 y 6249.

1.1.1.7. ET 08 - Estación Atlántida, Paso del Tigre, Olimpia.

La particularidad de este sector es la extensión que se desarrolla a lo largo de los principales estructuradores del territorio: la Ruta 11 hacia el norte y el Camino Parque del Plata hacia el este, presentando como centro el sector ubicado en la confluencia entre ambos, donde se encuentra la antigua estación de trenes. Sin embargo, este centro se encuentra totalmente descaracterizado. Espacio de oportunidad en cuanto a la definición del carácter del espacio público y generación de ciudadanía. Es de especial interés el equipamiento educativo, la presencia de la Iglesia del Cristo Obrero de Dieste, jalón territorial que define al lugar.

Se conforma por todos los padrones contenidos en el perímetro delimitado por:

Al Norte: Cno. Bergantiños en su acera Sur desde Ruta 11 hasta el límite Este del padrón 611.

Al Este: Desde el límite Este de los padrones 611 al 617 y 619, Calle 6 en su acera Sur desde límite Este del padrón 619 hasta el límite Este del padrón 643, continuando por el límite Este de los padrones 643, 1132, 644, 631, 632, 1014, 638 al 634, 155, 514, 161 al 156, 235, 234, 236, 162, 1048, 1049, 190 al 192, Cno. a Parque del Plata en su acera Sur desde el límite Este del padrón 192 hasta el límite Este del padrón 377, límite Este de los padrones 377, 376, 400, 399, 500, límite Sur de los padrones 500 al 493, 237, 549, 492 al 477, 440, 476 al 465, límite Este de los padrones 216 al 213, 88, 136, 656, 657, 670, 528 al 537, 56184, 58185, 1100, 56736 y 56187.

Al Sur: Cno. Recalone en su acera Norte desde el límite Este del padrón 56187 hasta Mario Ferreira, Mario Ferreira en su acera Oeste desde Cno. Recalone hasta Av. Pinares, Av. Pinares en su acera Noreste desde Mario Ferreira hasta Ruta 11.

Al Oeste: Ruta 11 en su acera Este desde Av. Pinares hasta Cno. Bergantiños.

1.1.1.8. ET 09 - Espacio Productivo: Actividad Turística y Servicios.

Este sector comparte la conformación del trazado al sur de la Ruta Interbalnearia, presentando hacia el encuentro de ambas rutas equipamiento de mayor tamaño, con

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

las potencialidades que eso implica en cuanto a su posible desarrollo futuro e integrado.

Se conforma por todos los padrones contenidos en el perímetro delimitado por:

Al Norte: límite Norte de los padrones 15667 y 59094 desde el límite Oeste del padrón 15667 hasta el límite Este del padrón 59094.

Al Este: límite Este de los padrones 59094 y 50958, límite Norte de los padrones 54004, 53571 y 53490, finalizando por el límite Este del padrón 53490 desde su límite Norte hasta la Calle 6.

Al Sur: Calle 6 en su acera Norte desde el límite Este del padrón 53490 hasta el límite Oeste del padrón 54004, límite Oeste del padrón 54004 desde Calle 6 hasta Cno. Bergantiños, Cno. Bergantiños en su acera Norte desde el límite Oeste del padrón 54004 hasta Ruta 11, continúa por Ruta 11 en su acera Oeste desde Cno. Berantiños hasta el límite Oeste del padrón 21831.

Al Oeste: límite Oeste del padrón 21831, límite Norte de los padrones 21831 y 37545, límite Noroeste de los padrones 70226 y 70224, continuando por el límite Suroeste de los padrones 70324, 20393, 20019, 70348, 20018, 10955, 9833, 23522, 21959 y 20378, límite Noroeste del padrón 20378, finalizando por el límite Oeste de los padrones 56367 y 15667.

1.1.1.9. ET 10 - Espacio Ambientalmente Significativo.

Caracteriza un área de oportunidad para el desarrollo de baja intensidad, con fines turísticos y recreativos. Presenta importancia ambiental por su forestación y rol en la permeabilidad del suelo.

Conformado por los padrones 6209, 56184 y 56185.

1.1. SUSTRATO AMBIENTAL

Abordaje integral de cuenca en contraposición a las soluciones aisladas. Atención a los inconvenientes de escurrimiento o pluviales y a los de abastecimiento de agua, manejo de residuos sólidos y de efluentes, al carácter ecosistémico del paisaje con la puesta en valor y la accesibilidad a los cursos de agua y áreas adyacentes desde la funcionalidad de los corredores biológicos y parches asociados a los mismos. Potenciación de las áreas ambiental y paisajísticamente significativas, actualmente deterioradas y en desuso, lo que genera áreas inmediatas deprimidas. Respecto a los sectores inundables, promoción del equilibrio en el sistema de drenaje pluvial amenazado. Los problemas de escorrentía, detectados en el Enfoque Hidráulico Ambiental, se abordan desde el proyecto y la implementación de un plan de gestión y seguimiento para la conservación de este sistema.

En relación a la problemática planteada de escurrimientos de saneamiento en la playa, el Gobierno local, tiene la posibilidad de solicitar a las autoridades nacionales competentes en la materia como lo es la OSE, la intervención para solucionar las problemáticas ambientales directamente derivadas de daños que el paso del tiempo hubiera podido provocar en el sistema de saneamiento.

Por ello las recomendaciones se efectúan en consonancia con lo previsto en la Ley de Directrices Nacionales que expresa en su Artículo 22. (Aguas pluviales, áreas contaminadas e inundables). Los instrumentos de ordenamiento territorial departamentales referidos al suelo urbano y suburbano deberán incluir planes y disposiciones sobre el manejo de las aguas pluviales, con los criterios establecidos por la autoridad nacional competente, quedando prohibida la urbanización de las áreas

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

contaminadas y de aquellas que se determinen como inundables con períodos de retorno menor a cien años.

A lo que le debemos agregar, las previsiones de la Ley Orgánica de la OSE número 11907 de 19 de diciembre de 1952 que expresa en su Artículo 2º.- La Administración de las Obras Sanitarias del Estado, tendrá los siguientes cometidos y facultades:

B) La prestación del servicio de alcantarillado en todo el territorio de la República, excepto en el Departamento de Montevideo.

C) Celebrar Convenios con los Gobiernos Municipales y/o Comisiones Vecinales para realizar obras de alcantarillado o abastecimiento de agua potable de interés local, mediante contribución de las partes, con aprobación previa del Poder Ejecutivo.

D) El estudio, la construcción y la conservación de todas las obras destinadas a los servicios que se le cometen. La iniciativa respecto a nuevos planes de obras sanitarias y de aguas corrientes, corresponderá al Poder Ejecutivo por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, sin perjuicio de los estudios que pueda realizar el Organismo que por esta ley se crea, y de las ampliaciones de servicios que conceptúe necesarias.

Artículo 3º.- La prestación del servicio de obras sanitarias, y los cometidos del Organismo, deberán hacerse con una orientación fundamentalmente higiénica, anteponiéndose las razones de orden social a las de orden económico.

A lo que refiere a la faja costera, la instalación de posibles desarrollos turísticos deberá asegurar la preservación de la vegetación existente a lo largo de la rambla y/o la plantación de vegetación acorde al ecosistema.

En el caso de la bajada de la expo platea, se plantea el uso del espacio previo al sistema arena-agua como una medida de minimizar la pérdida de arena existente y la regeneración de dunas. Se presenta como oportunidad el reacondicionar las pre existencias del anfiteatro y establecimientos gastronómico e impulsar el uso de otras bajadas a la playa con mayor atractivo de baño.

Algunas de las posibles bajadas podrían ser Atlántida serena (conocida como la bajada del chiringuito) y "alto del mar" donde se termina la rambla oeste. Hacia el este del anfiteatro, se tiene la bajada de la calle 3B que la zonificación denomina Riviera del Mar.

Adicionalmente, con la eliminación del emisario actual y la correcta disposición de los efluentes tratados del saneamiento, se estará rehabilitando las bajadas a la playa brava.

1.2. COHESIÓN TERRITORIAL/ ESPACIOS PÚBLICOS

Se persigue una mejora de la calidad de vida de los residentes y visitantes, habilitando la apropiación cultural y social de los espacios, así como la reinterpretación de esas múltiples miradas que pueden estar olvidadas, con la incorporación de actuaciones sensibles a las visuales y al entorno. Se propician las actividades conjuntas desde una visión integral de la pieza territorial, complementando su rol metropolitano. Abordaje desde la gestión planificada, los vínculos dinámicos y activos entre residentes, sus compromisos y sus encuentros. Propensión a la generación de un mapa social más integrado y menos segmentado, donde los espacios públicos resultan la estrategia vinculante

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

Proyecto y rehabilitación de los espacios públicos de referencia, propiciando una identidad social vinculada a los mismos y en relación con toda la pieza territorial de estudio. Potenciar sectores específicos, soportes de equipamientos que apunten al relacionamiento y a la inclusión social. Habilitar la accesibilidad total a los espacios públicos o privados de uso público, brindando, calidad y equipamiento a los mismos.

1.3. CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD

La vialidad pública debe asegurar la conectividad territorial en las diferentes escalas, integrándose como un sistema que incorpore todas las modalidades de circulación.

Se propone una estructura para el sistema vial, en base a la jerarquización de vías públicas y esta debe comprender: el incremento y ordenamiento de la conectividad de la zona con los sistemas viales del territorio: Viario Departamental y Viario Nacional.

La propuesta mejora la conectividad interna del ámbito y las condiciones de accesibilidad entre los Espacios Territoriales, completando algunas de las actuales discontinuidades detectadas.

La terminal multimodal propuesta, permitirá articular el transporte colectivo regional con un transporte basado en microbuses eficientes a nivel local.

1.4. CALIFICACIÓN URBANA

1.4.1. Calificación urbana verde “Ciudad Jardín”

Protección del arbolado público existente, el cual se detectó en las mesas de taller así como en el relevamiento realizado que ha sido producto de cortes indebidos.

Mejoramiento del arbolado a lo largo de las avenidas, de la Ruta 11, reforzando el concepto de corredor verde.

Protección del arbolado también en los predios privados, en el entendido de que la noción de verde es producto de la sumatoria de las cualidades espaciales públicas definidas por el jardín, así como el aporte que generan los predios en la trama urbana.

1.4.2. Intensidad programática

Para el aprovechamiento de las capacidades de aquellas zonas bien vinculadas dentro de la trama urbana, la generación de normativas urbanas (parámetros, afectaciones y usos) referidas a los Espacios Territoriales diferenciados que reconocen las particularidades de la trama existente, y su posible desarrollo, así como un ajuste de los límites del Suelo Urbano Consolidado.

1.4.3. Densidades y parámetros de ocupación

Repensar los parámetros de ocupación de suelo a partir de las cualidades espaciales encontradas en la realidad de cada sector, o en el caso de una propuesta de modificación del tejido existente, parámetros que permitan la incorporación de nuevas edificaciones de manera regulada, sin ir en desmedro de las cualidades urbanísticas propias del sector.

1.4.4. Topografía de los predios

Evitar el relleno aislado y conveniente de predios individuales, pautando un criterio alineado a lineamientos hidráulicos generales.

Memoria de Ordenación

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE
ATLÁNTIDA

1.4.5. Visuales prioritarias / cromaticidad / paisaje nocturno

Brindar alternativas para conservar las cuencas visuales que permitan comprender las dimensiones identitarias del paisaje local.

2. PROGRAMAS Y PROYECTOS ASOCIADOS

1.5. PG 01 – CONECTIVIDAD / ACCESIBILIDAD / MOVILIDAD

- Desdibujar la división que genera principalmente la Ruta Interbalnearia y la Ruta 11.
- Mejorar la funcionalidad de las vías en general, clasificando las vías principales y adecuándolas para su correcto uso, con veredas adecuadas, cunetas, iluminación, equipamiento urbano.
- La ley de Directrices Nacionales expresa en el Artículo 23. (Movilidad urbana).- Se promoverá un sistema de transporte colectivo acorde a las dinámicas urbanas, así como también sistemas complementarios de movilidad ciudadana (ciclovías, peatonales, etcétera), asegurando sistemas de conectividad ágiles, como instrumento básico para lograr el adecuado uso del suelo y la accesibilidad urbana.

1.5.1. Conectividad en la zona inmediata

Las principales deficiencias detectadas se ubican en la zona norte donde la circulación se concentra excesivamente en la Ruta 11. Se propone jerarquizar la Avenida Pinares y la Calle Santa María del Riviero pasando a primarias dentro de la jerarquización presentada. Se destaca que por su perfil de infraestructura hoy se categorizarían como de la red secundaria.

Al Sur de la Ruta Interbalnearia se entiende que la Avenida Pinares también debería ser jerarquizada para mejorar la conectividad de la zona Este de la pieza. Respecto a la zona más céntrica se espera el crecimiento de la zona pavimentada. En este sector al Sur de la Ruta Interbalnearia parece claro que el perfil de calle pavimentada con tratamiento es el estándar y que se va ampliando año a año, transformando calles en tosa en pavimentadas.

1.5.2. Conectividad con el viario nacional

Atlántida cuenta con un sistema de paso a desnivel que permite un adecuado vínculo de los vehículos con la Ruta Interbalnearia y la Ruta 11. En lo que respecta a esta última se visualiza un importante número de conexiones particulares que podría ameritar una calle de servicio para quitar el tránsito local y disminuir la siniestralidad. Otra opción que se propone es estimular el uso de una calle paralela (Calle Santa María del Riviero) mediante su jerarquización para que el tránsito local se de en esta calle y no por la Ruta.

- Completar el sistema de conectividad con sendas prioritarias para peatones y ciclistas Línea Amarilla, apelando a interconexión de la pieza en su totalidad de manera autónoma para el visitante o el locatario, sin depender del vehículo ni del transporte público. Asegurando en todos los casos que las condiciones se den en cuanto a seguridad vial para peatones y ciclistas cuando circulan en vías de alto flujo vehicular.

1.1.1. Circulación peatonal

Como se expresó en la memoria de información, una de las carencias más importantes de la zona es la casi total ausencia de circulaciones especializadas y equipadas para la circulación peatonal. La programación de actuaciones debe considerar planes de obras para dotar con aceras a las vías públicas con mayor intensidad de circulación de peatones.

Con el objetivo anotado, será prioritaria la dotación con veredas adecuadamente pavimentadas en las centralidades y sitios con aglomeración de personas: establecimientos de enseñanza y de salud, instituciones públicas, empresas comerciales, de servicios y similares.

Dada la compatibilidad y similitud de orígenes y destinos de ambos, se estructurará la red principal de circulación peatonal en forma paralela a la de circulación de bicicletas, ya sea en la forma de ciclovías especializadas o bisisendas.

En lo que refiere a la circulación peatonal y la Ruta Interbalnearia se propone mejorar el funcionamiento del cruce elevado más al ESTE de la pieza mediante un elevador y mejorar el acceso al intercambiador de la Ruta 11 y la Ruta Interbalnearia al que además se le propone incorporar un ensanche para vereda y ciclovía.

Mejorar la seguridad vial, en las vías rápidas, Rutas Nacionales, priorizando y reforzando los puntos de cruce elevados para peatones, ofreciendo condiciones seguras a la población del área. Desarrollo de la conectividad norte-sur interna habilitando espacios para nuevos modos y acondicionando de las vías para los mismos: peatonal, ciclista y proponiendo un punto principal de cruce en el puente nuevo IE - Puente Peatonal y Bisisenda.

1.5.3. Estacionamiento

Entre las áreas de apoyo que revisten mayor entidad se encuentran las de estacionamiento, no sólo por la superficie que requieren sino por la distorsión que puede ocasionar su no adecuada resolución, especialmente en los casos cuando es elevado el número de vehículos.

El planteo es peatonalizar calles de la zona más céntrica, restringir en las calles céntricas no peatonales el estacionamiento en horarios de mayor concentración y estimular la resolución de zonas de estacionamientos en el perímetro de la zona céntrica. Desde estos estacionamientos no debería darse un recorrido a pie mayor a 200 o 300 metros hacia los lugares de trabajo o esparcimiento céntricos. Este tramo final se espera razonablemente que sea peatonal tomando las medidas mencionadas anteriormente.

- Estructura primaria principal:
 - Ruta IB
 - Ruta 11
- Estructura primaria complementaria: calles que en la actualidad tienen un flujo vehicular mayor, actúan como vías colectoras, cuentan con áreas comerciales y ancho de faja en general mayor. Destinadas también al tránsito local, al transporte público y contemplan el flujo de peatones y de ciclistas, incluyendo veredas y ciclovías.
 - Avenida Pinares, desde Ruta 11 hasta Ruta IB
 - Santa María del Riviero
 - Goya

Memoria de Ordenación

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

- Rambla
 - o Estructura secundaria principal: calles destinadas al tránsito local y al circuito local de transporte público. Contemplan también al tránsito de peatones y ciclistas, incluyendo vereda y ciclovía
- Camino a Parque del Plata, desde Ruta 11 hacia el Este
- Av. Pinares, desde Ruta IB hasta Roger Balet, continúa de Norte a Sur por Calle Oeste desde Roger Balet hasta Av. Mario Ferreira
- Cdad. de Montevideo, desde Ruta IB hasta la Rambla
- Roger Balet, desde la Rambla hasta Av. Pinares
 - o Estructura secundaria complementaria (calles asfaltadas): calles de menor jerarquía, destinadas al tránsito local, vecinal y de bajo volumen vehicular.
- El Tala, desde Ruta 11 hasta Calle 41.
- Calle 41, desde El Tala hasta Las Acacias.
- Las Acacias, desde Calle 41 hasta Las Violetas
- Los Geranios, desde Las Acacias hasta Mario Ferreira
- Av. Monseñor Jose Orzali, desde Mario Ferreira hasta Ruta 11
- Las Glicinas, desde Las Acacias hasta Cno. a Parque del Plata
- Los Lirios, desde Las Acacias hasta Cno. a Parque del Plata
- Las Magnolias, desde Las Acacias hasta Cno. a Parque del Plata
- Las Margaritas, desde Las Acacias hasta Cno. a Parque del Plata
- Delmira Agustini
- Yamandú Rodríguez, desde Calle 3 hasta la Rambla
- Calle 1, desde Calle 11 hasta Ciruelo del Japón
- Calle 2, desde Calle 11 hasta Ciruelo del Japón
- Calle 3, desde Calle 11 hasta Ciruelo del Japón
- Calle 3, desde Av. Circunvalación hasta Cdad. de Montevideo
- Calle 11, desde Ruta IB hasta la Rambla
- Calle 5, desde Av. Circunvalación hasta la Rambla
- Calle 7, desde Av. Circunvalación hasta la Rambla
- Calle 9, desde Av. Circunvalación hasta Roger Balet
- Av. Circunvalación, desde Circunvalación hasta la Rambla
- Calle 26, desde la Rambla hasta Av. Circunvalación
- Calle 24, desde la Rambla hasta Cdad. de Montevideo
- Calle 22, desde la Rambla hasta Av. Circunvalación
- Calle 20, desde Gral. Artigas hasta Av. Circunvalación
- Calle 18, desde Roger Balet hasta Av. Circunvalación
- Calle 16, desde Gral. Artigas hasta Av. Circunvalación
- Calle 12, desde la Rambla hasta Calle 7

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

- Rep. Brasil, desde la Rambla hasta Calle 7
- Calle 8, desde la Rambla hasta Calle 7
- Calle 6, desde Diagonal Sur hasta Diagonal Este
- Calle 4, desde rotonda a la Rambla hasta Diagonal Este
- Calle 2, desde la Rambla hasta Calle 7
 - o Peatonales:
- Calle 11, desde Calle 24 hasta Cdad. de Montevideo
- Cdad. de Montevideo, desde Calle 1 hasta Calle 3
 - o Semipeatonal:
- Calle 22, desde Calle 1 hasta Calle 3

1.1.1. Movilidad dinámica

Complementación del sistema de transporte colectivo con un sistema de transporte local. Dotar de dinamismo los sectores vinculantes, entre el transporte local y líneas metropolitanas. Mejora sustancial de la frecuencia de transportes colectivos, así como la integración al sistema de un circuito local (loop), que cubra la zona y alrededores (Salinas a La Floresta, Costa a Estación Atlántida) y que mejore la frecuencia y reduzca el tamaño y eficiencia de los vehículos.

Se propone incorporar una Terminal multimodal al norte de la Ruta Interbalnearia donde lleguen los buses Interdepartamentales y buses locales que se propone implementar complementando o sustituyendo las líneas actuales.

1.5.3.1. Recorridos de loops circulación de transporte público

La Estación Atlántida oficiará de centro de transbordo entre buses interdepartamentales a micro locales. Estos micro circularán con una frecuencia de 20 minutos de noviembre a marzo y de 30 minutos de marzo a noviembre. Los Loops que conforman los micro recorrerán tanto el Norte como el Sur, complementando, junto con la *Línea Amarilla*, la accesibilidad total a la pieza del PP.

LOOP 1: Estación Atlántida - Pando

Desde Terminal Atlántida, recorre Ruta 11 hacia el Norte, toma Calle 16 de Este a Oeste hasta Calle 12 continuando por Calle 18 hacia el Sur hasta Calle 14, tomando Calle 14 hacia el Este hasta Calle 8, continúa de Este a Oeste por Calle 8 hasta Calle 9, tomando ésta última hacia el Norte hasta Calle 18 para continuar por Calle 18 hasta Calle 2, continúa por Calle 2 hasta Av.3, toma Av.3 hasta Ruta 11, retoma Ruta 11 hacia el Norte hasta Cno. a Parque del Plata, continúa por Cno. a Parque del Plata hacia el Sureste hasta Los Alelies para retornar por Cno. a Parque del Plata hacia el Noroeste hasta Mario Ferreira, toma Mario Ferreira hacia el Sur hasta Av. Pinares, continúa por Av. Pinares para retornar a Ruta 11 y finalizar en Terminal Atlántida.

LOOP 2: Microcentro - El Águila

Desde Terminal Atlántida, recorre Ruta 11 hacia el Sur, tomando en la zona de Microcentro Av. Circunvalación hasta la Rambla, continuando su recorrido por la costanera de Este a Oeste hasta El Águila y de Oeste a Este desde El Águila por la rambla costanera hasta Av. Circunvalación (al Sur), donde comienza su

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

recorrido de Sur a Norte por Av. Circunvalación, Roger Balet y Gra. Artigas para culminar en Ruta 11 en la Terminal Atlántida.

Frecuencia: se propone una frecuencia en los loops de 20 minutos en temporada alta y 30 minutos en temporada baja.

- Fomentar la habilitación de la línea de tren con parada en Estación Atlántida.
- Activar la Ley de Directrices Nacionales, Artículo 23. (Movilidad urbana).- Se promoverá un sistema de transporte colectivo acorde a las dinámicas urbanas, así como también sistemas complementarios de movilidad ciudadana (ciclovías, sendas peatonales), asegurando sistemas de conectividad ágiles, como instrumento básico para lograr el adecuado uso del suelo y la accesibilidad.

Gráficos vinculados

L01	L02	L03	L04	L05	L06	L07	L08	L09	L10	L11	L12
	X				X					X	X

1.1. PG 02 – DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS. ABASTECIMIENTO / SANEAMIENTO / DESAGÜE PLUVIALES / GESTIÓN DE RESIDUOS

1.5.4. Sistema de Abastecimiento de Agua Potable

La cobertura de agua potable mediante red de OSE es del entorno del 92.8% y el resto es mediante pozo surgente. Cuenta con depósitos de reservas tanto al norte como al sur de la ruta Interbalnearia.

Si bien la capacidad instalada se considera suficiente para dar servicio a la población residente, en los meses de verano cuando aumenta la demanda por turismo y altas temperaturas, se tienen episodios de corto tiempo de escasez del servicio.

Se entiende que mediante campañas de buen manejo de agua como organizar los horarios y el consumo de agua para riego de jardines y lavado de autos se podrían minimizar esas fluctuaciones en los meses críticos.

1.5.5. Servicio de Saneamiento

La red de saneamiento actual es antigua y deteriorada, abarca el área céntrica y el padrón de la Tienda Inglesa. La disposición final del sistema es mediante un emisario hacia la playa brava en la punta de Piedra Lisa con una fosa séptica previa el cual no tienen ningún tipo de tratamiento biológico previo a su vertido en la playa. El resto del área cuenta con pozos y fosas sépticas filtrantes.

Como antecedente, en el Plan Director de Agua Potable de Montevideo (PDAPM), se esquematizan lineamientos para dotar de saneamiento a la microrregión de la Costa de Oro. Se propone la ubicación de una planta de tratamiento de efluentes en un predio hacia el norte de la ruta Interbalnearia recibiendo, los aportes generados en los balnearios de Las Toscas y Parque del Plata. La disposición final del líquido tratado sería mediante un emisario de longitud adecuada en la playa brava de Atlántida, dejando fuera de servicio la actual infraestructura de vertido.

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

Se propone una etapabilización para las obras correspondientes a un sistema de saneamiento de tipo dinámico de acuerdo con la densificación urbana actual y futura. Tomando como premisa la concreción de la planta de tratamiento y el sistema de disposición final para la zona, dejando fuera de servicio la fosa séptica y emisario actual.

1. Primera fase se plantea la mejora y sustitución de la red existente, extensión de la red a los barrios Pinares, Circunvalación y rambla (representado en la L05 como Área 1) y la construcción de un pozo de bombeo ubicado en algún sector de la rambla hacia el este de la playa brava. El líquido residual es conducido por gravedad hacia dicho pozo para luego ser impulsados hacia la planta de tratamientos.
2. Una segunda fase consistiría en la construcción de redes de saneamiento en el barrio Atlántida Serena, la zona donde se ubica el Country Club y Barrio español (Área 2). Para ello, parte podría sanearse por gravedad hasta la planta de tratamiento y otra parte requiere de un segundo pozo de bombeo a ubicarse en la rambla hacia el oeste de la expolitea.
3. La tercera fase sería dotar de redes de saneamiento a la zona de estación Atlántida y City Golf (representadas como Áreas 3 y 4), para lo que se debería construir un tercer y cuarto pozo de bombeo.

En función de cómo se prevean los plazos de la etapabilización y hasta no se tenga certeza de la realización de la Fase 3, será necesario regularizar los actuales pozos negros a pozos impermeables a ser vaciados por barométricas, como solución de saneamiento de tipo estático individual. Esta solución es la que permanecerá en la denominada Área 5.

1.1.1. Sistema de Drenaje pluvial

Desde el punto de vista del drenaje, la propuesta es preservar el sistema hídrico natural, traza de los cursos de agua y puntos de descarga a la rambla.

Para el estudio del escenario futuro de ocupación del suelo, se toman a consideración alguno de los criterios técnicos para padrones residenciales que plantea la Intendencia de Canelones en la Ciudad de la Costa:

- El FOSV aplicado a todos los padrones urbanos será del 50% o lo que indique la norma por Espacio Territorial. Se considera un coeficiente de escurrimiento máximo de esta situación del 0.60.
- Padrones con uso residencial con áreas mayores o iguales a 2000 m², la podrán admitir impermeabilizaciones mayores al 50 % en la medida que se internalicen los costos asociados a la infraestructura necesaria para la correcta disposición de los caudales en el lugar que la IdC defina y con las características que ésta especifique a través de sus Oficinas Técnicas.

Se plantean diferentes medidas y acciones de acuerdo a los problemas identificados en la memoria de información.

Es necesario contar con una periodicidad de tareas de mantenimiento de los cursos de agua, canales e infraestructura existente ya que se identificaron alcantarillas con alto porcentaje de sedimentos, los canales revestidos de hormigón se encuentran con vegetación en los taludes y los cursos de agua con arrastre de residuos.

En las zonas carentes de elementos de drenaje o con insuficiencia de capacidad, como algunas calles de los barrios de Estación Atlántida, Barrio español y City golf, se deben conformar cunetas con dimensiones y pendientes adecuadas y colocar alcantarillas de cruce de calles manteniendo el sentido del escurrimiento natural. Las

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

cunetas se proponen que sean empastadas permitiendo la infiltración del flujo de escorrentía para las calles con pendientes menores al 2%. Para las calles con mayores pendientes, se deben proyectar cunetas con taludes revestidos en materiales que soporten mayores velocidades y así evitar erosiones.

Se prohíben canalizaciones cerradas en el perímetro frontal de los jardines hacia las calles, como es el caso de algunos padrones identificados en los barrios de Pinares y Barrio Jardín en donde no cuentan con cunetas a cielo abierto y colocaron cañerías enterradas.

Para la zona del microcentro, el PP propone implementar “medidas Green” que atenúen los incrementos de caudales que puedan surgir de la propuesta urbana. Algunas medidas son la colocación de pavimentos porosos o con un grado de permeabilidad mayor como ser greenblocks. Otras medidas pueden ser techos verdes, canteros y veredas verdes.

En cuanto a las cañadas urbanas, se verifica si la capacidad hidráulica de las infraestructuras de cruce de rambla existentes es suficiente para el escenario futuro del uso de suelo, según los criterios antes mencionados y un evento de lluvia con 10 años de período de retorno.

Cañada Julio Herrera: hacia el norte de la Interbalnearia, tienen sus nacientes en los bosques/parques del predio de AGADU y en el Padrón N° 3997, de la cual Geocatastro no tiene información. Se entiende que preservar los montes existentes, tanto del predio de AGADU como el estado natural de la parcela antes mencionada, es fundamental para atenuar la llegada de los futuros caudales generados en las zonas correspondiente a City Golf y Villa Argentina norte, para el escenario de desarrollo residencial máximo hacia la infraestructura existente.

Cañada Ciruelos del Japón: Se propone dejar las márgenes de la cañada libre de afectación en el tramo aguas abajo del cruce de la calle 2 al sur de la Ruta Interbalnearia. Hacia el norte de la Interbalnearia, existen grandes extensiones de bosque y parques (Espacio Territorial, ver L01) los cuales deberán mantener sus porcentajes verdes, o en caso contrario se deberá asegurar que el caudal erogado de los mismos debe ser equivalente a un padrón con FOSV del 50%. Este caso aplica también al padrón N° 6129 el cual se propone como espacio estratégico.

1.1.1. Gestión de Residuos Sólidos

La gestión de residuos sólidos de la pieza cuenta con un sistema de recolección que se considera acorde a las características y grado de densidad urbano (recolección puerta a puerta). Como se mencionó en la memoria de información, la disposición final de los residuos será hacia una planta de disposición final de residuos sólidos cuya licitación pública tiene fecha de diciembre del 2017.

Se propone colocar contenedores diferenciados de acuerdo al tipo de residuos (orgánicos, botellas, papeles) en las líneas de “paseos peatonales” (recorridos amarillos).

Adicionalmente, se visualiza que se deberían colocar más recipientes para residuos en las bajadas de las playas, donde existen algunos contenedores sobre la rambla, pero no en las bajadas.

1.1.1. Faja Costera

Objetivo: Poner en valor la faja costera, reconociendo las funciones ecosistémicas que cumple así como sus usos recreativos y turísticos y minimizando con impactos sobre esta.

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

- **EROSIÓN.** Minimizar los procesos de erosión de la costa provocados por la acción del hombre
- **HUMIDIFICACIÓN.** Evitar los procesos de humidificación de la costa.

Implementar acciones a los efectos de recuperar las playas humidificadas

La faja costera como ecosistema relevante para la microregión es de complejo abordaje. La directriz 1 define: art. 11.1 Directriz 1: Promoción y puesta en valor del paisaje antropizado y natural, así como sus recursos naturales tendiendo a un desarrollo integral y sustentable, y, en el art. 58 Faja Costera se declara patrimonio ecológico y paisajístico. Por último la faja costera se define según el art. 28.6- Zona de conservación y valorización ecosistémica.⁶

Gráficos vinculados

L01	L02	L03	L04	L05	L06	L07	L08	L09	L10	L11	L12
				X						X	X

1.1. PG 03 - MEJORA DEL HÁBITAT / ESPACIOS PÚBLICOS/ EQUIPAMIENTO / INCLUSIÓN SOCIAL. INTERVENCIONES TÁCTICAS

El PP propone detonar, por medio de intervenciones acotadas y de bajo costo, cambios a largo plazo en el espacio público, es decir, "short-term action, long-term change"(Street Plans, 2013).

La estrategia utilizada es crear escenarios temporales que visibilicen un problema específico y la formación de intervenciones puntuales para solucionarlo, buscando incorporar a la comunidad para otorgarle relevancia y fomentar su sostenibilidad en el tiempo.

A partir de este modo de operar, y para facilitar su implementación, es que han desarrollado guías de intervención en las que se entregan instrucciones de diseño, materialidad y ejecución, de manera de conducir y operacionalizar el proceso completo, desde que se gesta hasta que se construye.

Diseño urbano que busca recuperar espacios público a baja escala, pero respondiendo a una demanda de una visión global que considere los múltiples factores que inciden en la calidad de vida en la ciudad, para evitar soluciones parciales que no articulen la complejidad del escenario urbano. Por tanto, por más acotadas que sean las intervenciones, es fundamental que estas respondan a una estrategia y proyección mayor, aun cuando puedan ser materializada en fases o etapas, como lo hace, por ejemplo, la denominada "acupuntura urbana"(Lerner, 2003).

Es así como el Espacio Público se reviste de una acción a largo plazo, viva de crecimiento permanente. Desde este abordaje la intervención táctica en búsqueda de un espacio público accesible, apropiable, rico podría ser programa y proyecto a la vez. Abordaje sustento e intervención puntual. Transversalizando desde la Línea Amarilla patrimonio, paisaje cultural, soporte para el peatón y el ciclista, nuevos usos y eventos urbanos y lo prioritario: el empoderamiento del Espacio Público.

Así se construye la totalidad de la Línea Amarilla, a partir de iniciativas pequeñas y fuertes. Algunas veces aisladas, otras veces simultáneas. Acciones que impliquen darle color a un sector Amarillo proyectado, con el objetivo de que se impregne en la sociedad, para que la ciudad sea recorrible y accesible.

⁶Plan Local de Costa de Oro.

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

Con paradas sugeridas, pensadas para destacar a través de puntos de observación y de sus cuencas visuales asociadas los hitos patrimoniales, o alguno de ellos.

Un mapa turístico, ya con identidad asociada, con el Amarillo. Una Línea que materializa el Sol de Atlántida y refuerza la identidad narrativa contemporánea del balneario, mojón de la costa canaria.

Es así que las intervenciones tácticas se componen de:

1.5.6. La Línea Amarilla

Ver Lámina L02A, L02B

1.5.7. Puntos de observación.

Estos puntos son equipamiento urbano de diseño disperso e intencionado. Dos ejemplos son el par de sillas BKF realizadas en hormigón y los prismas pergolados o espacios de sombra. Cuando uno se encuentra realizando el recorrido propuesto a través de la Línea Amarilla, aparecen estos Puntos, en ocasiones pueden encontrarse desvinculados de la misma. Estos puntos permiten al paseante turista o locatario, realizar una pausa confortable. Están ubicados de tal manera, que al disfrutar los mismos, se determina una cuenca visual hacia algún bien patrimonial. Descubriendo la ciudad de forma confortable, fresca y permanente. Uniendo el disfrute visual con el remanso placentero. Ver Lámina L02, L02F, L02G y el Punto PG05 del presente documento.

1.5.8. Arbolado ornamental de colores.

El arbolado propuesto, acompaña la Línea Amarilla, complementando con elementos vivos todo el recorrido y los espacios públicos asociados. Contribuye a la construcción colectiva de una identidad local renovada, y es lo suficientemente flexible y abierta para permitir incorporaciones nuevas a esa lógica, simplemente con el gesto de la plantación de arbolado de colores . Ver Lámina L02C.

1.5.9. Eventos desencadenantes.

Estos eventos brindan la viabilidad a la Línea, se realizan a través de convocatorias a la comunidad para concretar un sector de la misma. nuestro acercamiento a la activación o revitalización busca presentar propuestas implementables y testeables de la forma rápida, a través de intervenciones de bajo costo y alto impacto. *Construir colectivamente las ciudades las hace más vivibles (Ciudad Emergente)*. Estos eventos desencadenantes, podrán ser de diversa índole, de acuerdo a las posibilidades y a los actores involucrados, serán instancias de convocatoria pública, donde los participantes se vean involucrados en actividades lúdicas, artísticas, culturas, que puedan dejar su huella en la creación de la línea amarilla, o en la incorporación de espacios sub utilizados a la vida pública. Por ejemplo: Jornadas de pintadas de calles, para realizar la línea amarilla, eventos musicales, eventos comerciales, ferias, foodtrucks, que inviten a la convocatoria, y propongan una huella táctica en el territorio.

El PP define etapas comenzando desde el norte, el sur y el centro de la pieza en forma simultánea. La Línea Amarilla cuenta con sentido tanto de forma fragmentada concretando sólo alguna de las Etapas previstas, brindando de impronta y vivencia sólo algún tramo con sus espacios plaza asociados, así como completando la etapabilidad propuesta. La etapa 3 la hace continua y permite que Atlántida sea una ciudad accesible por el peatón y el ciclista en su totalidad.

Memoria de Ordenación

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

La Línea Amarilla, desde una mirada de máxima queda definida por el siguiente recorrido.

Recorrido	Materialización	Etapas	Gráficos Asociados
Microcentro: Calle 11, desde Calle 24 hasta Cdad. de Montevideo. Cdad. de Montevideo, desde Calle 1 hasta Calle 3. Calle 22, desde Calle 1 hasta Calle 3.	Peatonal / Semipeatonal / Bicisenda	1	L02, L07, L07A, L07B
Microcentro: Calle 11, desde Ciruelo del Japón hasta Roger Balet, continúa por Roger Balet hasta Gral. Artigas.	Bicisenda		L02, L07, L07A, L07B
Faja Costera (Playa Mansa): Rambla en su recorrido desde Av. Circunvalación hasta Ciruelo de Japón.			L02, L02D, L02F
Estación Atántida: Cno. a Parque del Plata desde el Este hasta Ruta 11.	Bicisenda	1	L02, L02G
Nodos: Espacio remanente comprendido entre la infraestructura de acceso de Ruta IB y Ruta 11.	Intervenciones de propuestas eventuales		L02
Calles Galería: Gral. Artigas desde Roger Balet hasta la Rambla. Diagonal Sur desde la Rambla hasta Calle 8. Diagonal Este desde Calle 8 hasta Calle 1B. Calle 8 y su continuación Calle 8 (Rep. del Paraguay), desde la Rambla hasta Calle 5B.	Bicisenda	2	L02, L02H
Ruta 11 de Norte a Sur desde Cno. a Parque del Plata hasta Av. Circunvalación.			
Av. 3 desde Ruta 11 hasta Calle 2, Calle 2 desde Av. 3 hasta Calle 18, Calle 18 desde Calle 2 hasta Calle 12, Calle 12 desde Calle 18 hasta Calle 16, Calle 16 desde Calle 12 hasta Ruta 11.		L02	
Faja Costera: Rambla en su recorrido desde Av. Circunvalación hasta Calle 5B.		L02	
Cañada J.Herrera en su recorrido desde la Rambla hasta Ruta IB. Cañada Ciruelos del Japón en su recorrido desde la Rambla hasta Calle 2.	Paseo peatonal	3	L02, L02E
Av. Pinares desde Ruta 11 hasta Ruta IB.			L02
Intervenciones internas: Las Amapolas y su continuación Santa María del Riviero desde Ruta 11 hasta Los Paraísos. Los Hibiscos y su continuación Cesar Mayo Gutierrez Rivera y De la Bombilla desde Ruta 11 hasta Ghandi. Pastori desde Ghandi hasta Federerico García Lorca continuando por Federico García Lorca hasta Ruta 11.	Bicisenda		L02

Cohesión social y territorial

Memoria de Ordenación

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

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

Implementar un mapa social integrado y menos segmentado, donde los proyectos colectivos y los espacios públicos resultan una estrategia vinculante. Una mejora de la calidad de vida de diferentes sectores sociales, habilitando la apropiación cultural y social de los espacios colectivos. La Comisión del Plan de Atlántida o quién ella designe debe diseñar actividades desencadenantes de un sector Amarillo

Gráficos vinculados

L01	L02	L03	L04	L05	L06	L07	L08	L09	L10	L11	L12
	X (L02 A, B, C, D, E, F, G y H)					X (L07 A y B)				X	X

1.1. PG 04 - ACTIVACIÓN DINÁMICA. INTERVENCIONES ESTRATÉGICAS (IE)

Son proyectos concretos, potenciales que parten de la lógica de influenciar el futuro de la ciudad a través del consenso y la coordinación de las acciones que llevarán a cabo los actores económicos y sociales.⁷

Estos proyectos deben ser compatibles con los objetivos y principios del PP. Además, debe producir un impacto local permanente de carácter favorable desde el punto de vista económico, ambiental o social, haciéndolo con actividades que contribuyan a elevar la cualificación y la excelencia del territorio.

Estos ámbitos de actuación tendrán incentivos económicos y fiscales e incluso acometerán menos cargas urbanísticas. Para agilizar el proceso también se permitirá que se tramite de forma conjunta los procesos de urbanización, expropiación, reparcelación y edificación.

Concretamente se definen los siguientes puntos dinamizadores en los que las operaciones que se propongan resultan Intervenciones Estratégicas.

1.5.10. IE - Estación Atlántida

La Estación Atlántida y su parque asociado se transforma en un área neurálgica al que emana actividad especial desde el Norte hacia el Sur, es ahí donde radica su importancia.

Programáticamente concentra un Centro de Interpretación Patrimonial, que nutre a nivel regional y forma en la temática a locales y visitantes que buscan específicamente encontrar en este espacio contemporáneo y de calidad, datos patrimoniales y performances culturales únicas.

En un rango de etapabilidad, Estación Atlántida debería ubicarse dentro de la Etapa 1. Una vez en funcionamiento, difundido y conocido, la búsqueda específica hacia este espacio destacará el Norte de la ciudad.

A Estación Atlántida se acoplan:

- la Plaza de Colores con intervenciones para niños, un parque para los pequeños con juegos diseñados desde la participación y arbolado colorido con especies como , Liquidambar, Roble del Pantano, Cipres Calvo; que invita a pasar un tiempo lúdico en familia
- Iglesia de Cristo Obrero con su Plan de Manejo asociado y su espacio público inmediato
- el Mercado de Cercanía que se complementa con un SchoolGarden y hace un par con la Feria de Cercanía y sus actividades de Pasantías Creativas asociadas a la producción local

Todas estas intervenciones son tamizadas con la Línea Amarilla, la cual las recorre y matiza.

Estas intervenciones se realizarán en forma sucesiva al reacondicionamiento de la Estación Atlántida. Alguno de los cuales, como la Plaza de Colores, se complementará

⁷Planificación estratégica urbana: conceptos y práctica. Número 33. 2004 Centro Internacional de Formación de la OIT

con recursos de la comuna la iniciativa existente de los vecinos. Un pequeño apoyo genera un cambio significativo.

Ver Lámina L03.

1.1.1. IE - Zona de Arte y Cultura

Esta zona nuclea la actividad cultural y de eventos del Country con la población del CERP y la UTU y una zona próxima delimitada específicamente para boliches bailables nocturnos. Área que concentra la movida joven.

En un rango de etapabilidad, Zona de Arte y Cultura se dará espontáneamente, mediante la regulación de las áreas temáticas y los eventos a realizarse en los edificios existentes.

Ver Lámina L03.

1.5.11. IE - (en) Clave Regional

Como su título lo enuncia el PP identifica y diseña un Enclave que apuesta a un alcance regional.

Temáticamente apuesta a un I+D, así como a asegurarse que Atlántida cuente con una Terminal de escala media e intermodal.

A nivel programático este sector privilegiado contará con parques empresariales, tecnológicos y científicos, así como sedes de empresas, distritos tecnológicos, centros de formación y financieros. Centros de investigación, tanto de titularidad pública como privada, puntos de actividad comercial que lleguen avalados por una marca de prestigio internacional. También se permitirán complejos turístico- terciarios relacionados con el deporte, la cultura y la salud. Se completará con la Terminal Atlántida.

Ver Lámina L03.

1.5.12. IE - Puente Peatonal y Bicisenda

La Construcción del Puente Peatonal y Bicisenda vinculado al cruce en Altura de la Ruta Interbalnearia es considerada por el PP, como una actuación estratégica por excelencia y de alta prioridad.

Programáticamente busca completar el sistema de conectividad con una senda prioritarias para peatones y ciclistas, con un relato protagónico de la Línea Amarilla, logrando así interconexión de la pieza en su totalidad de manera autónoma para el visitante o el locatario, sin depender del vehículo ni del transporte público. Asegurando en todos los casos que las condiciones se den en cuanto a seguridad vial para peatones y ciclistas

En un rango de etapabilidad, El puente Peatonal y bicisenda debe ubicarse dentro de la Etapa 1. Una vez en operación de la dinámica de movilidad de la población sobre todo del Norte de la IB se verá beneficiada notoriamente.

Ver Lámina L02D.

1.5.13. IE - Cruce Peatonal y Ascensor Público

En lo que refiere a la circulación peatonal y la Ruta Interbalnearia se propone mejorar el funcionamiento del cruce elevado Este de la pieza mediante un elevador público, priorizando y reforzando de este modo los puntos de cruce elevados para peatones, ofreciendo condiciones seguras a la población del área.

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

De esta manera se logra mejorar la seguridad vial, en el cruce de esta vía rápida.

En un rango de etapabilidad, se podría asociar la construcción y mantenimiento de este ascensor a la concesión del (en)Clave, donde algún desarrollo comercial o empresarial allí instalado pueda asumir el compromiso, a modo de contrapartida, de la instalación y mantenimiento de la operativa del ascensor.

Ver Lámina L04.

1.5.14. IE – Microcentro

El microcentro de Atlántida es un enclave diferencial en la trama urbana del balneario, y se lo considera para el PP una zona de oportunidad para explorar nuevas incorporaciones tipo-morfológicas que intensifiquen los usos residenciales y comerciales al interior de la trama.

Programáticamente se busca organizar el núcleo del turismo y paseo de compras, organizando el espacio, para mejorar la dinámica y la experiencia turística en el área.

Se propone específicamente la peatonalización de la calle 11 entre Ciudad de Montevideo y Calle 22, Calle 11, entre Calle 24 y Calle 18. Por calle 11 circula la Línea amarilla a modo de Bicisenda y se incorpora arbolado de colores al ornato, así como equipamientos Green. En este espacio se concentra la propuesta programática de “Plaza de Comidas”, y como estrategia para la regulación de las expansiones estivales de los locales de comidas, se propone la programación de una área de expansión que será organizada y gerenciada por el conjunto de los locales de la zona, para operar en 2 posibles modos: plaza de comidas: donde las áreas de comida son comunes a todos los locales, o a modo de islas en concesión donde cada local tendrá asignada su isla de expansión. También se peatonaliza, con un tratamiento similar.

Se propone también la semi peatonalización de la calle 22 entre calle 1 y 3, realizando un ensanche de ambas veredas, dejando la calzada para el paso de un vehículo con exclusión de estacionamiento, e incorporando en la acera norte arbolados de colores al ornato público.

En un rango de etapabilidad, la zona del microcentro se dará espontáneamente, mediante la regulación de las posibles modificaciones tipo morfológicas de la trama que van a ir generando una sustitución posible y parcial de algunas piezas, y una nueva conformación espacial.

Ver Láminas L07, L07A y L07B.

1.5.15. IE - Mansa Activa

Es una intervención sobre la arena (sobreelevada), programáticamente consta de piscinas públicas, con la incorporación de paradores costeros que permitan el mantenimiento de la zona. La actuación aspira a la reconversión ambiental de la arena y la playa. También se propone la intensificación del uso del anfiteatro, en conjunto con las piscinas de modo de desalentar el uso para baños temporalmente hasta tanto se genere la reconversión de la arena.

Ver Lámina L04.

1.5.16. IE - Manzana 0

Es una manzana de oportunidad en la hipótesis de la concreción de la propuesta de Puerto de Yates. Es un proyecto de Detalle a gestionar en conjunto con la Intendencia de Canelones.

Gráficos vinculados

L01	L02	L03	L04	L05	L06	L07	L08	L09	L10	L11	L12
	X (L02 D)	X	X			X (L07 A y B)				X	X

1.1. PG 05 – PATRIMONIO

La determinación del valor patrimonial de los bienes inmuebles de Atlántida debe ser encarada con la aplicación de un Inventario de Protección (tal como está previsto en la normativa del Plan Costa de Oro 2017⁸). El Inventario proporciona un instrumento adecuado para la elaboración de propuestas concretas de intervención en tanto aporta un conocimiento minucioso y exhaustivo del área de estudio.

En este sentido, se recomienda la aplicación de un Inventario Patrimonial en el mediano plazo. Este inventario debería ser implementado siguiendo las últimas pautas internacionales, por lo que se propone el asesoramiento de la Comisión de Patrimonio Nacional y de la Universidad de la República para su formulación.

Se entiende por régimen patrimonial el conjunto de normas de protección y afectación de la propiedad en beneficio del patrimonio colectivo. La determinación del valor patrimonial de cada bien queda supeditado, como se mencionó anteriormente, a la aplicación de un Inventario. Para ello, se debe implementar una escala de calificación -compatible con otros organismos en el país- de acuerdo a los diferentes alcances de la protección que merezcan los bienes. En esta propuesta cada bien debe quedar comprendido en una de las siguientes categorías:

- **Protección Integral.** Edificio de valor excepcional que debe ser conservado integralmente. Sólo se admitirán en él apropiadas y discretas incorporaciones de elementos de acondicionamiento.
- **Protección Estructural.** Edificio que debe ser conservado mejorando sus condiciones de habitabilidad o uso, manteniendo su configuración, sus elementos significativos y sus características ambientales.
- **Protección Ambiental.** Edificio que sólo puede ser modificado conservando o mejorando su relación con el ambiente y manteniendo sus elementos significativos.
- **Sin protección.** Edificio que no posee valores patrimoniales significativos y que puede ser modificado o sustituido.⁹

⁸Memoria de ordenación. 8.1. Catálogo de bienes Patrimoniales de Costa de Oro. Constituye un instrumento de conservación preventiva, como medio de conocimiento y valoración de los bienes culturales de la Microrregión.

⁹Grados de Protección tomados del Inventario Ciudad Vieja, Montevideo. <http://inventariociudadvieja.montevideo.gub.uy/>

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

Mientras no se aplique el inventario, el PP propone tomar medidas cautelares en ciertas zonas caracterizadas y en algunos bienes que ya han sido identificados de valor por el presente Plan.

Concretamente el PP propone otorgar a los bienes incluidos en las dos listas siguientes el máximo nivel de protección departamental, y además en los casos que no lo tengan, promover su protección nacional. Estos bienes quedarán comprendidos bajo régimen patrimonial integral temporalmente hasta ser ratificados luego de aplicado el inventario. Se adjunta el listado de bienes ya protegidos y otros bienes propuestos a ser protegidos en esta primera instancia.

1.5.17. Bienes protegidos

MHN Cristo Obrero, Dieste.

MHN Edificio Planeta, Michelizzi.

BID El Aguila.

Medidas Cautelares Vivienda Estol El Remanso, Vilamajó

Medidas Cautelares Hotel Rex

Medidas Cautelares “primeros chalets” Padrón N° 462

Medidas Cautelares “primeros chalets” Padrón N° 464

Medidas Cautelares “primeros chalets” Padrón N° 467

Medidas Cautelares “primeros chalets” Padrón N° 469

Medidas Cautelares “primeros chalets” Padrón N° 474

Medidas Cautelares “primeros chalets” Padrón N° 486

Medidas Cautelares “primeros chalets” Padrón N° 489

1.5.18. Bienes a proteger propuestos

Vivienda Berna, Montes, Turcatti, Nassutti

Club de Golf Parque AGADU

Estación de AFE “Estación Atlántida”

Capilla de Atlántida. arqs. Isola y Armas

Pasarela peatonal en Edificio Golf Palace

Edificaciones Art Decó Padrones N° 391 y 392.

Edificaciones Art Decó Padrones N° 504 y 505.

Vivienda Maranges, Acosta, Brum, Careri Strata

Vivienda actual seccional de Policía - Poder Judicial

Tanque de Agua en City Golf

Apartamentos sobre Roger Balet

1.5.19. Espacios Territoriales Identitarios a proteger propuestos

Adicionalmente, ciertas zonas de Atlántida se pueden considerar bajo régimen patrimonial ambiental, debido a sus características intrínsecas paisajísticas e identitarias. Estas zonas son:

ET 02 - Atlántida Serena, Atlántida Jardín, Alto del Mar, Barracas de Atlántida, Villa Argentina (Sur de IB).

ET 03 - Casco Fundacional: Playa Brava, Playa Mansa, Circunvalación Sur. (Roger Balet, Rambla, Av. Circunvalación)

Faja Costera

La delimitación y valoración del régimen patrimonial debe ser ratificado mediante la aplicación del Inventario. Igualmente, mientras este no sea aplicado, estos tres Espacios Territoriales serán tratados bajo *régimen patrimonial ambiental*.

Asimismo, los padrones linderos a los bienes protegidos por el régimen patrimonial integral, son considerados -por su vínculo e impacto directo en la preservación de la calidad de los bienes protegidos- bajo *régimen patrimonial ambiental*.

En síntesis, hasta la aplicación del Inventario se sugieren dos niveles de protección y unas pautas espaciales básicas para la intervención y actuación sobre bienes de interés patrimonial o espacios territoriales identitarios.

1.5.20. Niveles de protección

. **régimen patrimonial integral** para los bienes inmuebles identificados por el PPA, (no se excluye la posibilidad de incorporar otros bienes al listado). Estos bienes se consideran de valor excepcional y deben ser conservados integralmente.

. **régimen patrimonial ambiental** para las zonas caracterizadas. Estas zonas tienen alta especificidad identitaria y deben preservarse en su esencia. Los padrones linderos a los bienes protegidos por el régimen patrimonial integral, son considerados -por su vínculo e impacto directo en la preservación de la calidad de los bienes protegidos- bajo *régimen patrimonial ambiental*.

Consideraciones de intervención o actuación

Actuaciones sobre régimen patrimonial integral. Toda intervención propuesta en estos bienes debe ser cuidadosamente estudiada por la Oficina de Patrimonio de la Intendencia de Canelones, quien podría involucrar al Municipio de Atlántida y/o a la ciudadanía en los casos que entienda pertinente. Se exigirán recaudos específicos y particulares en cada caso debido a la singularidad de la situación, por lo cual se deberá realizar consulta previa ante la Oficina de Patrimonio de la Intendencia de Canelones.

Actuaciones sobre régimen patrimonial ambiental. Las intervenciones en los bienes de estas zonas deben propender a conservar o mejorar las relaciones con el ambiente y mantener sus elementos significativos. Las obras de reforma, ampliación, restauración o nuevas que se realicen deberán integrarse a las características dominantes del área caracterizada: deberán contemplar elementos de composición arquitectónica como volumen, espacio, materiales, escala, color, proporción entre vacíos y llenos, etc., para que armonicen con la zona de referencia. Las oficinas regulares de contralor de la Intendencia y el Municipio deberán evaluar las propuestas de intervención teniendo en cuenta estos aspectos.

Se distinguen las siguientes situaciones de régimen patrimonial ambiental:

Área caracterizada Atlánida Serena (ET 02) Conformación urbana de tipo barrio jardín, con baja ocupación de suelo donde prima un trazado sinuoso y áreas ampliamente ajardinadas. Se debe tener máxima consideración respecto a los materiales, los jardines y la forestación.

Área caracterizada Casco Fundacional (ET 03) Amanzanado original, donde se observa una ocupación de predios compacta en base principalmente a un uso residencial, pero donde persisten áreas sin edificar y ajardinadas especialmente en los laterales y fondos de los predios, manteniendo la característica de barrio balneario. Se detecta la existencia de tramos caracterizados con construcciones históricas que definen una morfología y presencia urbana particular. Se reconoce el área como de conformación homogénea. Se debe tener máxima consideración respecto a las alturas, morfologías, proporciones, usos y retiros.

Área caracterizada Faja Costera (Rambla) El borde costero es un elemento identitario de alto valor ambiental. Se constituye por una serie de sectores caracterizados secuenciales que suceden chalets modernos, chalets pintorescos y edificaciones art decó. Se reconoce la faja como característica intrínseca a Atlántida. Se debe tener máxima consideración respecto a las alturas y retiros.

Padrones linderos a los bienes en régimen patrimonial integral. Se consideran en relación a la protección del bien contiguo. Las construcciones de los padrones linderos a los bienes deben tener máxima consideración respecto a las alturas, morfologías, colores y retiros.

1.5.21. Patrimonio + Paisaje

El PP pone en valor las particularidades territoriales a través de la identificación de cuencas visuales significativas. La demarcación de estos focos de interés asociados a los circuitos propuestos y la calificación de sus alrededores con la instalación de ciertos equipamientos o islas, generan recursos turísticos, culturales, recreativos e identitarios. Propone asociar los focos de interés identificados en la etapa de diagnóstico a la Línea Amarilla, en un recíproco desarrollo potencial. Asimismo, se propone instalar ciertas piezas de equipamiento urbano en las inmediaciones de estos puntos para garantizar su accesibilidad, definiendo Puntos de Observación con cuencas visuales asociadas y fomentar su apropiación tanto por los residentes permanentes como por los temporales.

Focos de interés - Puntos de Observación y cuencas visuales. Marcas de preservación visual (ver iconos en L02)

Punto de Observación 9. Cristo Obrero (propuesta compatible con el Plan de Manejo de Cristo Obrero)

Punto de Observación 14. Estación Atlántida / vías férreas

Punto de Observación 15. El Águila (*)

Punto de Observación 10. Rambla Moderna - Barrio Jardín - Cañadón

Punto de Observación 12. El Planeta

Punto de Observación 1. Rambla Fundacional

Punto de Observación 16. Rambla Decó

Punto de Observación 13. Avenidas / trazado fundacional

1.5.21.1. En relación al Águila

La necesidad de llevar adelante una correcta rehabilitación del edificio conocido como El Águila condice con la previsión del Artículo 1327 del Código Civil.

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

El dueño de un edificio es responsable del daño que ocasione su ruina acaecida por haber omitido las necesarias reparaciones o por haber faltado de otra manera al cuidado de un buen padre de familia”.

Por tanto se requiere un debido estudio de las patologías y el abordaje correspondiente profesional. La gran exposición de la construcción al público en general requiere del máximo cuidado por las responsabilidades que entraña el riesgo de daño a terceros.

1.5.22. Narrativas (proyecto específico)

Se desarrolla una línea de trabajo en relación a la identidad de Atlántida -en forma de narrativas enfocadas tanto a la preservación de la memoria local como a la potencialización del desarrollo turístico. La elaboración de estas narrativas, debe contemplar aspectos históricos, turísticos, de marketing y pedagógicos.

Para la realización de este proyecto se conformará un equipo interdisciplinario en la órbita del Municipio, integrado con autores y profesionales locales¹⁰. El Municipio podrá establecer este equipo a través de un llamado abierto a interesados, la designación de una comisión o cualquier otro medio que entienda conveniente.

Las narrativas se desarrollan en dos aspectos: la vivencia local a través de relatos, y la mirada lejana a través de puntos de interés. Ambos casos se vinculan a la propuesta del PP de la Línea Amarilla en la intersección de las narrativas y la vivencia del espacio público. Las siguientes temáticas convocan la narrativa.

- **Vivencia local.** Preservar y potenciar la identidad y memoria asociadas a la herencia local, infravalorada a causa de su desconocimiento. Serán relatos específicos, pasibles de ser utilizados por y para la sociedad, en centros educativos, actividades comunitarias, eventos culturales, etc. Incluir en esta narrativa los puntos que apoyen la construcción de la memoria local identitaria de los pobladores permanentes, en especial en las nuevas generaciones, de manera de conservar este legado y propiciar la apropiación local. Para la vivencia local deberá incorporar los siguientes puntos: Cristo Obrero, Estación Atlántida, Capilla de Atlántida, pasarela peatonal en Edificio Golf Palace, Escuela Estación Atlántida, Muelle de Pescadores, Escultura Plaza de los Fundadores, entre otros.
- **Mirada lejana.** Se asocian los bienes de valor patrimonial de la zona como elementos únicos y característicos en la definición de Atlántida como destino turístico y motor de crecimiento. Se desarrollan como puntos de interés circuitos, pasibles de ser estructurados y ofrecidos a los actores involucrados en forma de free walking tour ofrecido por operadores turísticos locales. Incluir en esta narrativa aquellos elementos de valor excepcional, que destaquen sobre las generalidades de la costa este uruguaya y que tengan el potencial de atraer turistas a nivel regional y mundial. Incorporar en la mirada lejana los siguientes puntos: Cristo Obrero, Edificio Planeta, El Águila, Vivienda Estol, Hotel Rex, primeros chalets, Club de Golf AGADU, entre otros.
- **Línea Amarilla.** Intervenciones sobre espacios públicos. Puntos de interés y relatos asociados a propuestas de detalle del PP. Esta línea de trabajo es la

¹⁰Atlántida cuenta con una gran cantidad de autores locales que se han dedicado a escribir su historia. Entre ellos se pueden mencionar a Omar Darío Porta, Mireya Bracco, Federico Bonsignore Caro, Juan Manuel Gutiérrez Laplace, etc.

Asimismo, la multiplicidad de centros educativos brinda una gran concentración de profesionales de la educación que podrían involucrarse con este proyecto. El proyecto en sí mismo presenta una interesante oportunidad de trabajo en los centros educativos y/o en la comunidad.

1.1. PG 06 – TURISMO

En el esfuerzo de plantear una priorización de problemas, se parte de la información de base acumulada en el proceso de construcción de herramientas para la gestión del territorio (planes, directrices, programas, proyectos), de la percepción de los actores locales (habitantes y grupos sociales) y de la información técnica generada en el proceso de diagnóstico. En este sentido se identificaron tres espacios dentro de la pieza cuyo abordaje se trabaja desde diversas perspectivas, para replantear el desarrollo turístico: Estación Atlántida, Microcentro Comercial y Ramblas.

1.5.23. ET 08 - Estación Atlántida

Objetivo: potenciar su uso cultural.

El espacio urbano debiera ser atendido y potenciado para complementar y/o ampliar el territorio que tanto visitantes como locales pueden disfrutar. Si bien se identificó la propuesta de proyecto “Nos encontramos en la estación”, aún no se han llevado adelante actividades significativas de cara al cumplimiento de los siguientes objetivos, en orden de mayor a menor prioridad:

Acciones

- Crear en los espacios públicos espacios dirigidos al residente y al turista que permitan la interacción social: deporte, recreación y esparcimiento. IE - Estación Atlántida.
- Jerarquizar el entorno de la Iglesia Cristo Obrero y anexar al bien una propuesta cultural permanente: muestra sobre la trayectoria de Eladio Dieste; particularidades de la Iglesia; generar una agenda propia de eventos, o actividades relacionados a la Iglesia, fortalecer su gestión en torno al visitante.
- Desarrollar propuestas asociadas a un parque lineal entorno a la antigua Estación. conformado en base a la historia del tren y actividades culturales, respetando las dinámicas socioculturales que allí se manifiestan: el centro CAIF y la feria vecinal.
- Facilitar el desarrollo y promoción de la feria denominada Mercado de Cercanía, vinculando su espacio a la producción de pequeña escala y familiar.
- Promover la accesibilidad y conectividad con los barrios de Atlántida Norte y Sur, estimulando el uso peatonal y de medios livianos en el espacio terminal y Línea Amarilla. IE - Puente Peatonal y Bicisenda.

1.1.1. ET 01- Microcentro Atlántida

Objetivo: robustecer y organizar el núcleo del turismo y paseo de compras.

En un espacio reducido se concentran la mayoría de los servicios destinados a gastronomía, entretenimiento y compras de la ciudad, provocando el entorpecimiento del tránsito y la dinámica propia del paseo por el espacio.

Acciones

- Accionar el futuro del edificio Portofino.

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

- Aumentar y estimular el área comercial del microcentro, incrementando calles peatonales y el paseo de compras.
- Definir medidas que disminuyan la saturación del tránsito.
- Desalentar el estacionamiento en este sector.
- Atender en general el espacio público.
- Replantear el aprovechamiento de los espacios desocupados, en el marco del incentivo a la actividad comercial privada.
- Derivar los Boliches nocturnos a espacios no céntricos.

1.1.1. Faja Costera (Rambla)

Objetivo: establecer un diferencial entre los balnearios vecinos, estimulando la competencia a través de un uso sostenible y novedoso de la faja costera.

Según Goso (2011) los riesgos más acuciantes de la costa de canelones son: erosión costera, sedimentación dunar, elevación de los niveles freáticos en playas y la contaminación bacteriológica, principalmente por la falta de saneamiento. Esta realidad afecta fuertemente además a la población residente y provoca costos económicos producto de la mitigación o reparación de los impactos generados. A su vez, las afectaciones causan un impacto directo sobre el turismo, ya que el destino depende fundamentalmente del producto de Sol y Playa.

Acciones

- Atender la problemática costera utilizando herramientas de gestión integradas y adaptativas. Los principales aspectos a trabajar son: presiones en el uso intensivo del suelo, fijación de dunas, afectaciones, pérdida o degradación del paisaje, accesos insuficientes y/o poco planificados que contribuyen al proceso erosivo.
- Atender el entorno cercano a las ramblas, dotándolos de infraestructura de esparcimiento.
- Estimular al sector privado a la inversión con criterios de sostenibilidad en la primera línea de costa.
- Establecer un diferencial respecto a otros balnearios, sobre todo en la dotación de infraestructura volcada al uso público: piscinas, ramblas, equipamiento en general. IE - Mansa Activa.
- Organizar la gestión pública y privada de los servicios de playa.

1.1.1. Estacionalidad

Objetivo: diversificar la oferta turística, centrándola en aspectos relacionados a la cultura y al turismo de experiencia o vivencial.

Acciones

- Promover una grilla de eventos sólida e interesante que tenga su ancla en las estaciones no propicias para el turismo de sol y playa.

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

- Apostar a la planificación de lineamientos turísticos que integren a la sociedad civil y a actores privados fuertes, durante los meses de menor afluencia de visitantes.
- Fortalecer la imagen del destino desde el aspecto histórico y cultural. IE - Zona de Arte y Cultura
- Explotar la potencialidad del destino como sede de congresos y/o eventos. IE - (en) Clave Regional
- Concretar una política económica que beneficie a emprendedores locales de régimen anual.

1.1.1. Política turística

Objetivo: profundizar en la planificación local y descentralizada del turismo en el balneario.

Acciones

Captación de la demanda

- Filtrar el segmento de turistas interesados por el turismo religioso, histórico y arquitectónico
- Promoción del destino
- Plataformas web
- Orientación a las fuentes emisoras de turistas
- Generar un cronograma anual de publicidad y distribuirlo en función de los eventos de alta y baja temporada

1.1.1. Agenda de eventos y circuitos de la ciudad de Atlántida

El espacio público posee características especiales que lo hacen propicio para transmitir, vivenciar y modelar las expectativas de una ciudad. Muchas veces, en él se ven reflejadas las costumbres, los hábitos y las necesidades de su población. Éste, visto como un dinamizador de las demandas de su sociedad, es un instrumento potente para plasmar la identidad local, a través de un relato hilvanado por sus propios elementos tangibles e intangibles.

En ocasiones, el relato puede ser explícito y con una temática concreta, como pueden ser en general, los circuitos turísticos. En otros casos, el relato se presenta de manera solapada, ya que prima, por ejemplo un evento o actividad. En todos los casos, las intervenciones en el espacio público expresan voluntades y elementos propios de su comunidad.

La Agenda de eventos y el itinerario de circuitos aproximan a residentes y turistas a una variada propuesta recreativa, social, cultural y deportiva, que refleje la identidad de la ciudad. Pretende asociar diferentes puntos del trazado urbano que guardan gran interés mediante una impronta de accesibilidad universal, inclusión social; además se procura equilibrar la propuesta durante todo el año para generar atractivos estables durante el invierno y así pueda permanecer un flujo considerable de visitantes no sólo en temporada de sol y playa.

En ese sentido se propone crear un circuito genérico que vincule Atlántida Sur con Atlántida Norte donde se generen interacciones complementarias en un mismo marco de referencia. La propuesta proyectual es utilizar el color amarillo para señalar el itinerario, que en partes puede ser bicisenda y peatonal y en otros tramos será sólo

Memoria de Ordenación

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

peatonal. El color elegido hace alusión al Sol de Atlántida y es en cierta medida el hilo conductor de la propuesta.

La Línea Amarilla procura ser un elemento distintivo del núcleo urbano, la cual oficiará de trayecto usual para los residentes locales y cautivará a los turistas en tanto narrativas a explorar, sitios incluidos en el mismo, así como el propio espacio público como paseo y los eventos anexados a éste.

En base al calendario de eventos proporcionado por la Dirección de Turismo del Departamento de Canelones se incorporan nuevas propuestas y actividades que enriquecen y conectan el PP con lo existente. Se proyectan una serie de actividades que pueden ser de índole social, cultural, deportiva, educativa, procurando los siguientes objetivos:

- Promover prácticas amigables con el entorno
- Equilibrar la propuesta de eventos durante todo el año, promoviendo la desestacionalización
- Promover actividades vivenciales a través de experiencias recreativas accesibles y saludables
- Fomentar la dinamización de la economía de artesanos y productores locales
- Distribuir y organizar el flujo de usuarios de los espacios públicos hacia áreas con atractivos potenciales
- Distribuir y organizar actividades en sitios específicos que sean de referencia para la comunidad
- Acercar a turistas y residentes la historia, la cultura y el valor patrimonial de Atlántida como ciudad-balneario

El PP propone que las actividades sean articuladas con las que ofrece el Programa del Ministerio de Turismo *“Uruguay a toda costa”* y planifique las actividades teniendo presente el calendario de eventos departamental de Canelones.

Gráficos vinculados

L01	L02	L03	L04	L05	L06	L07	L08	L09	L10	L11	L12
X	X			X						X	X

1.1. PG 07 – CARGAS Y BENEFICIOS

1.5.24. Gestión Adaptativa

Un Plan no sólo es un instrumento de ordenamiento territorial (IOT) con todo lo que ello significa; debe actuar además como un orientador e impulsor de la actuación urbanística-territorial, de la articulación entre los diferentes niveles de la planificación, la gestión y la financiación-ejecución, promoviendo una gestión asociada del suelo entre la acción pública y la privada.

Un elemento clave que le aporta sustentabilidad a cualquier propuesta de ordenación del área debe ser la proyección y desarrollo de las potencialidades y oportunidades del territorio en cuestión a partir de su localización geográfica y de su funcionalidad como soporte e impulso de las actividades productivas y de un hábitat de calidad.

A partir de ello, resulta necesario prestar atención a aspectos tales como:

- Inserción de Atlántida en el contexto del área metropolitana, de su constante crecimiento y de la consolidación del eje Montevideo-Maldonado/Punta del Este
- Oportunidad de potenciar el rol de la planificación urbano-territorial al servicio de un modelo de desarrollo sostenible generador de infraestructuras y servicios básicos y de calidad a sus habitantes actuales y potenciales.
- Importantes necesidades de inversión generadas por esas crecientes demandas de mayores y mejores servicios e infraestructuras, contribuyendo a una mayor brecha de financiación en el sector público.
- Posibilidad de aplicación de fuentes no tradicionales de recursos para financiar las infraestructuras, en particular provenientes del ámbito privado, probablemente asociadas a emprendimientos inmobiliarios y proyectos urbanos de significación.
- Analizar herramientas e incentivos destinados a conducir ese modelo de desarrollo.

En el marco de lo previsto por la normativa departamental, así como por la Ley Nº 18.308 de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible, existe un conjunto de instrumentos de gestión territorial que deben estar presentes al momento de la formulación de un IOT como el PP, en particular el “Retorno de Valorizaciones” y al “Mayor Aprovechamiento”.

El primero refiere a la participación de la administración departamental en el mayor valor de los inmuebles derivado de las acciones de ordenamiento territorial, ejecución y actuación, en el marco de un instrumento de ordenamiento territorial en tanto el segundo supone el incremento del valor operado en los inmuebles en que se supere el aprovechamiento básico definido en la normativa vigente por los siguientes supuestos.

El “**retorno de valorizaciones**” se concibe en términos generales asociado a procesos de transformación y cambio de categoría de suelo o a la adecuación de la normativa de edificabilidad, ocupación y usos para áreas caracterizadas o sectores de éstas, siempre en el marco de los instrumentos de ordenamiento territorial.

El “**mayor aprovechamiento**” se constituye sobre supuestos tales como la variación de los parámetros territoriales de edificabilidad, los cambios de destino y/o usos del inmueble o la variación de los parámetros de fraccionabilidad y amanzanamiento.

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

Pero esta conceptualización general y las diferentes propuestas, para su puesta en práctica, deben partir de la base de que se trata de instrumentos de gestión urbana y ordenamiento territorial y no de índole fiscal o recaudatoria, por lo que su concepción y aplicación deben estar orientados al cumplimiento de los objetivos de las políticas de construcción y desarrollo armónico de la ciudad y el territorio en el marco de la visión general y del contexto particular en que se inscribe.

En este sentido y en función de los objetivos del PP, debe analizarse la implementación de este tipo de herramientas apuntando a que operen como un incentivo al desarrollo urbano en general y de algún ámbito específico en particular.

A modo de ejemplo, se puede considerar casos como:

- la creación de unidades o perímetros de actuación donde rigiera, de modo transitorio, una especie de franquicia o exoneración de los instrumentos de recuperación de plusvalías en la medida que se cumplan con ciertos plazos para la concreción de las iniciativas y /o que se asuma un conjunto de cargas asociadas al desarrollo de ciertas infraestructuras necesarias para el proyecto y beneficiosas para el interés general.
- reducción de alícuotas o montos asociados a mayores aprovechamientos en situaciones como:
 - proyectos declarados de interés departamental
 - iniciativas con un notorio fin social promovidos por instituciones privadas sin fines de lucro
 - proyectos de vivienda promovida en el marco de la Ley 18.795
 - iniciativas que por su naturaleza signifiquen una innovación que redunde en una notoria mejora urbana y un aporte a la calidad de vida en la ciudad
 - proyectos que cumplan criterios de sustentabilidad ambiental y eficiencia energética según parámetros a aprobar; etc
- la creación de nuevos mecanismos de incentivo para la atracción de inversión privada y pública, tales como los distritos, que permiten al gobierno local establecer convenios con el sector privado en torno al desarrollo o al mantenimiento de los servicios e infraestructuras de un ámbito en particular
- la generación de “bonificaciones” de edificabilidad y densidad como incentivos a la inversión en obras de beneficio público

Es decir que, en aras de promover e impulsar el desarrollo del ámbito, se puedan generar mayores aprovechamientos asociados a una mayor densidad de uso del suelo de forma de estimular a los desarrolladores a implicarse en estos procesos, siempre que se cumplan ciertos requisitos apropiados según el tipo de zonas de actuación; herramienta ésta que no se usa aisladamente, sino en clara articulación con las nuevas normas de zonificación, usos y edificabilidad propuestas.

Gráficos vinculados

L01	L02	L03	L04	L05	L06	L07	L08	L09	L10	L11	L12
							X	X		X	X

1. LECTURA PROPOSITIVA DEL TERRITORIO Y PAUTAS DE ORDENACIÓN

2.1. CATEGORIZACIÓN DE SUELO PROPUESTO

Considerando las particularidades de los Espacios Territoriales definidos, el PP propone normativas específicas que atiendan a cada situación, reconociendo los procesos territoriales que han estructurado dichos territorios.

Como lineamiento general, se plantea la readecuación de los parámetros de ocupación y usos de suelo, en especial lo que corresponde a alturas. Hasta el momento las mismas se han manejado de manera general con la normativa de centros balnearios genérica de Canelones, con esta modificación se introduce una visión donde disminuyen las alturas en prácticamente todos los espacios territoriales identificados, pero se incrementan de manera contundente en la zona del Microcentro, entendiéndolo como un recinto de oportunidad.

Esto permite que, en un eventual crecimiento de la ciudad de Atlántida, en un horizonte de 20 a 30 años, el territorio presente una locación especializada que se encuentre preparada para recibir inversiones de manera regulada, que a la vez mantenga las características balnearias en el resto de su superficie.

2.1.1. SUELO URBANO (CONSOLIDADO Y NO CONSOLIDADO)

2.1.1.1. ET1- Espacio Territorial Microcentro Atlántida

El microcentro de Atlántida se entiende como un enclave diferencial en la trama urbana del balneario, presentándose como una zona de oportunidad para explorar nuevas incorporaciones tipo-morfológicas que intensifiquen los usos residenciales y comerciales al interior de la trama, a la vez que permeen la idea de ciudad verde, aumentando los porcentajes de suelo permeable, permitiendo una lectura de la zona como un conjunto coherente conformado por torres exentas y compactas, rodeadas de mucho verde.

Límites detallados en el Punto 2 del presente documento.

Uso preferente

Residencial con servicios complementarios (comerciales y terciarios).

2.1.1.2. ET2- Espacio Territorial Barrio Jardín: Atlántida Serena, Atlántida Jardín, Alto del Mar, Barrancas de Atlántida, Villa Argentina (Sur de IB)

Este espacio se regula con el fin de preservarlo como Espacio identitario.

Sus límites fueron detallados en el Punto 2 del presente documento.

Uso preferente

Residencial y servicios complementarios. No admite industrial.

2.1.1.3. ET3- Espacio Territorial Casco fundacional: Playa Brava, Playa Mansa, Circunvalación Sur.

Este espacio se regula con el fin de preservarlo como Espacio identitario.

Límites detallados en el Punto 2 del presente documento.

Uso Preferente

Residencial y servicios complementarios. No admite industrial.

Ver PG05 Patrimonio

2.1.1.4. ET4- Espacio Territorial Circunvalación, Maracanda, Pinares de Atlántida, Pinares Nuevo

Límites detallados en el Punto 2 del presente documento.

Uso Preferente

Residencial y servicios complementarios. Sobre Ruta IB el uso es Polifuncional.

2.1.1.5. ET5- Espacio Territorial Edén, Edén Rock, Riviera, Riviera del Mar.

Límites detallados en el Punto 2 del presente documento.

Uso Preferente: residencial y servicios complementarios.

2.1.1.6. ET6- Espacio Territorial City Golf, Villa Argentina (norte de IB), Jardín de Atlántida (OESTE de Ruta 11, Norte de IB)

Límites detallados en el Punto 2 del presente documento.

Uso Preferente: residencial y servicios complementarios (pequeños servicios, talleres, etc.)

2.1.1.7. ET7- Espacio Territorial Barrio Español, Los Pinos, Regodeo, Pinares del Norte (ESTE de Ruta 11, Norte de IB)

Límites detallados en el Punto 2 del presente documento.

Uso Preferente: residencial y servicios complementarios (pequeños servicios, talleres, etc.)

2.1.1.8. ET8- Espacio Territorial Estación Atlántida, Paso del Tigre, Olimpia.

Límites detallados en el Punto 2 del presente documento.

Uso Preferente: residencial y servicios complementarios (pequeños servicios, talleres, etc.)

2.1.1.9. IE - Microcentro Estación Atlántida

Centralidad del sector urbanizado norte, asociada a la Iglesia del Cristo Obrero y la Estación. El diseño de la Intervención Estratégica a modo de Proyecto Urbano de Detalle deberá tomar en cuenta las condicionantes patrimoniales y el plan de gestión de la Iglesia y su entorno.

La IE Microcentro Estación Atlántida, tomará en cuenta las preexistencias y proyectará el sistema de espacios públicos, equipamientos y viario.

Los límites de la Intervención Estratégica quedan definidos en los planos

Corresponde Régimen Patrimonial para la gestión de los predios incorporados dentro de la IE Microcentro Estación Atlántida.

2.1.1.10. ET 10 - Espacio Ambientalmente Significativo

Límites detallados en el Punto 2 del presente documento.

Uso Preferente: turístico, residencial con gran presencia de verde.

2.1.2. SUELO SUBURBANO. ET 9

2.1.2.1. Suburbano Turístico Recreativo. ET 9a.

Sector de reserva para el desarrollo y potencial expansión de actividades turísticas y recreativas no residenciales, de mediano impacto, asociadas a la conectividad entre las localidades de Estación Atlántida y Ruta 8.

Comprende aquellas fracciones de territorio de suelo suburbano destinadas a actividades vinculadas directamente o asociado al desarrollo turístico, deportivo, hotelero, cultura o comercial y/o al disfrute de tiempo libre, aunque tengan uso agropecuario, permitiendo operaciones territoriales al amparo de las excepciones establecidas en el art. 282 de la Ley 19.149.

Permite el desarrollo turístico del departamento en sus destinos de sol y playa, el turismo cultural, religioso, ecológico, rural, ecuestre, y náutico, teniendo en todos los casos en cuenta la protección del medio ambiente, y prestando especial atención a las zonas de alta vulnerabilidad ambiental.

Se plantea para esta categoría de suelos, según lo dispuesto en el Plan Costa de Oro:

- desarrollo de operaciones territoriales de mayor escala y una morfología territorial mas sostenible.
- la promoción de emprendimientos que contemplen usos sustentables, y amigables con el ambiente
- la previsión de la incorporación de espacios públicos con las propuestas sin perjuicio de las definidas en el marco normativo existente

Usos Preferente

Actividades vinculadas directamente o asociado al desarrollo turístico, deportivo, hotelero, cultura, comercial y/o al disfrute de tiempo libre, aunque tengan uso agropecuario.

En suelo suburbano de uso turístico se admitirán usos asociados al desarrollo turístico y de servicio al ámbito No se admitirán construcciones que distorsionen las visuales a la Iglesia Cristo Obrero o su entorno, no admitiéndose edificaciones con alturas

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

mayores a ocho metros Para todas las viabilidades, permisos de construcción, reforma, ampliación y regularización deberán presentar propuesta de acondicionamiento paisajístico para todo el predio y vereda, las cuales serán evaluadas por la oficina técnica, en coordinación con el equipo técnico asignado para el Proyecto Dieste.

1.1.1.1. Suburbano de Producción y Servicio. ET 9b

Se define suelo suburbano de actividades productivas y de servicios, a las fracciones de territorio de suelo suburbano destinadas directas o indirectamente a actividades industriales, logísticas y de servicios.

Se plante para esta categoría de suelos, según lo dispuesto en el Plan Costa de Oro:

- La generación de condiciones seguras y compatibles con la vocación de la zona y preservación del ambiente.
- No se permitirá la actividad extractiva en suelo suburbano, controlando la actividad existente, y procurando minimizar el impacto generado mediante control de los planes de abandono, mitigaciones, etc.

Usos Admisibles:

Actividades de carácter industrial, productivo, logísticas y de servicios. La actividad residencial es admisible únicamente de carácter unifamiliar. No será de admisión propuesta alguna de vivienda colectiva en cualquiera sea su modalidad.

1.1.1.1. Espacio Territorial Cementerio Atlántida

Se categoriza como sector suburbano.

1.1. NORMAS GENERALES

2.1.3. MODIFICACIONES DE ESCORRENTÍAS NATURALES DE PREDIOS

Para preservar el carácter que debe mantenerse en los predios en cuanto al FOSV determinado por Espacio Territorial y permeabilidad de los suelos, si las intervenciones superan el % de impermeabilización admitida, se deberán estudiar medidas de atenuación y presentar el estudio técnico correspondiente, firmado por Ing. Hidráulico Ambiental, ante la IC.

Se entiende importante realizar un estudio hidráulico con modelado, en base a un análisis de la topografía de toda la planta urbana y los cursos de agua existentes que atraviesan los distintos sectores de esta.

En el caso de taludes naturales, se debe priorizar su mantenimiento, permitiendo considerar las alturas máximas admitidas a partir de la recta de comparación tomada desde el punto medio del límite frontal del predio hasta el punto medio del límite posterior del mismo.

2.1.4. ESTACIONAMIENTOS

Se propone una normativa general de estacionamientos para toda la pieza, especificando por espacios territoriales su aplicación.

Memoria de Ordenación

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

Vivienda colectiva u oficinas: Deberán contar con un sitio de estacionamiento por cada unidad. Se tomará cada unidad de vivienda por cada 100 m² con dicho destino, así como unidad de oficina por cada 50 m² con dicho destino.

Los sitios de estacionamiento deberán ser ubicados dentro del mismo predio que los genera.

Quedan eximidos aquellos casos que generen menos de 4 sitios.

Esta norma rige para los Espacios Territoriales ET1 Microcentro Atlántida, ET3 Casco Fundacional, Playa Brava, Playa Mansa, Circunvalación Sur y ET4 Circunvalación, Maracanda, Pinares de Atlántida, Pinares Nuevo.

Locales comerciales de abastecimiento diario u ocasional: se generará un sitio cada 100 m² de área útil destinada a venta o exposición, sea cubierta o exterior, siempre que los mismos se ubiquen en vías preferenciales.

Quedan eximidos aquellos casos que generen menos de 4 sitios.

En el caso de comercios ubicados en vías peatonales del Espacio Territorial 1 Microcentro, y que corresponda por su superficie utilizada la incorporación de sitios de estacionamiento, deberán ubicarlos en otro predio ubicado a menos de 300 metros.

Rige para toda Atlántida.

Grandes superficies, supermercados, centros comerciales: Se generará un sitio cada 30 m² de superficie útil. En este caso los sitios deberán ubicarse en el mismo predio o predios linderos en su defecto. No generarán sitios aquellos comercios con área útil menor a 300m². Rige para toda Atlántida.

Hotelería: Para hoteles realizados bajo las modalidades de Apart-hotel u Hotel Condominio, se calcularán los sitios de estacionamiento para el caso de edificio de vivienda colectiva.

En el caso de hoteles categorías 4 y 5 estrellas, se calculará 1 sitio cada 5 habitaciones. En el caso de 3 estrellas, corresponderá 1 sitios cada 10 habitaciones. En otros casos no se exigirán sitios.

Quedan eximidos aquellos casos que generen menos de 4 sitios.

En aquellos hoteles existentes que ya cuenten con autorización de habilitación, podrán ubicar los sitios correspondientes a una distancia de hasta 500 metros de su ubicación, pudiendo ser ubicados fuera de su propio Espacio Territorial, debiendo contar con dichos sitios en la próxima reválida solicitada.

Rige para los Espacios Territoriales ET1 Microcentro Atlántida y ET3 Casco Fundacional.

2.1.5. MARQUESINAS (GENERAL)

Aplica el mismo criterio especificado en el ET1- Espacio Territorial Microcentro Atlántida

2.1.6. OCUPACIÓN DE VEREDAS

Se prohíbe la ocupación del espacio público y vereda por parte de bares y restaurantes. Para complementar y aumentar la capacidad de los bares y restaurantes

PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ATLÁNTIDA

en temporada alta, se diseña la modalidad de islas colectivas. Las mismas son espacios claramente delimitados ubicados en la peatonal del microcentro, diseñados con área similar a la que hoy ocupan las extensiones de los bares en las veredas.

Las islas son espacios públicos en temporada invernal, de libre apropiación ciudadana, transformándose en espacios reservados y arrendados por los bares, boliches y locales comerciales de su entorno inmediato, para su uso y apropiación por un período de tiempo a determinar en temporada alta.

La Comisión de Atlántida, será la encargada de gestionar el uso de las islas. La Lámina L07a diseña dos alternativas de disposición de las mismas. Su diseño definitivo, y construcción quedará a cargo de la Intendencia de Canelones.

2.1.7. EDIFICACIONES RUINOSAS O ABANDONADAS

En relación a construcciones sin finalizar significativas para el territorio de Atlántida, se prevé la incorporación de medidas disuasorias impositivas tales como impuesto a la edificación inapropiada.

2.1.8. ARBOLADO Y MEDIDAS GREEN

Siempre que, a causa de una construcción o reforma, se sustituya, elimine o modifique el arbolado existente en un predio, se deberá pedir explícita autorización a las oficinas municipales competentes.

En caso de que se remuevan especies, las mismas será sustituidas por otra similar, previa evaluación de un técnico idóneo, Licenciado en Paisaje o Ing. Agrónomo. Preservando la cantidad de especies originales de cada predio.

Lo mismo regirá para cualquier intervención en espacios públicos.

En relación a otras medidas ambientales, la implementación de medidas Green se incentivarán con la exoneración de impuestos, a valorar y profundizar por la Comisión del Plan de Atlántida o quién ella designe para estudiar este aspecto.