PLAN ESTRATEGICO DE TRINIDAD

proyecto región centro

Trinidad

CONVENIO MVOTMA / Intendencias Departamentales de DURAZNO - FLORES - FLORIDA - LAVALLEJA - TACUAREMBO

La construcción de una nueva cultura del territorio y del desarrollo regional constituye un objetivo sustantivo de la política del MVOTMA. La elaboración de un plan estratégico marca un hito relevante en la consolidación técnica, jurídica y política del ordenamiento territorial, aunando los esfuerzos del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Departamentales en pos de un desarrollo integrado y ambientalmente sostenible.

Ing. Carlos A. Cat
Ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial
y Medio Ambiente

El Plan Estratégico nos permitirá delinear las futuras acciones en pro del desarrollo, que se continuará luego en un trabajo más complejo, el Plan Director de la Ciudad de Trinidad. En tiempos de globalización los gobernantes debemos apostar cada vez más al desarrollo armónico de nuestras zonas.

Carlos Mazzulo Gaitán
Intendente Municipal de Flores

El 27 de diciembre de 1999, el MVOTMA junto con las Intendencias Departamentales de Durazno, Flores, Florida, Lavalleja y Tacuarembó, han firmado un convenio de cooperación con el objetivo de la elaboración de un plan de ordenamiento territorial regional para el área centro del país y de los planes microrregionales de sus principales zonas. Esta fase inicial, culmina con los documentos de Directrices Regionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo de la Región Centro, y los Planes Estratégicos de las Microrregiones de Durazno, Florida, Minas, Paso de los Toros, San Gregorio de Polanco y Trinidad.

EQUIPO TECNICO DEL PROYECTO REGION CENTRO

Director del Proyecto

Arq. Pablo Ligrone Fernández
Doctor en Urbanismo y Ordenamiento Territorial

Colaboradores

Arq. Cecilia Curbelo
Ma. del Carmen Lijó
Arq. Leonardo Pereira

Delegados por las Intendencias

Durazno: Esc. Carlos Selhay
Flores: Ing. Agrim. Pablo Bidondo, Ing. Agrim. Alberto Restano
Florida: Sr. Gervasio Martínez
Lavalleja: Ing. Civil Alvaro Rostán
Tacuarembó: Ing. Agrim. Marcos Alonso

Economía

Cdor. Daniel Sureda
Analista Pablo Ceiter

Diseño Gráfico

Arq. Cecilia Curbelo
Arq. Leonardo Pereira

Publicación

Idea original: Freddy Sartorotti

URUGUAY
2 0 0 1

PLAN ESTRATEGICO

Microrregión de Trinidad

sumario

Introducción

EL PLAN ESTRATEGICO:
INSTRUMENTO SUSTANTIVO DE LA POLITICA MUNICIPAL

Capítulo I

PROGRAMA DE HABITAT SOCIAL

1 Plan de sector “Cuadrante Noreste” - Proyecto “Cañada Monzón”
2 Proyecto “Barrio Unión”
3 Política de Reserva de Tierras

Capítulo II

PROGRAMA INTEGRADO TURISMO – PATRIMONIO – AMBIENTE

4 Sistema de Espacios Verdes
- Parque del Norte y Ordenanza del Paisaje
- Parquización Progresiva del Perímetro de la Ciudad
- Reserva de Flora y Fauna Dr. Rodolfo Tálice
- Parque Lavalleja
- Parquización de la Calle Zelmar Michelini
- Parque Centenario
- Hipódromo Ituzaingó y Acceso Sur por ruta Nº 3
- Paseo y Parque “Cañada Monzón”

5 Programa Patrimonial y Cultural
- Microcentro y Ordenanza Patrimonial
- Paseo Cultural y Museo del Ferrocarril

6 Programa de Saneamiento Ambiental
- Lanera Trinidad

Capítulo III

ZONIFICACION PRIMARIA, POLITICA DE CRECIMIENTO Y DENSIFICACION DEL TEJIDO URBANO

7 Zonificación Primaria
8 Bordes “Ultimos” del Tejido Residencial
9 Programa de Densificación del Tejido Urbano

Capítulo IV

PROGRAMA DE DESARROLLO INTEGRADO Y PROMOCION ECONOMICA

10 Zona de Actividades Múltiples del Noreste
11 Protección de Usos Productivos del Suelo
12 Proyecto de Riego “La Casilla”
13 Areas de Servicio y Logística del Transporte

Capítulo V

SISTEMA VIAL Y REDES DE INFRAESTRUCTURA

14 Colector Vial de Tránsito Pesado
15 Las Puertas de la Ciudad – Proyectos Integrados: Vialidad y Paisaje
16 Terminal de Autobuses

INTRODUCCION

El Plan Estratégico: instrumento sustantivo de la Politica Municipal

El Plan Estratégico para la Ciudad y su Microrregión constituye un instrumento sustantivo de la política municipal. El mismo es elaborado y aprobado por el Ejecutivo Departamental y expresa las Directrices Estratégicas, Programas y Proyectos prioritarios. Su confección debe contemplar en forma realista las expectativas de la población, los compromisos esperables de los actores sociales, económicos e institucionales, y la voluntad del Gobierno en impulsar procesos de desarrollo urbano en forma integrada y sostenida.

El Gobierno Departamental que cuenta con el Plan Estratégico Urbano y Microrregional posee un documento sólido para:

- Aglutinar en torno a éste a la ciudadanía, para la cual el Plan ha de ser una "bandera" a seguir por las sucesivas generaciones para la construcción de una vida urbana de calidad creciente.
- Guiar las acciones de la Intendencia, de sus Direcciones y Departamentos, desde una visión integrada: obras, desarrollo económico y social, servicios, urbanismo y ordenamiento territorial, cultura, turismo,....
- Confeccionar sobre sus bases el Plan Director de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Ciudad y de su Microrregión, cuyo proyecto de decreto ha de remitirse a la Junta Departamental. Este Plan Director se compone de: un plan de estrategias, un modelo físico (zonificación, planos de redes de infraestructuras, servicios públicos, sistema de áreas verdes de esparcimiento), un cuerpo normativo vinculado a los condicionamientos a la propiedad inmueble (fraccionamientos, edificación, usos del suelo, protección ambiental, protección patrimonial,...) y un cuerpo instrumental de gestión (gerenciamiento, recursos, programas, fortalecimiento institucional, acuerdos).
- Respaldar con fundamentos de peso las solicitudes de apoyos, financiamientos, convenios, en los diferentes ámbitos nacional e internacional, mostrando que cada programa, proyecto o plan especial se vincula con coherencia a una política de Estado y con un compromiso de la comunidad en su conjunto.

Trinidad se enfrenta a importantes desafíos en virtud de los cuales establece tres apuestas principales.

- La política de hábitat social y mejora de la calidad de vida de los pobladores de los barrios más deteriorados a través de mejoras de equipamiento urbano, programas de integración social y una política de prevención basada en una cartera municipal de tierras.
- La apuesta al desarrollo local y regional en el cual la ciudad y su microrregión constituyen una pieza clave, mediante la tecnificación de las actividades agropecuarias, la incorporación de rubros productivos no tradicionales, aprovechando la oportunidad que ha de significar el desarrollo del polo aeroportuario de Durazno a través de la promoción de un sistema empresarial en coordinación con la Intendencia de Durazno.
- El posicionamiento de la ciudad y su microrregión en una política departamental y regional de valorización turística, patrimonial y ambiental del territorio, ganando en atractividad.

Se crea un Perímetro de Desarrollo Territorial en el cual se concentran las acciones del Plan Estratégico, sin perjuicio de aquellas que se establezcan en el resto de la Microrregión. El Perímetro de Desarrollo Territorial de Trinidad incluye la totalidad de la Sección Catastral Primera.

El Plan Estratégico de la ciudad de Trinidad se estructura sobre la base de cinco componentes:

1. Programa de Hábitat Social
2. Programa Integrado Turismo – Patrimonio – Ambiente
3. Zonificación Primaria, Política de Crecimiento y Densificación del Tejido Urbano
4. Programa de Desarrollo Integrado y Promoción Económica
5. Sistema Vial y Redes de Infraestructura.

CAPITULO I

PROGRAMA DE HABITAT SOCIAL

1 Plan de Sector "Cuadrante Noreste"- Proyecto "Cañada Monzón"

En el cuadrante noreste de la ciudad, el Plan Estratégico establece un Plan Urbano de Sector con el objetivo de la recuperación ambiental del mismo y la incorporación de tierras baldías a la estrategia general de densificación, en especial a través de operaciones integradas de hábitat social, valorización del tejido residencial tradicional, y definición del borde de la ciudad. El proyecto "Cañada Monzón" constituye la pieza clave del Plan de Sector, con efectos a corto y mediano plazo.

El Proyecto Cañada Monzón se concibe como una operación de mejora integral del asentamiento humano, incluyendo aspectos centrales de un proyecto tipo PIAI - infraestructuras, mejora ambiental y equipamiento público- enfocado, particularmente, a solucionar los conflictos de insalubridad ambiental que afectan directamente a numerosas fincas linderas a la cañada, así como a dotar de un paseo y un parque públicos.

- La obra hidráulica, que conlleva toda la operación, estará acompañada por una manifestación en el espacio público a través de pavimentos, arbolado, iluminación, bancos, glorietas, y otros equipamientos urbanos, de tal manera que esta obra no sólo mejore las condiciones sanitarias y de uso del suelo, sino que califique la paisajística general del sector. El conjunto tomará la expresión de un paseo público, Paseo de la Cañada Monzón, integrado por los tramos de calles vecinas y directamente afectadas por los desvíos y entubados, y los tramos de espacios públicos parquizados, Parque de la Cañada Monzón.
- Un Programa de Integración social y urbana, con los correspondientes estudios cuantitativos y cualitativos de la población directamente afectada, se centra en el área comprendida entre las calles General Flores, Independencia, Ferrer y Porongos.
- En el marco de la política de reserva de tierras para el hábitat social, el Plan privilegia la compra o expropiación en las manzanas Nº 271, 403, 405, 407, 414, 415, 416, 417, 501, 502, 504, y parte de la manza-

na 409, sin perjuicio de las restricciones derivadas de las condiciones de inundabilidad (identificadas en el decreto de Zonas Inundables 144/83, derogado según decreto 014 de la Junta Departamental el 12/06/85.

- El Paseo de la Cañada Monzón y las obras hidráulicas se compone de tres tramos diferenciados:
  - El primero desde su origen en torno a las calles Piedras y General Flores hasta Farro Debellis y Baltasar Vargas en que se desplaza la escorrentía actual por un entubado de unos 650 m. por el borde de las manzanas.
  - El Segundo, entre las calles Carlos Farro Debellis y la calle Paysandú, en que el atravesamiento de la manzana 275 mantiene el trazado actual de la cañada - salvo rectificaciones menores - en una trinchera a cielo abierto, conjuntamente con un parquizado de los terrenos por los cuales pasa. Para ello la IMF adquirió el **lote 1929, correspondiente al merendero y a la guardería, y el lote 4385**. Estos predios serán equipados como un parque público, incorporando actividades de interés municipal: sociales, deportivas, culturales.
  - El tercero comprende las manzanas 409, 410 y 412, en las que se realizará una canalización a cielo abierto.

2 Proyecto "Barrio Unión"

El barrio Unión, históricamente relegado, fue dotado desde la administración 1995 –1999 de una red de saneamiento. Se requiere ahora una integración más fluida al resto de la ciudad mediante una mejora importante de la vialidad, en especial las calles Castiglioni y Francisca Asnar. Las obras viales han de ser acompañadas por la canalización de las aguas pluviales, en particular en la calle Castiglioni.

El proyecto de mejora del barrio se completa con la promoción de un Centro CAIF y un Merendero.

3 Política de Reserva de Tierras

La Intendencia promueve la conformación progresiva de una reserva de tierras para el hábitat social, como política departamental. Dichas tierras tienen como destino la construcción de viviendas de programas sociales, de desarrollo integrado, para equipamientos públicos o para toda otra finalidad de interés municipal y/o departamental. Para la ciudad de Trinidad, en que el 17 % de las tierras urbanas están baldías, unas 85hás. en lotes, manzanas y macromanzanas de generosas dimensiones, la Intendencia desarrolla una estrategia de compra o expropiación de baldíos con un sentido urbanístico previsor, regulador e integrado al Plan Estratégico y al futuro Plan Director Urbano. La prioridad se encuentra en el cuadrante noreste, y en todos los casos dentro del cuadrado general que configura la ciudad.

El Gobierno Departamental de Flores ha creado por decreto Nº 0389 de la Junta Departamental una Cartera Municipal de Tierras para Cooperativas de Viviendas por Ayuda Mutua, sistema usuarios, con una Comisión Asesora Honoraria. Esta Comisión orientará su trabajo en coherencia con lo dispuesto en el presente plan estratégico.

CAPITULO II

PROGRAMA INTEGRADO TURISMO – PATRIMONIO – AMBIENTE

La ciudad no constituye actualmente un referente turístico en el País. Sin embargo Flores presenta diversos potenciales que, en forma incipiente, están siendo valorizados. Tal es el caso de conformaciones naturales como la Gruta del Palacio, abundantes relictos de flora nativa, las costas sobre el lago de Palmar, Parque Andresito, la fauna salvaje y las reservas arqueológicas, en especial "Chamangá". Cabe destacar otros valores relevantes tales como la forma cuadrada de la ciudad (de gran interés para la cultura urbanística) y el importante patrimonio arquitectónico presente en su tejido residencial, así como las construcciones Industriales de gran porte y fuerte potencial estético. Son poco conocidos, asimismo, sus espacios verdes de mayor interés como el Parque Centenario, el Parque Lavalleja y la reserva de natural Dr. Rodolfo Tálice.

La estrategia general del Programa Integrado Turismo – Patrimonio – Ambiente para Trinidad consiste, por lo tanto, en promover sus potenciales para hacerla atractiva, prestigiando su paisaje urbano y periurbano, poniendo en valor su patrimonio construido, y mitigando los conflictos ambientales, todo ello inscrito en la elaboración de productos turísticos regionales.

El Programa se estructura sobre la base de:

- Un Sistema de Espacios Verdes
- Un Programa Patrimonial, y

- Un Programa de Saneamiento Ambiental.

De estos tres componentes deriva un conjunto de intervenciones en el espacio público, apostando a la transformación cualitativa del paisaje de la ciudad y de su entorno inmediato. Es esta mejora del paisaje que brindará una real capacidad de atracción a los turistas, y permitirá diversificar la oferta de productos de la región.

4 Sistema de Espacios Verdes

El sistema de espacios verdes constituye la principal apuesta a la transformación del paisaje. El mismo se compone de ocho piezas fundamentales:

- Parque del Norte y Ordenanza del Paisaje
- Parquización Progresiva del Perímetro de la Ciudad
- Reserva de Flora y Fauna Dr. Rodolfo Tálice
- Parque Lavalleja
- Parquización de la Calle Zelmar Michelini
- Parque Centenario
- Hipódromo Ituzaingó y acceso sur por ruta Nº 3
- Paseo y Parque "Cañada Monzón"

Parque del Norte y Ordenanza del Paisaje

En el ingreso a la ciudad por el Norte, sobre el camino hacia el aeródromo (calle Sarracina) en una ubicación simétrica al Parque Centenario, se protegerá y valorizará el Paisaje y se creará el Parque del Norte. Ambos elementos materializarán claramente el borde a la expansión urbana.

En el conjunto del área comprendida por la cañada de Manzo, la cañada de la Quemazón, el borde del tejido urbano y el Aeródromo, el Plan Director establecerá una ordenanza de usos y ocupación del suelo que garantice niveles mínimos de densidad de construcción, protección y valorización de los elementos vegetales, y promoción de las actividades agrointensivas. Asimismo se promoverán actividades residenciales de calidad, en amplios lotes, que garanticen un paisaje de estética cuidada.

En este contexto, se creará el Parque del Norte aprovechando la existencia de baldíos y áreas no urbanizables por la presencia de cañadas o macrodrenajes importantes. Este parque resulta un equipamiento de esparcimiento para un importante sector de la ciudad.

El área de afectación para la creación del Parque del Norte será: en una primera fase, dentro de la trama urbana, entre las calles República del Paraguay, Dr. Luis A. De Herrera, Rivera y Porongos, aprovechando los baldíos y las zonas húmedas. Una segunda fase se define por la parquización de la calle Sarracina (30 m de dominio público) y de las fajas de servidumbre de 15 m de ancho. En este eje se construirá la piscina municipal de aprendizaje creada a partir de una donación de tierras y de una licitación de la IMF con fondos propios. A este sistema de espacios públicos del norte se vinculará la solución de amortiguación de los efectos sobre el paisaje de las lagunas de oxidación de Lanas Trinidad.

Parquización Progresiva del Perímetro de la Ciudad – Trinidad la Geometría Perfecta

El Plan Director en sus aspectos normativos establecerá la Parquización Progresiva del perímetro de la ciudad, definiendo un cuadrado perfecto. La forestación del espacio público de las vías de tránsito perimetrales se realizará sobre la base de un estudio de especies y de formas de plantación que aseguren el objetivo general y que califiquen a cada tramo de borde urbano.

El objetivo de esta parquización, además de la presencia del verde embelleciendo el ambiente a lo largo de todo ese perímetro, es poner en valor la forma cuadrada como una imagen de marca de la ciudad. Cabe destacar que los usos del suelo, tamaños de predio y tipo de propietarios facilitan la instrumentación concreta de esta parquización.

Esta cualidad geométrica, que aún conserva casi intacta, hace de Trinidad una ciudad peculiar desde la óptica del patrimonio cultural urbanístico en el contexto nacional y regional del Cono Sur Americano.

Esta forma cuadrada, que responde a una idea de perfección implantada a partir de las prácticas de las Leyes de Indias para la fundación de centros poblados, tiene a su vez una gran fuerza para conformar la "grifa" de la ciudad para su promoción turística y patrimonial.

Esta idea de puesta en valor del patrimonio urbanístico es coherente con la política general de puesta en valor patrimonial del departamento, un departamento en que se pueden apreciar realidades geográficas, antropológicas y culturales que en otros contextos han desaparecido o se han desvirtuado seriamente.

Reserva de Flora y Fauna Dr. Rodolfo Tálice

El programa de valorización de la reserva de flora y fauna y la creación de una ciclovía en el costado norte de la Ruta 3 que la comunique con el tejido urbano,

resultan dos medidas de interés para ligar más fuertemente este atractivo turístico a la ciudad.

El paseo turístico materializado por nuevos pavimentos, iluminación, parquización y equipamientos a lo largo de la ciclovía ha de conectarse con el Microcentro Patrimonial y Cultural.

Parque Lavalleja

Este antiguo y tradicional parque situado en pleno tejido urbano (calles Gral. Artigas, Florencio Sánchez, Treinta y Tres y Leandro Gómez) requiere continuar con el proyecto de reciclaje y el programa de mantenimiento en curso.

Junto al Parque se encuentra el predio del Obrador Municipal. El Plan prevé el cambio de su localización fuera del tejido residencial, con lo cual se genera un área de oportunidad para desarrollar un proyecto de hábitat social (vivienda y servicios) integrado a la valorización del paisaje urbano y de los espacios verdes.

La calle Gral. Artigas será parquizada y puesta en valor, ya que conecta el parque con la estructura del Microcentro y la Calle Zelmar Michelini, vía de primer orden.

Parquización de la Calle Zelmar Michelini

Hasta tanto no se ejecuten las obras del nuevo sistema vial, que reportará el tránsito pesado a la calle Carnelli, se procederá a la parquización de la calle Zelmar Michelini en el tramo comprendido entre las calles Pancho López y la prolongación de Ruta 3 (Inés Durán). Con ello se persiguen dos objetivos principales: calificar el paisaje urbano actual, notoriamente deteriorado siendo el principal eje de pasaje de tránsito pesado y de turistas, y mejorar la calidad de vida de los vecinos, actualmente en una situación de conflicto de funciones del mencionado tránsito con la vivienda tradicional.

Parque Centenario

Su mantenimiento y puesta en valor se vincula directamente con su equipamiento gastronómico y con el proyecto de mejora de la conectividad, acceso y vialidad del sector sur de la ciudad.

Para ello se evaluará la factibilidad de trasladar la escuela de tiempo completo al aire libre a un emplazamiento más adecuado, liberando sus edificaciones para servicios gastronómicos y de esparcimiento.

Con relación a los conflictos de atravesamiento peatonal de ingreso al parque por el norte, la mejora vial de Pancho López ha de ser acompañada por la desafectación del actual circuito de ciclismo perimetral al parque. Como alternativa para entrenamientos se integrará una pista de ciclismo al Estadio.

Hipódromo Ituzaingó y Acceso Sur por ruta Nº 3

El Plan apuesta a prestigiar al Hipódormo Ituzaingó como un equipamiento de nivel nacional, para lo cual se impulsarán obras de mejora y mantenimiento de sus instalaciones. A tales efectos la IMF promovió un convenio con el MTOP, en el marco del cual se realiza un llamado a expresiones de interés para la explotación por concesión del Hipódromo.

Por otra parte, el predio de la Sociedad Criolla se integrará al proyecto de conjunto del acceso Sur, promoviendo en el mismo actividades permanentes y esporádicas, así como su acondicionamiento paisajístico, en especial una importante plantación de arboles de gran porte en el borde de la vía del tren, poniendo en valor perceptivo la curvatura de la vía que acentúa la sensación de cierre y acelera la perspectiva induciendo a enfocar hacia el Paseo del Ferrocarril. Esta Plantación se continuará hacia el Oeste de la ruta hasta las inmediaciones de la Estación. Esta cortina de arboles establece un efecto amortiguador respecto a la percepción de las instalaciones inferiores de los silos.

Ambas intervenciones constituyen al mismo tiempo un proyecto del sistema de espacios verdes, un equipamiento de esparcimiento local con proyección nacional y un elemento clave a conformar el acceso sur de la ciudad.

Paseo y Parque "Cañada Monzón"

El Paseo y Parque de la Cañada Monzón, ya descritos en el programa de hábitat social, se integran al sistema de espacios verdes.

5 Programa Patrimonial y Cultural

El Programa Patrimonial y Cultural supone la instrumentación de una compleja estrategia de transformación de sectores de la ciudad conjuntamente con una gestión de desarrollo económico local y de actividades de animación cultural. Las dos piezas básicas de esta estrategia son:

- El Microcentro Cultural e Histórico y Ordenanza Patrimonial
- Paseo Cultural y Museo del Ferrocarril

El Microcentro Cultural y Ordenanza Patrimonial

En la ciudad de Trinidad gran parte de la actividad cultural y social se encuentra concentrada en torno al centro geométrico del cuadrado mayor, en especial en torno a un eje Norte – Sur. Buena parte de su patrimonio arquitectónico también se encuentra en esa centralidad.

El Microcentro involucra básicamente las manzanas comprendidas entre las calles Carlos María Ramírez, Brasil, A. J. Puig y Paysandú.

En este Microcentro se realizará un inventario patrimonial de las distintas arquitecturas en un radio de influencia a determinar por la Oficina de Ordenamiento Territorial de la IMF, asesorada por un especialista en patrimonio, identificando los valores especialmente en la franja a lo largo de las calles Fondar y Luis A. de Herrera y en su conexión con el Parque Centenario y el Parque del Norte (a crear). A partir de este inventario se confeccionará una Ordenanza de Protección Patrimonial para los edificios, tramos urbanos y sitios que así lo merezcan.

Las intervenciones en obras públicas refieren a la puesta en valor de pavimentos, alumbrado, equipamiento vegetal, bancos, glorietas y otros, por fases. Inicialmente se actuará en torno a la Plaza Constitución. Las eventuales intervenciones en las plazas deberán merecer un particular diseño, ya que en sí mismo constituyen *construcción de nuevo patrimonio público*. El diseño de los equipamientos y acondicionamientos de los espacios públicos será encarado por especialistas.

Se instrumentará una ordenanza y un programa que promueva el establecimiento de actividades comerciales en particular de gastronomía, artesanado, cultura y artes.

El Teatro Artigas será reciclado y restaurado, incorporándolo como atractivo de relieve a la oferta cultural. Para la Plaza de Deportes la IMF promoverá un proyecto de puesta en funcionamiento, mediante Convenios con el MTOP y el Ministerio de Deportes y Juventud. Un proyecto clave para la dinamización del microcentro ha de ser la construcción de una nueva terminal de autobuses en una posición baricéntrica respecto a la ciudad y de borde Oeste respecto del Microcentro.

Paseo Cultural y Museo del Ferrocarril

En el actual predio y entorno de la estación de trenes se promoverá un paseo cultural, recreativo y gastronómico. El magnífico edificio estilo Art Deco de la Estación de AFE será el leit motiv de este paseo. Su restauración y reciclaje para museo será acompañados de una valorización paisajística y del ordenamiento de los usos del suelo en su entorno. Se vinculará fluidamente con el paseo general del Parque Centenario y al acceso Sur. Esta nueva "puerta" con los silos, la parquización del conjunto, las instalaciones de AFE y su Estación recicladas, prestigiarán a la ciudad y permitirán "capturar" al visitante.

La IMF procurará acordar con el MTOP el traslado de las instalaciones de la Dirección Nacional de Vialidad que se encuentran junto a la Estación de AFE, incorporando ese sector a la zona de paseo junto al Parque.

6 Programa de Saneamiento Ambiental

El Programa de Saneamiento Ambiental procura solucionar los principales problemas de la ciudad ocasionados por el riesgo de contaminación de origen industrial o domiciliario, notoriamente sobre las cañadas de la Quemazón y Monzón. El primero se vincula con la Lanera Trinidad y el segundo con el Proyecto PIAI ya mencionado en el Programa de Hábitat Social - Plan de sector "Cuadrante Noreste".

Lanera Trinidad

En torno a las lagunas de oxidación de la Lanera Trinidad el Plan prevé una Ordenanza de calidad del paisaje y una normativa que condicione los niveles de contaminación. Se establecerá una cortina de vegetación a manera de amortiguador de impactos negativos so-

bre el entorno inmediato. Asimismo se establecerán límites a la expansión al sistema de tratamiento de efluentes, cuyas instalaciones deberán desarrollarse al Este de la alineación de la calle José P. Ferrer.

CAPITULO III

ZONIFICACION PRIMARIA, POLITICA DE CRECIMIENTO Y DENSIFICACION DEL TEJIDO URBANO

Trinidad al igual que el conjunto de las ciudades del interior del país ha vivido un crecimiento poblacional muy lento en la última década. Solamente algunos sectores urbanos del Area Metropolitana, de la costa balnearia del Este y unos pocos centros menores vinculados a las producciones forestal, arrocera o centros de aguas termales, han sido dinámicos.

La baja densidad de población en los tejidos urbanos centrales y en las periferias ha hecho que las ciudades uruguayas se extendieran en superficies desproporcionadas con relación al contexto internacional. Ello trae aparejado deseconomías importantes para las Comunas y para las Empresas del Estado que ven comprometida seriamente sus capacidades de brindar y sostener servicios, infraestructuras y ambiente urbano con calidad suficiente.

Las directivas políticas de la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial son claras al respecto: resulta altamente inconveniente la extensión de los fraccionamientos urbanos destinados a la habitación, notoriamente sin que haya una demanda legítima, real. En tal sentido, los promotores de nuevos fraccionamientos urbanos deben asumir el conjunto de las inversiones en infraestructuras y servicios completos antes de ser habilitados y comercializados los lotes, y siempre que la política urbana, expresada convenientemente en el Plan Director, lo ampare.

La definición de bordes claros y técnicamente lógicos, la aplicación sin concesiones de las Leyes de Centros Poblados y las Leyes ambientales en futuros emprendimientos, la instrumentación de una política proactiva y sostenida de densificación, y la concertación entre el Gobierno Departamental y los promotores constituyen directrices principales para la estrategia urbana de Trinidad.

7 Zonificación Primaria

Hasta tanto el Plan Director de la Microrregión de Trinidad no establezca una zonificación detallada, el Plan Estratégico define las siguientes zonas y características dentro del Perímetro de Desarrollo Territorial:

- **Zona Urbana**, que incluye la totalidad de las zonas urbana y suburbana vigentes, en la cual se excluirá toda nueva actividad que resulte incompatible con la residencia, con la calidad del paisaje y del ambiente urbano, con el comercio y con aquellas actividades que el Plan Estratégico promueva. En especial, a la exclusión de Industrias establecida a partir del decreto de creación de la zona agroindustrial, se agrega la interdicción de las actividades logísticas de transporte de cargas y los servicios anexos, depósitos y áreas de acopio de barracas, silos, o empresas de mediano y gran porte, o toda otra actividad que, a criterio de las oficinas técnicas municipales, ocasionare perjuicio en la vida urbana. Todas estas actividades que se excluyen de la zona urbana así definida, encontrarán su sitio en la Zona de Actividades Múltiples definida en el presente Plan, y que coincide en lo sustantivo, con la zona agroindustrial vigente.

  Respecto de la edificación en altura en la zona urbana, queda limitada toda edificación a 15 mts. incluyendo todos los elementos que superen el techo, tales como cajas de escalera o ascensor, tanques de agua, ductos, etc. Esta limitación también es válida para instalaciones livianas.

- **Zona Periurbana**, que incluye las zonas de Huertos 1 y 2, en la cual toda actividad, en especial la residencial, deberá remitirse a las condicionantes de fraccionamiento vigentes, aún para los casos de fraccionamientos en propiedad horizontal, según se establece en la ley nacional y decreto reglamentario. No se admitirá la instalación de conjuntos habitacionales de tipo alguno. La calidad de todo proyecto y actividad deberá garantizar la mejora del paisaje actual, con arquitecturas de diseño cuidado, en baja densidad, y plantaciones y jardines acordes a optimizar la imagen de marca de la ciudad y su entorno. Todo proyecto de obras y actividades ubicados en la proximidad de las rutas de acceso a la ciudad deberá ser evaluado en virtud de su afectación a la estética general del paisaje, en especial en las cuencas perceptivas desde los tramos de ruta incluidos en esta zona, las "puertas" de la ciudad.

  La Intendencia procurará desestimular la ubicación en la zona periurbana de todo tipo de actividad cuyo perfil sea acorde con la zona urbana o con la zona de actividades múltiples.

- **Zona de Actividades Múltiples**, que incluye la zona agroindustrial, decreto de la Junta Departamental Nº 0309 del 26 de Diciembre de 1996, cuyas característica se establecen en el programa de Desarrollo Integrado y Promoción Económica.

8 Bordes "Ultimos" del Tejido Residencial

En un departamento como Flores en que la tasa de crecimiento anual de la población ha sido de un 0,11%, aún en los escenarios futuros más optimistas de máximo desarrollo económico de la ciudad de Trinidad y por ende de población atraída, la demanda de terrenos será, por muchos años, notoriamente inferior a la oferta (ver diagnóstico de tierra vacante en reserva de tierras). Esta afirmación resulta particularmente válida en las franjas de ingresos familiares medios y bajos, pudiendo requerirse de nuevas áreas para sectores residenciales de ingresos altos que suponen terrenos más amplios, mayores niveles de inversión en construcción y un paisaje general de barrios jardín o zona de "casas – quinta".

Por consiguiente la definición de los bordes "últimos" del tejido residencial, en el sentido del límite a los fraccionamientos con lotes pequeños adaptados a la vivienda se establece sobre la base de:

- Un cuadrado principal conformado por las calles Dr. Carnelli, Porongos, José P. Ferrer y Pancho López como el borde básico de ese tejido urbano.

- Los actuales desbordes, fraccionamientos existentes al Norte junto al camino Sarracina y al Sur en el trapecio conformado por la calle Pancho López - Parque Centenario - Calle 25 de Mayo - ruta Nº3, y el fraccionamiento sobre ruta Nº3 junto al Hipódromo.
- Una expansión para un barrio residencial de predios amplios para la construcción de viviendas de calidad media y alta, dentro de un paisaje parquizado, en un diseño cuidado previamente definido, en el sector comprendido entre la ruta Nº 57 (Camino de la Igualdad), la calle Pancho López, el Parque Centenario y el Cementerio.

El conjunto de los baldíos identificados en la trama urbana, como medianos y grandes serán declarados, por una ordenanza específica, como Zonas de Ordenamiento Territorial Concertado, integren o no, en el futuro, la reserva de tierra para hábitat social u otras funciones de interés departamental o municipal.

9 Programa de Densificación del Tejido Urbano Actual

La Intendencia procurará los apoyos técnicos e institucionales ante el MVOTMA y el BHU a los efectos de diseñar una estrategia realista de densificación del tejido urbano actual, sin perjuicio de la actuación centrada en la reserva de tierras.

CAPITULO III

PROGRAMA DE DESARROLLO INTEGRADO Y PROMOCION ECONOMICA

El Programa de Desarrollo Integrado y Promoción económica para la Microrregión de Trinidad se consolida, inicialmente, a partir de cuatro elementos:

- Una Zona de Actividades Múltiples
- La Ordenanza de Protección de usos productivos del suelo
- Proyecto de Riego “La Casilla”
- Areas de Servicio y Logística al Transporte.

10 Zona de Actividades Múltiples del Noreste

Sobre Ruta 14 hacía Durazno, antes del Arroyo Porongos y entre las Cañadas de la Quemazón al norte y la Cañada de la Pedrera al sur, se definen dos sectores para actividades empresariales.

Una al sur de la Ruta 14 para industrias no contaminantes y actividades empresariales en general, estableciendo tres fases de expansión.

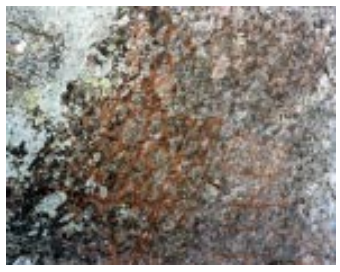
De la misma manera hacia el norte de la Ruta 14 una zona para aquellas actividades que tengan potencialmente un efecto contaminante.

Dentro de la zona de actividades múltiples se excluye la vivienda. Los diferentes emprendimientos deberán ser compatibles con los ya existentes, integrándose al paisaje del conjunto, con particular preocupación de la imagen general hacia la carretera.

11 Protección de Usos Productivos del Suelo

La Escuela Agraria y la Granja Roland, elementos representativos de la identidad local, serán protegidos en sus actividades a través de una ordenanza de zonificación de usos del suelo.

También se establecerá para la zona de chacras una ordenanza de usos del suelo que evite usos contradictorios. Un programa de apoyo a la granja será promovido en coordinación con las iniciativas de la región y de las líneas crediticias y de apoyo técnico de que dispone el Gobierno Nacional.



12 Proyecto de Riego "La Casilla"

La localidad de "La Casilla" se encuentra al Sur de Trinidad, en su área de influencia local, entre las Rutas 23 y 57. Iniciativas de desarrollo local de importante base asociativa constituyen un elemento tradicional que la identifican en el contexto del departamento. Sobre ésta resulta pertinente insistir en nuevos proyectos de desarrollo que mejoren esas capacidades locales.

El objetivo básico es mejorar el rendimiento de las tierras bajo riego notoriamente en productos forrajeros, que son directamente utilizados en la actividad tambera propia de la zona, lo cual mejoraría la posibilidad de oferta y de calidad de esta micro - cuenca lechera.

El componente principal del proyecto es la construcción de un embalse y de un sistema de riego por gravedad. Existe una interesante posibilidad topográfica que supone movimientos de tierra relativamente escasos y de bajo costo. Este sistema beneficiaría al conjunto de los pequeños y medianos productores de la zona de influencia inmediata, permitiendo asimismo a otros productores vecinos con predios mayores producir forrajes para vender fuera de la zona. Este proyecto mejorará las posibilidades de diversificación de los rubros agropecuarios, ganando en intensidad de uso del suelo.

La IMF promueve este proyecto en coordinación con la población local, en especial con la Comisión de Desarrollo Local

13 Areas de Servicio y Logística del Transporte

El Plan establece dos zonas para la instalación de las actividades logísticas y de servicios al transporte, notoriamente de cargas. Las mismas se ubican en los accesos Oeste y Este correspondientes a las rutas Nº 3 y Nº 14 respectivamente. Tanto sus instalaciones, edificaciones como sus plataformas de maniobra estarán integradas al paisaje en armonía con la filosofía general de calidad. La principal zona logística será la del Este, implantada en la Zona de Actividades Múltiples. La del Oeste tendrá las dimensiones mínimas demandadas y será compatible con el paseo de la ciclovía hacia la Reserva de Fauna Rodolfo Tálice.

En los accesos del Sur, no se propiciará la implantación de nuevas actividades de este tipo, salvo aquellas destinadas a optimizar las ya existentes y compatibilizarlas con el objetivo central de prestigiar la imagen de marca del ingreso por ruta Nº 3.

CAPITULO IV

SISTEMA VIAL Y REDES DE INFRAESTRUCTURAS

14 Colector Vial de Tránsito Pesado

Actualmente, el atravesamiento del tránsito pesado por la ciudad de Trinidad, se realiza en tramos importantes de su tejido urbano consolidado, provocando múltiples inconvenientes y conflictos funcionales, con riesgos de accidentes y con deterioros importantes en el paisaje y por ende de la calidad de vida de las familias que viven a lo largo de esa ruta.

El modelo final de conexión entre las Rutas Nº 3, 14 y 57, se proyecta con una traza coincidente con los tramos del perímetro del cuadrado principal de la ciudad, definidos entre la Ruta 3, Carnelli, Pancho López y Ferrer, hasta la entrada de Ruta 14, conformando una suerte de "U" hacia el sur. Las calles Carnelli, al norte de Ruta 3, Ferrer al norte de Ruta 14 y Porongos conforman en este modelo borde del tejido residencial, bulevar de cintura de carácter local, ciudadano.

Esta concentración de tránsito pesado, en este perímetro sur, debe adaptarse notoriamente al funcionamiento del Parque Centenario y de la zona de expansión hacía el Cementerio, así como las áreas ya fraccionadas entre 25 de Mayo y Ruta 3, y junto al Hipódromo Ituzáingo.

En un proyecto a largo plazo y en una hipótesis de crecimiento importante de la actividad de la ciudad y del tránsito, parece justificarse la previsión de un by pass por el sur, en el camino de las Mercedes, que pasa por medio de la Granja Roland, conectando la Ruta Nº 3 con la Ruta 57, luego la Ruta 57 hasta Pancho López, Pancho López hasta Carnelli y Carnelli hasta Ruta 3.

Se establecen cuatro fases de intervención:

- **FASE 1:** En esta fase la mejora del sistema vial de tránsito pesado se vincula con:
  - un proyecto de mejoramiento de los accesos de Ruta 3, por el sur
  - el desdoblamiento de la calle Pancho López, entre este punto de Ruta 3 y la intersección con la calle Zelmar Michelini
  - la mejora de Zelmar Michelini y la diagonal Guyunusa, y la salida por Ruta 3. En este recorrido las obras se centrarán en el perfil vial y tipo de pavimentos, en nuevos equipamientos y en la atenuación de la velocidad de pasaje.
- **FASE 2:** El acceso Sur se complementa desde en punto de vista vial por las obras integradas al proyecto denominado Paseo Cultural y Museo del Ferrocarril. Parte del tránsito que tiene como destino la ciudad se deriva naturalmente por un ingreso de prestigio paisajístico, aprovechando la traza al costado Sur de la vía férrea y al costado del Parque Centenario, y luego ingresando a la trama urbana, por la calle Antonio Caorsi, directo al Microcentro. Este circuito excluye al tránsito pesado, beneficiando con un paseo de recorrida lenta tanto al habitante como al turista.
- **FASE 3:** Se habilita la calle Carnelli de Ruta 3 a la calle Pancho López y el tramo de Pancho López, hasta la calle Zelmar Michelini, conformando un par de ida y vuelta.
- **FASE 4:** En un mediano o largo plazo, se completa el modelo final, eliminando el pasaje por la calle Zelmar Michelini y la diagonal Guyunusa, como tránsito pesado, volcándolo totalmente hacía la calle Carnelli.

15 Las Puertas de la Ciudad – Proyectos Integrados: Vialidad y Paisaje

Las denominadas Puertas de la Ciudad ofician de elementos básicos en la construcción de la imagen urbana,

y por consiguiente pueden integrarse con fuerza al imaginario colectivo de la población, teniendo asimismo efectos sobre la atractividad de la ciudad para el turista.

Las operaciones previstas son:

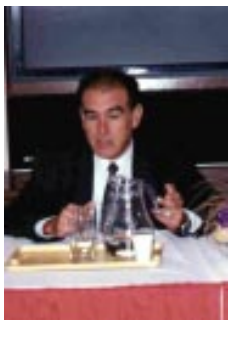
- Un sistema de tres portales de acceso, a la manera de elementos escultóricos significativos: uno ya existente sobre la Ruta 3, al sur, otro en el entorno de Ruta 3, en el encuentro con el Arroyo Juncal y un tercero en Ruta 14, en el cruce con el Arroyo Porongos. Estos elementos escultóricos han de acentuar la idea de imagen de marca natural, ecológica, patrimonial del conjunto del departamento.
- Se proyecto la plantación de importantes masas arboladas a ambos lados de las rutas Nº 14 y 3, al Este y Oeste respectivamente, reforzando la parquización perimetral del Cuadrado de la Ciudad, y materializando con mayor fuerza la idea de "puertas".
- Con relación al acceso sur, el más importante del punto de vista del protagonismo en la promoción de la imagen de marca de la ciudad - en el sentido de la conexión desde Montevideo, la presencia del proyecto de puesta en valor del Hipódromo Ituzaingó y de la solución vial del sur - el enfoque de los diferentes proyectos de equipamiento, ya sea parquización, iluminación u otros, en todo el tramo Hipódromo, hasta la calle Pancho López, como una unidad de diseño y paisaje integrado al Paseo del Ferrocarril.

16 Terminal de Autobuses

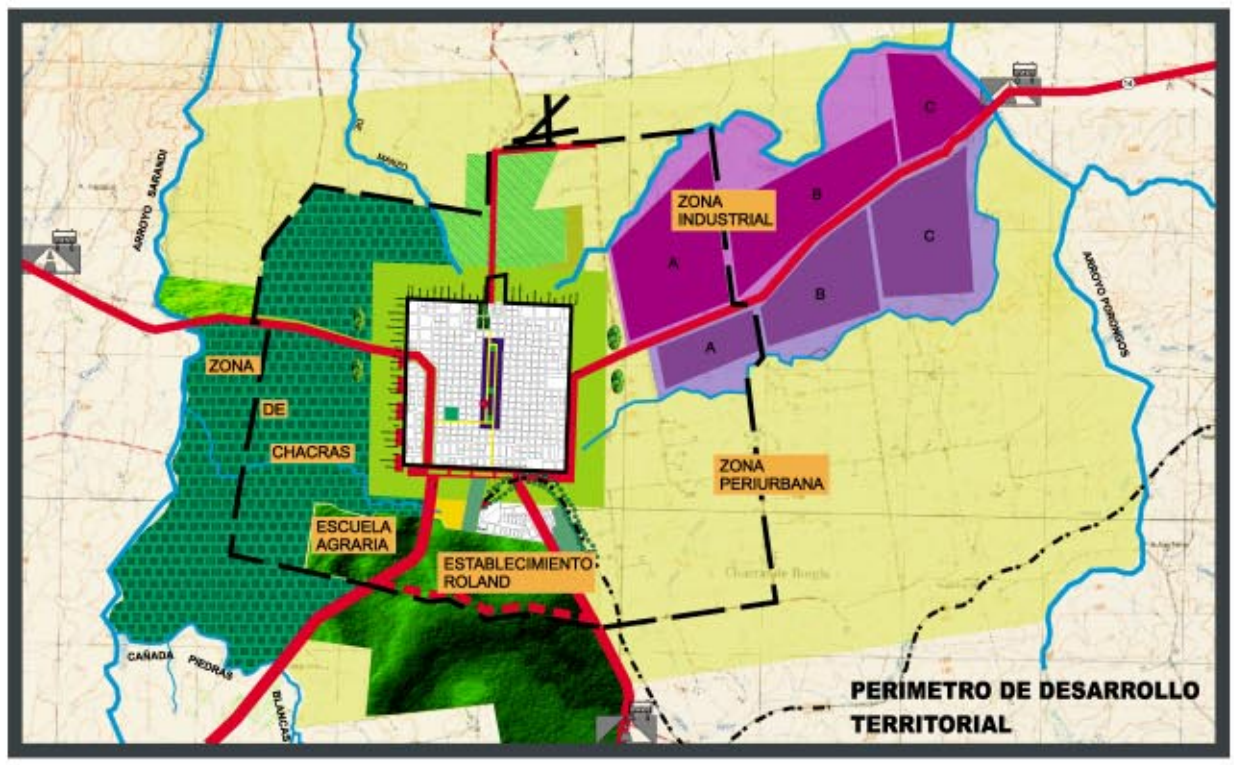
Trinidad requiere de una Terminal de Autobuses de mediano porte, cuya ubicación colabore con las estrategias de renovación urbana a la vez que brindando un servicio adecuado a la población. En tal sentido, la IMF promoverá su instalación en el entorno inmediato del Microcentro, brindando así una cuota parte de dinamización al mismo. Este emprendimiento podrá estar acompañado de actividades comerciales complementarias.

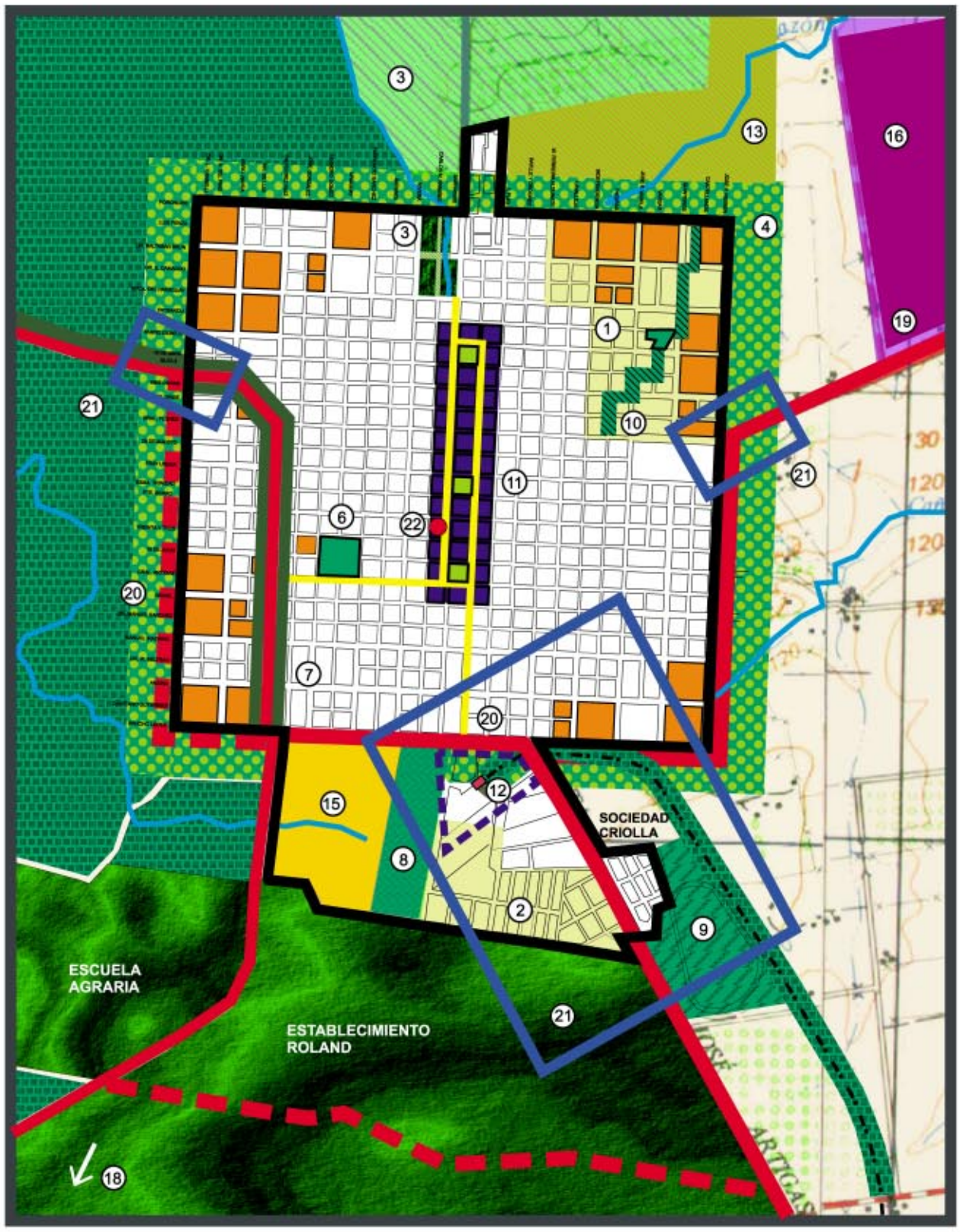
Taller sobre Ordenamiento Territorial y Desarrollo organizado por la Intendencia Municipal de Flores y el Proyecto Región Centro

La Metodología de Trabajo para la elaboración del **Plan Estratégico de Trinidad** se basó en una fuerte interacción entre el equipo ministerial y el equipo municipal, en consulta con los actores locales.



MODELO TERRITORIAL





PROGRAMAS Y PROYECTOS

PROGRAMA DE HABITAT SOCIAL

1 - PLAN DE SECTOR-"CUADRANTE NORESTE" - PROYECTO "CAÑADA MONZON"
2 - PROYECTO "BARRIO UNION"
- TIERRA VACANTE PARA TEJIDO RESIDENCIAL

PROGRAMA INTEGRADO TURISMO-PATRIMONIO-AMBIENTE

- **SISTEMA DE ESPACIOS VERDES**

3 - PARQUE DEL NORTE Y ORDENANZA DEL PAISAJE
4 - PARQUIZACION PROGRESIVA DEL PERIMETRO DE LA CIUDAD
5 - RESERVA DE FAUNA DR. RODOLFO TALICE
6 - PARQUE LAVALLEJA
7 - PARQUIZACION DE LA CALLE ZELMAR MICHELINI
8 - PARQUE CENTENARIO
9 - HIPODROMO ITUZAINGO Y ACCESO SUR POR RUTA N° 3 - PARQUIZACION DE LA VIA FERREA
10 - PARQUE "CAÑADA MONZON"

- **PROGRAMA PATRIMONIAL**

11 - MICROCENTRO Y ORDENANZA PATRIMONIAL
12 - PASEO CULTURAL Y MUSEO DEL FERROCARRIL

- **PROGRAMA DE SANEAMIENTO AMBIENTAL**

13 - LANERA TRINIDAD

ZONIFICACION PRIMARIA, POLITICA DE CRECIMIENTO Y DENSIFICACION DEL TEJIDO URBANO

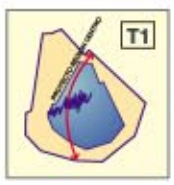
14 - BORDES "ULTIMOS" DEL TEJIDO RESIDENCIAL ZONA URBANA
15 - AREA RESIDENCIAL
- ZONA PERIURBANA

PROGRAMA DE DESARROLLO INTEGRADO Y PROMOCION ECONOMICA

16 - ZONA DE ACTIVIDADES MULTIPLES DEL NORESTE
17 - PROTECCION DE USOS PRODUCTIVOS DEL SUELO
18 - PROYECTO DE RIEGO "LA CASILLA"
19 - AREAS DE SERVICIO Y LOGISTICA DEL TRANSPORTE

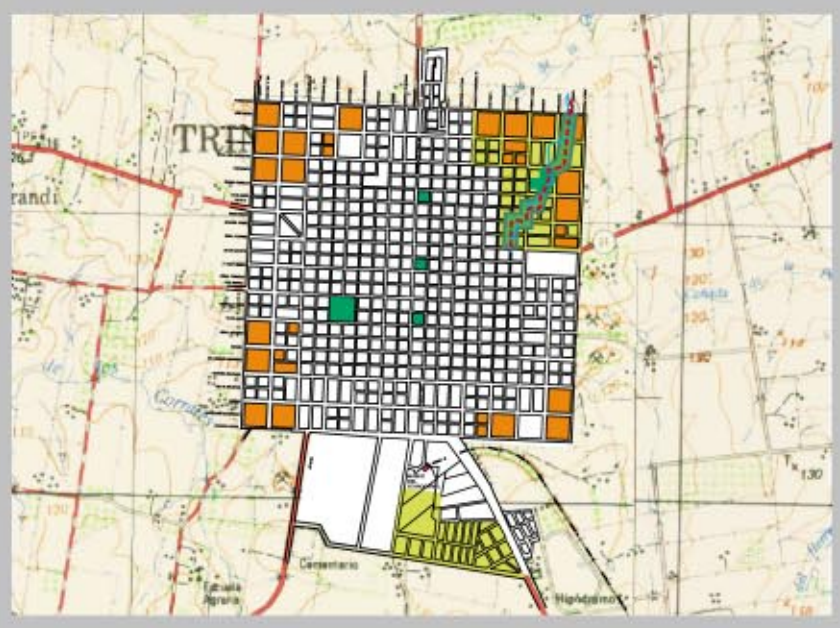
SISTEMA VIAL Y REDES DE INFRAESTRUCTURA

20 - COLECTOR VIAL PERIMETRAL DE TRANSITO PESADO
21 - PUERTAS DE LA CIUDAD: PROYECTOS INTEGRADOS PAISAJE - VIALIDAD
22 - TERMINAL DE AUTOBUSES



MATRIZ ESTRATEGICA

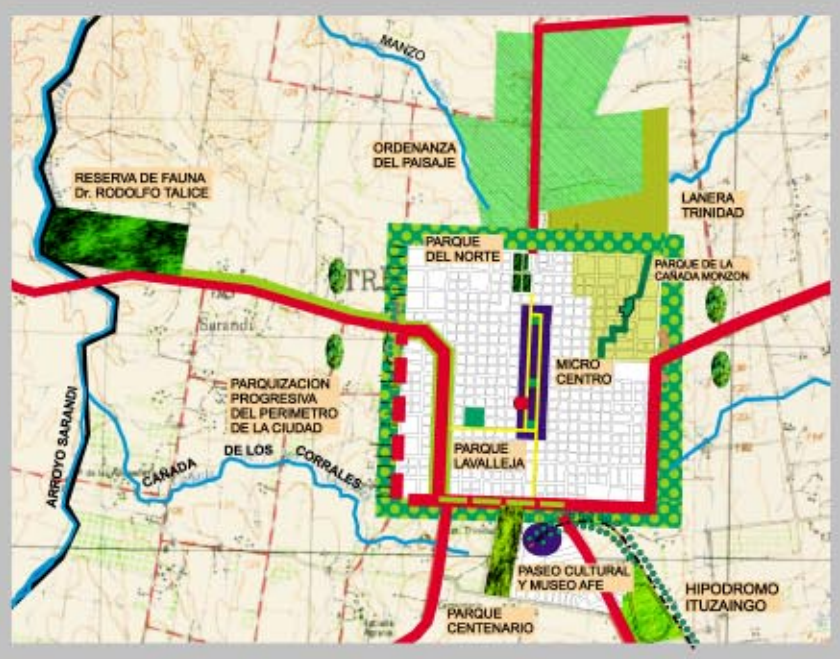
A HABITAT SOCIAL



PROGRAMA DE HABITAT SOCIAL

1. Plan de Sector "Cuadrante Noreste" - Proyecto "Cañada Monzón"
2. Proyecto "Barrio Unión"
3. Política de Reserva de Tierras

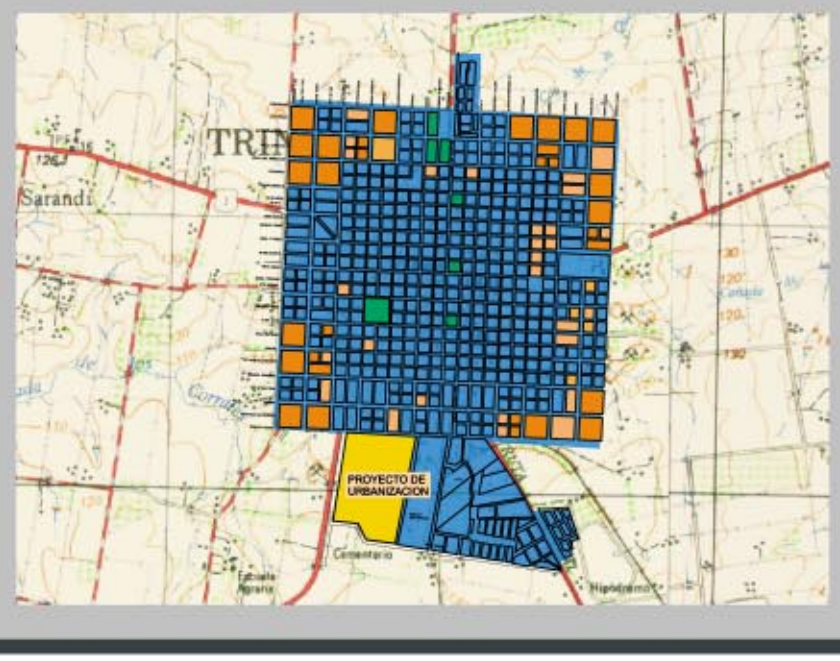
B TURISMO - PATRIMONIO Y AMBIENTE



PROGRAMA INTEGRADO TURISMO - PATRIMONIO - AMBIENTE

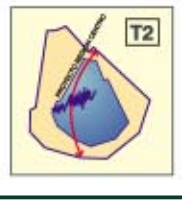
1. Sistema de Espacios Verdes
   - Parque del Norte y Ordenanza del Paisaje
   - Parquización Progresiva del Perímetro de la Ciudad
   - Reserva de Flora y Fauna Dr. Rodolfo Tálice
   - Parque Lavalleja
   - Parquización de la Calle Zelmar Michelini
   - Parque Centenario
   - Hipódromo Ituzaingó y acceso sur por ruta N°3
   - Paseo y Parque "Cañada Monzón"
2. Programa Patrimonial
   - Microcentro y Ordenanza Patrimonial
   - Paseo Cultural y Museo del Ferrocarril
3. Programa de Saneamiento Ambiental
   - Lanera Trinidad

C POLITICA DE CRECIMIENTO Y DENSIFICACION



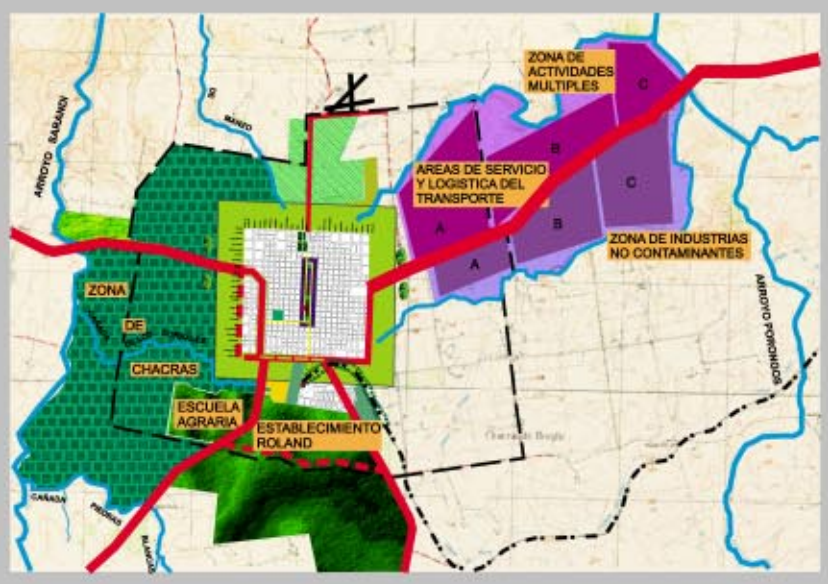
ZONIFICACION PRIMARIA, POLITICA DE CRECIMENTO Y DENSIFICACION DEL TEJIDO URBANO

1. Zonificación Primaria
2. Bordes "Ultimos" del tejido residencial
3. Programa de densificación del tejido urbano



MATRIZ ESTRATEGICA

D — DESARROLLO INTEGRADO Y PROMOCION ECONOMICA



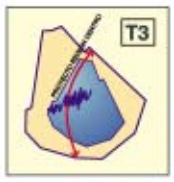
PROGRAMA DE DESARROLLO INTEGRADO Y PROMOCION ECONOMICA

1. Zona de Actividades Múltiples del Noreste
2. Protección de usos productivos del suelo
3. Proyecto de riego "La Casilla"
4. Areas de Servicio y Logística del Transporte

E — SISTEMA VIAL

SISTEMA VIAL Y REDES DE INFRAESTRUCTURA

1. Colector Vial de Tránsito Pesado
2. Las Puertas de la Ciudad - Proyectos Integrados: Vialidad y Paisaje
3. Terminal de Autobuses



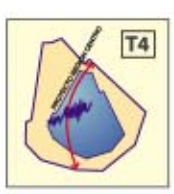
SISTEMA VIAL PROPUESTO

Actualmente, el atravesamiento del tránsito pesado por la ciudad de Trinidad, se realiza en tramos importantes de su tejido urbano consolidado, provocando múltiples inconvenientes y conflictos funcionales, con riesgos de accidentes y con deterioros importantes en el paisaje y por ende de la calidad de vida de las familias que viven a lo largo de esa ruta.
El modelo final de conexión entre las Rutas Nº 3, 14 y 57, se proyecta con una traza coincidente con los tramos del perímetro del cuadrado principal de la ciudad, definidos entre la Ruta 3, Carnelli, Pancho López y Ferrer, hasta la entrada de Ruta 14, conformando una suerte de "U" hacia el sur. Las calles Carnelli, al norte de Ruta 3, Ferrer al norte de Ruta 14 y Porongos conforman en este modelo borde del tejido residencial, bulevar de cintura de carácter local, ciudadano.
Esta concentración de tránsito pesado, en este perímetro sur, debe adaptarse notoriamente al funcionamiento del Parque Centenario y de la zona de expansión hacía el Cementerio, así como las áreas ya fraccionadas entre 25 de Mayo y Ruta 3, y junto al Hipódromo Ituzáingo.

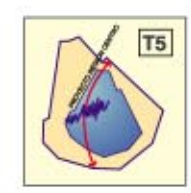
En un proyecto a largo plazo y en una hipótesis de crecimiento importante de la actividad de la ciudad y del tránsito, parece justificarse la previsión de un by pass por el sur, en el camino de las Mercedes, que pasa por medio de la Granja Roland, conectando la Ruta Nº 3 con la Ruta 57, luego la Ruta 57 hasta Pancho López, Pancho López hasta Carnelli y Carnelli hasta Ruta 3.

Se establecen cuatro fases de intervención:

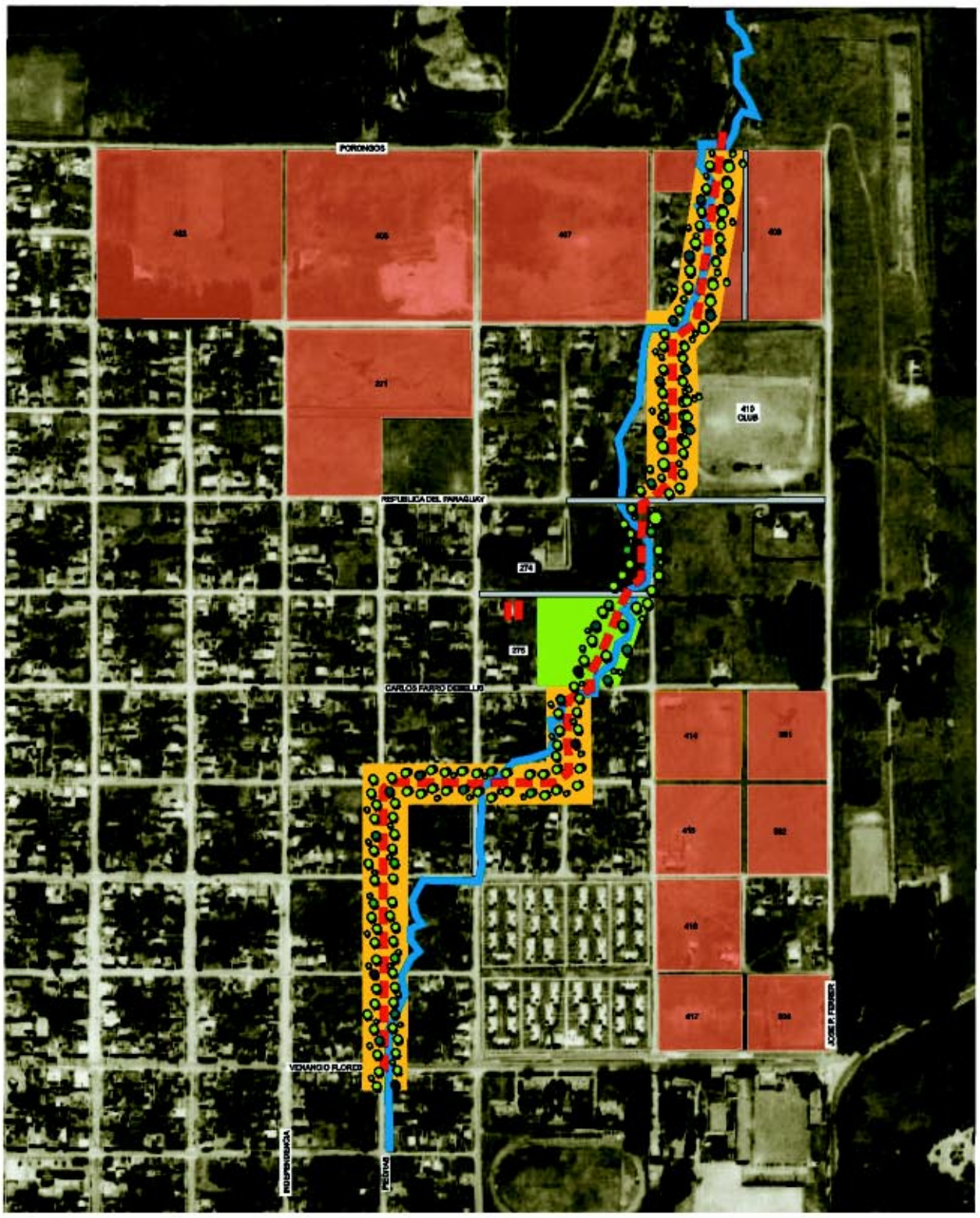
- FASE 1: En esta fase la mejora del sistema vial de tránsito pesado se vincula con:
  - un proyecto de mejoramiento de los accesos de Ruta 3, por el sur
  - el desdoblamiento de la calle Pancho López, entre este punto de Ruta 3 y la intersección con la calle Zelmar Michelini
  - la mejora de Zelmar Michelini y la diagonal Guyunusa, y la salida por Ruta 3. En este recorrido las obras se centrarán en el perfil vial y tipo de pavimentos, en nuevos equipamientos y en la atenuación de la velocidad de pasaje.
- FASE 2: El acceso Sur se complementa desde en punto de vista vial por las obras integradas al proyecto denominado Paseo Cultural y Museo del Ferrocarril. Parte del tránsito que tiene como destino la ciudad se deriva naturalmente por un ingreso de prestigio paisajístico, aprovechando la traza al costado Sur de la vía férrea y al costado del Parque Centenario, y luego ingresando a la trama urbana, por la calle Antonio Caorsi, directo al Microcentro. Este circuito excluye al tránsito pesado, beneficiando con un paseo de recorrida lenta tanto al habitante como al turista.
- FASE 3: Se habilita la calle Carnelli de Ruta 3 a la calle Pancho López y el tramo de Pancho López, hasta la calle Zelmar Michelini, conformando un par de ida y vuelta.
- FASE 4: En un mediano o largo plazo, se completa el modelo final, eliminando el pasaje por la calle Zelmar Michelini y la diagonal Guyunusa, como tránsito pesado, volcándolo totalmente hacía la calle Carnelli.



FASES DEL SISTEMA VIAL



PROYECTO DE LA CAÑADA MONZON



En el cuadrante noreste de la ciudad, el Plan Estratégico establece un Plan Urbano de Sector con el objetivo de la recuperación ambiental del mismo y la incorporación de tierras baldías a la estrategia general de densificación, en especial a través de operaciones integradas de hábitat social, valorización del tejido residencial tradicional, y definición del borde de la ciudad. El proyecto "Cañada Monzón" constituye la pieza clave del Plan de Sector, con efectos a corto y mediano plazo.
El Proyecto Cañada Monzón se concibe como una operación de mejora integral del asentamiento humano, incluyendo aspectos centrales de un proyecto tipo PIAI - infraestructuras, mejora ambiental y equipamiento público- enfocado, particularmente, a solucionar los conflictos de insalubridad ambiental que afectan directamente a numerosas fincas linderas a la cañada, así como a dotar de un paseo y un parque públicos.

- La obra hidráulica, que conlleva toda la operación, estará acompañada por una manifestación en el espacio público a través de pavimentos, arbolado, iluminación, bancos, glorietas, y otros equipamientos urbanos, de tal manera que esta obra no sólo mejore las condiciones sanitarias y de uso del suelo, sino que califique la paisajística general del sector. El conjunto tomará la expresión de un paseo público, Paseo de la Cañada Monzón, integrado por los tramos de calles vecinas y directamente afectadas por los desvíos y entubados, y los tramos de espacios públicos parquizados, Parque de la Cañada Monzón.

- Un Programa de Integración social y urbana, con los correspondientes estudios cuantitativos y cualitativos de la población directamente afectada, se centra en el área comprendida entre las calles General Flores, Independencia, Ferrer y Porongos.

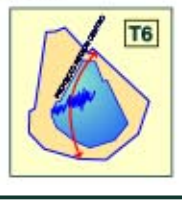
- En el marco de la política de reserva de tierras para el hábitat social, el Plan privilegia la compra o expropiación en las manzanas Nº 271, 403, 405, 407, 414, 415, 416, 417, 501, 502, 504, y parte de la manzana 409, sin perjuicio de las restricciones derivadas de las condiciones de inundabilidad (identificadas en el decreto de ZonasInundables 144/83, derogado según decreto 014 de la Junta Departamental el 12/06/85.

- El Paseo de la Cañada Monzón y las obras hidráulicas se compone de tres tramos diferenciados:

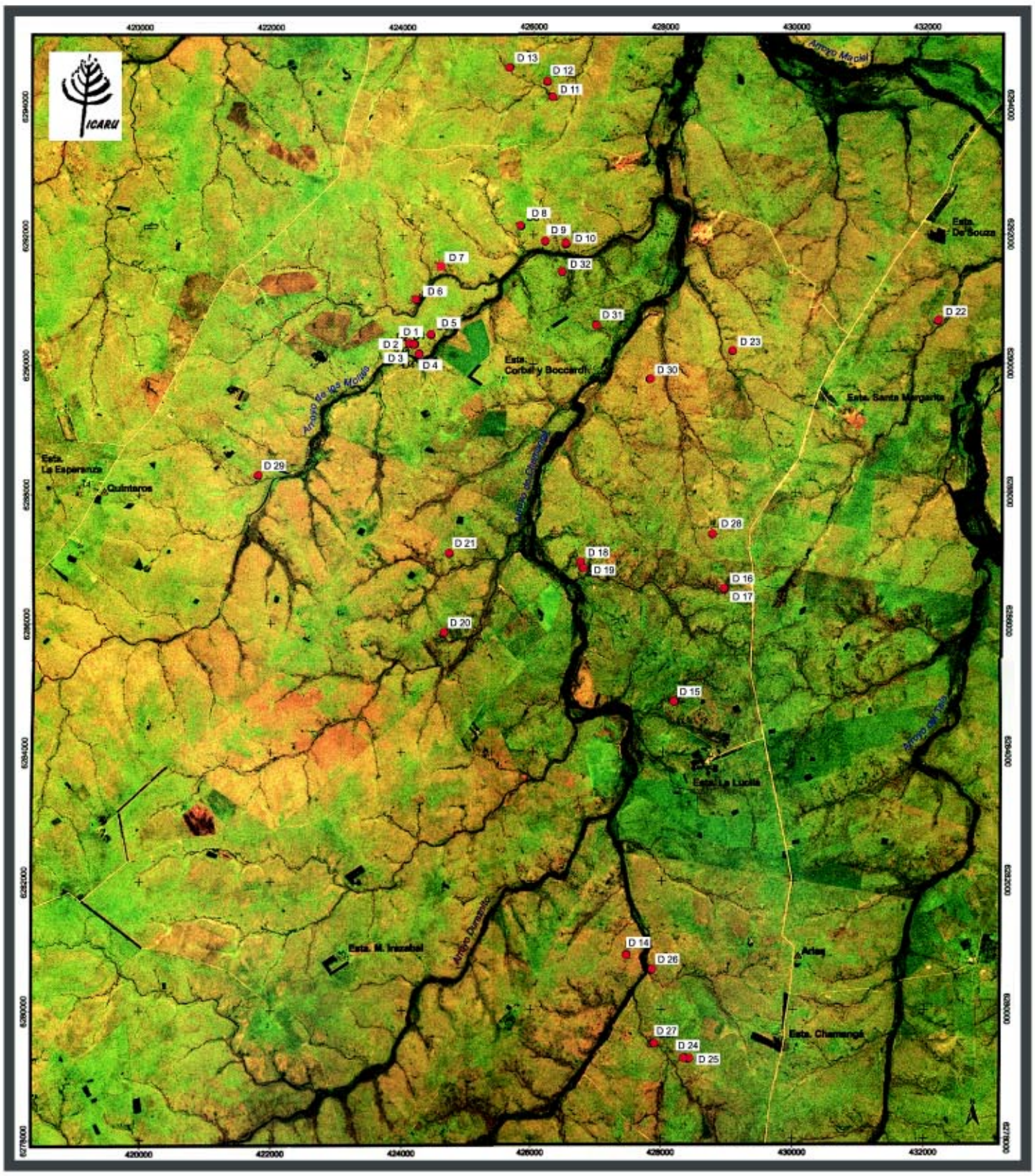
  - El primero desde su origen en torno a las calles Piedras y General Flores hasta Farro Debellis y Baltasar Vargas en que se desplaza la escorrentía actual por un entubado de unos 650 m. por el borde de las manzanas.

  - El Segundo, entre las calles Carlos Farro Debellis y la calle Paysandú, en que el atravesamiento de la manzana 275 mantiene el trazado actual de la cañada - salvo rectificaciones menores - en una trinchera a cielo abierto, conjuntamente con un parquizado de los terrenos por los cuales pasa. Para ello la IMF adquirió el lote 1929, correspondiente al merendero y a la guardería, y el lote 4385. Estos predios serán equipados como un parque público, incorporando actividades de interés municipal: sociales, deportivas, culturales.

  - El tercero comprende las manzanas 409, 410 y 412, en las que se realizará una canalización a cielo abierto.



RESERVA ARQUEOLOGICA CHAMANGA



Object	Patrimonio	CONSENS	Nick Name	Local Coordinates Northing (m)	Easting (m)
D1			bumerang	6290316	424190
D2			la X	6290315	424143
D3			la grande del tampio	6290306	424180
D4			arrayán	6290167	424252
D5	PO-CH-17		piedra rota	6290449	424435
D6			la del dos	6290993	424229
D7			flecha	6291518	424586
D8	PO-CH-16		roca sola	6292123	425809
D9			roseta	6291889	426175
D10	PO-CH-12		la linda	6291843	426490
D11			A acostada	6294131	426280
D12			Sandra	6294363	426203
D13			reja	6294596	425640
D14	PO-CH-22		las campanitas	6280651	427465
D15	PO-CH-14		del cementerio	6284770	428164
D16	PO-CH-1	N-CH-I-1	de la cantera	6286513	428923

Object	Patrimonio	CONSENS	Nick Name	Local Coordinates Northing (m)	Easting (m)
D17			la hoja	6286509	428936
D18	PO-CH-2	N-CH-IV-1	de los picapedreros	6286924	426741
D19			escondida	6286831	426768
D20	PO-CH-11		del cinco	6285849	424658
D21	PO-CH-3	N-CH-III-1	mural grande	6287070	424722
D22	PO-CH-8		De Souza	6290657	432159
D23	PO-CH-10		entrada Corbal y Boccardi	6290195	429036
D24			cañadita	6279246	428357
D25			piedra con gorro	6279232	428415
D26			rectángulo	6280608	427841
D27			angulo	6279475	427883
D28			de Irulegui	6287354	428741
D29	PO-CH-4	N-CH-V-1	de Idiarte	6288280	421801
D30			el ancla	6289757	427771
D31	PO-CH-15		la picada	6290600	426955
D32	PO-CH-13		la F	6291416	426432