

NAP Ciudades

Plan Nacional de Adaptación en ciudades e infraestructuras



PARQUE UNION PORTUARIA Y LEDESMA - PAYSANDÚ CENUR

Junio 2021

Parque Unión portuaria y Ledesma – Paysandú

JUNIO 2021

CENUR

Este documento ha sido elaborado en el marco del Proyecto URU/18/002, Integración del enfoque de adaptación en ciudades, infraestructuras y ordenamiento territorial, cuyo objetivo principal es la elaboración de un Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático en ciudades e infraestructuras (NAP Ciudades). El Proyecto es liderado por el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (Mvot) y el Ministerio de Ambiente (MA), implementado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), financiado por el Fondo Verde para el Clima, y con el apoyo de la Agencia Uruguaya de Cooperación Internacional.

Comité Técnico NAP Ciudades

Myrna Campoleoni, Consultora principal NAP Ciudades

Gustavo Olveyra, Consultor NAP Ciudades

Magdalena Preve, PNUD

Mariana Kasprzyk y Mónica Gómez, Dinacc

Rossana Tierno y Elba Fernández, DINOT

Adriana Piperno, DINAGUA

Carolina Passeggi, DINAVI

Paloma Nieto, Dinacea y Dinabise

Ana Guerra, PMB

Guillermo Rey, Ignacio Ferrari y Stella Zuccolini, ANV

Alejandra Cuadrado, Dinagua (Hasta marzo de 2020)

Cecilia Curbelo, Dinavi (Hasta diciembre 2020)

Cristina Sienna, Mevir (2018, 2019)

Gabriela Pignataro (Hasta agosto de 2020)

Equipo Técnico del proyecto

Myrna Campoleoni (Consultora principal)

Alicia Iglesias

Ana Laura Surroca

Andrés Bentancor

Florencia Etulain

Gonzalo Pastorino

Gustavo Robaina

Gustavo Olveyra

Helena Garate

Silvina Papagno

Sinay Medouze

Virginia Arribas

El análisis y las recomendaciones de políticas contenidos en este informe no reflejan necesariamente las opiniones del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, de su Junta Ejecutiva o de sus Estados miembros.

El uso del lenguaje que no discrimine entre hombres y mujeres es una de las preocupaciones de nuestro equipo. Sin embargo, no hay acuerdo entre los lingüistas sobre la manera de cómo hacerlo en nuestro idioma. En tal sentido, y con el fin de evitar la sobrecarga que supondría utilizar en español o/a para marcar la existencia de ambos sexos, hemos optado por emplear el masculino genérico clásico, en el entendido de que todas las menciones en tal género representan siempre a hombres y mujeres.

PARQUE UNION PORTUARIA Y LEDESMA - PAYSANDU

PROYECTO URU/18/002 “Integración del enfoque de adaptación en ciudades, infraestructura y ordenamiento territorial en Uruguay”,

MEMORIA DEL PROYECTO

Índice

1. Presentación
2. Estrategia metodológica
3. Resultados
4. Primera etapa de ejecución
5. Anexos

1. PRESENTACIÓN

El presente informe da cuenta del proceso de diseño participativo para elaborar una estrategia de intervención y el anteproyecto del Parque costero inundable Unión Portuaria y Ledesma de la ciudad Paysandú, ubicado en un área de humedales asociados a la costa del río Uruguay.

El trabajo, enmarcado en un acuerdo suscrito entre el CENUR Litoral Norte de la UdelaR y el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, fue implementado en una modalidad de investigación-acción-participativa y llevado adelante por un grupo de estudiantes y docentes de la Licenciatura en Diseño Integrado pertenecientes a las unidades curriculares Diseño IV y Diseño VI.

La propuesta está concebida desde la perspectiva ambiental y procura como aspectos centrales, generar un proceso de rehabilitación del ecosistema del monte ribereño, mejorar la articulación entre la ciudad -sociedad- y naturaleza y promover el involucramiento ciudadano para la gestión ambiental del territorio. Es central en este abordaje, la concepción de la participación de los actores de la sociedad vinculados al proyecto y especialmente la agencia de los vecinos, como un factor determinante e imprescindible para la toma de decisiones.

En esta reseña, se incluye la presentación de la estrategia metodológica desarrollada y la explicitación de las diferentes etapas del proceso: una síntesis de los resultados obtenidos en el diagnóstico participativo, las líneas de desarrollo estratégico que orientarán las acciones en los diferentes horizontes temporales, el anteproyecto integral y finalmente, las acciones que conforman una primera etapa de ejecución.

2. ESTRATEGIA METODOLÓGICA

La metodología se diseñó en función de las diferentes etapas del trabajo a ser desarrollado y los actores involucrados en cada una; las técnicas empleadas fueron preparadas e

implementadas de acuerdo con este proceso complejo y no lineal. Esta metodología de trabajo se desarrolló en el marco de la implementación de los cursos Diseño IV: Territorio Paisaje y Espacio Público y Diseño VI: Planificación y Gestión Ambiental de Territorio de la Licenciatura en Diseño Integrado y fueron los estudiantes involucrados en las mencionadas unidades curriculares quienes llevaron adelante el diseño y la implementación de la estrategia.

2.1. Reconocimiento del área y elaboración de información de base

La primera etapa del trabajo se orientó al reconocimiento del área y a la recopilación de información disponible y elaboración de la base cartográfica en SIG. Se realizó una aproximación mediante recorridos en los que se obtuvo información del sector de trabajo mediante diferentes registros: fotográficos, gráficos y escritos. También se realizaron vuelos con drones para tener una percepción más general del humedal y su relación con la ciudad.

En esas instancias se establecieron algunos contactos informales con vecinos, lo que permitió tener un acercamiento espontáneo y distendido sobre las diferentes percepciones del barrio, su historia, las transformaciones recientes y las valoraciones respecto a una posible recuperación de la zona.

En una segunda etapa de acercamiento, se mantuvieron entrevistas semi estructuradas con informantes calificados a los efectos de conocer la perspectiva de algunos actores institucionales que, desde diferentes posiciones, están vinculados a la gestión en el barrio: (Claudia Alvez, referente del Centro Juvenil Estrella del Sur y del SOCAT del Barrio Nueva York, Natalia García y Olga Rodríguez, referentes de la Intendencia de Paysandú). Estos contactos permitieron identificar otros actores barriales para sumarse al proceso de trabajo y definir posibles ámbitos de participación.

2.2. Diagnóstico participativo

En una fase siguiente, se apuntó a elaborar un diagnóstico territorial participativo, que se construyó con información y análisis de datos en dos niveles: una lectura técnica apoyada en el conocimiento académico y una mirada desde el saber no experto que aportó la vivencia cotidiana y las percepciones y expectativas de los vecinos.

En la etapa de diagnóstico, se desplegó un trabajo con actores. Se realizaron entrevistas a 17 vecinos y 5 productores que desarrollan sus actividades en la zona con el objetivo de identificar los problemas y potencialidades que reconocen los vecinos para incorporar al análisis de la zona (ver pautas de entrevistas en Anexos). Luego de sistematizada la información obtenida, se mapearon los resultados que sirvió para hacerlos visibles y facilitar la comprensión y el intercambio entre los actores locales y los estudiantes de la LDI involucrados en el trabajo.

El día 10 de setiembre se realizó un taller de intercambio con actores para poner a consideración estos primeros datos y continuar el proceso de diagnóstico y evaluación del área. En esta instancia participaron 35 personas entre vecinos, jóvenes del Centro Juvenil Estrella del Sur y referentes institucionales. En la primera parte del encuentro se explicitó la propuesta de trabajo participativo implementado hasta ese momento y el desarrollo de etapas futuras de la propuesta.

A continuación se realizó una charla informativa en la que la profesora Christine Lucas, del Polo de Ecología Fluvial de la UdelaR, presentó los resultados del estudio "Ecología de la regeneración de especies leñosas nativas del Litoral y su aplicación a la restauración" con el objetivo de acercar conocimiento relativo al trabajo en el área del humedal con un lenguaje simple y con datos de fácil lectura a los efectos de aportar conocimiento y promover la comprensión y sensibilización en la temática.



Los primeros resultados de este diagnóstico co construido, fue presentado en un taller realizado el día 25 de setiembre en el SOCAT a los efectos de validar los datos obtenidos y complementarlo con los intercambios generados en esa instancia, con el objetivo de generar un consenso para continuar con la etapa propositiva.

Esta articulación de saberes y miradas diversas permitió llegar al conocimiento integral del objeto de estudio, de intervención y de transformación (*). Estos intercambios habilitaron la definición de estrategias que dando cuenta de la realidad actual y respondiendo a los problemas más sentidos por la comunidad, posibilitaran pensar líneas de trabajo tendientes a revertir situaciones desfavorables y poner en valor las potencialidades identificadas.



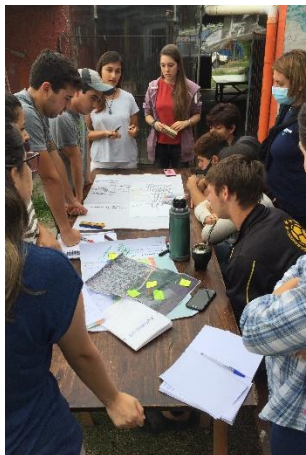
Una vez identificadas las principales problemáticas y potencialidades que fueron posteriormente jerarquizadas por los vecinos, se agruparon por similitud temática. Este agrupamiento permitió ver con mayor claridad cuáles son los agrupamientos de problemas más reiterados, lo que habilitó a desarrollar posteriormente las estrategias de intervención en el área.



2.3 Definición de estrategias

Cerrada la etapa de diagnóstico y validada en un taller de presentación e intercambio con la comunidad, se inició la fase propositiva mediante la elaboración de líneas estratégicas, con las cuales se procuró establecer los criterios para el desarrollo del área en los diferentes horizontes temporales. Este planteo realizado a partir de la identificación de problemas, potencialidades, sensibilidades y expectativas permitió delinear caminos posibles y visualizar escenarios futuros, tanto para implementar acciones inmediatas, como también para pensar intervenciones a largo plazo sin quedar atadas a un proyecto concreto sino a una estrategia integral.

Las líneas estratégicas, fueron presentadas y discutidas en un taller de intercambio con la comunidad, el cual permitió revisar y ajustar las líneas esbozadas, de forma que respondan a las expectativas de la población más cercana.

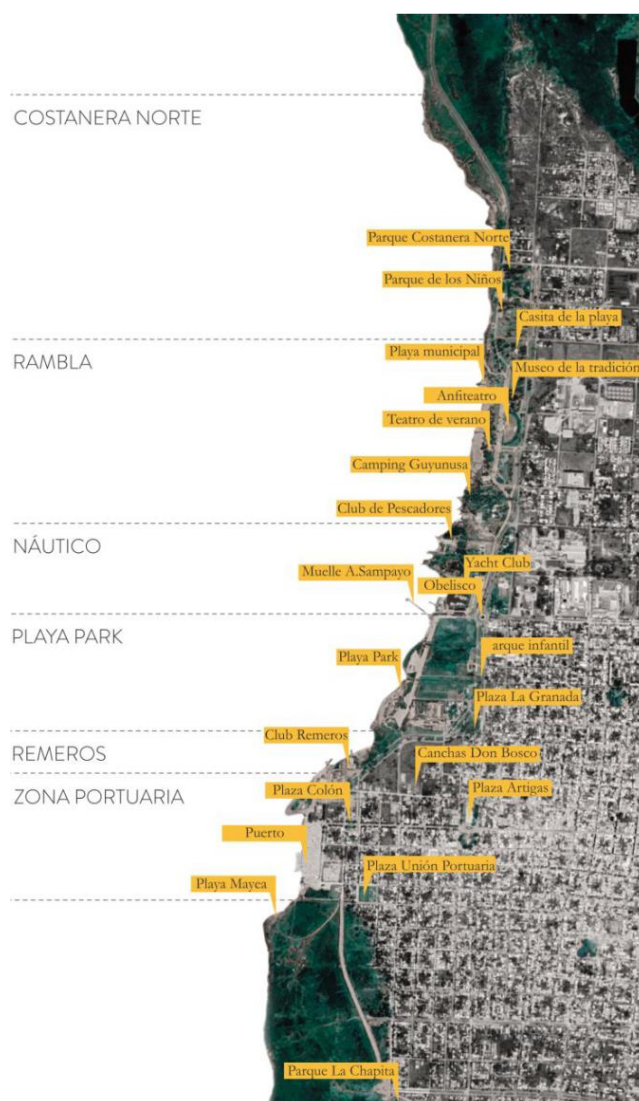


3. RESULTADOS OBTENIDOS

3.1. Diagnóstico

El diagnóstico de la situación del área, desarrollado con los actores involucrados como protagonistas, permitió identificar problemas que son sensibles a la población de la zona, así como las potencialidades que podrían convertirse en puntos de apoyo de la propuesta.

Se planteó un abordaje multiescalar, con aproximaciones sucesivas desde la escala de la ciudad hasta llegar al sector de trabajo y finalmente a situaciones particulares. La primera mirada se centró en la identificación del sector en las dinámicas de la ciudad y los sistemas territoriales y servicios urbanos que tienen incidencia, y especialmente su inserción en la lógica de ocupación y usos de la faja costera desde el arroyo Curtiembre al norte, hasta el arroyo Sacra al sur. En una escala intermedia se identificaron y analizaron los aspectos propios del territorio micro local, etapa en la cual fue sustancial la participación de los actores, en tanto se recogieron fundamentalmente los aspectos detectados en forma colectiva que cobran sentido para el desarrollo de la vida de la comunidad. Finalmente, se logró revelar algunas situaciones que surgieron desde las percepciones individuales que no forman parte de los discursos más frecuentes, pero que se consideraron valiosas para ser incorporadas en la propuesta.



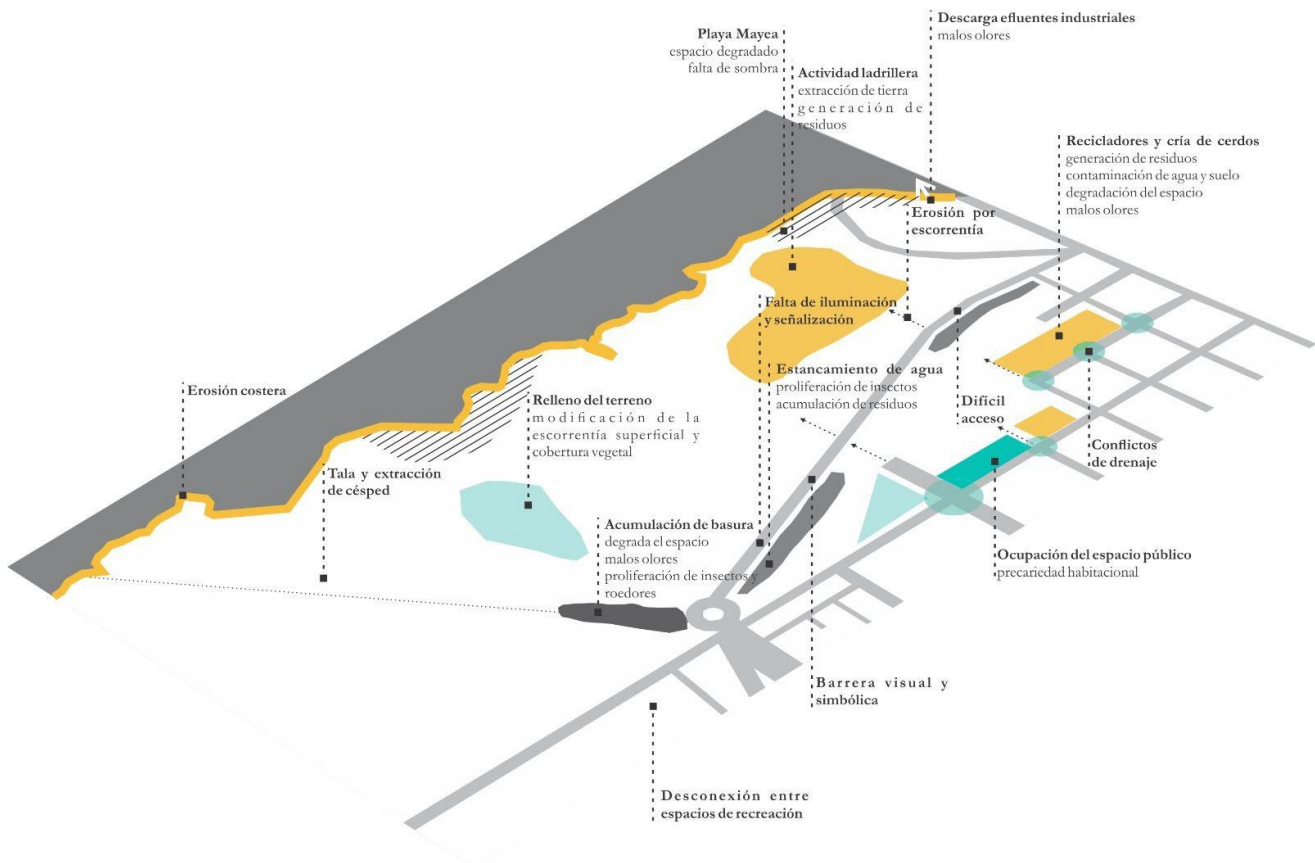
Los problemas detectados se sistematizaron y agruparon según dimensiones, a los efectos de facilitar su análisis y habilitar la puesta en relación de los datos obtenidos. Sintéticamente, se mencionan a continuación los aspectos identificados a partir de los cuales se desarrollaron las etapas siguientes:

- **Dimensión Ecológica:** Esta dimensión se visibiliza principalmente por la degradación y pérdida de las condiciones e naturalidad del humedal, las que están originadas por la tala de árboles, extracción de pasto, extracción de suelo, acumulación y quema de residuos sólidos urbanos, uso de los recursos naturales mayor a su capacidad de regeneración, erosión del borde costero, vertido al río de efluentes industriales crudos, proliferación de especies invasoras, emisiones por quema de ladrillos, tránsito peatonal y vehicular excesivo en el humedal, modificación de la geomorfología y escurrimiento natural, pérdida de continuidad del humedal por la construcción de la calle de acceso al puerto.
- **Dimensión Urbana:** Se revela una carencia en las condiciones de urbanidad del sector, que se manifiesta por el drenaje urbano inconcluso, erosión en calles y el mal estado en general de pavimentos, ausencia de equipamiento urbano e iluminación, obstrucción del sistema de drenaje por residuos sólidos urbanos, ausencia de espacios para el tránsito peatonal, indefinición del borde urbano con el humedal, falta de espacios de recreación (*), reducción de la capacidad de amortiguación ante inundaciones, modificación de la escorrentía y estancamiento de aguas, generación de espacios indefinidos que se degradan, acumulación de residuos urbanos,

difícil acceso al río especialmente en la playa Mayea, falta de áreas sombreadas, potenciales conflictos de circulación vial con la puesta en funcionamiento del acceso al puerto, precariedad habitacional y malas condiciones del hábitat.

- *Dimensión Paisajística:* La zona está pautada por la degradación o falta de consideración de sus calidades paisajísticas. Los aspectos que contribuyen fundamentalmente a llegar a esta situación son, entre otros, la barrera visual generada por la calle de acceso al puerto, la desarticulación entre la zona urbana y la natural, la modificación de las condiciones originales del suelo y el mal manejo de la vegetación, la degradación del espacio público por ausencia de mantenimiento adecuado. No obstante, se identifican notables potencialidades para poner en valor las condiciones del paisaje fluvial y recuperar la relación entre ciudad y río que se daban en el pasado y que aún permanecen en la memoria colectiva de la comunidad.
- *Dimensión Social:* afectaciones por inundaciones, malas condiciones habitacionales, estigmatización intra barrial, falta de apropiación de los espacios colectivos, limitación de uso de espacios públicos en la noche y sensación de inseguridad por falta de iluminación, dificultades de accesibilidad y movilidad peatonal, presencia de insectos y olores desagradables, inaccesibilidad de servicios urbanos para parte de la población, pérdida de la relación de la población con el río y limitación de desarrollar sistemas de alerta comunitaria frente a inundaciones por la construcción del nuevo acceso al puerto. Como aspectos positivos, se señala la proximidad a la zona central y la posibilidad de acceder a servicios básicos, la presencia de actores sociales que, a pesar de las carencias y limitaciones, muestran dinamismo y arraigo en la zona, la existencia de organizaciones sociales y delegaciones institucionales que constituyen puntos de apoyo para el fortalecimiento del entramado social y finalmente para la iniciar procesos de mejora en la zona.
- *Dimensión Económica:* Esta dimensión está estrechamente relacionada a aspectos sociales, en tanto se consideran fundamentalmente las actividades productivas desarrolladas en su mayoría por cuentapropistas no formalizados ni amparados por la seguridad social, que dependen de ese ingreso para obtener el sustento diario. Las mismas incluyen producción de ladrillos, cría de animales, acopio y clasificación de residuos para su valorización, venta de leña, venta de pasto. La instalación de estas actividades económicas se identificó como causa principal de algunos de los problemas mencionados anteriormente como la degradación ecológica del humedal, la sustitución de usos sociales y comunitarios por la privatización (desde la necesidad) del espacio público, la pérdida de calidad del paisaje y de los espacios colectivos en general, entre otras. A pesar de estas connotaciones negativas, se debe tener en cuenta también, que la restricción o prohibición de estos usos podría afectar severamente las capacidades para la reproducción social de las familias afectadas a estas tareas. Como aspectos favorables, se indica en primer lugar la auto organización para desarrollar las actividades laborales que habla de una cultura de trabajo y por otra parte, que la Intendencia cuenta en la actualidad con un programa (aunque de financiamiento temporal) de reconversión laboral para apoyar a los actores productivos en la búsqueda de otros caminos para la generación de ingresos.
- *Dimensión Institucional:* Si bien la zona cuenta con una fuerte presencia del Estado en sus diferentes niveles y áreas, se observaron algunas inconsistencias en la estrategia general de intervención que se manifiesta en una desarticulación de acciones y resulta en iniciativas sectoriales aisladas. Se identificó la falta de fiscalización para el control de actividades extractivas en el humedal, la permanencia de actividades incompatibles con la vida humana en el área urbana, deficiencias en el mantenimiento de algunos espacios públicos y sectores urbanos, descoordinación entre diferentes áreas de gestión de la Intendencia, insuficiente inversión en

infraestructura, escasa articulación con los actores sociales, ausencia de un instrumento de planificación y gestión para el desarrollo integral de la zona. Sin embargo, la ya mencionada presencia del Estado es un buen punto de partida desde donde pensar una estrategia de desarrollo. En este sentido, la elaboración de la presente propuesta de intervención da cuenta que no se trata de una “zona olvidada” y es una contribución para alcanzar la mejora integral de la zona. Se destacan otras iniciativas del Gobierno Departamental como las valiosas acciones de control realizadas por la Inspectoría Territorial o la gestión de actividades en el Parque La Chapita.



3.2. Líneas estratégicas

A partir del diagnóstico, se definieron una serie de líneas de trabajo, las cuales están concebidas como guías para la implementación de acciones que se desprenden de ellas. Estas líneas de desarrollo estratégico habilitan la ejecución de intervenciones en el corto, mediano y largo plazo y en ese sentido, pueden entenderse como un instrumento de gestión para el Gobierno Departamental.

De esta manera, con la definición de una “hoja de ruta”, antes que un proyecto acabado, se favorece la flexibilidad para la toma de decisiones, adaptadas a la circunstancia que corresponda en escenarios de incertidumbre, sin perder las ideas orientadoras. Las estrategias, inicialmente desarrolladas por estudiantes, también fueron puestas a consideración de la comunidad y discutidas en una instancia de intercambio, para alcanzar la propuesta final. Se detallan a continuación las líneas estratégicas definidas y los objetivos en cada una de ellas:

i. Articulación urbano-natural

Mejorar la interrelación entre la ciudad y el humedal.

Definir el límite urbano para proteger el área natural.

Caracterizar el borde de la trama.

Generar las transiciones entre el espacio público y el de uso privado. Poner en valor las condiciones paisajísticas.

Promover el uso social del espacio.

Mejorar las condiciones de conectividad y accesibilidad de la ciudad al parque.

ii. Apropiación, identidad y cultura ambiental

Recuperar la memoria histórica colectiva

Promover el involucramiento de la población y especialmente de los grupos ya identificados en la elaboración, ejecución y gestión del proyecto. Contribuir a cambiar la percepción negativa de la zona. Promover la cohesión entre los vecinos de los diferentes sectores del barrio. Reconstruir el vínculo entre la población (del barrio y de toda la ciudad) y el río. Sensibilizar y generar conciencia sobre el valor de los servicios ecosistémicos del humedal.

iii. Rehabilitación ecosistémica

Rehabilitar y/o restaurar cuando sea posible, el ecosistema del humedal.

Controlar las actividades productivas incompatibles con las dinámicas ecológicas. Reducir la circulación de personas y eliminar el tránsito vehicular.

Promover la articulación interinstitucional para la gestión del humedal (Intendencia, OSE, ANP, Prefectura, CARU, entre otros).

Generar los espacios de participación para habilitar la gestión comunitaria, el involucramiento de la población para la concreción de objetivos y el control ciudadano en el monitoreo de las acciones desarrolladas en la zona.

iv. Gestión de aguas urbanas.

Lograr un funcionamiento equilibrado entre el sistema hídrico y la urbanización.

Eliminar anegamientos y deficiencias del drenaje en la trama urbana

Resolver el cierre del sistema de microdrenajes con bajo impacto en el humedal

Mejorar las condiciones de accesibilidad

Continuar y profundizar la política de gestión de las inundaciones en el corto, mediano y largo plazo, desde la perspectiva de la Gestión Integral de Riesgos (GIR)

Repensar las aguas pluviales como recurso ambiental (natural y social).

v. Habitabilidad y acondicionamiento urbano

Optimizar las condiciones del medio físico para mejorar la calidad de vida.

Mejorar las condiciones de circulación vial,

Generar las condiciones de seguridad y confort para el tránsito peatonal

Generar condiciones de accesibilidad al espacio público y a los predios particulares

Calificar y poner en valor el espacio público en

Optimizar el alumbrado público

Implementar acciones para resolver la precariedad habitacional.

Con base en las líneas de desarrollo estratégico identificadas, se definieron las acciones relacionadas, que permiten concretar los objetivos establecidos en ellas.

3.3. Propuesta intervenciones

La etapa de diagnóstico y fundamentalmente el intercambio con los actores del barrio permitió reconocer las zonas significativas para la vida de la comunidad; a partir de las percepciones y sensibilidades de los vecinos participantes y de la identificación técnica de aspectos territoriales relevantes desde una perspectiva socio ambiental, se definieron las diferentes piezas de intervención. Sin perder la noción de la integralidad del área, el desarrollo de propuestas para estos sectores, permitieron plantear con mayor precisión y pertinencia, las condiciones particulares para la aplicación de las líneas estratégicas.

3.3.1. Humedal Urbano 1:

Es la zona de borde entre la trama urbana y la primera zona de humedal comprendida entre la calle 25 de mayo y la avenida Soriano. Presenta importantes afectaciones en las condiciones de naturalidad fundamentalmente por la existencia de actividades productivas (clasificación y acopio de residuos, cría de animales, producción de ladrillos, entre otras) y residenciales. Asimismo, presenta grandes potencialidades para mejorar los equilibrios urbano-naturales y la transición hacia el borde costero, a partir de la recalificación del borde urbano, la rehabilitación de algunos servicios ecosistémicos y la conformación de espacios de uso público de baja afectación ambiental.

3.3.2. Humedal Urbano 2:

Corresponde a la zona de borde entre la trama urbana y la primera zona de humedal comprendida entre la avenida Soriano y la avenida San Martín. Presenta severas afectaciones en las condiciones de naturalidad, fundamentalmente por modificaciones del suelo, vertido de material de relleno y por la construcción de la nueva calle de acceso al puerto. En esta zona, se identifican potencialidades para lograr la resignificación del borde construido. Por la irreversibilidad de las intervenciones, la recuperación de servicios ambientales es muy limitada por lo cual se plantea la puesta en valor de las condiciones de urbanidad y la consolidación del borde de la trama. Se propone el acondicionamiento de la calle Ledesma, mediante la conformación de una senda peatonal con equipamiento urbano y un paseo en el sector natural, incorporación de áreas de estacionamiento y la resolución de los conflictos entre el tránsito vehicular y el peatonal.

3.3.3. Borde talud

Es la zona definida por el talud Este del terraplén de la nueva calle de acceso al puerto, la cual provoca un fuerte corte en la continuidad ciudad-humedal-río. Se identifica la posibilidad de resignificar el sector, para transformar la percepción actual de obstáculo, en un espacio caracterizado como límite blando de la zona del humedal urbano. Se propone generar las condiciones para poner en valor el espacio natural que limite, con la intervención sobre el borde del mismo. Con el acondicionamiento del talud, se procura promover la apropiación social de la parte baja y media del terraplén con usos compatibles con el área, de manera de reducir su impacto en el paisaje y habilitar la transición hacia el sector oeste del terraplén.

3.3.4. Acceso Mayea

Comprende el sector definido por la calle 25 de mayo y su continuidad espacial hacia el oeste hasta la playa Mayea y su entorno. En la zona cercana a la ciudad se identifica la falta de calificación urbana, así como la ausencia de una transición adecuada entre la trama urbana y el ecosistema fluvial, reforzado por la barrera que genera la calle de acceso al puerto, mientras que el espacio próximo al río, presenta visible y sostenida degradación de sus condiciones ecológicas, principalmente por la producción de ladrillos. Se reconoce sin embargo, la potencialidad para

mejorar la articulación entre la ciudad y el río y recuperar el uso social de la Playa Mayea, una pieza relevante de la memoria colectiva de los sanduceros y de la identidad del barrio, así como para promover la recuperación de sus valores ecosistémicos.

3.3.5. Acceso Soriano

Está conformado por el espacio ubicado en el encuentro de la avenida Soriano con la calle Ledesma y su continuidad espacial hacia el área natural y el borde costero, al oeste de la calle de acceso al puerto. Se identifica la falta de definición urbana del remate de la avenida Soriano, el corte abrupto de los sistemas urbanos, la drástica alteración de la geomorfología del espacio y la presencia del terraplén del nuevo acceso al puerto. La zona más próxima al río presenta numerosas excavaciones para la extracción de tierra, pasivos ambientales de la producción de ladrillos. Se reconocen como potencialidades, la capacidad para conectar la ciudad con el río en un punto reconocido y utilizado habitualmente por la población del barrio para llegar a la costa, y particularmente a la “playa del barrancón”, tal como fuera mencionada por los vecinos. Se propone generar un espacio público de referencia en la llegada de la avenida Soriano, el cual podría actuar como zona de transición hacia el área natural, con la propuesta de un cruce peatonal en la calle de acceso al puerto y un sistema de circulaciones a ambos lados de ésta, que salven los desniveles y permitan el acceso al humedal.

3.3.6 – Acceso San Martín

Corresponde al entorno de la rotonda ubicada en la intersección de las avenidas San Martín y Park Way, la calle Ledesma y la calle de acceso al puerto, así como el área de humedal inmediato. Se caracteriza por la complejidad vial debido a la confluencia de las mencionadas vías de tránsito, la dificultad para la circulación peatonal y la percepción de límite hacia el sur, lo cual reduce las posibilidades de establecer la continuidad con el resto de la ciudad. La zona natural presenta en el sector más cercano a la ciudad, una modificación significativa en su geomorfología y en la cobertura vegetal, aunque en la zona próxima al borde costero, cuenta con una masa vegetal densa, siendo un obstáculo para llegar al río. La propuesta apunta a resolver la relación del sector con la ciudad y la continuidad con el parque La Chapita, otro espacio público de relevancia para la zona, mejorar las condiciones para el tránsito peatonal y poner en valor los servicios ecosistémicos del humedal.

4. PRIMERA ETAPA DE EJECUCIÓN

El equipo de trabajo de la LDI-CENUR, hizo la presentación del anteproyecto a la Intendencia de Paysandú el 22 de diciembre de 2020, cumpliendo con el compromiso asumido en el acuerdo suscrito entre PNUD Y CENUR-Udelar. En esta instancia, desarrollada en modalidad virtual. Si bien el anteproyecto pudo concluirse en su totalidad debido a las circunstancias político-administrativas, marcadas por el cambio de gobierno departamental, se llegó a un cierre acordado con la contraparte técnica de la Intendencia. Habiendo sido concebido como un instrumento para la gestión, se entendió que este trabajo debía contar con la adhesión de las nuevas autoridades que estarían al frente de la administración departamental en el siguiente período de gobierno, quienes que no contaban con un conocimiento profundo de la propuesta. Por tal motivo, las definiciones faltantes por parte de la Intendencia de Paysandú se aplazaron hasta que las autoridades pudieran tener una cabal comprensión de lo avanzado hasta ese momento.

En este sentido, el 16 de abril de 2021, el equipo de la LDI-CENUR, mantuvo una reunión con el Intendente de Paysandú, Dr. Nicolás Olivera, el director del Departamento de Obras,

Ing. Horacio Mársico y el equipo técnico de la Intendencia, Arqs. Natalia García y María Eugenia Gavirondo, para explicar el alcance del trabajo. Se realizó una recorrida por la zona de intervención, lo que permitió explicar y visualizar la propuesta en el lugar para facilitar la toma de decisiones.

Luego de esta instancia, la intendencia de Paysandú dispuso incluir en la propuesta final del anteproyecto, los sectores de intervención que se detallan a continuación:

1. Rehabilitación ecosistémica

Se plantea la rehabilitación del monte ribereño como paso previo a la restauración -de algunos sectores en los que se entiende posible hacerlo- así como el establecimiento de medidas de control de las actividades predatorias del humedal.

Se procura reducir la circulación interna en el humedal, para lo que se definen atravesamientos este-oeste desde la ciudad hacia el río asociados a los tres sectores identificados y se limita la circulación norte-sur a una única senda señalizada.

Se propone

- La plantación de vegetación ribereña en zonas estratégicas como inicio del proceso de rehabilitación, para lo cual se definen diferentes sectores con características particulares, de acuerdo con lo indicado en recaudos gráficos.
- La siembra de bombas de semillas para la reproducción espontánea de especies nativas.
- Disponer el servicio de guardaparque en las condiciones que entienda la administración, pero que garantice el cumplimiento de un plan de gestión del área.
- La generación de una marca de identidad del humedal para promover su reconocimiento y la valoración social de sus funciones ecosistémicas.
- La definición de una senda peatonal longitudinal que permita recorrer el humedal, con espacios de uso determinados y con la restricción de acceso a algunos sectores para su preservación.

2. Remate calle 25 de mayo

Se propone la calificación urbana del tramo de la calle 25 de mayo, entre Ledesma y la calle de acceso al puerto y la conformación de un cruce peatonal a nivel sobre esta última, para mejorar la relación entre la ciudad y la playa Mayea, así como la valorización del espacio público mediante el acondicionamiento urbano y la continuidad de la Plaza Unión Portuaria con la costa.

La propuesta para el sector incluye:

- La resolución de la continuidad del sistema de drenaje urbano, para mejorar la transición con el humedal, reduciendo los impactos de la descarga en el área natural. Se propone recoger el escurrimiento superficial de la zona urbana y conducirlo por cunetas verdes hacia la alcantarilla que cruza bajo el terraplén del acceso al puerto.
- La conformación de la calle 25 de Mayo como peatonal, con tránsito vehicular permitido solo para residentes y con restricciones. Se propone la pavimentación con adoquines de hormigón, con cordonetas de hormigón armado en los laterales, iluminación vial y peatonal y plantación de árboles en aceras según lo indicado en recaudos gráficos.
- Una escalera de carácter y escala urbana para salvar el desnivel entre la calle 25 de mayo y la calle de acceso al puerto. Esta estructura circulatoria se complementa con dos plataformas adosadas a cada lado de esta última vía para brindar espacios de espera protegidos previo al cruce y una senda peatonal priorizada, con fuerte señalización horizontal y vertical, con la posibilidad de incluir otros dispositivos como demarcación con material termoplástico con resaltos (líneas auxiliares transversales, líneas de borde) o tachas reductoras o señales lumínicas de advertencia. No se plantean reductores de velocidad a modo de crucen elevados, lomadas o similares.

- Una senda peatonal sobre el lado oeste de la calle de acceso al puerto hasta llegar al punto de acceso a la playa Mayea.

3. Playa Mayea

Se propone la recuperación del sector para el uso social, poniendo en valor las condiciones culturales, paisajísticas y ambientales que, en el pasado, hicieron de este paseo un lugar de referencia para los sanduceros

Se incluye:

- La mejora de la accesibilidad desde la calle Colonia, con la incorporación de una pequeña plazoleta y una pasarela de madera, sobre elevada, que permita la continuidad de la vegetación del humedal y la llegada peatonal hasta la zona cercana al río.
- El acondicionamiento del borde costero con espacios recreativos caracterizados y adaptados a las crecidas del río (zona de contemplación sobre la costa, área de picnic hacia el sur, espacios de descansos sobre la circulación peatonal).
- La recuperación del parador para ser utilizado como punto de referencia del parque (centro de recepción de visitantes, área de información y servicios).
- La reconfiguración del acceso vehicular y la definición clara de las áreas de estacionamiento.
- La gestión de las actividades de producción de ladrillos.

4. Conexión calles Garzón y Colón

Este sector de trabajo forma parte de la resignificación de la trama urbana y su relación con el área natural. Comprende el área del borde ocupado que va desde calle 25 de mayo hasta Colón. Su tratamiento como espacio urbano, contribuye a conectar el sector a intervenir en el remate de calle 25 de mayo con el espacio público identificado como Proyección del Borde Urbano que forma parte de esta propuesta. Este espacio, está concebido como borde y enlace, con el objetivo de definir el límite urbano-natural y a la vez promover una nueva experiencia de percepción del paisaje, para lo cual se propone:

- construcción de una senda peatonal consolidada y acondicionada
- instalación de equipamiento urbano básico (cestos de residuos, cartelería)
- instalación de sistema de iluminación ambiental
- incorporación de especies vegetales nativas de diferente porte.

5. Borde urbano

En esta zona del borde urbano, comprendido entre las calles Colón y Artigas, se plantea la generación de un espacio de uso social que favorezca el vínculo entre la ciudad y el humedal. Este sector coincide con un espacio de escasa vegetación, por lo que se entiende adecuado generar una apertura al área natural y reconocerlo como un posible acceso al parque. Entendido como la proyección de actividades recreativas de bajo impacto y compatibles con la preservación de las condiciones de naturalidad, se define un área de plaza, que por un lado define el límite urbano-natural y por otro habilita el contacto directo, aunque controlado con el humedal. Para ello se propone:

- construcción de una senda peatonal en sentido norte-sur que continúe la definida para el sector Conexión
- generación de un espacio de permanencia con equipamiento acorde en el sector este del recorrido
- incorporación de una masa vegetal densa con especies nativas que resuelvan el límite con la ciudad y con las actividades productivas actuales.
- generación de una "explanada permeable" construida con bandas de pavimento rígido alternadas con suelo natural

- plantación de especies nativas propias del humedal para generar áreas de sombra y promover el reconocimiento de sus funciones ecosistémicas
- incorporación de equipamiento urbano básico (bancos de hormigón, cestos de residuos metálicos)
- instalación de un sistema de iluminación ambiental a lo largo de la senda peatonal y en los espacios de estar.

6. Remate avenida Soriano

Este punto es significativo como espacio urbano por estar situado en un extremo del eje vial de la avenida Soriano, un conector jerarquizado por su definición urbana y por el flujo de tránsito que contiene.

Se propone su calificación como un hito para el barrio, a los efectos de generar un espacio de referencia y pertenencia para promover el sentido de urbanidad y socialización. La propuesta para el sector incluye:

- resolución del sistema de micro drenaje: Construcción de badenes y pavimento de hormigón sobre calle Ledesma, cámara de captación para la disminución de la energía del agua, cunetas empastadas para conducir el agua hacia las alcantarillas existentes en la calle de acceso al puerto y elementos de protección peatonal y vehicular.
- construcción de una plazoleta con pavimento de hormigón, que incluye una pérgola con vegetación para sombreado y áreas de descanso.
- resolución de cruces peatonales de calle Ledesma: rampas accesibles donde existe cordón, sendas de cruce peatonal, veredas de hormigón y elementos de protección peatonal en las zonas de espera.
- Instalación de equipamiento urbano: bancos, cestos de residuos, señalización horizontal y vertical.
- Instalación de sistema de iluminación.
- Plantación de especies vegetales nativas de distinto porte.

7. Calle Ledesma y proa San Martín

Es el sector caracterizado por la rotonda donde confluyen la avenida San Martín, la calle de acceso al puerto, la avenida Park Way y la calle Ledesma, lo que le atribuye una complejidad vial particular. Es un área que ha tenido importantes transformaciones recientes y se ha conformado claramente el borde urbano. Se plantea consolidar la idea de límite urbano con el acondicionamiento de la calle Ledesma y desde la avenida Soriano, hasta el encuentro con la avenida San Martín y generar las condiciones para promover el tránsito peatonal seguro. Se proponen las siguientes acciones:

- prohibición del vertido de materiales de desecho y rellenos en el sector.
- construcción de una senda peatonal en el lado oeste de la calle Ledesma.
- construcción de cruces peatonales en la calle de acceso al puerto para acceder al humedal y la construcción de una vereda adyacente a la rotonda.
- instalación de un sistema de alumbrado complementario al existente con énfasis en la seguridad peatonal.
- construcción de espacios de descanso a modo de ensanche de la senda peatonal.
- incorporación de equipamiento urbano: bancos de hormigón, cestos de residuos, señalética.
- plantación de especies vegetales nativas de distinto porte.