

Oficina de Ordenamiento Territorial, San José
Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial



**PLAN LOCAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y
DESARROLLO SOSTENIBLE DE SAN JOSÉ DE MAYO Y
SU ÁREA DE INFLUENCIA [DOCUMENTO DE AVANCE]**

**CONVENIO GOBIERNO DEPARTAMENTAL DE SAN JOSÉ
MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE**

Ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente
Arq. Francisco Beltrame

Intendente Departamental de San José
Sr. José Luis Falero

Subsecretaria de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente
Arq. Raquel Lejtreguer

Secretaria General de la Intendencia Departamental de San José
Cra. Ana María Bentaberri

Director Nacional de Ordenamiento Territorial
Ing. Agr. Manuel Chavalgoity

**EQUIPO DEL PLAN LOCAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE SAN JOSÉ DE MAYO Y SU ÁREA DE INFLUENCIA**

**OFICINA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
INTENDENCIA DEPARTAMENTAL DE SAN JOSÉ**

Dirección General del Plan
Arq. Silvia Lorente

Coordinación Técnica y Redacción
Arq. Marta Revetria

Asistencia Técnica y Administrativa
Sra. Alejandra Britos
Sra. Elisa Centurión

EQUIPO INTERDISCIPLINARIO DEL PLAN SAN JOSÉ DE MAYO

Intendencia de San José – ISJ

Arq. Silvia Lorente (Oficina de Ordenamiento Territorial)
Arq. Marta Revetria (Oficina de Ordenamiento Territorial)
Arq. Nicolás Roquero (Dirección de Arquitectura)
Dr. José Carlos Bisensang (Dirección General de Gestión Ambiental y Salud)
Dr. Carlos Fajardo (Abogado)
Sr. Alexis Bonnahón (Representante del Ejecutivo Comunal)
Sra. Alejandra Britos (Secretaria)

Junta Departamental de San José

Sr. Jesús Pérez (Edil Partido Nacional)
Sr. Roberto Cabral (Edil Frente Amplio)
Sra. Teresita de la Ascensión (Edila Partido Colorado)

Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial – MVOTMA

Arq. Elba Fernández
Arq. Mario Rizzi

COLABORACIÓN TÉCNICO – INSTITUCIONAL

Dirección Nacional de Aguas – MVOTMA

Arq. Adriana Piperno
Ing. Juan Pablo Martínez
Ing. Antonella Piaggio
Soc. Alejandra Cuadrado
Soc. José Desiervo
Lic. Ciencias Biológicas Luciana Mello

Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial – MVOTMA

Departamento de Monitoreo e Información Territorial
Arq. Ana Álvarez

EQUIPO TÉCNICO DEL PLAN SAN JOSÉ DE MAYO

Arq. Silvia Lorente - ISJ
Arq. Marta Revetria - ISJ
Arq. Nicolás Roquero - ISJ
Arq. Elba Fernández - DINOT
Arq. Mario Rizzi - DINOT

CONSULTORÍAS EXTERNAS

Asesoría en Tránsito y Transporte

Ing. Elías Rubinstein

Asesoría Ambiental

Ing. Daniel Sztern

Relevamiento Aerofotogramétrico

Diciembre de 2013

Mosaico ortorectificado y georeferenciado

2000 Aviation Systems

Expediente Urbano-Territorial

San José, Raigón, Juan Soler

Actualización a datos Censales 2011

Ciudades Intermedias del Uruguay

Instituto de Teoría y Urbanismo

Facultad de Arquitectura

Universidad de la República



Contenido

0. INTRODUCCIÓN	8
0.1 MARCO DEL PLAN	8
0.2 ÁREA DE ESTUDIO	10
1. MEMORIA DE INFORMACIÓN	12
1.1 DIMENSIÓN AMBIENTAL	12
1.1.1 Recursos Naturales.....	12
1.1.2 Clima.....	15
1.1.3 Ecosistemas	17
1.1.4 Paisajes relevantes	18
1.1.5 Arborización y forestación.....	20
1.1.6 Contaminación	21
1.1.7 Evacuación de pluviales en los centros urbanos	22
1.1.8 Residuos sólidos	22
1.2 DIMENSIÓN HISTÓRICO – CULTURAL	27
1.2.1 Conformación histórica del territorio.....	27
1.2.2 Recursos culturales y patrimonio.....	33

1.3	DIMENSIÓN NORMATIVA	35
1.3.1	Diretrizes Departamentales de Ordenamiento Territorial de San José.....	35
1.3.2	Estrategias Regionales Metropolitanas.....	37
1.3.3	Planes de ordenamiento territorial no aprobados.....	38
1.3.4	Ordenanzas y normativas vigentes	41
1.4	DIMENSIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA	47
1.4.1	Características demográficas y sociales	47
1.4.2	Características económico productivas.....	53
1.5	DIMENSIÓN FÍSICO – ESPACIAL	54
1.5.1	Sistema urbano territorial (departamental – nacional)	54
1.5.2	Equipamiento colectivo departamental.....	55
1.5.3	Usos del suelo: actividades urbanas y rurales.....	59
1.5.4	Sistema de movilidad	64
1.5.5	Estructura urbana.....	66
1.5.6	Infraestructura de servicios.....	71
1.6	IDENTIFICACIÓN DE CONFLICTOS	78
1.7	ÁREAS IDENTIFICADAS	83

2. MEMORIA DE ORDENACIÓN	85
2.1 LINEAMIENTOS Y OBJETIVOS	85
2.1.1 Lineamientos Estratégicos.....	85
2.1.2 Objetivos específicos:	86
2.2 HORIZONTE Y ESCENARIOS	87
2.2.1 Horizonte Temporal.....	87
2.2.2 Formulación de Escenarios.....	88
2.3 MODELO TERRITORIAL	89
2.3.1 SISTEMA URBANO	90
2.3.2 SISTEMA VIAL.....	93
2.3.3 USO DEL SUELO	96
2.3.4 BORDE URBANO RIO SAN JOSÉ	101
3. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN	104
4. BIBLIOGRAFÍA Y ANEXOS	105

0. INTRODUCCIÓN

0.1 MARCO DEL PLAN

"Los **Planes Locales** de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible son los instrumentos para el ordenamiento de ámbitos geográficos locales dentro de un departamento". Así define en el año 2008, la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (Ley Nº 18.308) en su artículo 17, a los planes locales de ordenamiento que pasan a ser competencia exclusiva de los Gobiernos Departamentales. Podrán categorizar el suelo, establecer y aplicar regulaciones territoriales sobre usos, fraccionamientos, urbanización, edificación, demolición, conservación, protección del suelo y policía territorial, entre otros.¹

La Intendencia de San José ha venido desarrollando en los últimos años una serie de instrumentos de ordenamiento territorial en diferentes convenios con el Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Algunos de ellos se encuentran aún en elaboración, otros han sido culminados y están en vigencia, luego de ser aprobados oportunamente por la Junta Departamental de San José.

Puntualmente, las **Estrategias Regionales Metropolitanas** se transformaron en "un innovador instrumento regional de planificación y ordenación territorial, sin antecedentes en el país, cuya elaboración requirió desarrollar un proceso con fuerte nivel de articulación y creatividad entre los ámbitos de gobierno involucrados" (Intendencias de Montevideo, San José, Canelones y Gobierno Nacional).²

En el ámbito departamental ha sido de vital importancia y un muy buen punto de partida la elaboración de las **Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de San José** y su correspondiente Categorización Primaria de Suelos, promulgadas en el Decreto Nº 3091, de enero de 2013.

El Convenio firmado, entre la Intendencia Departamental de San José y el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, en noviembre de 2012 incluía culminar las mencionadas Directrices y elaborar posteriormente este Plan Local de San José de Mayo.

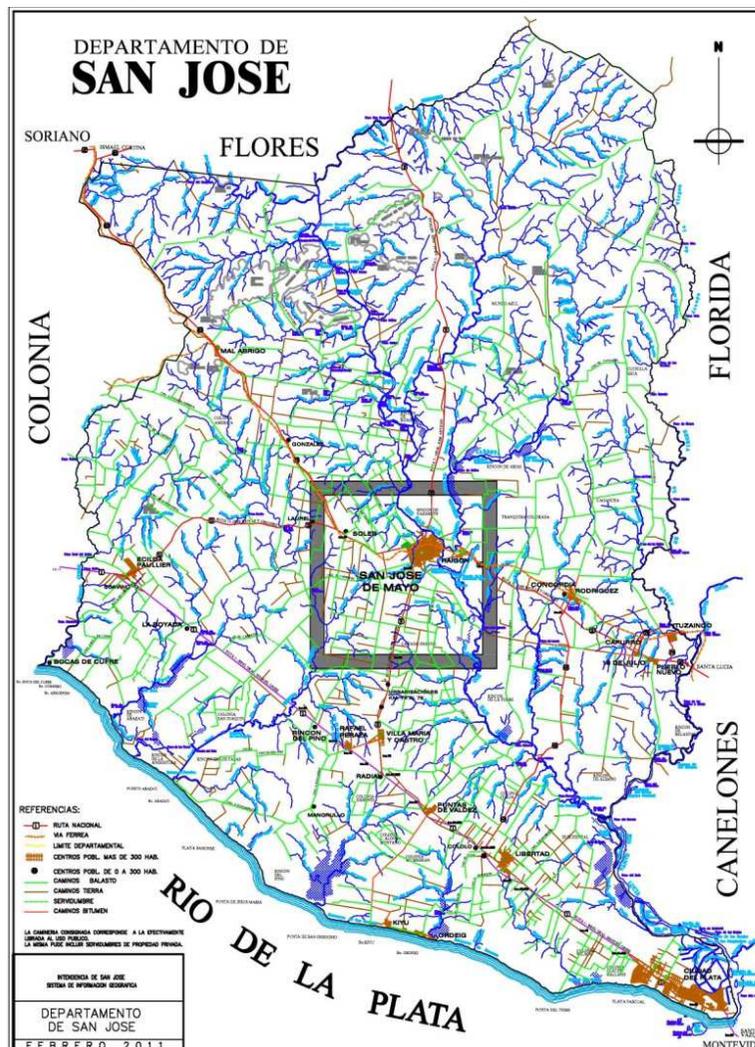
Concretamente para la elaboración de este Plan, el Ejecutivo Departamental en febrero de 2014 designó un Equipo Interdisciplinario (Resolución Nº2733/2014) integrado por Directores y Técnicos de distintas reparticiones de la Intendencia. También lo integran delegados por el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento

¹ Capítulo III: Instrumentos de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de los ámbitos Departamental e Interdepartamental - Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (Ley Nº 18.308).

² Presentación de las Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible Metropolitanas, 2011 - Ing. Agr. Manuel Chabalgoity, Director Nacional de Ordenamiento Territorial.

Territorial y Medio Ambiente, Ediles de los tres partidos políticos nombrados por la Junta Departamental, más asesores de distintas disciplinas vinculadas con el territorio.

En ese marco se encuentra inserto este Plan Local, con las particularidades de la propia ciudad de San José de Mayo como Capital Departamental.



[Departamento de San José y su capital, la ciudad de San José de Mayo – Gráfico: ISJ]

El Plan Local de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de San José de Mayo y su área de influencia - "*Plan San José de Mayo*" - apuesta a diversos conceptos.

Uno de ellos es la **integración**, tanto de las diversas experiencias como de las visiones existentes sobre el territorio. Para ello se trabaja con la mayor cantidad de disciplinas posibles y con actores políticos de todos los partidos.

Pero también la **participación** es un factor relevante, por lo tanto se busca el aporte de organismos competentes a nivel local, departamental, nacional y además la participación de la ciudadanía en diversas modalidades y etapas.

Es sabido que "una de las características predominantes de los procesos actuales, conjuntamente con la aceleración y la globalización, es la **incertidumbre**"³.

Por ello es importante además que el Plan se estructure en base a **flexibilidad**, es decir a una idea de ciudad dinámica, cambiante, a la que constantemente habrá que ir actualizando y donde la **gestión** juega un rol fundamental para "unir las ideas con los hechos concretos".

0.2 ÁREA DE ESTUDIO

La determinación del área de estudio de este Plan tuvo varias etapas de discusión ya que en un primer acercamiento no es claramente determinable el límite. Dependiendo del parámetro con que se mida, la influencia de la ciudad de San José de Mayo puede, por ejemplo, llegar a ser todo el departamento en su condición de capital.

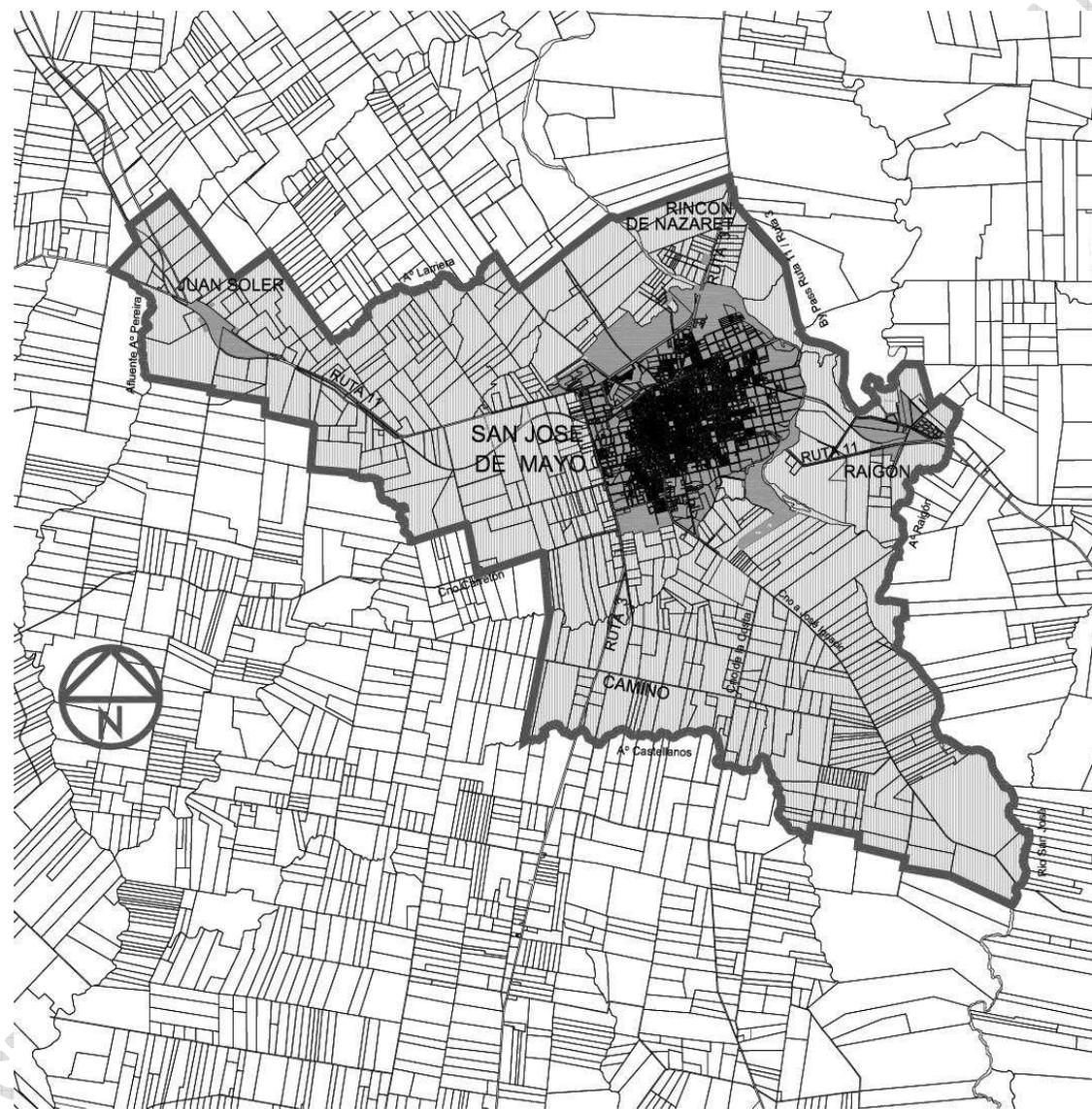
Territorialmente, para algunos servicios, su incidencia va más allá del límite que este Plan ha definido. Para otros parámetros el área de influencia de la ciudad marcada aquí puede llegar a ser excesiva, o puede también desdibujarse sobre todo hacia el sur.

Tampoco se identificó una microrregión clara, por lo tanto se ha definido primariamente el área de estudio con las características que se detallan a continuación.

El área comprendida para la elaboración de este plan, parte de tomar como centro a la **Ciudad de San José de Mayo**. Su **ÁREA DE INFLUENCIA** establecida de forma preliminar, se extiende por Ruta 11 hacia el este hasta el centro poblado de **Raigón** y hacia el oeste hasta el centro poblado de **Juan Soler**. Hacia el norte sobre Ruta 3 hasta **Rincón de Nazaret** y hacia el sur también sobre ruta 3 hasta el **Camino** próximo al Arroyo Castellanos.

Estos cuatro puntos se van uniendo mediante elementos naturales como arroyos y caminos departamentales que ofician de límites reales del área de influencia inmediata de la ciudad de San José de Mayo y van conformando este particular territorio en estudio.

³ Gestión del Territorio y del Desarrollo Urbano – Alta Simplicidad. Arq. Ramón Martínez Guarino, año 2005



SAN JOSÉ DE MAYO Y SU ÁREA DE INFLUENCIA
[Área que abarca el "Plan San José de Mayo" – Gráfico: Oficina de Ordenamiento Territorial, ISJ]

Los principales recursos hídricos superficiales son la Cuenca del Río Santa Lucía, el Río San José (su principal tributario) y el Arroyo Mallada (siendo relevante su atravesamiento por la ciudad de San José de Mayo).

Además existe en el área de estudio un racimo de arroyos de mediano porte como el LARRIERA, ROCHO, RAIGÓN, TALA, CASTELLANOS, CARRETA QUEMADA y una serie de cañadas.



[Cuenca del Río Santa Lucía - Gráfico: MVOTMA]

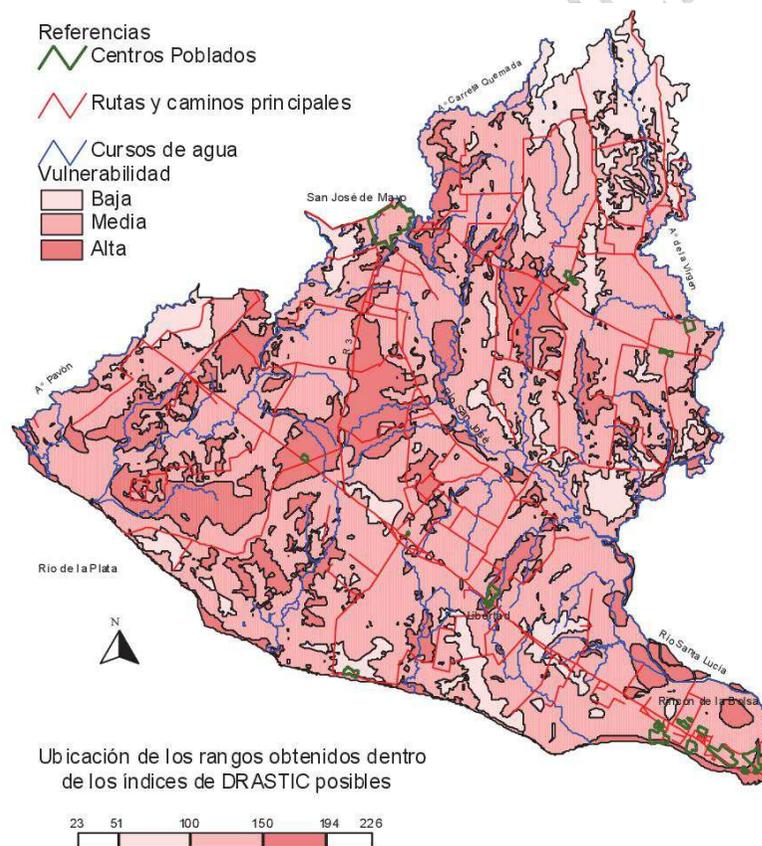
La cuenca del Río Santa Lucía abarca parte de seis departamentos del país, entre ellos San José, y es la principal fuente de suministro de agua potable de la región metropolitana, abasteciendo a un alto porcentaje de la población de Uruguay.

El Río San José particularmente, abastece a la ciudad de San José de Mayo y además es inequívocamente uno de sus límites físicos más potente. Particularmente resulta importante en este plan estudiar el vínculo de la ciudad de San José de Mayo con su río, al que tradicionalmente le ha dado la espalda.

Un viejo sueño fuertemente instalado en el imaginario colectivo, es la apertura de la ciudad hacia sus aguas. Eso indudablemente proporcionaría riqueza paisajística y calidad ambiental al núcleo urbano.

Quizá este plan sea la oportunidad para tomar con fuerza ese tema, en un marco apropiado como lo es este instrumento de ordenamiento.

Recursos hídricos subterráneos



El Acuífero Raigón es una de las reservas de agua más importante del país y hoy día abastece poblaciones, explotaciones industriales, agrícolas y ganaderas. Está ubicado al sur del departamento de San José y su límite norte ("línea" que pasa por Juan Soler, San José y Raigón) atraviesa el área de este plan.

En el gráfico anterior, está representado el acuífero en toda su extensión, con rangos de baja, media y alta vulnerabilidad.

Como Aspecto Ambiental Relevante de estos recursos hídricos, cabe señalar que *su disponibilidad, calidad y cantidad* implicarán una correcta gestión que garantice la sustentabilidad de los mismos.

Suelos: en esta zona de estudio existen suelos de alto a mediano potencial productivo y sobre el Río San José se identifican suelos inundables en alguna parte del año⁵.

En cuanto a la erosión de suelos, si bien existe, no hay fenómenos significativos en el área que abarca este Plan.

Como Aspecto Ambiental Relevante es importante resaltar *la gran variedad de suelos productivos*, lo que obligará a incentivar prácticas que contemplen la sustentabilidad del recurso.

1.1.2 Clima

Uruguay por definición "es el único país sudamericano que se encuentra íntegramente en la zona templada. La ausencia de sistemas orográficos importantes contribuye a que las variaciones espaciales de temperatura, precipitaciones y otros parámetros sean pequeñas. Las precipitaciones se caracterizan por su extrema irregularidad y variabilidad."⁶

Pero aun así, la situación ha mutado vertiginosamente como en todo el mundo por los efectos del Cambio Climático (inundaciones, sequías, temperaturas extremas, vientos intensos).

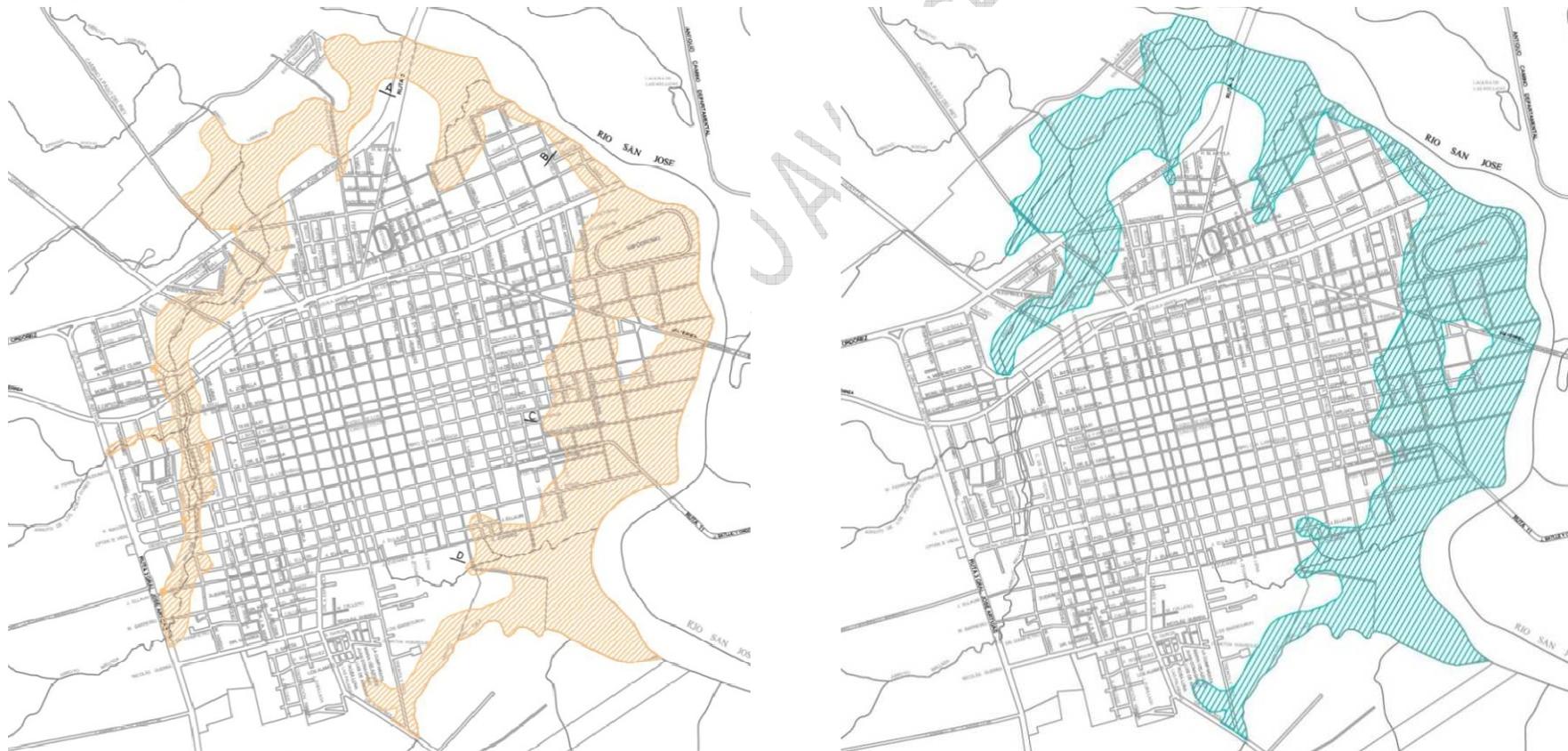
⁵ Según Documento base de Directrices Departamentales de San José de setiembre de 2010.

⁶ *Ibidem*.

Es relevante mencionar aquí la "Sequía del 2009", debida fundamentalmente al fenómeno de "La Niña", como un evento extremo que debió afrontar del Departamento de San José, siendo el más afectado a nivel nacional. En el medio rural se llegó incluso a transportar agua en camiones cisterna para abastecer a la población y a los animales que morían de sed en los campos.

Dicha sequía puso también en peligro el abastecimiento de la ciudad de San José de Mayo, debiendo tomarse medidas inéditas como bombear agua de Laguna de la Reina hacia el río, que había perdido su caudal.

En los gráficos siguientes se observa la otra cara del tema del agua, las crecidas del Río ocurridas en los años 1993 y 1997 en la ciudad de San José.

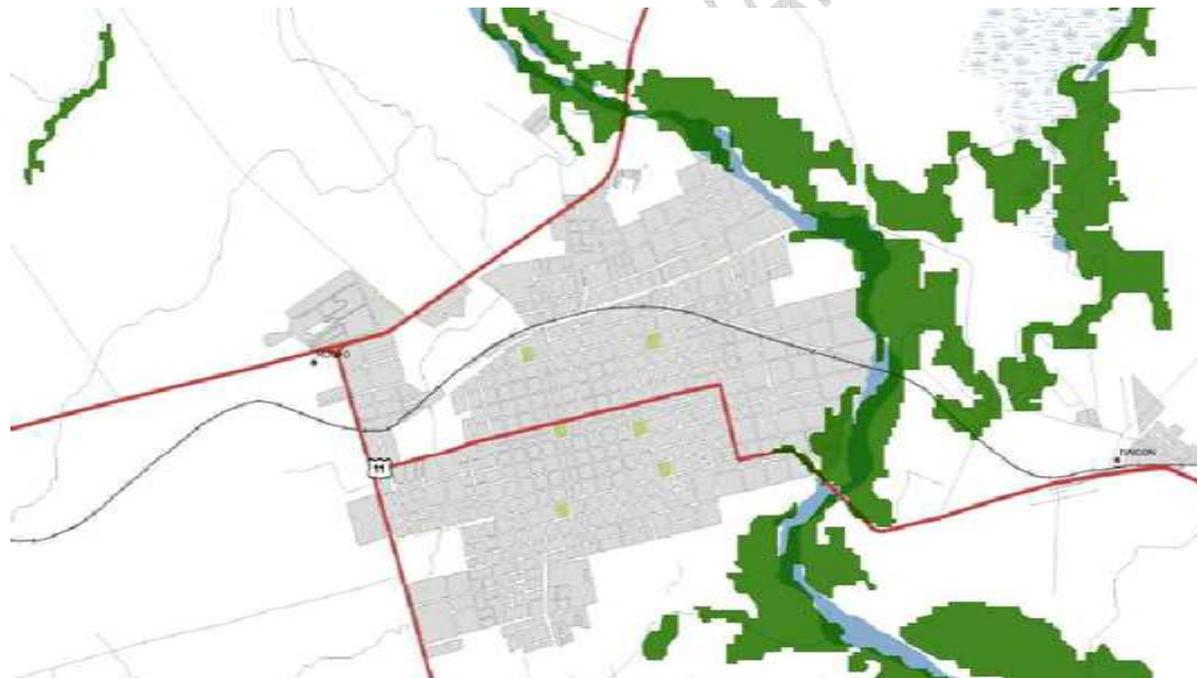


[Crecidas de los años 1993 y 1997 (MÁXIMA) del Río San José – Gráfico: Oficina de Estudios y Proyectos, ISJ]

Por todo esto resulta vital la participación de San José en el Plan Climático de la Región Metropolitana que "considera la planificación urbana y el ordenamiento territorial como herramientas estratégicas para el diseño e implementación de medidas integradas que atiendan los riesgos que el cambio climático genera en el hábitat construido y en la salud humana"⁷

1.1.3 Ecosistemas

Monte nativo asociados a los ríos, específicamente en este caso al Río San José. La ribera de dicho río está bastante conservada, en algunos tramos aún se encuentra poco antropizada y tiene un rico ecosistema el cual se debería valorizar y proteger mucho más.



[Monte Nativo en los márgenes del Río San José – Gráfico: Visualizador SIT- MVOTMA]

⁷ Plan de acción. Sector hábitat construido y salud. Plan Climático de la Región Metropolitana de Uruguay. 2012

Como aspecto ambiental relevante, la *biodiversidad de estos ecosistemas* es un valor a preservar y potenciar. También su *valor paisajístico* sobre todo vinculado a su "paso" por la ciudad de San José de Mayo.

Pradera: ocupa importantes extensiones de territorio y es fuente de riqueza básica como asiento productivo⁸.

1.1.4 Paisajes relevantes

Montes al borde del Río San José. Como se menciona en el punto anterior, ellos son un paisaje característico de esta área y sería oportuno tomarlos en consideración para propuestas de calificación ambiental de la ciudad y su entorno.

Un buen ejemplo es la "Colonia de Vacaciones Martín Machiñena" del BPS, que se encuentra entre Raigón y el Río San José. Un centro vacacional de alcance nacional, que cuenta con una ubicación privilegiada disfrutando del monte con su variedad de aves.

Río San José. La Picada de Varela es un punto tradicional de la ciudad para el disfrute del río y de la Playa que aún sigue vigente (de hecho se buscará su Certificación a corto plazo). Pero es un lugar que ha permanecido estático en el tiempo y no ha sabido acompañar los cambios de San José de Mayo para adecuarse a la contemporaneidad y sus exigencias.

Otros puntos como el llamado "Paso de los Carros", o la "Playa vieja" (que actualmente está intentando ser reflatada por un grupo de vecinos) o la zona "detrás del Hipódromo", lugares naturales (sin infraestructuras de ningún tipo) fueron en otras épocas puntos de recreación de la población. Vinculados con el río por sus valores paisajísticos, están hoy en desuso y algunos en estado de abandono.

Arroyo Mallada. Es absolutamente destacable la primer etapa de su intervención con la creación del *Parque Lineal* que recalifica un sector de la ciudad degradado. Por esto, el plan apuesta a retomar el Proyecto en todo el recorrido que este arroyo acompaña a la ciudad, reformulándolo y adaptándolo a la nueva planificación urbano-territorial.

Destacable también porque ha generado diversas reacciones positivas para su cuidado, como por ejemplo el proyecto ambiental "Cuidemos el Mallada" y otras iniciativas por parte de Escuelas cercanas.

⁸ Según Documento base de Directrices Departamentales de San José de setiembre de 2010.

1.1.5 Arborización y forestación

El **Arbolado** en calles, plazas y parques sufre el envejecimiento natural (por ejemplo los viejos plátanos, o algunas palmeras) por lo que se vuelve importante tener un "plan" a futuro de reposición continua. También será oportuna la sustitución de especies inadecuadas para ciudad, habitualmente plantada por los usuarios en el espacio público.

Además de ello la ciudad necesita pensar su arbolado en conjunto ya que existen calles con muy poca vegetación. El tipo de clima, demanda en verano disponer de espacios de sombras en vereda, y de sol en invierno.

En Juan Soler y Raigón se constata vegetación en predios privados y un muy escaso arbolado público o casi nulo en sectores de dichas localidades.

Es importante también resaltar la **invasión de especies exóticas sobre el bosque nativo**, concretamente en "la Picada Varela, puente de Ruta 3 sobre el Río San José en los alrededores de la ciudad, el bosque fluvial está invadido por *ligustro* y frente al puente carretero sobre Ruta 11, al sur de la ciudad, la especie invasora es el *fresno*".⁹ Será importante entonces, encontrar soluciones adecuadas para la recuperación del monte nativo del Río San José.



[Forestación en el área del plan – Gráfico: SIT- MVOTMA]

⁹ "La contaminación del bosque nativo por especies arbóreas y arbustivas exóticas", Ingenieros Agrimensores, J.P. Nebel y J.F. Porcile.

Se observa que la **Forestación** en el área de influencia de San José de Mayo no es de dimensiones significativas. En cambio la *Deforestación*, sobre todo la tala indiscriminada de monte en zonas cercanas al río, está provocando cambios importantes (negativos) claramente identificables por la población.

1.1.6 Contaminación

Es de vital importancia atender la posible contaminación de **suelos** derivada de las actividades agrícolas (agroquímicos), la provocada por algunos basurales y ciertas actividades industriales.

Se deberá tener en cuenta la contaminación de **cursos de agua** por la misma actividad agrícola mencionada anteriormente o por vertidos industriales sin tratamiento adecuado. Cualquier tipo de actividad, ya sea de grandes o pequeños emprendimientos (como pueden ser los talleres mecánicos, lavaderos de autos, estaciones de servicio) deberían hacer un correcto tratamiento de sus efluentes.

Asimismo se percibe la contaminación en los cursos que atraviesan el área urbana, por residuos sólidos domiciliarios, siendo notoria en eventos de precipitaciones la presencia de bolsas y envases plásticos.

Punto relevante, es evitar la contaminación del Acuífero Raigón ya que es una de las reservas de agua más importante del país.

También corresponderá controlar la contaminación del **aire** por la actividad industrial (por ejemplo, molido de granos, silos, etc) así como por el uso de vehículos particulares que congestionan algunas partes de la ciudad. La ausencia de transporte colectivo, confiable y eficiente conspira contra el uso racional de los medios de locomoción.

Es importante la contaminación **acústica** provocada por actividades que generan ruidos molestos a la población, por su incorrecta ubicación en determinadas zonas de la ciudad, como la son las salas bailables entre otras.

El **saneamiento** puede generar formas de contaminación de diversa índole. Este plan tiene la oportunidad de analizar el tema transversalmente con otros factores.

Parece importante, por ejemplo, multiplicar las coordinaciones entre OSE y la Intendencia, a los efectos de detectar casos puntuales complejos y darles solución definitiva.

Por otro lado es relevante manejar la capacidad potencial de recepción de la red de saneamiento y la planta de tratamiento, en función de la capacidad instalada, la cantidad de viviendas conectadas, el caudal actual, y el caudal que generarían las viviendas que están aun sin conectarse. En función de todo lo anterior es importante saber qué población puede sumarse a la red existente, considerando la obligatoriedad de conexión que rige desde 2014 para todas aquellas construcciones que tienen saneamiento público disponible frentista a su predio.

1.1.7 Evacuación de pluviales en los centros urbanos

El sistema de evacuación de pluviales es Separativo, en la mayoría de las ciudades del interior del país, eso quiere decir que las aguas de lluvia se canalizan al cordón de vereda y no se deben conectar directamente al colector público porque no está diseñado para tal fin.

Actualmente, se detecta en predios privados, una creciente conexión irregular de pluviales al colector, lo que provoca un mal funcionamiento del mismo, desbordando el sistema, lo cual se refleja en el movimiento de las tapas en días de lluvia, debido a que no están previstas sus dimensiones para dicha tarea como se dijo en el párrafo anterior.

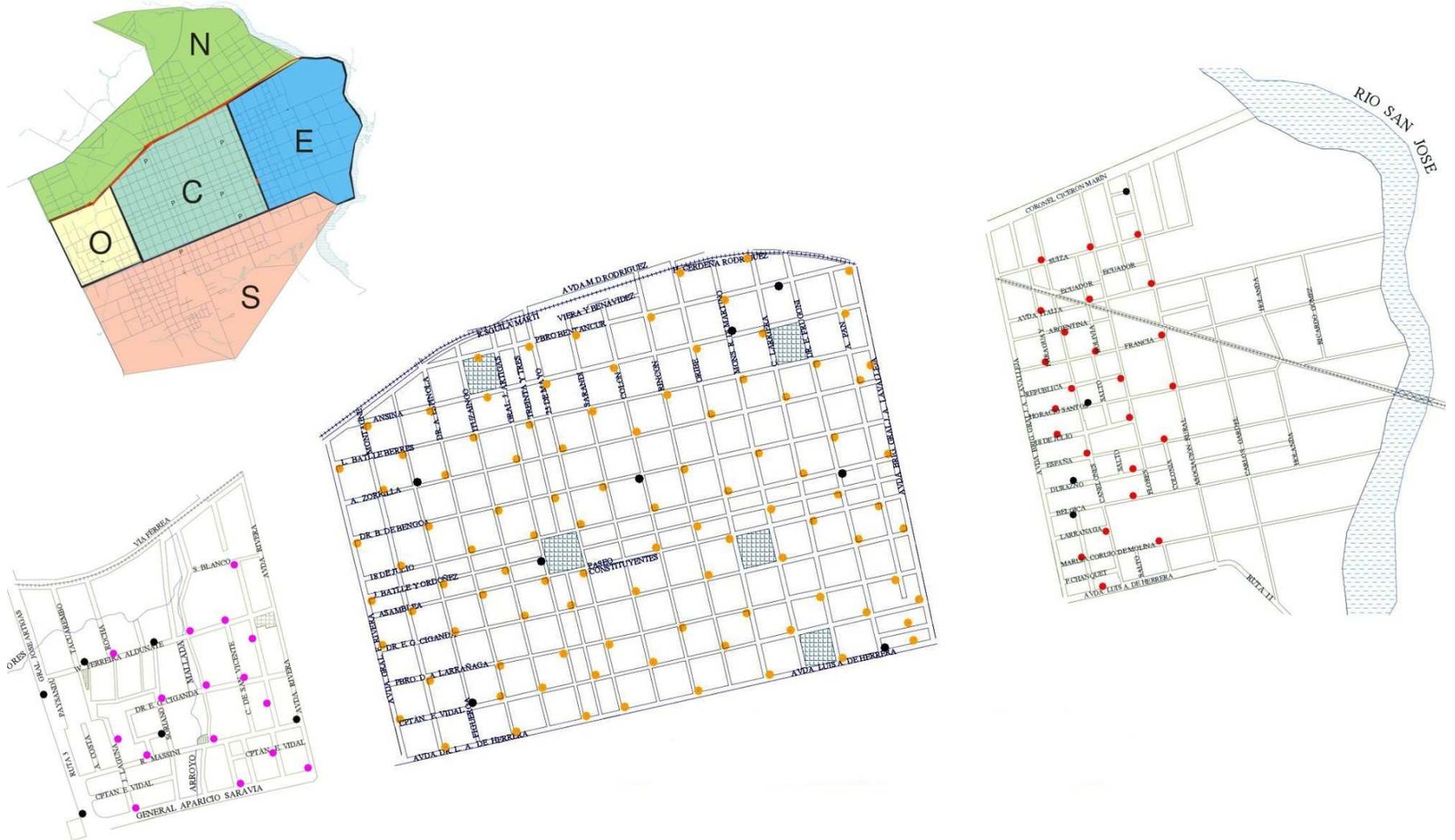
En general funciona con cierta normalidad, pero en los últimos tiempos se visualizan algunos conflictos debido también al mencionado cambio climático que provoca grandes descargas de lluvias en tiempos muy cortos. Al ir todas las aguas circulando hacia las bocas de tormenta por "el cordón de la vereda" (o incluso por las aceras mismas) genera caudales muy importantes de agua que dificultan la circulación vehicular y peatonal.

Por otro lado, las transformaciones en la forma de vida, los malos hábitos entre otros factores, provocan arrastres hacia el río de elementos no deseados como combustibles, basura, etc.

1.1.8 Residuos sólidos

La ciudad de San José y su área de influencia cuenta con un *Centro de Disposición Final de Residuos Sólidos Urbanos* ubicado en Camino a Guaycurú, que cumple con las condiciones adecuadas de funcionamiento.

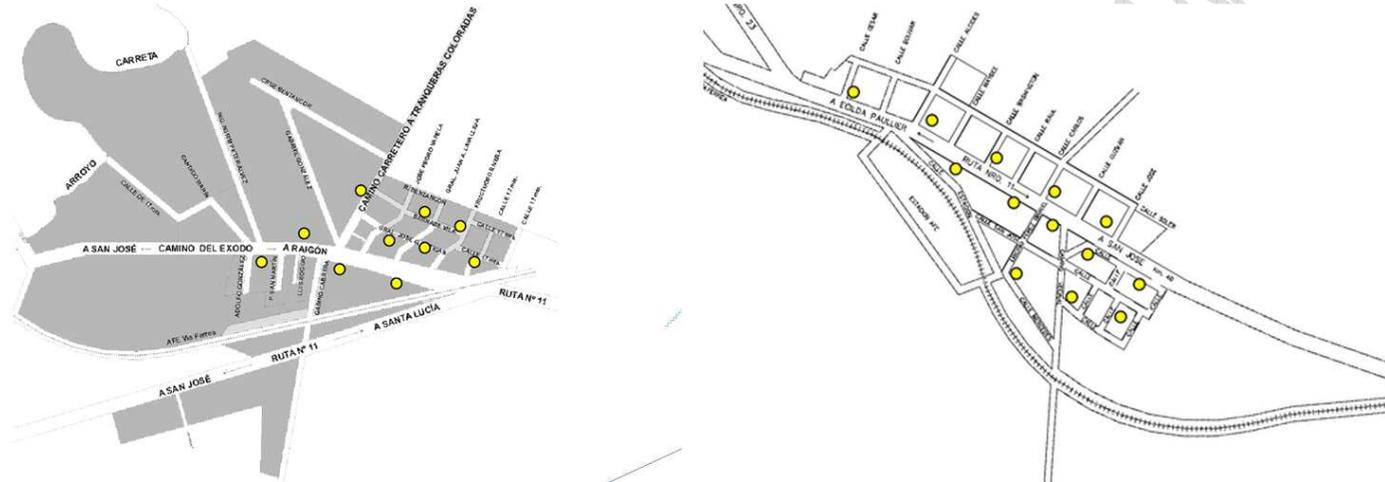
Existe una amplia red de contenedores ubicados en la ciudad de San José de Mayo, a los que se les realiza la recolección diariamente; en Raigón y Juan Soler tres veces por semana, e incluso hay algunos ubicados estratégicamente en zonas rurales.



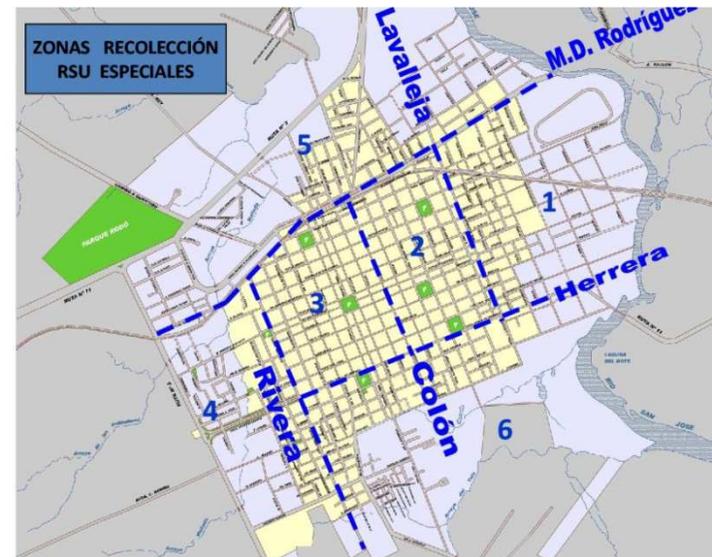
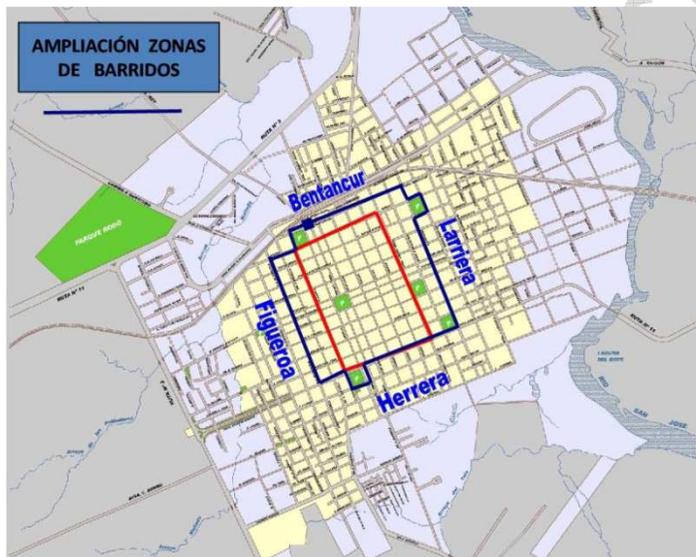
[Esquema de las cinco zonas para la recolección de residuos en la ciudad de San José. En detalle, Zonas Oeste, Centro y Este – Gráfico: Gestión Ambiental, ISJ]



[Recolección de residuos zonas Norte y Sur (los puntos en color negro corresponden a contenedores en complejos habitacionales) – Gráfico: Gestión Ambiental, ISJ]



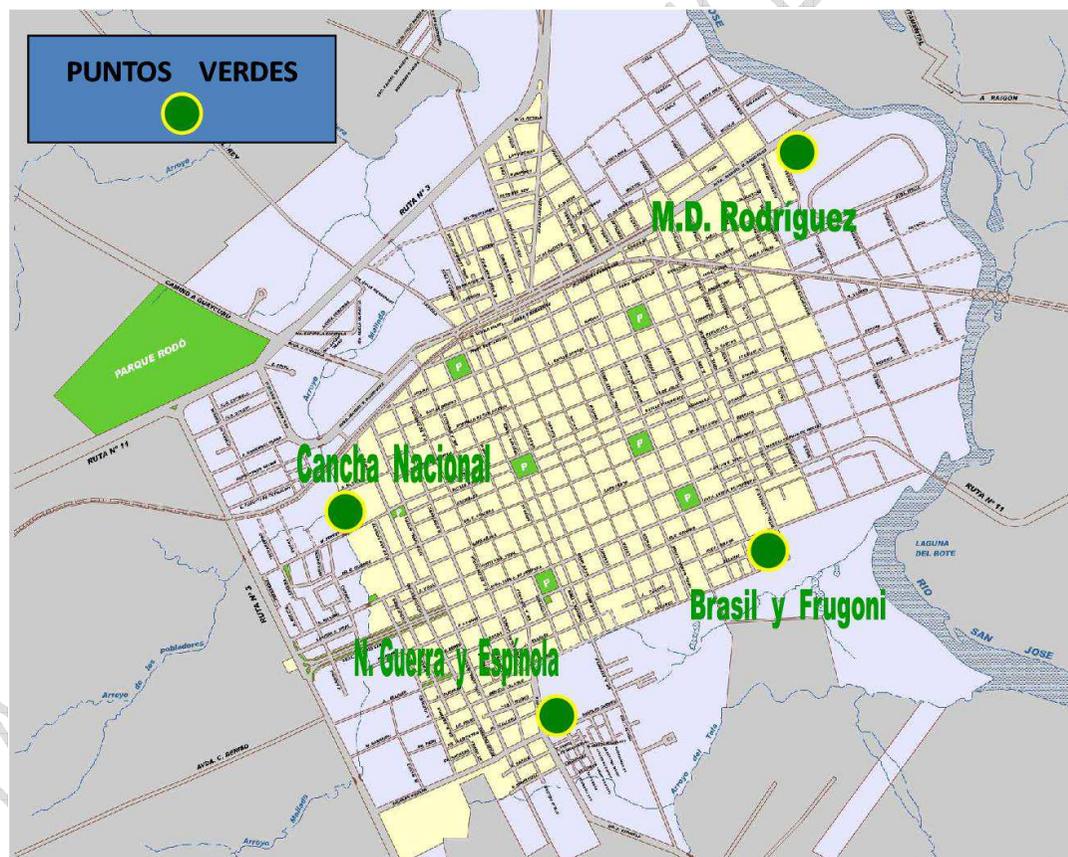
[Ubicación de Contenedores en las Localidades de Raigón y Juan Soler – Gráfico: Gestión Ambiental, ISJ]



[Otros servicios: Barrido de Calles y Recolección Especial de Residuos Sólidos en San José de Mayo – Gráfico: Gestión Ambiental, ISJ]

El sistema de recolección se complementa con otros servicios, como por ejemplo, recoger la *basura en el entorno de los contenedores*, el *barrido de calles* en la red vial con pavimento de hormigón y la "*recolección especial de residuos*" que se hace por sectores cada cierto período de tiempo, según se observa en los gráficos de la página anterior.

Cierran todo el sistema de recolección los llamados "*Puntos Verdes*" estratégicamente distribuidos, más un circuito que recoge los *residuos de los grandes generadores* por toda la ciudad, y un plan piloto en torno a cinco cuadras de la Plaza 33 de recolección de *residuos clasificados en origen*, que se pondrá en marcha próximamente.



[Los cuatro "Puntos Verdes" dispuestos en la ciudad de San José de Mayo – Gráfico: Gestión Ambiental, ISJ]

1.2 DIMENSIÓN HISTÓRICO – CULTURAL

1.2.1 Conformación histórica del territorio

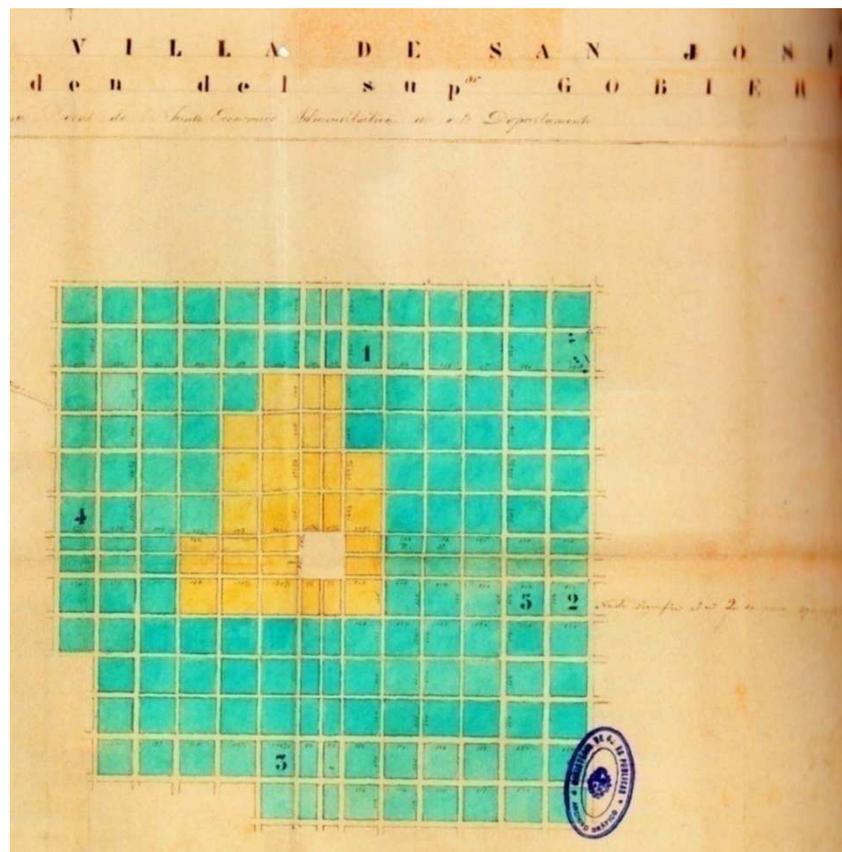
"Como en toda América, las Leyes de Indias pautaron, en principio, la conformación de las ciudades coloniales en nuestra región". San José fue uno de los pocos ejemplos de Uruguay cuya fundación en 1783, no se debió a razones de defensa, sino que se fundó "con el objetivo de procesar la colonización del territorio próximo a Montevideo y el fomento del ramo de la agricultura."¹⁰



[San José como fundación española dentro del límite jurisdiccional de Montevideo – Gráfico: Publicación "La forma de las ciudades uruguayas"]

Se aplican las **Leyes de Indias**, al menos parcialmente, y como consecuencia San José tiene su plaza central ubicada en un lugar alto desde donde parten cuatro calles, una en medio de cada costado, dos calles más por cada esquina y la iglesia vinculada a la plaza. Su forma de "ciudad en damero" permitía el crecimiento continuo, rodeada de tierras fértiles, agua y todo lo necesario para la organización y el control del territorio.

¹⁰ "La forma de las ciudades uruguayas" – J.P. Urruzola, L. Alemán, E. Leicht, M. Leites



[Villa de San José en 1853 – Grafico: Publicación "La forma de la ciudades uruguayas"]

La forma compacta que hoy posee la ciudad de San José de Mayo contenida en la herradura que forman la actual Ruta 3 y el Río San José, tiene ya sus orígenes en 1853 en el "**Plan de Ensanche de la Villa y Distribución de Huertas**" del Agrim. Zoilo Joanicó.

"A partir de las 28 manzanas ocupadas de la época (señaladas en amarillo en el plano) y de un enfoque pragmático desde la agrimensura, el plan delinea y amojona nuevos amanzanados (manzanas azules en el grafico anterior) contiguos a la matriz fundacional.

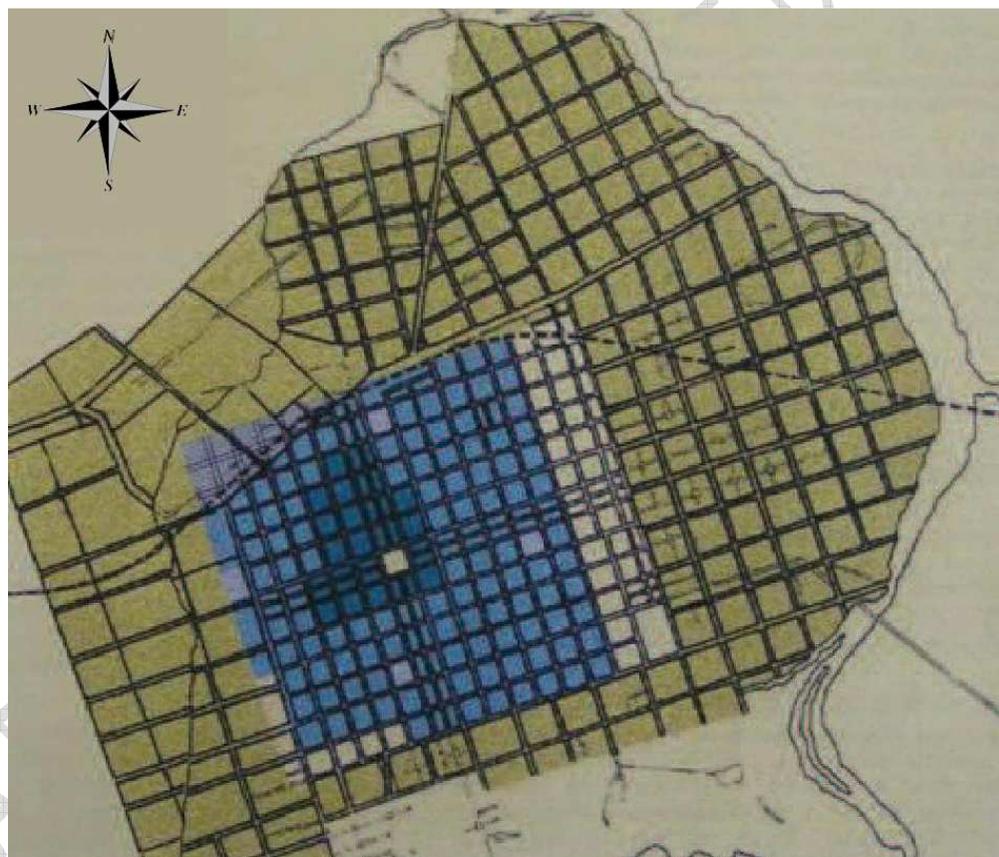
Destina el aprovechamiento de cotas altas del terreno para plazas y edificios públicos y una amplia trama de "cuatrimanzanas" estuvo prevista para la localización de huertas (verde, en el gráfico siguiente).

Al Norte, con eje en el camino a Picada Varela se establecen tramas con distinta orientación a partir de fijar un vértice con avenidas, muy cerca de donde 20 años más tarde, se ubicaría la Estación de Ferrocarril.

Al Oeste, una trama de mayor tamaño para predios de cultivo se sobrepone al Arroyo Mallada, como compensación al suelo inundable.

Al Este, se abarca la amplia ribera del Río San José para usos no urbanos.

Hacia el Sur, este Plan de Ensanche no parece haber previsto una zona de expansión debido a la mensura inconclusa."¹¹



[1853 Plan de Ensanche de la Villa y distribución de Huertas – Gráfico: Instituto de Historia de la Arquitectura / CIU-ITU-FARQ]

¹¹ Actualidad y proceso urbano de la Ciudad de San José. Arq. Edgardo Martínez. Equipo CIU, ITU, Facultad de Arquitectura. Mayo 2006 y Noviembre 2013.

"La ubicación geográfica de la Villa en la vía natural que comunicaba a Montevideo con los pueblos del litoral uruguayo, le otorgó a San José un considerable valor militar y político".¹²

En 1856 la Villa fue elevada a la categoría de Ciudad, pero recién en 1870 comenzó a registrarse un aumento considerable de la población debido fundamentalmente a los inmigrantes españoles e italianos.

En 1876 se inaugura la "línea Higuieritas" del Ferrocarril Central, convirtiendo a San José en terminal de la línea férrea que combina con servicios de diligencia (la primera había aparecido en 1852) a diferentes puntos del país. Según relatos históricos fue "la época de mayor alegría, animación, movimiento y vida en todas las actividades de la industria y el comercio".



[La ciudad de San José: Terminal Ferroviaria – Gráfico: Publicación "Los Departamentos: Nº1 San José"]

"Como consecuencia de ser terminal ferroviaria por más de tres decenios y haberse inaugurado el Puente Carretero sobre el Río San José, la ciudad en 1910, ya abarcaba 212 manzanas, que desbordan el ensanche previsto.

Para entonces, cuenta con obras de acondicionamiento urbano y el dinamismo de centros educativos y financieros. Paralelamente, se intensifican actividades culturales que desembocan en la obra del Teatro Macció en 1912.

¹² Los Departamentos – Nº1 San José – Olazábal, Altieri, García, Costa Fernández, Cencio, Muyala, Ramela, López

En ese contexto, surgen una serie de estudios para ciudades del interior basados en principios urbanísticos, científicos y artísticos, en el cual se desarrolla el "**Plano Regulador de Ensanche y Embellecimiento para la ciudad de San José**" en 1920, por el Arq. Raúl Lerena Acevedo de la Sección de Embellecimiento de Ciudades de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (hoy MTOP).

Con una impronta de Ciudad Jardín, el Plano Regulador de 1920, privilegia tanto la extensión del Parque Rodó, así como la Alameda de Entrada al suroeste bordeada por un barrio jardín, mientras que una Avenida de Circunvalación distante del Arroyo Mallada, destaca el afán de fijar el límite urbano."¹³

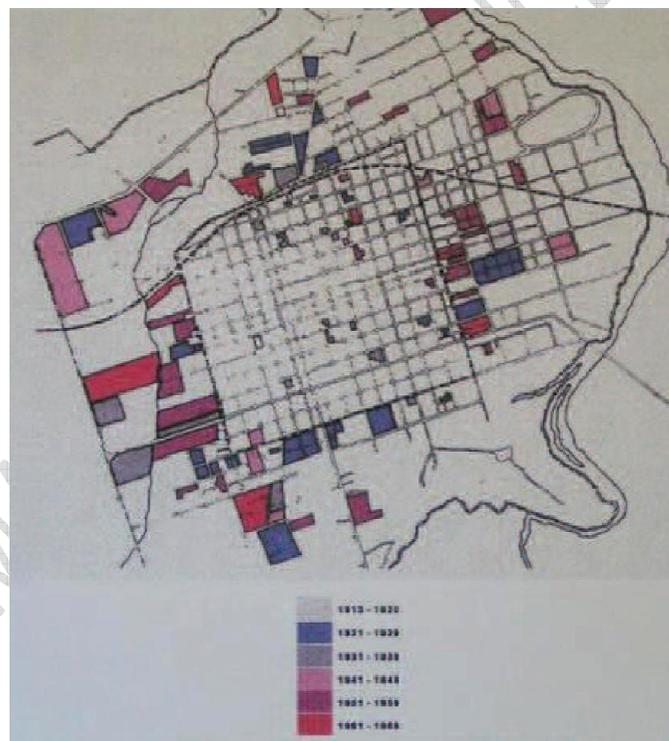


[1920 Plano Regulador del Arq. Lerena Acevedo - Gráfico: Instituto de Historia de la Arquitectura / CIU-ITU-FARQ]

¹³ Actualidad y proceso urbano de la Ciudad de San José. Arq. Edgardo Martínez. Equipo CIU, ITU, Facultad de Arquitectura. Mayo 2006 y Noviembre 2013.

"La inauguración en 1925 del gran puente de la Barra de Santa Lucía y la posterior construcción de la carretera Montevideo - Colonia (Ruta 1) desplaza paulatinamente el eje dinámico" ¹⁴ del departamento y comienza a generar para la ciudad de San José un vínculo con la capital del país a través de la Ruta Nacional Nº 3, que con el tiempo ira adquiriendo mas y mas relevancia.

Por otro lado dentro de la propia ciudad, "el desarrollo urbano más tardío involucra un intenso fraccionamiento del suelo en periferias, particularmente brioso a partir de los años 40. A pesar del marco regulador instaurado en **1948** sobre **Centros Poblados** la virulencia de fraccionamientos de suelo rural fue pautando un proceso de aprobación de la oferta de suelo a urbanizar".¹⁵



[Evolución de los fraccionamientos en el S XX - Gráfico: Instituto de Historia de la Arquitectura / CIU-ITU-FARQ]

¹⁴ Los Departamentos – Nº1 San José – Olazábal, Altieri, García, Costa Fernández, Cencio, Muyala, Ramela, López

¹⁵ Actualidad y proceso urbano de la Ciudad de San José. Arq. Edgardo Martínez. Equipo CIU, ITU, Facultad de Arquitectura. Mayo 2006 y Noviembre 2013

"A partir de los Dos Ejes Fundacionales de San José con sus respectivos cuadrantes, los loteos privados, los conjuntos habitacionales y los establecimientos productivos y de servicios, se conforma el espacio actual con persistencia de poblamiento desde los 50, agudizada en la década del 70. Para comienzos de los 80 se registran además, desplazamientos intraurbanos que terminan por imponer la configuración urbana actual con entornos de borde bien diferenciados y en distintas etapas de desarrollo y consolidación."¹⁶

A finales de los años 90 en la ciudad de San José existen predios con cultivos que conviven con lo urbano, además declina el transporte ferroviario, hay un incremento en el transporte carretero y se realiza la Terminal de Ómnibus. También se traza un incipiente By Pass para tránsito pesado al este de la ciudad entre las rutas 11 y 3.

En este mismo tiempo aparecen algunos intentos de planificación de la ciudad. En el *Proyecto del Área Suroeste* llevado adelante a nivel nacional se incluye un Plan para la ciudad de San José y también surge la *Propuesta de Ordenamiento Urbano* de los años 2000 elaborada a nivel departamental. Ambos planes no llegan a aprobarse y son analizados en este mismo documento en el punto 1.3.3.

En este nuevo siglo XXI, la ciudad ha seguido "avanzando" hacia el río, hacia las áreas inundables y ha tenido en general un moderado desarrollo comercial, industrial y logístico. También se observa un crecimiento desordenado de la ciudad principalmente hacia el sur y un incremento en el tránsito de las rutas nacionales que la atraviesan de sur a norte y de este a oeste. Todo esto genera una "imagen" poco clara de la ciudad y de su desarrollo futuro.

1.2.2 Recursos culturales y patrimonio

Es fundamental en este tema el trabajo que viene desarrollando desde el año 2003 la Comisión de Patrimonio Cultural del Departamento.

Se toma como base para este Plan San José de Mayo lo ya relevado hace algunos años, en cuanto a obras y espacios de protección, para el mencionado Proyecto del Área Suroeste. Eso llevó luego a la Promulgación del Decreto 2973 donde se declara de Interés Patrimonial e Histórico la **Zona de la Terminal de Ferrocarriles y el Centro Histórico Cultural y Administrativo**, que se muestran en el gráfico siguiente.

Es importante destacar que la ciudad cuenta con algunas obras declaradas ya como **Monumentos Históricos Nacionales**. Ellos son: 1. Basílica Catedral de San José de Mayo / 2. Teatro Bartolomé Macció / 17. Capilla Nuestra Señora del Huerto y Casa Parroquial / 25. Museo de San José / 51. Quinta del Horno / La Pirámide a la Paz de Abril ubicada en la Plaza a los "33" y la Escultura de José Artigas en Plaza Independencia.

¹⁶ Actualidad y proceso urbano de la Ciudad de San José. Arq. Edgardo Martínez. Equipo CIU, ITU, Facultad de Arquitectura. Mayo 2006 y Noviembre 2013



[Áreas y puntos de interés Patrimonial e Histórico – Gráfico: Comisión de Patrimonio de San José]

Posiblemente en el proceso de elaboración de este Plan surjan mas aportes al Inventario Primario de Bienes Patrimoniales (de más de cincuenta obras) sobre todo en lo referido a espacios públicos o zonas caracterizadas.

También construcciones de ingeniería como los Puentes Ferroviarios o los puentes sobre Rutas Nacionales (Carretero y Picada de Varela), entre otras obras.

Es importante además tener en cuenta el **Patrimonio Inmaterial**, en cuanto a la demanda de espacios de gran porte y servicios que requieren ciertas actividades que se desarrollan en el área que abarca este plan.

Particularmente acontecimientos anuales como la "Fiesta del Mate", la "Feria del Libro", algunos eventos deportivos y musicales, así como también circuitos turísticos ya establecidos o a generar.

1.3 DIMENSIÓN NORMATIVA

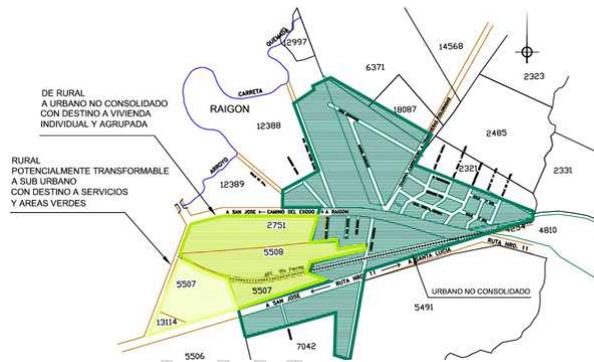
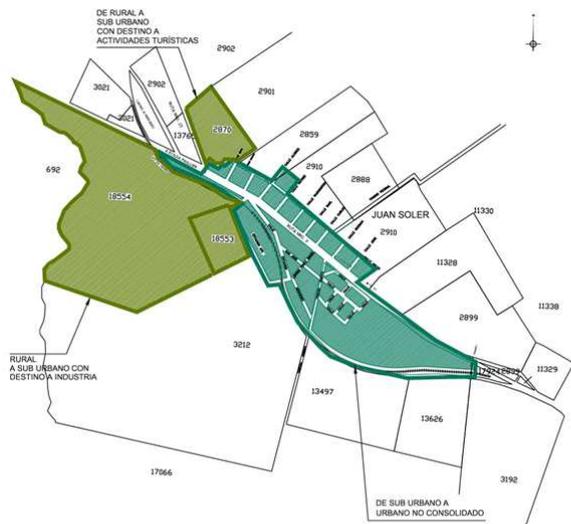
1.3.1 Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial de San José

Son el marco departamental y una base fundamental para los planes locales de ordenamiento que viene desarrollando el Gobierno Departamental de San José.

Particularmente se resaltan las seis Directrices, las cuales el propio Plan de San José de Mayo reafirmará para toda su área de estudio:

- I. **Desarrollo Rural Sustentable:** evitar la pérdida de suelo rural productivo y fomentar la actividad agropecuaria, para impulsar el desarrollo económico y la generación de empleo en el medio rural, de manera ambientalmente sostenible, y promover el afincamiento de la población en el medio rural, para aprovechar el capital cultural y social existente.
- II. **Localización Industrial:** fomentar la ubicación controlada y ordenada de industrias, para impulsar el desarrollo económico y la generación de empleo calificado, sin afectar negativamente la ocupación de suelo rural y las áreas residenciales, controlando sus emisiones al ambiente.
- III. **Protección de Áreas Naturales:** promover su cuidado para lograr su preservación, evitando la instalación de actividades incompatibles con las mismas.
- IV. **Protección de los Recursos Hídricos:** racionalización de su uso, el control de la extracción indiscriminada de agua, el vertido de residuos y efluentes industriales, agro químicos, aguas de lavados de tambo y de áreas residenciales.
- V. **Protección y puesta en Valor de los recursos Patrimoniales:** como elementos de desarrollo para una política de turismo cultural y de fortalecimiento de las identidades locales a los bienes considerados de valor patrimonial, tanto los tangibles (natural y artificial) como los intangibles (manifestaciones y costumbres tradicionales, vinculadas al quehacer y al medio).
- VI. **Desarrollo Urbano:** controlar la expansión indiscriminada de los centros poblados a expensas de las áreas rurales, así como ordenar el crecimiento interno de las ciudades y centros poblados para aprovechar la infraestructura de servicios, evitar la incompatibilidad de actividades residenciales, industriales y logísticas.

Las Directrices Departamentales, que fueron aprobadas por la Junta Departamental en enero de **2013**, promulgándose el **Decreto N° 3091**, incluyen también la **Categorización Primaria de Suelos**.



[Categorización de Suelos, Localidades de Juan Soler, Raigón y Zona de San José de Mayo – Gráfico: Oficina Ordenamiento Territorial, ISJ]

A los efectos de este Plan Local de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de San José de Mayo y su área de influencia, interesa particularmente la Categorización de las Localidades de Raigón, Juan Soler y la zona de San José de Mayo.

Obviamente, será adecuado realizar la revisión de esta categorización primaria para incluir nuevos datos o modificar otros, según la evolución que se haya producido. Además de definir claramente a la luz de nuevos elementos, los límites entre los suelos urbanos consolidados y no consolidados, sobre todo en la ciudad de San José, ya que en las Directrices se apostó a la realización de este Plan para su estudio detallado dado su grado de complejidad.

Esto es muy importante ya que "todo Suelo Urbano No Consolidado es un ámbito transformable que supone una voluntad de incidir para lograr su renovación, densificación, prioritariamente completando la infraestructura urbana"¹⁷, por esto es relevante su clara definición.

Por cierto, que esa revisión de categorización también supondrá en el área del plan un estudio particularizado de los predios o zonas definidas como Potencialmente Transformables en la Directrices Departamentales.

1.3.2 Estrategias Regionales Metropolitanas

Un poco antes de decretarse las Directrices Departamentales, fueron aprobadas las Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible Metropolitanas, en el **Decreto Nº 3065 de 2011**.

Los objetivos de mediano y largo plazo establecidos entonces para el Área Metropolitana (Montevideo, Canelones y San José) fueron los siguientes:

- I. **Posicionar el Área Metropolitana en el sistema de ciudades del Cono Sur**, a partir del reconocimiento de su papel destacado en la Región Litoral Sur del territorio nacional y sus relaciones con los otros centros urbanos componentes del sistema de ciudades del país.
- II. **Promover la localización ordenada de actividades productivas** (agropecuarias, industriales, logísticas y turísticas), en condiciones de compatibilidad con los otros usos del territorio, potenciando las infraestructuras y equipamientos instalados y asegurando la sustentabilidad ambiental.
- III. **Propender a la integración social y al fortalecimiento de las centralidades** metropolitanas locales. Dotar las centralidades de equipamientos de uso colectivo. Planificar la realización de nuevos espacios públicos, mejorar la calidad de los existentes y la accesibilidad a ellos.

¹⁷ Incidencia de las Ciudades Intermedias. Arq. Edgardo Martínez. ITU, Facultad de Arquitectura, 2013.

- IV. **Adoptar medidas tendientes a consolidar, completar y densificar las áreas urbanizadas.** Establecer límites a su expansión insostenible. Fomentar el mejor aprovechamiento de las capacidades e infraestructuras instaladas.
- V. **Promover la construcción de una identidad metropolitana** y el reconocimiento de las diversidades y singularidades en la conformación urbano-territorial.
- VI. **Fortalecer la puesta en valor de los paisajes naturales y culturales relevantes.**

San José de Mayo, como parte del área metropolitana, apuesta a esos objetivos aun plenamente vigentes, transformándose en un insumo fundamental a la hora de definir las propuestas.

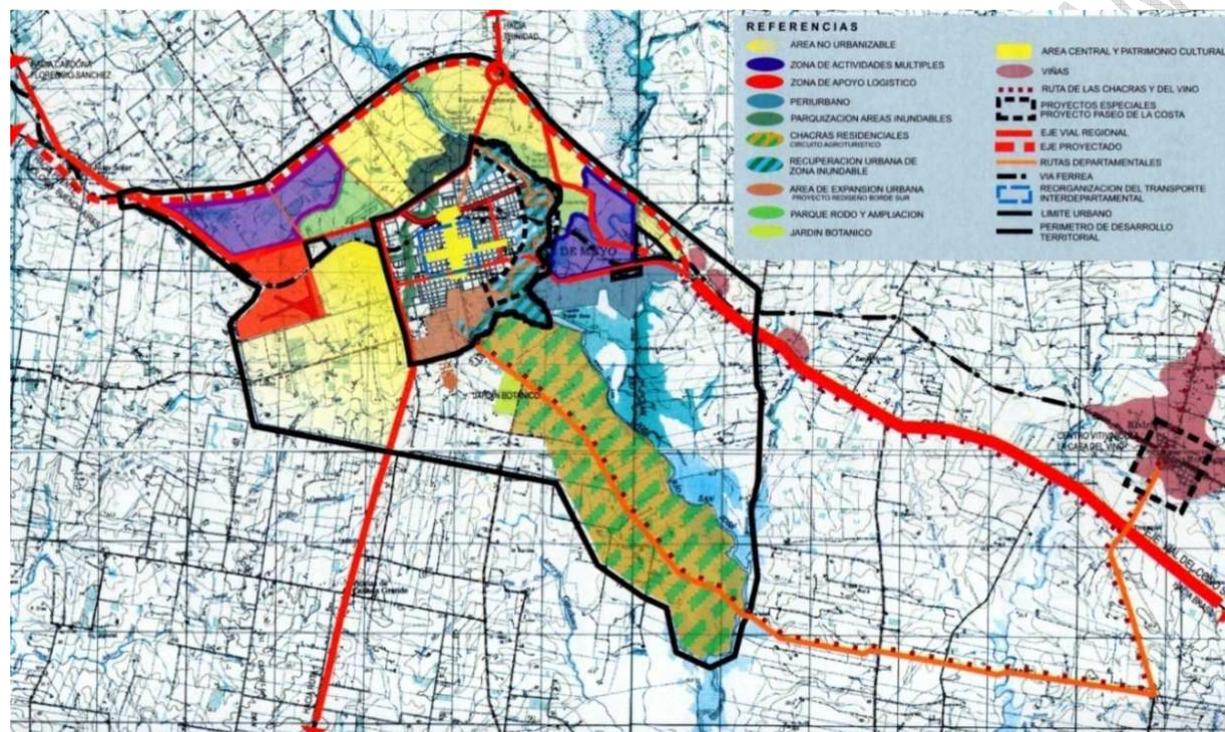
1.3.3 Planes de ordenamiento territorial no aprobados

Plan Marco para la microrregión de San José de Mayo.

En otro escenario, de finales de los años 90, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente junto con las Intendencias de Colonia, San José y Soriano, crea el *Proyecto del Área Suroeste* (ASO) del país, que incluye Directrices Regionales y planes marco entre los que se encuentra el de San José de Mayo.

Algunos de los objetivos planteados en aquel entonces para la ciudad fueron:

- Definir un perímetro de Desarrollo Territorial que incluya la zona de chacras, área de expansión urbana, áreas de especialización empresarial, zona logística, periurbano y áreas de protección natural y el pueblo Raigón.
- Reestructura de las infraestructuras de transporte Nacional e Internacional, del sistema de mercaderías, de autobuses y tren, en su pasaje por el perímetro de desarrollo territorial.
- Sistema de Espacios verdes
- Proyectos de recuperación urbana
- Planes de sectores de expansión urbana
- Potenciar las actividades de servicios a la producción y a la logística regional
- Programa de puesta en valor de las chacras sobre el Camino de la Costa
- Inventario patrimonial
- Programa de circuitos turísticos



[Plan Marco Microrregión San José de Mayo - Gráfico: MVOTMA]

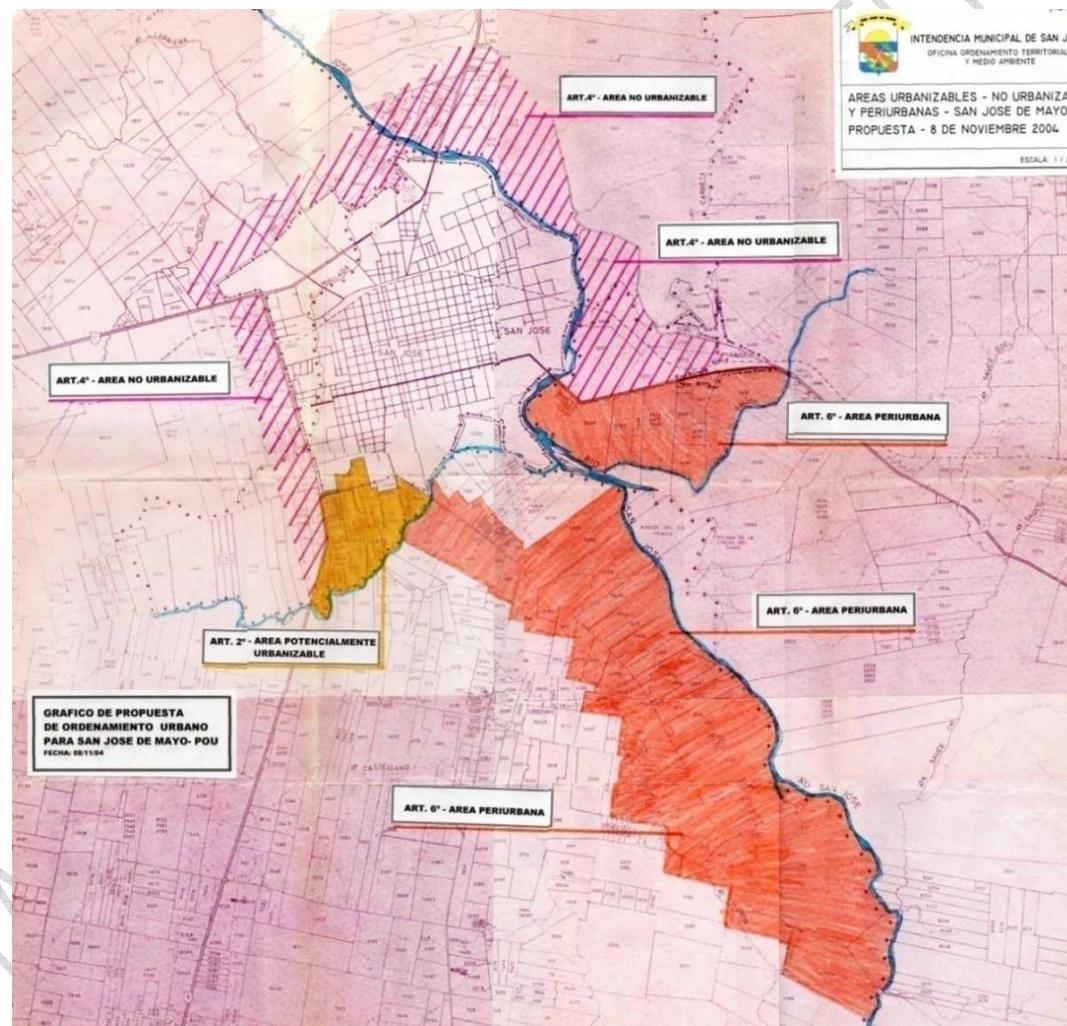
Propuesta de Ordenamiento Urbano para San José de Mayo

A principios de la década del 2000 se comienza a elaborar un Proyecto de Ordenamiento Urbano para la ciudad de San José (POU), por parte de la propia Intendencia, a través de la Oficina de Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, a cargo del Arq. Fernando Magnou.

Definiéndose:

- *Área potencialmente urbanizable* o área de expansión urbana a la zona rural en la que serán autorizados fraccionamientos destinados a constituirse en zonas urbanas o suburbanas de la capital departamental.
- *Área no urbanizable*, la que será mantenida como zona rural, no incorporándose nuevas zonas urbanas o suburbanas. Los padrones que se encuentren dentro de esta área y tienen carácter de urbanos o suburbanos se mantendrán como tal.

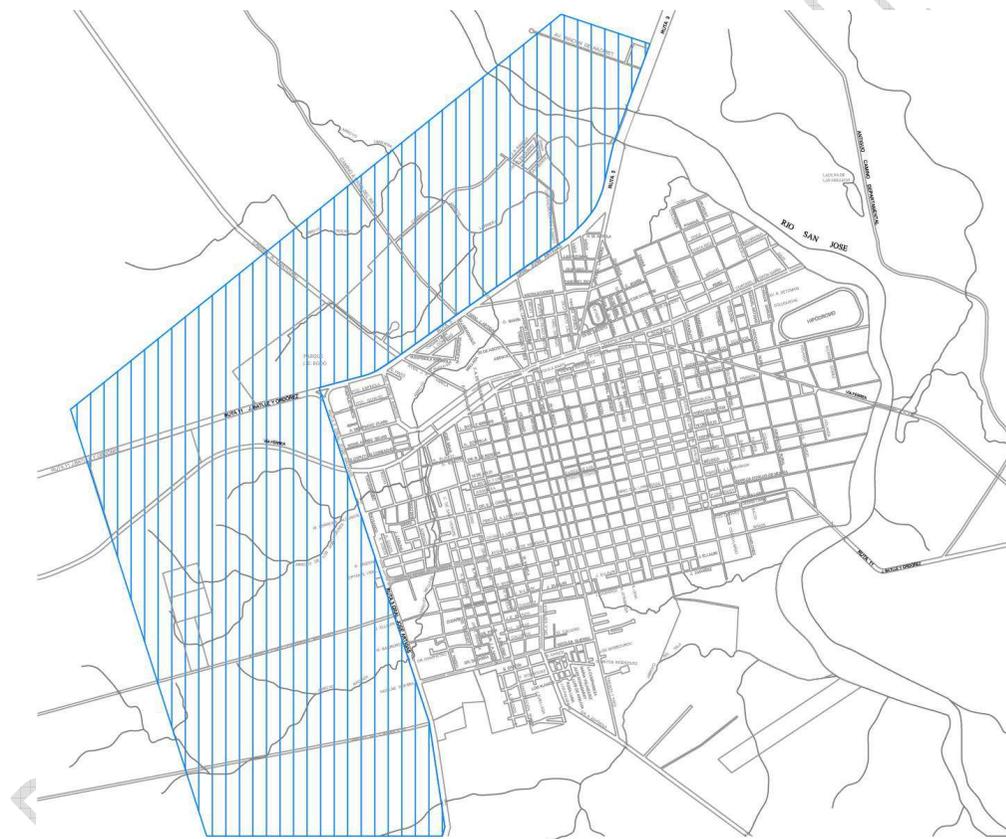
- *Área periurbana*, la apta y posible de autorización para la creación de zonas residenciales con predios cuya superficie mínima sea de 2 hectáreas. En la misma, los predios actuales y futuros mantendrán su condición de rurales.



[Propuesta de Ordenamiento Urbano, San José de Mayo - Gráfico: Oficina Ordenamiento Territorial, ISJ]

1.3.4 Ordenanzas y normativas vigentes

Medida Cautelar sobre padrones al noroeste, oeste y suroeste de Ruta 3



[Área de aplicación medida cautelar sobre padrones en Ruta 3 – Gráfico: Estudios y Proyectos, ISJ]

La Resolución Nº 315/2010, dice textualmente: "se prohíbe en forma cautelar, la autorización de nuevos fraccionamientos, las modificaciones de los existentes, así como la no incorporación a propiedad horizontal, autorizándose solamente la construcción de una única vivienda con destino residencial en los padrones existentes o las construcciones de obras con otros destinos previo estudio de viabilidad realizado por las oficinas

competentes, dentro de las zonas y padrones urbanos, suburbanos y rurales ubicados al noroeste, oeste y suroeste de la Ruta Nacional Nº 3 Gral. José Artigas".

Esta prohibición se mantiene hasta la aplicación de este Plan San José de Mayo donde se estudiarán y determinarán las aplicaciones que correspondan al nuevo contexto urbano-territorial.

Decreto tendiente a evitar la urbanización en padrones contiguos a zona industrial



[Perímetro de 500 metros en torno a la zona industrial – Gráfico: Estudios y Proyectos, ISJ]

El Decreto N° 3037 del año 2008 aprobado por la Junta Departamental expresa en sus artículos 1 y 2 que "no se autorizará la subdivisión predial con destino a la generación de áreas urbanizadas, en el perímetro de 500 metros en torno de los inmuebles empadronados en la 1ª Sección Catastral con los N° 3365, 18590, 5891 y 18130" y que "no se autorizarán nuevos fraccionamientos sobre el padrón N° 9319 y mantendrán su condición de rurales los demás predios incluidos en el área delimitada."

Delimitación de la única zona lupanar habilitada en San José de Mayo



[Zona lupanar de San José de Mayo – Gráfico: Oficina de Ordenamiento Territorial, ISJ]

Uno de los objetivos específicos del plan es rever esta Resolución (N° 3748 de 1979) con la finalidad de mantener o desafectar esta zona (ya casi en desuso). Definir en la ciudad o en su entorno lugares nuevos para dicha actividad, o con una normativa más actual, proponer ciertas zonas de exclusión. Este es un tema que se viene trabajando desde hace tiempo en distintos ámbitos y enfoques, siendo este plan una buena oportunidad para resolver la localización.

Radicación de salas bailables y espectáculos públicos



[Área de Radicación promovida para Salas Bailables – Gráfico: Ordenamiento Territorial, ISJ]

El Decreto Nº 3016 del año 2007, establece reglamentaciones para este tipo de actividades, desde los aspectos constructivos, pasando por las condiciones, hasta la localización en la ciudad. Es en este último punto, donde este plan realizará una particular revisión del tema.

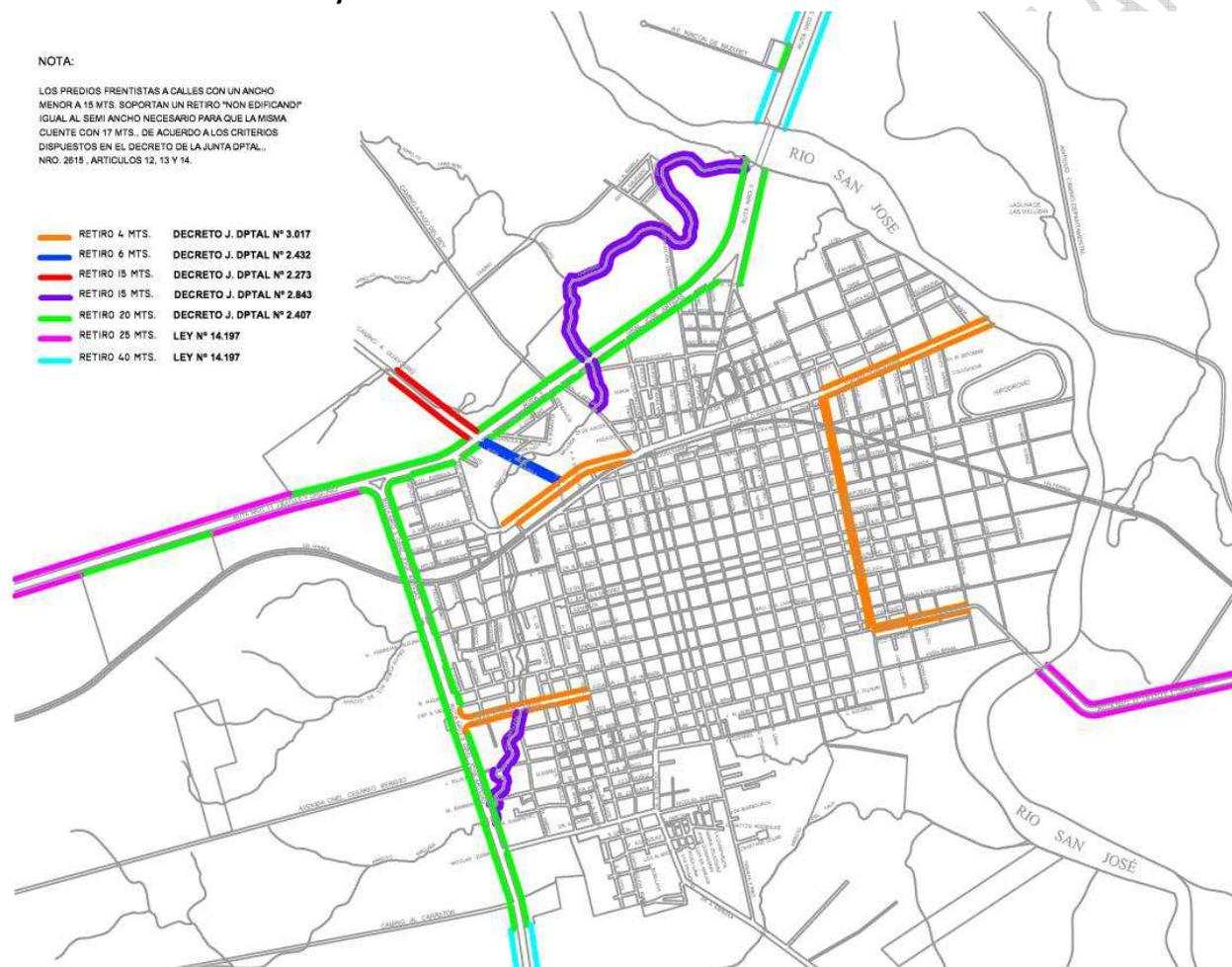
La localización en la ciudad de las "Salas Bailables" (en ese término se incluye también Pubs, Salones de Fiesta, Boliches, Discotecas, etc.) necesita una puesta a punto a la luz de los años que han transcurrido desde la aprobación del decreto. Se constatan además algunas falencias importantes que se han hecho evidentes en este tiempo de puesta en marcha de dicha legislación, por lo que seguramente implicará redefinir la zona de radicación promovida.

Retiros vigentes en la Ciudad de San José de Mayo

NOTA:

LOS PREDIOS FRONTISTAS A CALLES CON UN ANCHO MENOR A 15 MTS. SOPORTAN UN RETIRO "NON EDIFICANDI" IGUAL AL SEMI ANCHO NECESARIO PARA QUE LA MISMA CUENTE CON 17 MTS., DE ACUERDO A LOS CRITERIOS DISPUESTOS EN EL DECRETO DE LA JUNTA DPTAL., NRO. 2615, ARTICULOS 12, 13 Y 14.

— RETIRO 4 MTS.	DECRETO J. DPTAL Nº 3.017
— RETIRO 6 MTS.	DECRETO J. DPTAL Nº 2.432
— RETIRO 15 MTS.	DECRETO J. DPTAL Nº 2.273
— RETIRO 15 MTS.	DECRETO J. DPTAL Nº 2.843
— RETIRO 20 MTS.	DECRETO J. DPTAL Nº 2.407
— RETIRO 25 MTS.	LEY Nº 14.197
— RETIRO 40 MTS.	LEY Nº 14.197



[Retiros vigentes a 2014 en San José de Mayo – Gráfico: Estudios y Proyectos, ISJ]

Este Plan Local de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de San José de Mayo y su área de influencia, hará una revisión exhaustiva de los retiros y alturas, adecuándolos a los nuevos requerimientos urbano-territoriales y a la "idea de ciudad" a la que se aspira en este instrumento de ordenamiento.

Otras ordenanzas que regulan aspectos relacionados con el Ordenamiento territorial

1. Reglamento Municipal de **Construcción**. Agosto de 1940.
2. Ordenanza **Viviendas de Interés Social**. Junio de 1979. (Ver art 22)
3. Decreto Ordenanza sobre **Pasivas y Alturas** 2344 julio 1979. Reglamentación de abril de 1982 y modificativa 4294/95.
4. Decreto **Regulación de alturas y retiros San José y Centros Poblados**, Dic. 1981 (Dec 2409/81)
5. Ordenanza **retiro "non edificandi" predios frentistas a M. D Rodríguez, Lavalleja y Herrera**. Julio 1979 (Dec 2343/79). Modificación dic. 2007 (Dec 3017)
6. Dec 2401, **retiro frontal "non edificandi" predios frentistas Av. J.P.Varela y Bv Manuel D Rodríguez entre J.P.Varela y M. D Rodríguez**. Junio 1981.
7. Dec 2432 **Retiros Av. J.P. Varela**. Enero de 1984.
8. Dec 2274 julio 1987. Determinación de **zonas urbanas y suburbanas de Ciudad de San José**. Resolución 01217 y su ampliación.
9. Resolución 01426 setiembre 1977, **Retiros sobre Rutas Nacionales áreas urbanas y suburbanas**.
10. Dec 2615, Julio de 1991. **Ordenanza Municipal de Fraccionamiento**.
11. Dec 2462 enero de 1985. Normas sobre **fraccionamiento de predios frentistas a Rutas Nacionales y Caminos para instalación de servicios de interés público**.
12. Dec 2360, Octubre 1979. Ordenanza sobre **Localización Establecimientos industriales y comerciales** en el Departamento.
13. Resolución 0926/91 Normas sobre **Ensanches y Servidumbres non edificandi**.
14. Ordenanza sobre **Cordones de vereda, Ochavamientos de fincas que formen esquina y construcción de veredas**. 1949.
15. Decreto Relativo a la **Habilitación y Funcionamiento de Carnicerías**. Junio 1988.
16. Dec 2391, diciembre de 1980, Reglamentación Funcionamiento **Locales que posean Maquinas o Juegos Electrónicos**.
17. Dec 2373, marzo de 1980. **Control de depósitos de Garrafas y Microgarrafas**.
18. Dec 2816 Junta Dptal, Noviembre 1998. **Contaminación acústica**.
19. Dec 2843 Junta Dptal, Julio de 1999. Reglamentación de **Fraccionamientos y Construcciones del área frentista al Arroyo Mallada**.
20. Dec 2955 Junta Dptal, octubre 2003. Creación **Comisión Patrimonio Histórico y Cultural y Declaraciones de Interés**.
21. Dec 2973 Junta Dptal, octubre de 2004. **Protección de áreas de valor patrimonial**. (visto en uno de los ítems anteriores)
22. Dec 2569 Junta Dptal, agosto de 1989. **Construcción, reconstrucción y conservación de veredas** del Dpto.
23. Dec 3016 Junta Dptal, diciembre de 2007. **Zonas de radicación de salas bailables y espectáculos públicos de San José**.(visto en uno de los ítems anteriores)
24. Ley 17.188, **establecimientos comerciales de grandes superficies**.
25. Ordenanza IMM, Mayo 1994. **Acondicionamiento Urbano para personas Discapacitadas**.
26. Dec 3002, octubre 2006. **Salientes desmontables y otros**.
27. Dec 3008, mayo 2007, **Salientes desmontables y otros, modificación artículos 7 y 10**.
28. Dec 3032, setiembre 2008, Ordenanza **Estructuras Soportes y antenas**.

1.4 DIMENSIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA

1.4.1 Características demográficas y sociales

San José de Mayo, siendo la ciudad capital del departamento es quien ostenta la mayor cantidad de población. Según datos del INE¹⁸ del último censo del año 2011, el Departamento en su totalidad tiene 108.309 hab y la Ciudad de San José 36.747 habitantes.

Con la idea de tener un material de interpretación a nivel territorial de los últimos datos censales para la elaboración de este plan, se realizó un convenio entre la Intendencia de San José y la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República.

En diciembre de 2013 el Equipo de Ciudades Intermedias del Uruguay, perteneciente al Instituto de Teoría y Urbanismo de la Facultad, hizo entrega de la actualización del Expediente Urbano-Territorial de San José de Mayo, Raigón y Juan Soler (1985-2004-2011).

De ahí se extraen una serie de elementos de consideración a tener en cuenta:

Población y Hogares

En primer lugar se observa en dicho análisis que no ha habido un aumento significativo de población, pero sí de los hogares.

Entre los años 1985 y 2011 la ciudad de San José de Mayo ha tenido un aumento de Población de un 17 %, en cambio el aumento de Hogares ha sido de un 44 %.

Esto es muy importante ya que "caracterizar el perfil demográfico de nuevos hogares permite precisar la demanda emergente de viviendas y prever gestión de suelo con opciones programáticas coherentes" según reza el mencionado informe.

Puntualmente resalta que el crecimiento poblacional de Raigón y Juan Soler es bajo y está directamente vinculado a los conjuntos de vivienda de MEVIR.

Y por otro lado que San José como departamento registra nuevamente en 2011 la mayor proporción de población rural respecto al resto del país, con un 15,2% departamental, cuando la media nacional es de 5,3%.

¹⁸ Datos públicos de la página del Instituto Nacional de Estadísticas: www.ine.gub.uy



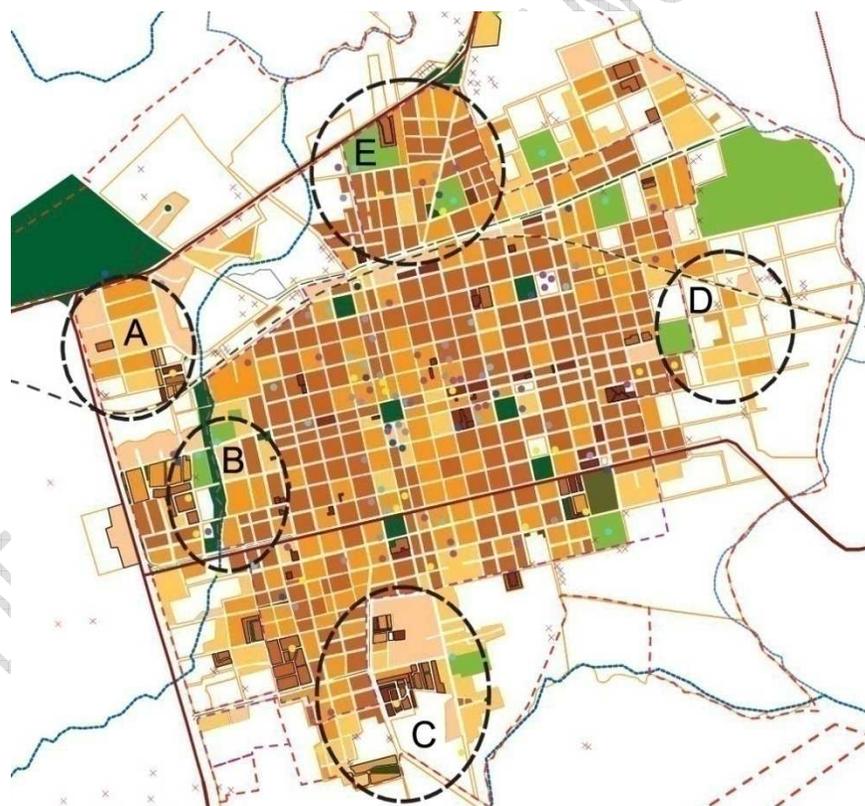
[Variación de Densidad de Población 2011 - 2004, Juan Soler, Raigón y San José de Mayo – Gráfico: CIU-ITU-FARQ]

Vaciamiento zona central

También se constata un "vaciamiento" de población residente de las zonas centrales de la ciudad, que es por cierto la que dispone de mejores servicios. Paralelamente se extiende la ciudad generando demandas de equipamiento e infraestructuras de alto costo público.

Este tema es uno de los pilares fundamentales del plan y requerirá de propuestas inteligentes y sensibles de tal manera que se pueda generar el retorno de la población hacia las zonas centrales y paralelamente ofrecer áreas dignas de crecimiento en suelos de menor costo, pero con los servicios básicos resueltos.

Sitios de atención para la Consolidación Urbana



[Sitios de atención en la tarea de consolidación urbana – Gráfico: CIU-ITU-FARQ]

Estos son los cinco entornos urbanos destacados, según el estudio del equipo de Ciudades Intermedias del Uruguay:

A) Al Noroeste con frente a establecimiento logísticos

- Chacras que subsistieron mas allá de los 80, gradualmente fueron convertidas en suelo urbano con usos mixtos
- Importante densificación urbano-habitacional sobre vías transversales a Ruta 3
- La vía secundaria nunca estuvo prevista en la reiterada salida directa de viviendas a la ruta

B) Frentista al Parque Mallada

- Persistente proceso de urbanización aledaño al parque del Arroyo Mallada
- Revierte la tendencia de afincamiento sobre ruta 3
- La significativa inversión pública da asiento a inversiones inmobiliarias privadas de muy buena calidad

C) Hacia el sur

- Gestada a lo largo de las dos salidas hacia el Camino de la Costa
- Se localizan establecimientos productivos junto a trama transversal con loteos y numerosos conjuntos habitacionales
- Configura un entorno de creciente densificación y usos mixtos (que tiende a convertirse en una centralidad)

D) Al Este por debajo de Avenida Italia

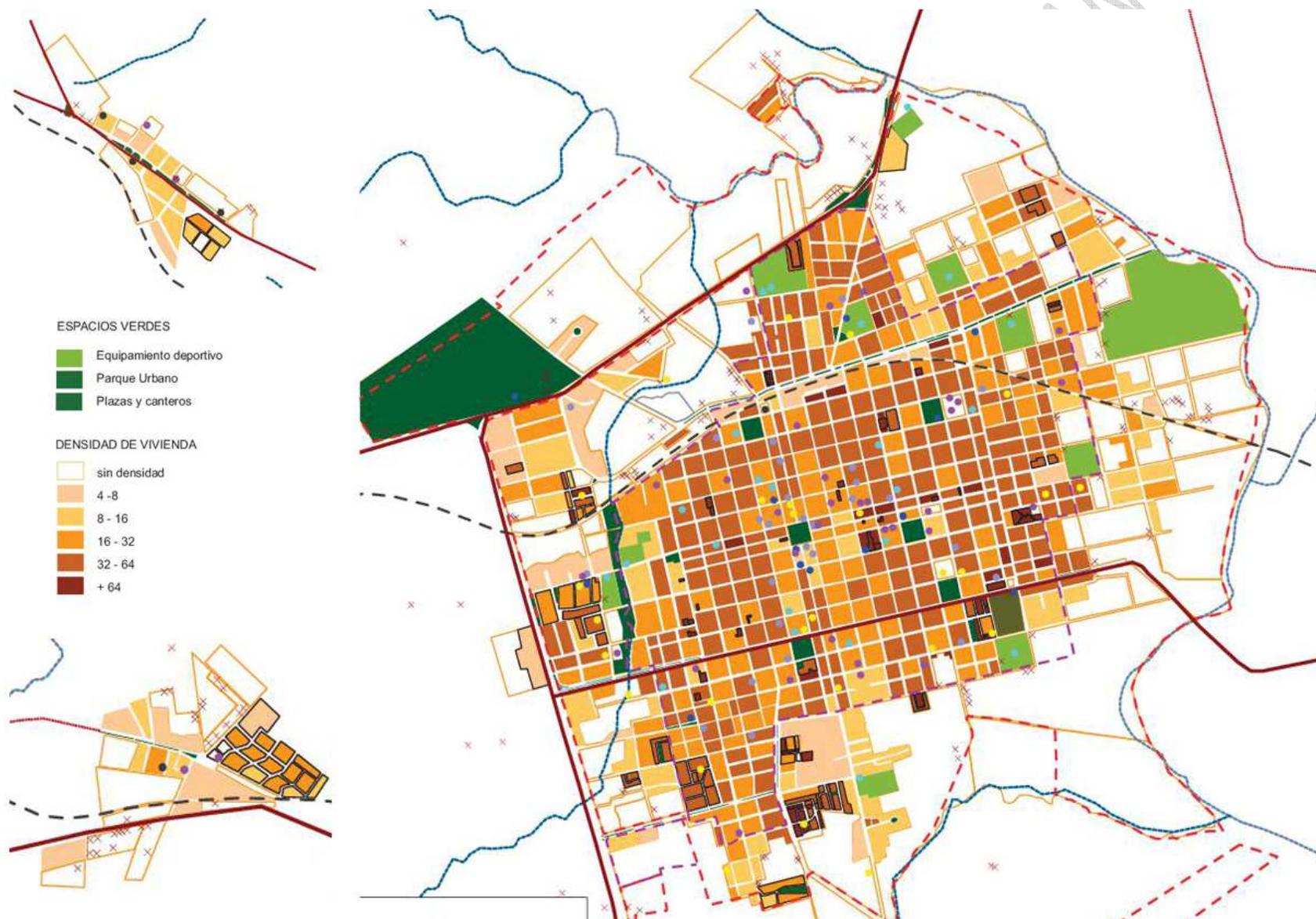
- Proliferación de loteos que contornea la cota máxima de inundación
- Resulta pertinente instaurar una "conducción territorial"
- Conflicto de intereses entre el patrimonio colectivo y la tendencia de ocupar y usufructuar un suelo tan condicionado

E) Al Norte de la Estación de AFE

- Algunas intervenciones públicas han fortalecido la consolidación urbana
- Es una emergente centralidad
- La limitada disponibilidad de suelo con cobertura de servicios la destina como zona de densificación por agregado de unidades en un mismo predio y nuevas ocupaciones en intersticios de la trama.

Viviendas

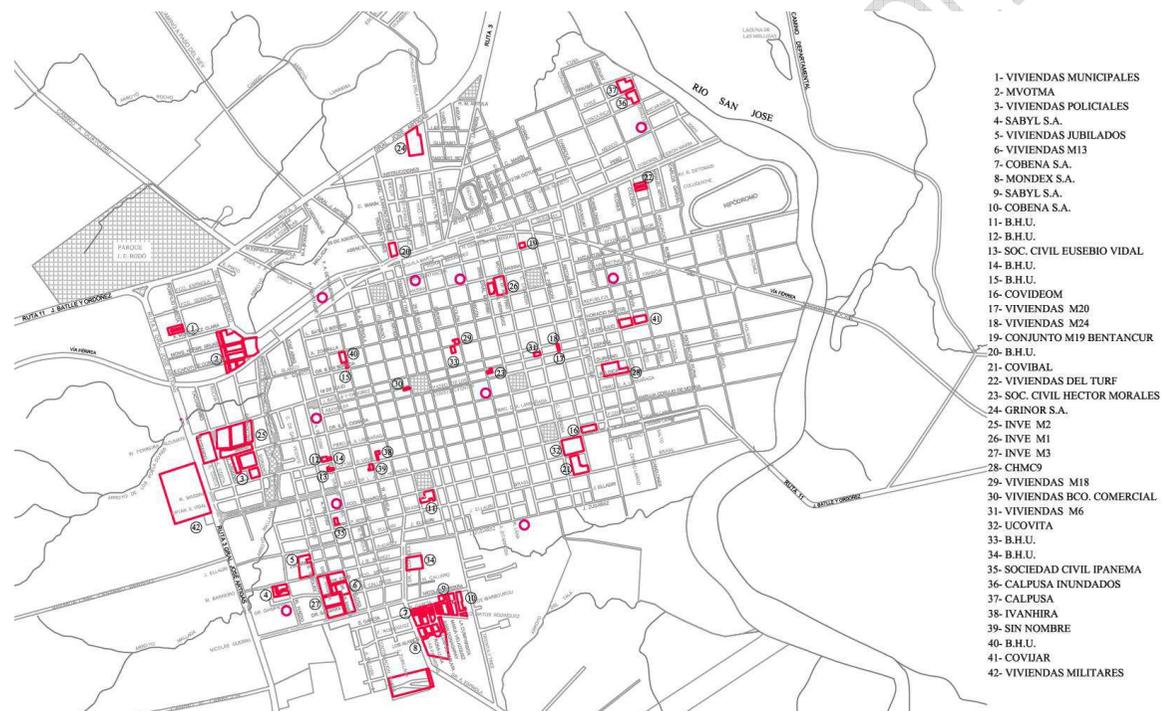
Haciendo referencia al mismo informe del ITU, se puede afirmar que "los mapas con densidad de vivienda evidencian un conglomerado relativamente compacto, en tanto la ocupación urbana del suelo resulta contenida en la herradura (formada por la Ruta 3 y el Río San José). La expansión urbana territorial destaca casi el doble de hectáreas en el lapso 2004-2011 al registrado de 1985 a 2004, a pesar de bajas tasas de poblamiento".



[Densidad de Vivienda 2011, Juan Soler, Raigón y San José de Mayo – Gráfico: CIU-ITU-FARQ]

En general "en San José de Mayo se destacan zonas de expansión e incremento de viviendas por hectáreas en Suelos Urbanos No Consolidados (es decir que carecen de algún servicio), más emplazamientos de Conjuntos Habitacionales en Bordes, seguidos por nuevos loteos".¹⁹

La cantidad de viviendas entre 1985 y 2011, o sea en 26 años, ha aumentado en un 50%, existiendo una variedad de conjuntos habitacionales y cooperativas. Es importante destacar que en San José de Mayo existen además 1291 viviendas desocupadas, según datos del último censo publicado por el INE²⁰.



[Complejos de Viviendas en San José de Mayo – Gráfico: Estudios y Proyectos, Ordenamiento Territorial, ISJ]

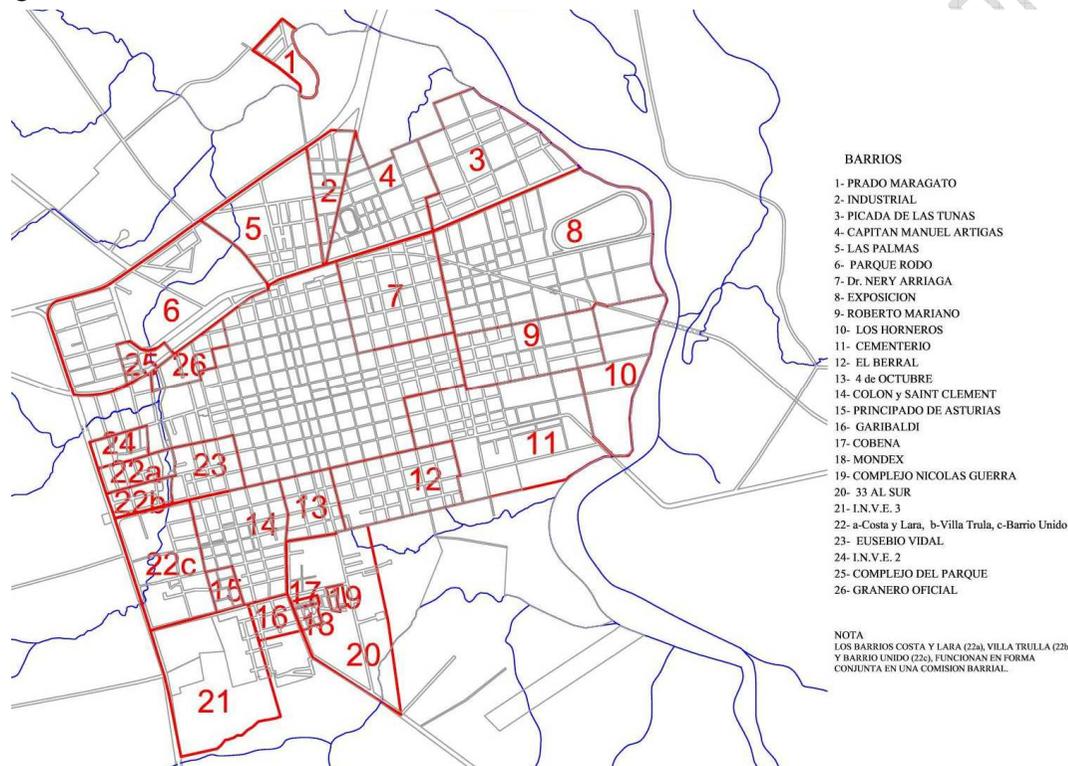
Barrios y Asentamientos irregulares

Se constata un elemento puntual singular, avalado por el equipo de Bienestar Social de la Intendencia, y es que en la ciudad de San José de Mayo no existen asentamientos irregulares tal cual se conciben hoy día.

¹⁹ Actualidad y proceso urbano de la Ciudad de San José, Arq. Edgardo Martínez. Equipo CIU, ITU, Facultad de Arquitectura. Mayo 2006 y Noviembre 2013.

²⁰ Datos públicos de la página del Instituto Nacional de Estadísticas: www.ine.gub.uy

Lo claramente visible son algunos lugares de alta vulnerabilidad social vinculados principalmente a los Barrios Roberto Mariano, Exposición, Picada de las Tunas y Prado Maragato.



[Barrios de San José de Mayo identificados como tales por la población – Gráfico: Estudios y Proyectos, ISJ]

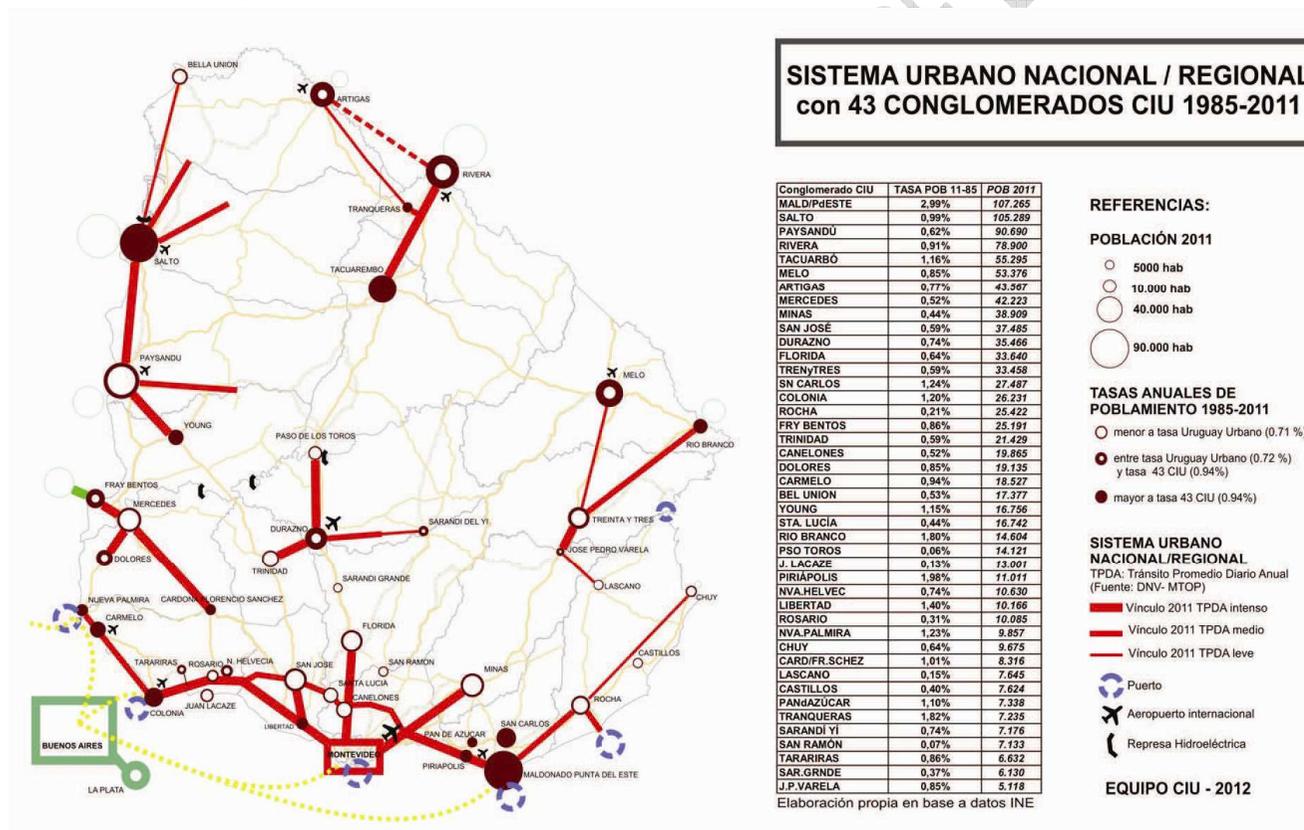
1.4.2 Características económico productivas

Las actividades económicas que se producen en las ciudades y sus áreas de influencia son muy vastas. En la ciudad de San José de Mayo se combinan las actividades político-administrativas de su rol de capital departamental con las comerciales y financieras, con las logísticas y de servicios, con las agropecuarias y las industriales (lácteas, frigorífico, molino, etc). Actividades de todo tipo, urbanas y rurales, se manifiestan en sus diversas escalas y dinámicas. En este caso particular la ciudad funciona además como lugar central desde donde se organiza la economía de esta porción del territorio en estudio.

1.5 DIMENSIÓN FÍSICO – ESPACIAL

"El análisis de esta dimensión pretende reconocer el funcionamiento y la expresión espacial del ámbito objeto del Plan, la localización de las distintas actividades y determinar las condiciones de accesibilidad a las infraestructuras de servicios y a los equipamientos"²¹

1.5.1 Sistema urbano territorial (departamental – nacional)



[Sistema policéntrico de núcleos urbanos y subsistemas – Gráfico: CIU-ITU-FARQ]

²¹ Guías para la elaboración de instrumentos de ordenamiento territorial y desarrollo sostenible. Mvotma – Dinot 2013

Según el último censo del año 2011 el Uruguay Urbano alcanza el 94,5% de la población. Puede dividirse en tres grupos de localidades como expresa el ya mencionado informe del Instituto de Teoría y Urbanismo.

Ellos son el Área Metropolitana de Montevideo, las localidades con menos de cinco mil habitantes y las 43 Ciudades Intermedias del Uruguay con más de 5000 habitantes. En este último grupo se encuentra obviamente la Ciudad de San José de Mayo.

Pero "la ciudad intermedia no puede definirse tan solo por el número de población que acoge. Tan o más importante es la función que juega en su territorio más o menos inmediato, la influencia y la relación que ejerce y mantiene y, los flujos y relaciones que genera hacia el exterior".²²

Particularmente San José de Mayo se encuentra ubicada en el cruce de dos importantes Rutas Nacionales.

La Ruta Nº 3 Gral. José Artigas de recorrido norte-sur tiene un alto tránsito de camiones de carga, de transporte de pasajeros nacional y también regional vinculado con los Puentes Internacionales sobre el Río Uruguay.

La Ruta Nº 11 José Batlle y Ordoñez con su trazado este-oeste, es de gran importancia a nivel departamental y tiene además un alto flujo de tránsito vinculado al turismo (sobre todo argentinos en los meses de verano). La reciente culminación del Puente sobre el Río Santa Lucía sin lugar a dudas modificará el movimiento y es un dato relevante para la visión a futuro que se tenga en este Plan San José de Mayo.

Todo esto genera problemáticas de diversa índole pero fundamentalmente se convierte en un gran potencial, que puede reposicionar a la ciudad en la región aprovechando justamente esa ubicación estratégica.

1.5.2 Equipamiento colectivo departamental

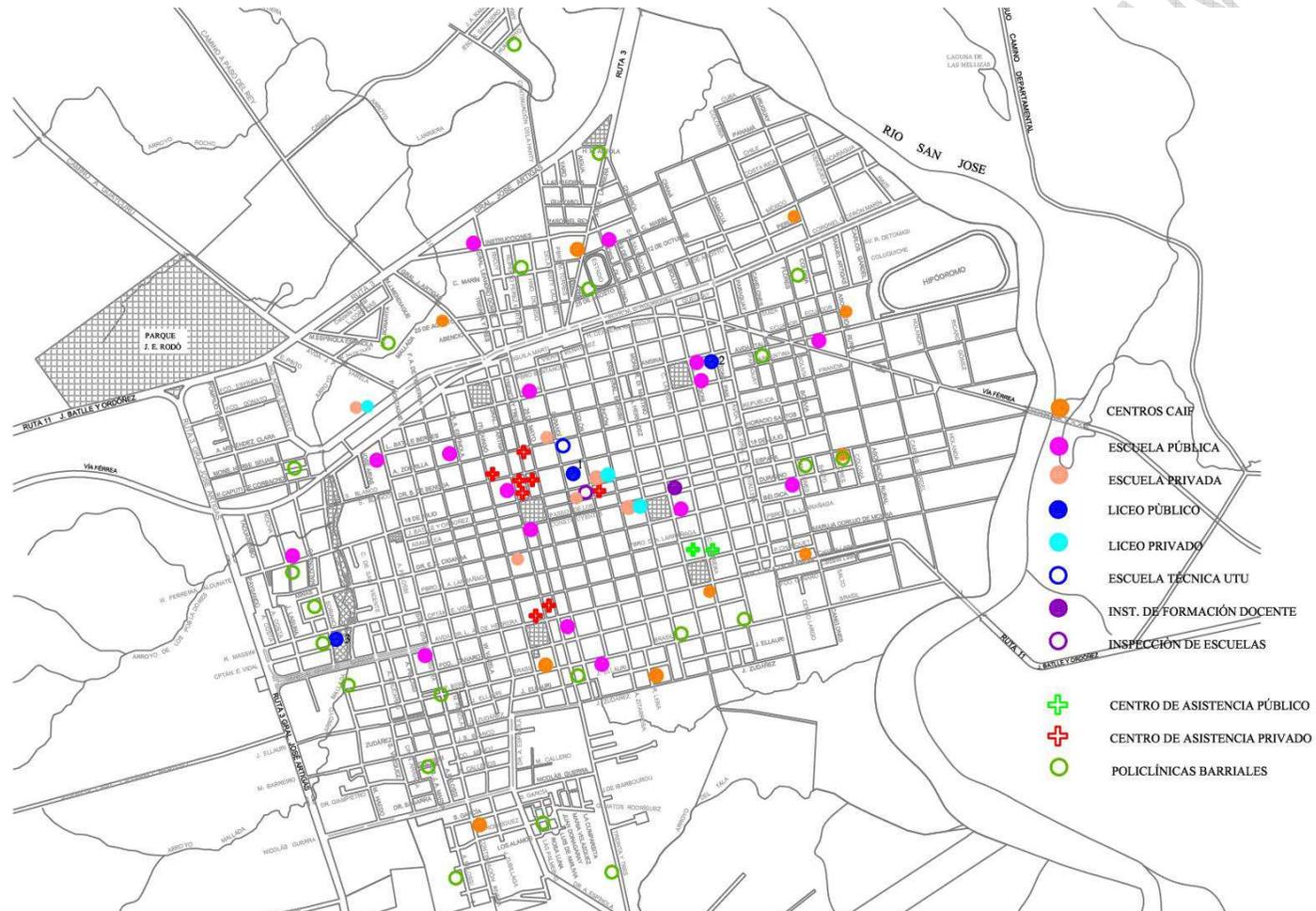
San José al ser ciudad Capital cuenta con servicios que brindan cobertura departamental, sobre todo vinculados a Salud y a Educación.

A los efectos de la propia localidad estos servicios están medianamente cubiertos como se observa en el gráfico siguiente, existiendo un complemento entre la oferta pública y privada.

Particularmente, en cuanto a la **Salud** San José tiene una cobertura importante incluyendo Hospital público y Sanatorio privado. Ambos han tenido en los últimos tiempos renovaciones edilicias significativas y esta red se complementa con pequeñas filiales de Mutualistas montevidéanas, con un sistema de Policlínicas barriales y un policlínico móvil.

De todas formas existe una alta demanda que a veces se ve desbordada debido a razones que escapan a este análisis territorial.

²² Ciudades intermedias. Perfiles y Pautas. Ajuntament de Lleida, 2003.



[Servicios de Salud y Educación – Gráfico: Estudios y Proyectos / Ordenamiento Territorial, ISJ]

En cuanto a **Educación**, a nivel de *enseñanza primaria* es importante remarcar que no se ha incrementado la cantidad de escuelas acompañando la expansión de la ciudad de San José de Mayo. Eso hace que existan zonas de la ciudad (por ejemplo hacia el sur) donde los niños deben trasladarse más de lo deseado para asistir a clases diariamente.

En tanto que las localidades de Juan Soler y Raigón cada una tiene desde hace muchos años una escuela pública que atiende la demanda escolar.

En general los locales escolares han iniciado un lento proceso de adecuación edilicia o renovación. Un buen ejemplo es la Escuela Nº 52 ubicada frente a Plaza Arriaga.

A nivel de *enseñanza secundaria* la creación en los últimos años de dos nuevos liceos públicos en lugares estratégicos descentralizados (puntos azules en el gráfico anterior) ha sido relevante dado el crecimiento de la población estudiantil.

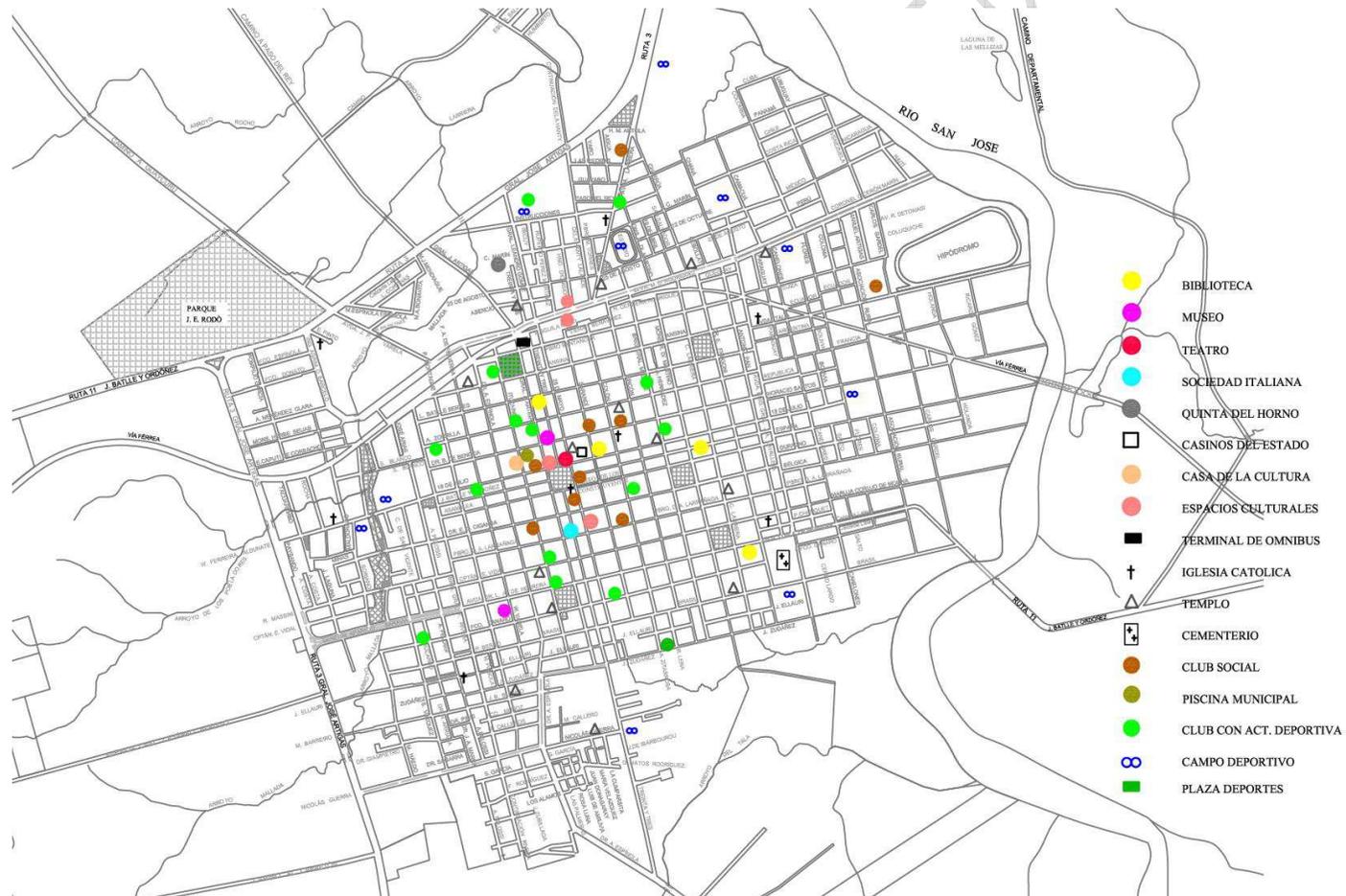
También existe una básica oferta de opciones de educación alternativa, por ejemplo Técnica a través de la UTU o la escuela Agraria de Raigón.

Por otro lado el Instituto de Formación Docente ha sido una herramienta importante de formación en esa línea. Pero también la realidad indica que en el *tercer nivel* de educación los estudiantes mayoritariamente se trasladan a Montevideo (a 90km) para realizar sus estudios terciarios.



[Relevamiento de Oficinas Públicas – Gráfico: Estudios y Proyectos / Ordenamiento Territorial, ISJ]

También es importante mencionar que existe una buena cobertura en cuanto a las **Oficinas Públicas** de los diferentes organismos del Estado, nacionales y departamentales, pero ciertamente centralizadas, ubicadas generalmente a dos o tres manzanas en torno de la Plaza principal, como se observa en el gráfico anterior. En el imaginario colectivo para algunos esa excesiva centralidad es un problema, para otros es una virtud ya que todas las oficinas están cerca (muy común en las ciudades del interior del país). Eso ahorra traslados, tiempos y sobre todo las personas que vienen del área rural encuentran en pocas cuadras todos los sitios donde realizar sus trámites.



[Servicios culturales, deportivos, religiosos y de recreación en general – Gráfico: Estudios y Proyectos / Ordenamiento Territorial, ISJ]

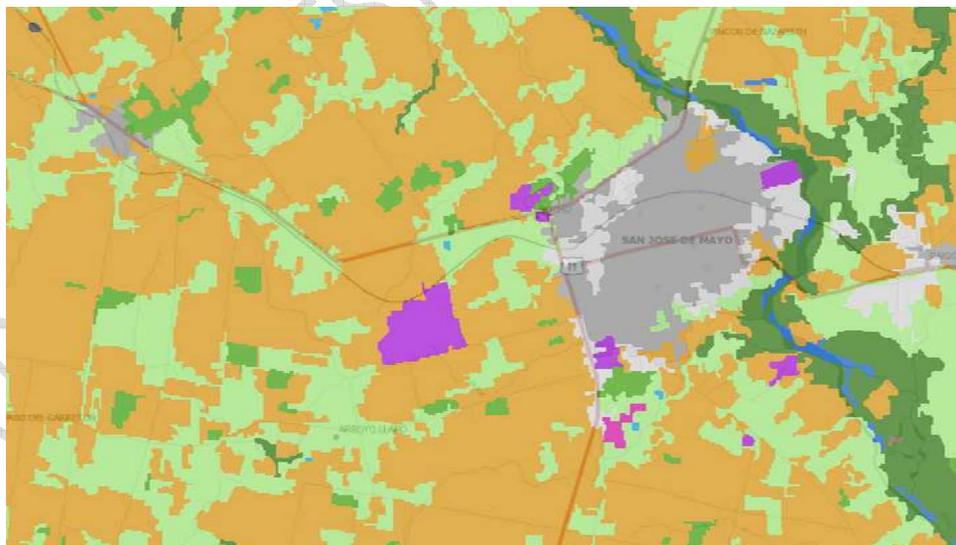
A nivel **Cultural** existe una extensa oferta que se viene renovando año a año, obviamente emplazados en la Ciudad como Capital Departamental. En cuanto a lo edilicio se han dado inversiones importantes en los últimos años como la renovación del Teatro Macció o la creación de nuevas Bibliotecas, Museos y Centros Culturales, aunque sigue quedando en el debe la presencia de Salas de Cine.

En lo **Deportivo** San José posee una gran cantidad de canchas de fútbol, pero la mayoría con poca inversión y en general la ciudad tiene limitados espacios de escala intermedia para adultos mayores o niños.

La Plaza de Deportes, un fantástico programa que aún conserva Uruguay, ubicada en un lugar privilegiado y con un gran potencial, sigue a le espera de su demandada renovación.

1.5.3 Usos del suelo: actividades urbanas y rurales

El uso del suelo en el área que abarca el Plan San José de Mayo es variado, existiendo una amplia gama de actividades urbanas, rurales, industriales, de servicios y logísticas. Este instrumento de ordenamiento territorial en elaboración es una muy buena herramienta para intentar hacer compatibles los diferentes usos.



[Cobertura del Suelo 2011 – Gráfico: Visualizador SIT – MVOTMA]

A nivel **rural** existe una importante y tradicional actividad agropecuaria.

El gráfico anterior muestra la cobertura de suelo en el año 2011, donde destacan los cultivos regados (color naranja) y herbáceos (color verde claro). Hay una mínima presencia de plantación forestal o frutal y una definida línea de monte nativo bordeando las aguas naturales del Río San José.

En cuanto a los **recursos minerales**, en términos generales se puede mencionar que hacia el Noroeste de la ciudad de San José de Mayo existe una predominancia de Granitos, en tanto que hacia el Sureste una supremacía de Arenas vinculadas al Acuífero Raigón y depósitos Limo-Arcillosos. Lamentablemente se producen extracciones clandestinas de arenas en el Río San José.

Por otro lado los gráficos siguientes muestran un relevamiento de 2014, de las **actividades industriales, comerciales y otras**, agrupadas según su incidencia en el territorio.



[Relevamiento de actividades, 2014 – Gráfico: Oficina de Ordenamiento Territorial, ISJ]

Las que aparecen como puntos *verdes* en la página anterior son las "amigables" o sea las actividades que actualmente no generan ningún tipo de conflicto con el territorio en estudio y los puntos *azules* son aquellas que están en trámite de instalación o detenidas.



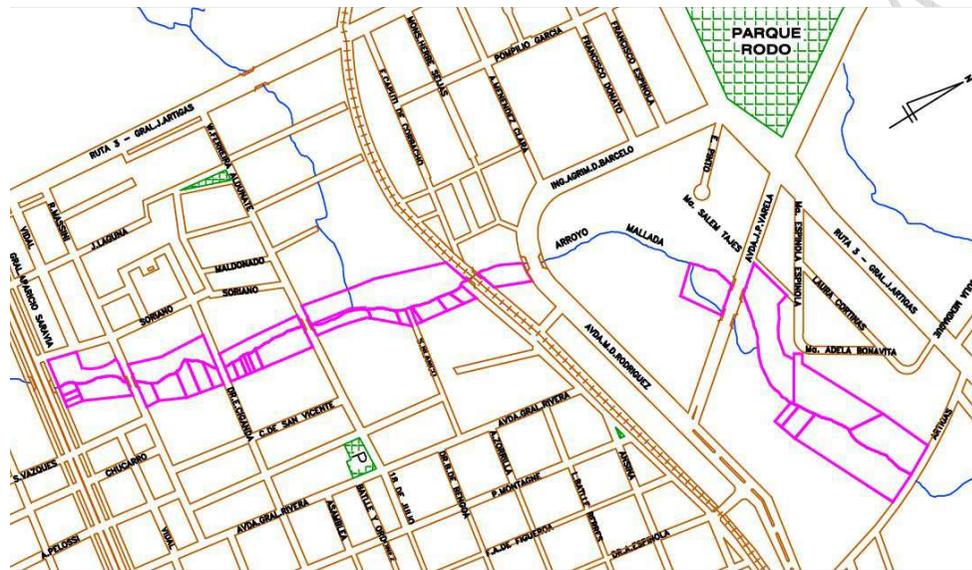
[Relevamiento de actividades, 2014 – Gráfico: Oficina de Ordenamiento Territorial, ISJ]

En tanto que en el otro gráfico se aprecian actividades que a la fecha implican algún grado de conflicto con el territorio. Los puntos *amarillos* son una señal de alerta de que algunos de sus factores merecen atención.

Las ubicadas en los puntos *rojos* tienen un grado de conflicto más importante a revisar, ya sea porque su localización genera problemas en el tránsito, o por ruidos molestos, o polución ambiental o evacuación de efluentes, etc.

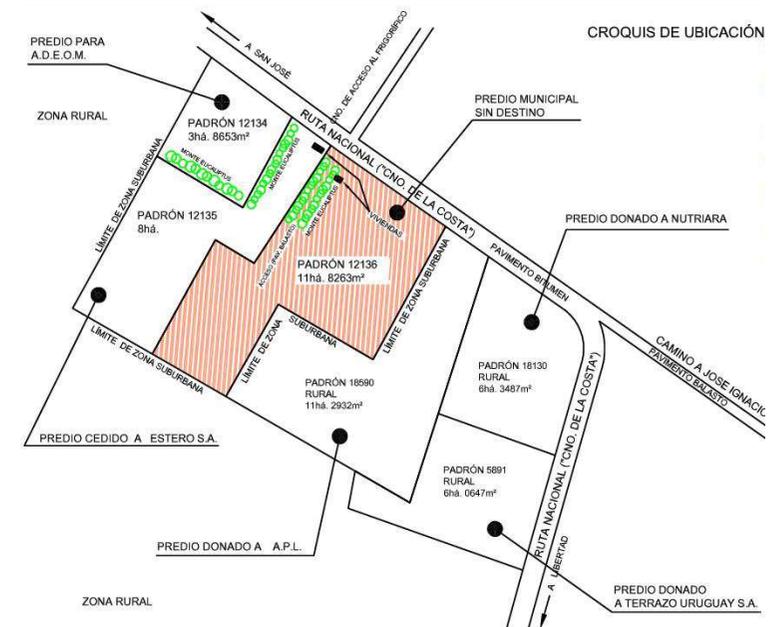
Este relevamiento y análisis es un punto de partida para adecuar de ser necesaria la legislación sobre la viabilidad urbanística de determinados emprendimientos. Rever en términos generales la ubicación de actividades en las distintas zonas de la ciudad y analizar los usos también en función de la recategorización de suelos.

Por último en cuanto a los usos del suelo se muestra aquí los predios que son de **propiedad de la Intendencia** o de uso de la misma. Esto puede permitir determinadas intervenciones de carácter público como parte de la gestión del plan.



 PREDIOS DE PROPIEDAD DE I.M.S.J.

[Predios de propiedad de la Intendencia en Parquización del Arroyo Mallada y Suburbanos al Sur por Camino de la Costa – Gráfico: Estudios y Proyectos, ISJ]





NRO.	DESTINO
1	Junta Departamental
2	Parque Rodó
3	Depósito de Materiales
4	Dirección de Obras
5	Sala Velatoria
6	Terminal de Omnibus
7	Vestuarios (Plaza de Deportes)
8	Biblioteca Municipal
9	Espacio Verde
10	Estadio Casto Martínez Laguarda
11	Sin destino
12	Plaza Dr. Neri T. Arriaga
13	Espado Cultural
14	Ampliación del Centro de Auxilio y Fomento del Barrio Aldecoa
15	Plaza Dr. Juan Zorrilla de San Martín
16	Plaza de la Independencia
17	Mercado Municipal
18	Cede de Oficinas Municipales
19	Cede del Ejecutivo y Oficinas Municipales
20	Teatro Macció
21	Plaza de los Treinta y Tres
22	Casa de la Cultura
23	Comedor y Laboratorio Municipal
24	Plaza del 4 de Octubre
25	Plazoleta Mtro. Francisco Canaro
26	Museo Don Wenceslao Varela
27	Sin destino
28	Sin destino
29	Plazoleta Pbro. Agustín Hernández
30	Club Social y Deportivo Atlanta-El Gráfico
31	Club Social y Deportivo Atlanta-El Gráfico
32	Sin destino
33	Sin destino
34	Picada Varela
35	Plazoleta Constantino Ogando
36	Cámara del Pueblo, Plan Alimentario, Dep. de Higiene
37	Extracción de Tierras para Horneros
38	Sin Destino
39	Cementerio
40	Parte de Camping Municipal
41	Cancha de Baby Club Universal
42	Programa de viviendas
43	Plaza Italia
44	Sin destino
45	Sin destino

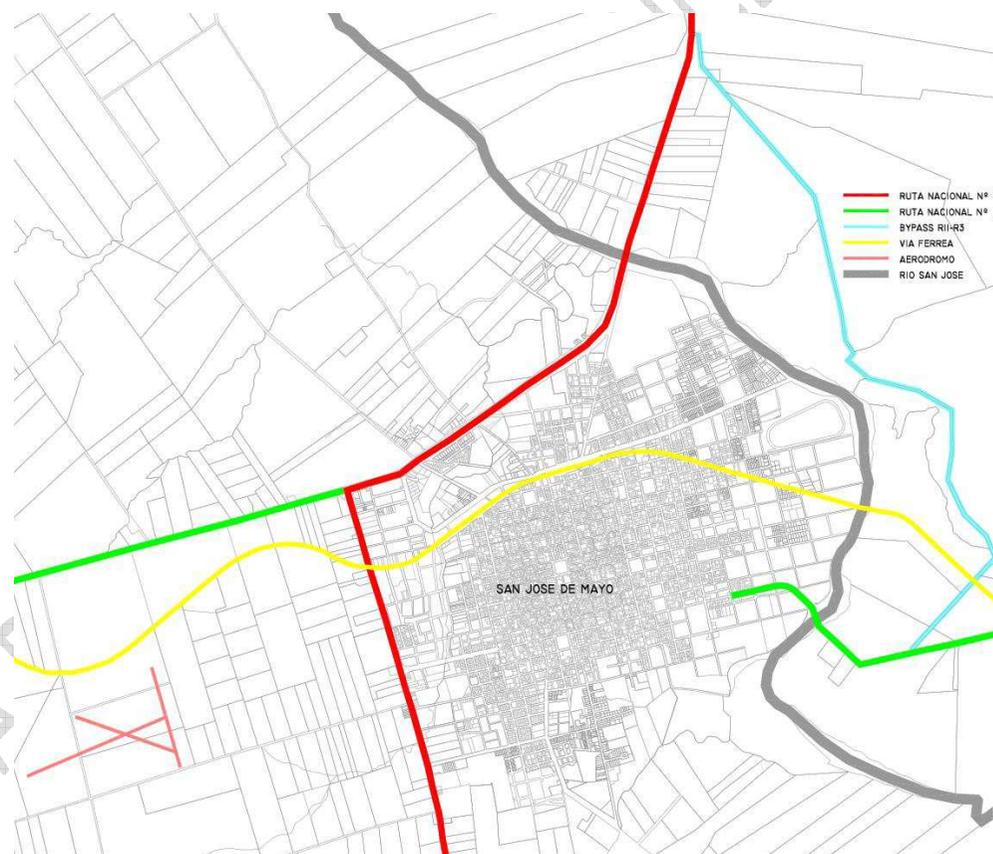
[Ubicación de predios de uso o propiedad de la Intendencia de San José – Gráfico: Estudios y Proyectos, ISJ]

1.5.4 Sistema de movilidad

El tema de infraestructuras y transporte es otro de los pilares fundamentales de este Plan de San José de Mayo.

Su importancia radica en lo que se mencionó anteriormente en cuanto al cruce de Rutas Nacionales en la ciudad, que implicará un muy asertivo ordenamiento territorial sobre el tema, que involucra entidades departamentales y nacionales.

Esto incluye el transporte de **carga** que hoy hace uso de un incipiente By Pass que no cuenta con las condiciones adecuadas y además es inundable, siendo de vital importancia en la planificación a futuro de la ciudad y de la zona en general.



[Infraestructuras en el sistema de movilidad – Gráfico: Ordenamiento Territorial, ISJ]

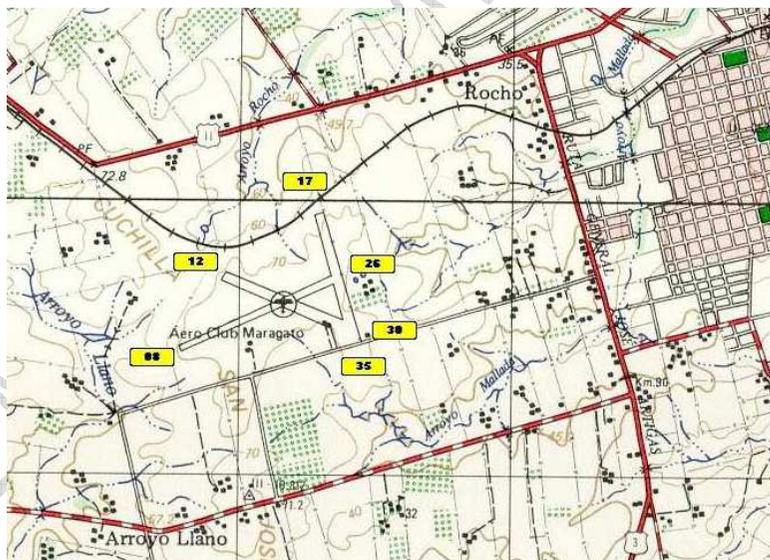
En cuanto al transporte de **pasajeros** es importante la revisión en sus cuatro escalas: la Local, la Departamental, la Interdepartamental o Nacional y también la Internacional.

Será oportuno analizar además la localización de la Terminal de Ómnibus, así como también la **Movilidad Interna Urbana** casi inexistente a nivel de servicios adecuados, que posiblemente demande un Plan de Movilidad o algo similar.

En esa instancia será importante que se contemple también el transporte en birodados, de uso tan expandido y creciente en ciudades de escala intermedia como San José de Mayo.

No menos importante es el tema del transporte **ferroviario** y su proyección a futuro, considerando que particularmente en la ciudad de San José de Mayo el trazado de la vía divide a la ciudad en dos y sus cruces se han transformado en un conflicto dentro de la misma.

Como dato novedoso quizás el plan deba tomarse el tiempo de analizar, en una idea de ciudad a largo plazo, otras opciones de transporte o movilidad como puede ser el **aéreo**, dado que San José cuenta con un Aeródromo con sus respectivos hangares y campo de vuelo, que hoy tiene un uso casi exclusivamente deportivo.



[Aeródromo de San José (y parte de rutas 3, 11 y vía férrea) - Gráfico: Servicio Geográfico Militar]

También estudiar el transporte **fluvial** de pequeña escala vinculado al turismo y a la recreación, dada la navegabilidad del Río San José y la idea creciente de fomentar el vínculo de la ciudad con el río, en proyectos a largo plazo.

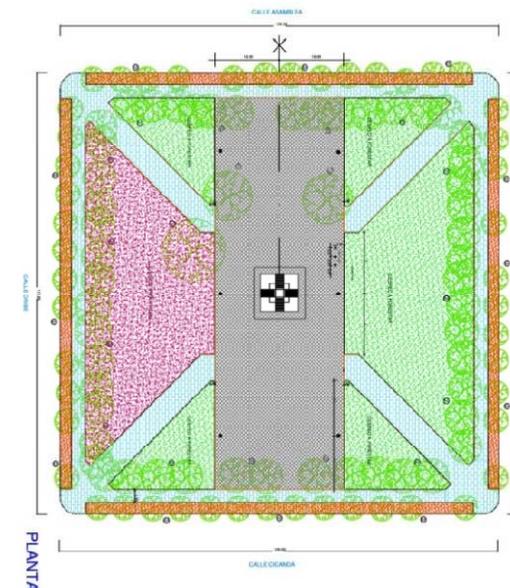
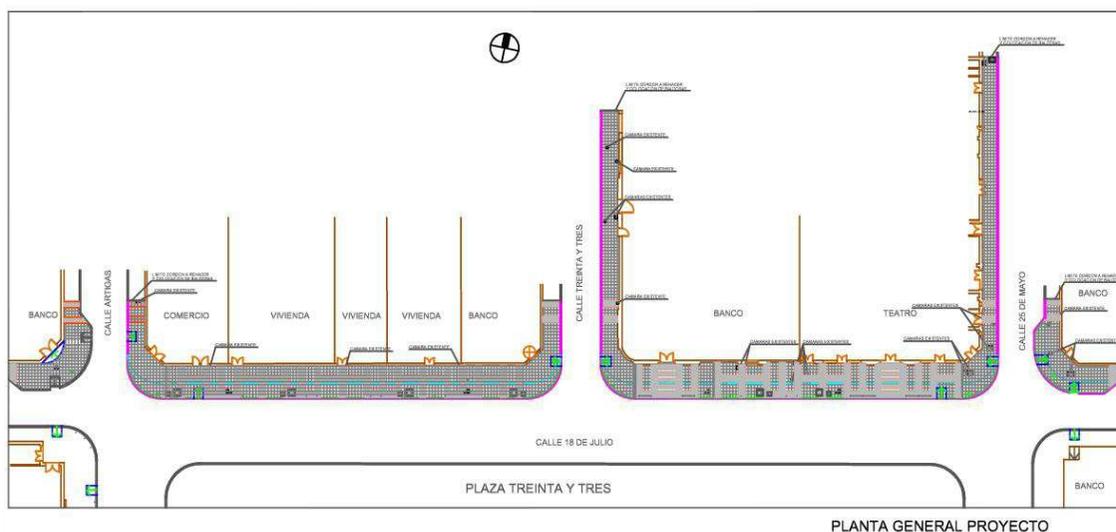
1.5.5 Estructura urbana

En la trama urbana se identifican a priori nuevas **centralidades barriales** en la ciudad que se irán definiendo más claramente a medida que avance este Plan de Ordenamiento Local.

Los **Espacios Públicos** en general son de muy buena calidad y renovado diseño en el área central, pero casi inexistentes en el resto de la ciudad. Puntualmente la **Peatonalización** de algunas calles centrales (en diferentes etapas: 1993, 2006 y 2009) han apostado a concebir el centro de la ciudad como paseo, calificando la zona central de la ciudad próxima a la Plaza principal de los "33".



[Proyectos Peatonales, año 2007 – Gráfico: Oficina de Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, ISJ]



[Ejemplos: Calle 18 de Julio, acera norte (2007) y Plaza Independencia (1998) – Gráficos: Oficina de Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, ISJ]

Fuera de las áreas centrales, los espacios públicos, por ejemplo las *Plazas*, se vuelven mínimos, de poca calidad e incluso son inexistentes. Este dato es importante ya que la población se ha ido asentando justamente en las zonas más alejadas del centro que carecen de disponibilidad de dichos espacios, fundamentales para la convivencia y desarrollo de una comunidad.

Sigue quedando en el debe también la presencia de *Grandes Espacios* públicos de recreación sobre todo para la población joven que demanda otro tipo de lugares como pistas de skate, patines, espacios abiertos para deportes, etc.

Por otro lado es importante acotar que las Localidades de Raigón y Juan Soler carecen de espacios públicos calificados. Cuentan con pequeñas plazuelas con muy poco equipamiento y disponen de lugares residuales que los propios vecinos van creando o transformando en "públicos".

En el gráfico siguiente, con la ubicación de los **Espacios Verdes**, se muestra el mismo fenómeno de centralidad, con algunas excepciones como el *Parque Rodó* o la primera etapa de *Parquización del Arroyo Mallada* (ya mencionado su valor en otro ítem). Esta última intervención, realizada hace pocos años, fue un gran aporte a la ciudad que brindó un nuevo espacio hacia el oeste de San José.

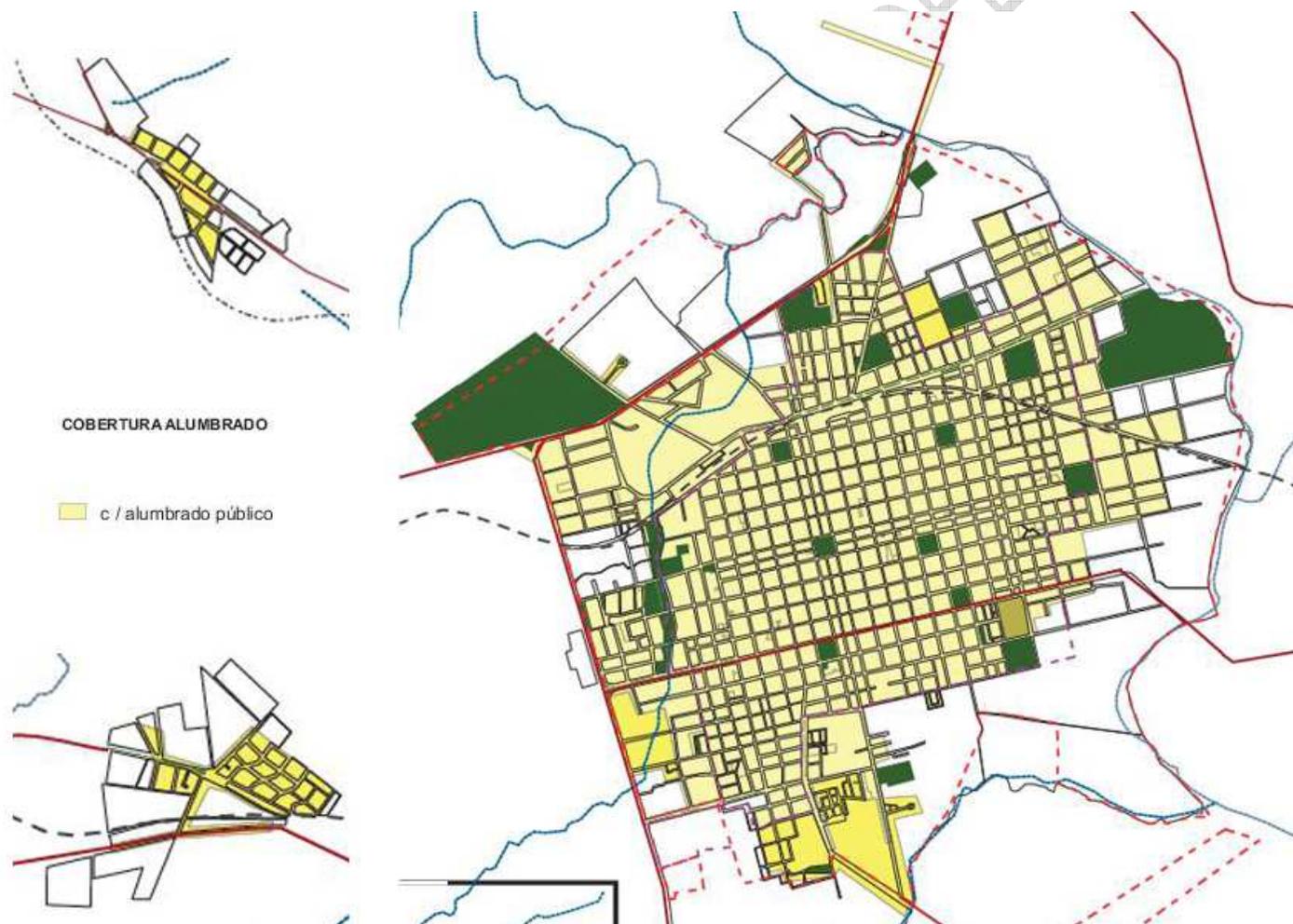


[Ubicación de Espacios Verdes – Gráfico: Oficina de Estudios y Proyectos, ISJ]

El **Equipamiento Urbano** es bueno en la zona central, pero no así en los barrios a medida que se alejan del "centro", repitiéndose el mismo fenómeno mencionado anteriormente.

Por ejemplo hay algunas calles o *Avenidas* de la ciudad que han tomado relevancia, pero el equipamiento en general no acompaña dicho crecimiento o desarrollo, como en el caso de la Av. Brig. Gral. J. A. Lavalleja, Bv. Manuel D Rodríguez, Av. Nicolás Guerra y Av. L. A. de Herrera.

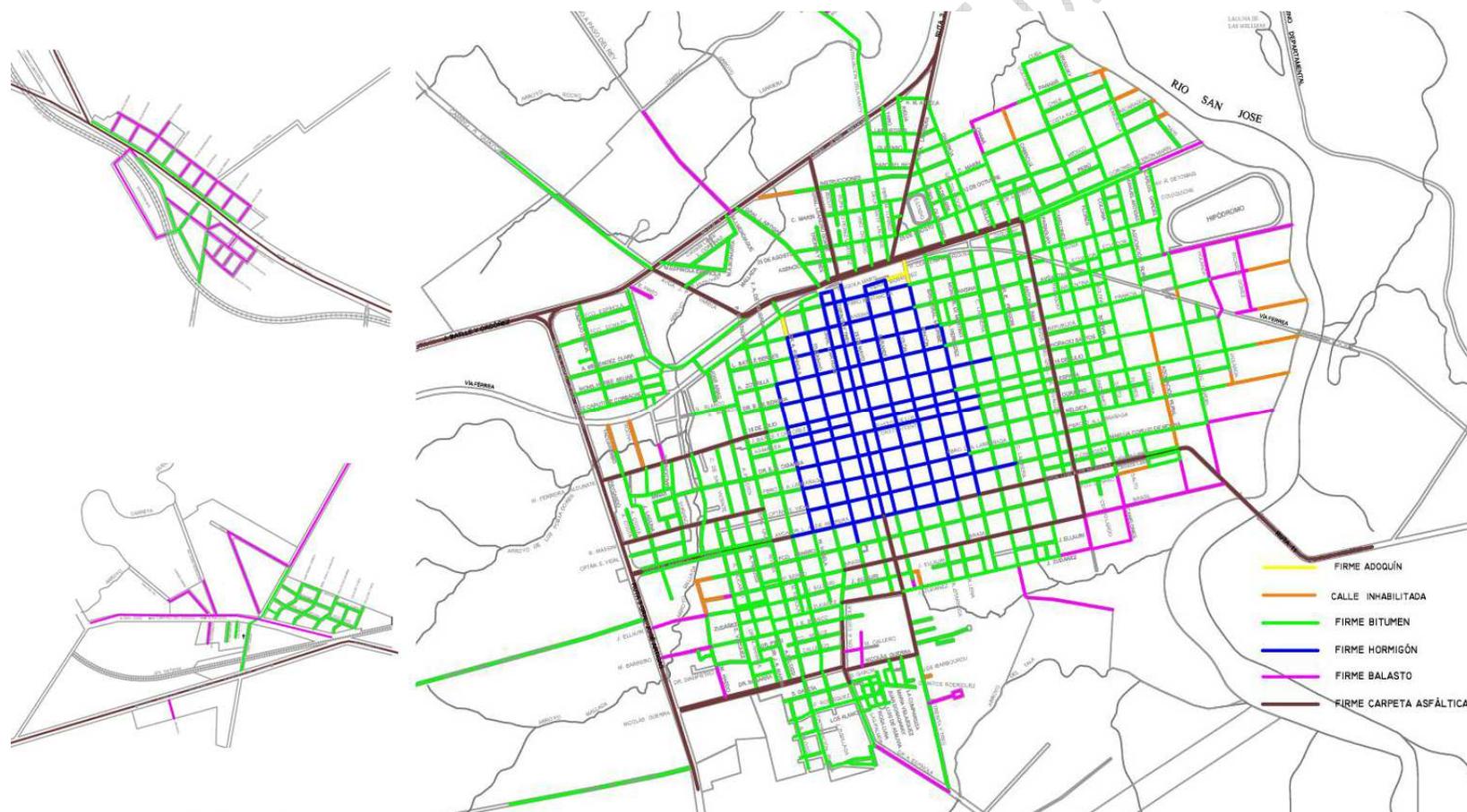
Aun así, el *Alumbrado Público* tiene una extensa cobertura, sin descartar que algunas zonas de borde necesitan aun mas refuerzo en ese tema.



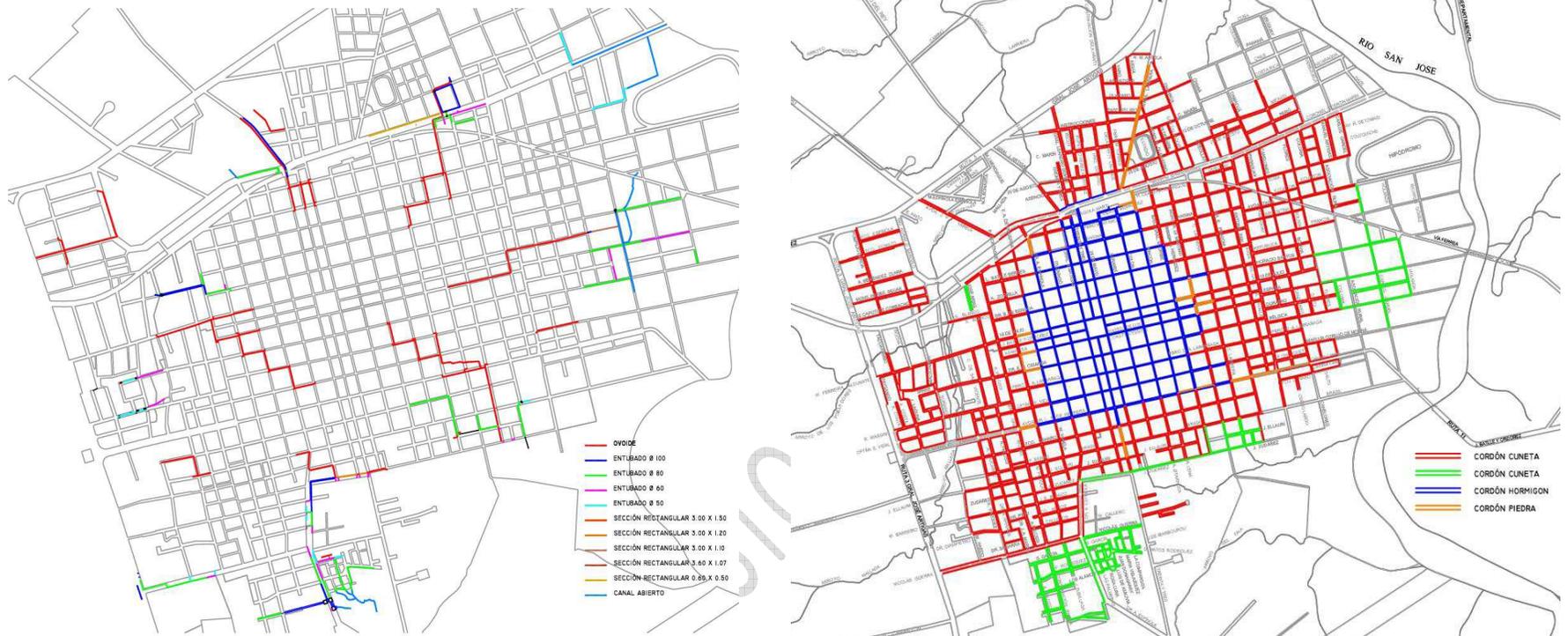
[Cobertura del Alumbrado Público, Juan Soler, Raigón y San José de Mayo – Gráfico: CIU-ITU-FARQ]

El *Pavimento de calles* se ha visto extendido fundamentalmente en Bitumen y en algunas vías de importancia se ha colocado Carpeta asfáltica. También se ha dado una extensión del "cordón cuneta" hacia las zonas más alejadas de la ciudad.

Será oportuno analizar en conjunto con otros elementos como saneamiento, áreas inundables, etc, para planificar coordinadamente las acciones en este tema, optimizando así recursos y esfuerzos.



[Pavimentos Juan Soler, Raigón y San José de Mayo, 2013 – Gráfico: Estudios y Proyectos / Ordenamiento Territorial, ISJ]



[Sistema de Entubados y Cordon Cuneta, actualización 2013 – Gráfico: Estudios y Proyectos / Ordenamiento Territorial, ISJ]

1.5.6 Infraestructura de servicios

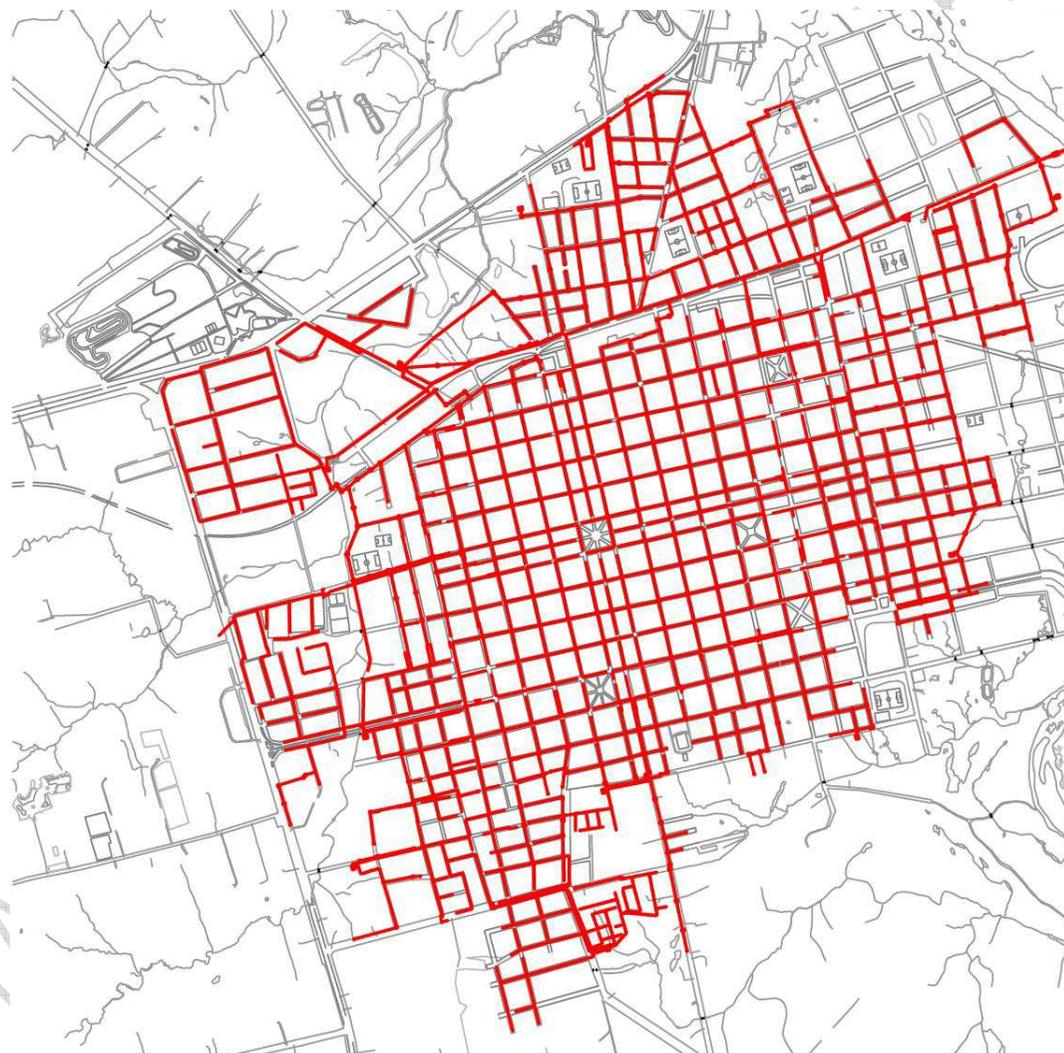
San José a nivel de infraestructuras tiene una amplia cobertura de servicios.

En cuanto al Sistema de Abastecimiento de **Agua Potable**, se cuenta con una toma en el Río San José para la ciudad capital. Raigón y Juan Soler se abastecen por pozos que maneja OSE. Existen dos perforaciones en Soler (de calidad y cantidad adecuadas) y una perforación en Raigón que es suficiente, pero al límite, lo que seguramente demandará alguna inversión en el corto plazo.



[Abastecimiento de Agua Potable en Juan Soler, Raigón y San José de Mayo – Gráfico: OSE]

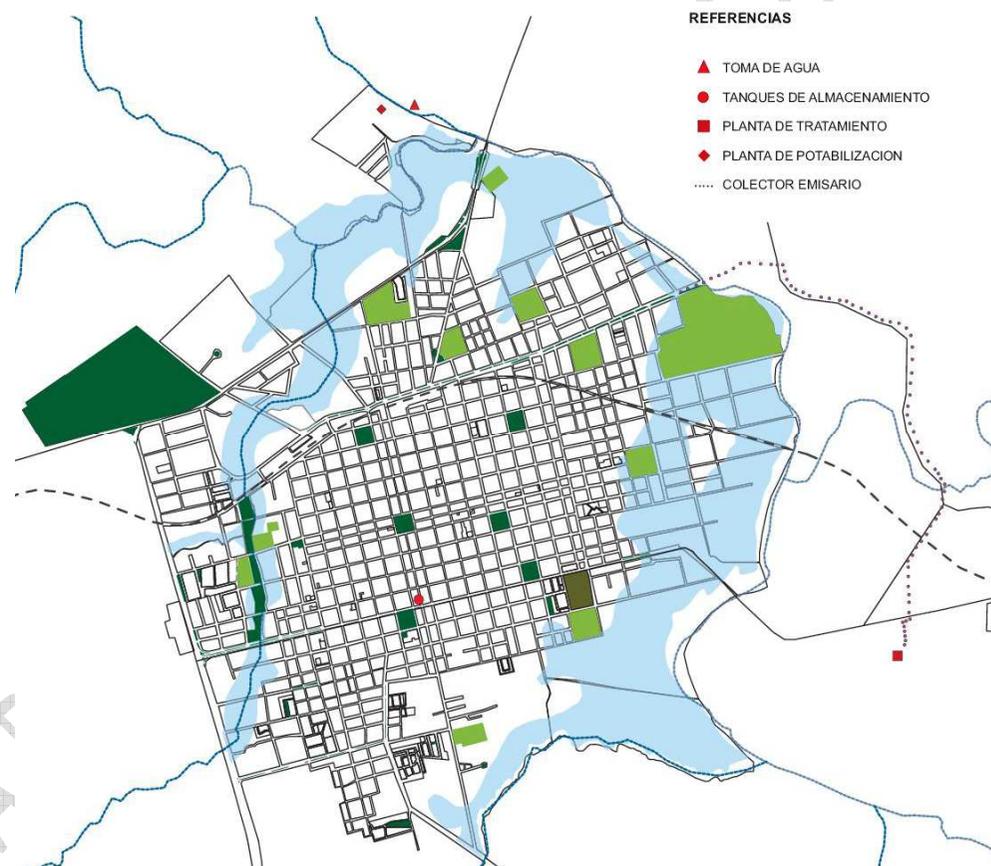
El **Saneamiento** por colector tiene una amplia cobertura (aproximadamente un 80% en San José de Mayo) pero es importante el hecho de que no todas las viviendas se han conectado al mismo, sobretodo en determinadas zonas de la ciudad.



[Saneamiento ciudad de San José de Mayo, 2013 – Gráfico: OSE]

En tanto que en Juan Soler y Raigón los grupos habitacionales de MEVIR tienen red de saneamiento, con colector, efluentes decantados y tratamiento de lagunas de estabilización. El resto del área de las localidades opera con pozos negros.

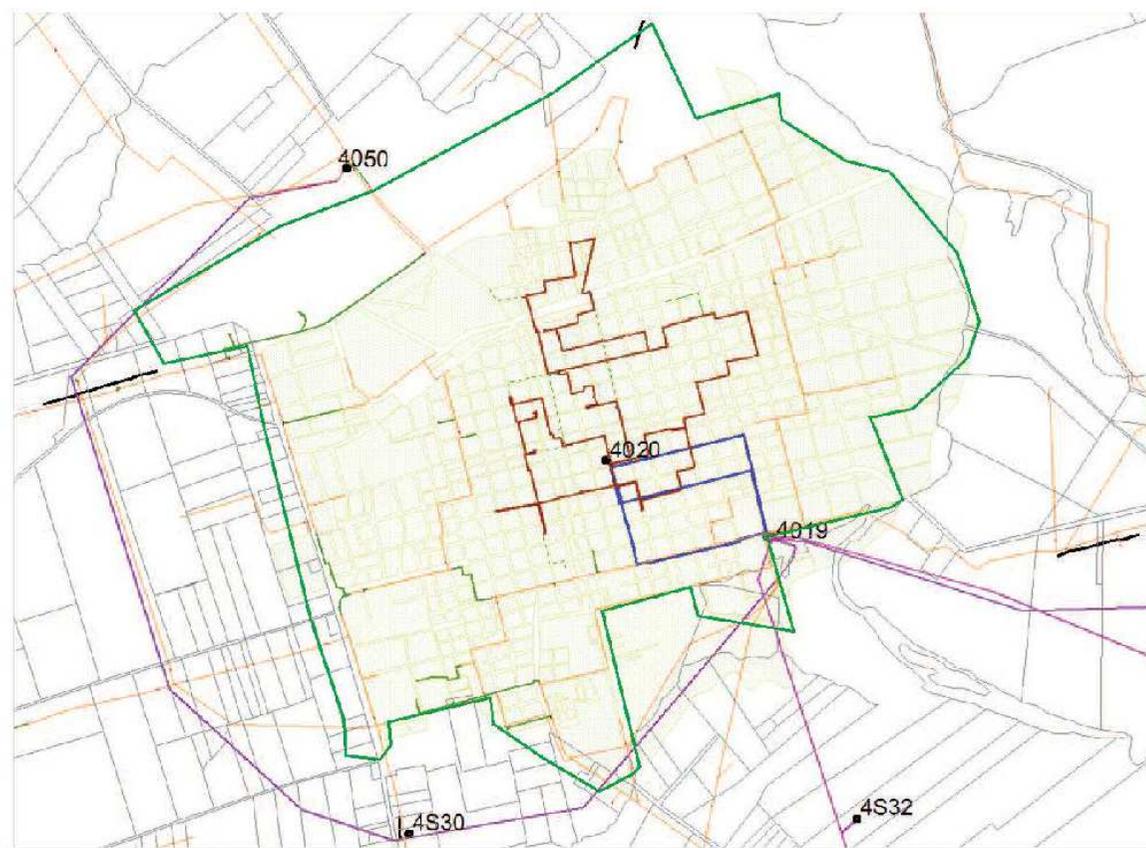
En el siguiente gráfico se muestra esquemáticamente el recorrido del colector emisario en San José de Mayo, la ubicación de la planta de tratamiento, así como también la ubicación de la planta de potabilización, la toma de agua en el Río y los tanques de almacenamiento.



[Infraestructura del agua y saneamiento – Gráfico: CIU-ITU-FARQ]

En cuanto a la **Energía Eléctrica** la cobertura es del 100% y respecto a sus áreas de distribución, como se ve en el gráfico siguiente el casco urbano pertenece a lo que UTE y URSEA definen como ADT (áreas distribución) 2 es decir "*Urbano de media densidad*". El resto, incluidas las localidades de Juan Soler y Raigón se encuentran en lo denominado ADT 4 o 5, o sea "*Rural*".

- Referencias**
- Por dentro del trazo ADT2 (Urbana media densidad).
Por fuera del trazo ADT5 (Rural baja densidad).
 - Línea aérea MT de 15 Kv.
 - Cable subterráneo MT de 15 Kv.
 - Cable subterráneo AT de 30 Kv.
 - Cable subterráneo BT de 6 Kv.
 - Línea aérea AT de 60 Kv.
 - Línea aérea AT de 30 Kv.



[Límites de Áreas de Distribución, líneas aéreas y cables subterráneos – Gráfico: UTE]

Esto implica que las metas o umbrales de calidad del servicio son diferentes, más exigentes en el urbano en cuanto a frecuencia de corte, tiempo y duración máxima de corte.

La calidad del producto, es decir los niveles de tensión, son diferentes también entre las tres áreas mencionadas. Para emprendimientos de mediano o gran porte (>250kW) el costo de conexión queda determinado fundamentalmente por la obra que se requiera, directamente relacionado con la proximidad a la infraestructura existente y capacidad de esta. Esto último es muy importante en el Plan a la hora de definir localizaciones de carácter industrial.

Por otro lado, la **fibra óptica** de reciente instalación tiene un buen porcentaje de cobertura, zonas verdes en el mapa de San José de Mayo, ubicado debajo. Las localidades de Juan Soler y Raigón no cuentan con el servicio de fibra óptica.



[Cobertura de Fibra Óptica, noviembre 2014 – Gráfico: ANTEL²³]

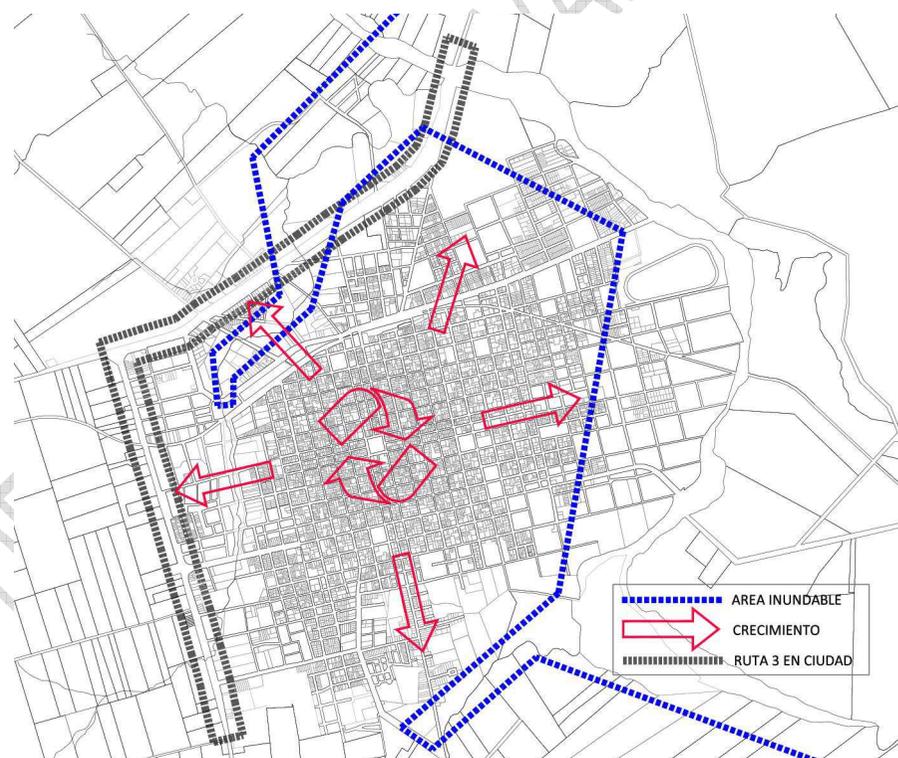
²³ Datos públicos en página oficial www.anel.com.uy "Fibras ópticas instaladas en Uruguay"

1.6 IDENTIFICACIÓN DE CONFLICTOS

En este proceso de Diagnóstico Territorial se han identificado diversos conflictos, con variada incidencia y escalas. Producto de un Modelo Territorial muy común en las ciudades del interior del país, basado en la expansión de la ciudad y la ocupación de suelo por fraccionamientos. Se implantan las viviendas y luego va llegando la infraestructura en un proceso largo, desordenado y caro, que no garantiza adecuadas condiciones de desarrollo.

Las distintas actividades comerciales, logísticas e industriales se instalan dispersas y por pedidos puntuales, sin ningún ordenamiento previo. En las recientes Directrices Departamentales aparece la intención de poner cierta lógica y orden a dichas actividades en función de toda la trama urbana y la vida rural.

Particularmente en la ciudad de San José de Mayo y su área de influencia se detectan los siguientes conflictos como los principales, ya que la lista puede ser muy extensa dependiendo del grado de acercamiento con que se mire.

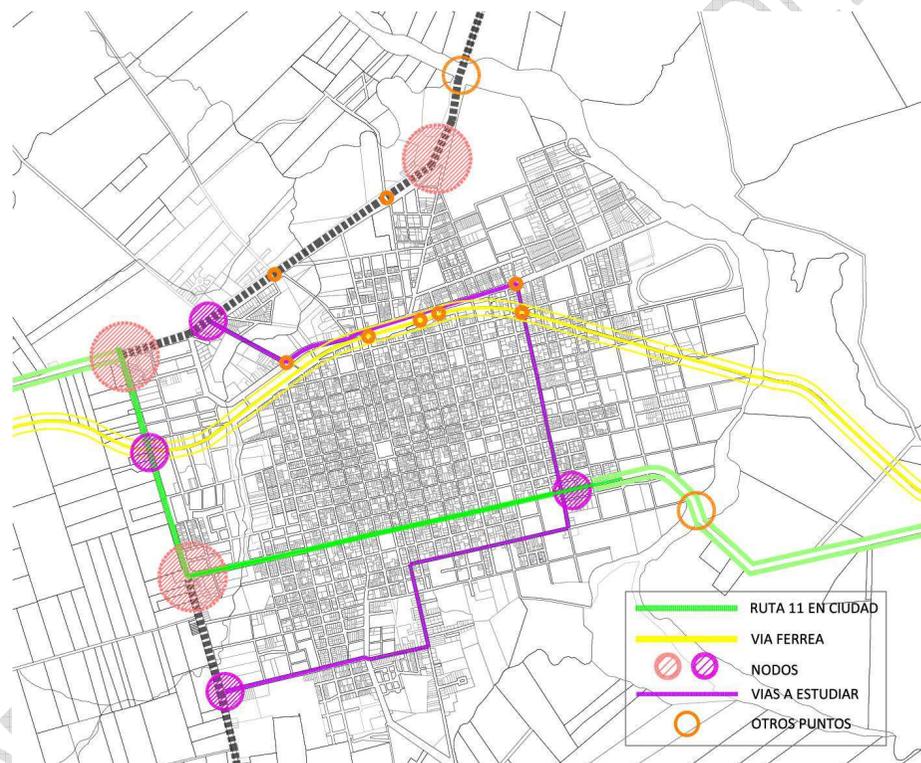


[Identificación de Conflictos – Gráfico: Oficina de Ordenamiento Territorial, ISJ]

- Como se observa en el gráfico anterior, uno de los conflictos territoriales más fuertes que se presenta hoy es el avance de la ciudad hacia las **Áreas Inundables** del Río San José (línea punteada azul). Existen muchas viviendas en zonas inundables de alta vulnerabilidad social, siendo este un tema central que abordará el Plan con el fin de proponer soluciones y transformaciones territoriales.
- En segundo lugar el **Crecimiento de la Ciudad**, no solo se produce hacia el río como se dijo en el párrafo anterior, sino también para el sur y hacia las rutas nacionales (flechas rojas en el gráfico). La expansión se da en forma desordenada generando áreas de ciudad con mucha población, pocos servicios y escasos espacios públicos.
- La **Ruta 3 en su paso por la Ciudad** (punteado negro en el plano) genera una serie de conflictos relevantes. Una situación de riesgo que necesita analizarse puntualmente para transformarla en una oportunidad de vínculos y de desarrollo. Es un tema que merece especial atención pues debe manejarse con distintos enfoques: lo urbano, lo local, lo nacional, etc.
- También la **Ruta 11** genera conflictos, dado que atraviesa la ciudad en forma poco clara, y se desdibuja su continuidad dentro de la misma (trazo verde en el gráfico siguiente). Es uno de los objetivos de este plan analizar el tema y buscarle posibles soluciones, para que también se transforme en una fortaleza para la ciudad. El hecho de que San José de Mayo esté ubicada en el punto de cruce de dos rutas nacionales, una norte-sur y la otra este-oeste, es una circunstancia que debe potenciar a la ciudad y no perjudicarla o conflictuarla.
- La **Vía Férrea** es otro de los conflictos identificados (línea amarilla). Su trazado divide a la ciudad en dos partes y dado que el escenario futuro del transporte ferroviario es aún incierto, este plan tendrá que tomar en consideración dos situaciones diferentes. Uno, en el que resurja el funcionamiento de trenes con todo lo que ello implica y el otro en que eso realmente no ocurra y provoque más estado de abandono de una amplia faja de la ciudad. Particularmente hoy día, los distintos cruces de la trama vial con la línea férrea son ya conflictivos.
- Existen **Nodos conflictivos particulares** que son los puntos identificados con círculos rellenos y que responden a distintas categorías de cruces que merecen especial atención. Por ejemplo Ruta 3 con: Av. Nicolás Guerra, Bv. Aparicio Saravia, Ruta 11, Av. JP. Varela, Av. Larriera; o Ruta 11 en su acceso este, etc.
- Dentro de la trama urbana será importante definir una determinada jerarquización vial. Varias **Calles y Avenidas** han tomado relevancia y generan conflictos, ya que carecen por ejemplo de las condiciones o del equipamiento adecuado. Las vías principales que estructuran la ciudad como Av. Luis

Alberto de Herrera, Av. Lavalleja, Bv. Manuel D Rodríguez, y otras, deberán estudiarse con detenimiento para tener una adecuada movilidad o para generar una determinada imagen de ciudad.

Estas avenidas y bulevares, junto con la ya mencionada vía férrea también generan ciertos conflictos de menor escala en sus encuentros o cruces que demandarán atención especial en este Plan de Ordenamiento.



[Identificación de Conflictos – Gráfico: Oficina de Ordenamiento Territorial, ISJ]

- En esta identificación de conflictos territoriales también aparece el **By Pass** (línea celeste al este de la ciudad en el gráfico siguiente) que une Ruta 11 con Ruta 3, cuyas condiciones actuales no son las adecuadas para la función que debe cumplir de desvío del tránsito pesado por la ciudad. Corresponderá además tener especial cuidado en los encuentros del trazado del by pass con las rutas nacionales, sobre todo si se le da el carácter que efectivamente debe tener, pues soportará entonces un alto tránsito diario de transporte de carga.

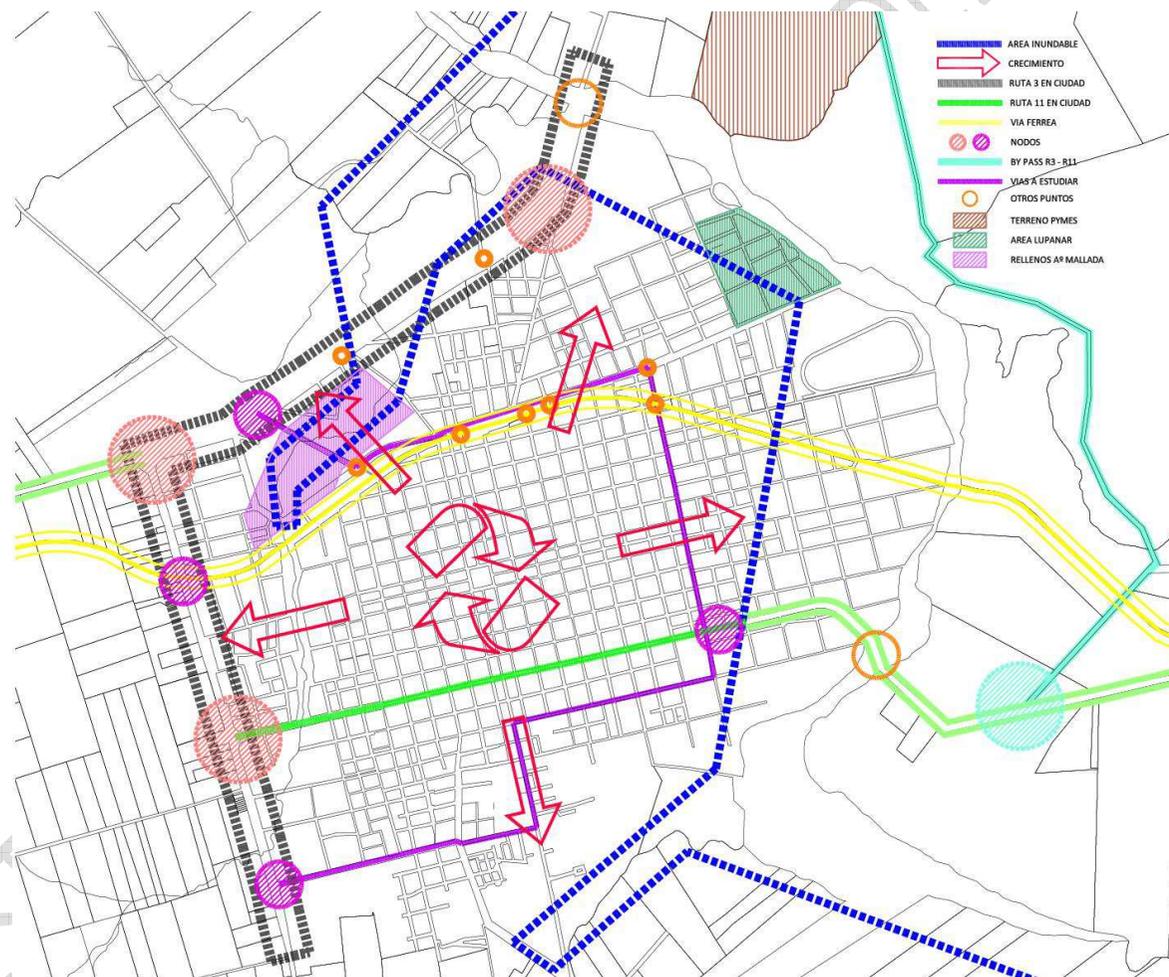
- En esa amplia gama de conflictos que pueden identificarse hoy día, se encuentran entre otros, los recientes **Rellenos en el Arroyo Mallada** sobre todo en su tramo entre la vía férrea y la calle Artigas. También tenemos la posible ubicación de las **Pymes** en un terreno con un gran sector inundable y con interferencias en la circulación para los trabajadores que irían desde la ciudad. O el barrio Picada de las Tunas que presenta conflictos de diferente escala, entre ellos la vigencia de la zona lupanar y el desarrollo futuro de cooperativas de viviendas (rallado verde en gráfico inferior).



[Identificación de Conflictos – Gráfico: Oficina de Ordenamiento Territorial, ISJ]

Aquí se han enumerado los conflictos territoriales más relevantes, sin perjuicio de saber que hay otros como por ejemplo, el conflicto que genera la ausencia de estacionamientos en algunas zonas, la falta de cartera de tierras para la planificación de espacios públicos y para la realización de viviendas colectivas, la ubicación de algunas actividades como los ladrilleros o trabajos que generan ruidos o polvo.

También hay que destacar la falta de adecuación de las normativas departamentales en algunas partes de la ciudad con respecto a retiros, alturas, fos, fot, fis y otros temas vinculados a lo urbano-territorial.



[Identificación de Conflictos: síntesis – Gráfico: Oficina de Ordenamiento Territorial, ISJ]

1.7 ÁREAS IDENTIFICADAS



[Áreas identificadas en la ciudad de San José de Mayo – Gráfico: Oficina de Ordenamiento Territorial, ISJ]

A los efectos de trabajar en propuestas más ajustadas a la realidad territorial actual de las distintas partes de la ciudad, se identificaron determinadas áreas que comparten características similares.

Los criterios de identificación territorial para las áreas antes citadas pueden ser muy diversos, pero los más relevantes en este estudio son:

- Calidad urbano arquitectónica
- Usos del Suelo
- Ancho y calidad de calles
- Centralidades barriales
- Características sociales comunes
- Barrios como base de identidad colectiva
- Fenómenos específicos como el Río San José o el Arroyo Mallada
- Amanzanado y estructura predial
- Infraestructura y equipamiento existente

2. MEMORIA DE ORDENACIÓN

2.1 LINEAMIENTOS Y OBJETIVOS

2.1.1 Lineamientos Estratégicos

Los lineamientos surgen de lo analizado en el Diagnóstico Territorial, en un proceso que ha sido participativo e integrador. Estos lineamientos estratégicos definidos a continuación apuntan a un nuevo modelo territorial alineado con las Directrices Departamentales, con las Estrategias Regionales Metropolitanas, basado en conceptos de medio ambiente sustentable, en la optimización de recursos, en el equilibrio social y territorial.

- I. **Rol Departamental y Regional de la Ciudad de San José de Mayo.** Potenciar su condición de capital y su estratégica ubicación regional en el cruce de dos rutas nacionales relevantes.
- II. **Protección Ambiental.** Racionalizar y cuidar los recursos hídricos, preservar los suelos y áreas naturales.
- III. **Equilibrio territorial.** Tender a la integración social, fortaleciendo equipamientos de uso colectivo, generando nuevos espacios públicos y mejorando la calidad de los existentes en toda el área de influencia del Plan.
- IV. **Localización ordenada de actividades productivas y comerciales, agropecuarias, industriales, logísticas y energéticas.** Compatibilizar las diversas actividades que se producen en el territorio, apostando a la sustentabilidad y al desarrollo económico.
- V. **Desarrollo urbano.** Controlar su expansión indiscriminada, regulando y ordenando el crecimiento urbano.
- VI. **Optimización de infraestructuras y servicios.** Consolidar, densificar y recalificar áreas urbanizadas, promoviendo las amplias zonas de la ciudad que cuentan con servicios y equipamientos en general.

2.1.2 Objetivos específicos:

- **Atender puntualmente las zonas inundables** del Río San José y del Arroyo Mallada, hecho que merecerá un estudio particularizado y una transformación territorial importante.
- **Potenciar la vinculación de la ciudad con el río**, fomentando espacios de recreación, aportando en general riqueza paisajística y calidad ambiental al núcleo urbano, integrando a la ciudad con el río de una manera más franca.
- **Potenciar Espacios Verdes**, plazas, arbolados y otros, fundamentalmente en lugares más alejados del centro de la ciudad, formando un sistema de espacios verdes equipados para el disfrute e inclusión de toda la población.
- **Fomentar la creación y calificación de Espacios Públicos** en general, integradores, en toda la trama urbana de la ciudad.
- **Valorizar los paisajes naturales, los valores culturales y los recursos patrimoniales**, materiales e inmateriales, edificios y urbanos.
- **Apostar a las centralidades barriales** emergentes y a la descentralización urbana, dotando a la ciudad de servicios y equipamientos acordes en toda su trama.
- **Definir proyectos especiales para sectores de borde urbano y para algunos nodos** (como el encuentro de rutas nacionales, avenidas, cruces con vías férreas, etc).
- **Promover una adecuada Jerarquización Vial** para la Ciudad de San José de Mayo con el fin de generar una ordenada movilidad urbana, apostando consecuentemente a la calificación y acondicionamiento de los espacios públicos de circulación, como las calles barriales, calles principales, avenidas, bulevares, tramos de ruta en ciudad.
- **Rever el transporte dentro de la ciudad de San José de Mayo** (transporte urbano colectivo) y los servicios en el área de influencia de la capital (en especial con Raigón y Juan Soler). Revisar el **transporte de pasajeros** por rutas nacionales a nivel Departamental, Interdepartamental e incluso Internacional.

- **Ordenar el transporte de carga** con especial atención en el atravesamiento del transporte pesado por la ciudad. Analizar las infraestructuras vinculadas al **transporte ferroviario** y su futuro.
- **Fortalecer los vínculos** de las localidades urbanas de **Raigón y Juan Soler**, con San José de Mayo; así como también el de las áreas productivas con esos centros poblados. Planificar dichas localidades en cuanto a la contención de su expansión urbana, la calidad y cantidad de sus espacios públicos, apostando a una ocupación residencial de baja densidad.
- **Calificar algunos caminos históricamente relevantes** al interior del departamento como Camino de la Costa o Camino al Carretón.

2.2 HORIZONTE Y ESCENARIOS

2.2.1 Horizonte Temporal

EL horizonte temporal de un Plan de Ordenamiento Territorial es difícil de establecer pues debe ser lo suficientemente amplio para generar las transformaciones territoriales deseadas, pero también lo suficientemente concreto como para que algunos cambios se desencadenen a corto y mediano plazo. En este siglo XXI la incertidumbre de los acontecimientos y la rapidez con que evolucionan obligan también a revisiones con ciertas frecuencias lógicas.

"El horizonte no tiene necesariamente que coincidir con el período de vigencia del instrumento si se aspira a un proceso retroalimentado de planificación - gestión que implica revisiones periódicas. Sin embargo, se debe tener en cuenta que al referirse a aspectos estructurales deberían tener una permanencia razonable, como expresión de *políticas de Estado*, de políticas de mediano y largo plazo."²⁴

Se establece entonces, en este *Plan Local de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de San José de Mayo y su área de influencia*, como horizonte temporal el año **2035**, previendo una revisión a los 10 años. Esta podrá hacerse en un plazo más corto si existiere algún hecho relevante que modifique sustancialmente las condiciones u objetivos establecidos en el Plan.

²⁴ Horizonte temporal de las "Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible Metropolitanas"

2.2.2 Formulación de Escenarios

El **Escenario Tendencial** describe de alguna forma la situación futura, de mantenerse las condiciones actuales tanto nacionales como internacionales, plantea que "se espera un lento crecimiento de la población, aumento del envejecimiento de la estructura de edades, reducción de la tasa de natalidad y de la fecundidad, descenso de la mortalidad infantil y aumento de la esperanza de vida"²⁵. Las migraciones internas en su mayor parte ocurren entre localidades urbanas y son muy reducidos los movimientos del medio rural al urbano. En términos contextuales existen condiciones para que la situación de un país envejecido no vaya a cambiar, salvo cambios producidos por movimientos migratorios.²⁶

También se puede mencionar puntualmente el "aumento de erosión en suelos por malas prácticas agrícolas, aumento de suelo dedicado a la agricultura extensiva como la soja, apropiación excesiva de algunos tramos del viario nacional por localizaciones industriales, pérdida de áreas naturales por crecimiento urbano y alteración de los ecosistemas. Mayor contaminación en el acuífero Raigón y de cursos de agua por el vertido de efluentes sin tratamiento, disminución de los caudales de agua en ríos por períodos de sequías (o mayores inundaciones) ante efectos del cambio climático. Crecimiento urbano hacia zonas periféricas sin infraestructuras previstas, ni servicios, o invadiendo área rural y crecimiento urbano en áreas cercanas a establecimientos industriales."²⁷

En lo estrictamente local, la propensión es hacia una desordenada expansión de la ciudad vaciando las zonas centrales que ya disponen de servicios, equipamientos e infraestructuras, todo ello sin que exista crecimiento de población. También la tendencia indica un incremento de viviendas en áreas inundables, un aumento del tránsito en las áreas centrales que se torna complejo sobre todo en determinadas horas, una localización industrial dispersa con incompatibilidad muchas veces con otros usos.

Mientras que el **Escenario Deseable** es el marco en que se plantean los lineamientos y objetivos de este plan local, en una perspectiva general de país estable y en crecimiento, con un desarrollo importante en sus infraestructuras, con una apuesta al desarrollo productivo, social y cultural.

²⁵ Uruguay, Agenda 2020 - Arocena y Caetano - 2007

²⁶ Escenarios de las "Estrategias Metropolitanas"

²⁷ Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de San José. Documento Base, 2010

"En su conjunto si las condiciones externas son relativamente favorables, el país podría triplicar hacia 2030 el PBI por habitante de 2006"²⁸. A nivel departamental una creciente apuesta al equilibrio del territorio y las oportunidades, al desarrollo local en un proceso organizado a corto, mediano y largo plazo.

Puntualmente podría mencionarse el reto al "mantenimiento y recuperación de la superficie del suelo productivo y la localización de nuevas industrias que generen fuentes de empleo en el área de influencia de San José de Mayo. La protección de los diversos ecosistemas, el control de explotación de flora y fauna nativas, el monitoreo del estado y caudal del acuífero Raigón, el control en el vertido, clasificación y disposición final de residuos domiciliarios e industriales. También el crecimiento urbano en zonas provistas de infraestructuras y servicios, la contención de fraccionamientos, el control de sistemas de saneamiento domiciliario alternativos, en áreas rurales y urbanas no servidas por sistemas de saneamiento colectivo.

Muchos de los objetivos implican no solamente la ejecución de un plan de ordenamiento territorial sino la complementación del mismo a través de la formulación de planes y programas. Algunos podrán ser realizados o impulsados por el Gobierno Departamental y otros se deberán coordinar o promover conjuntamente con otros organismos públicos o privados. El logro de las metas planteadas dependerá de la gestión que se realice para su logro, del compromiso departamental asumido y de la revisión periódica de los impactos buscados."²⁹

2.3 MODELO TERRITORIAL

El Modelo Territorial presentado en este Plan Local de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible está formado por un conjunto de propuestas que estructuran, ordenan, redefinen y potencian a la ciudad de San José de Mayo y su área de influencia.

Surge de un análisis territorial que identificó oportunidades y conflictos, planteó objetivos y lineamientos, bajo el entendido de un plan flexible, participativo e inclusivo. Es así como en este primer avance se delinearán los cuatro puntos estructurantes del plan: el sistema urbano, el sistema vial, el uso del suelo y el borde urbano del Río San José.

²⁸ Estrategia Uruguay III Siglo, 2009

²⁹ Ibídem 26

2.3.1 SISTEMA URBANO

En términos generales se plantea una "batería de propuestas" que atienden la previsión de crecimiento y densificación del tejido urbano. Se busca que tiendan a "mantener y mejorar la calidad de vida de la población, la integración social en el territorio y el uso y aprovechamiento ambientalmente sustentable y democrático de los recursos naturales y culturales mediante una equilibrada distribución espacial de los usos y actividades y el máximo aprovechamiento de las infraestructuras y servicios existentes"³⁰. Las principales propuestas son:

- **Densificación del área central de la ciudad.** Como quedó evidenciado en todo el trabajo previo, la zona central de la ciudad ("Área A") se vacía de población residente, siendo esta área la que posee paradójicamente los mejores servicios e infraestructuras. Por lo tanto este plan apuesta el retorno "al centro", incentivando por ejemplo la construcción de mayor altura (en un etapa más avanzada del Plan se definirá cuanto y como), el reciclaje de viviendas, y otras formas que hagan posible ese aumento de población residente en las zonas centrales (color morado en el gráfico de la página siguiente).
- **Reconversión de vacíos urbanos y grandes construcciones en toda la trama.** Esto no es asociable a un solo sector de la ciudad sino que es un tema transversal a todos los barrios, aunque con diferentes características en cada uno. Se apuesta a esos dos elementos porque existe un gran número de ellos repartidos por la ciudad y porque además tienen un alto potencial de transformación.

Terrenos baldíos como "áreas de oportunidad" para transformar la ciudad.

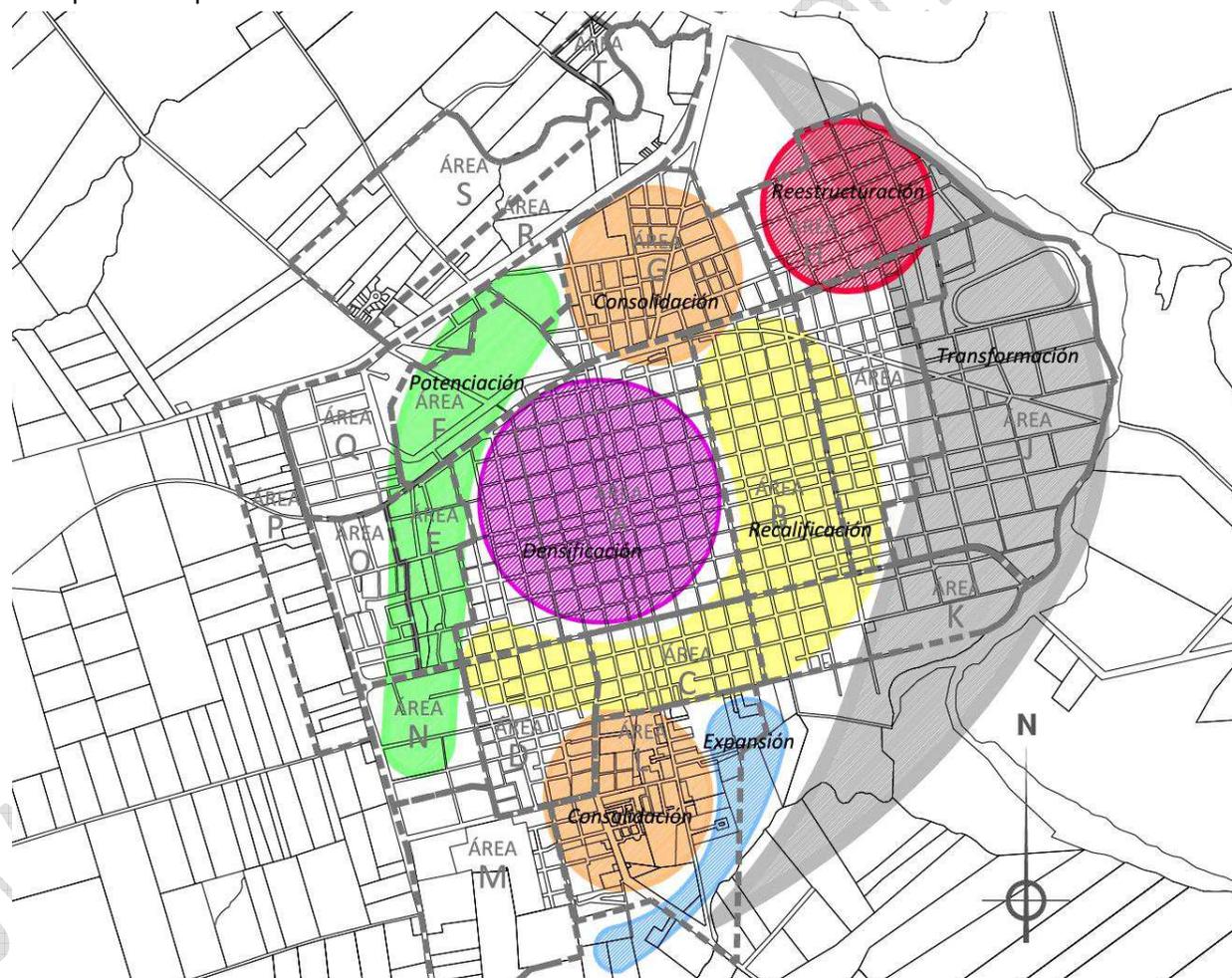
Este es uno de los puntos más fuertes del plan, ya que se identificaron una importante cantidad de terrenos baldíos en toda la ciudad. Se apunta principalmente a programas de vivienda, ya sea individual o colectiva. De esta forma se iría produciendo una sutura de la trama urbana y por otro lado se estaría evitando que la ciudad siga expandiéndose irracionalmente.

Es necesario detener la extensión cuando se tienen espacios en la trama de la ciudad, con todos o casi todos los servicios e infraestructuras disponibles, a sabiendas de que además no existe un incremento de población significativo.

Reutilización de grandes construcciones existentes, para valorizar espacios construidos en sectores con servicios e infraestructuras.

³⁰ Ley N° 18.308. Extractos de los artículos 3º y 5º(literal g).

Se detectaron una importante cantidad de edificios en desuso, grandes estructuras en medio de la ciudad de mucha utilidad principalmente para vivienda colectiva. También existen construcciones de gran porte con actividades actualmente, pero que en las posteriores instancias de este plan se propondrá reubicar en otras zonas de la ciudad, liberando así espacios para vivienda en la trama existente. Por lo tanto hay posibilidades reales de quebrar la vieja costumbre de ubicar los edificios de vivienda colectiva en los bordes de la ciudad con todo lo que ello implica.



[Esquema propuestas Sistema Urbano – Gráfico: Oficina de Ordenamiento Territorial, ISJ]

- **Reestructuración de zonas.** Este plan está todavía en proceso de identificación de áreas de la ciudad que realmente necesiten una transformación profunda. El "Área H" es una de las más claras y será motivo de una propuesta específica para ese sector de la ciudad (color rojo en el gráfico anterior), vinculado también a lo propuesto más adelante en el punto 2.3.4. como borde ribereño.
- **Consolidación urbana** en algunas áreas. Por ejemplo las "Áreas L y G" (color naranja). Eso implica un reconocimiento al desarrollo y crecimiento que tienen hoy día estos lugares y que necesitan elementos de intervención importantes para consolidarse, como por ejemplo, espacios de uso público, mas equipamientos y servicios que vengán a reafirmar su tendencia.
- **Recalificación de otras áreas.** Hay sectores de la ciudad que se han ido definiendo y consolidando a lo largo del tiempo pero aun así carecen de algunas cosas como por ejemplo, buenas veredas, equipamiento urbano, algunos servicios, etc (color amarillo en el gráfico). Por lo tanto este plan de ordenamiento propone recalificar esas áreas, como lo son por ejemplo las "Áreas B, C, D y K".
- **Nuevos terrenos para expansión de la ciudad.** Como se mencionó al principio, este plan no apuesta a la expansión de la ciudad. Pero de todas formas es importante definir para dónde debe o puede crecer la ciudad a largo plazo. Por ello se determina (color celeste) esa expansión hacia el Sur de la ciudad, pero muy limitadamente. En etapas posteriores del plan se definirán con más exactitud sus límites y parámetros.
- **Otras opciones de ocupación residencial.** En un contexto de diversificación de propuestas y opciones, se reconocen otras formas de ocupación o viviendas, para determinados grupos de población. Para ello se proponen sectores vinculadas a lo rural, al verde, a predios grandes y algunas áreas pueden ser Rincón de Nazaret o el Camino a la Aviación o las chacras de Camino a José Ignacio, reforzando así una tendencia natural y justificada.
- **Cambio de estrategias de ocupación y uso del suelo,** vinculado al Río San José y sus zonas de riesgo por inundación y alta vulnerabilidad social (color gris en el plano). Los sectores urbanos más directamente involucrados y de mayor transformación serían las "Áreas H, I, J y K". (ver punto 2.3.4)
- **Caracterización y potenciación de áreas residenciales específicas** por ejemplo vinculadas al Parque Lineal del Arroyo Mallada (color verde), principalmente las "Áreas E, F y N".

- **Contener y calificar a las localidades de Raigón y Juan Soler en su actual mancha urbana** con el objetivo de no generar más extensiones a la largo de la Ruta 11 entre la ciudad de San José de Mayo y estas localidades antes mencionadas. Posiblemente en algunos sectores de las propias localidades, se apueste a una baja densidad en predios más grandes.

2.3.2 SISTEMA VIAL

Con el fin de lograr la integración social y territorial, la eficiencia en el traslado de los bienes y las personas, es que se plantean a continuación los ejes temáticos principales del Sistema Vial del Plan de Ordenamiento de San José de Mayo (*ver base y complemento a este tema en ANEXO Nº 3: Informe Primario de Tránsito y Transporte, del Ing. Elías Rubinstein*):

- **Tramo de Ruta 3 en Ciudad**

La travesía urbana de la Ruta 3 tiene un perfil rural y un trazo periférico a la ciudad. En primera instancia parece importante evitar que la ruta se convierta en una arteria urbana de la ciudad para que pueda seguir cumpliendo su rol de ruta nacional. Pero para ello es necesario hacer una serie de propuestas vinculadas a no incrementar el desarrollo del suelo residencial al norte y oeste de ruta 3. También es importante concentrar los cruces en pocos puntos, generar vías colectoras y readecuar las intersecciones más importantes.

Puntualmente además es imprescindible mejorar la conectividad de varios sectores de la ciudad cercanos a la carretera, para que no se haga uso de la misma en el tráfico local de distancias cortas.

- **Continuidad en ciudad de Ruta 11**

La Ruta 11 se desdibuja al llegar a la ciudad, pierde continuidad y es de difícil lectura su "recorrido" dentro de la trama urbana.

Este plan considera conveniente definir un trayecto con más claridad, posiblemente por Av. Lavalleja, Bv. Manuel D Rodríguez y Av. José Pedro Varela, con la finalidad de darle jerarquía, "perfil", cartelería y equipamiento urbano acorde a tal rol.

▪ **By Pass Norte**

Actualmente existe este by pass en un estado incipiente y su función básica es desviar el tránsito pesado entre las Rutas 11 y 3. Es prioridad de este plan fortalecer este by pass norte para que el alto tránsito de camiones no entre a la ciudad. No solo por el volumen de camiones sino porque la travesía por la ciudad de ruta 11 es por viario urbano, muy diferente a lo que sucede con ruta 3.

De todas formas se piensa en el by pass para el transporte de carga y no tanto para el vehicular común o el de turistas ya que parece conveniente promover el ingreso de estos últimos a la ciudad para ofrecer servicios de hotelería, alimentación, etc.

▪ **By Pass Sur**

También existe la posibilidad de contar con un by pass por el sur de la ciudad que conecte la Ruta 3 y 11. Este plan considera también ese escenario como posible a mediano plazo, llegando incluso a generarse un gran by pass que desvíe totalmente la ruta 3 por fuera de la ciudad, al este, en un futuro a muy largo plazo.

Si bien este by pass sur no es de los temas más claramente identificados, este plan no es ajeno a dicha posibilidad ya que incidiría fuertemente en algunos temas como la localización industrial entre otras cosas.

▪ **Jerarquización Vial en la ciudad de San José de Mayo**

Es importante definir las vías según su funcionalidad, para que luego las condiciones físicas, su imagen urbana y equipamiento coincidan con la característica propia de cada una.

En el gráfico de la página siguiente se observa un primer acercamiento al tema según el mencionado informe de asesoría vial del anexo 3. Es un análisis como punto de partida para la propuesta más ajustada que propondrá este plan en etapas posteriores respecto a la jerarquización de vías.

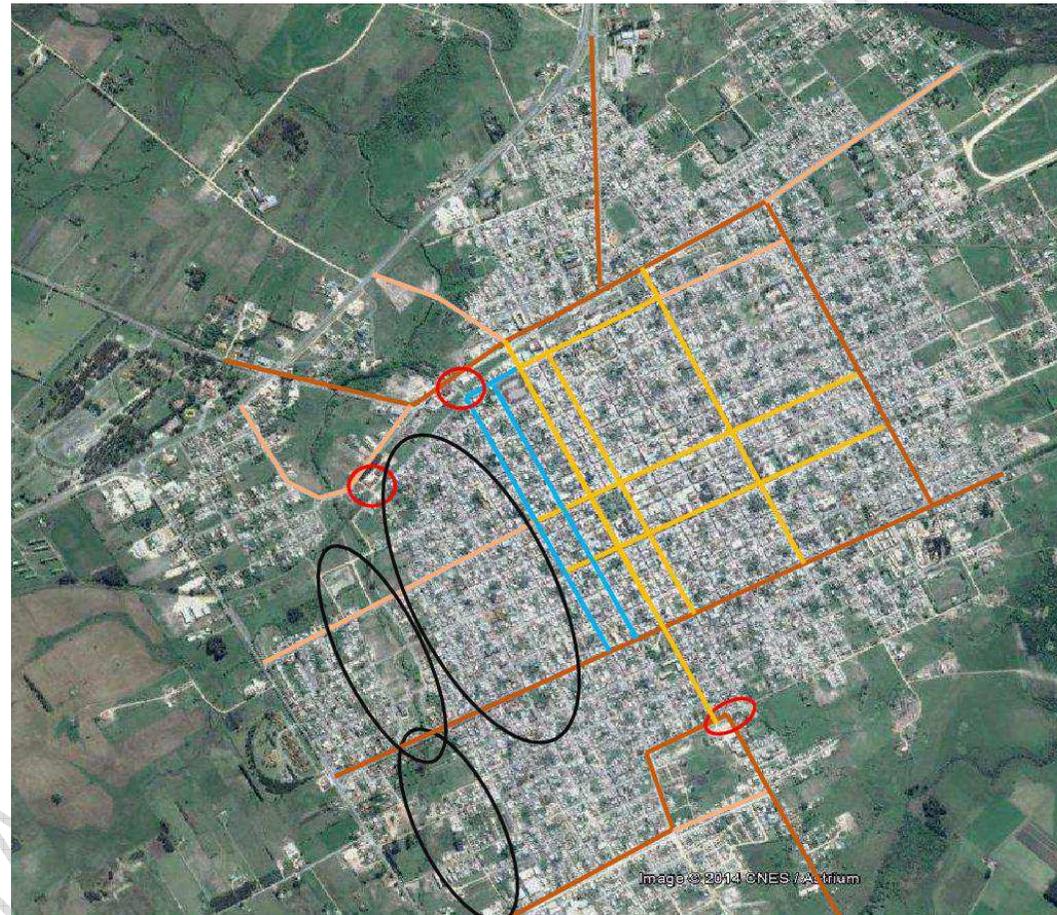
En color *Marrón*, se observa el viario que conecta las carreteras con la ciudad, y que también tienen una funcionalidad arterial interna.

Se puede apreciar que al oeste no está bien delimitada, por lo tanto parece importante definir por ejemplo, a la calle Montagne y a la Av. Rivera como par vial arterial. O también parece apropiada una calle costanera al Arroyo Mallada conectándose con Manuel Haedo, estableciendo así una vía colectoras al oeste de la ciudad.

En *Amarillo*, algunas de las vías que conectan con el centro. Se complementa con las vías colectoras usadas actualmente por el transporte de alta frecuencia a Montevideo, calles Espínola e Ituzaingó (*en celeste*).

En *Rosado*, vías colectoras de segundo orden. Conectan los barrios con las vías arteriales y colectoras céntricas.

En *Negro*, están marcadas las áreas donde no se identifica una vía de flujo colector claro y en *Rojo* los puntos con problemas de conectividad por pérdida de continuidad.



[Esquema analítico y primario de Jerarquización Vial – Gráfico: Ing. Elías Rubinstein]

2.3.3 USO DEL SUELO

"La previsión de los usos de suelo en el territorio del ámbito de aplicación, se definirá considerando las compatibilidades y complementariedades entre los mismos. Su definición deberá estar en correspondencia con las categorías y subcategorías de suelo (urbano, suburbano y rural). Particularmente se sugiere delimitar y especificar los usos en las áreas inundables".³¹

Para definir los usos del suelo en este Plan Local de Ordenamiento se toman como base las Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de San José aprobadas por la Junta Departamental en 2013 y su respectiva Categorización Primaria de Suelos, en vigencia actualmente (ver página 35). En una primera revisión de dicha Categorización primaria y en términos generales se propone:



[Esquema básico de propuestas de Uso del Suelo Industrial y Logístico – Gráfico: Oficina de Ordenamiento Territorial, ISJ]

³¹ Guías para la elaboración de instrumentos de ordenamiento territorial y desarrollo sostenible. Mvotma – Dinot 2013

Para **SUELO URBANO**:

- **Privilegiar el uso y la ocupación del suelo urbano existente, de forma de acotar la extensión de la mancha urbana.**
Aprovechar al máximo la amplia cobertura de servicios e infraestructura que tiene ya la ciudad de San José y eventualmente aquellos sectores que el plan prevea conveniente potenciar, orientando la inversión pública y privada.
En etapas posteriores de este plan se definirán con más precisión dentro de lo urbano, cuales son los suelos con categoría consolidado y cuales los no consolidados de la ciudad.
- Vale también para las **localidades de Raigón y Juan Soler limitar la mancha urbana a lo existente ya definido en Directrices.** Obviamente este plan hará un ajuste y una profundización en cuanto a factores de ocupación de suelo, alturas, retiros, etc.

Para **SUELO SUBURBANO**:

- **Reestructurar los suelos suburbanos vinculados a la actividad industrial.**
La propuesta es concentrar las áreas industriales, para que de esa forma no haya dispersión excesiva en el territorio. En primera instancia se identifican dos zonas importantes:
 - Zona Industrial Norte**, "Tipo 1" (color marrón en el gráfico anterior) localizada en el área de Polímeros, para actividades con poca incidencia ambiental. Seguramente su reordenación implique una nueva categorización de suelos, entre otras cosas.
 - Zona Industrial Sur**, "Tipo 2" (color verde) para otro tipo de actividades industriales, de mayor escala, vinculadas a un posible by pass sur, a largo plazo.
- **Definir claramente zonas de Prioridad Logística y de Servicios.** Se plantean dos áreas claramente identificadas, al norte y oeste de Ruta 3 (color rojo en el gráfico).
- **Reubicar actividades** que deberían estar fuera de la zona central de la ciudad, como barracas, aserraderos, etc. **Revisar actividades territorialmente conflictivas** como la ubicación de las salas de bailes, zona lupanar y otros.

- **Analizar los enclaves suburbanos con destino a vivienda** en el área de estudio del Plan San José de Mayo.
Dentro de las áreas suburbanas definidas en las mencionadas Directrices Departamentales, la gran mayoría en este espacio territorial en estudio, tienen como Subcategoría destino *Industria y Servicios*; pero en segundo lugar están aquellas destinadas a *Vivienda individual y agrupada*. Por lo tanto se propone su estudio particularizado para definir en las siguientes etapas del plan sus características y normativa específica.

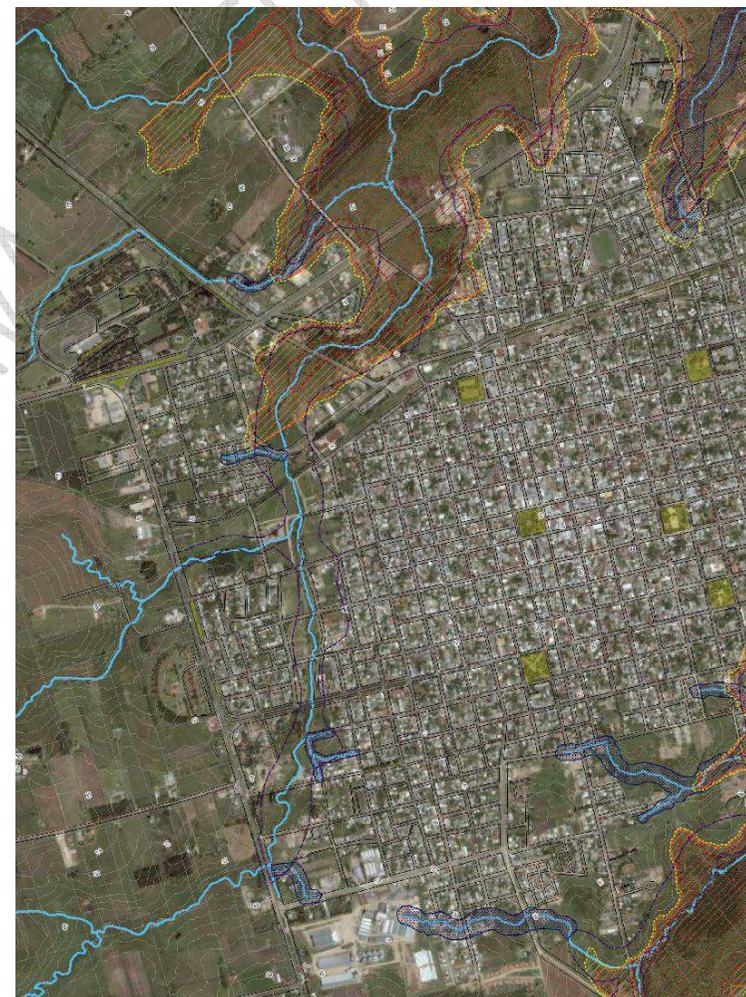
Para **SUELO RURAL**

- **Defender la buena proporción de SUELO RURAL productivo que tiene esta área de estudio.** Es importante en este punto hacer una revisión de la propuesta presentada en las Directrices Departamentales en cuanto a los terrenos con Atributo de Potencialmente Transformable. La idea general es disminuir la cantidad de terrenos con ese atributo ya que requieren un Plan de Actuación Integrada que tiene cierta complejidad y lentitud.

Para **ÁREAS INUNDABLES** o con problemas de drenaje de aguas.

Este punto tiene diversas escalas que se esbozan en este primer Avance del Plan, con la finalidad de abrir el análisis en un tema que está en pleno proceso de estudio y elaboración.

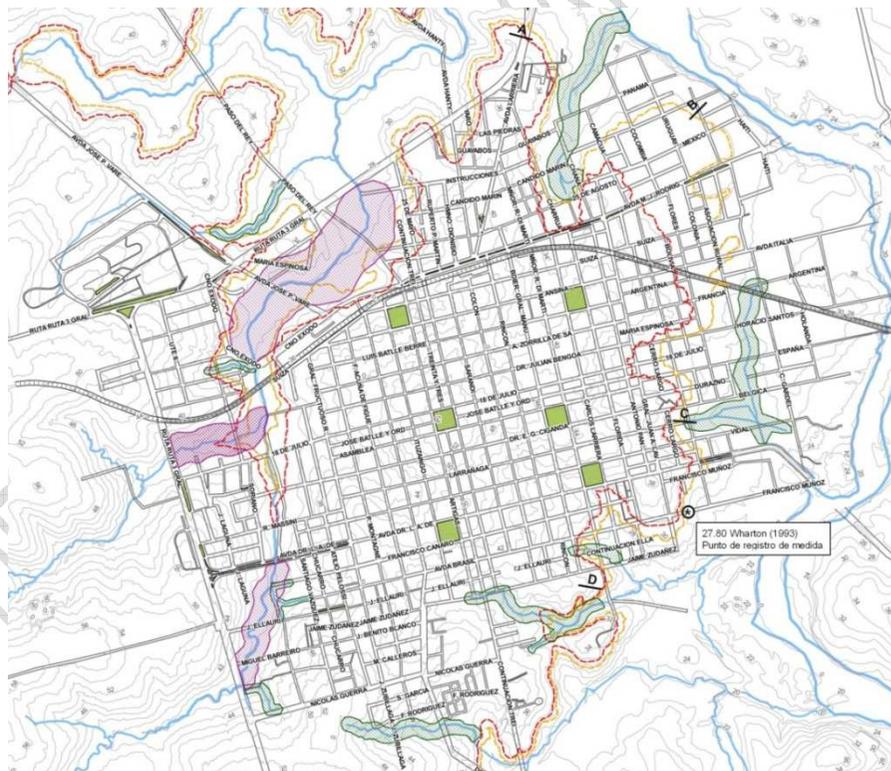
- **Área Inundable del Río San José.** Este tema tiene tal relevancia en el Plan San José de Mayo que se lo ha considerado en esta instancia en un ítem aparte (2.3.4 como Borde Urbano Ribereño). (*Ver base y complemento a este tema en ANEXO Nº 2: Mapa de Riesgo de Inundación – Primer Borrador – Dirección Nacional de Aguas, MVOTMA*).
- **Desbordes del Arroyo Mallada.** Este arroyo es una fuente de análisis y propuestas inagotable para la ciudad de San José. Un curso de agua interno, que atraviesa la ciudad y marca ineludiblemente distintos sectores de la misma. En los últimos años hubo una propuesta de Parque Lineal en parte de su recorrido que ha sido un excelente ejemplo a nivel nacional de un proyecto exitoso de transformación urbana. Puntualmente ese es el *Sector 2* del arroyo, marcado en el gráfico inferior.



[Sectores del Arroyo Mallada y Mapa de Amenaza de inundación (parte) – Gráficos: Oficina de Ordenamiento Territorial, ISJ y DINAGUA (respectivamente)]

Pero este Plan de Ordenamiento, como se mencionó en otra parte de este mismo documento, apuesta a *todo el recorrido del arroyo por la ciudad*. Por lo tanto se propone un análisis particularizado de los *Sectores 1 y 4* con la finalidad de darle una continuidad a la intervención, obviamente con diferentes características. (Cabe aclarar que la zona que se denomina aquí como *Sector 3*, está actualmente en ejecución). Para el *Sector 5*, tramo del arroyo entre Ruta 3 y el Río San José, se estudiarán en etapas posteriores propuestas tendientes a preservar determinadas características, o controlar otras, en una zona que aún sufre los desbordes más importantes.

- **Cañadas por predios privados.** La ciudad en la herradura que forman la Ruta 3 y el Río San José, tiene además la particularidad de contar con una gran cantidad de cañadas que pasan principalmente por predios privados. Son las indicadas con un rayado verde en el grafico inferior y que merecen un estudio particularizado para generar propuestas puntuales de relevancia para la ciudad, solucionado su problema de drenaje pluvial.

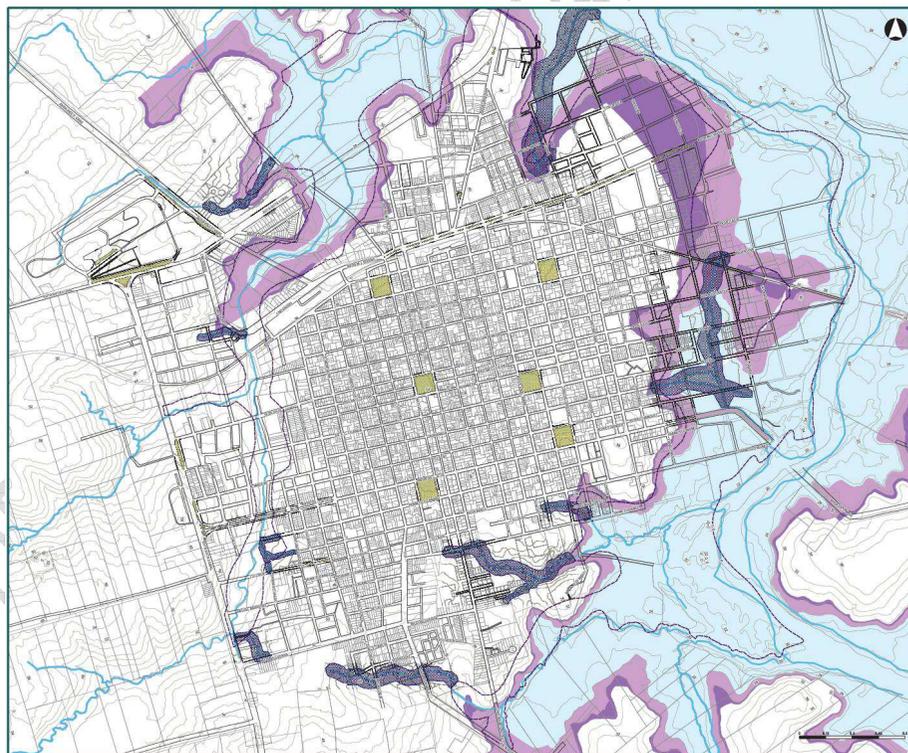


[Mapa de conflictos – Gráfico: DINAGUA / MVOTMA]

Fundamentalmente, el sector que queda al sur de calle Zudañez y el este de calle Espínola, requerirá por su complejidad seguramente un proyecto integral, un estudio particular de aguas para apostar al aprovechamiento de suelos principalmente para uso residencial.

2.3.4 BORDE URBANO RIO SAN JOSÉ

Como se mencionó anteriormente este tema es relevante en el Plan de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de San José de Mayo pues abraza varios puntos importantes. Por ejemplo, la cota de inundación y la vulnerabilidad social; la demanda ciudadana por vinculación de la ciudad con el río y la transformación necesaria hacia usos adecuados en zonas de inundación; entre otros. Actualmente se encuentra en fase de estudio especial, con relevamientos en áreas específicas.



[Mapa de Amenaza – Gráfico: DINAGUA / MVOTMA]

De todas formas en una primera instancia se obtuvo un mapa de riesgo de inundación producto de un cruzamiento del mapa de amenazas del gráfico de la página anterior (que representa las zonas de inundación con probabilidad anual mayores a 50%, a 1% y a 0.1%) con las áreas detectadas de mayor vulnerabilidad social. Se entiende esta última como "la susceptibilidad de la población o determinado grupo social de ser afectado por eventos de inundación y la dificultad para recuperarse del impacto"³²

Eso, sumado al análisis manzana a manzana del área en estudio, dio como resultado el Mapa de Riesgo que se aprecia en la página siguiente, donde:

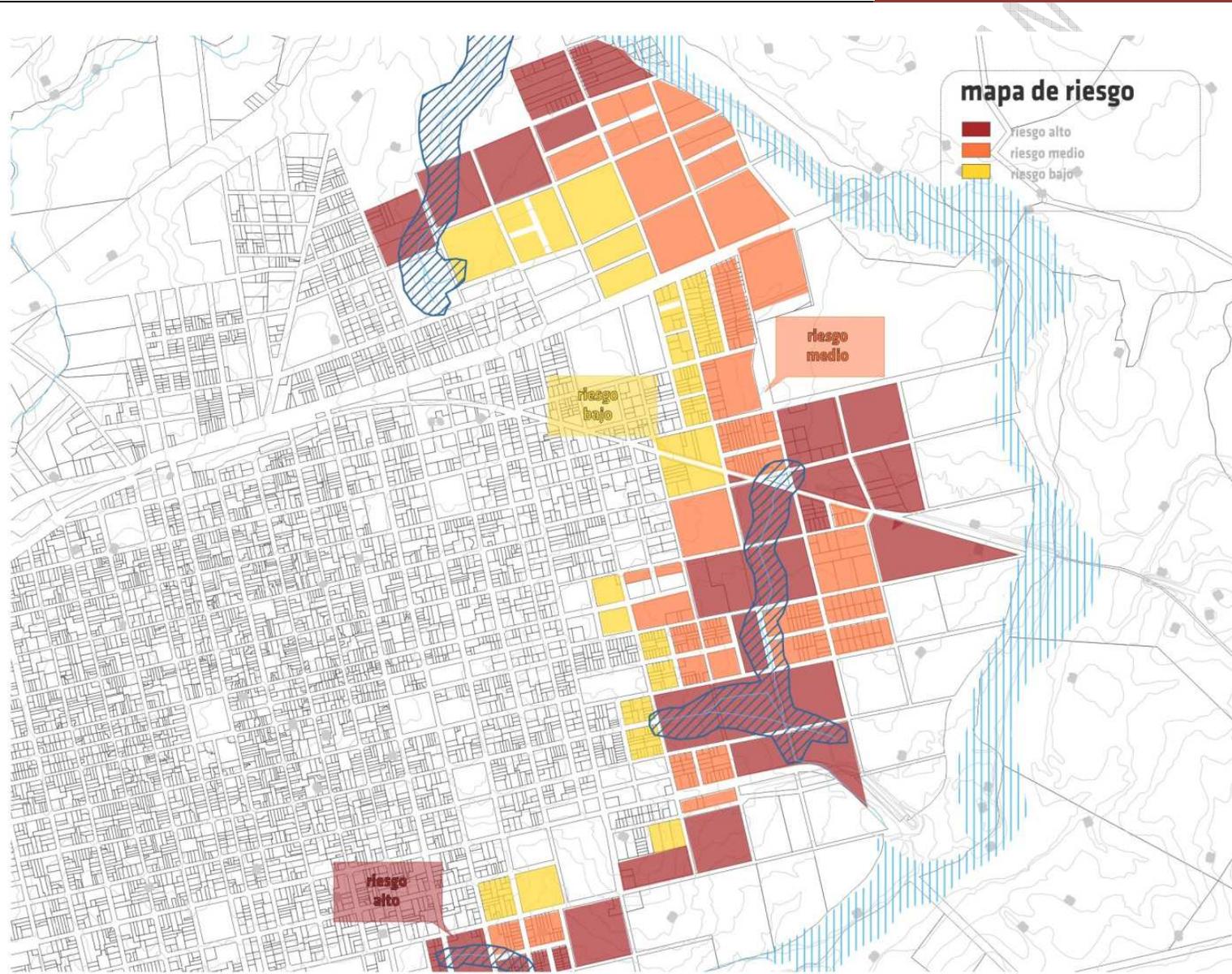
Las áreas de color rojo, son las de riesgo alto. En ellas se promoverá la sustitución de los usos actuales por otros compatibles con el río y posiblemente requiera algún proyecto estratégico con la finalidad de *transformar* ese sector.

Las áreas de color naranja, de riesgo medio son suelos urbanos con restricciones por inundación. Las acciones implican medidas de *mitigación* para disminuir el impacto de las inundaciones, como por ejemplo adaptación de las viviendas con características especiales, en cuanto a las instalaciones eléctricas, sanitarias o que el nivel de piso terminado deba estar por encima del nivel de calle, entre otras cosas.

Las áreas de color amarillo, de riesgo bajo, tendrán ciertas restricciones para equipamiento vulnerable, como por ejemplo hospitales.

Finalmente una **zona verde** entre estas áreas y el propio río, con la característica de parque urbano o área de recuperación natural, para el disfrute de toda la población. Todo esto está en pleno estudio pero se perfila como una buena oportunidad de transformación de un gran parte de la ciudad, con un área verde que comienza en Picada de Varela hasta el Puente Carretero, teniendo hitos importantes como lo son la Playa Vieja, el Paso de los Carros, el propio Hipódromo, el viejo Puente del Ferrocarril, etc.

³² Mapa de Riesgo de Inundación. San José de Mayo, octubre 2014 – DINAGUA / MVOTMA



[Mapa de Riesgo de Inundación (primario) – Gráfico: DINAGUA / MVOTMA]

3. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN

PRIMERA RONDA DE REUNIONES DEL EQUIPO INTERDISCIPLINARIO CON ORGANISMOS PÚBLICOS Y DIRECCIONES DEL GOBIERNO DEPARTAMENTAL (febrero a julio 2014):

VIALIDAD

Ing. Eduardo Betervide - Jefe de la Regional IV de la Dirección Nacional de Vialidad

OSE

Ing. Álvaro Roland - Sub Gerente Regional
Sr. Luis Gómez - Representante de Oficina Técnica

UTE

Ing. Marcos Perdomo - Subgerente Explotación Regional
Ing. Salvador Allia - Jefe de Obras y Proyectos

GAS

Arq. Bruno Senatore - Responsable de Unidad Regional Oeste, San José - CONECTA

ANTEL

Sr. Darío Gentile – Encargado

Dirección General de Obras – ISJ

Director, Sr. Nelson Acosta

Dirección de Parques y Jardines – ISJ

Director, Sr. Gustavo Bares

Dirección General de Tránsito y Transporte – ISJ

Director, Dr. Esc. Juan Martín Álvarez

Dirección General de Desarrollo – ISJ

Directora, Sra. Mercedes Antía

Dirección de Administración y Grandes Inversiones – ISJ

Director, Sr. Francisco Zunino

Oficina de Estudios y Proyectos – ISJ

Ing. Agrim. Daniel Sierra

Bienestar Social

Lic. Rosana Reyes

Comisión de Patrimonio

Presidente, Sr. Juan Carlos Barreto

4. BIBLIOGRAFÍA Y ANEXOS

○ BIBLIOGRAFÍA:

- **Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible** (Ley N°18.308) – MVOTMA - 2008
- **Reglamentación de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible** – MVOTMA - 2009
- **Guías para la Elaboración de Instrumentos de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible** – MVOTMA / DINOT - 2013
- **Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible Metropolitanas** – MVOTMA e Intendencias de Canelones, Montevideo y San José - 2011
- **Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible** – Decreto N° 3091 – 2013
- **Directrices Regionales de Ordenamiento y Desarrollo Territorial del Área Suroeste** – DINOT – Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente - 2000
- **La forma de las ciudades uruguayas** – Juan Pedro Urruzola, Laura Alemán, Eleonora Leicht, Montiel Leites - 2011

- **San José** (Los departamentos) – Héctor Olazabal, Carlos Altieri, Aída García, Humberto Costa Fernández, Milton Cencio, Miguel Muyala, Daniel Ramela, Mirta Ana López - 1970
 - **Páginas web oficiales** de los distintos organismos del Estado
- ANEXOS:
- **ANEXO Nº 1: "Informe Ambiental Primario"** – Resumen de las consideraciones ambientales del Plan Local de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de San José de Mayo y su Área de Influencia - Ing. Daniel Sztern
 - **ANEXO Nº 2: "Mapa de Riesgo de Inundación – San José de Mayo"** (Primer Borrador) – Dirección Nacional de Aguas (DINAGUA) / MVOTMA.
 - **ANEXO Nº 3: "Informe Primario de Tránsito y Transporte"** – Plan Local de ordenamiento del territorio de ciudad de San José, año 2014. Abordaje de los temas vinculados a tránsito y transporte – Ing. Elías Rubinstein.
 - **ANEXO Nº 4: "Expediente urbano- territorial de San José, Raigón y Juan Soler"** (actualización a datos censales 2011) – Ciudades Intermedias del Uruguay / Arq. Edgardo Martínez – Instituto de Teoría y Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Universidad de la República.