

PLAN PARCIAL DEL ARROYO PANTANOSO

MEMORIA DE ORDENACIÓN

Enero de 2025

INTENDENCIA DE MONTEVIDEO

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN

DIVISIÓN PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

UNIDAD DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Contenido

1.	VISIÓN, OBJETIVO GENERAL Y ORIENTACIONES BÁSICAS	8
1.1	Delimitación del Ámbito del Plan:	11
2	ESCALA MACRO	13
2.1	Objetivo	13
2.2	Lineamientos	13
2.2.1	Eje ambiental:	13
2.2.2	Eje territorial:	14
2.2.3	Eje Social:	14
2.2.4	Eje Institucional:	15
2.3	Abordajes sectoriales estratégicos	15
2.3.1	Gestión ambiental de la cuenca	15
2.3.1.1	Restauración ecológica	16
2.3.1.2	Mejora de la calidad de las aguas	17
2.3.1.3	Acondicionamiento de márgenes	19
2.3.1.4	Minimización de inundaciones	19
2.3.1.5	Apropiación social	24
2.3.2	Movilidad y conectividad	24
2.3.3	Hábitat	27
2.3.3.1	Residencia	27
2.3.3.2	Centralidades:	29
2.3.3.3	Equipamientos colectivos:	29
3	ESCALA DEL ÁMBITO DEL PLAN	30
3.1	Objetivo:	30
3.2	Lineamientos	30
3.2.1	Eje ambiental:	30
3.2.2	Eje territorial	30
3.2.3	Eje social	31
3.2.4	Eje institucional	31
3.3	Proyecto de Cuña verde	31
3.3.1	Delimitación de la Cuña Verde	33
3.3.2	Modalidades diferenciales de actuación	36
3.3.2.1	Parque lineal:	36
3.3.2.2	Área de restauración ambiental:	36
3.3.2.3	Protección ambiental en áreas de uso industrial:	37
3.3.3	Estrategias de proyecto	37

3.3.4	Criterios de tratamiento de márgenes	40
3.4	Conformación y calificación del sistema de espacios públicos	48
3.4.1	Parques lineales.....	48
3.4.1.1	Parque lineal Lezica	48
3.4.1.2	Parque lineal Paso de la Arena	48
3.4.1.3	Parque lineal Cañada Bellaca.....	48
3.4.1.4	Parque Agroalimentario: Paseo aeróbico.....	48
3.4.1.5	Renaturalización de Cañada Victoria.....	49
3.4.2	Áreas de restauración.....	49
3.4.2.1	Humedales de la cuenca baja	49
3.4.2.2	Humedales de la desembocadura	49
3.4.2.3	Parque productivo de las nacientes	50
3.4.3	Miradores, cruces y pasarelas	50
3.4.4	PTI-frente del Cerro: plataforma pública y paseo costero	50
3.4.5	Plazas integradoras.....	50
3.4.6	Articulación con otros espacios existentes o en desarrollo	51
3.4.6.1	Espacio Lezica	51
3.4.6.2	Monte de la Francesa y Plaza Atilio Arrillaga Safons.....	51
3.4.6.3	Parque Tómkinson.....	51
3.4.6.4	Plaza Tres Ombúes.....	51
3.4.6.5	La Paloma (Eje Cívico y Humedal).....	51
3.5	Movilidad sostenible	52
3.5.1	Conectividad y calificación vial	52
3.5.2	Nuevas conectividades	53
3.5.2.1	Continuidad de la cuña	53
3.5.2.2	Conectividad transversal a la Cuña Verde– cruces.....	57
3.5.3	Conectividad de carga	58
3.5.4	Estructuración de vacíos urbanos.....	59
3.5.5	Lineamientos para las vías más significativas en el Ámbito del plan.	59
3.5.6	Sistema de Transporte Público.....	62
3.5.7	Transporte activo.....	63
3.6	Sistema de centralidades y equipamientos.....	64
3.6.1	Centralidades.....	64
3.6.2	Equipamientos	65
3.6.2.1	Equipamientos productivos.....	65
3.6.2.2	Centro Cívico Cultural	65

3.6.2.3	Centros educativos	66
3.7	Redes de infraestructuras.....	66
3.7.1	Saneamiento y drenaje pluvial	66
3.7.2	Vialidad	66
3.7.3	Energía eléctrica	66
3.8	Residuos sólidos	67
3.9	Protección Patrimonial	67
3.9.1	Preservación del Patrimonio Natural	67
3.9.2	Lezica	68
3.9.3	La Tablada.....	68
3.9.4	Paso de la Arena	69
3.9.5	PTI-Cerro.....	70
3.10	Sistema urbano-habitacional. Criterios de calificación y construcción de tejidos residenciales	70
3.10.1	Asentamientos irregulares. Estrategia de intervención.	70
3.10.2	Vacios urbanos.....	71
3.10.2.1	Con APT.....	71
3.10.2.2	Sin APT	72
3.10.3	Acceso al Cerro:	73
3.10.4	Padrón 42489 – Paso de la Arena.....	73
3.11	Usos y ocupación del suelo.....	73
3.11.1	Cuña Verde. Protección de cursos de agua.	73
3.11.2	Categorización del suelo.....	74
3.11.2.1	Categorización del suelo en la Cuña Verde	74
3.11.2.2	Sectores con Atributo de Potencialmente Transformable a Suelo Urbano.	77
3.11.2.3	Modificación del APT 26.....	77
3.11.2.4	Desarrollo de las áreas con Atributo de Potencialmente Transformable a Suelo Suburbano no Habitacional Intensivo.....	77
3.11.2.5	Nueva asignación de Atributo de Potencialmente Transformable (APT).....	77
3.11.3	Alineaciones.....	77
3.11.4	Parámetros de edificación.....	77
3.12	Manejo Integrado de Áreas Inundables y Gestión De Riesgo Hídrico.....	78
3.13	Estrategias de implementación del Plan	83
3.13.1	Áreas de Actuación Integrada	83
3.13.1.1	Ombúes Nuevo – Cantera del Zorro – Cachimba del Piojo	84
3.13.1.2	Tramo entre Cno. Colman y Av. Lezica:	84
3.13.1.3	Barrio Maracaná:	84

3.13.2	Áreas de Proyecto Urbano Estratégico.....	85
3.13.2.1	Áreas estructurales.....	85
3.13.2.2	Otras áreas.....	86
3.13.3	Proyectos de Estructuración territorial	87
3.13.3.1	Entorno Batlle Berres.....	87
3.13.3.2	Continuación Llupes:	87
3.13.3.3	Entorno Rubio- Cont. Br. Batlle y Ordóñez:.....	88
3.13.4	Acciones Tempranas.....	88
3.13.4.1	Centro de Interpretación del Parque Productivo de las Nacientes (PAGRO).....	88
3.13.4.2	Entorno Lezica	89
3.13.4.3	Parque Lineal del Paso de la Arena.....	89
3.13.4.4	Espacio de Interpretación de los Humedales	89
3.13.4.5	Explanada pública y paseo costero del PTI.....	90
3.13.5	Programa de Educación Ambiental y Comunicación del Pantanoso.....	90
3.13.6	Tramos	91
4	ESCALA DEL TRAMO.....	92
4.1	Tramo 1_ Nacientes.....	92
4.2	Tramo 2_ Lezica.....	92
4.3	Tramo 3_ La Tablada.	92
4.4	Tramo 4_ Unidad Agroalimentaria de Montevideo.	92
4.5	Tramo 5_ Paso de La Arena	92
4.6	Tramo 6_ Cuenca Baja-Tramo alto.	92
4.7	Tramo 7_ Cuenca baja-Tramo bajo	92
4.8	Tramo 8_ Desembocadura.	92
5	AVANCES.....	93
5.1	Avances en el conocimiento base.	93
5.2	Gestión ambiental.	93
5.2.1	Áreas Liberadas.....	93
5.2.2	Acondicionamiento de márgenes.....	93
5.2.3	Gestión del Riesgo Hídrico.....	93
5.3	Realización de Acciones Tempranas.....	94
5.3.1	UAM.....	94
5.3.2	Asentamientos. Nueva Esperanza	94
5.4	Transformaciones territoriales.....	94
5.4.1	Cauceglia.....	95
5.4.2	Nueva esperanza	96

5.4.3 El Tobogán 96

1. VISIÓN, OBJETIVO GENERAL Y ORIENTACIONES BÁSICAS

La cuenca del arroyo Pantanoso constituye un ámbito de particular relevancia que por su complejidad plantea significativos desafíos para su ordenación y gestión.

El cauce del arroyo atraviesa el área rural productiva de nuestro departamento, sectores de gran crecimiento logístico e industrial, sectores urbanos consolidados y asentamientos precarios, hasta desembocar en la Bahía de Montevideo. Junto con sus principales afluentes (las cañadas Victoria, Jesús María, Bellaca y La Higuera entre otras), conforma una de las más importantes “cuñas verdes” del Departamento.

En este territorio se materializan diferentes tensiones, desde las propias de la interfase urbano – rural hasta las particularidades de la desembocadura del arroyo en la Bahía. Comprende zonas de alta vulnerabilidad social (en relación a ingresos, inserción laboral, nivel educativo, etc.) entre las que se encuentran algunas de las más segregadas y precarizadas del Departamento. Asimismo, la cuenca presenta problemáticas ambientales críticas, reflejadas en las evaluaciones de calidad ambiental (agua y suelo) y en controles de emisiones líquidas y sólidas realizadas por el Servicio de Evaluación de la Calidad y Control Ambiental de la IM (Ver 2.6. de la Memoria de Información).

Las Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (DDOTDS) (Dto. Nº 34.870) definen la “Cuña Verde del arroyo Pantanoso” como “territorio estratégico” por su potencial estructurante, articulador de los valores naturales del territorio con el área urbana, estratégico para la construcción del proyecto de territorio departamental. La reconocen como un ámbito de particular relevancia para la construcción de un “imaginario” de transformación que articule y potencie las diversas acciones sobre el territorio y revierta el actual proceso de deterioro socio ambiental de la Cuenca, identificando el soporte natural como elemento clave en el diseño de estrategias. Se articula con otros “territorios estratégicos”: el de la “Bahía” y la “Interfase Urbano-Rural”.

Por las particularidades de los procesos de conformación histórica, el arroyo Pantanoso ha visto dificultada su incorporación al imaginario colectivo como un ámbito de valorización social. El Plan pretende contribuir a la construcción de una visión compartida futura que revierta estos aspectos y asegure la continuidad del proceso de puesta en valor de la Cuenca del arroyo Pantanoso. La visión del Plan se define en los siguientes enunciados:

PANTANOSO AMBIENTALMENTE SANO: el Pantanoso es un curso de agua de alta calidad ambiental donde se desarrollan actividades recreativas y educativas para el ámbito metropolitano.

PANTANOSO EQUITATIVO: en el Pantanoso los vecinos pueden acceder a un hábitat con buenas condiciones ambientales y urbanas y a servicios y equipamientos de calidad.

PANTANOSO GENERADOR DE OPORTUNIDADES: la cuenca del Pantanoso genera nuevas oportunidades laborales y de formación y es atractiva para la inversión.

PANTANOSO CONECTADO: el Pantanoso es un territorio integrado a la ciudad y al área metropolitana, reconocido y valorado por sus cualidades singulares.

El objetivo general del Plan es favorecer un cambio profundo en la integración socio-territorial del Departamento, y en la calidad de vida de su población, interviniendo decididamente en la transformación de la relación de la ciudad con el arroyo Pantanoso y del imaginario colectivo respecto al mismo.

Se sustenta en orientaciones básicas contenidas en las DDOTDS:

- Inclusión social: asumiendo que para su logro es necesario construir un territorio integrado y socialmente equilibrado.
- Democratización territorial: tanto en lo que refiere a favorecer el acceso pleno de la ciudadanía al territorio, a sus recursos y valores, a las infraestructuras y servicios y al espacio público, como en lo que refiere a consolidar la apropiación colectiva del proyecto territorial.
- Abordaje integral del territorio: en el entendido que la transformación profunda y consistente del territorio requiere que el Plan aborde los diferentes sistemas estructurantes en forma integrada y

articulada dentro de un Modelo de políticas públicas concentradas en tiempo y espacio que genere sinergias para la mejora de la calidad de vida de la población. Es en este sentido que el Plan Parcial Pantanoso se integra como un componente relevante en el Programa de transformación integral de la Cuenca del Arroyo Pantanoso.

- Fortalecimiento institucional: construyendo una institucionalidad que lidere los procesos de planificación-gestión, coordinación y participación, de carácter interinstitucional, que permita integrar la intervención en el territorio de los tres niveles de gobierno.

Concebida como unidad territorial, la cuenca del arroyo Pantanoso presenta la particularidad de estar totalmente contenida en el ámbito jurisdiccional del departamento, por lo que la Intendencia de Montevideo posee amplias competencias para abordar su planificación y gestión. Por la complejidad de la problemática, este proceso planificador se está desarrollando en forma coordinada con los gobiernos locales y articulando con las diversas entidades estatales con competencias en este territorio.

La consideración de los cursos de agua en la planificación departamental ha sido incorporada recientemente acompañando avances conceptuales y operativos en el campo disciplinar. El Plan Montevideo prestó especial atención al arroyo Miguelete, para el cual se aprobó el Plan Especial en el año 2001, lo que ha permitido a lo largo de los años la reversión de situaciones críticas y la recuperación paulatina de los bordes y el cauce sustentado en una idea de “parque lineal” como imagen de proyecto potente.

A partir del año 2007, la Intendencia de Montevideo inicia el proceso de planificación para revertir los procesos de segregación socio territorial y deterioro ambiental acumulados históricamente en la Cuenca del Arroyo Pantanoso, abordando en particular la situación de la Cuenca Baja del arroyo, lo que se constituye en uno de los antecedentes recientes de mayor relevancia.

En 2015, luego de estudios previos de diagnóstico, se designa un equipo intersectorial de la Intendencia para elaborar el Plan Parcial. La “Cuña Verde” definida en las DDOTDS se reconoce como un ámbito territorial específico del Plan. Se constituye en un elemento vertebrador del territorio departamental, una unidad espacial y ambiental relevante y estratégica en la integración socio- territorial. Su abordaje implica recuperar y proteger los servicios ambientales del arroyo a la vez que conformar los bordes urbanos, permitiendo la calificación de las áreas que atraviesa y definiendo estrategias para la coordinación de las diferentes actuaciones en el territorio.

El proyecto de territorio propuesto en el Plan, en consonancia con orientaciones básicas contenidas en las DDOTDS, integra los siguientes criterios de abordaje:

- Sustentabilidad ambiental: como concepto que articula la dimensión ambiental en equilibrio con las dimensiones social, económica y política. Implica el reconocimiento de las lógicas del soporte natural en el ordenamiento del territorio.
- Mirada multiescalar: desde este encuadre se propone abordar el territorio en una mirada que integra y articula tres escalas diferenciadas e interrelacionadas destacando las lógicas y procesos históricos que las estructuran y las potencialidades de cada una de ellas:

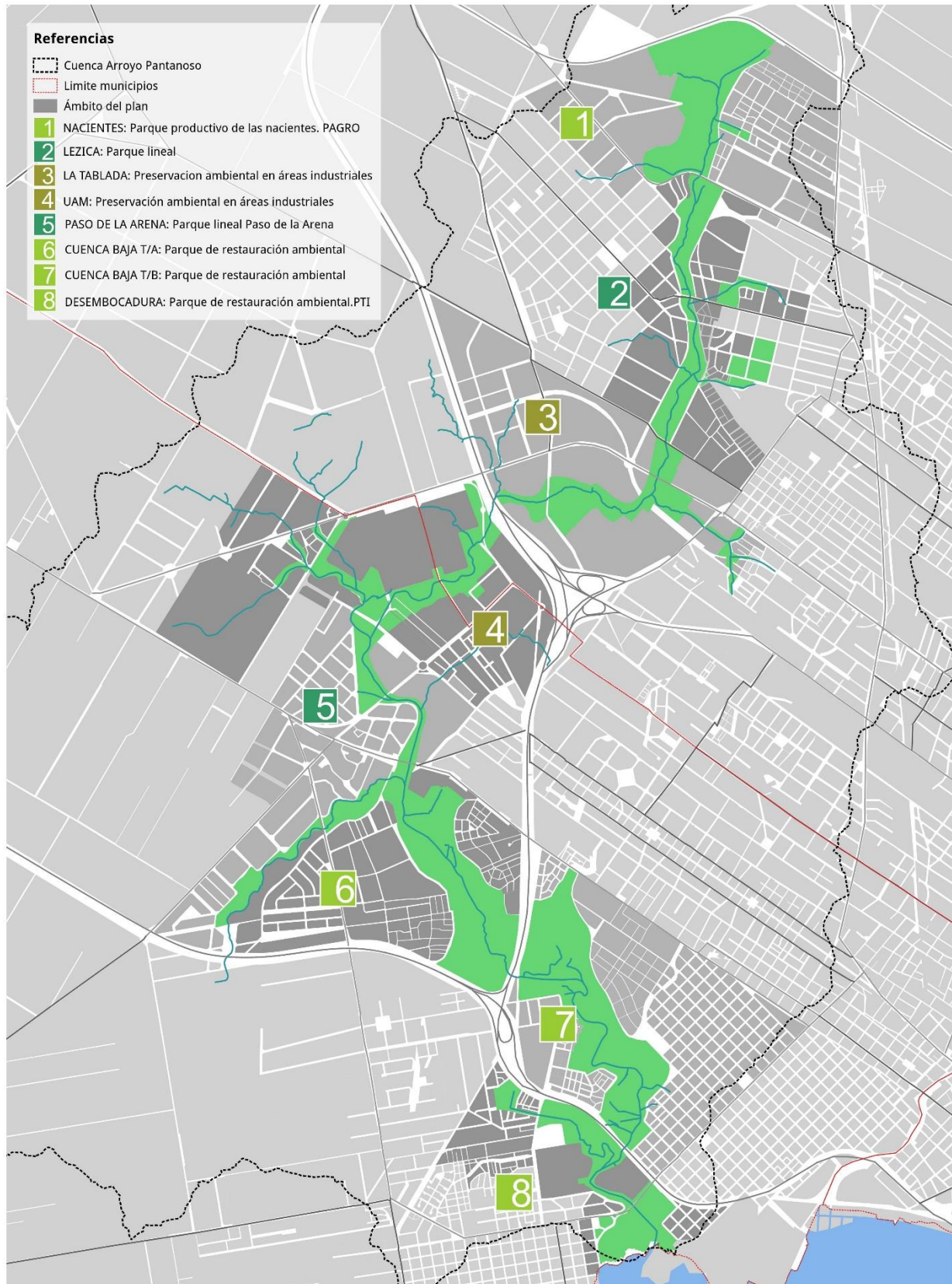
Escala MACRO: Escala que aborda tanto la Cuenca como unidad territorial donde se verifican las dinámicas asociadas al curso de agua, como aquellos sistemas territoriales claves en la integración del Ámbito del Plan y la ciudad.

Escala del ÁMBITO DEL PLAN: Escala donde se desarrollan las determinaciones del Plan, estableciendo las intervenciones de estructuración territorial necesarias para la transformación de la relación de la ciudad con el arroyo. Dentro de esta escala se define la Cuña Verde como área de protección del arroyo.

Escala TRAMOS: Escala operativa que permite integrar en el ámbito del Plan las particulares potencialidades de sus diferentes tramos.

**1.1 Delimitación del
Ámbito del Plan:**

- | | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| 1) Ruta Nacional Nº 102 | 34) Porto Alegre | 70) Juan P. Lamolle |
| 2) Av. César Mayo Gutiérrez | 35) Pasaje 53 | 71) Luis Lasagna |
| 3) Cno. Colman | 36) Porto Alegre | 72) Niña |
| 4) Límite Oeste Padrón 46135 | 37) Puerto Rico | 73) Gioia |
| 5) Límite Oeste Padrón 174675 | 38) Cno. La Paloma | 74) Cno. a la Cuchilla Pereira |
| 6) Victoriano Álvarez | 39) Cno. de las Tropas | 75) Cno. La Renga |
| 7) Cno. José Durán | 40) Ruta Nacional Dr. Hugo Batalla | |
| 8) Juan Bonmesadri | 41) Ruta Nacional Nº1 | |
| 9) Andrés | 42) Cno. Tókinson | |
| 10) Yegros | 43) Límite NE Padrón 422515 | |
| 11) Dr Valentín Álvarez | 44) Límite NO Padrón 422515 | |
| 12) Calle 12 mts | 45) Límite SO Padrón 402040 | |
| 13) Pasaje Cont. Albéniz | 46) Límite NO Padrón 402040 | |
| 14) Cno. Lecocq | 47) Cno. Caviglia | |
| 15) Br. José Batlle y Ordóñez | 48) Av. Luis Batlle Berres | |
| 16) Confederada | 49) Cno. Méndez | |
| 17) Piribebuy | 50) Límite SO Padrón 43549 | |
| 18) Alberto Gómez Ruano | 51) Cno. Las Higueritas | |
| 19) Cno. Ariel | 52) Av. Luis Batlle Berres | |
| 20) Cno. Lecocq | 53) Límite NO Padrón 423638 | |
| 21) Ruta Nal. Interconexión ruta 1y5 | 54) Límite NO Padrón 427704 | |
| 22) Cno. De la Granja | 55) Límite NO Padrón 430578 | |
| 23) Cno. Paso de la Arena | 56) Av. Ideario Artiguista | |
| 24) Av. Luis Batlle Berres | 57) La Diligencia | |
| 25) Av. Carlos María. Ramírez | 58) Límite SE Padrón 184668 | |
| 26) Ruta Nacional Dr. Hugo Batalla | 59) Límite SE Padrón 155912 | |
| 27) Emilio Romero ambos frentes | 60) Límite SE Padrón 155911 | |
| 28) Límite Sur Padrón 37754 | 61) Límite SE Padrón 155908 | |
| 29) Bahía de Montevideo | 62) Límite SE Padrón 155910 | |
| 30) Continuación Perú | 63) Cno. Luis Eduardo Pérez | |
| 31) Egipto | 64) Ruta Nacional Nº 5 | |
| 32) Av. Carlos María Ramírez | 65) Cno. de la Redención | |
| 33) Av. Dr. Santín Carlos Rossi | 66) Cno. Melilla | |
| | 67) Antonio Rubio | |
| | 68) Galileo | |
| | 69) Domingo Basso | |



2 ESCALA MACRO

En esta escala se abordan las articulaciones del Ámbito del Plan con el resto de la ciudad y el Departamento. Implica el abordaje del territorio amplio del oeste montevideano que pertenece a tres de los territorios estratégicos definidos en las Directrices Departamentales (Interfase urbano -rural, Cuñas verdes, Frente costero-Bahía) por lo cual resulta relevante para articular estrategias que propicien transformaciones profundas en el Departamento. La materialidad de este territorio se ve condicionada por tres elementos:

- El **sistema de drenaje natural** definido por el relieve y que incluye el curso principal del arroyo Pantanoso y el conjunto de tributarios de diverso porte.
- Las **infraestructuras**, fundamentalmente las rutas de acceso a la ciudad que atraviesan la cuenca generando cortes en la estructura urbana y ámbitos residuales. Asimismo las de conectividad en general, las de saneamiento y drenaje y las de energía, entre otras.
- Los **usos del suelo** que se materializan con características diversas en el territorio de forma fragmentada y desarticulada: áreas rurales naturales y productivas, áreas urbanas formales e informales, áreas de usos industriales y logísticos.

El abordaje de la escala macro implica asumir los siguientes criterios de actuación:

Reconocer el soporte natural: como componente fundamental de la conformación y transformación del territorio.

Propiciar el ordenamiento integral del territorio: incorporando sus diferentes dimensiones y componentes.

Articular las lógicas de conformación y transformación territorial: articulando el ordenamiento propuesto en esta escala, con los componentes y lógicas de las otras escalas relevantes en la conformación y transformación del territorio.

Dentro de esta escala se reconoce, por un lado, la cuenca hidrográfica como el ámbito apropiado para el abordaje de los aspectos ambientales, tanto ecosistémicos como los referidos al escurrimiento superficial de las aguas. Su consideración resulta fundamental para garantizar un enfoque integral del territorio.

Por otro, sistemas territoriales claves en la integración del Ámbito del Plan y la ciudad que responden a lógicas urbanas, metropolitanas y nacionales y requieren un abordaje más amplio que trasciende la escala de la cuenca hidrográfica.

2.1 Objetivo

Contribuir a la reversión de los procesos de segregación propiciando la integración socio territorial en el oeste de Montevideo, a través de la transformación de la relación de la ciudad con el arroyo Pantanoso y la consiguiente mejora de las calidades ambientales y del hábitat en el ámbito del plan.

2.2 Lineamientos

Para alcanzar este objetivo se reconocen cuatro ejes de trabajo que permiten, en el marco de la articulación entre ellos, el desarrollo de actuaciones específicas. Para estos ejes se proponen los siguientes lineamientos:

2.2.1 Eje ambiental:

Promover criterios de manejo de la cuenca que aseguren un proceso de restauración ecológica que entre otros aspectos incluya:

- La identificación de áreas relevantes por sus valores ecosistémicos y servicios ambientales: nacientes, bosque ribereño, planicies de inundación, humedales, etc.

- La recuperación de áreas contaminadas y la eliminación de vertidos de efluentes (industriales y domésticos) a cursos de agua.

- La creación de un programa de monitoreo y control ambiental del ámbito de la cuenca.

- La coordinación e integración de acciones para la eliminación de actuales rellenos de la cuenca que alteran el régimen hidráulico del curso y para el diseño de procedimientos que eviten la generación de nuevos.

- La creación de un ámbito de gestión integral de residuos sólidos en la cuenca, evitando la disposición final en el curso y su entorno.

- La Identificación y ejecución de obras estratégicas.

2.2.2 Eje territorial:

Reconocer las lógicas del soporte natural en los procesos de urbanización y transformación territorial.

Propiciar la articulación de los Instrumentos de Ordenamiento Territorial de diferentes escalas, propiciando la incorporación en los mismos de los siguientes lineamientos:

- Calificar y promover la consolidación y desarrollo del conjunto de centralidades del entorno de la cuenca como estrategia para facilitar el acceso a servicios, equipamientos y recursos urbanos al conjunto de la población.

- Promover políticas urbano / habitacionales que consoliden un hábitat digno, atacando la precariedad e informalidad urbana con soluciones integradas a un territorio con servicios urbanos adecuados, espacios públicos calificados y equipamientos sociales accesibles.

- Consolidar y calificar las áreas urbanas a través de la dotación de infraestructuras y equipamientos.

- Implementar estrategias de construcción de espacio público como componente básico de la integración del territorio, poniendo énfasis en la recuperación de los espacios abiertos en torno a los cursos de agua como singularidad estratégica para integrar estos territorios dentro de un sistema de espacios públicos de la ciudad.

- Priorizar las actuaciones de relocalización de asentamientos ubicados en áreas de riesgo ambiental

- Promover tejidos residenciales heterogéneos generando estrategias diversificadas de acceso al suelo y a las soluciones habitacionales que favorezcan la integración socio territorial,

- Prever las infraestructuras y equipamientos necesarios para dar soporte a las actividades productivas y su correcta articulación con las áreas residenciales.

- Potenciar la conectividad del ámbito del Plan con la ciudad acondicionando y jerarquizando la vialidad existente y desarrollando nuevos vínculos, dando soporte al desarrollo del Sistema de Transporte Metropolitano que incorpore en forma multimodal, nuevas conexiones y recorridos que respondan a finalidades múltiples.

2.2.3 Eje Social:

Fortalecer las relaciones vecinales entre los barrios consolidados y los nuevos programas de vivienda (cooperativas, relocalizaciones, vivienda de interés social, etc.) articulando el trabajo de la IM (Equipos Sociales de los Municipios y Comunes) con las otras instituciones involucradas en estos procesos.

Consolidar la identidad barrial apoyando los procesos de concientización ciudadana (derechos y obligaciones para con la comunidad y el territorio) y creación de liderazgo vecinal comunitario.

Contribuir al fortalecimiento de programas de empleo dirigidos a los sectores de mayor vulnerabilidad (jóvenes, mujeres jefas de hogar, etc.), fomentando diversas formas organizativas del trabajo, vinculando al ámbito público y privado

Promover la mejora de las relaciones de género de la comunidad, incorporando esta perspectiva en los diferentes instrumentos de ordenamiento territorial

Mejorar la accesibilidad y la movilidad en el área y hacia el resto del territorio, incorporando en particular el transporte activo.

2.2.4 Eje Institucional:

Reconocer la cuenca como un ámbito de coordinación interinstitucional que articule distintas escalas, visiones sectoriales, niveles de gobierno (Nacional, Departamental y Municipal) y ámbitos e instrumentos de gestión específicos asumiendo el Plan como instrumento que guía el accionar en el territorio.

Diseñar un proceso de evaluación y seguimiento continuo de las transformaciones territoriales de la cuenca y su relación con los diversos instrumentos de planificación.

Propiciar y concretar procesos para efectivizar la participación ciudadana en la planificación, gestión y control.

2.3 Abordajes sectoriales estratégicos

Se identifican una serie de miradas sectoriales que por su relevancia adquieren un carácter estratégico y por lo tanto requieren un abordaje integral articulado dentro de los lineamientos del Plan. Implican la coordinación y compromiso de la actuación de la Intendencia, los Municipios, otras instituciones públicas y la sociedad civil involucrada.

La articulación de estas políticas, programas y acciones en las lógicas de planificación del ámbito del Plan asegurará el desarrollo temporal de la propuesta, evitando consolidar situaciones no deseadas que pongan en cuestión la recuperación de manera integral de la cuenca.

De esta manera se propician transformaciones en la dirección propuesta por el Plan, consolidando la generación de un imaginario posible que a su vez potencie y enriquezca el proceso de planificación.

Dentro de las miradas sectoriales se distinguen aquellas que refieren a la cuenca como unidad territorial de abordaje de aquellas cuyos abordajes responden a lógicas urbanas que cruzan el ámbito de la cuenca.

Entre las primeras encontramos las ambientales, tanto las que refieren a la gestión de los recursos hídricos como a la restauración ecológica. Entre las segundas encontramos las referentes al hábitat y a la movilidad/conectividad.

2.3.1 Gestión ambiental de la cuenca

La gestión ambiental de la cuenca es un proceso flexible, participativo e iterativo que integra los elementos del ciclo de aguas urbanas con el desarrollo urbano y el manejo ecosistémico para maximizar los beneficios económicos, sociales y medioambientales de manera equitativa.

Se recogen en esta instancia diversos documentos del sector saneamiento, particularmente aquellos elaborados en el marco del Plan Director de Saneamiento y Drenaje Urbano de Montevideo (PDSDUM), así como aquellos que sustentan el concepto de restauración ecológica. Se definen medidas con los objetivos principales de mitigar las inundaciones y mejorar la calidad de las aguas fluviales, asegurar la sustentabilidad ambiental de los procesos de transformación territorial y avanzar hacia la restauración ecológica del arroyo.

Independientemente de la identificación de acciones concretas, el objetivo del conjunto de las mismas es mantener y recuperar el área de pasaje del agua a lo largo de todo el Arroyo y cuenca en general y procurar un mantenimiento preventivo adecuado.

2.3.1.1 Restauración ecológica

La restauración ecológica se plantea como estrategia de abordaje de los aspectos ambientales, reconociéndola como “el proceso de ayudar con el restablecimiento de un ecosistema que se ha degradado, dañado o destruido. Es una actividad deliberada que inicia o acelera un camino ecológico – o trayectoria a través del tiempo – hacia un estado de referencia. La restauración ecológica tiene como meta un ecosistema que tiene capacidad de recuperación y que se sostiene por sí solo con respecto a la estructura, composición y función de las especies, y que, además, se integra en un paisaje más amplio y apoya los medios de vida sostenibles.” (Sociedad Internacional para la Restauración Ecológica –SER -2009).

La restauración de ecosistemas destruidos o degradados representa una oportunidad valiosa de recuperar y mejorar los beneficios para la salud y el bienestar humanos, donde se incluye la reducción del riesgo provocado por eventos extremos y la capacidad para gestionar la adaptación urbana al cambio climático a través de soluciones basadas en la naturaleza que eventualmente se integren a un sistema de infraestructuras verdes.

La estrategia de restauración identifica presiones y amenazas que sobre ellos se ejercen. La detención de la pérdida física de los ecosistemas de borde es una de las acciones prioritarias (en particular en el caso de los humedales), deteniendo los avances sobre la planicie de inundación. A partir de este control se podrán desarrollar las acciones de restauración de los ecosistemas.

Entre los principios de buenas prácticas para implementar un proceso de restauración ecológica la SER incluye:

- Incorporar una variante espacial biológica y ambiental en el diseño, permitiendo conexiones dentro de un paisaje más amplio.
- Enfatizar la reparación del proceso en vez del reemplazo estructural.
- Dejar suficiente tiempo para que se reanuden los procesos de autogeneración.
- Tratar las causas en vez de los síntomas de la degradación.
- Incluir protocolos de monitoreo para permitir un manejo adaptable.
- Desarrollar una estrategia de comunicación y capacitación dirigida a todos los actores, haciendo énfasis en potenciales beneficios de la restauración tanto ambientales, culturales e incluso económicos.
- Incorporar en la planificación, implementación y monitoreo del proceso de restauración a todos los involucrados, especialmente aquellos sectores de mayor vulnerabilidad asociados al uso de los recursos, otros grupos sociales y población local, la academia y a las instituciones.
- Incorporar la dimensión económica como componente del proceso de restauración

La restauración ecológica de la cuenca del Pantanoso refiere al proceso de restablecimiento de un ecosistema en el marco de un territorio fuertemente antropizado tensionado por dinámicas urbanas diversas.

Se plantea como metas mejorar la diversidad biológica de la cuenca, aumentar las poblaciones y la distribución de especies raras o amenazadas, mejorar la conectividad del paisaje, aumentar la disponibilidad de servicios ambientales, reconocer el arroyo y los tributarios como corredores biológicos y contribuir al mejoramiento del bienestar de sus habitantes, lo que contribuye a la mejora sustancial de las calidades urbanas.

El Plan de Manejo propuesto para desarrollar esta estrategia deberá identificar sectores según su comportamiento ecosistémico y sus servicios ambientales asociados (soporte -ciclo de nutrientes, permitir el desarrollo de especies, etc.-; regulación –control de inundaciones, control de temperatura, dilución de contaminantes-; culturales -paisaje, educativo, recreativo-), de forma de definir unidades de actuaciones específicas (humedal, monte ribereño, etc.).

La restauración ecológica de la cuenca exige una estrategia general que defina una jerarquización, priorización y concatenación de acciones en esta escala de forma de potenciarlas. Resulta relevante reforzar las estrategias de control de vertido de efluentes (domiciliarios e industriales), residuos sólidos (basura, escombros) y rellenos.

Plantea la oportunidad de desarrollar un trabajo de investigación interinstitucional (DINAMA-SNAP; UDELAR, entre otras) para el revelamiento de biodiversidad y la evaluación y mapeo de los servicios ecosistémicos así como la posibilidad de propiciar un plan de educación ambiental donde se promueva investigación participativa.

Particular relevancia presentan en este sentido los aspectos vinculados a la gestión de los humedales para los cuales se plantea la necesidad de una estratégica específica que inicie el proceso de recuperación ecológica y contribuya a detener el deterioro de los bañados, configurando el Arroyo Pantanoso como una unidad espacial y ambiental relevante y estratégica en la integración socio territorial.

Se deben reconocer estrategias específicas para los tres sectores de los humedales: Humedal al norte de Ruta 1, Humedal entre Ruta 1 y Ruta 5 y Humedal de la Desembocadura, articulada con la desarrollada en el Humedal de La Paloma.

Se debe avanzar en la definición de la línea base ambiental que permita caracterizar los servicios ambientales, así como la mejora de la información topográfica e hidrológica del arroyo.

Las intervenciones a incorporar al manejo de los humedales podrán integrar entre otros elementos: la eliminación de intervenciones de ingeniería dura, la recuperación de las planicies de inundación y la reversión de rellenos actuales, la generación de condiciones en el hábitat para el desarrollo de una mayor biodiversidad, el análisis de viabilidad de defensas laterales y la conformación de un sistema normativo y de control que asegure el cumplimiento de los objetivos.

El PDSUM plantea el desarrollo de acciones en este sentido.

2.3.1.2 Mejora de la calidad de las aguas

La apropiación de las márgenes del arroyo por parte de la población a través del disfrute recreativo y la preservación de la calidad de los ecosistemas ribereños solo es posible si se mejora la calidad de agua y se reduce el aporte de carga contaminante.

Para alcanzar este objetivo se definen lineamientos para la gestión:

A - Minimización del aporte de contaminantes de las aguas servidas que no cuentan con disposición final adecuada.

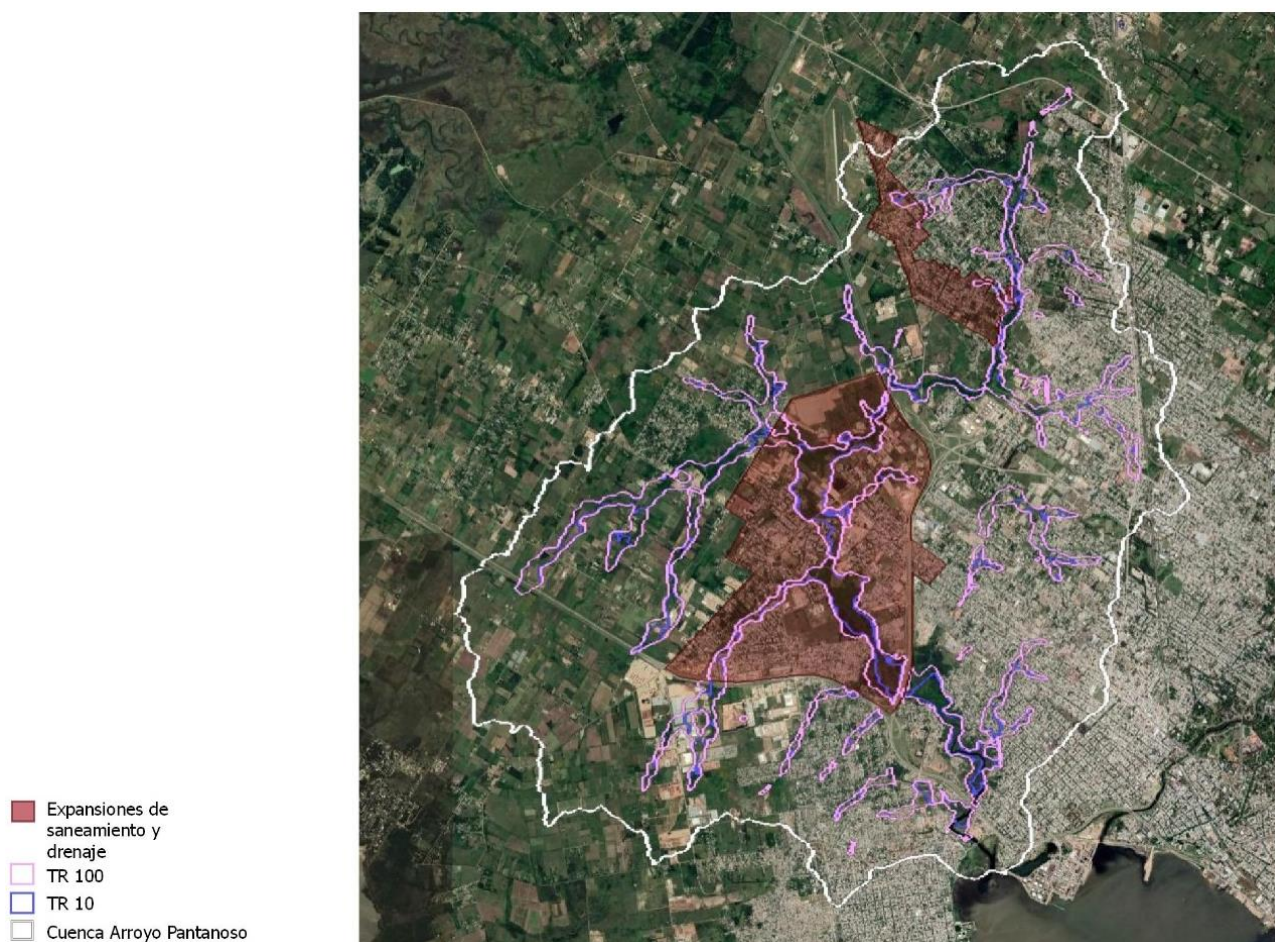
Estos aportes provienen de tres fuentes: directos al curso de agua, desde la superficie de la cuenca o por ineficiencias en el sistema existente.

Aportes directos al curso de agua: son aportes que se realizan directamente al curso de agua desde la fuente generadora. Para minimizar estos aportes se deben regularizar y/o relocalizar los asentamientos informales en las márgenes del arroyo, que actualmente descargan sus aguas servidas en el curso de agua y se debe asegurar una adecuada calidad de los efluentes industriales u otros emprendimientos con vertido directo.

En el caso de los aportes desde emprendimientos es necesario el cumplimiento de la normativa específica. No obstante esto, es necesario avanzar en la adaptación de las normas generales a las especificidades de la cuenca, como ser la presencia de humedales urbanos.

Aportes desde la cuenca, por afluentes, sub superficiales y escurrimiento superficial: Este aporte se da en particular debido a la falta de saneamiento por red y la inadecuada disposición final de los sistemas estancos. Existen en la cuenca múltiples viviendas sin saneamiento que vierten sus efluentes a pozos negros que filtran hacia las aguas subsuperficiales (napa) y eventualmente se desbordan durante las lluvias. Estas aguas se dirigen por gravedad hacia la zona más baja de la cuenca que naturalmente es el cauce del arroyo. La disminución de la carga contaminante se logra realizando las expansiones de saneamiento denominadas Colon Lezica, Los Bulevares, Barrio Sarandí, Paso de la Arena, Maracaná y Cerro Norte. Estas expansiones significan dar servicio a aproximadamente 35.000 personas y están planteadas en el PDSUM para los períodos 2025-2030 y 2030-2035.

Otra disminución de aportes contaminantes desde la cuenca se logra a través de aumentar la conectividad al saneamiento, a través de un programa de conexión domiciliaria efectiva en aquellas zonas con redes existentes.



Aportes debido al mal funcionamiento del sistema de saneamiento, particularmente de las estaciones de bombeo: Esto implica un vertido por los alivios de efluente de aguas servidas concentradas, implicando una alta carga de patógenos y materia orgánica, que puede ser crítica para el ecosistema del arroyo. Dada la importancia del ecosistema del arroyo, particularmente de los humedales del Pantanoso, es de importancia evitar al máximo los problemas en la red de saneamiento que puedan causar vertidos concentrados de aguas

servidas. Se propone entonces que se realice un programa de operación y mantenimiento del sistema de saneamiento específico, tal como hay en la cuenca del Arroyo Miguelete y en el Sistema Costero. Este programa debe hacer énfasis en eliminar desbordes en tiempo seco y minimizar la intrusión pluvial. El programa debe incluir aspectos de monitoreo de calidad de las aguas para generar una regulación efectiva y posibilitar una respuesta inmediata.

B Mejora de la capacidad de autodepuración del curso de agua y humedales

La autodepuración de las aguas es un conjunto de procesos físicos, químicos y biológicos, que tienen lugar en el curso del agua, de modo natural o propiciado antrópicamente, y que conllevan a una disminución del grado de contaminación.

Pueden destacarse los procesos de absorción o biodegradación por parte de microorganismos, hongos y macrófitas, reacciones químicas de oxidación, hidrólisis y degradación, y procesos físicos de dilución y adsorción superficiales, la asimilación por plantas acuáticas de algunos componentes en forma de nutrientes, así como mediante procesos fotoquímicos. La turbulencia del agua (zonas del curso en la cual su velocidad de pasaje es mayor) aumentan la capacidad de autodepuración del curso ya que propicia la capacidad de absorción de oxígeno. Mantener esta condición en el curso y eventualmente generarla artificialmente es una de las estrategias para la mejora de la calidad de las aguas. Otra estrategia fundamental es propiciar la presencia de vegetación en las riberas del arroyo.

Se plantea la realización de un programa integral de monitoreo y seguimiento que junto al registro de información genere una línea de base y una metodología para la actuación en función de la información generada para la mejora de la capacidad de autodepuración del curso de agua y humedales.

C - Minimización de presencia de residuos al curso de agua.

Se plantea la necesidad del abordaje integral de la problemática implementando acciones de gestión y control que contribuyan a minimizar el vertido de residuos y el análisis de estrategias de remediación de las situaciones críticas.

2.3.1.3 Acondicionamiento de márgenes

En todo curso de agua en zona urbana resulta de primordial importancia la definición estructural de los márgenes. Implica que la definición de los proyectos correspondientes y la ejecución de las obras cumplan con ciertos requisitos que el Plan desarrolla en el punto “3.3.4. Criterios de tratamiento de márgenes”.

2.3.1.4 Minimización de inundaciones

Se debe actuar para minimizar las inundaciones fluviales y de macro y microdrenaje en la cuenca.

A - Inundaciones fluviales

Se propone la realización de un paquete de actuaciones para minimizar las inundaciones en la margen derecha del Arroyo Pantanoso entre Av. Luis Batlle Berres y Anatole France. Esto implica la modificación de los puentes en Luis Batlle Berres, analizar la realización de un dique de protección contra inundaciones en la margen derecha del Arroyo entre Av. Luis Batlle Berres y Cno. Tómkinson y la limpieza del cauce y eliminación de rellenos desde Luis Batlle Berres hasta el inicio del bañado ubicado aproximadamente 600m aguas abajo.

B - Inundaciones de micro y macro drenaje en la cuenca

La expansión del sistema de saneamiento planteadas anteriormente y presentes en el PDSDUM tiene en cuenta la solución de micro y macrodrenaje en la zona. Para el macrodrenaje se plantean entubamientos y canales a cielo abierto siguiendo la línea de puntos bajos y para el microdrenaje se propone mantener la

infraestructura existente, cunetas o cordón cuneta, en función del perfil vial existente. En algunos casos se plantea realizar laminaciones en la cuenca.

Se propone incorporar a estas soluciones estrategias de adaptación, necesarias en contexto de incertidumbre, que reconozcan el ciclo hidrológico urbano e incorporen criterios de infraestructuras verde. El diseño del perfil de las calles, potenciando los cobeneficios de conectividad, drenaje y espacio público (plantado por el SEPS para la zona de Lezica), la incorporación de medidas de drenaje sostenible en el sistema de espacios públicos y el análisis de la incorporación de la impermeabilización del suelo a la normativa urbana son algunas medidas en este sentido.

C - Intervención en los rellenos que restringen el pasaje normal de las aguas

Los rellenos realizados en las márgenes del Pantanoso restringen el pasaje normal de las aguas durante eventos de lluvias extremos, provocando remansos e inundaciones en los predios que se encuentran aguas arriba de los mismos. De la observación del perfil longitudinal obtenido con la modelación se identificaron en el año 2015, tres rellenos que obstruyen el flujo y dónde es de prioridad inmediata restituir la topografía original del predio para permitir la normal circulación de las aguas (Padrones N38.937, N422496, N42.546 y N35.515). Se identifican otros cuatro rellenos donde el impacto en el flujo es tal que son también de prioridad para ser retirados y se marcan en la siguiente figura.

Se deben retirar los rellenos y recuperar la topografía natural.

La dinámica de los procesos de relleno de la planicie así como la incorporación de otros objetivos ambientales (más allá de la conducción hidráulica) como la recuperación de los humedales podrá generar la necesidad de implementar nuevas remociones. Este aspecto debe ser incorporado a las estrategias del Plan de Manejo.

Se mapean los rellenos realizados y los considerados prioritarios de ser revertidos dado los remansos que ocasionan. Dentro de los prioritarios se reconocen aquellos cuyos niveles deben ser restituidos de forma inmediata.



D - Sección bajo puentes

La mayoría de los puentes que cruzan el Pantanoso tienen la sección de pasaje reducida por sedimentos o basura. Se propone la recuperación de algunos de los puentes mediante el retiro del material depositado.

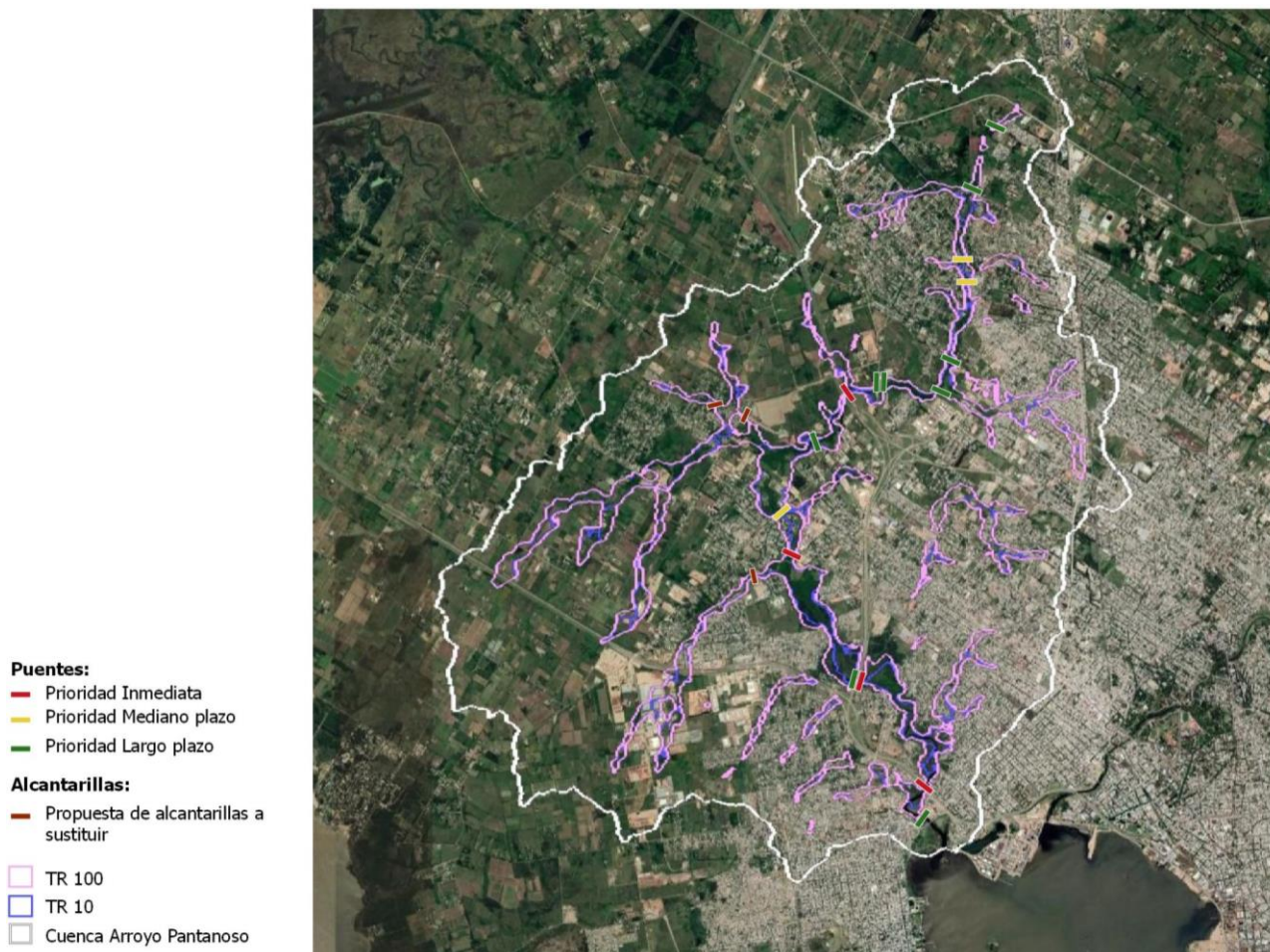
Se determinó la prioridad de actuación teniendo en cuenta la pérdida de carga que impone cada puente, que se calculó para el estado actual del cauce (márgenes con vegetación y suciedad) y para el estado de cauce limpio. Se tuvo en cuenta el impacto que ocasiona el remanso aguas arriba, dependiendo de la existencia de viviendas u otra infraestructura en los márgenes. Para establecer las prioridades de actuación se consideraron también los antecedentes de denuncias realizadas por los vecinos. Se destaca que más allá de las prioridades de limpieza identificadas observando el efecto de los puentes existentes debe considerarse en detalle su posible modificación y el impacto de cada nuevo puente a proyectar sobre el Arroyo. Los criterios de diseño deberán acordarse en conjunto con el Servicio de Estudios y Proyectos Viales.

E - Sustitución de alcantarillas

El pasaje de flujo en algunos cursos de agua afluentes al Pantanoso se encuentra restringido por alcantarillas de dimensiones insuficientes. Se recomienda sustituir tres alcantarillas existentes.

- Alcantarilla por Ideario Artiguista, de 10m de largo sección de 2.5m de base por 1.5 de altura.
- Alcantarilla por Camino de las Higuieritas, de 15m de largo sección de 2,5m de base por 1,8 de altura.

- Alcantarilla por Camino Manuel Artigas, de 15m de largo sección de 3,5m de base por 1,9 de altura. Esta alcantarilla se ubicará en la zona de inundación del Pantanoso para TR100, se recomienda que la cota superior de la losa se encuentre por encima de 7,8m respecto al 0 Wharton para que no se inunde durante las crecidas del Arroyo.



F - Recuperación y mantenimiento preventivo

Para evaluar los efectos del mantenimiento sobre los niveles de inundación se realizan modelaciones que, a través de variar la rugosidad del cauce y planicie de inundación, representan diferentes estados de mantenimiento.

La vegetación invasiva de las márgenes hace que los residuos y la propia vegetación, transportados durante las crecientes extraordinarias, se acumulen y obstruyan la sección de pasaje.

Los trabajos ejecutados por el Servicio de Operación y Mantenimiento de Saneamiento requieren un mantenimiento preventivo que permita mantener la capacidad de transporte recuperada sin poner en cuestión los servicios ecosistémicos del arroyo.

Esto refuerza la necesidad de definir acciones de restitución de las secciones y planicies y asegurar la periodicidad del mantenimiento preventivo, de lo contrario rápidamente se pierde el trabajo realizado.

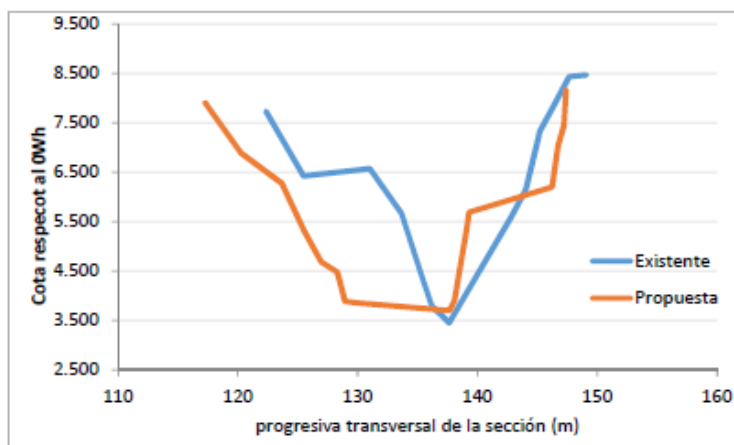
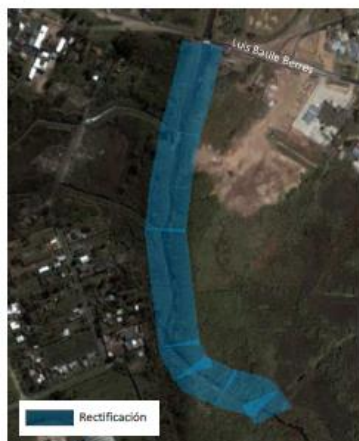
Se identifica que los tramos que deben recuperarse de forma urgente son: Desde Luis Batlle Berres a Ruta 5 Sur; Desde Ruta 5 Sur hasta Carlos María Ramírez.

Deberá incorporarse al Plan de Manejo la estrategia de gestión del depósito del material retirado tanto del mantenimiento preventivo con de las eventuales reversiones de rellenos

G - Limpieza y rectificación de la sección transversal

Para posibilitar el mejor escurrimiento de las aguas y minimizar inundaciones se propone el ensanchamiento de la sección del cauce en el tramo aguas abajo de Luis Batlle Berres.

A medida que el cauce se aleja del puente sobre Luis Batlle Berres la sección del Arroyo se restringe, dificultando el pasaje de las aguas. Se propone ensanchar la sección existente desde el puente Luis Batlle Berres a lo largo de 750m hasta llegar al bañado.



H - Laminaciones

En función de las zonas de inundación identificadas a partir del modelo se define la necesidad de reservar espacio para laminación de caudales. Las laminaciones son espacios públicos que en tiempo seco tienen uso como plazas, canchas o parques y durante eventos de lluvia se inundan parcial o totalmente. El objetivo principal de estas estructuras es bajar el caudal pico que se transporta hacia las subcuencas que se encuentran aguas abajo. Este efecto disminuye inundaciones aguas abajo, y permite que las estructuras de transporte de aguas pluviales resulten de menores dimensiones, con el beneficio económico que esto conlleva. Se destaca como cobeneficio de estas acciones que, al minimizar el espacio necesario para las canalizaciones, en zonas ocupadas irregularmente, se requieren menos realojos.

La programación de estos espacios debe realizarse integralmente y considerando las definiciones del Plan, en conjunto con Espacios Públicos, Municipios y Centros Comunes Zonales.

I - Medidas no estructurales

Es necesario asegurar la preservación de las áreas necesarias para el natural escurrimiento de las aguas durante eventos extremos de lluvias y aquellas previstas para la realización de obras hidráulicas. La definición del ámbito de la “cuña verde” reconoce estos aspectos como determinantes claves, recurriendo a diferentes instrumentos jurídicos (afectaciones, retiros, suelo rural natural, servidumbres) como se menciona en el capítulo correspondiente.

-Control de la impermeabilización –

Es necesario asegurar que la impermeabilización del suelo no ponga en cuestión la capacidad de las infraestructuras de transporte de aguas pluviales para evacuar el incremento de caudales respecto al estado natural del suelo.

Para el suelo rural el Plan Montevideo establece el Factor de Impermeabilización del Suelo según las áreas diferenciadas definidas. Para Suelo Rural con atributo de potencialmente transformable y Suelo Suburbano No Habitacional en tanto no se desarrollen los instrumentos de transformación del suelo y la normativa específica para suelo suburbano respectivamente rige lo establecido para Suelo Rural de Uso Mixto según lo establecen las Directrices Departamentales.

Esto implica que hasta tanto no se proyecten y construyan las redes fundamentales de pluviales no podrá intensificarse la impermeabilización del suelo más allá de lo que la norma establezca o laminando individualmente el exceso del escurrimiento que se autorice según los procedimientos establecidos.

Los nuevos desarrollos urbanos previstos en el ámbito del Plan pueden constituirse en una oportunidad para indagar en las potencialidades de la incorporación de criterios similares al suelo categorizado como urbano.

-Grandes emprendimientos

Para predios de gran tamaño y para grandes emprendimientos es necesario definir normativa específica tendiente a mitigar los impactos de la implantación en lo que hace a los aspectos hidrológicos e hidrodinámicos.

-Áreas formales con riesgo de inundación.

En las viviendas existentes en zona inundable que el Plan plantea mantener, se promoverán acciones de disminución de la vulnerabilidad y aumento de la resiliencia contra las inundaciones, acciones que disminuyen el impacto de las inundaciones en los domicilios considerando los períodos de recurrencia de la inundación y las características del stock edilicio involucrado. Entre otras medidas se podrá establecer la prohibición de construcciones bajo el nivel de pavimento, requisitos especiales para las instalaciones eléctricas y sanitarias, control de los movimientos de terrenos y realización de terraplenes, etc.

Este aspecto se profundiza en el capítulo correspondiente a manejo integrado de áreas inundables (3.12)

2.3.1.5 Apropiación social

Es necesario el involucramiento de la población local para la sostenibilidad de las propuestas en general y las referidas a lo hidrológico e hidrodinámico en particular.

Para la sustentabilidad de las propuestas a mediano y largo plazo es imprescindible que la población las incorpore, comprenda la función que cumplen y la necesidad de realización de las diferentes acciones, las aprecie y realice de ellas un uso adecuado.

En este sentido, definir una estrategia de comunicación, sensibilización, monitoreo ciudadano y educación ambiental, incorporada en la integralidad del Plan Pantanoso, será clave para alcanzar este objetivo, ampliando la mirada más allá de las posibles obras concretas.

Algunos de los problemas específicos analizados, tales como la obstrucción de puentes y restricción del cauce principal, son causados por la acumulación de residuos en el cauce y la realización de rellenos de residuos y escombros con la consiguiente restricción al pasaje de las aguas. Para la reversión de estos aspectos, más allá de los controles necesarios, es necesario el control social a partir de la apropiación de la propuesta por la población local

2.3.2 Movilidad y conectividad.

Desde un punto de vista urbano, el territorio de la Cuenca del arroyo Pantanoso, se encuentra fragmentado por el corte producido por el arroyo y sus principales tributarios, como elementos naturales, y las rutas nacionales de acceso a la ciudad, como elementos antrópicos. Estas fracturas afectan la conectividad entre

áreas aledañas, fundamentalmente este-oeste, intensificando los procesos de segregación social y fragmentación territorial. Superar estas fracturas representa un desafío de primer orden.

La movilidad y conectividad, y las infraestructuras que las soportan, juegan un papel fundamental en la integración de este ámbito, internamente y con el resto de la ciudad.

Para favorecer la integración con la ciudad se plantea un doble abordaje. Por un lado, una estructuración basada en la creación de infraestructura vial a lo largo del arroyo que asegure la conectividad continua desde las nacientes a la desembocadura y por el otro, el fortalecimiento de la infraestructura vial existente de conexión con el resto de la ciudad.

La vialidad a lo largo del arroyo implica aperturas que generen una continuidad vial que permita construir un frente urbano vinculando áreas aledañas que hoy se encuentran desconectadas. Este aspecto se desarrolla en la escala del Ámbito del Plan.

El fortalecimiento de la vialidad de conexión implica el acondicionamiento de las principales avenidas, caminos y calles que vinculan con otras áreas y centralidades de la ciudad. El acondicionamiento de estas vías debe integrar las diferentes modalidades de transporte previstas incluyendo en todos los casos el tránsito seguro de peatones. Su abordaje debe asumirlos como estructuradores de la ciudad trascendiendo las áreas urbanas entorno al arroyo. Se plantean lineamientos para intervenciones en las siguientes vías transversales:

-**Cno. Carmelo Colman– Cno. Carlos A. López:** Fortaleciendo el vínculo entre el entorno del arroyo Pantanoso en la cuenca alta y áreas previstas para usos no habitacionales (APT 32) con potencial de generar fuentes laborales, a la vez que con la zona de Casavalle, en concordancia con lo establecido en el Plan Parcial Casavalle.

-**Av. Lezica – Lanus:** Fortaleciendo el vínculo entre la centralidad de Colón y la Av. Garzón, con la centralidad de Lezica y el arroyo.

- **Br. Aparicio Saravia:** Jerarquizando esta vialidad que atraviesa la ciudad de este a oeste en particular su remate en el ámbito del Plan, en el Monte de la Francesa.

- **Br. José Batlle y Ordóñez–Cno. Luis Eduardo Pérez:** Vinculando toda la zona de la Tablada y el Parque Agroalimentario con uno de los estructuradores transversales más relevantes de la ciudad.

- **Av. Millán:** potenciando el vínculo del ámbito del Plan y su entorno con las áreas intermedias y centrales de la ciudad.

- **Paso de la Arena- Llupe – Santa Lucía – Av. Agraciada:** Potenciando el vínculo del Paso de la Arena y su entorno con las áreas intermedias y centrales de la ciudad. Incluye la extensión de Llupe (prevista en el PDUAM) hasta Cno. Las Higuieritas lo que aparte de dar solución a la interferencia del transporte pesado con la centralidad mencionada, permite una conexión directa al parque agroalimentario desde amplias zonas de la ciudad.

- **Av. Luis Batlle Berres:** Fortaleciendo su capacidad de vincular el entorno del arroyo Pantanoso en Paso de la Arena y Pueblo Victoria – La Teja, tanto con áreas intermedias de la ciudad, como con áreas rurales y Santiago Vázquez.

- **Cno. Cibils:** Fortaleciendo el vínculo entre el Cerro y el Paso de la Arena y de estos con las rutas nacionales.

- **Santín Carlos Rossi:** Fortaleciendo el vínculo entre el Cerro y La Boyada y de estos con las rutas nacionales.-

- **Carlos María Ramírez:** Jerarquizando el acceso al Cerro y fortaleciendo el vínculo entre este y las áreas intermedia y centrales de la ciudad, en particular entre las centralidades del Cerro y La Teja.

En la escala macro se definen los criterios generales para el transporte de cargas. Se reafirma el criterio de conectividad puntual de las áreas previstas para usos no habitacionales con los estructuradores y rutas nacionales y la minimización de las interferencias con las áreas residenciales y las centralidades. A estos efectos se plantea el desarrollo de la infraestructura necesaria:

- **PTI:** Acondicionando conexión por Santín Carlos Rossi a Ruta Nacional de Acceso

- **Noreste Tókinson:** Eliminando progresivamente el tránsito de camiones por Cno. Tókinson y generando la infraestructura que canalice los recorridos hacia vías paralelas al noroeste según los avances realizados por el grupo de trabajo intersectorial creado a estos efectos y la conexión prevista entre la Tablada y Punta de Sayago en las Directrices Departamentales

- **Parque Agroalimentario:** Realización de la conexión prevista a Ruta Nacional nº 5 por Cno. Luis Eduardo Pérez con cruce a desnivel.

- **Sur del Parque agroalimentario:** Realización de la infraestructura que permita conectar el sector a Cno. Las Higueritas y Cno. Luis Eduardo Pérez para conectar con las rutas nacionales sin interferir con la centralidad del Paso de la Arena y las áreas residenciales de su entorno. Implica, aparte de desarrollar la infraestructura interna del sector, continuar la calle Lluques hasta Cno. Las Higueritas y Cno. El Fortín hasta Cno. Luis Eduardo Pérez, lo cual supone la construcción de dos nuevos puentes.

- **La Tablada:** desarrollando la infraestructura para conectar el sector a la Ruta Nacional nº 5 por Lecocq y Cno. Luis Eduardo Pérez. En este último mediante el paso a desnivel previsto.

- **Entorno la Carbonera:** En estas áreas que se prevé se desarrollen como suelo urbano Mixto, se reconoce la localización de usos industriales y lógicos sobre Ruta Nacional nº102 e Hilario Cabrera. Se plantea la conexión de estos sectores a la Ruta Nacional nº 102 a través de la Av. César Mayo Gutiérrez. Implica un acondicionamiento vial que permita articular el tránsito pesado dentro de áreas con usos residenciales.

Se entiende relevante actuar en el **sistema de transporte**, asumiendo una “movilidad sostenible” que fortalezca el transporte público y el transporte activo. Esto implica la complementación de los recorridos radiales del transporte público, con circuitos y recorridos transversales, locales e inter-zonales, articulados con recorridos a pie y en bicicleta que requieren su puesta en valor mediante el acondicionamiento de la vialidad y los espacios públicos, considerando la presencia de los cursos de agua como un potencial en estos aspectos.

La intervención en las **infraestructuras viales** es fundamental para la estructuración y mejora de las calidades urbanas de la Cuenca del arroyo Pantanoso mediante:

- el completamiento de la trama vial.
- el desarrollo de acondicionamiento vial diferencial según el rol de las principales vías de la cuenca.
- la Incorporación en el diseño de los perfiles la accesibilidad, los sistemas de drenajes, el equipamiento (arbolado, iluminación, mobiliario) y pavimentos adecuados.
- la consideración como infraestructura determinante en la regularización de asentamientos irregulares.

Los puntos de cruce de la trama vial con las rutas nacionales y los cursos de agua constituyen singularidades urbanas relevantes para la integración urbana. Deben entenderse como vínculos urbanos que permitan, no

solo la conectividad vial vehicular, sino también un vínculo espacial más franco entre áreas que hoy no se reconocen integradas, favoreciendo el tránsito seguro, en recorridos atractivos, de peatones y ciclistas.

Asimismo los puentes sobre los cursos de agua deben permitir la continuidad espacial y los recorridos a lo largo de los cursos en aquellos tramos acondicionados para el acceso público.

Deben analizarse las implicancias de los cruces de la estructura vial con los cursos de agua en el funcionamiento ambiental e hidráulico de estos ya que operan como cortes en su continuidad como corredor biológico y/o estrangulamientos que generan retenciones de agua ante la ocurrencia de crecidas. De igual forma debe relevarse el estado de los puentes ya que se han detectado posibles descalces y desplazamientos de la estructura de soporte de alguno de ellos.

La **infraestructura de conectividad** es clave para que los cursos de agua operen como elementos integradores de las áreas que atraviesan:

- Estructurando los nuevos frentes urbanos
- Como infraestructura relevante en la estructuración y acondicionamiento de las áreas públicas: sendas peatonales, bisisendas, ciclovías.
- Mejorando sustancialmente la conectividad a lo largo de los cursos.
- Mejorando sustancialmente la conectividad transversal.

En particular, la conectividad “paralela” al curso principal debe ajustarse a las particularidades definidas para cada tramo, siendo determinante en la conformación de los nuevos frentes urbanos de la Cuña Verde, articulando la trama urbana con las áreas públicas en las márgenes.

2.3.3 Hábitat

La mejora profunda del hábitat del Ámbito del Plan y un entorno amplio del oeste montevideano requiere un abordaje integrado de las diferentes políticas públicas con incidencia directa en la conformación del territorio. Un enfoque urbano habitacional que asuma la necesidad de construir ciudad en aquellas áreas que presentan carencias en los atributos urbanos básicos, integrando la vivienda en un entorno ambientalmente sano, integrado con la ciudad, con acceso a infraestructuras y servicios básicos, espacios públicos acondicionados y atractivos y equipamientos sociales que den soporte a servicios diversos de carácter educativo, asistencial, cultural, administrativo, comercial, deportivo, entre otros.

Los abordajes sectoriales estratégicos desarrollados anteriormente refieren a aspectos que son requisitos básicos para la mejora del hábitat del oeste montevideano:

- La mejora de las calidades ambientales fundamentalmente en lo que refiere a restaurar las calidades y servicios ambientales de los cursos de agua.
- El acceso a infraestructuras y servicios básicos de saneamiento y drenaje con un abordaje desde la gestión de los recursos hídricos
- La mejora de la movilidad y conectividad interna y con la ciudad relevante en la inclusión social y en la estructuración y ocupación del territorio

Las calidades del hábitat se definen y condicionan, según las DDOTDS por la Habitación en un sentido amplio, como sistema compuesto por residencia, espacios públicos, centralidades y equipamientos colectivos

2.3.3.1 Residencia

Las estrategias informales de acceso al suelo (individuales y colectivas) han sido determinantes en la conformación de estos territorios poniendo en cuestión las calidades del hábitat. Esto plantea algunos desafíos para las políticas públicas habitacionales como la reversión de situaciones irregulares críticas y aquellas que contradicen los lineamientos del Plan, el control de nuevas ocupaciones sobre la planicie de

inundación y la generación de oferta de suelo urbano, promoviendo la conformación de tejidos residenciales socialmente heterogéneos, desalentando localizaciones socialmente segregadas. El inicio del Plan Sectorial de Suelo Urbano para Vivienda de Montevideo (SUVI) es una oportunidad de desarrollar y profundizar estos aspectos.

Se plantea el mantenimiento de las densidades previstas en los instrumentos vigentes para el tejido residencial (áreas diferenciadas en suelo urbano). Sin embargo en este ámbito se detectan una serie de vacíos urbanos que deben ser abordados integralmente, como áreas donde poder optimizar y programar la ocupación, propiciando modalidades de ocupación diferentes que puedan implicar densidades mayores.

De esta manera se programa la ocupación de vacíos que hoy significan una fractura en el tejido urbano, consolidando y calificando las áreas periféricas (en concordancia con los lineamientos de las DDOTDS) asegurando suelo urbano necesario para dar respuesta a la localización de nueva vivienda asociada a transformaciones previstas que exigen realojos.

A - Reversión de las ocupaciones residenciales irregulares en las márgenes de los cursos de agua

El proyecto territorial del Plan plantea la necesidad de relocalizar a las familias ocupantes de predios dentro de la “Cuña Verde” y las márgenes de los cursos de agua. Esta intervención, concentrada en tiempo y espacio, no presenta antecedentes en el país por su magnitud y plantea los siguientes desafíos:

- contar con los recursos humanos y económicos para las operaciones integrales de relocalización que incluye el trabajo de acompañamiento a las familias, las nuevas soluciones habitacionales y la planificación de servicios e infraestructuras entre otros aspectos.
- contar con los terrenos necesarios y adecuados (con infraestructuras, servicios y equipamientos) para llevar a cabo las operaciones de urbanización.
- el acondicionamiento de las áreas liberadas de ocupaciones de acuerdo a los lineamientos del Plan.

Los asentamientos irregulares ocupan por lo general predios privados (con o sin permiso del propietario) o predios públicos pertenecientes a diversos organismos nacionales o departamentales. Por lo general se trata de hogares con altos niveles de vulnerabilidad socio habitacional, para lo cual habrá que definir alternativas y herramientas de acceso al suelo y a la vivienda a partir de variadas opciones en función de las características de los hogares, priorizando aquellas soluciones que generen mejores condiciones de integración socio territorial para las familias involucradas.

Como orientaciones en este sentido el Plan, reconociendo que es una problemática que lo trasciende y amerita la integración de los tres niveles de gobierno, plantea:

- la identificación de **sectores de suelo urbano vacante** en el ámbito del Plan, que cuentan con un amanzanado de grandes dimensiones, con lotes de baja densidad de ocupación y predios mayores insertos en la trama urbana, que por sus dimensiones es posible fraccionar, generando una oferta de suelo residencial que permita atender tanto a las familias a realojar como a la potencial demanda del mercado. Estas áreas, cuentan con infraestructura subutilizada, y tienen un potencial de completar la trama generando una oferta de suelo residencial, sin extender la mancha urbana.
- la **densificación de las centralidades** locales que permitan acceder a suelo urbano y localizar nuevas viviendas en áreas con capacidades instaladas en lo que refiere a infraestructuras, servicios públicos y equipamientos colectivos.

B - Nuevo suelo urbano

En el ámbito de la cuenca del arroyo Pantanoso se localizan suelos designados con el atributo de Potencialmente Transformable (APT) a Suelo Urbano Consolidado (APT 6, 7, 8, 25 y 26) que son una

oportunidad para la incorporación de las diferentes políticas públicas de acceso al suelo y la vivienda (cooperativas, relocalizaciones, etc.) y atender la demanda de suelo para la construcción de vivienda individual, desalentando la ocupación informal de terrenos particularmente de las márgenes de los cursos de agua.

Implica desarrollar mecanismos de gestión que permitan atraer hacia opciones formales de acceso a la vivienda, individuales o colectivas, a los sectores inmersos en lógicas de ocupación informal. El desarrollo de estos ámbitos debe generar una oferta de suelo urbanizado atractiva tanto para la población del entorno como para la proveniente de otros ámbitos a partir de los desarrollos productivos del área. En este sentido se propenderá a la articulación de soluciones habitacionales diversas.

En aquellos sectores con APT localizados contra el arroyo, su urbanización es una oportunidad de materializar la cuña verde generando una nueva relación de la ciudad con el arroyo, según los lineamientos del Plan.

C - Prevención de nuevas ocupaciones en la “cuña verde”

La problemática de las ocupaciones en las márgenes de los arroyos es compleja y de origen multicausal, por lo cual su prevención requiere de un abordaje integral, interdisciplinario e interinstitucional.

La metodología de trabajar por tramos, tanto para la elaboración del Plan como para su implementación, permite pensar en estrategias de desarrollo barrial con fuerte incidencia del gobierno local. La tarea de policía territorial como mecanismo de prevención de ocupaciones, con un rol protagónico de los Municipios y de la población local, requiere de un fuerte trabajo social de concientización y resignificación de la “cuña” para que deje de ser el “fondo” y se constituya como un nuevo “frente” urbano.

Las transformaciones previstas requieren una intervención decidida de construcción del espacio público como ámbito de la interacción social y determinante en las calidades del hábitat. La nueva relación de la ciudad con el arroyo prevé la generación de importantes activos de espacio público que mejoran las calidades ambientales del entorno al tiempo que se integran en la oferta de espacios públicos de la ciudad constituyéndose, por su singularidad, en referencias urbanas que fortalecen las acciones tendientes a favorecer la integración socioterritorial.

2.3.3.2 Centralidades:

Se promueve consolidar y desarrollar las centralidades entorno al arroyo Pantanoso, así como jerarquizar los circuitos viales que vinculan el Ámbito de Plan con las mismas, como forma de mejorar las condiciones de acceso de la población a servicios, equipamientos y recursos urbanos. Al mismo tiempo, se plantea desarrollar estrategias de densificación en áreas subutilizadas potenciando las capacidades instaladas en las centralidades para dar respuestas a los requerimientos de nueva vivienda asociados a las transformaciones previstas.

2.3.3.3 Equipamientos colectivos:

Como conjunto de espacios y edificios que dan soporte a servicios para satisfacer las necesidades de la población los equipamientos colectivos se consideran estratégicos para desencadenar procesos de transformación urbana que redunden en una mejora sustancial del hábitat. Se entiende que su potencial es mayor en la medida que se proyecten, no como respuesta a un programa concreto sino como soporte con capacidades físicas (espaciales, estructurales, formales, de acondicionamiento) que permiten dar cabida a programas diversos de forma sincrónica o diacrónica. En este sentido se destaca su capacidad de constituirse en referencia material de la intervención coordinada de las políticas públicas en el territorio. Asimismo, se considera relevante la localización de equipamientos colectivos que por sus calidades edilicias y singularidades programáticas operen como referencia urbana de la ciudad. Son componentes relevantes para consolidar centralidades y desencadenar el desarrollo de nuevas.

3 ESCALA DEL ÁMBITO DEL PLAN

En el Ámbito del Plan, el soporte natural adquiere un rol determinante en la estructuración del territorio y por lo tanto es donde se presentan los principales conflictos y potencialidades de la relación ciudad-agua. En esta escala, el Plan integra en su proyecto de territorio las condiciones naturales del mismo, potenciándolo como proyecto estratégico para la transformación del territorio departamental.

Asimismo, en esta escala se desarrollan las determinaciones urbanas y las intervenciones concretas de estructuración del territorio. Su delimitación (punto 1.1), abarca piezas territoriales homogéneas de diferente amplitud, que permiten articular el Plan con otros instrumentos de ordenación e integrar las intervenciones con la trama urbana del entorno y la ciudad.

La Cuña Verde, incluida dentro del ámbito del Plan, se corresponde con las áreas junto al cauce que se prevé que cumplan funciones públicas relevantes (ambientales, hidráulicas, de acceso y disfrute público, etc.). Sus límites reconocen las curvas de retorno de inundación (TR10 y TR100), la ciudad construida, la división predial, las afectaciones vigentes y la propuesta de transformación entre otros aspectos. Se incluyen los tramos de los tributarios considerados relevantes.

La Cuña Verde reconoce el soporte natural del territorio como vertebrador de las diferentes tensiones territoriales. En este sentido las Directrices Departamentales la conceptualizan como territorio estratégico en el entendido que son “territorios con potencialidad para integrar espacialmente las diversas áreas que atraviesan y generar espacios públicos lineales, transversales, conectivos”. Se constituye en un ámbito de particular relevancia para la construcción de un “imaginario” de transformación que articule y potencie las diversas acciones sobre el territorio y revierta el actual proceso de deterioro socio ambiental de la Cuenca.

3.1 Objetivo:

Consolidar la cuña verde, recuperando y protegiendo sus servicios ambientales, como unidad espacial y ambiental relevante y estratégica en la integración socio- territorial y la calificación de las áreas que atraviesa y como ámbito catalizador de la coordinación de la actuación de los organismos públicos.

3.2 Lineamientos

3.2.1 Eje ambiental:

- Optimizar el control, monitoreo y fiscalización de los principales aspectos ambientales, entre otros de:
 - los rellenos en la planicie y el curso, identificando las situaciones críticas y propiciando su eliminación.
 - las áreas con suelos contaminados, propiciando la recuperación de las mismas.
 - la eliminación de los efluentes vertidos a cursos de agua.
 - vertidos de residuos sólidos de residuos sólidos a los cursos de agua,
- Restaurar ambientalmente áreas relevantes por sus servicios ambientales, recuperando y protegiendo la diversidad de flora y fauna
- Identificar y ejecutar obras estratégicas de remediación.

3.2.2 Eje territorial

- Regular el proceso urbanizador definiendo áreas de exclusión, áreas de protección ambiental y áreas de uso público, acondicionando las mismas de forma acorde a los fines previstos.
- Definir los frentes urbanos sobre la Cuña Verde, de forma que se favorezca el control social sobre la misma, su accesibilidad, su puesta en valor, su posibilidad de recorrerla y disfrutarla.
- Estructurar los tejidos urbanos y rurales del Ámbito del Plan potenciando su articulación con la Cuña Verde.

- Generar dispositivos de calidad, a partir de equipamientos capaces de dar soporte a actividades diversas, que operen como materialización de la articulación de las políticas públicas en el territorio y promuevan transformaciones urbanas en su entorno.
- Potenciar las articulaciones entre la Cuña Verde y las centralidades cercanas
- Programar la urbanización de vacíos urbanos, permitiendo la continuidad entre tejidos urbanos que hoy se encuentran fragmentados.
- Integrar las actuaciones sectoriales en una respuesta integral.

3.2.3 Eje social

- Calificar las áreas para el uso público (plazas, parques y recorridos naturales), asegurando su disfrute por distintos grupos en los distintos tiempos y estaciones reconociendo el espacio público como condensador social, lugar de encuentro con pares y con la naturaleza, incentivando el cuidado y preservación de las áreas naturales, a través del diseño de áreas socioeducativas.
- Mejorar la calidad de vida de la población facilitando su acceso a los recursos de la ciudad, a partir de obras de infraestructura, la creación y acondicionamiento de espacios públicos, la implantación de equipamientos colectivos y la extensión y mejora de servicios.

3.2.4 Eje institucional

- Promover arreglos institucionales que permitan y alienten la planificación y gestión coordinada entre los niveles de gobierno Nacional, Departamental y Municipal asumiendo el Plan Parcial como instrumento síntesis que guía el accionar de los organismos públicos en el territorio, y la actuación de los particulares.
- Diseñar un proceso de evaluación y seguimiento continuo de las transformaciones territoriales del ámbito del plan y en particular la evaluación y seguimiento del propio plan.
- Desarrollar una gestión interinstitucional de la cuña verde, en particular de las áreas de restauración ambiental y las dotaciones de espacios públicos, que permita incorporarle contenidos programáticos diversos y promover su apropiación colectiva

3.3 Proyecto de Cuña verde

Se aborda la Cuña Verde como objeto de proyecto, propiciando la construcción de un imaginario que la reconozca y recomponga desde las nacientes hasta la desembocadura más allá de las particularidades de cada tramo.

Para su abordaje se asumen los siguientes **criterios de actuación**:

Abordaje integral y por tramos - La conformación y consolidación de la Cuña Verde como pieza territorial, implica materializarla como un componente estructurante del territorio y el paisaje montevideano, con una espacialidad continua, reconocible y recorrible, que permita calificar en forma diferencial las unidades espaciales que la componen, las cuales se definen como tramos.

Mantenimiento de la mayor naturalidad posible del arroyo y su planicie: Las intervenciones de recuperación ambiental y de transformación territorial deben integrar las lógicas del curso de agua, minimizando la afectación de sus dinámicas, manteniéndolo a cielo abierto, evitando modificar su recorrido, preservando las planicies de inundación y sus potencialidades ecosistémicas.

Gestión pública: La actuación en la Cuña Verde requiere de un fuerte compromiso de gestión pública desde diferentes ámbitos institucionales, ya que implica el deslinde y acondicionamiento de áreas necesarias para el cumplimiento de diferentes funciones públicas: protección y recuperación ambiental, exclusión del proceso de urbanización; puesta en valor de sus cualidades paisajísticas, preservación de las áreas de

inundación, preservación de los servicios ambientales, accesibilidad para tareas de mantenimiento; uso y disfrute público.

La Cuña Verde se conforma con los siguientes **elementos**:

- el **cauce** principal del arroyo Pantanoso, y sus principales tributarios.
- la **faja “verde - natural”** que lo acompaña, donde se reconocen diferentes escenarios con sus cualidades paisajísticas, servicios ambientales y niveles de antropización particulares que presenta distintos anchos y situaciones espaciales.
- Los **frentes urbanos y rurales** que caracterizan la relación del territorio antropizado con el arroyo a través de tejidos residenciales formales con diferente grado de consolidación, tejidos residenciales informales, infraestructuras de vialidad, áreas productivas rurales e industriales, etc.

Se reconocen para la **definición del proyecto integral** de la Cuña Verde los siguientes aspectos:

- Las **potencialidades paisajísticas** y la **disponibilidad de “áreas verdes - naturales”** que le otorgan la posibilidad de generar espacios públicos calificados que mejoran las calidades ambientales del entorno y alientan la integración social, así como áreas de amortiguación con los tejidos urbanos y rurales contiguos.
- El **carácter lineal y continuo** del cauce y las áreas “verdes-naturales” que lo acompañan y le confieren el potencial de constituirse en un corredor ambiental integrador de las diversas áreas que atraviesa.
- La **presencia de suelos y emprendimientos públicos** que amplían las posibilidades de gestión y materialización del proyecto territorial en esta escala. Se destaca la presencia de tres emprendimientos productivos con participación pública en su gestión que jalonan su desarrollo y le confieren contenidos programáticos particulares: el Parque de Actividades Agropecuarias (PAGRO) asociado a actividades agropecuarias contiene las nacientes del arroyo; el Parque Agroalimentario (UAM) asociada a actividades logísticas de intermediación de la producción agropecuaria, cercano a la centralidad del Paso de la Arena; el Polo Tecnológico Industrial (PTI), asociado a actividades industriales, junto a la centralidad del Cerro, cercano a la desembocadura.

3.3.1 Delimitación de la Cuña Verde

Cauce principal

- | | | |
|--|---|--|
| 1) Ruta 102- Perimetral | 21) Límite SE del Padrón 50210 | 44) Línea que une Dolores Candaes con calle 4 Barrio Nuevo Sarandí |
| 2) Afectación según Plano de alineaciones L26- Fecha de aprobación 25/11/13-Plano No.20847 hasta calle Hilario Cabrera | 22) Continuación Cornelio Guerra en dirección NO-SE | 45) Calle 4 |
| 3) Calle proyectada hasta continuación de calle de borde urbanización Juntos – Pororó y calle Menck | 23) Cornelio Guerra | 46) Límite oeste del conjunto de viviendas del barrio Nuevo Sarandí localizadas entre calle 4 y la fracción B del Padrón 35504(p) |
| 4) Continuación calle de borde urbanización Juntos – Pororó | 24) Mario Arregui | 47) Límite Oeste de la fracción B del Padrón 35504(p) |
| 5) Calle de borde urbanización Juntos – Pororó | 25) Curva TR 100 del modelo hidrológico | 48) Límite Oeste de la fracción A del Padrón 35504(p) |
| 6) Cno. Colman | 26) Ruta interconexion 1 y 5 | 49) Límite Sur de la fracción A del Padrón 35504(p) |
| 7) Costanera Arroyo Pantanoso | 27) Curva TR 100 del modelo hidrológico | 50) Prolongación del límite Sur de la fracción A del padrón 35504(p) hasta Cno de las Tropas al Este de Ruta nacional Interconexión Ruta 1 Y 5 |
| 8) Afectación - Proyecto de alineaciones L21, 10/12/59, Expediente 12978A Caja A17B18 | 28) Cno. del Fortín | 51) Camino de las Tropas |
| 9) Av. Lezica | 29) Curva TR 100 del modelo hidrológico | 52) Calle D urbanización Plan Juntos Batlle Berres |
| 10) Rambla Costanera | 30) Límite de reversión de rellenos en padrones 38938, 38937, 408186 según estudios hidráulicos | 53) Av Luis Batlle Berres |
| 11) Carlos Ott | 31) Afectación - Plano de alineaciones R13 1.12.59 Expediente 33015 B5 rollo 8 | 54) Límite Noroeste Padron No. 119349 |
| 12) Afectación - Proyecto de alineaciones L18 28/10/46 Expediente 8769 Caja A17B18 | 32) Límite de reversión de rellenos en padrones 422496 según estudios hidráulicos | 55) Afectación existente - Plano de alineaciones N61 11.54, Exp 22230 Plano No. 6331 |
| 13) Antonio Rubio | 33) Curva TR 100 del modelo hidrológico | 56) Continuación Miguel Coppetti |
| 14) Límite NO Padrón 414790 | 34) Límite SE Padrón 169101 | 57) Miguel J. Coppetti |
| 15) Límite SE 414790 | 35) Límite SO Padrón 169101 | 58) Alaska |
| 16) Límite NO Padrón 414795 | 36) Límite SE Padrón 169101 | 59) Pedro Giralte |
| 17) Continuación Br. José Batlle y Ordoñez | 37) Límite SO Padrón 57320 | 60) Adolfo Vaillant |
| 18) Línea paralela a 200 m. de la alineación NO de Cno. Lecocq | 38) Continuidad entre el límite SO Padrón 57320 y el límite SO Padrón 57633 | 61) José Castro |
| 19) Limite SO padrón no.95958 | 39) Límite SO Padrón 57633 | 62) Gregorio Camino |
| 20) Curva TR 100 del modelo hidrológico | 40) Límite SO Padrón 413815 | 63) Humboldt |
| | 41) Límite SO Padrón 57648 | 64) Juan C. Molina |
| | 42) Limite NO Padrón 420050 | |
| | 43) Dolores Candaes | |

- | | | |
|--|---|--|
| 65) Concordia | 95) Calle de borde a definir – Área de Actuación Integrada Maracaná | 115) Vehicular Peatonal de acceso Centro Hospitalario del Norte Saint Bois |
| 66) Inclusa | | |
| 67) Afectación existente - Plano de alineaciones N69 1.47 Plano B9 | 96) Curva TR 100 del modelo hidrológico | 116) Límite del Centro Hospitalario del Norte Saint Bois |
| 68) Av Carlos María Ramírez | 97) Calle de borde a definir según Curva TR 100 del modelo hidrológico y reversión de rellenos en padrones 119490 al 119494, 171272, 42540 al 42546 | 117) Límite Sur padrón 174599 |
| 69) Continuación L. Olivera | | 118) Límite Oeste padrón 130295 |
| 70) Leonardo Olivera | | 119) Santos Vega |
| 71) Benito Rique | | 120) Cno. La Renga |
| 72) Continuación Benito Riqué | | |
| 73) Continuación Indígenas | 98) Martin Artigas | |
| 74) Indígenas | 99) Rbla. Pantanoso | |
| 75) Dr. Martin Berinduague | 100) Cno. Tómkinson | |
| 76) Bahía de Montevideo | 101) Las pitas | |
| 77) Vigo | 102) Línea a 25 mts. del eje del arroyo Pantanoso en la margen derecha | |
| 78) Japón | | |
| 79) Av. Carlos María Ramírez | 103) Borde proyectado en Proyecto de la Unidad Agroalimentaria (espacios libres y paseos internos y externos) | |
| 80) Continuación Vía Costanera | | |
| 81) Vía Costanera | 104) Curva TR 100 del modelo hidrológico, como mínimo línea a 25 mts del eje del arroyo Pantanoso en su margen derecha | |
| 82) Curva TR 100 del modelo hidrológico | | |
| 83) Cno. La Paloma | 105) Cno. Antonio Rubio | |
| 84) Calle de borde Del Proyecto PMB-PIAI Parque Cauceglia | 106) Cornelio Guerra | |
| 85) Continuación calle proyectada L4 | 107) Afectación existente - Proyecto de alineaciones L21, 10/12/59, Expediente 12978A Caja A17B18 | |
| 86) Calle proyectada L4, predios frentistas excluidos | | |
| 87) Continuación Imperio | 108) Volta | |
| 88) Camino La Boyada | 109) Gioia | |
| 89) Imperio | 110) Niña | |
| 90) Camino Alianza | | |
| 91) Cno. de las Tropas | 111) Afectación existente | |
| 92) Paralela, y su continuación O-E cruzando Ruta Nacional De Interconexión Ruta 1 y 5 | 112) Camino Fauquet | |
| 93) Ruta Nacional acceso Ruta 5 | 113) Padre Pablo Pittini, padrones frentistas 181306 al 181321 excluidos | |
| 94) Ruta Nacional 1 | 114) Cno. Colman | |

Espacio Lezica

- 1) Alineación Norte de Av. Lezica desde el arroyo Pantanoso
- 2) Límite Oeste del padrón 46195
- 3) Límite Norte del padrón 46195
- 4) Límite Oeste del padrón 148217
- 5) Camino del Pretal
- 6) Juan Bonmesadri
- 7) Andrés
- 8) Yegros
- 9) Continuación al Oeste de la alineación sur de la calle Carnot
- 10) Límite Este del padrón 46189
- 11) Límite Norte del padrón 46189
- 12) Límite Este del padrón 53702
- 13) Límite Norte del padrón 53702
- 14) Límite Sur del padrón 422295
- 15) Iturbe
- 16) Límite Norte del padrón 428506
- 17) Límite Norte del padrón 428505

- 18) Límite Norte del padrón 428504
- 19) Caacupé
- 20) Alineación Sur de Av. Lezica hasta el arroyo Pantanoso

Monte de la Francesa

- 1) Lanús
- 2) Yegros
- 3) Dr. Valentín Álvarez
- 4) Calle 12mts
- 5) Calle N
- 6) Afectación vigente (costanera del arroyo Pantanoso)
- 7) Pasaje continuación Albéniz
- 8) Calle al norte de la cañada junto a calle 12mts.
- 9) Pasaje C
- 10) Calle B
- 11) Caacupé
- 12) Carve
- 13) Caacupé

Sur La Tablada

- 1) Cno. Lecocq
- 2) Línea a 25 mts. del eje de la cañada a cielo abierto en su margen derecha
- 3) Límite SE padrón No.169324
- 4) Límite NO padrón No.419301
- 5) Br. José Batlle Y Ordoñez
- 6) Cont. Fco. Álvarez
- 7) Pasaje D
- 8) Límite SE padrón 427443
- 9) Límite SE padrón 427442
- 10) Límite SE padrón 427441
- 11) Límite SE padrón 427440
- 12) Límite SE padrón 427439
- 13) Cardenal
- 14) Picaflor
- 15) Confederada
- 16) Sabia
- 17) Golondrina
- 18) Servidumbre Línea de Alta Tensión
- 19) Cno. Ariel
- 20) Calle 7 de 12mts
- 21) Piribebuy
- 22) Calle 8 de 12mts

- 23) Servidumbre Línea de Alta Tensión
- 24) Límite Sur del Espacio Libre 3029
- 25) Límite SE padrón No.88076
- 26) Límite SE padrón 50212
- 27) Límite SE padrón 152675
- 28) Línea a 25 mts. del eje de la cañada a cielo abierto en su margen izquierda

Cañada Las Higuieritas

- 1) Línea a 25 mts. del eje de la cañada Las Higuieritas en la margen derecha desde el arroyo Pantanoso
- 2) La Redota
- 3) Límite NO del padrón 424190
- 4) Curva TR 100 del modelo hidrológico hasta Batlle Berres
- 5) Batlle Berres
- 6) línea a 15 mts. de las cañadas tributarias de la Cañada Las Higuieritas
- 7) Av. Luis Batlle Berres
- 8) Curva TR 100 del modelo hidrológico
- 9) Pasaje Ansina
- 10) La Redota
- 11) Línea a 25 mts. del eje de la Cañada las Higuieritas en la margen izquierda
- 12) El Chasque
- 13) Espacio Libre Nº 2814
- 14) El Chasque
- 15) Cno. Las Higuieritas
- 16) Línea a 25 mts. del eje de de la cañada Las Higuieritas en la margen izquierda
- 17) Línea a 25 mts. del eje de cañada afluente de cañada Las Higuieritas en la margen derecha
- 18) Cno. Las Higuieritas
- 19) Espacio Libre Nº 2815
- 20) Cno. Las Higuieritas
- 21) Línea a 25 mts. del eje de cañada afluente de cañada Las Higuieritas en la margen izquierda

- 22) Línea a 25 mts. del eje de cañada Las Higuieritas en la margen izquierda hasta el arroyo Pantanoso

Cañada Bellaca

- 1) Martín Artigas
- 2) Continuación Dr. Óscar Guglielmo (alineación según afectación vigente)
- 3) Dr. Oscar Guglielmo
- 4) Continuación Dr. Óscar Guglielmo (alineación según afectación vigente)
- 5) Camino Cibils
- 6) Rbla. de las Azucenas
- 7) Continuación entre Las Rosas y La Selva
- 8) Costanera Parque Tókinson
- 9) Chacra Nueva
- 10) Costanera Parque Tókinson
- 11) Los Olmos
- 12) Costanera Parque Tókinson
- 13) Los Plátanos
- 14) Costanera Parque Tomkinson
- 15) Cno. Cibils
- 16) Afectación existente
- 17) Calle costanera
- 18) Rómulo Guerrini Bozzin
- 19) Línea a 25 mts. del eje de la cañada Bellaca en la margen izquierda

Humedal La Paloma

- 1) Cno. La Paloma
- 2) Av. Doctor Santín Carlos Rossi
- 3) Pasaje Lautaro
- 4) Lucio Rodríguez
- 5) Calle de Borde del Proyecto de intervención humedal La Paloma
- 6) Pasaje Lateral Ruta 1
- 7) Límite del Proyecto de intervención humedal La Paloma
- 8) Margen izquierda de la cañada junto a Pasaje Lautaro hasta Cno. La Paloma

3.3.2 Modalidades diferenciales de actuación.

Considerando las particularidades territoriales de cada uno de los tramos y su vocación de transformación se proponen tres modalidades de intervención que implican diferentes maneras de establecer la relación agua-ciudad. En cada uno de los tramos identificados prevalece una de estas modalidades.

3.3.2.1 Parque lineal:

Refiere a aquellos tramos donde el arroyo atraviesa áreas de mayor consolidación y la ciudad se aproxima al curso. Las lógicas de la ciudad adquieren un mayor protagonismo en su articulación con las lógicas del soporte natural. Las actuaciones tienen un componente importante de obra pública –vialidad, drenajes, acondicionamiento del espacio público, relocalizaciones- asociada a la conformación de un paseo lineal y el borde urbano hacia el arroyo.

Estos parques se plantean como una nueva dotación de espacio público acondicionado y accesible para el uso y disfrute público, que pone en valor las potencialidades paisajísticas del curso y mejora las calidades ambientales y urbanas del entorno.

Las características de cada parque serán resultado de un proyecto particular que articule los lineamientos del Plan con las necesidades de espacio público del área, priorizando la naturalidad del tratamiento del borde sin detrimento de la dotación de equipamientos para distintos usos deportivos o de ocio, así como su recorrido a pie, en bicicleta u otras modalidades del transporte activo.

Ámbitos relevantes: Parque lineal Colón-Lezica; Parque lineal Paso de la Arena-Tómbinson

3.3.2.2 Área de restauración ambiental:

Refiere a aquellos tramos donde el arroyo atraviesa áreas rurales o de humedales y planicies de inundación amplia y la trama urbana se aleja del curso. En general son áreas que prestan servicios ambientales relevantes que se ven amenazados, entre otros aspectos por ocupaciones de diversa índole: asentamientos informales, rellenos y vertederos de residuos, rellenos de emprendimientos industriales, etc. Las lógicas del soporte natural determinan en mayor medida los modos de actuación.

La relevancia de la preservación de los humedales comanda la estrategia de abordaje. Se reconoce a los humedales como uno de los ecosistemas más productivos, siendo vitales para la biodiversidad y la provisión de importantes servicios ambientales.

RAMSAR (Convención Internacional sobre Humedales) reconoce que los humedales son indispensables por los innumerables servicios ecosistémicos que brindan, desde suministro de agua dulce, alimentos y materiales de construcción y biodiversidad, hasta control de crecidas, recarga de aguas subterráneas y mitigación del cambio climático. Sin embargo, estos servicios se encuentran en peligro ante la disminución de la superficie y calidad de los humedales en la mayoría de las regiones del mundo.

“A escala mundial, la Evaluación de los Ecosistemas del Milenio concluyó que en 2005 los ecosistemas de humedales continentales y costeros estaban desapareciendo a un ritmo mayor que el de ningún otro ecosistema, y desde entonces no se ha invertido la tendencia hacia la pérdida de los recursos de los humedales. Se ha determinado que los motores indirectos principales de esta degradación y pérdida son el aumento de la población y el cambio en las actividades económicas, mientras que los principales motores directos son el desarrollo de infraestructuras, la conversión de tierras, el uso del agua, la eutrofización y contaminación, la extracción excesiva, la sobreexplotación de los recursos de los humedales, el cambio climático y las especies exóticas invasoras” (Ramsar, Cuarto Plan Estratégico 2016-2024; 2015:3)

Los humedales del arroyo Pantanoso sufren una constante disminución de su extensión por obras de infraestructura como los accesos a Montevideo, el relleno para la construcción de viviendas y/o la instalación de emprendimientos industriales. Esto pone en cuestión el mantenimiento de los servicios ambientales así como su potencial funcionamiento como corredores biológicos, y su vínculo con los Humedales del Santa Lucía los cuales ya pertenecen al SNAP (Sistema Nacional de áreas protegidas).

Las actuaciones se plantean en términos de plan de manejo con el fin de restaurar los servicios ambientales y poner en valor las calidades paisajísticas. Implica la definición de un ámbito fundamentalmente de dominio

público. Igualmente requieren Intervenciones de obra pública que permitan revertir los procesos de ocupación mencionados y la conformación de los bordes urbanos. Entre estas acciones destacan las referentes a la regularización y relocalización de asentamientos informales.

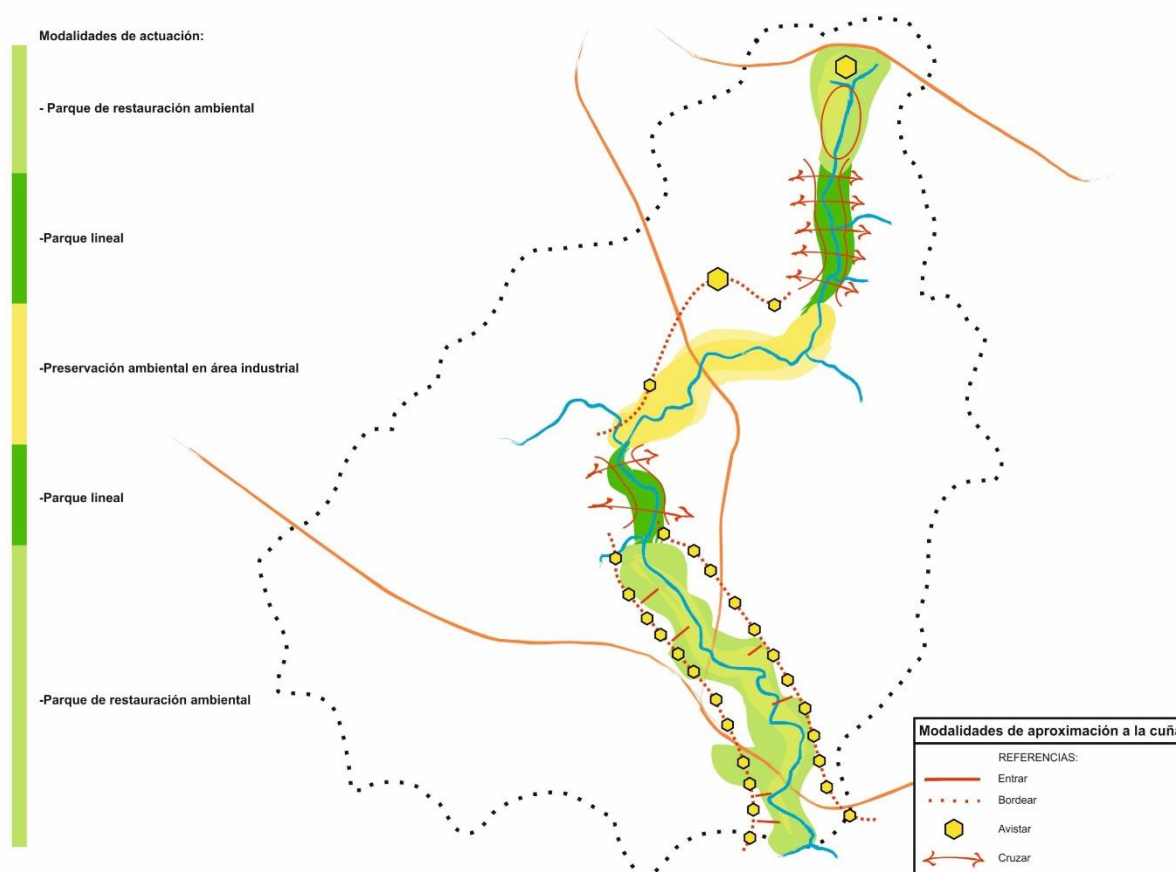
El acondicionamiento de estos ámbitos debe permitir la accesibilidad para las tareas de restauración ambiental y mantenimiento, definición de los bordes urbanos, puesta en valor del paisaje, y el acceso público acotado y controlado en el marco de una programación de su uso con fines educativos y recreativos.

Ámbitos relevantes: Parque Productivo de las Nacientes (PAGRO); Área de restauración ambiental de la Cuenca Baja; Área de restauración ambiental de la Desembocadura.

3.3.2.3 *Protección ambiental en áreas de uso industrial:*

En estas áreas el curso atraviesa grandes predios privados con usos no habitacionales –industriales y logísticos-. La propuesta plantea condicionantes para la implantación y uso de los predios y para el acceso de los organismos públicos competentes con el fin de favorecer la restauración y preservación ambiental del curso y sus márgenes. Estas áreas no se consideran para el acceso público en tanto se desarrollen a partir de actuaciones individuales.

Ámbitos relevantes: Unidad Agroalimentaria de Montevideo; La Tablada, PTI.



3.3.3 Estrategias de proyecto

Percepción de la Cuña Verde - Se considera que la Cuña verde debe ser percibida en todo su recorrido mediante la combinación diferencial de diversas formas de aproximación: bordear, cruzar, entrar, avistar.

Cuando se recurre a la modalidad de parque lineal la cuña verde es un espacio público al que es posible entrar libremente permitiendo aproximarse al cauce y recorrer longitudinalmente sus márgenes. Resulta más

frecuente la posibilidad de cruzarlo por la trama vial. Asimismo la estructura vial permite bordearlo en forma continua y próxima al cauce. En algunos casos una de las márgenes puede oficiar de telón de fondo cuya percepción solo es posible mediante el avistamiento.

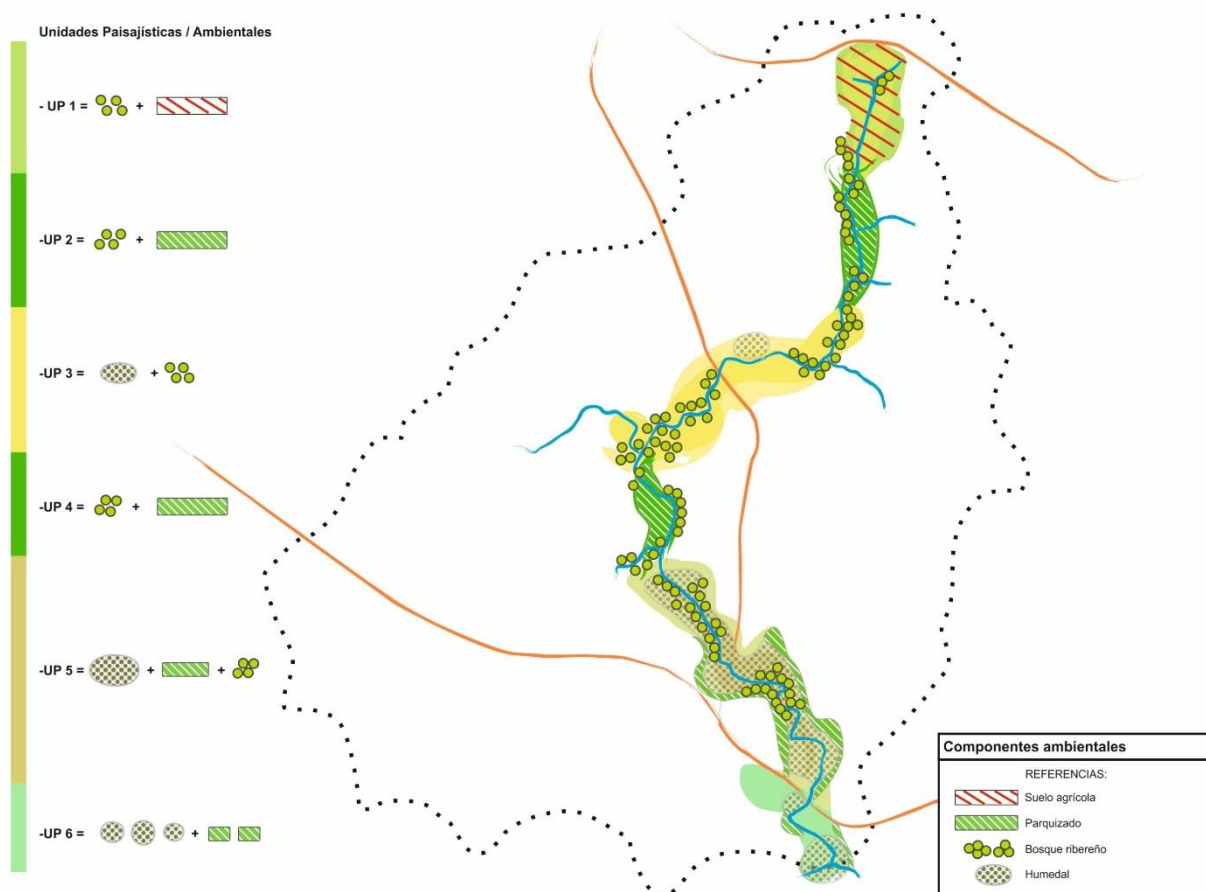
Cuando se recurre a la modalidad de parque de restauración ambiental en general la percepción se logra desde un bordear alejado del cauce que permite un avistamiento panorámico continuo, poniendo en valor visuales particulares y entradas puntuales y controladas. Las posibilidades de cruce son más distanciadas y refieren a vías nacionales y urbanas de primer orden. Algunos ámbitos toman una especificidad programática que exige un acceso de mayor control, donde la percepción se da mediante un entrar a un ámbito cerrado de acceso público controlado.

Cuando se recurre a la modalidad de preservación en áreas industriales la percepción se logra mediante un bordear alejado del cauce donde se ponen en valor visuales desde miradores puntuales. Las posibilidades de cruce son más distanciadas y refieren a vías nacionales y urbanas de primer orden.

Posibilitar la percepción de la cuña en todo su recorrido implica construir un soporte material constituido por vías de borde, miradores, espacio público acondicionado, accesos a ámbitos específicos, etc. En particular resulta relevante el acondicionamiento de los cruces, y su entorno, de la estructura vial con el curso principal, desarrollando sus potencialidades urbanas y paisajísticas.

Conformación del paisaje - Potenciar la percepción de la cuña verde implica poner en valor sus cualidades ambientales y paisajísticas así como su reconocimiento como corredor ambiental.

A partir de la identificación de las particularidades ecosistémicas y los servicios ambientales asociados, se plantea potenciar estos aspectos en el diseño del paisaje de la cuña verde, reconociendo unidades paisajísticas (humedal, bosque ribereño, etc.) y definiendo su articulación con la trama urbana y rural del entorno. Los aspectos ambientales -hidráulicos, ecosistémicos, paisajísticos- deben ser insumos fundamentales del proyecto y diseño de la Cuña Verde. Definen un menú de recursos proyectuales (tratamiento de márgenes, arbolado y vegetación, laminaciones, canalizaciones a cielo abierto) que deben ser considerados para conformar la Cuña Verde asegurando la restauración ambiental propuesta.



Movilidad / conectividad - Se plantea una estructura vial que permita recorrer la Cuña Verde longitudinalmente en forma continua, más o menos alejada del cauce según la modalidad de intervención. Implica la definición de recorridos caracterizados y equipados, vehiculares, peatonales y para bicicletas y asegurar que los diferentes cruces de la trama vial sobre el curso incorporen las diferentes modalidades de transporte de forma segura. Asimismo se propone realizar nuevos cruces en aquellos ámbitos donde la modalidad de intervención lo permita.

Articulación con la trama urbana y rural del entorno - El reconocimiento de la Cuña Verde no solo requiere intervenir en ella sino en la trama urbana y rural circundante, de forma que estas reconozcan al arroyo y sus principales tributarios, no como un corte, sino como un elemento estructurante fundamental. En este el Ámbito del Plan habilita las articulaciones territoriales necesarias para que la cuña verde se integre a su entorno favoreciendo la mejora de sus calidades urbanas y ambientales.

Resulta relevante intervenir en la construcción de nuevos frentes urbanos al curso, los vínculos viales y espaciales con los principales equipamientos colectivos y espacios públicos del entorno, la consolidación de la trama urbana y las áreas residenciales aledañas.

Estratégicamente resulta fundamental potenciar y reformular los vínculos entre las centralidades y el curso, en particular las del Cerro y Paso de la Arena y el área Patrimonial de Lezica (Nuevo Colón)

Programación de actividades y equipamientos de soporte - Resulta fundamental la programación de actividades y eventos que reconozcan la Cuña Verde como soporte para su desarrollo, destacándose las vinculadas a la producción, la educación ambiental y el esparcimiento.

Producción: La localización del PAGRO, el Parque Agroalimentario (UAM) y el PTI permiten pensar la programación de actividades productivas que reconozcan la Cuña Verde, desarrollando cadenas productivas que integren estos emprendimientos, entre ellos y con otros de carácter privado y/o público. Incluso podría pensarse en actividades compatibles con los objetivos ambientales para la cuña que se realicen fuera de estos emprendimientos, en áreas de la cuña.

Educación ambiental: La educación ambiental debe estar en el centro de toda actividad que se realice en la Cuña Verde. Las características de este ámbito permiten el abordaje de una diversidad de temáticas ambientales lo que podrá dar lugar a programas educativos específicos o articulados dentro de los programas de la educación formal y no formal en sus diferentes niveles (inicial, primaria, secundaria, terciaria). Asimismo el acondicionamiento general de la Cuña Verde, en sus diferentes tramos, debe incorporar dispositivos que permitan la articulación con los objetivos de educación ambiental.

Esparcimiento: Las actividades de esparcimiento son fundamentales para el reconocimiento y apropiación de la Cuña Verde y determinantes en su acondicionamiento, tanto general –sendas peatonales, ciclovías y bisisendas y miradores entre otros- como de ámbitos particulares que admiten contenidos programáticos específicos y espacios con mayores requerimientos en su materialización –canchas, espacios polifuncionales y pistas deportivas entre otros-.

Equipamientos colectivos: La programación de actividades y eventos requiere recurrir al soporte de equipamientos colectivos, nuevos y existentes, de carácter educativo, productivo, deportivo, cívico, cultural. Estos equipamientos podrán estar en el entorno de la cuña, realizando las articulaciones urbanas necesarias, o dentro de la cuña, siendo estratégicos en la calificación y acondicionamiento del espacio público, el reconocimiento de la cuña y la puesta en valor de las cualidades paisajísticas

Gestión - El proyecto de Cuña Verde requiere una gestión integrada e integral de todo el ámbito. La conformación de una institucionalidad específica es fundamental para coordinar la actuación de las diferentes instituciones públicas en el territorio con el fin de asegurar la concreción del proyecto así como para el diseño de una estrategia de comunicación conjunta que contribuya al reconocimiento integral del Proyecto.

Comunicación - Se plantea definir una estrategia de comunicación que fortalezca la construcción de un imaginario colectivo que permita reconocer la Cuña Verde como ámbito relevante en la transformación sustancial de las calidades ambientales y urbanas del entorno. Asimismo, esta estrategia debe respaldar la percepción del ámbito, su materialización, facilitar la accesibilidad, difundir la programación de actividades y eventos y fortalecer la gestión integrada del ámbito. La señalética, la cartelería, la difusión por diferentes medios y redes sociales, deben acompañar el proceso de construcción de este proyecto.

3.3.4 Criterios de tratamiento de márgenes

Las riberas son una parte esencial de los ecosistemas fluviales. El manejo de las riberas debe considerar aspectos hidrológicos, ecológicos, económicos y sociales que deben ser incorporados al diseño material del borde.

Los criterios de tratamiento previstos para las márgenes plantean respetar el “lugar del agua” y mantener la mayor naturalidad posible del arroyo y sus tributarios, contribuyendo a la restauración de los servicios ambientales y ecosistémicos y estableciendo una nueva relación entre la ciudad y el curso de agua que constituya un nuevo frente con calidades ambientales y urbanas relevantes.

Como criterios generales se plantea: la extensión de los hábitats naturales o seminaturales en la zona riparia, la mejora de la calidad en aquellos hábitats hoy existentes (biodiversidad, reducción de contaminantes) y

que presentan procesos de degradación y la mejora de la conexión de espacios naturales o seminaturales que se presentan fragmentados.

Para esto, se plantea asegurar el espacio necesario para los pulsos de inundación en eventos extremos, liberando la planicie de inundación de ocupaciones (residenciales, rellenos, residuos) y recuperando el “lugar del agua”. En particular, en las zonas bajas de humedales, donde la planicie oficia de pulmón hidráulico para amortiguar las crecidas medias y extraordinarias, parar mitigar los efectos de los eventos extremos, ya sean niveles de bahía extraordinarios, precipitaciones extremas o una combinación de ambos.

Se debe asegurar el vínculo entre el cauce y la planicie de inundación, manteniendo el cauce en las condiciones de mayor naturalidad posible, minimizando las canalizaciones y rectificaciones, estabilizando los bancos con vegetación para evitar la erosión.

Restaurar, en forma acorde con las modalidades de intervención previstas a lo largo del curso, la zona riparia (bosque ribereño, humedales), tanto en cantidad como en calidad, asegurando la conformación de un corredor verde que favorezca la biodiversidad, priorizando la inclusión o la conservación de especies, gestionando el avance de especies invasoras que atenten contra los presentes criterios.

La materialización del borde incorpora el concepto de “Ciudad verde” en el acondicionamiento de las márgenes, donde la calle de borde, las áreas parquizadas y la zona riparias puedan integrarse a un sistema de infraestructuras verdes incorporando pavimentos y equipamientos que minimicen la impermeabilización, no sean obstáculos a la inundación y el escurrimiento de las aguas, y sean resistentes ante eventos de crecidas, incorporando en el diseño de las áreas parquizadas su condición de inundables.

Como criterios urbanos se plantea la necesidad de analizar las características de los rellenos existentes en las márgenes del arroyo y sus afluentes para definir estrategias de reversión y/o remediación, evaluando las posibilidades de su integración en el diseño de las áreas parquizadas. Se incorporarán elementos y equipamientos que promuevan el uso público, incorporando posibilidades programáticas diversas que operen como singularidades de referencia en la ciudad y pongan en valor las calidades ambientales y paisajísticas del arroyo.

La vialidad de borde define claramente la relación entre predios privados y espacio público, evitando la situación de predios privados con fondo al arroyo.

Esta nueva concepción del borde urbano sobre la Cuña Verde implica el desarrollo de estrategias de gestión y mantenimiento acordes que no solo consideren los aspectos hidráulicos tendientes a minimizar el riesgo de inundación sino también los aspectos ambientales y ecosistémicos en las acciones de acondicionamiento de las márgenes, en el acceso al cauce y sus márgenes para tareas de servicio y mantenimiento.

En el proyecto de Cuña Verde, la aplicación de estos criterios reconoce las modalidades diferenciales de intervención (punto 3.3.2) y las particularidades de cada tramo. Se reconocen 4 casos genéricos para los cuales se definen criterios particulares:

Caso 1, PAGRO- En la margen derecha, se propone la conformación de una Zona de Amortiguación Agroforestal, como zona de amortiguación para captar los excesos de nutrientes y sedimentos provenientes de la actividad agrícola del PAGRO, incluyendo plantas perennes que se adapten, tanto al ecosistema ripario específico (régimen de inundación, suelos y topografía), como a las necesidades de la producción agropecuaria. Esta zona de amortiguación se integra en el Parque Productivo de las Nacientes como laboratorio y apoyo a la capacitación y educación ambiental para visitantes, agricultores y centros de formación e investigación.

En la margen izquierda se plantea extender la Zona de Amortiguación hasta una faja parquizada que articula con la calle de borde y el frente urbano propuesto. Esta área parquizada se acondiciona para promover su uso público. Desde esta margen se prevén las posibilidades de aproximación al curso para tareas de mantenimiento.

Caso 2, Parques Lineales - Se propone liberar la planicie de inundación de ocupaciones residenciales, formales e informales conformando vialidad de borde y un nuevo frente urbano.

En términos generales se plantea un acondicionamiento que promueva el uso y disfrute público manteniendo el curso en las condiciones de mayor naturalidad posible. Es importante restaurar y mantener el “banco del arroyo” evitando su erosión, incorporando vegetación apropiada para estos fines. Asimismo, asegurar la vinculación entre el cauce y la planicie de inundación, protegiendo el espacio del agua en las áreas parquizadas, asumiéndolas como áreas inundables donde corresponda. Allí donde sea posible se preservarán o conformarán zonas riparias que favorezcan la biodiversidad y aseguren la continuidad del corredor verde. Las áreas parquizadas y zonas riparias deben diseñarse de forma que oficien de retención y filtro de la escorrentía, incorporando “bosques comestibles” y especies nativas, e integrarse a las estrategias de educación ambiental que las pongan en valor.

La incorporación de pavimentos, por su materialidad y superficie afectada debe asegurar la condición del parque de área permeable. Los pavimentos y equipamientos urbanos no deben obstaculizar el pasaje del agua ante la ocurrencia de inundaciones. Deben facilitar el acceso y disfrute público del parque permitiendo la incorporación de contenidos programáticos diversos. El desafío de lograr una apropiación colectiva de estos nuevos espacios exige pensar equipamientos novedosos que generen singularidades atractivas dentro de la oferta de parques y plazas de la ciudad.

Los parques lineales, por su mayor intensidad de uso, concentran los recursos de acondicionamiento y mantenimiento. Se debe permitir el acceso al cauce para las tareas de mantenimiento minimizando aquellos procedimientos de servicio que afecten las condiciones ambientales de las márgenes

Caso 3 Preservación ambiental en áreas industriales y/o logística - El curso atraviesa predios particulares con producción industrial y/o logística, donde se plantea preservar el curso de la forma más natural posible, protegiendo el espacio del agua y asegurando la continuidad del corredor biológico. Se propone la protección, mantenimiento y preservación de las áreas en cotas bajas asegurando la conexión del curso de agua con su planicie de inundación, preservando el espacio natural de inundación.

La curva de inundación TR100 define el suelo rural natural donde los predios particulares ven restringidas sus posibilidades de transformación física del medio. El sector de los predios en suelo rural natural, entendido como zona de amortiguación para asegurar los servicios ambientales, no podrá ser cercado y deberán preverse las servidumbres que permitan acceder al curso en determinados puntos para tareas de servicio.

A partir de este límite, en los predios categorizados como Suelo Suburbano no Habitacional se establece un retiro de 15 mts. en el cual no se podrán realizar construcciones ni movimientos de tierra.

Caso 4 Restauración ambiental – humedales - Se propone restaurar la zona riparia caracterizada por el humedal recuperando y potenciando sus servicios ambientales y cualidades paisajísticas, para lo cual se considera fundamental revertir la consolidación del curso como canal aislado, generada fundamentalmente por los criterios empleados en la limpieza y mantenimiento del arroyo.

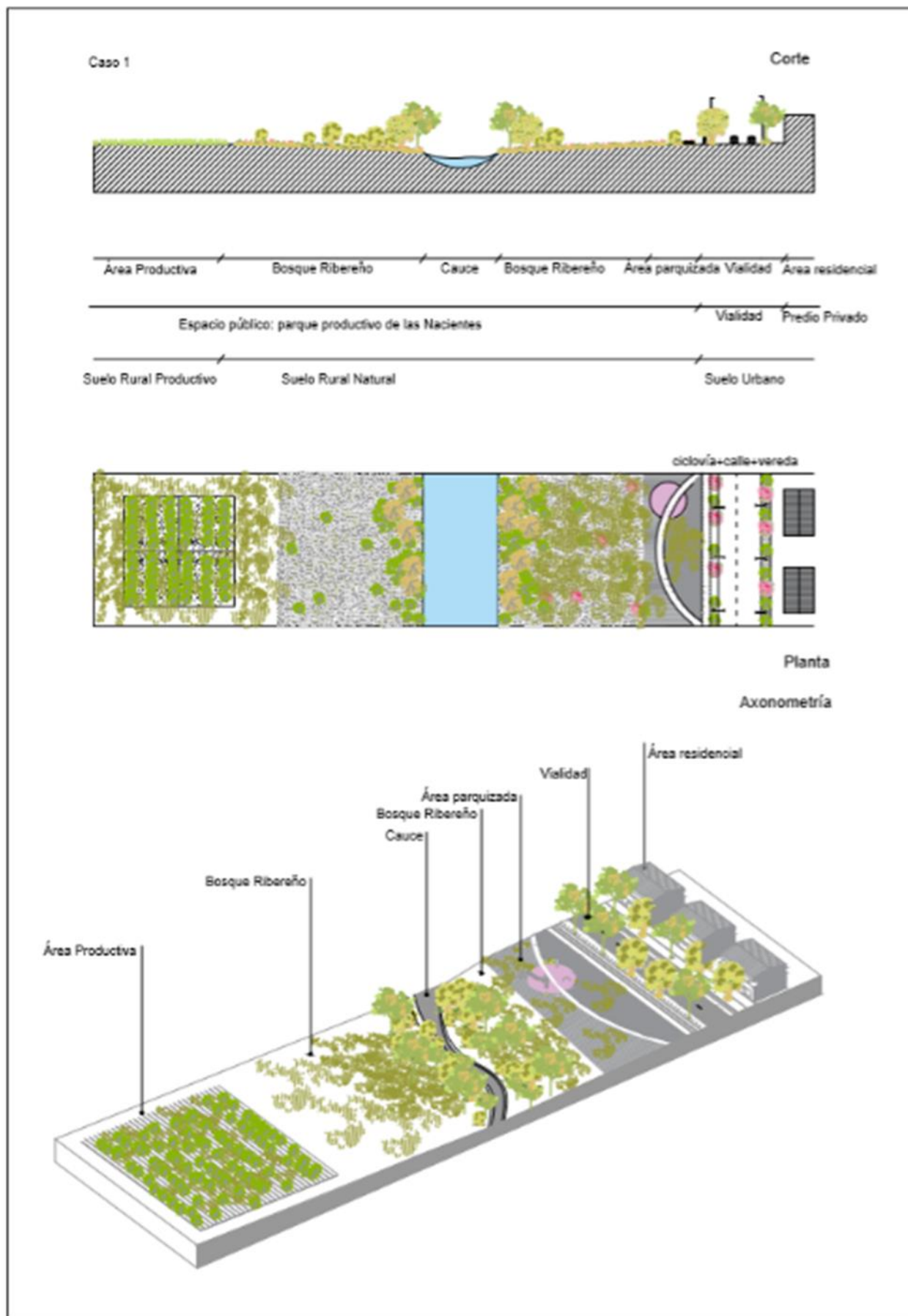
En este sentido se considera necesario desarrollar estrategias de intervención que aseguren la conexión del cauce con su planicie de inundación, recuperando el funcionamiento natural del humedal. De esta forma se permite que el pasaje del agua se de en mayor medida aprovechando las funciones del humedal de filtrado y regulación de inundaciones, entre otras, y que se generen condiciones que favorezcan la biodiversidad.

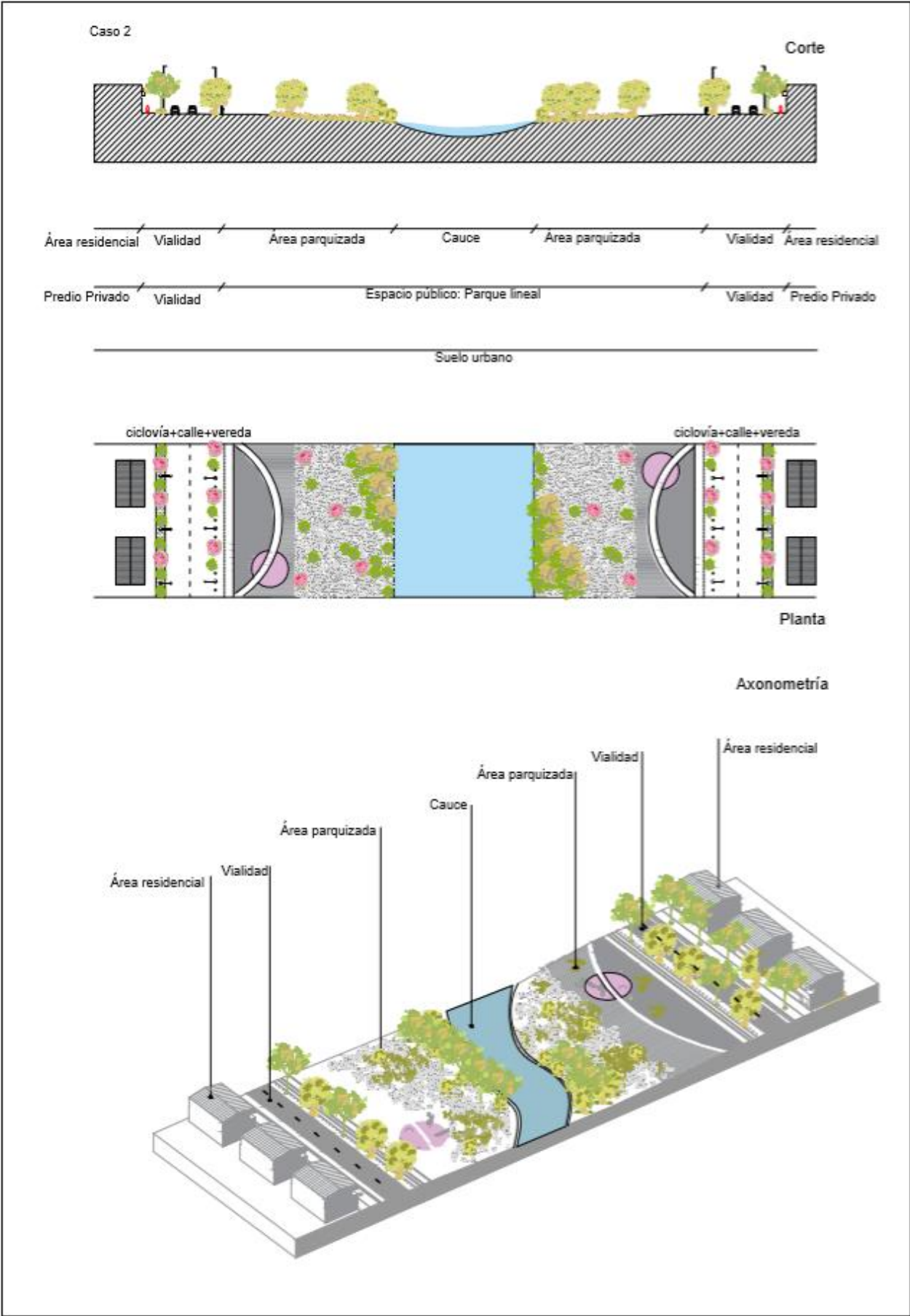
En la zona de humedales se plantea un acceso público controlado y acotado a recorridos, pasarelas y miradores, con dispositivos que no interfieran con las dinámicas hidráulicas y ambientales del curso, y asociadas a contenidos didácticos, de educación ambiental y puesta en valor de sus cualidades ambientales y paisajísticas.

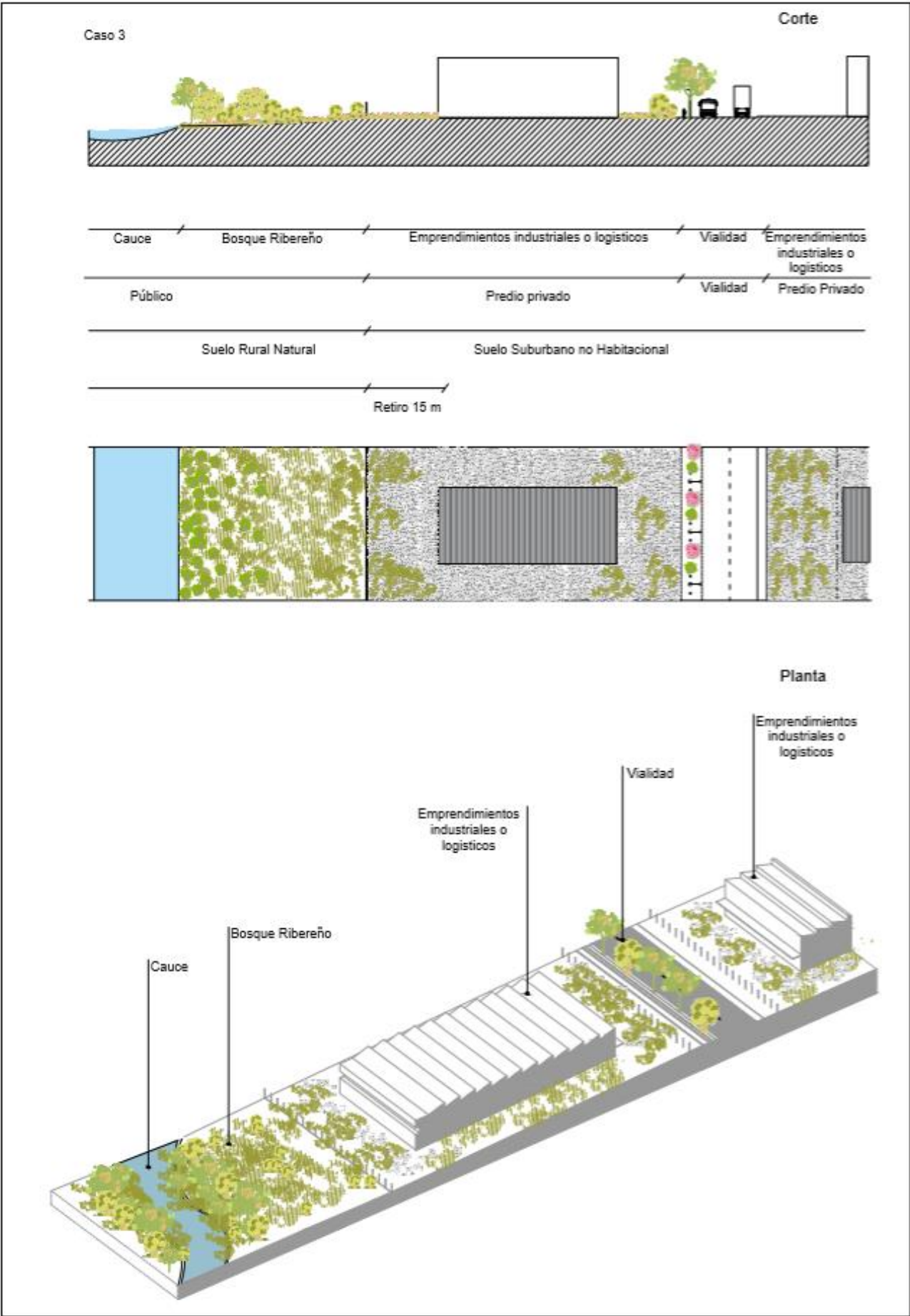
Se plantea incorporar sistemáticamente nuevos criterios de mantenimiento de los cursos de agua que eviten la profundización del canal, la conformación de taludes en sus márgenes y la depredación de la flora. La transformación de estos criterios de intervención requiere de avances decididos en el control del vertimiento de residuos en el cauce.

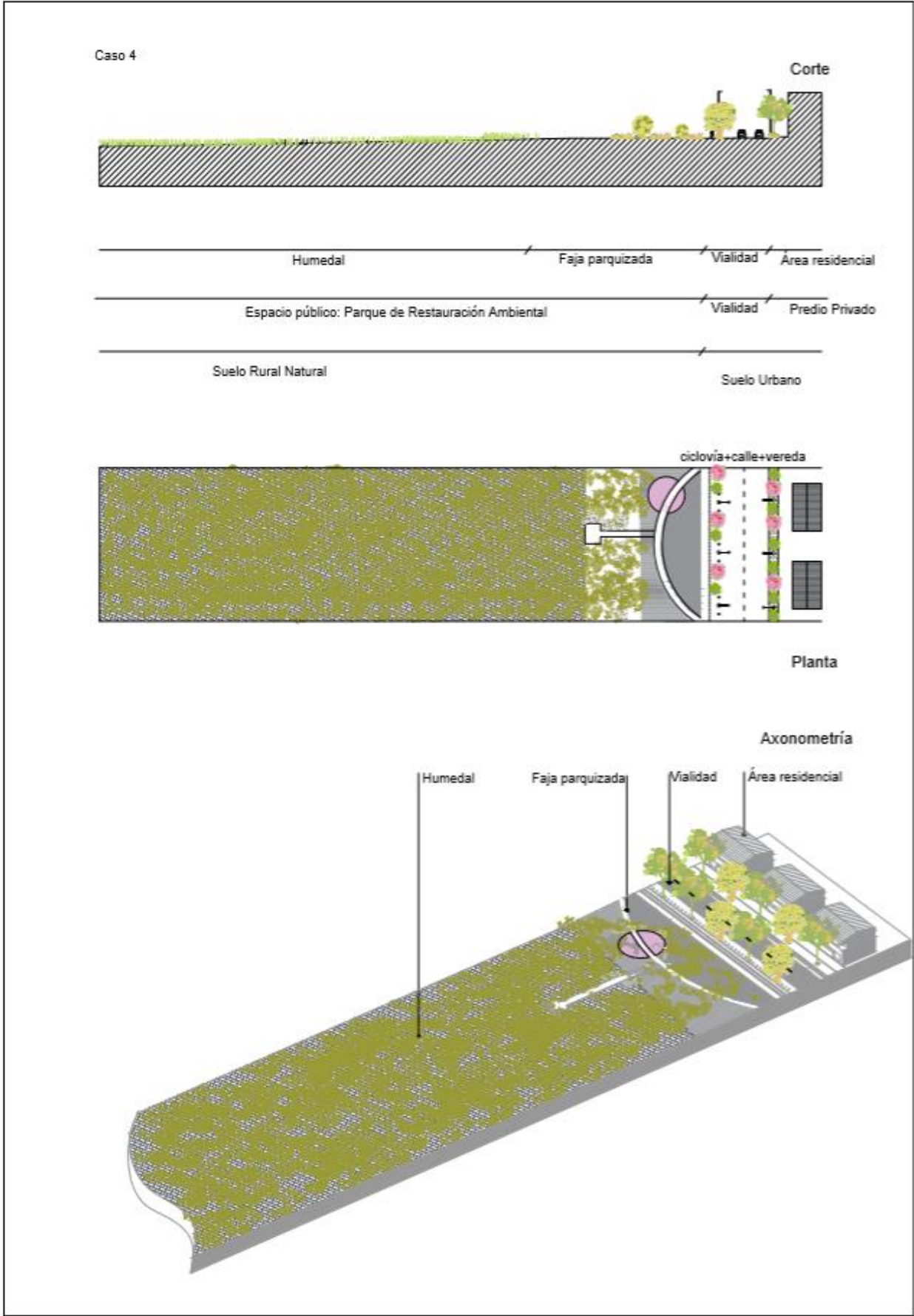
En la articulación del humedal con las áreas urbanas se define una faja parqueizada que articule con la vialidad de borde y el frente urbano propuesto. Para esta faja parqueizada se plantean criterios similares a los desarrollados para los parques lineales en lo referente a su acondicionamiento.

La presencia de situaciones sociales, urbanas y ambientales críticas, y la conformación de un frente urbano al arroyo, exige la reversión de los procesos de ocupación de la planicie de inundación. Por una parte, se plantea la reversión de la totalidad de las ocupaciones residenciales existentes entre el frente urbano propuesto y el curso. Respecto a los rellenos se plantea analizarlos para conocer si afectan condiciones hidráulicas y/o ambientales y definir la pertinencia y viabilidad de su reversión o remediación. En el caso de revertir los rellenos las áreas liberadas podrán ampliar el área de restauración ambiental del humedal y la planicie de inundación, o podrán integrarse a la faja parqueizada. En caso de que se entienda pertinente mantener el relleno se lo integrará al diseño de la faja parqueizada y se permitirá su acceso público en la medida que las características del mismo no presenten riesgos a la salud humana o los procesos de remediación los hayan eliminado.









3.4 Conformación y calificación del sistema de espacios públicos

La conformación y reconocimiento colectivo de la cuña verde a lo largo de todo el arroyo implica construir un sistema de espacios públicos reconocible e interconectado. Este sistema incorpora las particularidades de los diferentes tramos, sus modalidades de intervención, sus formas de aproximación al corredor verde y las características de las diferentes unidades ambientales. En este sistema se reconocen los siguientes componentes.

3.4.1 Parques lineales

El espacio público en los parques lineales queda definido a ambos lados del cauce de los cursos de agua por una faja parquizada y una calle de borde que limita el frente urbano:

Faja parquizada - Su fin es generar una nueva dotación de espacio público que establezca una relación directa de sus usuarios con el curso de agua fortaleciendo la nueva relación ciudad – agua propuesta. Aporta calidades urbanas y ambientales al entorno potenciando la construcción de un frente urbano al curso de agua. Incluye acondicionamiento y mobiliario urbano que de soporte a contenidos programáticos diversos - culturales, deportivos, recreativos, de educación ambiental, entre otros y permiten realizar recorridos continuos en las márgenes y aproximarse al cauce.

Calle de borde - La calle de borde en general se acondiciona como calle de esparcimiento, con el fin de permitir los recorridos de paseo de forma segura. Debe permitir la coexistencia de diferentes medios de transporte priorizando a los peatones y ciclistas. Define la relación espacio público – predios privados y construye una conectividad a lo largo del curso que fortalece el reconocimiento de la Cuña Verde.

3.4.1.1 Parque lineal Lezica

Este parque se extenderá entre Cno. Colman y Rubio. Se propone la parquización de ambas márgenes y la construcción de la vialidad de borde a los lados del cauce en toda su extensión, así como la conformación de los nuevos frentes urbanos al parque. Implica la relocalización de áreas residenciales formales e informales que requieren diferentes estrategias de gestión y ejecución. También la apertura de nuevos tramos de vialidad de borde, mejoramiento de la existente y construcción de nuevos cruces sobre el curso. Asimismo, implica el acondicionamiento de las nuevas dotaciones de espacio público y de los espacios existentes no intervenidos, así como potenciar las intervenciones ya realizadas en el marco de la relocalización de asentamientos. Resulta fundamental integrarlo dentro de circuitos que integren los valores patrimoniales, equipamientos colectivos y espacios públicos - existentes y en construcción - del entorno.

3.4.1.2 Parque lineal Paso de la Arena

Este parque se extiende entre la Av. Luis Batlle Berres y la calle Anatole France. Constituye una de las acciones tempranas del Plan, materializándose asimétricamente con una margen derecha de paseo y apropiación pública y una margen izquierda de contemplación que oficia de interfase con las actividades industriales existentes. Se vincula al Parque Tómkison con la conformación del Parque lineal de Cañada Bellaca y al paseo aeróbico propuesto entorno al Parque agroalimentario en el marco de la resolución integral de la conectividad de la zona.

3.4.1.3 Parque lineal Cañada Bellaca

Este parque permite la continuidad entre el Parque Tómkison y el Parque Lineal de Paso de la Arena. Parte de este parque se encuentra en construcción en el proceso de relocalización del asentamiento Mahilos llevado adelante por PMB-PIAI

3.4.1.4 Parque Agroalimentario: Paseo aeróbico

Se integra en el sistema de espacios públicos el paseo aeróbico definido en el proyecto de la Unidad Agroalimentaria de Montevideo (ahora Parque Agroalimentario) incorporado en el Plan Parcial de Ordenación y Desarrollo Urbano de la Unidad Alimentaria de Montevideo y su Entorno, (Dto. Nº 35.369). Este

paseo que bordea el Parque Agroalimentario, plantea una particular relación entre áreas industriales y logísticas, y el arroyo, permitiendo el acceso público a sus márgenes.

Se propone conectar este paseo con el Parque lineal del Paso de la Arena dando continuidad a las áreas parqueadas, sendas peatonales y ciclovías.

3.4.1.5 Renaturalización de Cañada Victoria

Se plantea renaturalizar la Cañada Victoria y desactivar el pluvial Alaska según avance de proyecto del Servicio de Estudios y Proyectos de Saneamiento (SEPS). La cañada Victoria pasaría a recibir el drenaje del Pluvial Alaska y estructurar un paseo público entre Av. Luis Batlle Berres y el borde urbano sobre el humedal del arroyo.

3.4.2 Áreas de restauración

El espacio público en las áreas de restauración queda definido a ambos lados del cauce por el humedal, una faja parqueada y una calle de borde que limita el frente urbano:

Humedal - es el área relevante por sus servicios ambientales y valores paisajísticos que se plantea restaurar y preservar. En general no es un área de acceso público sino que se contempla desde la faja parqueada y la vialidad de borde. Sin embargo, puede incorporarse infraestructura que permita, en algunos lugares particulares adentrarse en el humedal generando recorridos con fines educativos y de puesta en valor de sus calidades ambientales y paisajísticas, sin afectar sus servicios ambientales.

Faja parqueada - Genera la transición entre la calle y las áreas naturales que se preservan y restauran, incorporando un acondicionamiento básico que permita contemplar el humedal, destacando sus valores ambientales y paisajísticos. Asimismo, esta faja puede incluir un acondicionamiento y mobiliario urbano que permita incorporar contenidos culturales, deportivos, recreativos, de educación ambiental, pudiendo ser soporte de equipamientos colectivos relevantes a los fines del plan y en concordancia con sus lineamientos.

Calle de borde - La calle de borde en general se acondiciona en forma de calle de esparcimiento, con el fin de permitir los recorridos de paseo de forma segura. Debe permitir la coexistencia de diferentes medios de transporte priorizando a los peatones y ciclistas. El acondicionamiento de la calle debe favorecer la puesta en valor del humedal.

3.4.2.1 Humedales de la cuenca baja

Los humedales de la cuenca baja se ubican en el sector de mayor complejidad social, urbana y ambiental de la cuña, entre la Av. Luis Batlle Berres y la Ruta Nacional de acceso, incorporada a las Áreas de Actuación Integrada (ver punto 3.13.1.1) de Maracaná y Ombúes Nuevo - Cantera del Zorro - Cachimba del Piojo. Se propone incorporar la estrategia de restauración ambiental en un proyecto urbano integral que reconozca, en el carácter único de estos humedales urbanos, un potencial transformador de las calidades ambientales y urbanas y del imaginario colectivo, incorporando en forma positiva la relación entre la ciudad y el arroyo. Integrados en el sistema de espacios públicos los humedales se ponen en valor y se generan las condiciones materiales y de gestión para asegurar el acceso y disfrute público de sus calidades ambientales y paisajísticas.

3.4.2.2 Humedales de la desembocadura

La restauración de este humedal se considera relevante para articular el paseo costero al norte de la Av. Carlos María Ramírez y el Proyecto Rambla del Cerro en proceso de ejecución. La puesta en valor de sus calidades ambientales y paisajísticas, con vistas panorámicas sobre la bahía y las áreas centrales de la ciudad es una oportunidad de calificar el acceso al barrio Cerro y de avanzar en la conformación de su frente costero sobre el arroyo y la bahía.

3.4.2.3 Parque productivo de las nacientes

Consiste en un parque público de acceso controlado, donde se articulan contenidos recreativos con contenidos específicos vinculados a la producción agropecuaria, la educación ambiental y la restauración y preservación ambiental. En él se articulan áreas con valores ambientales y paisajísticos asociadas al curso de agua, con áreas e infraestructuras productivas, senderos de interpretación, instalaciones educativas y de recreación. El acceso público se asocia a programas educativos vinculados a los diferentes contenidos del parque

3.4.3 Miradores, cruces y pasarelas

El sistema de espacios públicos se fortalece con un sistema de puntos notables de percepción privilegiada del arroyo y la Cuña Verde integrado por miradores y cruces.

Los *miradores* permiten obtener vistas panorámicas destacadas por sus calidades paisajísticas y reconocer fácilmente la Cuña Verde poniendo en relación tramos distantes de la misma. Entre los miradores destacan los siguientes: edificio sede del PAGRO; Mirador al norte del arroyo en la Tablada; Mirador en frente urbano Sarandí; Mirador en frente urbano Maracaná; Centro de Interpretación del Humedal (urbanización Plan Juntos, Cooperativas en Batlle Berres y Ruta Nº 5); Mirador en frente urbano La Boyada; Mirador en frente urbano Cauceglia; Mirador en frente urbano Cantera del Zorro (Cda. Victoria); PTI.

Los *cruces* viales, existentes y propuestos, con diversas prestaciones, se consideran como conectores urbanos que deben poner en valor el vínculo con el curso de agua, incorporando el peatón en recorridos atractivos y seguros tanto en forma transversal como dando continuidad a los recorridos a lo largo de las márgenes.

Asimismo, en las áreas de humedales, donde se presentan los principales valores y servicios ambientales y el borde urbano se aleja, se proponen en algunos sectores *recorridos públicos elevados* que se adentran en el humedal con mínimas interferencias y permiten su puesta en valor. Estos recorridos aportan a las estrategias de educación ambiental.

3.4.4 PTI-frente del Cerro: plataforma pública y paseo costero

El Plan propone generar la apertura de la centralidad del Cerro hacia el arroyo construyendo un paseo costero que integra tres intervenciones:

- la restauración y puesta en valor del humedal al sur de Carlos María Ramírez
- la apertura de la trama urbana hacia el arroyo entre Carlos María Ramírez y Haití, relocalizando los asentamientos irregulares, generando la vialidad de borde y la parquización del espacio público en la margen del arroyo entre otras actuaciones.
- la conformación de una plataforma pública y un paseo costero de acceso controlado en el PTI. Esta intervención se desarrolla como acción temprana.

Se propone que este paseo costero se articule con el proyecto de rambla del Cerro y con la centralidad entorno a la terminal de ómnibus del Cerro.

3.4.5 Plazas integradoras

Se propone la localización estratégica de “Plazas integradoras” acondicionando el espacio público con el fin de desarrollar prestaciones de esparcimiento, deportivas y culturales para un público amplio y diverso, contemplando condiciones de accesibilidad universal. Son ámbitos de alta calidad arquitectónica, espacial y constructiva que operan como referencia más allá de su entorno urbano que reconocen antecedentes como la Plaza Líber Seregni, la Plaza Casavalle y el Parque Capurro.

Entre otras se proponen plazas integradoras en las siguientes localizaciones: Espacio Lezica; Parque lineal de Lezica entorno a la calle Carve, Parque lineal de Paso de la Arena en Cno Tómkinson y Las Pitás; Cañada Bellaca entorno al realojo del asentamiento Mahilos; Frente urbano de Maracaná al arroyo; Frente urbano de Cauceglia al arroyo; Frente urbano de Cachimba del Piojo al arroyo.

3.4.6 Articulación con otros espacios existentes o en desarrollo

El sistema de espacios públicos integra espacios existentes (o en desarrollo), y los vincula con los nuevos espacios asociados a los cursos de agua, generando sinergias que potencian su apropiación colectiva.

3.4.6.1 Espacio Lezica

Este espacio surgió de la iniciativa local y está en proceso de construcción. Entre las intervenciones ya realizadas que lo van conformando destacan la construcción de un gimnasio y rincón infantil, realojos localizados en su entorno, un CAIF, un liceo en construcción y complejos habitacionales de cooperativas en construcción.

Se plantea integrar este espacio con el Parque Lineal Lezica y los valores patrimoniales del entorno entre los que destaca el Castillo Idiarte Borda. La recuperación de los valores espaciales y ambientales de la avenida Lezica se considera relevante para lograr esta integración. La acción temprana “Entorno de Lezica” desarrolla estos aspectos.

3.4.6.2 Monte de la Francesa y Plaza Atilio Arrillaga Safons

Este parque histórico ya posee un reconocimiento colectivo. En él se localiza el Teatro de Verano de Colón, centro cultural gestionado por la Asociación Civil Monte de la Francesa por convenio con la intendencia. Por lo tanto se considera clave en la construcción de un sistema de espacios públicos entorno al Arroyo Pantanoso.

En este sentido se propone potenciar sus vínculos espaciales con el Parque Lineal Lezica sobre el arroyo, mediante el acondicionamiento de las calles Lanus y Carve, y fundamentalmente mediante el acondicionamiento de las áreas verdes que al sur del parque acompañan una cañada canalizada a cielo abierto.

Asimismo, potenciar sus vínculos con la Av. Lezica mediante el acondicionamiento de las calles Iturbe, Caacupe y Pasaje entre Lezica y Lanus.

3.4.6.3 Parque Tókinson

Se plantea vincular este parque histórico, que ya posee un reconocimiento social y un acondicionamiento para el uso público, con el Parque lineal del Paso de la Arena, conformando el tramo de parque denominado Parque lineal Cañada Bellaca, parte del cual se encuentra en construcción en el proceso de relocalización del asentamiento Mahilos llevado adelante por PMB-PIAI

3.4.6.4 Plaza Tres Ombúes

Esta Plaza fue construida en el marco del Plan Siete Zonas e incluye un Centro Cívico y diferentes equipamientos de calidad como una cancha polifuncional. Esta intervención supuso un abordaje interinstitucional que se considera relevante y se quiere fortalecer. Por lo tanto se considera clave en la construcción de un sistema de espacios públicos entorno al Arroyo Pantanoso. Se plantea generar vínculos espaciales y programáticos con el borde urbano propuesto sobre el humedal, constituyéndose en pieza estratégica para la recuperación socio ambiental del sector.

3.4.6.5 La Paloma (Eje Cívico y Humedal)

Se integran en el sistema de espacios públicos las intervenciones propuestas y en desarrollo en el marco del PMB en el Barrio la Paloma a través de la cañada y el canal a cielo abierto existentes.

Entre las intervenciones el proyecto de La Paloma la recuperación del humedal localizado entre Pasaje Lautaro y la Ruta Nacional Nº 1 que incluye la conformación de sus bordes mediante relocalizaciones, vialidad y acondicionamiento de espacio público, destacando la conformación de una plataforma de actividades diversas, que balconea sobre el humedal, en la intersección de las calles Pasaje Lautaro y Lucio Rodríguez.

Asimismo la conformación de Pasaje Lautaro como un eje Cívico que vincula una serie de equipamientos educativos, existentes y propuestos y el propio humedal.

3.5 Movilidad sostenible

3.5.1 Conectividad y calificación vial

Se propone desarrollar la vialidad que permita recorrer toda la Cuña Verde desde las nacientes del arroyo hasta su desembocadura reconociendo las características de cada tramo, mejorando la conectividad interna de cada zona y la conectividad transversal que permita vincular las áreas a ambos lados del arroyo.

Se constata déficit severo en cantidad y calidad respecto a la conectividad interna del ámbito del plan, resultante de su particular genealogía urbana y de las condiciones del soporte natural que se traducen en la ausencia de continuidad de los trazados y en la precariedad de la infraestructura vial.

El abordaje se plantea en dos dimensiones: la **conectividad y jerarquización vial**, que responde a las lógicas funcionales de la movilidad y los usos del suelo y la **calificación vial**, que responde a las lógicas culturales de la imagen urbana y la organización del espacio público.

En cuanto a **conectividad y jerarquización vial**, como lineamiento de tipo estructural, se plantea mejorar la conectividad interna del área dotándola de tramas mejor conectadas y jerarquizadas desde las calles residenciales hasta las interzonales. Este lineamiento conduce, en el desarrollo de la propuesta, a la complementariedad entre un enfoque sectorial vial y un enfoque integrado de estructuración urbana ya que los problemas de conectividad están estrechamente ligados a problemas de estructura urbana reconociendo las particularidades prediales (macromanzanas, macropredios), las características del soporte natural (el arroyo, cañadas y relieve), las grandes infraestructuras viales de escala nacional y los procesos de ocupación informal (asentamientos sobre fajas públicas o posibles trazados de conexión).

Asimismo, se plantea la construcción de nuevos puentes y alcantarillas sobre cursos de agua y la estructuración general de los “vacíos urbanos” detectados que hoy ofician de barrera a la continuidad de la trama.

El Plan ajusta las determinaciones de la jerarquización vial establecidas en el Plan Montevideo – POT, las que se grafican en MO 03:

- se incorpora la calle Antonio Rubio como viario departamental de conexión interzonal;
- se modifica la jerarquía vial de la continuación de Br. José Batlle y Ordóñez – Cno. Luis Eduardo Pérez definiéndola como parte del Sistema de enlace urbano-nacional;
- se modifica la jerarquía vial del tramo de Cno. Luis Eduardo Pérez entre Cno. Melilla y Ruta Nacional nº5, definiéndolo como parte del Sistema de enlace urbano-nacional;
- se modifica la jerarquía vial del tramo de Cno. Luis Eduardo Pérez entre Ruta Nacional nº5 y Cno. Las Higueritas definiéndola como parte del Sistema de enlace urbano-metropolitano;
- se modificación de la jerarquía vial del tramo de Cno. Las higueritas entre Cno. Luis Eduardo Pérez y Av. Luis Batlle Berres definiéndola como parte del Sistema de enlace urbano-metropolitano;
- se Incorpora la calle Lluces, desde Eduardo Paz Aguirre hasta Cno. Las higueritas (incluye la continuación propuesta cruzando el arroyo Pantanoso), como parte del Viario departamental de conexión interzonal.

En cuanto a la **calificación vial**, se define como lineamiento la necesidad de trascender la concepción de la calle como simple estructurador y conector vial, visualizándola como espacio público colectivo, atendiendo a sus espacialidades, calidades ambientales y la coexistencia de diversos tipos de actividades y usuarios. El Plan busca dar respuesta a estas distintas lógicas y escalas conformando una propuesta de actuación de cierta complejidad, pero imprescindible para mejorar la calidad urbana del sector. En todos los casos se buscará calificar la faja pública garantizando condiciones de seguridad al peatón, asumiendo la convivencia de los distintos usos posibles en una trama urbana que admite de manera general un uso mixto controlado. Se incluirá el acondicionamiento de calzadas y veredas, la incorporación de alumbrado público, arbolado

adecuado, equipamiento urbano y drenaje según las necesidades. Las características del Ámbito del Plan y del proyecto territorial permiten innovar en perfiles viales que incorporen conceptos de “ciudad verde” como estrategia de adaptación.

Se priorizan acciones en algunas vías estructurantes, por medio de la definición de una calificación vial diferenciada para lo cual se identifican cuatro modalidades básicas que refieren a las principales características de cada vía:

- **“de convivencia polifuncional”**; refiere a aquellas vías que atraviesan zonas potencialmente comerciales y centralidades locales y que aceptan todos los tipos de tránsito. Se buscará un diseño acorde a su carácter, jerarquía e intensidad de uso.

- **“de convivencia con cargas”**; son vías que aceptan tránsito de cargas y atraviesan zonas residenciales y mixtas, pudiendo albergar también transporte colectivo. Su acondicionamiento debe contemplar el transporte pesado y minimizar los impactos e interferencias con el entorno, con intensidades medias y altas de uso.

- **“residencial”**; vías en las que se prioriza al peatón, el transporte público y el tránsito privado doméstico. El diseño buscará reafirmar su carácter de estructurador de intensidad intermedia de uso, que vincula principalmente áreas residenciales y equipamientos complementarios.

- **“de esparcimiento”**; vías en las que se prioriza el tránsito peatonal y de ciclistas y se define su carácter de paseo, asociado al acondicionamiento de espacios verdes más amplios como en el caso de los parques lineales a lo largo de cursos de agua.

3.5.2 Nuevas conectividades

3.5.2.1 *Continuidad de la cuña*

Poder recorrer la Cuña Verde en toda su extensión implica la apertura de nueva vialidad de borde, más o menos alejada del curso según las características del tramo y la modalidad de intervención propuesta. A continuación se describen los recorridos propuestos:

Entre Hilario Cabrera y Cno. Colman (Tramo 1): Se plantea una vialidad de borde en la margen izquierda, al oeste de la calle Pororó, que defina el frente urbano sobre el arroyo, articulando áreas diversas como la intervención de Plan Juntos “Pororó”, áreas urbanas, emprendimientos industriales, y suelos vacantes. Genera la conexión norte sur entre Hilario Cabrera y Cno. Colman, hoy inexistente, y un acceso franco desde Cno. Colman al PAGRO.

Entre Cno Colman y Av. Lezica (Tramo 2, parte) - En la margen izquierda se plantea construir la vialidad de borde, al oeste de Cno. Del Aperó y Pje. Cont. Cno. Del Aperó, con trazado similar a la afectación de apertura de calle vigente. En la margen derecha el borde vial se define por las calles Padre Pablo Pittini, Cno. Fauquet, Niña y Gioia lo que implica realizar el tramo de calle que vincule Niña y Gioia. En las áreas parquizadas junto al arroyo se realizarán senderos aeróbicos que permitan la continuidad de recorridos a lo largo del curso.

Entre Av. Lezica y Antonio Rubio (Tramo2, parte) - En la margen izquierda se plantea completar la Rbla. Costanera ya construida en el marco de la intervención en los asentamientos El Aperó - Nuevo Colón - 8 de Mayo por parte del PMB-PIAI, extendiéndola hasta Antonio Rubio con trazado similar a la afectación vigente. En la margen derecha el borde vial se define por las calles Volta y Coronel Guerra lo que implica construir un tramo que vincule directamente ambas calles, según afectación vigente, y extender la calle Coronel Guerra hasta Antonio Rubio, según afectación vigente. En las áreas parquizadas junto al arroyo se realizarán senderos aeróbicos que permitan la continuidad de recorridos a lo largo del curso.

Entre Rubio y Ruta Nacional N°5 (Tramo 3) - Se plantea realizar un tramo vial que vincule el Br. José Batlle y Ordóñez con Cno. Luis Eduardo Pérez y extender hasta este la calle Coronel Guerra, lo que permitiría dar continuidad vial en la margen derecha de forma alejada en niveles elevados respecto al arroyo. En la margen izquierda se reconoce la continuidad vial por Cno. Antonio Rubio, Cno. Lecocq, Mario Arregui, Cno. Melilla y

Cno. Luis Eduardo Pérez lo que implica intervenir fuertemente en el acondicionamiento de Cno. Antonio Rubio y Cno. Melilla.

Entre Ruta Nacional Nº 5 y Continuación Llupes (Tramo 4) - En la margen derecha la continuidad vial queda definida en forma alejada del curso por Cno. Luis Eduardo Pérez, Cno. Las Higueritas y la continuación de Llupes propuesta, vinculándose con el tramo siguiente mediante la construcción de la continuación de Las Pitas. En la margen izquierda la continuidad vial queda definida en forma alejada del curso por Camino Tókinson que se propone vincular con Cno. Luis Eduardo Pérez y Cno. Las Higueritas construyendo la continuación de Llupes y la continuación de Cno. Del Fortín con la alternativa de cruce del arroyo por Cno. De la Granja bordeando el Parque Agroalimentario. El proyecto del Parque agroalimentario propone un paseo de borde que permitirá la aproximación al curso por senderos para peatones y bicicletas

Entre Cont. Llupes y Cno. Tókinson (Tramo 5, parte) - La continuidad vial se dará solo en la margen derecha por Las Pitas para lo cual se propone construir el tramo que la conecte con la continuación de Llupes propuesta. Las áreas parquizadas junto al arroyo contendrán senderos para peatones y bicicletas que se propone vincular con el paseo entorno al Parque Agroalimentario.

Entre Cno. Tókinson y Luis Batlle Berres (Tramo 5, parte) - La continuidad vial se dará solo en la margen derecha por las calles Rbla. Pantanoso, que requiere su construcción a nuevo por ser actualmente un trillo de balasto, y Martín Artigas. Las áreas parquizadas junto al arroyo contendrán senderos para peatones y bicicletas que permitan la continuidad de recorridos a lo largo del curso.

Entre Batlle Berres y Ruta Nacional Nº5 (Tramo 6) - En la margen izquierda se construirá la vialidad de borde que vincule los barrios Sarandí y Sarandí Nuevo generando la continuidad entre la calle 4 del Barrio Sarandí y la calle Dolores Candales del barrio Sarandí Nuevo y extendiendo esta última hasta Av. Luis Batlle Berres. A través de Av. Luis Batlle Berres y Cno. De Las Tropas se asegura la vinculación con los tramos contiguos. La faja parquizada entre la vialidad de borde y el humedal contendrá senderos aeróbicos que permitan la continuidad de recorridos.

En la margen derecha se construirá la vialidad de borde que defina el frente urbano del Barrio Maracaná y el APT6 hasta conectarse con la calle Martín Artigas. Las calles Mirungá, Los Cedros y Primera al Norte, entre otras, conectan este borde vial con Cno. Cibils y Ruta Nacional Nº 1 permitiendo el vínculo con los tramos aguas abajo. La faja parquizada entre la vialidad de borde y el humedal contendrá senderos aeróbicos que permitan la continuidad de recorridos.

También se plantea completar el borde vial a ambos lados de la cañada Bellaca entre Martín Artigas y Cno. Cibils. En la margen izquierda vinculando el tramo de borde vial ya realizado en el marco del realojo del asentamiento Mahilos por PMB-PIAI con la calle Martín Artigas al este y el cruce de Cno. Cibils y los Nogales al oeste con trazado similar a la afectación vigente. En la margen derecha vinculando la calle Manuel Francisco Artigas con Costanera Parque Tókinson en su encuentro con Con. Cibils, con trazado similar a la afectación vigente.

Entre Ruta Nacional Nº5 y Ruta nacional de Acceso (Tramo 7) - En la margen izquierda se plantea construir borde vial continuo que defina el frente urbano al humedal de los barrios Ombúes Nuevo, Cantera del Zorro y Cachimba del Piojo. Parte del trazado incluye calles existentes que requieren ser acondicionadas como Miguel J. Copetti, Rivera Indarte, Gregorio Camino e Inclusa. Las aperturas propuestas aseguran la continuidad del borde vial y su conexión al norte con Av. Luis Batlle Berres siguiendo un trazado similar a la afectación vigente. La faja parquizada entre la vialidad de borde y el humedal contendrá senderos aeróbicos que permitan la continuidad de recorridos. Asimismo, se plantea construir el borde vial propuesto en la intervención de urbanización localizada en Av. Luis Batlle Berres y Ruta Nacional Nº 5 (Plan Juntos y Cooperativas).

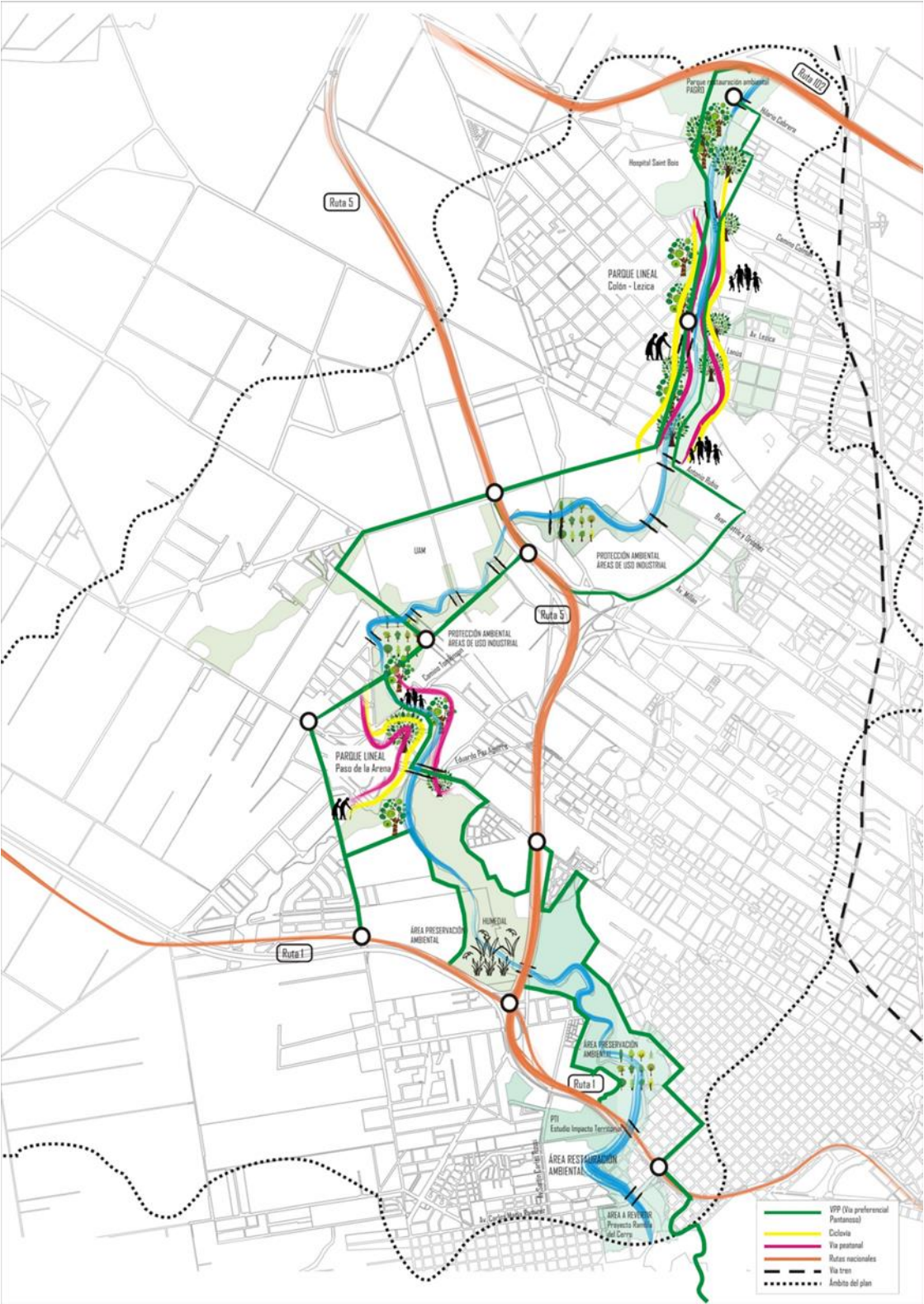
En la margen derecha el borde vial quedará conformado por las calles existentes Cno. de Las Tropas, Cno. Alianza, Imperio, Cno. La Boyada, Cont. Imperio y L4, nueva vialidad de borde propuesta en la intervención

PMB-PIAI Parque Cauceglia. La faja parquizada entre la vialidad de borde y el humedal contendrá senderos aeróbicos que permitan la continuidad de recorridos.

Las avenidas Luis Batlle Berres, Carlos María Ramírez, Dr. Santín Carlos Rossi, el Cno. De Las Tropas y las Rutas Nacionales Nº 1 y 5 vinculan estos bordes viales con los tramos linderos.

Entre Ruta Nacional de acceso y Av. Carlos María Ramírez (Tramo 8) - El Vínculo con los tramos al Norte se da a través de las avenidas Santín Carlos Rossi y Carlos María Ramírez y la Ruta Nacional Dr. Hugo Batalla.

En la margen izquierda se propone un borde vial en “La Isla” que incluya las calles Benito Rique, Indígenas y Martín Berinduague y requiere la apertura de los tramos que le den continuidad y el acondicionamiento vial. En la margen derecha se plantea un paseo de borde peatonal al interior del PTI que se continúa con la construcción del borde urbano del Cerro entre la calle Haití y la Avenida Carlos María Ramírez que incluye la apertura de una rambla costanera. Este borde vial se continúa al otro lado de la Av. Carlos María Ramírez por la calle Japón y el borde vial a la bahía propuesto en el proyecto “Rambla del Cerro”



3.5.2.2 Conectividad transversal a la Cuña Verde– cruces

Con el objetivo de fortalecer la integración territorial en torno a la Cuña Verde se plantea incorporar nuevas conexiones transversales a la misma de diverso carácter según el tramo.

Lezica, entre Cno. Colman y Antonio Rubio (Tramo 2)- En la zona de Lezica, por la proximidad de la ciudad al curso y la modalidad de intervención en términos de parque lineal se proponen nuevos cruces ubicados más próximos.

Se proponen los siguientes: continuación de Cno. Del Pretal hasta Gioia; cruce que vincule la calle Caacupe con Juan Bonmesadri; continuación de Cno. Rogelio Gorgoroso hasta Cno. Cornelio Guerra;

La Tablada (Tramo 3)- Los nuevos cruces propuestos permiten la interconexión de infraestructuras relevantes en el transporte de cargas, que ponen en relación ámbitos destinados a usos no habitacionales, industriales y logísticos, como la Tablada y el entorno del Parque Agroalimentario con las rutas nacionales, el sistema de enlace urbano – nacional, y el Puerto de Punta de Sayago propuesto.

Se proponen los siguientes: cruce vial que conecte Br José Batlle y Ordóñez y Cno. Luis Eduardo Pérez; cruce ferroviario que permita restaurar el ramal a La Tablada para su posterior extensión a Punta De Sayago.

Entorno Parque Agroalimentario (Tramo 4) - Se plantea realizar los cruces que permitan que el transporte de carga asociado a las áreas previstas para usos no habitacionales, industriales y logísticos al sur del Parque Agroalimentario puedan acceder a las rutas nacionales a través de Cno. Las Higueritas y Cno. Luis Eduardo Pérez sin interferir con la centralidad del Paso de la Arena. Se incorpora lo propuesto por el Plan Parcial de la UAM y los avances del grupo intersectorial conformado con el fin de estudiar el tránsito pesado en Paso de la Arena. El puente sobre el arroyo Pantanoso debe incorporar los aspectos vinculados a la dinámica hidráulica y ambiental, así como permitir la continuidad de recorridos peatonales y de bicicletas entre el Parque Lineal del Paso de la Arena y el paseo previsto en el Plan Parcial de la UAM.

Se proponen los siguientes: cruce de Lluces (según proyecto de afectaciones vigente) para permitir su continuidad hasta Cno. Las Higueritas; realización de nuevo puente en Cno. De la Granja; cruce para permitir la continuidad de Cno. Del Fortín hasta Cno. Luis Eduardo Pérez.

Paso de la Arena (Tramo 5) - En este tramo se plantea intervenir en los cruces existentes para optimizar su servicio, no solo como infraestructura vial sino también como conector urbano que incorpore los recorridos peatonales y de bicicletas minimizando la interferencia con en el curso como corredor ambiental y en su funcionamiento hidráulico

Se plantean las siguientes intervenciones: mejora de los puentes en Cno. Tókinson sobre el arroyo y cañada afluente incluyendo al peatón y a los ciclistas de forma segura y atractiva tanto en el cruce transversal como en la continuidad de los recorridos a lo largo del curso; realización de nuevo puente en Av. Luis Batlle Berres minimizando las interferencias detectadas en el funcionamiento hidráulico del arroyo e incluyendo al peatón y a los ciclistas de forma segura y atractiva tanto en el cruce transversal como permitiendo dar continuidad a los recorridos a lo largo del curso.

Área de restauración (Tramo 6) - Se propone estudiar la incorporación de una nueva conexión transversal considerando potenciales afectaciones al área de restauración ambiental que atraviesa. La concreción de este cruce requiere que previamente se avance en las transformaciones estructurales propuestas en ambas márgenes. La característica modal (bicicleta y peatones o automóviles) es uno de los aspectos a analizar incorporando posibles escenarios temporales.

Se plantea como punto posible el siguiente cruce: Cruce Maracaná – Barrio Sarandí, vinculando la calle Continuación La Vía (Continuación de Los Cedros) con la calle 1.

Área de restauración (Tramo 7) - Se propone estudiar la incorporación de una nueva conexión transversal en los mismos términos planteados en el Tramo 6. Asimismo, se plantea intervenir en cruces y vialidad

transversal existente asumiéndolos como conectores urbanos que incluyan a peatones y ciclistas en recorridos seguros y atractivos.

Se proponen los siguientes cruces e intervenciones: cruce La Boyada - Cantera del Zorro, vinculando Cno. La Boyada con la calle Groenlandia; intervenir en la Ruta Nacional Dr. Hugo Batalla y su puente sobre el arroyo para incorporar a peatones y ciclistas en recorridos atractivos y seguros; intervenir en Cno. De las Tropas y su puente sobre el arroyo para incorporar al peatón y los ciclistas.

Entorno PTI (Tramo 8) El potencial de desarrollo del sector definido entre las avenidas Santín Carlos Rossi, Carlos María Ramírez y la Ruta Nacional Dr. Hugo Batalla, donde el PTI está destinado a cumplir un rol fundamental, requerirá desarrollar una mayor conectividad entre las áreas a ambos lados del arroyo. En este sentido se propone incorporar, en los puentes existentes sobre la Ruta Nacional y la Avenida Carlos María Ramírez, el cruce peatonal y de ciclistas en condiciones atractivas y seguras, articulándolo con los paseos previstos en las márgenes del arroyo. Asimismo, es posible analizar el desarrollo de otra conexión intermedia de carácter peatonal.

3.5.3 Conectividad de carga

En el ámbito del plan se reconocen algunas áreas donde es fundamental desarrollar una infraestructura vial adecuada para el tránsito pesado de carga, que al tiempo que permita dar soporte y potencie las actividades previstas, minimice las interferencias negativas con las áreas residenciales, las centralidades, los espacios públicos y no contradiga los objetivos del plan. En este sentido se plantean algunos criterios para el desarrollo de estas infraestructuras en los sectores más relevantes del Ámbito del Plan.

APT 26 (Tramo 1) - Este APT, que se plantea ampliar hasta el Anillo Colector Vial Perimetral (R102), incluye un sector con industria existente, al sur de Cno. Hilario Cabrera, y otro insipiente contra la Ruta Nacional N°102. Para este ámbito se plantea desarrollar una infraestructura vial adecuada para dar soporte al tránsito pesado, mediante nuevas aperturas y el acondicionamiento de calles existentes, que sea compatible con los usos residenciales previstos, permitiendo la coexistencia con peatones y ciclistas de forma segura. No se plantea la generación de conectividad directa a la ruta Nacional N° 102.

Se propone la apertura de una nueva vialidad paralela a la R102 entre las áreas previstas para usos no habitacionales y el barrio La Carbonera para canalizar el tránsito pesado hacia Av. César Mayo Gutiérrez. Esta calle deberá permitir la coexistencia del transporte pesado y el vehicular particular, peatones y ciclistas, pudiendo incluso ser una doble vía con carácter diferencial.

Asimismo, se propone acondicionar Cno. Hilario Cabrera para generar un perfil que permita la coexistencia de tránsito pesado, vehicular particular, ciclistas y peatones.

Se requiere un estudio particularizado del encuentro de estas dos vialidades con la Av. César Mayo Gutiérrez

La Tablada (Tramo 3) - Se plantea desarrollar la infraestructura vial de soporte a los usos no habitacionales intensivos del APT 31 al norte del arroyo, dando conexión a los predios existentes y previendo desarrollos futuros, limitando la conexión con Ruta Nacional N° 5 por Cno. Luis Eduardo Pérez y Cno. La Redención.

Se reafirma la propuesta de conectar Br. José Batlle y Ordóñez y Cno. Luis Eduardo Pérez , prevista en el Plan Montevideo y se propone extender la vialidad de borde del arroyo Pantanoso propuesta en el tramo 2 (Lezica) hasta esta conexión. Asimismo, se prevé la recuperación del tramo de vía férrea a La Tablada y su potencial extensión para conectar con Punta de Sayago según lo previsto en las DDOTDS. Esto implica el cruce a desnivel de Cno. Luis Eduardo Pérez y la vía férrea sobre Ruta Nacional N° 5.

Se propone acondicionar las calles Antonio Rubio, Cno. Francisco Lecoq, Mario Arregui y Cno. Melilla con un perfil vial que permita el tránsito pesado coexistiendo con peatones y ciclistas en forma segura.

Entorno Parque Agroalimentario (Tramo 4)- Se plantea desarrollar la infraestructura vial de soporte a los usos no habitacionales, industriales y logísticos previstos en el Parque Agroalimentario y su entorno al oeste y al sur del arroyo Pantanoso. En este sentido se propone asegurar una adecuada conectividad de estas áreas

a las rutas nacionales a través de Cno. Las Higueritas y Cno. Luis Eduardo Pérez sin interferir con la centralidad del Paso de la Arena, en consonancia con el Plan Parcial de la UAM y los avances del grupo intersectorial conformado por resolución con el fin de estudiar el tránsito pesado en Paso de la Arena. Se propone como escenario final la construcción de una conexión vial y ferroviaria (Cno. Luis Eduardo Pérez – Las Higueritas), que conecte las áreas previstas para usos no habitacionales con las rutas nacionales y Punta de Sayago. Para esto se propone desarrollar las conexiones de las áreas al sur del Parque Agroalimentario con Cno. Las Higueritas y Cno. Luis Eduardo Pérez mediante la extensión de la calle Llupes y Cno. Del Fortín con su alternativa de conexión con el cruce de Cno. de la Granja sobre el arroyo. El desarrollo de toda esta infraestructura debe siempre integrar en forma segura al peatón y al ciclista.

PTI (Tramo 8)- Se propone desarrollar la infraestructura vial de carga que potencie el desarrollo del PTI de forma compatible con los usos urbanos de su entorno mitigando los impactos del tránsito pesado asociado en el marco del desarrollo del Proyecto Urbano Estratégico planteado por el Plan.

3.5.4 Estructuración de vacíos urbanos

En el ámbito del Plan se localizan una serie de vacíos urbanos que requieren programar su estructuración. El acondicionamiento de la escasa infraestructura vial existente y la apertura de nueva infraestructura es fundamental para generar las condiciones de urbanización y asegurar su integración territorial, dando continuidad a la trama vial de áreas cercanas que se encuentran desconectadas. Estas áreas se desarrollan en el punto “3.10.2. Vacíos urbanos”.

3.5.5 Lineamientos para las vías más significativas en el Ámbito del plan.

A partir de los criterios definidos para la calificación vial (punto 3.5.1) se propone:

Pasaje B (asentamiento La Carbonera) – Se propone calificar la calle que bordea el asentamiento La Carbonera al norte como vía “de convivencia con cargas”, con un perfil que permita la coexistencia del tránsito pesado asociado a los usos no habitacionales previstos al norte de esta calle, con el tránsito peatonal y vehicular asociado a las áreas residenciales ubicadas al sur.

Hilario Cabrera – Se propone calificarla como vía “de convivencia con cargas”, con un perfil que permita la coexistencia del tránsito pesado asociado a los usos no habitacionales existentes al sur, con el tránsito peatonal y vehicular asociado a las áreas residenciales al norte. Asimismo, se debe considerar la incorporación de transporte público.

Costanera al PAGRO - Se propone calificarla como vía “de esparcimiento”, priorizando el tránsito de peatones y ciclistas. Su perfil debe articularse con las áreas parquizadas hacia el arroyo y fortalecer la conformación del frente urbano.

Pororó - Se propone calificarla como vía “residencial” para consolidar su rol como estructurador norte-sur de las áreas urbanas al norte de Cno. Colman, vinculándolo con Cno. Hilario Cabrera y habilitando la posibilidad de extender los recorridos del transporte público hacia el PAGRO.

Camino Colman - Este camino es una vía de preferencia de cargas en carácter de excepción de la zona B, según se define en el Artículo R.424.86.9 del Volumen V del Digesto Departamental. En este sentido se propone calificarla como vía de “convivencia con cargas” asegurando el tránsito conjunto de peatones, ciclistas, vehículos particulares, transporte público y tránsito pesado.

Asimismo, debe entenderse como una vía con potencial de ser calificada como “de convivencia polifuncional”, por la localización actual y potencial de equipamientos colectivos de mediano y gran porte. Este aspecto debe incorporarse en el acondicionamiento a través del arbolado, pavimentos, sendas para peatones, iluminación, mobiliario urbano y drenajes.

Avenida Lezica – Se propone calificarla como vía “de convivencia polifuncional”, reconociéndola como principal vínculo entre las centralidades de Colón y Lezica y entre estas y el parque lineal propuesto en las márgenes del arroyo. Requiere recuperar sus valores espaciales, en particular su arbolado característico, consolidándola como un paseo urbano con coexistencia del tránsito de peatones, ciclistas, vehículos particulares y transporte público. Su acondicionamiento debe integrar arbolado, pavimentos de calzada y aceras, iluminación, mobiliario urbano y drenajes.

Lanus - Se propone calificarla como vía “residencial” para consolidar el rol de esta calle como estructurador de las áreas residenciales que atraviesa relacionando la centralidad de Colón, la centralidad de Lezica y espacios públicos relevantes como el Monte de la Francesa y el parque lineal propuesto en las márgenes del arroyo. Su acondicionamiento debe integrar arbolado, pavimentos de calzada y aceras, drenajes, arbolado, áreas verdes e iluminación.

Costaneras parque lineal Lezica - Se propone calificarlas como vías “residencial - de esparcimiento”, consolidándolas como estructuradoras de las áreas residenciales que atraviesan y priorizando el tránsito de peatones y ciclistas. Su perfil debe articularse con las áreas parquizadas hacia el arroyo y fortalecer la conformación del frente urbano hacia el mismo. Su acondicionamiento debe reconocer el carácter de paseo que debe fortalecerse con la vegetación, los pavimentos de calzada y aceras, la iluminación, el mobiliario urbano y un sistema de drenaje sostenible.

Rubio - Esta vía es límite entre áreas residenciales y áreas previstas para usos no habitacionales. En este sentido se propone su calificación como vía “de convivencia con cargas” definiendo un perfil que permita el tránsito seguro de peatones, vehículos particulares y transporte público coexistiendo con el transporte pesado.

Cno. Lecocq - Esta vía es límite entre áreas residenciales y áreas previstas para usos no habitacionales. En este sentido se propone su calificación como “de convivencia con cargas” definiendo un perfil que permita el tránsito seguro de peatones, vehículos particulares y transporte público coexistiendo con el transporte pesado.

Cno. Melilla – Cno. De la Redención – En el Ámbito del Plan estas vías estructuran áreas previstas para usos no habitacionales y las vinculan con las rutas nacionales. Se propone su calificación como vías “de convivencia con cargas” acondicionándolas para el transporte pesado pero permitiendo la integración segura de otros medios de transporte, en particular a peatones y ciclistas.

Br. José Batlle y Ordóñez – Eduardo Pérez – Cno. Las Higueritas - Se reafirma la propuesta de dar continuidad entre estas vialidades de modo de estructurar y vincular las áreas previstas para usos no habitacionales de La Tablada y las áreas previstas para usos no habitacionales del Parque Agroalimentario y su entorno, conectando ambas con otras áreas de la ciudad y las rutas nacionales. Asimismo, estas vías permiten canalizar el tránsito pesado entorno al Parque Agroalimentario sin interferir con la centralidad del Paso de la Arena. Se propone su calificación como vías “de convivencia con cargas” acondicionándolas para el transporte pesado pero permitiendo la integración segura de otros medios de transporte, en particular a peatones y ciclistas.

Cno. Tómkinson entre Ruta Nacional nº1 y 150 mts al norte de la calle Los Plátanos - Cno. Tómkinson es Vía preferente de circulación de vehículos de carga de la Zona C, según el Artículo R.424.86.9 del Volumen V del Digesto Departamental. En este tramo se propone calificarla como vía “de convivencia con cargas” con un acondicionamiento que permita el tránsito pesado asociado a las áreas previstas para usos no habitacionales al noroeste de Cno. Tómkinson sin interferir con las dinámicas urbanas asociadas a las áreas residenciales localizadas al sureste del mismo, permitiendo el tránsito seguro de peatones, ciclistas, vehículos particulares y transporte público. Se promueve la eliminación del transporte de cargas de este tramo en la medida que

se vaya generando la infraestructura vial que permita dar salida a Ruta Nacional Nº 1 a los predios en suelo suburbano no habitacional frentistas a Cno. Tómkinson.

Cno. Tómkinson entre 150 mts al norte de la calle Los Plátanos y el arroyo Pantanoso - Cno. Tómkinson integra la estructuración de la centralidad del Paso de la Arena por lo cual se propone calificarla como vía “de convivencia polifuncional” particularmente en el tramo entre Av. Luis Batlle Berres y Cno. Cibils, integrando los diferentes medios de transporte y constituyéndose en un paseo urbano atractivo para el peatón. En este tramo se evitará el tránsito pesado de cargas.

Cno. Tómkinson entre el arroyo Pantanoso y Camino del Fortín - Se propone su calificación como vía “de convivencia con cargas” acondicionándola para el transporte pesado pero permitiendo la integración segura de otros medios de transporte, en particular a peatones y ciclistas.

Llupes - Se propone la extensión de la calle Llupes hasta Cno. Las Higuieritas y su calificación en el ámbito del plan como vía “de convivencia con cargas”, acondicionándola para el transporte pesado pero permitiendo la integración segura de otros medios de transporte, en particular a peatones y ciclistas. Implica la construcción de un puente sobre el arroyo Pantanoso que contemple, entre otros aspectos, las dinámicas hidráulicas y ambientales del curso, y la posibilidad de vincular el Parque Lineal del Paso de la Arena y el paseo previsto en el Plan Parcial de la UAM entorno al Parque Agroalimentario..

Cno. Cibils - Se propone calificarlo como vía “residencial” consolidando y jerarquizando su rol de estructurador de las áreas residenciales que atraviesa y vínculo entre las centralidades del Paso de la Arena y el Cerro. El diseño integral de su perfil, cuyas obras se encuentran en proceso en el marco del Fondo Capital, incorpora arbolado, iluminación, pavimentos de aceras y calzadas, drenaje y mobiliario urbano articulando el tránsito de peatones, ciclistas, vehículos particulares y transporte público. En la centralidad del Paso de la Arena, entorno a Cno. Tómkinson y la terminal de ómnibus, se considera necesario programar un acondicionamiento acorde al potencial destino polifuncional del entorno.

Av. Luis Batlle Berres entre el arroyo Pantanoso y Carlos María Ramírez— Esta avenida tiene la condición de vía preferente de carga de la zona C al oeste de Ruta Nacional nº5 y de la Zona B al este de la misma, según el Artículo R.424.86.9 del Volumen V del Digesto Departamental. Se propone su calificación como vía “de convivencia con cargas” asegurando la coexistencia del transporte pesado en áreas residenciales mediante un acondicionamiento que permita el tránsito seguro de peatones y ciclistas. Se propone que en el tramo entre el Arroyo Pantanoso y la Ruta Nacional nº5 se modifique su condición de vía preferente de carga asimilándola a la correspondiente a Zona B de forma que deban programarse los recorridos en carácter de excepción.

Av. Luis Batlle Berres entre el arroyo Pantanoso y Camino Las Higuieritas – Se propone calificar el tramo que estructura la centralidad del Paso de la Arena, como vía “de convivencia polifuncional”, incorporando los diferentes medios de transporte asociados a sus potencialidades como centralidad, conformando un paseo urbano atractivo para los peatones. El diseño del cruce sobre el arroyo debe considerarse como un vínculo urbano que integre a peatones y ciclistas de forma segura. Asimismo, debe favorecer la continuidad de los recorridos en las áreas parquizadas previstas en la margen derecha y contemplar las dinámicas hidráulicas y ambientales del curso. En este tramo se propone eliminar su condición de vía preferente de carga.

Costanera parque lineal Paso de la Arena - Se propone su calificación como vía “de esparcimiento-residencial”, priorizando el tránsito de peatones y ciclistas y su consolidación como estructurador de las áreas residenciales que atraviesa. Su perfil debe articularse con las áreas parquizadas sobre el arroyo y fortalecer la conformación del frente urbano hacia el mismo. Su acondicionamiento debe reconocer el carácter de paseo que debe fortalecerse con la vegetación, los pavimentos de calzada y aceras, la iluminación, el sistema de drenaje y el mobiliario urbano.

Costaneras cañada Bellaca - Se propone su calificación como vías “de esparcimiento”, priorizando el tránsito de peatones y ciclistas. Su perfil debe articularse con las áreas parquizadas previstas en las márgenes de la cañada y fortalecer la conformación del frente urbano a la misma. Su acondicionamiento debe reconocer el carácter de paseo que debe fortalecerse con la vegetación, los pavimentos de calzada y aceras, la iluminación, el sistema de drenaje y el mobiliario urbano.

Mirungá - Se propone su calificación como vía “residencial”, con un acondicionamiento integral que incorpore en forma segura las diferentes modalidades de tránsito asociadas a las áreas residenciales, existentes y previstas que conecta y atraviesa, teniendo particular atención a las condiciones del tránsito peatonal.

Costaneras Área de restauración tramo 6 y 7 - Se propone su calificación como vías “de esparcimiento - residencial”, priorizando el tránsito de peatones y ciclistas y su consolidación como estructuradoras de las áreas residenciales que atraviesa. Su perfil debe articularse con las fajas parquizadas hacia el humedal y fortalecer la conformación del frente urbano hacia el mismo. Su acondicionamiento debe reconocer el carácter de paseo que debe fortalecerse con la vegetación, los pavimentos de calzada y aceras, la iluminación, el sistema de drenaje y el mobiliario urbano.

Gral. Agustín Muñoz - Se propone calificarla como “residencial – polifuncional” para que opere como principal vínculo urbano entre 3 Ombúes, en particular su plaza, con la centralidad de La Teja entorno a la Av. Carlos María Ramírez, constituyéndose en una calle estructurante de las áreas residenciales que atraviesa con capacidad de dar soporte al tránsito asociado a los usos polifuncionales que se prevé puedan localizarse en los predios frentistas, prestando especial atención al tránsito seguro de peatones.

Costaneras Cañada Victoria – Alaska - Se propone su calificación como vías “de esparcimiento”, priorizando el tránsito de peatones y ciclistas. Su perfil debe articularse con las áreas parquizadas hacia la cañada y fortalecer la conformación del frente urbano hacia la misma. Su acondicionamiento debe reconocer el carácter de paseo que debe fortalecerse con la vegetación, los pavimentos, la iluminación, el sistema de drenaje y el mobiliario urbano.

Santín Carlos Rossi - Se propone calificarla como “polifuncional”, reconociendo su condición de acceso a la centralidad del Cerro desde las rutas nacionales y como articulador entra La Boyada, la centralidad mencionada y equipamientos colectivos (PTI, Centros educativos, Estadio Luis Tróccoli, Jefatura de Zona Operacional IV, Grupo "Brig. Gral. Manuel Oribe" de Artillería 105 mm Nº 1, etc.). El tramo entre la Ruta nacional y el Cno. La Paloma debe prever en su perfil la convivencia con posible tránsito pesado asociado a al PTI.

Costanera del Cerro – Esta costanera requiere su apertura y se propone en continuidad con el Paseo Costero del PTI desarrollado en la acción temprana correspondiente, extendiendo el paseo hasta la Av. Carlos María Ramírez. Se propone su calificación como vía de “esparcimiento”, con un acondicionamiento que priorice al peatón y se integre con las áreas parquizadas previstas en la margen del arroyo.

Av. Carlos María Ramírez – Se propone calificarla como “de convivencia Polifuncional”, jerarquizándola como avenida estructurante de las centralidades del Cerro y La Teja, integrando los diferentes medios de transporte, constituyéndola en un paseo urbano atractivo, en particular para el peatón.

3.5.6 Sistema de Transporte Público

En consonancia con los lineamientos y objetivos estratégicos de la Intendencia, se prioriza el transporte colectivo sustentable, integrado, accesible, confiable y eficiente, mediante un servicio de calidad que mejore la conectividad interna del ámbito del plan y de este con la ciudad, garantizando la conectividad a los barrios más vulnerables. La conectividad con la ciudad se entiende en un doble sentido de permitir el acceso de los

habitantes de este ámbito a los recursos del resto de la ciudad, así como de hacer accesible este territorio a todos los habitantes.

Las aperturas y estructuraciones viales propuestas generan nuevas posibilidades de conectividad que permiten pensar nuevos recorridos del STM que no solo mejoren la cobertura y la eficiencia, adecuándose de mejor forma a las necesidades actuales de la población, sino también habilitando otras posibilidades de conexión entre áreas que hoy no se vinculan adecuadamente a través del transporte público. Estos recorridos deben atender tanto a los requerimientos de acceso a las fuentes laborales y los servicios básicos, como a aspectos culturales, recreativos, de formación, turísticos, contribuyendo a la integración del territorio.

En este sentido se considera oportuno desarrollar el STM en el ámbito del plan incorporando las nuevas posibilidades que surgen de sus determinaciones. A continuación, se describen algunos aspectos relevantes de ser contemplados:

- extender los servicios que llegan al Complejo América al PAGRO y la Carbonera aprovechando la estructuración vial del sector propuesta;
- desarrollar recorridos que vinculen el Ámbito del Plan con las principales terminales de su entorno (Colón, Paso de la Arena, Cerro);
- desarrollar la interconexión entre terminales;
- desarrollar recorridos que vinculen las áreas urbanas entorno a los humedales (Tramos 6 y 7) aprovechando la estructuración vial propuesta.
- estudiar la posibilidad de recorridos a lo largo del curso aprovechando la estructuración vial propuesta
- incorporar variaciones y ampliaciones de recorridos aprovechando los nuevos cruces del arroyo propuestos
- potenciar la integración del STM con los circuitos de transporte activo en particular los propuestos en las márgenes del arroyo.
- incorporar recorridos recreativos y turísticos asociados a los valores ambientales, paisajísticos y patrimoniales del Ámbito del Plan que acompañen y fortalezcan los procesos de transformación del territorio y de su valorización en el imaginario colectivo.

3.5.7 Transporte activo

En consonancia con los lineamientos y objetivos estratégicos de la Intendencia también se priorizan los medios de transporte activos promoviendo el uso de la bicicleta y la movilidad peatonal en una red interconectada de infraestructura segura para ciclistas y peatones, priorizando los barrios socialmente más vulnerables.

Las aperturas y estructuraciones viales propuestas, en particular las asociadas a los nuevos frentes urbanos sobre el arroyo, y las nuevas dotaciones de espacio público acondicionado en las márgenes de los cursos de agua (parques lineales, faja parquizada junto a humedales) se reconocen como oportunidades para fortalecer el transporte activo constituyendo una red de recorridos jerarquizados. Estos recorridos deben fortalecer la integración del territorio y contemplar contenidos múltiples: acceso a servicios de cercanía, culturales, recreativos, turísticos, entre otros.

A continuación, se describen algunos aspectos relevantes de ser contemplados:

- desarrollar una estrategia general de incorporación en la trama vial de infraestructura que permita el tránsito seguro de peatones, priorizando las centralidades, el entorno de equipamientos colectivos (centros de enseñanza, centros de salud, entre otros), y los barrios más vulnerables socialmente. Esta infraestructura

se debe incorporar en un diseño integral de la vialidad que incluya la calzada, las aceras, el drenaje, el arbolado, el mobiliario urbano y la iluminación;

-desarrollar una infraestructura que permita recorridos peatonales y de ciclistas seguros y atractivos a lo largo del curso aprovechando la estructuración vial y de espacios públicos, y los nuevos cruces del arroyo propuestos;

-vincular estos recorridos con las centralidades cercanas, terminales de ómnibus y principales equipamientos colectivos;

-potenciar la integración del STM con los circuitos de transporte activo en particular los propuestos en las márgenes del arroyo.

-promover recorridos recreativos y turísticos asociados a los valores ambientales, paisajísticos y patrimoniales del Ámbito del Plan que acompañen y fortalezcan los procesos de transformación del territorio y de su valorización en el imaginario colectivo.

3.6 Sistema de centralidades y equipamientos.

3.6.1 Centralidades

La construcción y reconocimiento colectivo de la Cuña Verde como objeto de proyecto requiere su articulación con las centralidades existentes, generando sinergias positivas que la potencien al tiempo que la propia construcción de la Cuña Verde genera oportunidades de potenciar las centralidades y desarrollar nuevas relaciones entre ellas. Esta articulación implica desarrollar las conexiones espaciales y programáticas entre las centralidades y los nuevos frentes urbanos sobre el arroyo que plantean nuevas formas de relación ciudad-agua.

Curva de Tabárez - El desarrollo del PTI y su entorno puede otorgarle a la “centralidad zonal” del Cerro (Curva de Tabárez) contenidos programáticos que la posicionen como referencia urbana y metropolitana por sus especificidades. La construcción de un frente urbano de esta centralidad sobre el arroyo le confiere nuevas cualidades que la potencian al tiempo que se fortalece la transformación del imaginario colectivo respecto al arroyo y el reconocimiento de la Cuña Verde. En este sentido se propone abordar el PTI y su entorno como Área de Proyecto Urbano Estratégico (punto 3.13.2.1)

La Teja - La profunda transformación ambiental, social y urbana que necesitan los barrios Ombúes Nuevo, Tres Ombúes, Cantera del Zorro, Cachimba del Piojo y sus entornos, requieren fortalecer los vínculos espaciales y programáticos con la “centralidad local” de La Teja, entorno a Carlos María Ramírez. En el marco del desarrollo del Área de Actuación Integrada Ombúes Nuevo – Cantera del Zorro – Cachimba del Piojo (punto 3.13.1.1), se propone consolidar la calle Gral. Agustín Muñoz como principal vínculo urbano entre 3 Ombúes, en particular su plaza, y la centralidad de La Teja entorno a la Av. Carlos María Ramírez, constituyéndose en una calle estructurante de las áreas residenciales que atraviesa con capacidad de incorporar usos polifuncionales.

Paso de la Arena – Esta centralidad, en la medida que se la dote de las infraestructuras previstas de saneamiento y drenaje, y en el marco del desarrollo del Parque Agroalimentario y las áreas destinadas para industria y logística, tiene la capacidad de consolidarse como una “centralidad urbana metropolitana” que admita mayores densidades. Las determinaciones del plan permiten que esta transformación se procese de una forma amigable con el medioambiente, en particular en la relación de la ciudad con los cursos de agua, y con previsiones de espacio público y conectividad acordes a su escala y complejidad. En este sentido se propone abordar esta centralidad como Área de Proyecto Urbano Estratégico (punto 3.13.2.1)

Dentro de esta área se reconoce el padrón Nº 42.489 (de propiedad de la Intendencia) y su entorno, como área de oportunidad, por su localización estratégica en la centralidad del Paso de la Arena, las calidades urbanas existentes, la presencia de amplias áreas subutilizadas gestionadas por la Intendencia y la posibilidad

de desarrollar el saneamiento. Se propone su abordaje en el marco del desarrollo del Área de Proyecto Urbano Estratégico, mediante un Proyecto de Detalle que analice las posibilidades de incorporar nuevas dotaciones de vivienda, espacio público acondicionado y equipamientos colectivos.

Colón - Lezica – Las propuestas del plan entorno al cruce de la Av. Lezica y el arroyo, donde destaca la conformación del parque lineal en sus márgenes, y su articulación con los valores patrimoniales de la zona y las transformaciones urbanas en proceso (Espacio Colón – Villa Colón, PMB-PIAI El Aperó, Nuevo Colón, 8 de mayo) son relevantes para potenciar y articular la “centralidad local” de Lezica y la “centralidad urbana metropolitana” de Colón. Asimismo, se considera relevante fortalecer los vínculos espaciales y programáticos de la Cuña Verde con estas centralidades de modo de fortalecer las transformaciones previstas. El acondicionamiento y jerarquización de la Av. Lezica resulta clave en el vínculo y articulación con estas centralidades. En este sentido se define el Área de Proyecto Urbano Estratégico “Entorno Lezica” (punto 3.13.2.1) y la Acción Temprana “Entorno Lezica” (punto 3.13.4.2)

3.6.2 Equipamientos

La localización de nuevos equipamientos colectivos y el fortalecimiento de los existentes es un instrumento relevante para desencadenar transformaciones positivas en el territorio que en este caso favorezcan el reconocimiento colectivo de la Cuña Verde y la doten de contenidos. Asimismo, son relevantes en el fortalecimiento de las centralidades existentes y aquellas que se propongan desarrollar. A continuación, se mencionan aquellos equipamientos colectivos que se consideran con mayor potencial para favorecer las transformaciones previstas.

3.6.2.1 Equipamientos productivos

La presencia sobre el arroyo Pantanoso de tres equipamientos productivos de características distintas con gestión de la Intendencia -PTI, Parque Agroalimentario y PAGRO-, los cuales por sus especificidades son de referencia más allá del Ámbito del Plan, representa una oportunidad de desarrollo local y de construcción y reconocimiento de la Cuña Verde.

Maximizar su potencial transformador requiere el desarrollar sus vínculos físicos, espaciales y programáticos con el entorno y con la Cuña Verde en particular. Asimismo, incorporar otros contenidos programáticos más allá de los específicos -educativos, de esparcimiento, turísticos, patrimoniales, entre otros, alcanzar niveles altos de calidad en su materialización y en sus prestaciones, y desarrollar la articulación programática entre los tres emprendimientos. El involucramiento local (en su gestión y en la incorporación de la población en sus actividades y en el empleo) es de gran importancia para el desarrollo local.

3.6.2.2 Centro Cívico Cultural

Bajo esta denominación se propone un equipamiento edilicio, colectivo y público, que materialice y simbolice, como soporte calificado, el necesario accionar coordinado de las políticas públicas en el territorio. Un edificio que por sus calidades arquitectónicas y urbanas desencadene transformaciones urbanas positivas en el entorno, favorezca la construcción del espacio público allí donde hoy presenta grandes deficiencias y se constituya en una referencia para la ciudad. Se plantea programáticamente flexible, admitiendo diversidad de potenciales usos articulados en el tiempo y el espacio. Este equipamiento fortalece los procesos de descentralización acercando a los vecinos funciones del Estado aún centralizadas.

Este tipo de equipamiento, que se considera positivo reproducir en otros ámbitos de la ciudad, y que ya existen ciertas experiencias que avanzan en este sentido (Sacude, Cedel, Usinas de la Cultura, Centros Cívicos, entre otros.), podrían contener en el ámbito del Plan las siguientes especificidades programáticas:

- **interpretación ambiental:** claramente surge como especificidad de estos equipamientos el de ser soporte de aquellas actividades de educación, divulgación, investigación y esparcimiento relacionadas con las calidades y servicios ambientales de la Cuña Verde y su relevancia en la mejora de la calidad de vida de los habitantes de su entorno y la ciudad. Estos contenidos programáticos vinculados a un curso de agua de características ambientales únicas en la ciudad posicionan estos equipamientos como una referencia para la ciudad.

- **desarrollo de las capacidades laborales locales:** la inserción de la población en lógicas de empleo formal es un aspecto relevante, por lo que estos equipamientos podrían ofrecer soporte para el desarrollo de capacidades laborales locales oficiando de incubadora de emprendimientos. El programa podría poner a disposición soporte físico infraestructural y tecnológico, así como oportunidades de formación y capacidades de gestión comunes.

Entre otras posibles, se proponen Centros Cívicos Culturales en las siguientes localizaciones: entorno del Parque lineal Lezica (asociado posiblemente a algún bien patrimonial como por ejemplo el Hotel Giot); frente urbano de Maracaná sobre el Arroyo; frente urbano de Cantera del Zorro – Cachimba del Piojo sobre el arroyo (en el entorno de la desembocadura de la Cañada Jesús María o en la localización del ex frigorífico Castro)

3.6.2.3 Centros educativos

Los centros educativos deben cumplir un rol importante en transformar el imaginario colectivo respecto al arroyo promoviendo el desarrollo de una nueva relación agua-ciudad y desarrollando contenidos de educación ambiental que vinculen programáticamente el centro educativo con la Cuña Verde

También se considera pertinente potenciar el rol de estos equipamientos en su entorno entendiéndolos, no solo como el soporte físico de una política educativa, sino también como un equipamiento con potencial de desencadenar transformaciones urbanas positivas en su entorno, particularmente en el espacio público, incidiendo en la mejora de la calidad de vida de los habitantes. Algunos equipamientos que se vienen realizando en el ámbito del plan, como escuelas de tiempo completo, CAIF y jardines de infantes, poseen una buena calidad arquitectónica que debe potenciarse asumiéndolos como oportunidades e instrumentos para generar las transformaciones urbanas propuestas. Su implantación es determinante y no debe quedar sujeta únicamente a la facilidad de acceso al suelo que no siempre es el más adecuado para alcanzar los objetivos antes mencionados.

En este sentido resulta estratégica la integración entre centros educativos de distinto nivel conformando complejos educativos que permiten optimizar recursos e instalaciones al tiempo de generar equipamientos más potentes. Asimismo, resulta estratégico promover su integración con centros productivos como hoy sucede con las UTU localizadas dentro del PTI y el PAGRO.

3.7 Redes de infraestructuras

3.7.1 Saneamiento y drenaje pluvial

Se incorporan en el plan los avances del Plan Director de Saneamiento y Drenaje Urbano de Montevideo desarrollados en la escala macro (punto 2.3.1) y se desarrollan algunos aspectos para el Ámbito del Plan como el Manejo Integrado de Áreas Inundables y Gestión De Riesgo Hídrico (punto 3.12).

3.7.2 Vialidad

Se desarrolla en detalle en Capítulo “Movilidad sostenible” (punto 3.5)

3.7.3 Energía eléctrica

En el Ámbito del Plan se reconoce como aspecto relevante en la provisión del servicio de energía eléctrica la consolidación de redes, en particular considerando los procesos de relocalización y regularización de asentamientos.

El Ámbito del Plan se ve atravesado por tendidos aéreos de líneas de alta tensión (150kw) que plantean desafíos al momento de las actuaciones territoriales. Estos tendidos definen servidumbres que deben asumirse como condicionantes de proyecto en la regularización de asentamientos y el acondicionamiento de espacios públicos. A continuación, se reconocen algunos ámbitos donde, a partir de la normativa vigente y el

intercambio con referentes técnicos de UTE, se plantean criterios de intervención que en cada caso deberán validarse con el organismo competente antes citado.

Parque lineal de Lezica - Uno de estos tendidos se desarrolla a lo largo del arroyo Pantanoso, desde la Ruta Nacional 102 hasta Carlos Ott y 9 de Setiembre, donde se prevé el Parque productivo de las Nacientes y el Parque lineal de Lezica. El acondicionamiento de estos parques deberá considerar esta condición, respetando las servidumbres correspondientes. No se realizarán equipamientos que impliquen la permanencia de usuarios dentro de la servidumbre de 30mts a ambos lados del eje del tendido, en particular dentro de la faja de 12 mts centrada al eje del tendido. Dentro de esta servidumbre se podrá equipar el parque con caminería y senderos que atraviesen la misma y no impliquen largos recorridos dentro de la faja de 12 mts. mencionada.

Maracaná - Dos tendidos atraviesan el barrio Maracaná entre Cno. Cibils y el arroyo Pantanoso. El tendido más cercano a la ruta Nacional nº1 transcurre en gran parte por espacio público asociado a la calle Primera al Norte, pero sin cumplir con las condiciones reglamentarias y el tramo final atraviesa la trama residencial pasando por encima de las viviendas. El tendido que acompaña la calle Los Cedros tiene un pequeño tramo por espacio público y en mayor medida atraviesa por encima de las viviendas.

Se deberá analizar al momento de desarrollar la regularización de estos asentamientos la conveniencia de liberar la faja de servidumbre realizando vialidad y espacio público, enterrar el tendido (implica consolidar la vialidad para realizar el tendido debajo de las aceras y prever la localización de la estación donde se realiza el pasaje del tendido aéreo al enterrado) o desviar los tendidos para que se integren de mejor forma en la estructura urbana, considerando que linderos al asentamiento se localizan predios con el atributo de potencialmente transformables a suelo urbano consolidado, APT6, integrando en el proyecto de urbanización las áreas de espacio público necesarias para dar cumplimiento a las servidumbres requeridas.

Parque ambientalista-Nuevo Lecocq-Torre 8 - Se evaluarán los criterios mencionados para Barrio Maracaná al momento de desarrollar la regularización de estos asentamientos.

3.8 Residuos sólidos

Este tema se considera crítico y determinante en las posibilidades de concreción de las determinaciones del plan. Las transformaciones urbanas previstas requieren un abordaje integral de la disposición final, tratamiento y recuperación de residuos sólidos urbanos de Montevideo, que en particular en la Cuenca del arroyo Pantanoso generan importantes pasivos ambientales como el deterioro de la calidad del agua y la ocupación de la planicie de inundación con vertidos y rellenos. La propuesta del Plan es parte de la solución al tema, ya que genera las condiciones materiales para el control social de las márgenes de los cursos de agua.

Sin embargo, es un tema de gran complejidad que requiere analizar todo el proceso de generación del residuo en la ciudad, y los actores involucrados, para determinar las claves para detener el proceso de vertidos y rellenos en los cursos de agua y generar las estrategias de gestión que contribuyan a mitigar el problema. La caracterización de la dinámica, el tipo y la estrategia para su remediación forma parte de la construcción de la línea base a desarrollar con cooperación técnica multilateral.

3.9 Protección Patrimonial

3.9.1 Preservación del Patrimonio Natural

Se propone ampliar el Área de Recuperación Ambiental definida en el Plan Montevideo a todo el suelo categoría Rural que se encuentre dentro de la Cuña Verde en el sector correspondiente al cauce principal.

3.9.2 Lezica

El ámbito del Plan se integra y articula con el área patrimonial de Colón – Villa Colón – Ferrocarril. En esta área, según la Comisión de Apoyo Patrimonial Colón - Villa Colón - Pueblo Ferrocarril se destacan los siguientes elementos para su puesta en valor y preservación:

-Edilicios: Arquitectura tipo chalet y palacetes (Castillo Iriarte Borda, Centro Social y Biblioteca Popular “Villa Colón”, etc.); edificios singulares urbanos (Colegio Pío, Hotel Giot, Teatro de Verano, Club Olimpia, Estación de Trenes Colón, Terminal de Ómnibus Colón, etc.); edificios singulares rurales (Almacén Cavallieri, Observatorio Astronómico “Los Molinos”, varias bodegas y chacras, Aeropuerto Internacional Ángel S. Adami, Hospital Saint Bois, PAGRO, etc.)

-Área urbana parquizada: parques, plazas, calles y avenidas arboladas, sumados a grandes áreas privadas enjardinadas

-Área rural: producción agraria en granjas y chacras, las plantaciones de frutales, viñedos y viveros, productos artesanales derivados.

-Arroyo Pantanoso

El Plan se plantea transformar el imaginario colectivo respecto al arroyo y construir materialmente una nueva relación de la ciudad con el curso de agua incorporando nuevas dotaciones de espacio público acondicionado (Parque lineal Lezica, Parque productivo de las Nacientes)

En este sentido, para articular y potenciar los valores patrimoniales de este territorio el Plan propone: **integrar las referencias edilicias en circuitos patrimoniales** que se potencien con los paseos y parques junto al arroyo; **conformar un sistema de espacios públicos** que integre las áreas urbanas parquizadas existentes con las nuevas dotaciones asociadas al arroyo y las ponga en valor; potenciar la **relación entre las áreas urbanas y rurales** consolidando la Cuña Verde como paisaje rural y de alta naturalidad que ingresa a la ciudad, donde el PAGRO, y el Parque productivo de las Nacientes propuesto, cumplen un rol fundamental.

La intervención en el arroyo plantea una oportunidad de revalorizar las centralidades de Colón – Pueblo Ferrocarril y Villa Colón y fortalecer la relación entre ambas, siendo relevante en una estrategia de promoción y difusión de los valores singulares de la zona y desarrollo turístico, tanto del área urbana como rural.

3.9.3 La Tablada

La Tablada tiene una historia asociada a su función hasta 1975, como mercado principal de ganado en pie del país, sitio donde se vendía el ganado que llegaba en los trenes a la capital. Los frigoríficos y mataderos acudían a la estación Tablada y allí hacían sus transacciones y luego conducían el ganado por los caminos que conectaban con sus instalaciones. Por lo tanto, se inserta dentro de los valores patrimoniales asociados a la industria cárnica y frigorífica del país y se pone en relación con otras instalaciones testimoniales algunas de las cuales se encuentran dentro del ámbito del plan, como es el caso de las instalaciones donde hoy se ubica el PTI o las instalaciones abandonadas del ex frigorífico Castro.

Rescatar este patrimonio permite desarrollar contenidos y relatos que favorecen la generación de vínculos entre áreas en torno al arroyo Pantanoso que hoy no se relacionan favoreciendo la construcción y reconocimiento de la Cuña Verde. La posibilidad de volver a activar el ramal ferroviario para continuarlo hasta el Puerto de Punta de Sayago podría ser en su momento una oportunidad de poner en valor este patrimonio.

Asimismo, según Resolución Nro. 06/2019, del 24 de abril de 2019, la Comisión Nacional Honoraria de Sitios de Memoria declaró como sitio de memoria histórica el predio ubicado en Camino Melilla y Camino Luis Eduardo Pérez, conocido como La Tablada, a solicitud de la Comisión Memoria de La Tablada integrada por

víctimas y familiares de víctimas del centro de detención de La Tablada, organizaciones e instituciones de la zona, Universidad de la República, el Municipio G y centros comunales zonales.

El predio que se ubica en Camino Melilla 6267 con una extensión de 89 hectáreas aproximadamente posee una edificación que sirvió como centro clandestino de detención y tortura durante la dictadura. El predio es indicado como posible lugar de enterramiento de personas detenidas desaparecidas.

Pertenece al Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca y ha tenido los siguientes usos: hotel para los hacendados que llevaban sus ganados a La Tablada Nacional (década del 50); Ministerio de Defensa Nacional: centro clandestino de detención del OCOA, Organismo Coordinador de Operaciones Antisubversivas (1977-1983); Ministerio del Interior: lugar de encierro de adolescentes infractores y luego cárcel de adultos (desde 1985); Instituto Nacional de Inclusión Social Adolescente (INISA): no es utilizado para actividad alguna.

En el año 2017 se dispone una medida cautelar de no innovar (que aún se mantiene vigente) sobre todo el predio y sus edificaciones, resolución judicial que se adopta en el marco de la investigación por la desaparición forzada de Miguel Ángel Mato. .

Como sitio de memoria, requiere resolver las acciones pertinentes tendientes a la instalación, funcionamiento, preservación y gestión del espacio, actividad que deberá coordinarse con las víctimas, familiares, vecinos y organismos locales vinculados al espacio físico, así como con los organismos nacionales que sean competentes de forma de asegurar la accesibilidad de la población procurando la amplia difusión de lo ocurrido para conocimiento de toda la comunidad manteniendo de esta forma la memoria sirviendo como garantía de no repetición.

Esta iniciativa refiere al rescate de la memoria respecto a hechos muy sensibles para la sociedad uruguaya y ha surgido de la movilización de diversas instituciones y colectivos, en particular del ámbito local. En este sentido, se considera fundamental articular la instalación y desarrollo de un sitio de memoria en la Tablada, con el proceso de transformación profunda del territorio propuesto en el plan, y con la vocación del entorno, definido en las DDOTDS como Suelo no Habitacional previsto para usos industriales y logísticos.

3.9.4 Paso de la Arena

Se considera relevante rescatar y potenciar el vínculo del barrio y centralidad del Paso de la Arena con los cursos de agua, en particular con el arroyo Pantanoso y la Cañada Bellaca, donde históricamente se han desarrollado espacios públicos con diferente grado de apropiación por parte de los vecinos. Esta experiencia colectiva local de uso público de las márgenes de los cursos de agua, es un valor que debe aprovecharse en la transformación de la relación arroyo-ciudad propuesta en el plan así como del imaginario colectivo de los habitantes de Montevideo respecto al arroyo Pantanoso. En este sentido es que una de las acciones tempranas que el plan plantea desarrollar refiere a acondicionar el “Parque Lineal del Paso de la Arena” (punto 3.13.4).

El proyecto de Cuña Verde, que en el Paso de la Arena adquiere el carácter de parque lineal, requiere dotar de contenidos programáticos a la misma. En este sentido algunas claves pueden encontrarse en el patrimonio cultural del Paso de la Arena, reconocido como “lugar donde confluyeron inmigrantes italianos, portugueses y japoneses, dedicados a diferentes actividades relacionadas con la tierra, el cultivo de flores, el procesamiento del aceite y las curtiembres” (Web Municipio A) y de fuerte vínculo con el área rural del departamento.

Asociado al Área de Proyecto Urbano Estratégico Centralidad del Paso de la Arena (punto 3.13.2.1), se considera relevante la protección de las calidades morfológicas y espaciales de la Av. Alfredo Moreno y los pasajes B, C y D incluyendo las viviendas de obra pública existentes en los predios frentistas. Se deberán desarrollar los criterios de protección correspondientes.

3.9.5 PTI-Cerro

El PTI es una pieza clave en la conformación de la Cuña verde en el tramo “Desembocadura” siendo relevante para generar un frente urbano del Cerro al arroyo y con un gran potencial para aportar contenidos programáticos diversos, no solo productivos sino también educativos, sociales, culturales, turísticos y patrimoniales. El PTI se localiza en instalaciones fabriles que son símbolo de la cultura laboral e industrial del barrio vinculada a la industria de la carne y por tanto rescata la memoria colectiva y la potencia desarrollando una diversidad de emprendimientos productivos que mantienen vigente el carácter de lugar de trabajo estrechamente vinculado al barrio.

Desde su fundación en 1834 el Cerro estuvo fuertemente vinculado a la Industria cárnica nacional en un principio con saladeros y entrado el siglo XX con frigoríficos. En 1958 se conforma el EFCSA (Establecimiento Frigorífico del Cerro Sociedad Anónima) en la planta de los antiguos frigoríficos SWIFT.

En el año 1998 la Intendencia de Montevideo recupera la actividad a través del Parque Tecnológico Industrial – Cerro, dirigido al fomento y la promoción industrial de micro, pequeñas y medianas empresas productoras de bienes y servicios en diversos rubros incorporando en los últimos años desarrollos cooperativos e institutos de enseñanza pública.

En el marco del plan, rescatar este patrimonio y ponerlo en valor es clave tanto en la construcción de una nueva relación del Cerro con el arroyo como en la transformación del imaginario colectivo respecto al arroyo Pantanoso y su entorno, constituyéndose en pieza clave del desarrollo del Proyecto Urbano Estratégico definido para el PTI y su entorno (punto 3.13.2.1) incorporando diversidad de contenidos programáticos a la Cuña Verde.

3.10 Sistema urbano-habitacional. Criterios de calificación y construcción de tejidos residenciales

3.10.1 Asentamientos irregulares. Estrategia de intervención.

Se plantea una acción sistemática, concentrada en el tiempo, para superar de forma definitiva la problemática en el Ámbito del Plan.

A partir de los objetivos del Plan, y para desarrollar estrategias de intervención, definir prioridades y programar las acciones, se establece una primera clasificación de los asentamientos ubicados en el Ámbito del Plan reconociendo sus particularidades (MO 09):

Asentamientos a regularizar - Son aquellos que cumplen con las condiciones desarrolladas en el Artículo 7º del Decreto Nº 28655 de la Junta Departamental de Montevideo y cuya regularización concuerde con las determinaciones, lineamientos y estrategias de implementación (punto 3.13) de este plan. En este sentido, no se regularizarán asentamientos dentro de la Cuña Verde. Los procesos de regularización abordarán ámbitos más amplios que integren en la intervención áreas formales de forma de asegurar una efectiva integración socio-territorial. Asimismo, se desarrollarán en forma integrada y acompañada con las actuaciones de estructuración previstas afirmando la integralidad de las intervenciones.

Asentamientos a relocalizar - Son aquellos que por su situación socio ambiental y por encontrarse al interior de la Cuña Verde deberán incorporarse en un programa de relocalizaciones.

Dentro de las relocalizaciones necesarias se reconocen como **relocalizaciones prioritarias** aquellas que requieren efectivizar acciones en el corto plazo. Es el caso de aquellas que involucran asentamientos que presentan situaciones de riesgo, fundamentalmente vinculados a su localización en áreas inundables, con alto grado de contaminación u ocupando servidumbres de seguridad de infraestructuras peligrosas. También se incorporan aquellas relocalizaciones consideradas estructurales para los objetivos del Plan, fundamentalmente para la conformación de la Cuña Verde y el frente urbano al arroyo. Las acciones de

relocalización deben acompañarse en forma inmediata de la programación del sector desocupado de forma de evitar reasentamientos.

El resto de las relocalizaciones necesarias se entienden como **relocalizaciones de segunda etapa**, que son aquellas necesarias para cumplir con el conjunto de determinaciones del Plan, en particular en lo que refiere a aperturas de calles, conformación de los frentes urbanos sobre los cursos de agua, caracterización de espacios públicos, previsión de suelo para equipamientos colectivos y la ejecución de infraestructuras. En general no se encuentran en áreas inundables ni con alto grado de contaminación o se reconoce que el proceso de relocalización requiere plazos mayores de gestión.

3.10.2 Vacíos urbanos

Existen en el ámbito del Plan una serie de vacíos urbanos aptos para dar soporte a usos habitacionales (MO 09), en los que se propone su urbanización considerando los siguientes aspectos:

- Estructuración general que asegure la conectividad del sector y el desarrollo de las infraestructuras básicas, reconociendo el soporte natural.

- Incorporación de criterios de drenaje en términos de “ciudad verde”.

- Parámetros de edificación que aseguren densidades mínimas, optimicen el uso del suelo y permitan la conformación de un espacio urbano de calidad.

3.10.2.1 Con APT

APT 6 - Se propone programar su urbanización previendo una estructuración integral (saneamiento, drenajes, vialidad, alumbrado, acondicionamiento de espacio público, entre otros aspectos) que permitan generar tejidos residenciales heterogéneos y dar respuesta a las necesidades de suelo para programas públicos de acceso a la vivienda.

Se propone conectar vialmente el Barrio Maracaná Norte con la calle Mirungá, mejorando la conectividad con Paso de la Arena y perpendicularmente con Cno. Cibils. Se propone construir el frente urbano al humedal reconociendo las dinámicas del arroyo y sus tributarios. Estos desarrollos pueden constituirse en experiencias piloto en la incorporación de infraestructuras verdes a las políticas de urbanización públicas.

Los criterios y parámetros de edificación deben asegurar la calidad ambiental urbana, con particular atención a la conformación de la calle incorporando en la reflexión el acondicionamiento del espacio público y la pertinencia y características del espacio frentista de las viviendas. Los parámetros de edificación deben asegurar densidades mínimas medias en la ejecución de conjuntos habitacionales pudiendo desarrollar mayores densidades sobre Cno. Cibils, Mirungá, el borde sobre el arroyo y algunos ejes viales internos a jerarquizar.

Incorporando estos criterios, estos predios pueden dar soporte a aproximadamente 1400 viviendas.

APT 25 - En el sector comprendido entre Cno. Fauquet y Gioia se reafirma y promueve las aperturas viales previstas en las afectaciones vigentes lo que genera un suelo que ya cuenta con saneamiento en las principales vías y se encuentra muy bien conectado. Se propone una nueva afectación al noroeste de la continuación de la calle Mediodía completando el amanzanado. En la continuación de la calle Veraguas se deberán prever los espacios y afectaciones necesarios para resolver la conducción de las aguas de la cañada que atraviesa este sector entre Gioia y Cno. Fauquet. En el sector al noreste de Cno. Fauquet se propone el acondicionamiento y completamiento de la vialidad de borde entre las áreas urbanas previstas y el suelo rural.

Los criterios y parámetros de edificación deben asegurar la calidad ambiental urbana, con particular atención a la conformación de la calle incorporando en la reflexión el acondicionamiento del espacio público y la

pertinencia y características del espacio frentista de las viviendas. Los parámetros de edificación deben asegurar densidades mínimas medias en la ejecución de conjuntos habitacionales

Incorporando estos criterios, estos predios pueden dar soporte a aproximadamente 1600 viviendas.

APT 26 - En el ámbito definido por la Av. César Mayo Gutiérrez, Cno. Colman, el arroyo Pantanoso y la Ruta Nacional Nº 102, que incluye al APT26, se ubican una serie de vacíos urbanos y macromanzanas que generan una deficiente estructura vial para los usos habitacionales previstos. Se propone una estructuración que genere la conectividad vial Norte-Sur entre Hilario Cabrera y Cno. Colman, conforme el frente urbano al arroyo y mejore la conectividad Este-Oeste con Av. César Mayo Gutiérrez. La estructuración vial debe reconocer la presencia en el ámbito del APT 26 de usos no habitacionales significativos, incorporando perfiles para el transporte de carga de forma compatible con los usos residenciales. El desarrollo de este suelo requiere extender la infraestructura de saneamiento y drenaje. Se proponen ajustes a los límites y destino del APT 26 que se definen en el punto 3.11.2.3.

Los criterios y parámetros de edificación deben asegurar la calidad ambiental urbana, con particular atención a la conformación de la calle incorporando en la reflexión el acondicionamiento del espacio público y la pertinencia y características del espacio frentista de las viviendas. Los parámetros de edificación deben asegurar densidades mínimas medias en la ejecución de conjuntos habitacionales

Incorporando estos criterios, estos predios pueden dar soporte a aproximadamente 400 viviendas.

3.10.2.2 Sin APT

Entorno del Arroyo y Antonio Rubio - Se propone estructurar este sector dando continuidad a la vialidad de borde del Parque Lineal Lezica, en su margen izquierda, conectando el tramo ya realizado en la regulación de los asentamientos El Apero - Nuevo Colón - 8 de mayo con Antonio Rubio. Asimismo, se propone desarrollar las obras de urbanización necesarias para habilitar usos habitacionales en el sector definido entre Pasaje Continuación Albéniz y Antonio Rubio, hoy caracterizado por sectores residenciales informales, estructura vial deficiente y vacíos urbanos, parte de los cuales son de propiedad pública.

Para poder avanzar en este sentido se propone asignar el Atributo de Potencialmente Transformable, de suelo Suburbano No Habitacional a Suelo Urbano Consolidado al sector del Suelo Categoría Suburbano, Subcategoría No Habitacional, Área diferenciada "La Tablada", localizado al noreste de Antonio Rubio, para luego desarrollar los instrumentos previstos en la LOTDS para su transformación.

Los criterios y parámetros de edificación deben asegurar la calidad ambiental urbana, con particular atención a la conformación de la calle incorporando en la reflexión el acondicionamiento del espacio público y la pertinencia y características del espacio frentista de las viviendas. Los parámetros de edificación deben asegurar densidades mínimas medias en la ejecución de conjuntos habitacionales

Incorporando estos criterios, estos predios pueden dar soporte a aproximadamente 500 viviendas.

Sarandí-Sarandí Nuevo -

Se propone la vinculación urbana entre los barrios Sarandí y Sarandí Nuevo construyendo la infraestructura necesaria. Se propone asimismo, construir el frente urbano al humedal y mejorar la conectividad con Av. Luis Batlle Berres. Ya existe infraestructura de saneamiento cercana en los barrios Sarandí y Sarandí Nuevo y la conexión entre ambos bordeando el humedal lo que facilita la urbanización del sector

El Complejo Educativo Quinta de Batlle resulta estratégico en la transformación urbana de estas áreas por lo cual es fundamental incorporarlo al considerar la estructuración de las áreas residenciales existentes y propuestas. Asimismo, es necesario considerar en la estructuración los usos existentes industriales de forma que sean compatibles con los usos residenciales.

Los criterios y parámetros de edificación deben asegurar la calidad ambiental urbana, con particular atención a la conformación de la calle incorporando en la reflexión el acondicionamiento del espacio público y la pertinencia y características del espacio frentista de las viviendas.

Incorporando estos criterios, estos predios pueden dar soporte a aproximadamente 400 viviendas.

Ombúes Nuevos – Se propone completar el nuevo frente urbano al humedal haciendo disponible nuevo suelo para urbanizar. Se mantienen las afectaciones vigentes continuación Ameghino-Av. C y continuación Turubi y se ajusta la afectación de borde hacia el humedal según la infraestructura de saneamiento existente.

Los criterios y parámetros de edificación deben asegurar la calidad ambiental urbana, con particular atención a la conformación de la calle incorporando en la reflexión el acondicionamiento del espacio público y la pertinencia y características del espacio frentista de las viviendas.

Incorporando estos criterios, estos predios pueden dar soporte a aproximadamente 150 viviendas.

3.10.3 Acceso al Cerro:

Este ámbito está definido por la Ruta de Acceso, la Av. Carlos María Ramírez y el Arroyo Pantanoso. Actualmente se localizan usos logísticos, asentamientos irregulares, y una estación de bombeo de saneamiento asociada al emisor oeste.

Se propone programar la desactivación de los usos logísticos y residenciales y promover el desarrollo de un mix programático con potenciales contenidos educativos, de investigación, culturales, de industrias TICs, de predio ferial entre otros.

Este ámbito debe articularse dentro del desarrollo del sector más amplio definido por la Ruta de Acceso, la Av. Carlos María Ramírez y Santín Carlos Rossi, donde el PTI y la articulación con la centralidad del Cerro (Curva de Tabárez) son fundamentales. Este sector se define como Área de Proyecto Urbano Estratégico “Entorno PTI” (punto 3.13.2.1)

3.10.4 Padrón 42489 – Paso de la Arena

Este gran padrón, de propiedad de la Intendencia, se localiza en plena centralidad del Paso de la Arena y en él se localizan canchas de fútbol, el recientemente inaugurado anfiteatro Julia Arévalo, instalaciones de salud y educación y algunos rincones de espacio público acondicionado.

Se propone programar una mayor intensidad de uso de este predio incorporando en forma articulada usos diversos –equipamientos colectivos, espacio público acondicionado, nuevas tipologías residenciales de mayor densidad, entre otros- integrando los usos existentes que se entienda adecuado mantener y potenciar. Intensificar el uso de este predio requiere desarrollar las infraestructuras y servicios del Paso de la Arena así como integrar su proyecto en el desarrollo del Área de Proyecto Urbano Estratégico “Centralidad de Paso de la Arena” (punto 3.13.2.1).

3.11 Usos y ocupación del suelo.

3.11.1 Cuña Verde. Protección de cursos de agua.

En el Ámbito del Plan la Cuña Verde oficia de área de protección del Aº Pantanoso y sus principales afluentes. Las determinaciones para la Cuña Verde deberán integrarse en el “Plan Especial de protección de los arroyos, cañadas, planicies de inundación y humedales como parte del sistema de drenaje del Departamento de Montevideo”, previsto en los avances del Plan Director de Saneamiento y Drenaje Urbano de Montevideo, cuando se desarrolle.

En la Cuña Verde quedan prohibidos: nuevos fraccionamientos, construcciones, ampliaciones o reforma de viviendas, locales comerciales o industriales, forestaciones, edificaciones, otras obras civiles, el acopio o

depósito a cielo abierto de materiales varios, vehículos o equipos. Solo se permitirán obras de refacción y mantenimiento mínimos de las construcciones existentes asociadas a riesgo en la seguridad e higiene hasta tanto no se lleven adelante las acciones previstas en el plan.

Se promoverá la reversión de las actividades antrópicas inapropiadas ubicadas en la Cuña Verde, en la medida que los recursos económicos y financieros disponibles lo permitan. En este sentido se reconocen estrategias diferenciadas según se trate de predios ocupados formalmente contemplando los derechos adquiridos o predios ocupados informalmente donde la estrategia principal es la relocalización en el corto plazo.

En las acciones a desarrollar se deberá prever en forma expresa el uso del suelo vacante una vez concretado el desalojo de las construcciones existentes; así como la financiación de las medidas de monitoreo y control para que se cumplan efectivamente.

Se prohíbe, en la Cuña Verde, todo tipo de relleno, movimiento de tierra, desmonte y demás afectaciones a la planicie de inundación del arroyo que no cuente con la debida aprobación, aplicable tanto en suelo público como privado.

Sólo se autorizará en la Cuña Verde, obras de acondicionamiento y localización de equipamiento, de carácter recreativo, turístico, deportivo, de investigación, formación y/o gestión ambiental, referente al desarrollo de los objetivos previstos en este Plan para los cursos de agua y la Cuña Verde en sus diferentes tramos, de uso público o privado, previa autorización expresa de la Intendencia.

3.11.2 Categorización del suelo

En términos generales se mantiene la categorización del suelo vigente y se realizan las siguientes definiciones y ajustes.

3.11.2.1 Categorización del suelo en la Cuña Verde

Se precisan los límites del Suelo Rural Natural en la Cuña Verde :

Tramo entre Ruta Nacional 102 (Perimetral) y Cno. Colman:

- 1) Ruta 102- Perimetral
- 2) Afectación según Plano de alineaciones L26- Fecha de aprobación 25/11/13-Plano No.20847 hasta calle Hilario Cabrera
- 3) Calle proyectada hasta continuación de calle de borde urbanización Juntos – Pororó y calle Menck
- 4) Continuación calle de borde urbanización Juntos – Pororó
- 5) Calle de borde urbanización Juntos – Pororó
- 6) Cno. Colman
- 7) Línea a 25mts del eje del arroyo en su margen derecha.

Tramo entre Lasagna – Carve y la Bahía:

- 1) Carve
- 2) Rambla Costanera
- 3) Carlos Ott
- 4) Afectación - Proyecto de alineaciones L18 28/10/46 Expediente 8769 Caja A17B18
- 5) Antonio Rubio
- 6) Límite NO Padrón 414790
- 7) Límite SE 414790
- 8) Límite NO Padrón 414795
- 9) Continuación Br. José Batlle y Ordoñez
- 10) Línea paralela a 200 m. de la alineación NO de Cno. Lecocq
- 11) Límite SO padrón no.95958

- 12) Curva TR 100 del modelo hidrológico
- 13) Límite SE del Padrón 50210
- 14) Continuación Cornelio Guerra en dirección NO-SE
- 15) Cornelio Guerra
- 16) Mario Arregui
- 17) Curva TR 100 del modelo hidrológico
- 18) Ruta interconexion 1 y 5
- 19) Curva TR 100 del modelo hidrológico
- 20) Cno. del Fortín
- 21) Curva TR 100 del modelo hidrológico
- 22) Límite de reversión de rellenos en padrones 38938, 38937, 408186 según estudios hidráulicos
- 23) Afectación - Plano de alineaciones R13 1.12.59 Expediente 33015 B5 rollo 8
- 24) Límite de reversión de rellenos en padrón 422496 según estudios hidráulicos
- 25) Curva TR 100 del modelo hidrológico
- 26) Límite SE Padrón 169101
- 27) Límite SO Padrón 169101
- 28) Límite SE Padrón 169101
- 29) Límite SO Padrón 57320
- 30) Continuidad entre el límite SO Padrón 57320 y el límite SO Padrón 57633 Límite SO Padrón 57633
- 31) Límite SO Padrón 413815
- 32) Límite SO Padrón 57648
- 33) Límite NO Padrón 420050
- 34) Dolores Caudales
- 35) Línea que une Dolores Caudales con calle 4 en Barrio Nuevo Sarandí

- 36) Calle 4
- 37) Límite oeste del conjunto de viviendas del barrio Nuevo Sarandí localizadas entre calle 4 y la fracción B del Padrón 35504(p)
- 38) Límite Oeste de la fracción B del Padrón 35504(p)
- 39) Límite Oeste de la fracción A del Padrón 35504(p)
- 40) Límite Sur de la fracción A del Padrón 35504(p)
- 41) Prolongación del límite Sur de la fracción A del padrón 35504(p) hasta Cno de las Tropas al Este de Ruta Nacional Interconexión Ruta 1 Y 5
- 42) Camino de las Tropas
- 43) Calle D en urbanización Plan Juntos Batlle Berres
- 44) Av. Luis Batlle Berres
- 45) Límite Noroeste Padron No. 119349
- 46) Afectación existente - Plano de alineaciones N61 11.54, Exp 22230 Plano No. 6331
- 47) Continuación Miguel Coppetti
- 48) Miguel J. Coppetti 55) Alaska
- 49) Pedro Giralt
- 50) Adolfo Vaillant
- 51) José Castro
- 52) Gregorio Camino
- 53) Humboldt
- 54) Juan C. Molina
- 55) Concordia
- 56) Inclusa
- 57) Afectación existente - Plano de alineaciones N69 1.47 Plano B9

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 58) Av. Carlos María Ramírez | modelo hidrológico y |
| 59) Continuación L. Olivera | reversión de rellenos en |
| 60) Leonardo Olivera | padrones 119490 al |
| 61) Benito Rique | 119494, 171272, 42540 al |
| 62) Continuación Benito Riqué | 42546 |
| 63) Continuación Indígenas | 88) Martin Artigas |
| 64) Indígenas | 89) Rbla. Pantanoso |
| 65) Dr. Martin Berinduague | 90) Cno. Tómkinson |
| 66) Bahía de Montevideo | 91) Las pitas |
| 67) Vigo | 92) Línea a 25 mts. del eje del |
| 68) Japón | arroyo Pantanoso en la |
| 69) Av. Carlos María Ramírez | margen derecha |
| 70) Continuación Vía Costanera | 93) Borde proyectado en |
| 71) Vía Costanera | Proyecto de la Unidad |
| 72) Curva TR 100 del modelo | Agroalimentaria (espacios |
| hidrológico | libres y paseos internos y |
| 73) Cno. La Paloma | externos) |
| 74) Calle de borde Del Proyecto | 94) Curva TR 100 del modelo |
| PMB-PIAI Parque Cauceglia | hidrológico, como mínimo |
| 75) Continuación calle | línea a 25 mts del eje del |
| proyectada L4 | arroyo Pantanoso en su |
| 76) Calle proyectada L4, | margen derecha |
| predios frentistas excluidos | 95) Cno. Antonio Rubio |
| 77) Continuación Imperio | 96) Cornelio Guerra |
| 78) Camino La Boyada | 97) Afectación existente - |
| 79) Imperio | Proyecto de alineaciones |
| 80) Camino Alianza | L21, 10/12/59, Expediente |
| 81) Cno. de las Tropas | 12978A Caja A17B18 |
| 82) Paralela, y su continuación | 98) Lasagna |
| O-E cruzando Ruta Nacional | |
| De Interconexión Ruta 1 y 5 | |
| 83) Ruta Nacional acceso Ruta 5 | |
| 84) Ruta Nacional 1 | |
| 85) Calle de borde a definir – | |
| Área de Actuación | |
| Integrada Maracaná | |
| 86) Curva TR 100 del modelo | |
| hidrológico | |
| 87) Calle de borde a definir | |
| según Curva TR 100 del | |

Se mantiene el destino de espacio público para el sector de la Cuña Verde ubicado en Suelo Urbano. Hasta tanto no se ejecute el Parque lineal, en estos predios se podrán mantener usos residenciales existentes. Se podrán realizar obras de mantenimiento, reparación y adecuación, que sean necesarias para asegurar las condiciones de higiene, seguridad y habitabilidad debidamente fundadas ante la oficina competente.

3.11.2.2 Sectores con Atributo de Potencialmente Transformable a Suelo Urbano.

Las determinaciones de estructuración propuestas en el Ámbito del Plan para las áreas con Atributo de Potencialmente Transformable a Suelo Urbano, APT6, APT25 y APT26, y su entorno, se consideran como avances del proyecto de urbanización. La efectiva transformación del suelo de estas áreas podrá ser desarrollada en unidades menores que consideren los aspectos ambientales y de infraestructuras (saneamiento, drenaje, movilidad) del ámbito del APT.

3.11.2.3 Modificación del APT 26

Se modifican los límites del APT 26 ampliándolo hasta la ruta nacional nº 102, entre Av. César Mayo Gutiérrez y el Arroyo Pantanoso, incorporando al mismo los padrones N° 45.983, 45.985, 427.510 y 427.511. Se modifica el destino que pasará de ser de "Suelo Rural Productivo a Suelo Urbano Consolidado con uso preferente habitacional" a "de Suelo Rural Productivo a Suelo Urbano Consolidado con uso preferente mixto".

3.11.2.4 Desarrollo de las áreas con Atributo de Potencialmente Transformable a Suelo Suburbano no Habitacional Intensivo.

Las determinaciones de estructuración desarrolladas en el Ámbito del Plan para las áreas con Atributo de Potencialmente Transformable a Suelo Suburbano No Habitacional Intensivo, APT 29, APT 30 y APT 31, y su entorno, se consideran como avances de proyecto a ser considerados en los Programas de Actuación Integrada que los desarrollen.

3.11.2.5 Nueva asignación de Atributo de Potencialmente Transformable (APT)

Se le asigna el Atributo de Potencialmente Transformable, de suelo Suburbano No Habitacional a Suelo Urbano Consolidado, con uso preferente habitacional, al sector del Suelo Categoría Suburbano, Subcategoría No Habitacional, Área diferenciada "La Tablada", localizado al noreste de Antonio Rubio. Las determinaciones de estructuración propuestas se consideran como avances del proyecto de urbanización.

3.11.3 Alineaciones

Se propone que inmediatamente después de aprobado el plan, se proceda a revisar las afectaciones vigentes y se desarrollen los proyectos de alineaciones que permitan preservar las áreas necesarias para llevar adelante las acciones de estructuración general del Ámbito del Plan y en particular de conformación de la Cuña Verde.

3.11.4 Parámetros de edificación

En términos generales se mantienen los parámetros de edificación vigentes.

Se propone desarrollar criterios de urbanización y parámetros particulares de edificación con el fin de garantizar la calidad del ambiente urbano y asegurar mínimos de densidad al momento de desarrollar conjuntos habitacionales en el marco de la urbanización de los vacíos urbanos descriptos en el punto 3.10.2. : APT 6, 25 y 26, Sarandí - Sarandí Nuevo, Entorno del arroyo Pantanoso y Antonio Rubio, Ombúes Nuevo.

Se propone el desarrollo de criterios para la densificación de los predios frentistas a ejes viales relevantes en la estructuración de las áreas residenciales, en particular en las centralidades urbanas.

3.12 Manejo Integrado de Áreas Inundables y Gestión De Riesgo Hídrico.

Se establece una zonificación y criterios de manejo de áreas inundables y gestión de riesgo hídrico en la Cuenca del Arroyo Pantanoso, basado en los avances del “Plan de zonificación y criterios de manejo integrado de áreas inundables y gestión de riesgo hídrico para todo el Departamento de Montevideo”, desarrollado en el marco de la elaboración del Plan Director de Saneamiento y Drenaje Urbano de Montevideo. La implementación en la Cuenca del arroyo Pantanoso se entiende como caso piloto para el resto del Departamento.

La gestión del riesgo de inundación permite mejorar la calidad de vida de la población afectada, propendiendo la sostenibilidad ambiental de la Cuenca del arroyo Pantanoso propiciando la actuación coordinada de todas las Administraciones Públicas y la sociedad para reducir las consecuencias negativas sobre la salud y la seguridad de las personas y de los bienes, así como sobre el medio ambiente, el patrimonio cultural, la actividad económica y las infraestructuras, asociadas a las inundaciones del territorio al que afecten.

En particular la gestión integral de las áreas inundables permitirá:

- Gestionar el riesgo hídrico con criterios socioambientales y territoriales.
- Determinar y caracterizar las áreas inundables definiendo el mapa de riesgo de inundación.
- Establecer criterios y normativas sobre el uso y ocupación del suelo y edificación en las zonas de riesgo por inundación.

A estos efectos y conforme a lo dispuesto por los arts.37 y concordantes de la ley Nº 18 308 de 18/06/2008 se entiende como contenidos del derecho de propiedad del suelo que los propietarios de inmuebles tienen el deber de conservar sus predios; ello implica, entre otras obligaciones: costear y ejecutar las obras necesarias para mantener los terrenos y su masa vegetal en condiciones de evitar riesgos de erosión e inundación, así como daños o perjuicios a terceros o al interés general, incluidos los medioambientales; garantizar la seguridad o salud públicas; prevenir la contaminación del suelo y el agua y las inmisiones contaminantes indebidas en otros bienes y, en su caso, recuperarlos de ellas en los términos dispuestos por su legislación específica. El cumplimiento de este deber no eximirá de las normas adicionales de protección que establezca la legislación vigente.

Asimismo, se entiende por modificación de terreno toda actividad que implique: construcciones, relleno, nivelación, pavimentación, excavación y perforaciones. Cualquier tipo de modificación del suelo de los terrenos comprendidos en las áreas inundables, deberá adecuarse a lo establecido por el Plan Parcial y contar con el aval del servicio competente en lo que respecta a las condicionantes hidráulicas y ambientales.

Definiciones:

Zonas inundables - Se define como Zonas Inundables del Ámbito del Plan Pantanoso, aquellas comprendidas dentro del alcance de las inundaciones de 100 años de recurrencia (TR 100), de acuerdo a las modelaciones hidrodinámicas del arroyo Pantanoso y afluentes principales, avaladas por la oficina competente.

Delimitación de las zonas de riesgo alto - Se definen como Zonas de RIESGO ALTO todas aquellas donde se localicen actividades antrópicas permanentes (residencia, industria, logística, comercio, entre otras) no compatibles con la inundación, tanto formales como informales, ubicadas dentro de la zona inundable (TR

100) de la Cuña Verde, así como aquellas zonas en las que por sus condiciones de vulnerabilidad socio urbana se considere necesario revertir las actividades allí localizadas dentro de la zona inundable (TR 100).

Estas zonas se verán modificadas al localizarse nuevas actividades antrópicas permanentes o revertirse las existentes. Las Zonas de RIESGO ALTO donde en el futuro se reviertan las actividades antrópicas permanentes no compatibles con la inundación, pasarán a ser Zonas de RIESGO POTENCIAL.

Delimitación de las zonas de riesgo medio - Se definen como Zonas de RIESGO MEDIO aquellas comprendidas dentro de la zona inundable por fuera de las Zonas de RIESGO ALTO con actividades antrópicas permanentes. Para su delimitación, en las áreas urbanas se considerará asimismo el amanzanado, la estructura predial, las condiciones de vulnerabilidad existentes y demás aspectos urbanos.

Delimitación de las zonas de riesgo potencial - Se definen como Zonas de RIESGO POTENCIAL aquellas comprendidas dentro de zona inundable sin actividades antrópicas permanentes no compatibles con la inundación.

Las Zonas de RIESGO POTENCIAL donde se localicen actividades antrópicas permanentes no compatibles con la inundación, pasarán a ser Zonas de RIESGO ALTO o RIESGO MEDIO según corresponda.

Equipamientos críticos - Se definen cómo equipamientos críticos tanto aquellos con actividades relevantes que no pueden quedar fuera de servicio ante una inundación (ej. hospitales), como aquellos que ante una inundación podrían generar riesgos a la población o impactos ambientales importantes (ej. industrias con efluentes peligrosos que pueden derramar).

Mapas de amenaza de inundación - Es la cartografía que muestra las zonas afectadas por inundaciones causadas por el desborde del Arroyo Pantanoso y algunos afluentes o tramos de afluentes, contemplando escenarios TR 10, TR 100 y máximas crecidas conocidas.

Para la definición de la Curva de Amenaza de Inundación se consideraron las curvas definidas en los siguientes estudios de inundación: DHI (2015), PDSUM (2019), Máxima crecida conocida del Río de la Plata+0.50cm (UGICA, IM, 2024) Se realizaron gráficos que expresan las curvas de inundación correspondientes a los estudios mencionados (MI 14 Modelaciones de Inundación TR10 y MI 15 Modelaciones de Inundación TR100 y Máxima crecida), y gráfico con las curvas de inundación TR10 y TR100 construidas a partir de la conjunción de dichos estudios (MI 16 Curvas de Amenaza de Inundación TR10 y TR100).

Para la forzante crecida del Río de la Plata también se consideraron los escenarios de cambio climático del NAP Costas, pero se decidió graficar la MMC+0.5m por ser más conservadora.

Mapa de riesgo de inundación – Es la cartografía que identifica en el territorio las zonas de riesgo de inundación definidas anteriormente, incorporándose como cartografía de ordenación del Plan Parcial (MO13 Mapa de Riesgo de Inundación).

Para establecer las condiciones de vulnerabilidad se considera la información censal y su análisis desarrollado en el PDSUM, las condiciones de hábitat informal y su abordaje en las políticas públicas y las consideraciones del Plan en lo referente a la construcción de la Cuña Verde. Se toman como referencias las láminas MO01 y MO09 del Plan, y la cartografía del PDSUM que grafica los datos censales.

El Mapa de Riesgo se elabora con la información y criterios antes mencionados, considerando el curso principal y aquellos afluentes o tramos de afluentes con modelaciones consistentes según la Unidad de Gestión Integral de Cuerpos de Agua. En los afluentes que aún no se cuenta con modelaciones consistentes se grafica el área de protección definida por un buffer non – edificandi de 25 mts. a ambos lados del curso.

La actualización de esta cartografía será cada 10 años y/o conjuntamente con la revisión del Plan Parcial, oportunidad en la cual las oficinas competentes deberán actualizar el mapa de riesgo. También en toda oportunidad en que la Unidad de Gestión Integral de Cuerpos de Agua actualice los modelos de inundación de la cuenca del arroyo Pantanoso. La actualización del Mapa de riesgo de inundación se considera una modificación “No sustancial” del Plan.

Gestión del riesgo de inundación:

En aquellas zonas con riesgo de inundación (Zona de Riesgo Alto y Zona de Riesgo Medio), la Intendencia deberá estudiar, evaluar, promover y programar la realización de acciones estructurales y no estructurales necesarias para mitigar el impacto de las inundaciones asociadas a TR100 o menor. Será prioritario el abordaje de aquellas zonas con riesgo de inundación asociada a TR10 o menor.

Se entienden como medidas estructurales: ensanche de curso de agua, modificación de alcantarillas, laminaciones, diques de defensa lineal, entre otras. En lo que respecta a las medidas no estructurales, se consideran: proceso de trabajo en riesgo hídrico comunitario, señalética de niveles de inundación, aviso temprano de inundaciones y medidas intraprediales de protección, entre otras.

Se considerarán, entre otras, las siguientes medidas de adaptación intrapredial, las cuales contribuirán a la mitigación del impacto de las inundaciones y deberán integrarse en una estrategia general de adaptación urbana:

a) Medidas que garanticen la mayor hermeticidad posible de las plantas bajas, como puede ser: muros estancos, instalación de compuertas estancas (tipo media puerta movable) en las puertas de la construcción.

b) La instalación sanitaria interna deberá estar diseñada y construida de modo de minimizar el riesgo sanitario de sus usuarios. Por ejemplo: instalación de válvulas antirretorno, también llamadas válvulas de retención, válvulas uniflujo o válvulas check. Su funcionamiento es mecánico de forma automática y tienen por objetivo cerrar por completo el paso del agua en un sentido y dejar paso libre en el contrario. Pueden funcionar tanto en zonas con red de saneamiento como con pozos negros.

c) La instalación eléctrica deberá adecuarse a la situación de inundación de modo de minimizar el riesgo de vida para los habitantes. Para que una instalación eléctrica sea segura mínimamente necesita contar con interruptores diferenciales de 30 mA y puestas a tierra. Además deberá realizarse la instalación a una altura por encima de la cota de inundación determinada para esa zona. Toda instalación eléctrica deberá ser revisada por un técnico idóneo autorizado por UTE.

d) Se anclarán aquellos objetos en espacios abiertos que puedan ser arrastrados por la corriente.

e) Las estructuras deberán dimensionarse para soportar la presión y supresión producida por el agua.

f) En el caso de industrias o establecimientos en general donde se manejen elementos contaminantes, deberá asegurarse que los mismos se ubiquen por encima de la cota de inundación y/o se adopten medidas para eliminar el impacto a terceros que se puede generar ante una inundación que alcance esos elementos.

La Intendencia deberá reglamentar las disposiciones anteriores, en coordinación con otros organismos competentes.

Medidas de manejo de Zona de RIESGO ALTO - En las áreas inundables identificadas de RIESGO ALTO quedan prohibidos: nuevos fraccionamientos, construcciones, ampliaciones o reforma de viviendas, locales comerciales o industriales, forestaciones, edificaciones, caminos, otras obras civiles, el acopio o depósito a cielo abierto de materiales varios, vehículos o equipos, ni modificaciones de terreno. Solo se permitirán obras de refacción y mantenimiento mínimos de las construcciones existentes asociadas a riesgo en la seguridad e higiene.

Se promoverá la reversión (retiro, relocalización) de las actividades antrópicas no compatibles con la inundación ubicadas en ellas. Se reconoce la necesidad de gestiones diferenciadas según condiciones de formalidad de la implantación y los derechos adquiridos, entre otros aspectos.

Mientras la situación de riesgo permanezca, la Intendencia promoverá la incorporación de las medidas de adaptación intrapredial antes definidas.

Sólo se autorizará, en las áreas inundables dentro de la Cuña Verde, la ocupación de los predios baldíos existentes o aquellos que queden libres luego de la ejecución de las determinaciones del Plan, con equipamiento urbano recreativo, turístico, deportivo, de investigación, formación y/o gestión ambiental (públicos o privados), compatibles con la inundación, la preservación ecosistémica de los sistemas naturales que enmarcan al cuerpo de agua, y enmarcados en los objetivos previstos en este Plan.

La solicitud de autorización o permiso debe ser evaluada en forma conjunta por las dependencias técnicas con competencia en materia ambiental, ordenamiento territorial, edificación, saneamiento y vialidad de la Intendencia de Montevideo, considerando la compatibilidad de la actividad con el riesgo de inundación.

En los inmuebles ubicados en la ZONA DE RIESGO ALTO se ejercerá el derecho de preferencia por parte de la Intendencia Departamental, de acuerdo con el Artículo 66 de la Ley 18308 de 18/06/2008. El destino final de los inmuebles adquiridos en esa modalidad será exclusivamente el establecido en el Plan Parcial.

Las áreas ubicadas dentro de la zona de riesgo alto serán consideradas como áreas prioritarias para el ejercicio de la policía territorial.

Medidas de manejo de Zona de RIESGO MEDIO - En las áreas inundables identificadas de RIESGO MEDIO las construcciones deben incorporar las medidas de adaptación intrapredial antes definidas.

En estas zonas:

-No se admiten edificaciones destinadas al uso residencial, industrial y de servicios, por debajo del mayor de los siguientes valores:

A) el nivel dado por la mayor cota del pavimento de frente al predio, más 30 cm.

B) el nivel de la línea de propiedad del predio más 15 cm.

C) la cota de inundación TR100.

En caso de haber construcciones que queden por debajo del mayor valor de A), B) o C), para su aprobación se debe presentar un estudio profesional de acuerdo a los requerimientos de las oficinas competentes.

-No se admitirá la construcción de sótanos.

-No se autorizará la instalación de equipamientos críticos.

Sólo se autorizará, por parte de la Intendencia Departamental de Montevideo la instalación de establecimientos habitacionales, comerciales, industriales o depósitos, cuando presenten las medidas de adaptación y mitigación de impacto correspondientes avaladas por los servicios competentes, de acuerdo con el tipo de emprendimiento a instalarse.

La Intendencia deberá reglamentar las disposiciones anteriores, en coordinación con otros organismos competentes.

Medidas de manejo de Zona de RIESGO POTENCIAL - En las áreas inundables identificadas de RIESGO POTENCIAL en el presente plan quedan prohibidos: nuevos fraccionamientos, construcciones de viviendas, locales comerciales o industriales, forestaciones, edificaciones, caminos, otras obras civiles, el acopio o depósito a cielo abierto de materiales varios, vehículos o equipos.

Sólo se autorizará, en las áreas inundables dentro de la Cuña Verde, la ocupación de los predios baldíos existentes o aquellos que queden libres luego de la ejecución de las determinaciones del Plan, con equipamiento urbano recreativo, turístico, deportivo, de investigación, formación y/o gestión ambiental (públicos o privados), compatibles con la inundación y enmarcados en los objetivos previstos en este Plan.

La solicitud de autorización o permiso debe ser evaluada en forma conjunta por las dependencias técnicas con competencia en materia ambiental, ordenamiento territorial, edificación, saneamiento y vialidad de la Intendencia de Montevideo, considerando la compatibilidad de la actividad con el riesgo de inundación.

En los inmuebles ubicados en la ZONA DE RIESGO POTENCIAL se ejercerá el derecho de preferencia por parte de la Intendencia Departamental, de acuerdo con el Artículo 66 de la Ley 18308 de 18/06/2008. El destino final de los inmuebles adquiridos en esa modalidad será exclusivamente el establecido en el Plan Parcial

Gestión de equipamientos críticos - No pueden localizarse en Zonas de Riesgo Alto, ni Medio, ni Potencial. Cuando un equipamiento crítico se localice entre las curvas de retorno de inundaciones de 100 y 500 años, Tr100 y Tr500, las oficinas competentes podrán determinar condiciones particulares de implantación. Las oficinas competentes, en la medida de sus posibilidades, deben incorporar en sus modelaciones la definición de la curva de retorno de inundaciones Tr500.

3.13 Estrategias de implementación del Plan

Se identifican estrategias de implementación que articulan diversos instrumentos de ordenamiento y gestión territorial en áreas territoriales concretas consideradas estratégicas a los efectos de alcanzar los objetivos planteados en el Plan. Se definen las siguientes:

-Áreas de Actuación Integrada -: Refiere a aquellas áreas que poseen las mayores problemáticas socioambientales y cuya transformación es estructural para los objetivos del Plan. Requieren una intervención prioritaria, integral y coordinada desde las políticas públicas para su transformación efectiva y se consideran determinantes en la realización del plan.

-Áreas de Proyecto Urbano Estratégico: Son aquellas áreas de escala intermedia que no se encuentran en las Áreas de Actuación Integrada, pero se consideran estratégicas por su potencial de generar transformaciones estructurales en el entorno a partir de su desarrollo mediante un proyecto urbano que permita generar las condiciones para transformar sustancialmente su condición actual y reprogramar sus usos.

-Proyectos de Estructuración Territorial - Son aquellas intervenciones estructurales que requieren la coordinación de infraestructuras y acondicionamientos del espacio público para dar cumplimiento a múltiples fines y que impactan directamente en las condiciones hidráulicas del arroyo.

-Acciones Tempranas - Son intervenciones que en el corto plazo potencian el proceso de planificación – gestión y explicitan claramente la nueva relación ciudad-agua prevista en el Plan.

-Abordaje por tramos - Es una estrategia operativa del Plan que enriquece el proyecto de Cuña Verde y el abordaje integral del Ámbito del Plan desarrollando los lineamientos y criterios de intervención reconociendo las particularidades de cada tramo.

3.13.1 Áreas de Actuación Integrada

Las áreas de Actuación Integrada son aquellas que presentan condiciones ambientales, sociales y urbanas críticas concentradas espacialmente, donde no se reconoce un accionar coordinado e integrado desde las políticas públicas. Por lo tanto, para lograr una transformación socio territorial profunda y consistente, requieren intervenciones estructurales en el marco de un modelo integral de políticas públicas concentrado en tiempo y espacio.

Este modelo de intervención deberá integrar, entre otros aspectos, los siguientes:

- Reversión de ocupaciones en planicie de inundación y áreas no urbanizables desarrollando un abanico de opciones de acceso a la vivienda que aseguren una mejor integración socio-territorial de la población involucrada.
- Conformación de nuevos bordes urbanos
- Apertura y acondicionamiento de vialidad
- Restauración ambiental de los ecosistemas naturales
- Nuevas infraestructuras de saneamiento y drenaje
- Generación y acondicionamiento de espacios públicos.
- Localización de nuevas instalaciones edilicias de servicios colectivos.
- Diseño detallado de líneas de intervención programáticas sociales, laborales, educativas, de salud, de seguridad

Se reconocen las siguientes Áreas de Actuación Integrada que se ordenan según la prioridad de intervención:

3.13.1.1 Ombúes Nuevo – Cantera del Zorro – Cachimba del Piojo

Se define a modo indicativo, como ámbito de actuación, para asegurar una integración socio-territorial consistente, el delimitado por la Av. Luis Batlle Berres, la Av. Carlos María Ramírez y el arroyo Pantanoso, incluyendo áreas formales consolidadas.

Esta Área de Actuación Integrada se considera prioritaria y estratégica de intervenir. Incluye situaciones críticas ambientales, sociales y urbanas asociadas a la ocupación informal y rellenos de diversa índole en amplios sectores de la planicie de inundación que involucran en el entorno de las 500 familias.

En este ámbito, se considera ineludible para lograr una transformación socio-territorial profunda, actuar con un Modelo de Intervención que articule y potencie el accionar de los tres niveles de gobierno integrando las actuaciones de transformación física del territorio con las políticas sociales, educativas, laborales, de salud, de seguridad, entre otras.

Entre las transformaciones físicas destaca la conformación del borde urbano al arroyo (incluyendo relocalizaciones, vialidad de borde, parquización, drenajes, entre otros aspectos), la renaturalización de la cañada Jesús María desactivando el pluvial Alaska y fortaleciendo los vínculos con la Av. Luis Batlle Berres, y el fortalecimiento de los vínculos con la centralidad de La Teja entorno a la Av. Carlos María Ramírez fortaleciendo los ejes viales que conectan con la Plaza 3 Ombúes. Asimismo se considera relevante la localización estratégica de un Centro Cívico-Cultural como se define en el punto 3.6.2.2.

3.13.1.2 Tramo entre Cno. Colman y Av. Lezica:

Se define a modo indicativo el área delimitada por Cno. Colman, Pasaje Peatonal Vehicular, Juan Bonmesadri, Caacupé, Av. Lezica, Gioia, Niña, Cno. Fauquet y límite oeste del padrón 45980.

En la margen izquierda se presentan asentamientos irregulares ocupando la planicie de inundación en los cuales actualmente no se prevén acciones públicas potentes e integradas, existiendo insuficiencia en el nivel de conocimiento de las características sociales de la población. Se requiere intervenir en forma coordinada desde las políticas públicas de los tres niveles de gobierno para generar un diagnóstico, programar las acciones e implementar un proceso de relocalización que libere las márgenes para desarrollar el parque lineal previsto en el Plan, y permita dar soluciones habitacionales que aseguren una mejor calidad de vida e integración socio-territorial a la población involucrada.

En la margen derecha se localizan algunos asentamientos sobre la planicie de inundación que requerirán intervenciones similares a las antes mencionadas, pero también predios formales inundables que requieren una coordinación interinstitucional que permita desarrollar una estrategia particular para liberar las áreas inundables previstas de integrarse al parque lineal propuesto contemplando los derechos adquiridos de los propietarios.

3.13.1.3 Barrio Maracaná:

Se define a modo indicativo el área delimitada por Cno. Cibils, Mirungá, el arroyo Pantanoso y la Ruta Nacional Nº 1

El Barrio Maracaná es un asentamiento irregular de grandes dimensiones que en 2007 contaba con unos 4000 hab. y 1100 familias y que ha tendido procesos de consolidación importantes, con presencia de políticas públicas sectoriales que han generado el desarrollo de infraestructuras, la localización de equipamientos colectivos y la dotación de servicios públicos. Sin embargo, a medida que el barrio se aproxima al arroyo se produce un deterioro de las condiciones ambientales, sociales y urbanas, con situaciones de mayor vulnerabilidad y rellenos críticos sobre la planicie de inundación que están afectando el funcionamiento hidráulico del arroyo.

Se propone un abordaje integral desde las políticas públicas que permita mejorar sustancialmente sus condiciones ambientales sociales y urbanas, revertir las situaciones más críticas contra el arroyo y lograr su integración socio-territorial con la ciudad. La programación de la urbanización de los predios vacantes en su entorno (APT 6) deben incluirse en la actuación como oportunidad de lograr una mejor integración

territorial, de disponer de suelos para políticas públicas de vivienda y de localización de equipamientos y servicios colectivos.

3.13.2 Áreas de Proyecto Urbano Estratégico

3.13.2.1 Áreas estructurales

Entorno PTI - Se define a modo indicativo el área delimitada por Santín Carlos Rossi, la Ruta Nacional de acceso Dr. Hugo Batalla, Benito Riqué, arroyo Pantanoso, Bahía se Montevideo, Vigo y la Av. Carlos María Ramírez.

Este ámbito requiere desarrollar un proyecto urbano que lo posicione, por sus singulares contenidos programáticos, en una referencia a escala de la ciudad y el área metropolitana e intensifique las articulaciones con el entorno, en particular con la centralidad del Cerro. En este sentido debe abordar la conformación de los accesos al Cerro por Santín Carlos Rossi y la Av. Carlos María Ramírez potenciando la relación entre las centralidades del Cerro y La Teja, y la articulación con el Proyecto Rambla Cerro

El PTI debe cumplir un rol fundamental, por los contenidos programáticos que posee y por el potencial de integrar otros que establezcan nuevos vínculos con la ciudad, potencial que debe fortalecerse con una materialidad que reconozca su carácter de referencia urbana.

En el marco del Plan, este proyecto es una oportunidad de establecer una nueva relación del Cerro con el arroyo conformando un paseo urbano en sus márgenes. La acción temprana “Explanada pública y paseo costero del PTI” (punto 3.13.4.5) es un avance relevante en este sentido y en la integración del PTI con el entorno. En el mismo sentido se propone la restauración ecológica del humedal en la margen derecha en la desembocadura del arroyo en la Bahía integrándolo en los paseos costeros previstos.

El proyecto urbano debe articular ámbitos que hoy se encuentran desarticulados por la presencia del arroyo, las infraestructuras viales y la materialidad de las edificaciones y vacíos existentes: PTI, entorno del Tróccoli, entorno de la Terminal de ómnibus, sectores a ambos lados de la Av. Carlos María Ramírez. Esta articulación requiere una reprogramación sustancial de algunos sectores, como el entorno del Tróccoli y el ámbito definido por la Av. Carlos María Ramírez, el arroyo y la Ruta nacional de acceso, incorporando programas novedosos con un fuerte componente de uso público. Implica programar la relocalización de asentamientos irregulares.

Centralidad del Paso de la Arena - Se define a modo indicativo el área delimitada por arroyo Pantanoso, cañada Bellaca, Martín Artigas (ambos frentes), Mirunga, Cno. Cibils (ambos frentes), Av. Luis Batlle Berres (ambos frentes), Pearl S. Buck (ambos frentes), Cno. Tókinson (ambos frentes), Av. Luis Batlle Berres (ambos frentes) hasta el arroyo Pantanoso.

Se plantea desarrollar un proyecto urbano que permita programar acciones para consolidar y potenciar la centralidad del Paso de la Arena como forma de facilitar el acceso a servicios, equipamientos y recursos urbanos a la población de un amplio entorno sometido a transformaciones relevantes entre las que destaca la instalación del Parque Agroalimentario.

Resulta determinante para la transformación de esta centralidad, desarrollar las infraestructuras básicas, fundamentalmente las de saneamiento y drenaje, y la infraestructura vial de carga que permita canalizar el tránsito pesado asociado a las áreas de usos no habitacionales del entorno sin interferir con la centralidad. Asimismo, articularse con el Proyecto de Estructuración Territorial “Entorno Batlle Berres” (punto 3.13.3.1).

En el marco del Plan resulta fundamental maximizar las sinergias entre esta centralidad y el Parque Lineal del Paso de la Arena propuesto, que se desarrollará en una primera etapa con una Acción Temprana de igual nombre (punto 3.13.4.3). Asimismo, prever un acondicionamiento de los tramos involucrados de Av. Luis Batlle Berres, Cno. Tókinson y Cno. Cibils para que admitan el desarrollo de usos polifuncionales y se

constituyan en verdaderos paseos urbanos. La incorporación en estas vías y en el parque lineal propuesto de un acondicionamiento que permita el tránsito seguro de ciclistas y peatones en recorridos atractivos y articulados con la terminal de ómnibus, y la incorporación de nuevos circuitos del STM son claves para potenciar la relación de esta centralidad con el entorno y la ciudad.

La localización central del predio nº de Padrón 42.489 (punto 3.10.4), es una oportunidad para incorporar mayores densidades de vivienda y/o nuevos equipamientos colectivos con programas diversos que favorezcan el reconocimiento colectivo de esta centralidad.

Entorno Lezica - Se define a modo indicativo el área delimitada por Yegros, Dr. Valentín Álvarez, calle 12 mts, pasaje cont. Albéniz, Carlos Ott, Rambla costanera, Luis Lasagna, Guanahany, Gutemberg, Juan P. Lamolle, Cno. del Pretal, Juan Bonmesadri y Andrés.

Se propone desarrollar un proyecto urbano, que a partir de transformar la relación de la ciudad con el arroyo y el reacondicionamiento y jerarquización de la Av. Lezica, se pongan en relación y se favorezcan las sinergias entre ámbitos urbanos relevantes -existentes, en desarrollo y propuestos- y valores patrimoniales de la zona: centralidad de Lezica, Espacio Colón-Villa Colón, Monte de la Francesa, Parque Lineal Lezica, Castillo de Idiarte Borda, ente otros. El proyecto urbano debe integrar los reconocidos valores arquitectónicos y urbanos de la zona en circuitos con contenidos programáticos más amplios -turísticos, recreativos, culturales, educativos- que la consoliden como referencia urbana.

Un avance en este sentido es la Acción Temprana “Entorno Lezica” (punto 3.13.4.2) que plantea potenciar el parque lineal surgido con el realojo de los asentamientos El Aperó, Nuevo Colón y 8 de Mayo y ponerlo en relación con el Espacio Colón – Villa Colón mediante el acondicionamiento de un tramo de la Av. Lezica.

Asimismo, debe articularse con el Área de Actuación Integrada “Tramo entre Cno. Colman y Av. Lezica” (punto 3.13.1.2) determinante para transformar la relación de la ciudad con el arroyo en esta zona ya que implica la reversión de situaciones críticas de ocupación de la planicie de inundación del arroyo.

3.13.2.2 Otras áreas

Sarandí - Nuevo Sarandí - Se define a modo Indicativo el área delimitada por Av. Luis Batlle Berres, Cno. De Las Tropas, calle 4 del Barrio Nuevo Sarandí, continuación entre calle 4 y calle Dolores Candales del Barrio Sarandí, calle Dolores Candales, límite noroeste del Padrón 420.050.

Se plantea abordar la integración de los barrios Sarandí y Nuevo Sarandí programando la urbanización del vacío urbano que hoy los separa de forma de vincular y potenciar sus tramas urbanas. La definición de un borde urbano continuo hacia el arroyo es determinante. El Complejo Educativo ex Quinta de Batlle debe cumplir un rol relevante en la estructuración de este sector integrándose en la trama urbana.

El acondicionamiento de la Av. Luis Batlle Berres, que vincula con las centralidades del Paso de la Arena y La Teja, y en particular de su puente sobre Ruta Nacional nº 5, es determinante para mejorar la integración de este sector con la ciudad, permitiendo el tránsito seguro de peatones y ciclistas en una vía preferente de cargas.

Cañada Jesús María - Se define a modo indicativo el área delimitada por Carlos de la Vega, Yugoslavia, Av. Luis Batlle Berres, límite sureste del padrón 119350, límite suroeste del padrón 119350 y su prolongación hasta calle D de la urbanización de Plan juntos en Av. Luis Batlle Berres, calle D, Cno. de Las Tropas, Av. Luis Batlle Berres, Cno. de las Tropas, Ruta Nacional Interconexión ruta 1 y 5.

Se plantea desarrollar un proyecto urbano que integre áreas urbanas, a ambos lados de la Av. Luis Batlle Berres, vinculadas por la cañada Jesús María, caracterizadas por transformaciones relativamente recientes asociadas a la localización de usos residenciales. En el sector al norte de la Av. Luis Batlle Berres se localizan

asentamientos irregulares en proceso de regularización (Barrio PMB-PIAI 19 de abril-Huerta Artiguista) y algunos conjuntos de obra pública y cooperativas de vivienda. El sector al sur de Av. Luis Batlle Berres es una urbanización creada en los últimos 9 años, avanzando sobre áreas de humedal, donde se localizan conjuntos habitacionales del Plan Juntos y cooperativas de vivienda. Se han localizado algunos equipamientos destacados como la escuela de tiempo completo 384, pero persisten carencias en las infraestructuras, fundamentalmente viales.

El proyecto urbano debe integrar la Acción Temprana “Espacio de Interpretación de los Humedales” (punto 3.13.4.4) definiendo el borde de la urbanización de Plan Juntos hacia el arroyo Pantanoso y la cañada Jesús María como ámbito de uso público que pone en valor el humedal. Esta intervención debe integrarse a un acondicionamiento de las márgenes de la cañada Jesús María al otro lado de la Av. Luis Batlle Berres que genere una continuidad de espacio público y de recorridos para peatones y ciclistas. El acondicionamiento para el uso público del padrón N° 424.657 resulta clave en esta vinculación.

El proyecto urbano tendrá que desarrollar las infraestructuras urbanas que permitan que los usos residenciales instalados se desarrollen en condiciones urbanas adecuadas y en forma integrada con la ciudad. En este sentido deben pensarse de forma de facilitar la integración de las áreas a ambos lados de la AV. Luis Batlle Berres. En el sector al sur de la avenida la División Tierras y Hábitat está llevando adelante parte de las obras de urbanización (vialidad, espacio público, drenaje) cuyo proyecto se está articulando con la acción temprana mencionada.

El acondicionamiento de la Av. Luis Batlle Berres es clave para fortalecer la conexión de estas áreas con las centralidades del Paso de la Arena y la Teja integrando a peatones y ciclistas en forma segura. También para favorecer la integración de las tramas urbanas a ambos lados de la Av. Luis Batlle Berres. En este sentido debe integrarse el proyecto de acondicionamiento de la Av. Luis Batlle Berres que el Departamento de Movilidad está desarrollando en el tramo entre Yugo eslavio y Cno. Tómkinson el cual se está articulando con la Acción Temprana mencionada y que incluye el cambio de perfil incorporando ciclovías y/o bisiendas.

3.13.3 Proyectos de Estructuración territorial

3.13.3.1 Entorno Batlle Berres

Las inundaciones que se producen aguas arriba de Av. Luis Batlle Berres en áreas formales, entre esta avenida y Anatole France, requieren un conjunto de intervenciones estructurales integradas, que deben corresponderse con los lineamientos del plan. Las intervenciones detectadas por el Servicio de Estudios y Proyectos de Saneamiento refieren a defensa hidráulica entre Av. Luis Batlle Berres y Con. Tómkinson, modificación de los puentes sobre Av. Luis Batlle Berres, reversión de rellenos aguas abajo de estos puentes y modificación del perfil del curso. Estas intervenciones deben integrarse con las previsiones de modificación del perfil de la Av. Luis Batlle Berres, que incluye los puentes sobre el arroyo Pantanoso, impulsadas por el Departamento de Movilidad, y los proyectos de Parque lineal desarrollados como Acción Temprana por parte de Planificación Gestión y Diseño de Espacios Públicos.

3.13.3.2 Continuación Llupes:

La Continuación de la calle Llupes hasta Cno. Las Higueritas (punto 3.5.2.2) debe considerar en su resolución otros aspectos sustanciales para el Plan. El lugar de cruce coincide con rellenos que afectan la dinámica hidráulica del arroyo y que el Servicio de Estudios y Proyectos de Saneamiento considera necesario revertir (punto 2.3.1.4) por lo cual el proyecto de puente no debe interferir con la planicie de inundación que se plantea recuperar. Asimismo, este proyecto debe permitir la continuidad de los recorridos peatonales y de bicicletas que vinculen el Parque Lineal del Paso de la Arena con las áreas parquizadas entorno al Parque Agroalimentario.

3.13.3.3 Entorno Rubio- Cont. Br. Batlle y Ordóñez:

En este sector confluyen una serie de obras infraestructurales que se considera necesario articular: nuevo perfil de Antonio Rubio con un acondicionamiento que permita la convivencia de las áreas residenciales con el tránsito pesado asociado a las áreas con usos no habitacionales; nuevo puente de Rubio sobre el arroyo que considere al peatón y el funcionamiento hidráulico del arroyo; previsión de continuidad de Br José Batlle y Ordóñez con Cno. Luis Eduardo Pérez con un perfil adecuado al tránsito pesado que permita el tránsito seguro de peatones y ciclistas; extensión de las costaneras previstas a los lados del Parque Lineal Lezica propuesto hasta la continuación de Br. José Batlle y Ordóñez; previsión de la extensión de la vía férrea para abastecer el Parque Agroalimentario y conectar con el Puerto de Punta de Sayago.

3.13.4 Acciones Tempranas

Se definen 5 acciones tempranas que se consideran relevantes para fortalecer el proceso de planificación-gestión, realizando en el corto plazo intervenciones demostrativas de la importancia de transformar el rol del arroyo en la ciudad.

Son relevantes en una estrategia de transformación profunda del imaginario colectivo del arroyo que modifique su percepción como fondo de la ciudad a la de un ámbito al que la ciudad mira y reconoce favoreciendo los procesos de integración socio territorial y mejorando sustancialmente las condiciones ambientales y urbanas que inciden en la calidad de vida de los habitantes.

Asimismo, estas intervenciones son relevantes para construir la Cuña Verde como objeto de proyecto, reconocible socialmente.

Para la definición de acciones tempranas, en el proceso de elaboración del Plan Parcial Pantanoso, se consideraron los siguientes criterios:

- Aprovechar capacidades existentes.
- Poner en valor potencialidades del arroyo y su entorno.
- Explicitar las formas deseadas de relación con el curso de agua.
- Aportar a la mejora de calidades ambientales y urbanas del entorno.
- Que las intervenciones se distribuyan en diferentes tramos a lo largo del arroyo.
- Poder acceder en el corto plazo a los recursos y capacidades de gestión necesarios.
- Que cada intervención pueda ser realizada independiente de las otras.
- Que el conjunto de intervenciones tenga una lógica que genere sinergias.
- Que el conjunto de intervenciones exprese las principales intenciones del Plan, siendo relevantes en su estrategia de comunicación.

3.13.4.1 Centro de Interpretación del Parque Productivo de las Nacientes (PAGRO)

Se propone la construcción de un centro de recepción del visitante e interpretación del Parque Productivo de las Nacientes reciclando un techado, anexo al edificio del PAGRO (ex Hospital Hanseniano), que se localiza en el remate del camino de acceso. Se plantea como entrada pública al parque y se vincula con una serie circuitos de interpretación, educativos y recreativos, que ponen en valor aspectos ambientales, paisajísticos y productivos. Opera como soporte para actividades diversas asociadas al parque y abiertas a la población, en particular de los barrios vecinos: divulgación, talleres, presentaciones, exposiciones, biblioteca.

Esta intervención es un primer paso relevante en la conformación del Parque Productivo de las Nacientes. Este parque, aprovecha y potencia las capacidades del PAGRO y le incorpora contenidos programáticos y un acondicionamiento físico que promueve el acceso público controlado.

Esta Acción Temprana oficia de soporte para el desarrollo de un programa interinstitucional y multidimensional, abierto a la comunidad, que integre aspectos de educación ambiental, restauración

ambiental, producción agroecológica, entre otros. Incorpora un equipamiento que enriquece la oferta de servicios a un entorno con grandes carencias y permite desarrollar una estrategia de visibilidad y apertura del PAGRO más allá de su entorno cercano, como referencia en sus especificidades para la ciudad. Permite construir el contenido simbólico de este tramo del arroyo, caracterizado por ser las nacientes, con la posibilidad de su restauración a la brevedad.

3.13.4.2 Entorno Lezica

Se propone articular y potenciar una serie de intervenciones realizadas, en proceso o previstas en torno al encuentro del arroyo y la avenida Lezica: parque lineal propuesto en el Plan, parque lineal realizado por PMB-PIAI en el marco del realojo de los asentamientos El Apero – Nuevo Colón – 8 de Mayo; recuperación del Castillo de Idiarte Borda; Espacio Colón-Villa Colón que surge de una iniciativa local, institucional y de los vecinos, y tiene avances proyectuales y de ejecución (polideportivo, realojos, adjudicación de predios a cooperativas, construcción de liceo) y la propuesta de recuperación del Hotel Giot.

Esta intervención permite articular los valores patrimoniales de Lezica con la recuperación del arroyo como parque lineal, favoreciendo la mejora de las calidades urbanas del entorno y fortaleciendo la transformación del imaginario colectivo respecto al arroyo. Asimismo permite catalizar la articulación entre instituciones de los tres niveles de gobierno presentes en el territorio y organizaciones sociales locales.

Entre otras intervenciones se plantea: acondicionamiento de la Avenida Lezica, en el tramo entre el Castillo de Idiarte Borda y el arroyo, poniendo en relación el “Espacio Colón-Villa Colón” y el Parque Lineal del Arroyo Pantanoso; fortalecimiento de las intervenciones de PMB-PIAI en la margen izquierda del arroyo; acondicionamiento del Espacio Libre localizado en el padrón nº 47.867 en la margen derecha inmediatamente al norte de Lezica.

3.13.4.3 Parque Lineal del Paso de la Arena

Se propone la ejecución de la infraestructura y acondicionamiento básico del parque lineal en las márgenes del arroyo entre la Av. Luis Batlle Berres y la Calle Anatole France. En la margen derecha se plantea una parquización que incluye caminería, iluminación, arbolado y mobiliario urbano. En la margen izquierda se plantea la conformación de un bosque ribereño que minimice el impacto de las áreas industriales generando un nuevo frente al arroyo, consolidando las áreas de bosque existentes y plantando en los tramos que hoy carecen de vegetación arbórea.

Esta intervención se realiza en el único tramo del Arroyo Pantanoso que históricamente tiene espacios públicos definidos en las márgenes del arroyo y un cierto reconocimiento local en su uso, incluso como soporte de eventos culturales. Sin embargo, el acondicionamiento de estos espacios es escaso y en gran parte se concesiona a instituciones deportivas sin una idea general que los articule.

Se espera que la intervención signifique un cambio sustancial en el acondicionamiento y apropiación colectiva de estos espacios y que tenga gran visibilidad por su directa relación con la centralidad del Paso de la Arena, siendo relevante en el cambio del imaginario colectivo respecto al arroyo.

Esta intervención prevé la posibilidad de integrar en el futuro soluciones estructurales a problemas de inundación de áreas formales de la trama.

3.13.4.4 Espacio de Interpretación de los Humedales

Se propone una intervención de espacio público que defina la relación de la nueva urbanización Plan Juntos Batlle Berres (Plan Juntos + cooperativas) con el humedal y ponga en valor sus cualidades ambientales y paisajísticas. Se integra en una estrategia de promoción de la educación ambiental. Incluye vialidad de todo el borde con iluminación, arbolado, sendas peatonales y para bicicletas hacia el humedal, veredas hacia la urbanización, drenajes que consideran la condición de borde al humedal y un mirador entorno del cual se

localiza mobiliario urbano, señalética y cartelería de educación ambiental e información, un rincón infantil, equipamiento para ejercicios físicos y una pista de patín multipropósito.

Esta intervención se realiza en un espacio público ya deslindado pero sin acondicionamiento alguno y amenazado por rellenos, vertimientos de residuos y su potencial ocupación. Pone en valor el humedal como uno de los principales componentes ambientales de este sector, con potencialidades de insertarse en un programa de educación ambiental que integre actores institucionales presentes en el territorio y a los propios vecinos.

La intervención se constituye en una oportunidad de conformar un frente urbano en un sector de reciente conformación e importante dinamismo (cooperativas, Plan Juntos, equipamientos educativos, etc.) pero con una débil planificación integral que amenaza con replicar lógicas de segregación urbana y ocupación de las planicies de inundación.

Genera un ejemplo positivo y replicable de articulación entre la ciudad y el arroyo, constituyéndose en un punto de “visibilidad urbana”, de un espacio público de apropiación amplia y referencia más allá de los vecinos de la urbanización de Plan Juntos.

El entorno urbano facilita la intervención y su control social. La gestión y programación de este espacio es una oportunidad para potenciar y ampliar ámbitos de articulación interinstitucional existentes.

3.13.4.5 Explanada pública y paseo costero del PTI

Se propone conformar en el PTI una explanada pública que “balconee” al arroyo, articulando en un espacio de mayor accesibilidad pública los principales edificios del parque e incorporando contenidos turísticos, patrimoniales, paisajísticos, culturales, recreativos. Esta explanada se articula con un paseo de borde que abarca todo el frente del PTI al arroyo, desde la calle Haití al sur, donde se plantea un acceso público controlado, hasta las áreas libres inundables junto a la cañada al norte. Opera como, remate de la avenida de las palmeras que desde el acceso sobre la Av. Santín Carlos Rossi articula varios equipamientos con contenidos cívico-educativos (liceo, jardín de infantes, APEX, CCZ). La intervención incluye pavimentos, iluminación, vegetación y mobiliario urbano.

Opera sobre un ámbito con valores patrimoniales muy presentes en el imaginario colectivo de los vecinos del Cerro, vinculado a la industria frigorífica (la chimenea es una referencia destacada dentro de la explanada) por lo cual su puesta en valor y el reforzamiento de su vínculo con el arroyo Pantanoso es relevante en la construcción de una nueva relación del Cerro con el arroyo a la vez que incorpora contenidos que fortalecen la articulación del PTI con el entorno y la ciudad.

Esta acción se integra dentro de una estrategia de conformar el frente urbano del Cerro al arroyo que se continuaría en el tramo entre la calle Haití y la Av. Carlos María Ramírez con una operación urbana más amplia que involucra aperturas de calle, realojo de asentamientos irregulares, parquización, localización de nuevos usos y en una estrategia de abordaje integral del ámbito definido por los la Ruta Nacional de Acceso, Av. Carlos María Ramírez y Av. Santín Carlos Rossi.

3.13.5 Programa de Educación Ambiental y Comunicación del Pantanoso

El desarrollo de un Programa de comunicación del Plan Parcial es relevante para el reconocimiento social de la Cuña Verde y la integración de las intervenciones públicas en su entorno en el marco del Plan. Permite articular las instituciones de los tres niveles de gobierno y de la comunidad, siendo parte de la estrategia de comunicación del Programa de Transformación de la Cuenca.

Debe potenciar las diferentes acciones construyendo un discurso coherente entre los diversos actores intervinientes, incorporando contenidos programáticos, favoreciendo la apropiación colectiva del proceso y generando sinergias entre las diferentes acciones.

Este programa encuentra en las acciones tempranas una oportunidad pero las trasciende, siendo fundamental su desarrollo a lo largo de todo el proceso de planificación-gestión tendiente a una transformación socio-territorial profunda del ámbito del Plan y un cambio sustancial del imaginario colectivo respecto al arroyo.

3.13.6 Tramos

Se identifican los siguientes tramos:

T1_ Nacientes (entre Ruta Nacional Nº 102 y Cno. Colman).

T2_ Lezica (entre Cno. Colman y la calle Antonio Rubio).

T3_ La Tablada (entre la calle Antonio Rubio y Ruta Nacional Nº5).

T4_ UAM (entre Ruta Nacional Nº 5 y Cª Las Higueritas).

T5_ Paso de La Arena-COUSA (entre Cª Las Higueritas y Cª Bellaca).

T6_ Cuenca Baja-Tramo alto (entre Cª Bellaca y Ruta Nacional Interconexion Ruta 1 Y 5).

T7_ Cuenca baja-Tramo bajo (entre Ruta Nacional Interconexion Ruta 1 Y 5 y Ruta Nacional Dr. Hugo Batalla).

T8_ Desembocadura (entre Ruta Nacional Dr. Hugo Batalla y la desembocadura en la Bahía de Montevideo).

En el entorno de estos tramos se identifican una serie de equipamientos relevantes (existentes y previstos), actuaciones públicas (realizadas y previstas) e instrumentos de ordenamiento territorial (aprobados y previstos, que se consideran relevantes articular e integrar en su ordenamiento y acondicionamiento. Las particularidades de esta integración podrán ameritar mecanismos y órganos de gestión particulares. Los aportes desde los actores locales y la coordinación de las instituciones con base territorial adquieren una relevancia particular.

4 ESCALA DEL TRAMO

Esta escala se desarrolla en fichas que sintetizan operativamente los aspectos relevantes de las determinaciones establecidas por el Plan

Los tramos identificados son los siguientes

- 4.1 Tramo 1_ Nacientes.**
- 4.2 Tramo 2_ Lezica.**
- 4.3 Tramo 3_ La Tablada.**
- 4.4 Tramo 4_ Unidad Agroalimentaria de Montevideo.**
- 4.5 Tramo 5_ Paso de La Arena**
- 4.6 Tramo 6_ Cuenca Baja-Tramo alto.**
- 4.7 Tramo 7_ Cuenca baja-Tramo bajo**
- 4.8 Tramo 8_ Desembocadura.**

5 AVANCES

El proceso de elaboración del Plan Parcial Pantanoso ha sido extenso desarrollándose en tres períodos de gobierno. El cuerpo principal de las memorias y la cartografía fue elaborado a fines de 2019 con motivo de la Audiencia Pública.

Desde 2019 han ocurrido avances en diferentes aspectos del Plan y en la implementación de sus determinaciones así como algunas transformaciones territoriales relevantes.

Estos cambios en general avanzan en la concreción del Plan, en ningún caso ponen en cuestión sus lineamientos y determinaciones.

De todas formas, consideramos que es importante explicitar los avances y transformaciones territoriales ocurridas a partir de fines del 2019:

5.1 Avances en el conocimiento base y el proyecto territorial.

En el marco de acuerdos con el BID se llevaron adelante diversas consultorías que profundizaron en el conocimiento de la Cuenca del Arroyo Pantanoso en aspectos de biodiversidad, calidad de agua, sitios de disposición informal de residuos sólidos y soluciones basadas en naturaleza que contribuyen a la consolidación de una línea de base ambiental del ámbito del Plan.

En este mismo marco se realizó una consultoría que profundizó en el proyecto territorial del Área de Actuación Integrada “Ombúes Nuevo, Cantera del Zorro, Cachimba del Piojo”.

5.2 Gestión ambiental.

5.2.1 Áreas liberadas

En 2022, a partir de un evento extremo de precipitaciones, se creó el Programa Áreas liberadas con el fin de tener un abordaje integral para la reversión de sitios de disposición informal de residuos sólidos en los cursos de agua. Comenzó trabajando en el arroyo Pantanoso por contar con los estudios mencionados anteriormente para luego extenderse a otras cuencas del Departamento. Este programa ha tenido un fuerte respaldo político que se refleja en una capacidad operativa importante que articula capacidades institucionales. Se han optimizado recursos para revertir sitios de disposición informal de residuos, involucrar a la población en los procesos y desarrollar estrategias, que incluyen la programación del espacio público, para evitar que vuelvan a generarse vertimientos. A los efectos del Plan, ha permitido tener mayor conocimiento sobre territorios vulnerables entorno a los cursos de agua y las dinámicas asociadas al vertimiento informal de residuos y desarrollar acciones que eviten situaciones irreversibles de afectación de las márgenes de los cursos de agua.

5.2.2 Acondicionamiento de márgenes

Se han desarrollado acciones de acondicionamiento de márgenes, incorporando especies vegetales, involucrando a la comunidad. Entre otros destaca el acondicionamiento de la cañada Idiarte Borda afluente del arroyo Pantanoso en la zona de Lezica. En estas acciones han participado técnicos de Desarrollo Ambiental, Planificación y el municipio G.

5.2.3 Gestión del Riesgo Hídrico

En el marco de la aprobación de la Evaluación Ambiental Estratégica se trabajó integradamente entre los Departamentos de Planificación (Unidad del Plan de Ordenamiento Territorial) y el Departamento de Desarrollo Ambiental (Sustentabilidad Ambiental, Unidad de Gestión Integral de Cuerpos de Agua), en intercambio con referentes de DINACEA y DINAGUA, para profundizar los aspectos vinculados a la Gestión del Riesgo Hídrico, incorporando los criterios definidos por el Decreto N° 30/020 del 27/01/2020, de

reglamentación de la Ley N° 19.525 (Directrices Nacionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible del 18/08/2017). Estos avances fueron incorporados en la Memoria de Ordenación principalmente en el ítem 3.12 Manejo Integrado de Áreas Inundables y Gestión de Riesgo Hídrico y en la cartografía de riesgo de inundación del Plan.

5.3 Realización de Acciones Tempranas.

El estado de avance de las acciones tempranas es el siguiente:

Centro de visitantes del PAGRO: Obra finalizada consistente en salón de usos múltiples, servicios, oficina y deck exterior, actualmente en uso por parte del PAGRO.

Entorno Lezica: proyecto ejecutivo realizado. Consiste en el acondicionamiento general del Parque Lineal Lezica centrado en el tratamiento vegetal, rincón infantil en Av. Lezica y Gioia y recuperación del arbolado de Av. Lezica entre el arroyo y el Castillo de Idiarte Borda.

Parque lineal del Paso de la Arena: Obra finalizada de caminería general de todo el parque, entre Anatole France y Av. Luis Batlle Berres, acondicionamiento de rincón infantil y deportivo, acondicionamiento vegetal de la margen izquierda entre Cno. Tómkinson y Av. Luis Batlle Berres.

Paseo Mirador de los humedales: Finalizada la primera etapa de infraestructura vial consistente en el pavimento de calle vehicular, senda peatonal y ciclovía de borde de la urbanización (Plan Juntos + cooperativas en Av. Luis Batlle Berres y Cno. De las Tropas) al humedal. Actualmente se está gestionando la posibilidad de completar la intervención con el acondicionamiento del espacio público-mirador previsto.

Plataforma pública y paseo costero del PTI: Obra finalizada a inaugurar próximamente consistente en una plataforma pública con pergolado balconando al arroyo y en relación con el paseo costero que a futuro se continuará hasta Carlos María Ramírez. Articula el acceso a los edificios principales del PTI y el comedor colectivo. Optimiza áreas de estacionamiento generando áreas de encuentro y oficina de remate de la avenida de palmeras que conecta con Santín Carlos Rossi vinculando diferentes servicios públicos cívicos y educativos.

Falta aún desarrollar una programación de las acciones tempranas y una estrategia de comunicación que permitan su reconocimiento social como instancias de implementación del Plan Pantanoso que materializan una nueva forma de relación entre la ciudad y el arroyo.

5.4 Transformaciones territoriales.

5.4.1 UAM

En Febrero de 2021 se inauguró la Unidad Agroalimentaria Metropolitana lo que entre otros aspectos significa una oportunidad de desarrollo de su entorno. Esto implica encauzar las dinámicas asociadas para generar sinergias y mitigar impactos considerando los diferentes procesos de planificación desarrollados (Plan de la UAM, Plan Pantanoso, Revisión de las Directrices Departamentales) en particular en lo que refiere a la atracción de población, localización de actividades y el tránsito pesado de cargas.

Asimismo implica reivindicar el acondicionamiento de borde al arroyo Pantanoso y la cañada Higueritas propuesto en el Plan de la UAM que aún no se ha desarrollado

Con la UAM se completan los tres emprendimientos productivos con incidencia de la Intendencia en su gestión que jalonan el arroyo Pantanoso: PAGRO, UAM, PTI. El Plan considera estos emprendimientos como estratégicos en la transformación territorial del entorno del arroyo Pantanoso.

5.4.2 Asentamientos informales. Nueva Esperanza

Durante el proceso de elaboración del Plan previo a la Audiencia Pública fueron relocalizados diferentes asentamientos informales que se localizaban en las márgenes del arroyo y sus afluentes: El Aperó, Nuevo Colón, 8 de Mayo, Mahilos, Parque Cauceglia (parte), Nuevo Cauceglia (parte). Posteriormente se relocalizó el asentamiento La Ruta (parte)

Por otra parte, luego de la Audiencia pública, diversos asentamientos irregulares en la Cuenca del arroyo Pantanoso han tenido procesos de expansión y/o densificación.

Se detecta como nuevo asentamiento informal el Nueva Esperanza en el predio Padrón N° 35519, detrás de las instalaciones de COUSA, donde el Plan reconocía áreas vacantes para urbanizar generando predios para cartera de tierras. Tuvo un desarrollo explosivo a partir de 2019. Como se describe en 5.4.2 actualmente se realiza un abordaje multisectorial para avanzar en una estrategia que detenga los procesos de ocupación preservando las márgenes del arroyo y suelo aún disponible y programe la urbanización del sector.

5.5 Abordajes intersectoriales de ámbitos territoriales concretos

5.5.1 Cauceglia

El barrio Cauceglia (Parque Cauceglia, Nuevo Cauceglia, Villa Libre) y su entorno, ha venido transformándose en los últimos 15 años. Previo a la audiencia Pública del Plan en este entorno se había instalado una escuela de tiempo completo, 3 conjuntos de vivienda (Cooperativas, Vivienda sindical y se había iniciado la primera etapa de regularización del PMB-PIAI). En el proceso de elaboración de la propuesta de regularización se realizaron diversos intercambios entre los equipos de PMB-PIAI y del Plan Pantanoso. La propuesta incorpora criterios del Plan y el Plan incorpora la propuesta de urbanización.

Esta primera etapa de regularización, ya finalizada, supuso la relocalización del asentamiento Parque Cauceglia (parte) y Nuevo Cauceglia (parte), obras de infraestructura, viviendas para las relocalizaciones, un centro CAIF y el acondicionamiento de una plaza y anfiteatro.

En una segunda etapa a punto de comenzar se completarán las obras de infraestructura y se generarán dos manzanas para cooperativas. La propuesta de regularización no incluye el acondicionamiento de borde al humedal ni estrategias para su recuperación. Por tal motivo se ha promovido un trabajo intersectorial para lograr que la intervención en el Barrio Cauceglia realmente se constituya en un sector de la ciudad que establezca una nueva relación con el arroyo Pantanoso y su humedal.

En el marco del Programa Áreas liberadas se intervino en un sitio de disposición irregular de residuos que avanzaba sobre el humedal localizado al final de la CALLE PROY T7, lindera al barrio La Boyada, eliminando los residuos superficiales y desconectando el sitio de relleno mediante un canal a nivel del humedal para evitar el ingreso de camiones y permitir el avance de la vegetación del humedal. En este marco también se acordó que la Unidad Ejecutora de Saneamiento realizara una intervención de conformación del borde urbano al humedal conectando el Barrio Cauceglia y La Boyada según se prevé en el Plan. Incluye espacio público de borde al humedal, infraestructura (vialidad, saneamiento y drenaje) y nuevo predio para conformar nuevo frente urbano residencial. La ejecución de esta obra está avanzada.

En el marco del trabajo intersectorial mencionado se está avanzando en estrategias de recuperación del humedal a partir de los drenajes urbanos, el proyecto de acondicionamiento general para el uso público del borde urbano al humedal y el involucramiento y sensibilización de la comunidad (estudiantes de la UTU local, vecinos/as) respecto a la recuperación del humedal.

5.5.2 Nueva esperanza

En el marco del Plan Pantanoso y de Áreas liberadas, con referentes de Planificación, Desarrollo Ambiental y Desarrollo Urbano, se empezó a trabajar intersectorialmente en una estrategia para detener el proceso de ocupación informal preservando áreas aún vacantes y las márgenes del arroyo, así como avanzar en una estructuración del sector.

En 2024 el Departamento de Desarrollo Social llega a Nueva Esperanza con el programa de Fortalecimiento Barrial. A partir de intercambios entre referentes de Fortalecimiento Barrial y del equipo del Plan Pantanoso se conforma un equipo intersectorial para profundizar en las estrategias de actuación. Este equipo se conforma por el momento con referentes de Planificación (Unidad del Plan de Ordenamiento Territorial, Unidad de Integración de la Planificación), Desarrollo Social (Fortalecimiento barrial), Movilidad (Vialidad), Desarrollo Ambiental (Servicio de Estudios y Proyectos de Saneamiento, Sustentabilidad Ambiental, Áreas Liberadas), Municipio A y CCZ14.

Se han realizado acciones tendientes a detener procesos de ocupación: involucramiento de vecinos y vecinas, delimitación de borde al humedal mediante zanjeo, plantación de árboles, diseño de cartelería. Asimismo se está avanzando en el proyecto de estructuración del sector, en particular en lo referente a saneamiento, drenaje y vialidad, para poder definir estrategias de urbanización.

5.5.3 El Tobogán

Se ha conformado un equipo intersectorial con el fin de articular diferentes acciones que se vienen realizando en el barrio (fortalecimiento barrial, mejoras infraestructurales, gestión del riesgo hídrico, entre otras) y el Plan Pantanoso para construir escenarios de transformación y programar acciones, en particular en lo que refiere a definir etapas de relocalización.

Participan de este equipo referentes de Desarrollo Urbano (ABC), Desarrollo Social (Fortalecimiento Barrial), Desarrollo Ambiental (Sustentabilidad Ambiental, Áreas Liberadas), Planificación (Unidad del Plan de Ordenamiento Territorial, Integración de la Planificación), Municipio A y CCZ17.