

Ministros de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente

Arq. Francisco Beltrame (2012-2015)

Arq. Eneida De León (2015 -)

Subsecretarios de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente

Arq. Raquel Lejtregger (2012-2015)

Arq. Jorge Rucks (2015 -)

Intendentes Departamentales de Treinta y Tres

Dr. Dardo Sánchez Cal (2010 – 2014) (2015 -)

Cr. José Amaro (2014 – 2015)

Secretarios Generales Intendencia Departamental de Treinta y Tres

Sr. Ramón Da Silva (2010 – 2014) (2015 -)

Sr. Álvaro Ferreira Chávez (2014 – 2015)

Directores Nacionales de Medio Ambiente

Arq. Jorge Rucks (2008 – 2015)

Ing. Quím. Alejandro Nario (2015 -)

Directores Nacionales de Ordenamiento Territorial

Ing. Agr. Manuel Chabalgoity (2008-2015)

Arq. Salvador Schelotto (2015 – 2016)

Arq. José Freitas (2016 -)

Equipo Técnico

Ing. Agr. Gerardo Caticha

Arq. Karin Ahlig

Colaboración Técnica

Ing. Agrim. Daniel Segovia

Cartografía

Equipo Técnico de Ordenamiento Territorial

Coordinador DINOT

Arq. Ignacio Rodríguez (2008 – 2016)

Arq. Irina Cerruti (2016 -)

Agradecimientos

Sociedad de Ingenieros Agrimensores de Treinta y Tres



**Intendencia de
Treinta y Tres**

Contenido

MEMORIA DE ORDENACIÓN	1
Introducción	1
Modelo Territorial	2
Urbanismo	3
Infraestructura urbana	6
Espacios públicos.....	7
Infraestructura vial.....	8
Categorización y Zonificación de suelo	12
Aspectos patrimoniales.....	13
Desarrollo y Promoción Económica	13
Gestión Ambiental.....	14
Promoción Social.....	14



**Intendencia de
Treinta y Tres**

MEMORIA DE ORDENACIÓN

Introducción

El Plan Local de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de la ciudad de Treinta y Tres y su micro región, está dividido en cuatro partes: Memoria de Información, Memoria de Ordenación, Memoria Normativa y Memoria de Participación.

En la Memoria de información se presenta el objetivo general y los objetivos específicos del PLAN LOCAL, así como el diagnóstico territorial del ámbito de aplicación.

En el Diagnóstico territorial se presenta la ciudad de Treinta y Tres y su micro región en el contexto nacional, regional y micro regional, haciendo una descripción de sus aspectos ambientales, demográficos, económicos-productivos, infraestructurales, administrativos, morfológicos, así como los aspectos histórico-culturales.

Mediante la Memoria de ordenación se expresa las normas urbano - territoriales, en especial las vinculadas al régimen de suelo, la categorización y atributos urbanísticos, los proyectos urbanos de detalle y los principales elementos de las redes de infraestructura, que permitirán alcanzar los objetivos propuestos en el presente PLAN LOCAL y proponer un Modelo Territorial diferente al actual.

La Memoria normativa comprende las bases legales del PLAN LOCAL, donde se puede conocer los instrumentos de gestión y seguimiento, las disposiciones particulares de uso del suelo, las normativas sobre atributos urbanísticos y edificabilidad, los instrumentos de actuación y ejecución, entre otros.

En la Memoria de participación encontramos el marco, la convocatoria, la fundamentación, la metodología y los informes de las consultas públicas realizadas por el equipo técnico.

Partiendo de la base que el territorio es algo dinámico y no estático, este Plan de ordenamiento territorial tiene, dentro de los objetivos específicos, acompañar los procesos de crecimiento que se prevén en el ámbito de aplicación del mismo, como forma de tender a su desarrollo sustentable y que ayude a ordenar las diferentes acciones e



Intendencia de Treinta y Tres

iniciativas (tanto públicas como privadas) que en él puedan darse. Como forma de alcanzar los diferentes objetivos del Plan, se proponen políticas generales a aplicar en todo el territorio del ámbito, referidas a temas que inciden en su desarrollo socio territorial como: ordenamiento de suelo, sistema vial, espacios públicos, equipamientos colectivos, infraestructura y servicios básicos, así como, temáticas vinculadas a problemas socio territoriales más específicos: vivienda, patrimonio, movilidad, medio ambiente industria, servicios y producción rural.

Más allá de estos enunciados, el Plan prioriza la actuación urbanística a desarrollarse en el futuro inmediato, a los efectos de impulsar una transformación estructural en las áreas comprendidas dentro del ámbito, mediante diferentes programas: programa de desarrollo urbano, programa de desarrollo vial, programa de mejoramiento integral del hábitat e integración socio urbana, programa de desarrollo de centralidades y equipamientos, programa de desarrollo de espacios públicos, programa de conservación y puesta en valor del ambiente y del patrimonio, programa de fortalecimiento del sistema local de innovación y formación de recursos humanos, programa de desarrollo de cadena productiva agro-industrial, programa de gestión ambiental y programa de promoción social.

Modelo Territorial

El Modelo Territorial del Plan Local de la ciudad de Treinta y Tres y su micro región, está constituido por un conjunto integrado de propuestas de ordenación y estructuración que cubren todo el ámbito de aplicación. Expresa las normas urbanísticas vinculadas al régimen de suelo, la zonificación y los atributos urbanísticos, la localización de los proyectos y planes especiales estratégicos. Constituyen un conjunto de criterios, normas y planes que regulan las actividades y asentamientos en el ámbito de aplicación, consiguiendo una adecuada relación entre el territorio, población, actividades, servicios e infraestructuras.

El Modelo territorial actual, sin la instrumentación del Plan de ordenamiento territorial, muestra un territorio heterogéneo y complejo, donde convive la actividad residencial con diferentes actividades: logísticas y servicios, industriales y actividades productivas. El área urbana muestra sectores urbanizados y densificados, y otros parcialmente urbanizados y muy poco densificados, y la presencia de vacíos urbanos en áreas donde se cuenta con infraestructura de servicios.



Intendencia de Treinta y Tres

La ordenación territorial planificada, muestra un sistema territorial con cohesión, acceso equitativo de la población a las infraestructuras básicas y a las oportunidades territoriales, presenta un equilibrio y accesibilidad territorial, un uso ordenado del suelo, integración social, uso sostenible y eficiente de los ecosistemas y recursos naturales, calidad ambiental y un marco adecuado para la calidad de vida de la población.

El sistema territorial futuro, así como las medidas de regulación, intervención y gestión, tomaron en cuentas los escenarios o situaciones futuras con proyección al año 2030, como forma de tener una articulación con los instrumentos de ordenamiento territorial, de escala nacional, regional y departamental (*ver Plano N° B10 Modelo Territorial*).

Urbanismo

Con relación a la ordenación territorial, el área urbanizada de la ciudad de Treinta y Tres y de Villa Sara, muestra un número importante de predios baldíos, algunos de los cuales se encuentran localizados en áreas que cuentan con servicios e infraestructuras básicas (en la ciudad de Treinta y Tres), proponiéndose la densificación y consolidación con coherencia urbanística, haciendo el máximo aprovechamiento de las infraestructuras y servicios existentes.

El Modelo Territorial propone promover una dinámica urbana integradora, que asegure la convivencia de los diferentes estratos socio-económicos, evite la segregación residencial y desestime la localización homogénea de conjuntos habitacionales de interés social.

Existen actividades dentro del área urbana, que por sus características de logística operativa generan conflictos urbanos, así como actividades que son incompatibles con la vida urbana, proponiéndose la relocalización de las mismas, ya sea en la Zona de Actividades Múltiples o en la Zona Industrial propuestas en el PLAN, dependiendo de la escala y tipo de actividad.

A los efectos de dar solución a los conflictos generados por la presencia de agencias de ómnibus departamentales e interdepartamentales, distribuidos en diferentes lugares de la ciudad y con una mayor presencia en el denominado área centro, se propone la construcción de una terminal de ómnibus.



Intendencia de Treinta y Tres

El PLAN establece propender a la creación de un polo logístico como instrumento de planificación, que permita transformarse en una herramienta para el desarrollo del departamento con una lógica de ordenamiento territorial sustentable. El mismo deberá tender a desarrollar una visión y una acción integral del territorio, atendiendo a las particularidades de la región, a sus fortalezas y debilidades. Deberá de estar localizado en la Zona de Actividades Múltiples (*ver Plano N° B7 – Circuito de Tránsito Pesado*) y corresponden a las denominadas Actividades Molestas, que incluyen aquellas actividades que por su funcionamiento, escala edilicia y características propias, producen molestias o interferencias con el entorno, requiriendo grandes zonas de expansión. Con igual criterio, para aquellas actividades de gran porte, aquellas que presenten riesgo de contaminación ambiental producidos por efluentes o emisiones, ya sean materiales, energéticos, hídricos, sonoros, olores, partículas, humos o gases y que a pesar de las tecnologías aplicadas para disminuir sus efectos negativos, requieren grandes zonas de expansión y/o aislamiento para que su control resulte efectivo, así como aquellas actividades que generan interferencias con el entorno derivadas del funcionamiento de la misma, ya sea por originar vacíos urbanos, por afectar el tránsito o el espacio público, deberán estar localizadas en la Zona Industrial propuesta (*ver Plano N° B7 – Circuito de Tránsito Pesado*).

En un área localizada sobre ruta 19 (acceso a 7ma. Baja), se encuentran emplazadas empresas cuyas actividades están vinculadas a la industria arrocera, frigorífica, producción de energía limpia y fabricación de raciones balanceadas, la cual presenta como característica estar alejada de la trama urbana de la ciudad de Treinta y Tres y relativamente alejada de la trama urbana de Villa Sara. Es una zona que muestra un gran potencial para la instalación y relocalización de aquellas actividades industriales y agro-industriales de mediano y gran porte y otras actividades económicas y de servicios que presenten características peligrosas, insalubres, incompatibles con el tejido urbano, industriales molestos, potencialmente contaminantes, industriales agresivos, aquellas que por su funcionamiento, escala edilicia y características propias requieren grandes zonas de expansión. En función de lo anteriormente expuesto, se propone propender a la creación de un Parque Industrial, que deberá de estar localizado en la Zona Industrial (*ver Plano N° B7 – Circuito de Tránsito Pesado*).

La nueva dinámica de actividades que se producirá en el entorno del área destinada a polo logístico, así como en la zona industrial, generará una intensificación del uso de su trama



Intendencia de Treinta y Tres

vial exigiendo la adopción de medidas para mejorar la seguridad vial y ordenar el tránsito y estacionamiento vehicular, básicamente para los vehículos de carga.

En la ciudad de Treinta y Tres existen muchas empresas dedicadas a actividades de servicios, muchas de las cuales generan conflictos vehiculares. El Modelo Territorial propuesto, como forma de mejorar las condiciones para la circulación en esas áreas de la ciudad, propone que aquellas actividades de servicios con fuerte dinámica urbana e interferencia con el tránsito, deban localizarse preferentemente cerca de las vías estructuradoras primarias, con acceso por vías secundarias.

Uno de los conflictos urbanos de mayor incidencia en el territorio, sin lugar a dudas, lo constituyen los episodios recurrentes de inundación, con fuerte repercusiones económicas y sociales, afectando en forma mayoritaria a los sectores de más bajos recursos de la población, agravando su condición de vulnerabilidad. Las mismas están dadas como consecuencia de crecidas del río Olimar y A° Yermal, y aquellas derivadas de aspectos relevantes y que se vinculan y asocian a problemas con el drenaje de aguas pluviales y cañadas superficiales.

El Modelo Territorial de este PLAN LOCAL, propone dos zonas de acuerdo al grado de riesgo y plantea normativas en cuanto al uso, criterios de ocupación y ordenanzas de fraccionamientos en cada una de las áreas afectadas por episodios de inundación, como consecuencias de crecidas o por pluviales (*ver Plano N° B4 - Zonas de Riesgo de Inundación y Anexo 5 – Prohibiciones de Fraccionamiento en Predios Inundables*).

Como forma de dar solución o mitigar esta problemática asociada a problemas de drenaje de aguas pluviales y cañadas superficiales, el equipo propone:

- a) Considerar los desagües pluviales en toda obra de urbanización que se proyecte, ya sea pública o privada, como un subsistema del sistema urbano.
- b) Establecer Planes de Aguas Pluviales para dar solución a los conflictos generados por drenaje urbano en las cuencas urbanas (*ver Plano N° A15 - Cuencas urbanas y Conflictos de drenaje urbano*).
- c) En los conflictos de drenaje urbano localizados en la cuenca 9 (*ver Plano N° A15 - Cuencas urbanas y Conflictos de drenaje urbano*), para la Gestión de Pluviales se



Intendencia de Treinta y Tres

desarrollará un Plan Sectorial, quedando prohibido todo tipo de relleno y construcción en un área a definir contiguas a las cañadas.

- d) Elaborar un Plan Director de Afectación por Desagües Pluviales, estableciendo las servidumbres de paso, zonas “*non edificandi*” y de acueducto en las cañadas urbanas y las zonas de drenaje pluvial urbano. Las afectaciones de Servidumbre “*non edificandi*”, se determinarán en función de la situación altimétrica de cada padrón o manzana.

El equipo técnico recomienda impulsar la creación de un equipo multidisciplinario integrado por técnicos de la Intendencia y de Instituciones Gubernamentales, como forma de realizar un estudio de los posibles factores que estarían afectando y contribuyendo a las inundaciones, en el entendido que es un evento multicausal.

En el área urbana existen pasajes de la vía férrea en diferentes barrios, en los cuales no existen barreras o las mismas no funcionan. El PLAN propone gestionar ante AFE la necesidad de adoptar medidas de seguridad en los pasajes de la vía férrea por la trama urbana, así como, la instalación de barreras en el paso nivel que da acceso a la zona industrial sobre ruta 19.

Aquellas áreas urbanizables ocupadas por plantaciones de eucaliptus, constituyen una irregularidad, además de representar un riesgo a la seguridad, en una zona densamente poblada, para lo cual se propone adoptar medidas al respecto.

Infraestructura urbana

De acuerdo a lo establecido en la memoria de información y en el diagnóstico territorial, la ciudad de Treinta y Tres muestra una escasa presencia en la vía pública de elementos que permitan el desplazamiento de personas con capacidades diferentes, limitando el acceso universal de la ciudadanía a la vía pública, espectáculos, centros recreativos y culturales y oficinas públicas, para lo cual el PLAN propone la construcción de rampas en la vía pública y en toda edificación pública, así como espectáculos públicos.

Como forma de contribuir a mejorar las infraestructuras urbanas y el acceso universal de la población a los espacios públicos, el equipo técnico propone propender a una distribución más equilibrada y equitativa de los equipamientos sociales y recreativos fortaleciendo las diferentes zonas; promover la construcción de aceras con pavimento



Intendencia de Treinta y Tres

rígido antideslizante en las diferentes calles; promover sistemas complementarios de movilidad ciudadana (circuitos aeróbicos), mejorando la movilidad peatonal; completar la construcción de cordón cuneta en las áreas urbanas del ámbito, adoptando medidas tendientes al mantenimiento y limpieza de los elementos de captación y/o conducción de aguas de lluvia.

Del diagnóstico territorial se puede observar, los problemas que existen entre la oferta y la demanda habitacional dentro del ámbito, para lo cual el equipo técnico propone coordinar políticas urbanas como forma de dar solución a los problemas del hábitat y propender a la creación de condiciones para el acceso igualitario y equitativo de la población a equipamientos, servicios públicos y a una vivienda adecuada.

Espacios públicos

La consolidación, mejoramiento y apropiación social de los espacios públicos, resultan un factor clave para el equilibrio ambiental y la integración social. En este sentido los objetivos del Plan, buscan mejorar la calidad de áreas urbanas, desarrollar sistemas verdes con espacios públicos para integración social, parques lineales en áreas inundables, vías parquizadas, entre otras.

El Modelo Territorial propone revertir situaciones de desequilibrio que presenta hoy el territorio, conformando un sistema de espacios públicos que integre a los diferentes barrios y zonas de la ciudad.

Se propone fomentar el atractivo de la ciudad mediante acciones públicas y privadas, a través de la puesta en valor del patrimonio cultural y arquitectónico de la misma, la rehabilitación, cambio de uso y puesta en valor de los edificios con carácter patrimonial.

La mayoría de los espacios públicos se encuentran poco calificados, en este sentido se propone la revalorización y jerarquización de plazas y plazoletas, dotándolos de equipamiento y mobiliario urbano necesarios.

El nomenclátor de calles, plazas y numeración de casas es insuficiente, se recomienda completar la numeración de puertas, el nomenclátor de calles, plazas y plazoletas.



Intendencia de Treinta y Tres

El Modelo Territorial propone fomentar el atractivo de ciudad mediante la valorización del centro, jerarquización y modernización de calles, para lo cual se recomienda la realización de un Proyecto Urbano de Detalle, que tome en consideración elementos de diseño que permitan diferenciar las principales vías de la ciudad: canteros y arbolados, luminarias, equipamiento urbano (bancos, recipientes para residuos, cartelería, señalización de calles, entre otros), jerarquizando y valorizando aquellas vías definidas como de preferencia.

El PLAN propone acondicionar la ciudad para la llegada de visitantes, desarrollando señalización (tanto horizontal como vertical) a la entrada de la misma, sobre Boulevard Fructuoso del Puerto, indicando la ubicación de lugares que se quieran promocionar o destacar (Centro, Obelisco, Plaza 19 de Abril, Museo, Estadio Municipal “Centro Empleado de Comercio”, Parque Dionisio Díaz, entre otros). Promocionar aquellas áreas de atracción turística para el departamento (Quebrada de los Cuervos, La Charqueada, Parque del río Olimar, Playa del río Olimar), a través de cartelería con fotografía y localización.

Se propone la creación de espacios verdes resultantes del estudio de riesgo de las inundaciones urbanas, tanto fluviales como pluviales, integrarlos a la ciudad como parques inundables, los cuales podrán contar con equipamientos recreativos de bajo impacto, circuitos aeróbicos y canchas deportivas inundables.

La ciudad de Treinta y Tres presenta como una de sus características, tener calles amplias y arboladas. El arbolado urbano en los últimos años ha venido sufriendo un proceso de deforestación sin la reposición correspondiente. En este sentido, el PLAN propone incorporar este componente al espacio público, a través de un plan de arbolado, a los efectos de revitalizar y calificar el mismo. Al respecto, el equipo técnico recomienda detectar especies, estado de sanidad y posibles riesgos de caída, para realizar las operaciones necesarias para el tratamiento o posible sustitución de los mismos, además de cuantificar el faltante.

Infraestructura vial

Entre los sistemas y estructuras territoriales presentes en la Memoria de Información, se considera la red vial primaria, la cual presenta un conflicto en el ingreso de camiones a las actuales áreas industriales y de producción con acceso por ruta N° 19. Este Modelo Territorial plantea la necesidad de hacer una previsión de suelo para el ingreso a la denominada zona industrial y polo logístico y el consiguiente estudio de factibilidad de



Intendencia de Treinta y Tres

ejecución de las obras viales correspondientes (*ver Anexo N° 3 – Accesos Projectados a Zona Industrial*).

De acuerdo a la Memoria de información, existen en el ámbito, conflictos en el acceso a la ciudad de Treinta y Tres y a los centros de producción, donde se encuentran localizadas actividades con gran movimiento de camiones. En tal sentido, el equipo técnico propone coordinar con el MTOP, el estudio de factibilidad de ejecución de obras viales, ensanche de plataforma y de accesos sobre ruta 17 a la altura del ingreso a: calle Venancio Flores, a calle Tomás Gómez-Andrés Echeveste, calle Valentín Olivera Ortuz y calle 4 de Octubre, así como nuevos accesos a: circuito de tránsito pesado propuesto y al Centro Universitario Regional del Este, como forma de mitigar posibles accidentes que se pudieran provocar por el cruce de las rutas e ingreso a áreas de mayor circulación de camiones de gran peso (*ver Plano N° B6 – Conectividades*).

La circulación de vehículos pesados dentro del área urbana, interfiere con la vida urbana y con el tránsito vehicular, para lo cual el Modelo Territorial propone un circuito de tránsito pesado (*ver Plano N° B 7 – Circuito de Tránsito Pesado*).

Como forma de contribuir al normal funcionamiento de la red vial, el PLAN establece para las siguientes actividades, la necesidad de contar con lugares de estacionamiento:

- a) Para los edificios destinados a Supermercados con una superficie edificada igual o superior a 300 m² y para aquellos edificios no residenciales (galerías, centros comerciales, hoteles, edificios de oficinas, entre otros) mínimo dos lugares de estacionamiento por cada 100 m² edificados. Será obligatoria la previsión de estacionamientos para motos, mínimo dos lugares de estacionamiento por cada 100 m².
- b) Para los edificios de viviendas colectivas o conjuntos habitacionales mínimo un estacionamiento por cada 2 (dos) unidades habitacionales.
- c) Para los edificios de viviendas colectivas o conjuntos habitacionales, será obligatoria la previsión de estacionamientos para motos. Cada proyecto deberá dar solución al mismo, cuya área mínima y emplazamiento será evaluada por la Dirección de Acondicionamiento Urbano.
- d) Hoteles cuya superficie total supere los 600 m², uno por cada habitación.
- e) Los edificios de Oficinas Públicas, un sitio cada 50 m².
- f) Centros de Asistencia Médica, mínimo 2 (dos) lugares de estacionamiento de vehículos por cada 100 m² edificados.



Intendencia de Treinta y Tres

g) Las empresas industriales, agro-industriales o de gran porte, la creación de una playa de estacionamiento de camiones dentro del predio de su propiedad.

El tránsito vehicular en la ciudad no muestra un orden y por tal motivo se producen accidentes, para lo cual el PLAN propone adoptar determinadas medidas tendientes a mitigar los mismos. Dentro de las propuestas, se encuentran: la instalación de reguladores de tránsito en las calles de mayor circulación, definir vías de circulación fluida y calles de preferencia.

Dentro de las medidas tendientes a la organización del tránsito, se propone mejorar la infraestructura vial incorporando más y mejor señalización, así como reductores de velocidad en áreas claves de la ciudad. Se propone crear una Escuela Itinerante de Tránsito, donde se implementen y desarrollen actividades de educación vial, así como impulsar programas de Educación vial orientados a la prevención de accidentes de tránsito.

Existen sectores de la ciudad de Treinta y Tres y de Villa Sara, donde no hay una continuidad de la trama urbana. En este sentido, este instrumento de ordenamiento incorpora propuestas viales, tendientes a mejorar la conectividad en diferentes sectores, a través de aperturas de calles.

En la etapa de diagnóstico, se realizó un relevamiento de la red vial, encontrándose que presentan diferentes tipos de pavimentos y en diferentes condiciones. El PLAN propone revalorizar los diferentes tipos de pavimentos y promover el mantenimiento de los pavimentos existentes y la ejecución de carpeta asfáltica o tratamiento bituminoso en las calles secundarias actualmente de balasto.

La presencia de camiones de carga circulando dentro de la trama urbana, genera conflictos permanentes e importantes. Para dar solución a este tema, se propone en el instrumento, diferentes medidas: establecer horarios de carga y descarga en el área centro; las actividades industriales, agro-industriales, logísticas, entre otras, deberán contar con una playa de estacionamiento para camiones y vehículos dentro de su predio, a los efectos de no generar conflictos de circulación en el ámbito donde se encuentran instaladas.



Intendencia de Treinta y Tres

En la Memoria de información se establece la existencia de transporte colectivo de pasajeros, que cubre el recorrido ciudad de Treinta y Tres - Villa Sara. Actualmente el recorrido de este sistema no está de acuerdo a la dinámica urbana que se ha venido desarrollando. Al respecto, el PLAN establece la necesidad de promover un sistema de transporte, cuyo recorrido contemple la densidad de población, centros de estudios, centros de salud, áreas de esparcimientos, zona comercial y de oficinas públicas.

El PLAN propone promover sistemas complementarios de movilidad ciudadana, calles de servicios y sendas peatonales, tales como circuito para aerobismo, para lo cual se deberá realizar un Proyecto Urbano de Detalle.

La ruta nacional N° 8 constituye uno de los corredores Mercosur y además muestra una presencia muy significativa de camiones de gran carga, provenientes de los centros de producción. La conexión entre Villa Sara y la ciudad de Treinta y Tres se da mayoritariamente, a través del puente sobre el río Olimar, cuya fecha de inauguración fue en 1908. El aumento en el parque automotriz y crecimiento poblacional, tanto de la ciudad de Treinta y Tres como de Villa Sara, han provocado un mayor tránsito por el puente, provocando un conflicto en esa área, dado que no pueden cruzar al mismo tiempo dos vehículos grandes (camiones de carga, ómnibus). En tal sentido, el equipo técnico recomienda realizar las coordinaciones con el MTOP a los efectos de ejecutar las obras necesarias para ampliar el puente.

El equipo técnico recomienda: mayor presencia de inspectores que fiscalicen el tránsito en la ciudad; mayor control de ruidos molestos ocasionados por vehículos; establecer un mayor cumplimiento a las normativas departamentales vigentes.

Categorización y Zonificación de suelo

En la actualidad rigen las Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible que establecen una categorización primaria de suelo en el ámbito de aplicación. Esta categorización del suelo en el territorio configura la base del régimen más general de derechos y obligaciones de los propietarios del suelo, en aspectos de fraccionabilidad, edificabilidad y uso del suelo. Se entiende necesaria una reclasificación del suelo, que surge de un conocimiento más acabado de la ocupación y usos del suelo en el ámbito de aplicación del presente PLAN LOCAL.



Intendencia de Treinta y Tres

A través de la categorización y zonificación del suelo, se establecen criterios y orientaciones generales para un uso racional del suelo y de sus recursos, la protección del medio ambiente y la distribución y organización de las actividades. Se promueve un desarrollo equilibrado de los distintos sectores que configuran el tejido territorial del ámbito, el uso de las tierras productivas y del suelo urbano, definiendo criterios y reglas para regular los procesos de urbanización y transformación urbana.

Se organiza adecuadamente el desarrollo de los diferentes usos, con el fin de garantizar una óptima convivencia de las diferentes actividades. Se procura proteger las particularidades ambientales, el paisaje, el patrimonio histórico, urbanístico y arquitectónico a los efectos de ofrecer una mejor calidad de vida urbana a los habitantes.

Se establecen expansiones urbanas bajo el lineamiento de limitar dicha expansión, siempre en contigüidad con la trama urbana existente, se indican porciones de territorio para uso preferente residencial y servicios complementarios.

Se considera pertinente la previsión de suelo para actividades industriales, agroindustriales y logísticas, estableciendo sectores dentro del ámbito a los cuales se los ha categorizado como Suelo Suburbano y zonificados como Zona de Actividades Múltiples y Zona Industrial (*ver Planos N° B1 y B2 - Categorización y Zonificación*).

También, se ha incorporado como Suelo Rural productivo con el atributo de potencialmente transformable a Suelo Suburbano, áreas al este y sur del ámbito (*ver Plano N° B1 - Categorización*).

El equipo técnico entendió importante establecer una clasificación tipológica de usos y actividades del suelo de acuerdo a los objetivos y criterios del presente PLAN LOCAL (*ver Plano N° B3 – Zonificación de Usos Preferentes*), donde quedaron definidas normativas de usos de suelo, Factor de Ocupación del Suelos (FOS), retiros, alturas, entre otras.

Aspectos patrimoniales

En esta primera etapa se han identificado diferentes bienes, con valores culturales y naturales (*ver Plano N° B5 – Inventario Patrimonial*), al respecto el PLAN propone que la Comisión de Patrimonio Departamental establezca el carácter de Patrimonio a aquellos elementos que hayan sido incluidos en el Inventario, en función de las características particulares de las edificaciones, de los elementos significativos identificados, así como



Intendencia de Treinta y Tres

establecer los distintos grados de Protección Patrimonial de modo de garantizar la preservación de las características testimoniales.

El equipo técnico entiende necesario garantizar los máximos niveles de protección, conservación y adecuación funcional de los valores culturales, arquitectónicos, paisajísticos y simbólicos de fuerte valor testimonial, para lo cual propone instrumentar programas y proyectos a tales fines, fomentar la educación en los diferentes niveles educativos y con los diferentes actores, en cuanto al reconocimiento y la valorización de lo patrimonial, promover el uso racional y sostenible de los recursos naturales, culturales y ecosistémicos frágiles.

Desarrollo y Promoción Económica

La ciudad de Treinta y Tres puede constituirse en un nodo logístico, considerando que constituye uno de los corredores de importación-exportación del país y una de las rutas del Mercosur. A nivel departamental se han venido generando grandes transformaciones en el territorio, con un crecimiento significativo en el área destinada a la forestación industrial, varios emprendimientos de extracción de calizas, emprendimientos tendientes a la explotación de hierro, instalación de empresas destinadas a la producción de energía limpia a partir de la cáscara de arroz y de biomasa a partir de madera, así como parques eólicos. Estos emprendimientos, si bien se encuentran fuera del ámbito de aplicación de este instrumento de ordenación, generan repercusiones directas e indirectas en el mismo, no solo por la mano de obra proveniente de la ciudad de Treinta y Tres y la micro región, sino sobre las pequeñas y medianas empresas localizadas en el ámbito.

Como consecuencia de ello, se deben adoptar medidas que tengan como objetivo general incentivar el medio económico local integrándolo al medio social y cultural, con proyección regional. Como forma de fortalecer el sistema local, el PLAN propone adaptar los recursos humanos y de infraestructuras a los nuevos desafíos industriales y tecnológicos.

Gestión Ambiental

La Intendencia Departamental de Treinta y Tres ha venido realizando trabajos en procura de mejorar el sistema de recolección de los residuos sólidos urbanos y del sistema de disposición final. Al respecto, el PLAN propone continuar con la automatización de la



Intendencia de Treinta y Tres

recolección de los residuos domiciliarios, aumentando el número de contenedores y su distribución en la ciudad

Dada la localización del actual vertedero, próximo a áreas urbanizadas y los conflictos que ello genera, se propone localizar fuera del área urbana la disposición final de los residuos sólidos urbanos, a través de un relleno sanitario e implementar un plan de cierre del actual vertedero, así como de las canteras localizadas en las proximidades de las áreas urbanas, como forma de recuperar y renovar dichas áreas. A tales efectos, se requerirá de un Proyecto Urbano de Detalle.

En todo proceso de desarrollo, para que éste sea sostenible, se debe proteger y preservar el medio ambiente. En base a esta premisa, el equipo técnico ha establecido en el PLAN, la necesidad de crear Programas de Gestión Ambiental que contemplen: a) el reciclado de envases domiciliarios, b) manejo de envases de agroquímicos, c) uso eficiente del tratamiento de los residuos sólidos, d) ampliar y mejorar la recepción de pilas, baterías, televisores, monitores, computadoras, celulares y otros residuos informáticos, e) ampliar y mejorar la recepción de lubricantes producto de los cambios de aceite, f) control de las emisiones de gases producto de los procesos de industrialización. Todo ello debería de ir acompañado de programas educativos de difusión y toma de conciencia ciudadana relacionados a la protección del medio ambiente.

Promoción Social

Si bien existen programas de educación, arte y cultura, se entiende que los mismos son insuficientes y las actividades educativas deben de abarcar diferentes niveles, con eventos culturales todo el año.

Los adultos mayores no cuentan con muchos espacios donde puedan desarrollar actividades y socializar, haciéndose necesario impulsar políticas al respecto e instrumentar políticas que consideren aspectos de Género y Diversidad Sexual.

El PLAN propone la creación de espacios recreativos para discapacitados y personas de tercera edad.