

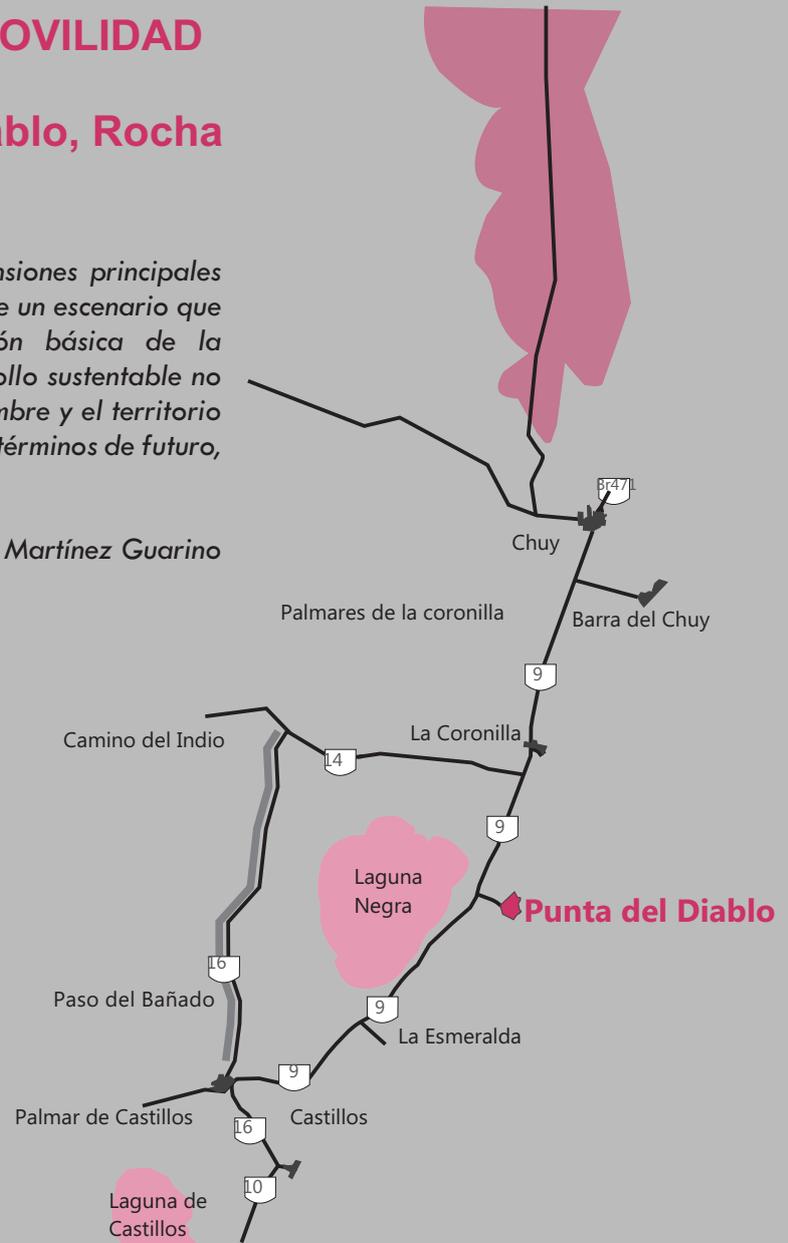
# ON\_T.S.pdd

TEMA: Turismo Sustentable MOVILIDAD

LOCALIZACIÓN: Punta del Diablo, Rocha

*“La sustentabilidad esta basada en cuatro dimensiones principales económica, social, ambiental, y política, pero tiene un escenario que es el territorio. Allí se desarrolla la ecuación básica de la sustentabilidad HOMBRE/TERRITORIO. El desarrollo sustentable no es otra cosa que la relación armónica entre el hombre y el territorio que habita, no solo en término de presente sino en términos de futuro, de las generaciones venideras.”*

Arq. Ramón Martínez Guarino



## ÍNDICE:

● Resumen .....	1
● Justificación.....	2
● Descripción del área de Estudio.....	3
● Marco Conceptual.....	4
Un poco de historia.....	4
Turismo Sustentable.....	5
Movilidad Sustentable.....	6
● Interrogantes.....	7
● Objetivo General.....	7
● Objetivos específicos.....	7
● Metodología.....	8
Etapa 0: planificación de datos a relevar (cuadro).....	9
Etapa 1: salida de campo.....	10
Entrevistas a locatarios (cuestionario).....	11
Entrevista a residente.....	12
Relevamiento fotográfico (edificaciones y cableado).....	13
Relevamiento fotográfico (calles y costa).....	14
Estado de situación del balneario.....	15
Etapa 2: Estudio de antecedentes.....	16
Estudio de antecedentes (continuación).....	17
Revisión del Marco Legal existente.....	18
Etapa 3: identificación de áreas claves de intervención.....	19
Etapa 4: jerarquización de puntos claves mediante acciones.....	20
Etapa 5: desarrollo de los proyectos.....	21
Etapa 6: análisis de resultados y extracción de conclusiones.....	22
● Bibliografía.....	24
● Anexos.....	25

## ÍNDICE FIGURAS:

- Figuras 0: Interpretación gráfica de un turismo sustentable..... 1  
Fuente: elaboración propia.
- Figuras 0.1: Cuadro de datos a relevar en salida de campo..... 9  
Fuente: elaboración propia.
- Figuras 1-5: Edificaciones en Punta del Diablo..... 13  
Fuente: elaboración propia.
- Figuras 6-9: Cableado de calles y entorno. .... 13  
Fuente: elaboración propia.
- Figuras 10-16: Diversidad-jerarquización de calles..... 14  
Fuente: elaboración propia.
- Figuras 17-20: Costa de Punta del Diablo. .... 14  
Fuente: elaboración propia.
- Figura 21: Estado de situación del balneario. .... 15  
Fuente: elaboración propia y adaptación de la sectorización.. de áreas de.....  
"Portal del Diablo".
- Figura 22-23: Cuadro de análisis de antecedentes .....16-17  
Fuente: elaboración propia.
- Figura 24: Cuadro de análisis de marco legal existente..... 18  
Fuente: elaboración propia.
- Figura 25: Cuadro de valorización de presiones. .... 20  
Fuente: elaboración propia.
- Figura 26: Estado de resultante del proyecto en el balneario. .... 21  
Fuente: elaboración propia.

## ÍNDICE ANEXOS:

● Tapa anexo.....	24
● Anexo 1, Marco Conceptual.....	25-26
● Anexo 2, Etapa 1 Metodología:	
Entrevista comerciante.....	27
Entrevista turista temporal.....	28
Entrevista turista eventual.....	29
● Anexo 3, Etapa 2 Metodología:	
Plan de Excelencia de Punta del Diablo.....	30
Ley N°17283: Ley General de Protección Medio ambiente.....	31
Ley de Ordenamiento Territorial.....	32
Ordenanza Costera de Rocha.....	33

## RESUMEN:

Hace varios años que el Turismo en Punta del Diablo no sólo es considerado como una simple actividad comercial-económica, sino también, como una posible amenaza, por ser uno de los principales lugares de atracción turística a nivel nacional en el verano (los turistas que lo visitan degradan visual y físicamente el paisaje).

Por este motivo, es que el presente trabajo tiene como objetivo indagar sobre proyectos urbanos actuantes a nivel de movilidad-tráfico en Punta del Diablo-Rocha, que permitan “controlar-mitigar” los impactos generados por la acumulación de turista en épocas de gran tráfico (verano), para romper con ese “caos” paisajístico generado y permitir el desarrollo de un turismo más sustentable en el lugar.

En el proyecto se analiza el Turismo y su puesta en valor, para determinar cuál y cómo se debería desarrollar, para que sea sustentable.

Por un lado, se realiza una visita al sitio para obtener el estado de situación local, y por otro lado, se revisa y analiza el Marco Legal vigente.

Se desarrollan e incorporan una serie de intervenciones en lugares claves del paisaje, que apuntan a la mejora del sistema de movilidad y al fomento de la utilización de otros medios de transporte que no dañen el ambiente ni el paisaje, para lograr así, la sustentabilidad de este paisaje costero.

Tiene gran importancia como investigación, por ser el punto de partida de un “modelo” que pueda aplicarse en otros lugares costeros, adaptándolo a las características de cada zona en particular y difundiendo así la importancia del desarrollo de un turismo sustentable. Se pretende ofrecer a la sociedad información, datos y consejos que ayuden a reflexionar sobre las pautas actuales de movilidad urbana y a cambiarlas progresivamente en favor de una ciudad más saludable y más sustentable.



Figuras 0: Interpretación gráfica de un turismo sustentable. Fuente: elaboración propia.

## JUSTIFICACIÓN:

Rocha, principalmente Punta del Diablo -con su paisaje, cultura, costa- es uno de los principales lugares de atracción turística a nivel nacional, llegando a su máximo durante la temporada de verano, donde se detecta un desfase entre el marco legal vigente (Ley protección del Medio Ambiente, Plan de excelencia Local de Punta del Diablo, Ordenanza Costera de Rocha, entre otros) con la realidad existente. Este uso tan intenso, no es compatible con el concepto de costa natural, con la población y sus tradiciones, con las áreas protegidas circundantes, entre otras. Por ello es esencial analizar el turismo y su puesta en valor, para determinar cuál y cómo se debería desarrollar para que sea sustentable.

La gran cantidad de personas que año a año, verano a verano, deciden elegirlo como lugar para ir de vacaciones-residir temporalmente, así como aquellos que lo visitan por el día y sumando los locatarios del lugar, hacen que el paisaje se vea degradado visual y físicamente por la gran densidad poblacional acumulada de forma desmedida y descontrolada en la zona, y por ende, por la aglomeración de vehículos que saturan el área. (Los visitantes de Rocha: Informe del Relevamiento de la Demanda Turística alta Temporada Enero-Febrero-Marzo, 2013. Lic, Karina Larruina Salcedo)

Punta del Diablo crece desde la década de 1980; pero hace quince años el crecimiento se disparó, en los últimos cuatro se agudizó, y del verano pasado a éste aparenta ser otro lugar. Además de ser el balneario uruguayo que más creció en los últimos veinte años, Punta del Diablo se considera el "embajador" de Rocha en el mundo, figura en internet como un sitio privilegiado para descansar y es el que está de "moda" entre los jóvenes uruguayos de clase media y alta. (Diario El País suplemento-Que pasa."Crecer de Golpe". Año 2010)

Desde esta perspectiva es necesario pensar en una serie de cambios, desde distintas escalas de movilidad -peatonal, vehicular- que permitan, de alguna manera, "controlar" o "mitigar" los impactos (problemas) que generan los turistas que se instalan en estos lugares de fragilidad ambiental y alto valor paisajístico, para que su accionar y presencia en Punta del Diablo sea llevado a cabo de la forma más armoniosa posible y obstruyendo mínimamente en el paisaje característico del lugar.

Por lo tanto, el trabajo toma como premisas:

\_Existencia de signos de deterioro ambiental en Punta del Diablo, como consecuencia de una excesiva urbanización con ausencia de planificación actualizada por parte de la actividad turística.

\_Crecimiento de la demanda turística año a año.

En este sentido, se hace necesario, en la movilidad de las costas Rochenses, principalmente en Punta del Diablo, incorporar criterios de sustentabilidad para lograr un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad que permita a las personas (tanto locales, comerciantes, así como turistas) disfrutar de las costas, con desplazamientos seguros y que economicen tiempo y energía, al tiempo que se favorece la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico.

Tiene gran importancia como investigación, por ser el punto de partida de un "modelo práctico-abierto" que pueda aplicarse en otros lugares costeros, adaptándolo a las características de cada zona en particular y difundiendo así la importancia del desarrollo de un turismo sustentable. Se pretende ofrecer a la sociedad información, datos y consejos que ayuden a reflexionar sobre las pautas actuales de movilidad urbana y a cambiarlas progresivamente en favor de una ciudad más saludable, más segura y más sostenible.

*"...La planificación del turismo debe tener en consideración los diversos componentes del desarrollo turístico en el marco de los mercados de turismo y del medio ambiente local, ya sea natural, cultural o socioeconómico. La planificación se lleva a cabo siguiendo un proceso sistemático de fijación de objetivos, estudio y análisis, formulación del plan y recomendaciones y ejecución. A todo ello habrá de seguir una gestión continuada." (Organización Mundial del Turismo (OMT), libro "Desarrollo Turístico Sostenible, 1999)*

## DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO:

Punta del Diablo se localiza sobre una punta rocosa que se comunica por un camino de balasto con la ruta N° 9. Sus playas poseen suave pendiente y son aptas para baños; la playa norte se encuentra entre la punta rocosa de Punta del Diablo y la punta rocosa conocida como cerro Rivero. Es un área costera que posee un alto valor turístico.

El **turismo** es una actividad de gran importancia en Rocha, principalmente en Punta del Diablo. Cada año, el turismo marca un gran impacto no solo en la economía, también en lo social y en la cultura de Rocha. Nos encontramos con un Turismo cada vez más exigente en el reclamo de sus servicios; es para ello que existe la necesidad de mejorarlo desde esa perspectiva.

Se puede diferenciar distintos tipos de turismos en la zona: el eco-turismo, el turismo rural, el turismo místico, turismo deportivo y sin lugar a dudas el turismo costero.

**\*Sistema de Movilidad:** A consecuencia de la proximidad de Rocha a la capital nacional, y por limitar con Brasil, hace que sea un departamento muy concurrido tanto por argentinos como por brasileños o uruguayos:

-Terrestre: Se puede acceder por la ruta 9, que nace en Canelones, o siguiendo por la interbalnearia rumbo al este. Quienes lo hacen desde Río Grande, ingresan por la ruta nacional n° 9 tras cruzar la frontera uruguayo-brasileña del Chuy.

-Aéreo: La ciudad de Rocha además cuenta con pista de aterrizaje, mediante un ensanchamiento de la Ruta 9; también a unos kilómetros de la zona se encuentra el aeropuerto de Punta del Este.

-Fluvial: Hidrovía del Este, la cual conectara Uruguay con Brasil, recorriendo Río Cebollati, Laguna Merin, Canal San Gonzalo, Laguna de los Patos y Superpuerto de Río Grande. También aquí podemos hablar del Puerto de Aguas Profundas, el cual comunicara Uruguay con el resto del mundo.

-La línea férrea Rocha-La Paloma y Sudriers-Rocha se encuentran clausuradas desde 1988 y desde el 2002 respectivamente, aunque hay planes para reconstruirlas y reabrir las, esto tiene relación con la instalación de un puerto en el departamento

**\*Usos Antrópicos:** -Centros Poblados: Los centros poblados mas cercanos son, Lascano y Chuy con 9.804 habitantes, Castillos con 7.346 habitantes y los balnearios de Barra del Chuy, Coronilla y Punta del Diablo.

-Actividades Predominantes: Esta zona del departamento se caracteriza principalmente por la actividad arrocera, ganadera y pesquera, siendo esta última, la identidad característica de la cultura de Punta del Diablo. El comercio también forma parte de la actividad, desarrollandose principalmente en la proximidades a la frontera.

Desde una percepción preliminar, los principales problemas vinculados al turismo y al uso de al zona costera que se dan en el área de estudio son:

-Pérdida cultural local, la recepción masiva de turistas en el primer trimestre del año, afecta las costumbres de los habitantes de Punta del Diablo

-Estacionalidad de la demanda, temporada baja y alta (multiplicando el numero de personas que se concentran en esta ultima)

-Excesiva ocupación de la zona en temporada alta y la mala calidad de los servicios brindados al turista, debido a la falta de infraestructura y servicios para satisfacer las necesidades del turista.

-Contaminación medioambiental, contaminación del aire y sonora, provocada por la circulación excesiva de vehículos. Uso indiferente del lugar, las malas costumbres y la mala gestión. Contaminación en el paisaje provocada por infraestructuras sin un previo estudio de impacto urbano-ambiental. Contaminación en el aire y sonora, provocada por la circulación de vehículos excesiva. Acumulación de basura, debido a la excesiva concurrencia de gente, las malas costumbres, la mala gestión.

-Deficiencia en la conectividad interna, acentuándose en alta temporada.

-Uso inadecuado del fuego, pueden dañar seriamente al ecosistema como a especies vegetales.

-Caza inadecuada de animales, tala de arboles, recolección de plantas, flores y hongos, cambio en las especies o pérdida de calidad.

-Disminución y erosión de área costera por la concentración de viviendas sobre las dunas y la propia playa.

## MARCO CONCEPTUAL:

### UN POCO DE HISTORIA:

“...Ese fue el origen del desorden de Punta del Diablo. Ranchos en terreno fiscal u ocupando ilegalmente solares de propietarios ausentes, uno al lado del otro, sin haber comprado terreno, sin permiso de construcción y sin abonar aporte alguno; tapando la visual de la playa, improvisando pozos negros que la contaminarían y cortando el movimiento natural de las dunas. Cuando notaron que la arena se estaba yendo era casi tarde.

En 1998 se proyectó el llamado Plan de Excelencia. El plan fue base para la confección de la Ordenanza de Ordenamiento Territorial y Edificación, en 2006. Ese documento establece normas de construcción y ciertas áreas con características particulares.

"Punta del Diablo está bastante ordenada con respecto a otros balnearios de Rocha", afirma Cecilia Catalurda, asesora de la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial del Ministerio de Vivienda. "Al menos tiene una ordenanza, un plan". Pero para los lugareños el ordenamiento es insuficiente y obsoleto. Y en todo caso, falta contralor para hacer cumplir muchas de sus normas vigentes...

...Además de los ruidos molestos que producen las construcciones de gran cantidad de viviendas que se están promoviendo, otro ruido que integra el listado y que es centro de polémica hoy en Punta del Diablo es el de los jóvenes por la noche. O, mejor dicho, el de ciertos "bolichitos" que aunque no tienen permiso, pasan música de madrugada.

En realidad es tierra de muchos. Tantos y tan de repente, que la intendencia no se ha puesto a tiro del control ni de la infraestructura en servicios básicos que amerita Punta del Diablo, un lugar que no fue pensado para el turismo que llega.

"Punta del Diablo está sobreexigido. No está preparado para la gran densidad de población que recibe y que genera un efecto agudo. Es un gran debe", opinó un experto medioambiental que prefirió el anonimato. Consideró que "el hecho está demasiado consumado como para reordenar", pero sí se está "a tiempo de poner límites"...

Cuando se trazaron las calles no se previó un sistema de desagües pluviales. Las consecuencias, cada vez que llueve, las sufren sobre todo los del casco histórico, el punto más bajo del balneario...

...Graña, de Ordenamiento de la comuna, aclara: "una de las prioridades de este gobierno es reformar los pluviales". Igual, recalca que si falta infraestructura es, sobre todo, por carencia de recursos. Gran parte de la población no paga contribución por estar por fuera del fraccionamiento legal. Y los que pagan lo hacen como si fuera suelo rural, ya que Catastro no ha actualizado la categoría...

Elizabeth, una montevideana que se instaló hace 17 años en aquel balneario y que se ha ganado la vida cocinando comida regional, menciona: "No queremos cualquier crecimiento, queremos que se controle. El turista llegó antes de que Punta del Diablo se pusiera a la venta, pero el hecho de que venga mucha gente no significa que alguien pueda poner un restorán ostentósimo, porque no es el estilo", opina.

Quartino cuestiona que se intente mantener "la estampita de hace 20 años". "Si insistimos en mantener la imagen del pueblo de pescadores, es un verso. Los pescadores se cuentan con los dedos de una mano", ironizó.

En el marco del Cluster de Turismo de Rocha, con apoyo de Pacpymes y el BID, se armó una comisión tripartita entre el Ministerio de Turismo, la Intendencia de Rocha y la Corporación de Turismo Rochense. El resultado fue un diagnóstico y un plan estratégico para el departamento. Se diseñaron cuatro circuitos, uno de los cuales integra Punta del Diablo...

Pero nada de eso contempla por separado la realidad de Punta del Diablo ni su "crisis de identidad", como le llaman los propios lugareños. Y mientras, sigue creciendo."

(Diario El País suplemento-Que pasa."Crece de Golpe". Año 2010).

## TURISMO SUSTENTABLE:

Hace varios años que el Turismo en Punta del Diablo no sólo es considerado como una simple actividad comercial-económica, sino también, como una posible amenaza.

Uno de los principales problemas que se percibe en la actividad turística que se desarrolla en Rocha, es la falta de conocimientos sobre los impactos que estos provocan a nivel social, ambiental y económico. Podemos pensar en diversas formas de turismo, pero el **turismo sustentable** será la alternativa asumida para este trabajo aplicando para Punta del Diablo.

El Turismo Sostenible es aquel cuyas actividades turísticas **respetan al medio natural, cultural y social**, al igual que los **valores de una comunidad**, que permite disfrutar de un positivo intercambio de experiencias entre residentes y visitantes, donde la relación entre el turista y la comunidad es justa y los beneficios de la actividad es repartida de forma equitativa. (Asociación de Monitores Medioambientales Almirajara, 2006/2008 )

Éste aspira lograr el equilibrio entre tres aspectos:

*Razones Sociales:* la masificación del turismo se produce como consecuencia del desarrollo del transporte, sus bajas tarifas, reducción de los tiempos, pero principalmente es destino turístico elegido cada año por cientos de visitantes por sus hermosas playas de arenas blancas, convirtiéndose así, en los últimos tiempos, en el balneario de “moda”.

La presión turística es cada vez mayor implicando una serie de riesgos sobre el territorio costero, motivo por el cual el turismo sustentable debe fomentar un uso racional de los recursos para que éstos no se vean afectados negativamente, permitiendo de este modo ser visitado por las generaciones futuras. En éste respetar, se basan las razones sociales de la aplicación del turismo sustentable.

*Razones ambientales:* la problemática del turismo como industria que consume recursos, modifica ecosistemas y amenaza la flora y fauna de los lugares donde se implanta, en muchos casos puede llegar al punto de llegar a su extinción. Otra de las principales preocupaciones es la escases de ciertos recursos, como es el agua potable, siendo la actividad turística un consumidor significativo.

*Razones económicas:* la siguiente frase, “*ser ecológico es ser económico*”, refleja la intención del uso eficiente de los recursos y las energías, apostando a políticas sustentables para ser más respetuosos con el medio ambiente.

La oferta turística en el futuro será cada vez más difícil. Aquellos destinos mejor conservados y que puedan ofrecer unas vacaciones responsables ambiental, social y económicamente, serán los elegidos por los turistas del futuro.

(Manual del turismo sustentable: cómo conseguir un turismo social, económico y ambientalmente responsable, 2004)

Éstas tres razones muestran la importancia de la sustentabilidad de la industria turística, y la relevancia de la dimensión social será la toma en cuenta en este trabajo para su aplicación como alternativa para Punta del Diablo, Rocha.

*“Todos los agentes del desarrollo turístico tienen el deber de salvaguardar el medio ambiente y los recursos naturales, en la perspectiva de un crecimiento económico saneado, constante y sostenible, que sea capaz de satisfacer equivalentemente las necesidades y aspiraciones de las generaciones presentes y futuras”, además de “...equilibrar mejor la frecuencia, con el fin de reducir la presión que ejerce la actividad turística en el medio ambiente y de aumentar sus efectos beneficiosos en el sector turístico y en la economía local” (Organización Mundial del Turismo. Código Ético Mundial para el Turismo.)*

*” caminar hacia un desarrollo turístico equilibrado que promueva la equidad social en las regiones receptoras, el uso sostenible de los recursos, brindando también una oportunidad para mitigar el cambio climático, desde la gestión turística responsable” (Plan Nacional de Turismo Sostenible 2009-202)*

## MOVILIDAD SUSTENTABLE:

La **movilidad** urbana es entendida como la capacidad y/o posibilidad de los ciudadanos de moverse en la ciudad. Es una necesidad básica de las personas que debe ser satisfecha, y serlo de manera que el esfuerzo que requieran los desplazamientos necesarios para acceder a bienes y servicios no repercuta negativamente en la calidad de vida ni en las posibilidades de desarrollo económico, cultural, educativo, etc. de los ciudadanos.

Siguiendo la tesis del Informe de Valladolid de 2005, “[...] todos los seres humanos sin excepción tienen derecho a que se establezcan las condiciones necesarias para que el espacio urbano e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes de un territorio.

Todos los días, para cualquier actividad que se quiera desarrollar, las personas deben desplazarse por el territorio: para trabajar, asistir a lugares de enseñanza, realizar compras, e incluso, disfrutar del ocio. En los últimos años, como producto de la primacía del vehículo privado frente a otros modos de transporte y de la continua expansión urbana hacia territorios costeros del este del país, ha convertido el origen de muchos males, al tiempo que el modelo de movilidad instaurado genera conflictos tanto a nivel social como ambiental. Esto es aún más complejo en la realidad desarrollada en Punta del Diablo, donde al aumento del turismo cada vez es mayor.

Ruido, contaminación del aire, atascos, pérdida de horas de ocio, con el estrés añadido que producen estas situaciones, son algunos de los rasgos característicos que se producen en las calles por la aglomeración excesiva de vehículos en una zona que se ve agotada por la situación, transformándolo en un entorno de “caos” urbano.

Es necesario así, la determinación de pautas para la planificación de una mejor gestión de la movilidad generada por el desarrollo de la actividad turística. Se entiende por **planificación**: "un proceso de toma de decisiones para alcanzar un futuro deseado, teniendo en cuenta la situación actual y los factores internos y externos que pueden influir en el logro de los objetivos" (Jiménez C. W., 1982).

Se entiende como **Movilidad sustentable** a toda aquella movilidad, cuyas pautas, normas o tomas de decisiones en torno a ésta, tengan como base la protección del medio ambiente y la preservación del paisaje-lugar donde se implante.

Cabe señalar que, el hacer un uso más racional y eficiente del automóvil (uno de los principales responsables del deterioro del medio ambiente urbano) requiere de una alta concienciación y participación ciudadana, pero siendo apoyada por alternativas reales que sean cada vez más sustentables, eficaces y confortables.

## INTERROGANTES:

- Cómo **controlar el acceso y desplazamiento masivo de vehículos** en épocas de verano en Punta del Diablo para **no generar impactos negativos** en el ambiente?
- Es posible adoptar **otros medios de circulación o recorridos** para no generar conflictos entre paisaje-percepción, y permitir así, una nueva forma el disfrute y percepción del paisaje?

## OBJETIVO GENERAL:

- **Indagar sobre proyectos urbanos** actuantes a nivel de **movilidad-tráfico** en **Punta del Diablo**, que permitan **“controlar-mitigar” los impactos** generados **por la acumulación de turista** en épocas de gran tráfico (**verano**), para romper con ese “caos” paisajístico generado y permitir el **desarrollo de un turismo más sustentable** en el lugar.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- **Mejorar el sistema de movilidad de Punta del Diablo** de forma tal que se optimice la esencia del lugar y su alto valor paisajístico y ambiental.
- Fomentar la utilización de **medios de transporte** que **no dañen el ambiente ni el paisaje** local; apuntar a la **sostenibilidad** del lugar.

## METODOLOGÍA:

- **Etapa 0:**

Planificación de datos a relevar a través de la generación previa de un cuadro de información a recabar en la salida de campo.

- **Etapa 1:**

\_Salida de campo

\_Entrevistas a locatarios

\_Relevamiento fotográfico y estado de situación

Resultado: análisis de la situación actual del lugar

- **Etapa 2:**

\_Estudio de antecedentes: estudio de ecoturismo, de ejemplos exitosos y de fracaso.

\_Revisión del Marco Legal existente: Ley de Ordenamiento Territorial, Ordenanza Costera de Rocha, Ley General de Protección del Medio Ambiente, Urbanización de Rocha y, principalmente, Plan de Excelencia Local-Punta del Diablo.

Resultado: obtención de base de datos donde respaldarse

- **Etapa 3:**

\_Análisis de datos recabados para la identificación de áreas claves de intervención, mediante la valorización de variables, para resaltar así, aquellos puntos de interés y preocupación.

- **Etapa 4:**

\_Jerarquización de los puntos claves de conflictos o “con falta de intervención-control” para plantear acciones que apunten al mejoramiento del transporte-circulación local de la zona costera.

- **Etapa 5:**

\_Desarrollo de los proyectos en Punta del Diablo.

- **Etapa 6:**

\_Análisis de resultados y extracción de conclusiones

● **Etapa 0:**

**Planificación de datos a relevar a través de la generación previa de un cuadro de información a recabar en la salida de campo.**

Se crea un cuadro, previo a la salida de campo, para el relevamiento de información.

Éste está formado por aquellas variables que revitalizan o, por lo contrario, hacen frágil al paisaje costero: calidad del aire y polución sonora, contaminación visual, estado de las infraestructuras, perfil urbano. Se valorizan estas variables mediante la calificación e intensidad de los factores que las componen.

**Cuadro de datos a relevar en salida de campo**

VARIABLES	FACTORES	Clas./Int.	observaciones
CALIDAD DEL AIRE Y POLUCIÓN SONORA	presencia automovilística		
	presencia del turista		
	disposición adecuada de desechos		
CONTAMINACIÓN VISUAL	tipo de iluminación urbana		
	existencia de carteles		
	iluminación publicitaria		
	cables, antenas, postes		
ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS	materialidad de calles		
	desague aguas		
	límite calle-vereda: cuneta, cordón		
PERFIL URBANO	alturas de las construcciones		
	equipamiento urbano		
	ancho de calles		

REFERENCIAS

Clasificación:

- ⊕ POSITIVO
- ⊖ NEGATIVO
- ⊗ FACTOR A MONITOREAR

Intensidad:

- ① LEVE
- ② MODERADA
- ③ SEVERO

Figura 0.1: Cuadro de datos a relevar en salida de campo

● **Etapa 1:**

**Salida de campo**

Se realizó la salida de campo el día 26 de Octubre de 2013.

A través del cuadro generado en Etapa 0 (ver figura 0.1), se relevaron los datos necesarios para la obtención del estado de situación del lugar.

**Cuadro de datos relevados en salida de campo**

VARIABLES	FACTORES	Clas./Int.	observaciones
CALIDAD DEL AIRE Y POLUCIÓN SONORA	presencia automovilística	⊖ ③	obstrucción visual-física
	presencia del turista	⊕ ③	crecimiento económico local
	disposición adecuada de deshechos	⊕ ①	tachos-canastos individuales
CONTAMINACIÓN VISUAL	tipo de iluminación urbana	⊖ ①	obstrucción visual cielo
	existencia de carteles	⊗	
	iluminación publicitaria	⊕ ②	ausencia de carteles luminosos adecuados,
	cables, antenas, postes	⊕ ②	s/obstrucción visual
ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS	materialidad de calles	⊕ ②	
	desague aguas	⊗	
	límite calle-vereda: cuneta, cordón	⊖ ③	inexistente-difuso
PERFIL URBANO	alturas de las construcciones	⊕ ②	no mas de dos niveles
	equipamiento urbano	⊖ ①	escaso
	ancho de calles	⊖ ③	inadecuado en varias circunst.

**REFERENCIAS**

Clasificación:

- ⊕ POSITIVO
- ⊖ NEGATIVO
- ⊗ FACTOR A MONITOREAR

Intensidad:

- ① LEVE
- ② MODERADA
- ③ SEVERO

### Entrevistas a locatarios

Se realizaron cuatro entrevistas mediante un cuestionario formulado previamente (ver lámina II), para la obtención de información relevante y determinar así, cuales son las variables más relevantes del balneario.

Se entrevistó a: residentes, comerciantes, turistas temporales (definido como los propietarios de viviendas que se alojan en diversas ocasiones del año, por un tiempo acotado), y turistas eventuales (los que van en verano).

### Encuesta-cuestionario a realizar a locatarios

Nombre:.....

- 1\_¿Cuál es su relación con el balneario? (residente, visitante, excursionista, comerciante, otros)  
comentarios.....
- 2\_¿Interviene de alguna forma en la actividad turística?  si  no  n/c  
comentarios.....
- 3\_¿Cree que existen lugares de tracción turística que le dan identidad a Punta del Diablo?  
comentarios.....
- 4\_¿Considera adecuado el mantenimiento de las calles?  
comentarios.....
- 5\_¿Hay lugares previstos para el estacionamiento de vehículos?  
comentarios.....
- 6\_¿Existen lugares en desuso que sean de oportunidad para su utilización y mejora del estacionamiento vehicular?  
comentarios.....
- 7\_¿Hay calles en que se da mayor transito-flujo de vehículos?  
comentarios.....
- 8\_¿Considera que hay lugares que son degradados por su obstrucción visual, debido a la concentración vehicular?  
comentarios.....
- 9\_¿Considera que el alumbrado público afecta el paisaje visual del balneario?  
comentarios.....
- 10\_¿Cuáles son los medios de movilidad utilizados para desplazarse en el área cotidianamente?  
comentarios.....
- 11\_¿Hay transporte colectivo interno?  si  no  n/c  
comentarios.....
- 12\_¿Hay contacto con el entorno o “afuera” de Punta del Diablo?  si  no  n/c  
comentarios.....
- 13\_¿Cree que el turista tiene buenos hábitos en relación al lugar?  si  no  n/c  
comentarios.....
- 14\_¿Crees que la aglomeración de vehículos en verano incide negativamente en la zona?  si  no  n/c  
comentarios.....
- 15\_¿Considera positivo el auge del turismo en los últimos años?  si  no  n/c  
comentarios.....

## Entrevista a residente

(Encuestas realizadas a demás locatarios en anexo Etapa 1)

Nombre: Mabel (residente hace 47 años)

1\_¿Cuál es su relación con el balneario? (residente, visitante, excursionista, comerciante, otros)

comentarios.vivo allí, tuve un kiosko hace un par de años

2\_¿Interviene de alguna forma en la actividad turística?

comentarios. en la pesca, playas, actividad comercial

3\_¿Cree que existen lugares de tracción turística que le dan identidad a Punta del Diablo?

comentarios. el cerro de la viuda, y la pesca en la punta

4\_¿Considera adecuado el mantenimiento de las calles?

comentarios. la van mejorando cada vez más

5\_¿Hay lugares previstos para el estacionamiento de vehículos?

comentarios. en la viuda y en la rambla

6\_¿Existen lugares en desuso que sean de oportunidad para su utilización y mejora del estacionamiento vehicular?

comentarios. en la entrada y playa de los pescadores. Es un lugar para caminar

7\_¿Hay calles en que se da mayor transito-flujo de vehículos?

comentarios. en la avenida y feria de los artesanos

8\_¿Considera que hay lugares que son degradados por su obstrucción visual, debido a la concentración vehicular?

comentarios. sin comentarios

9\_¿Considera que el alumbrado público afecta el paisaje visual del balneario?

comentarios. no, es bastante cálida.

10\_¿Cuáles son los medios de movilidad utilizados para desplazarse en el área cotidianamente?

comentarios. moto, y caminar

11\_¿Hay transporte colectivo interno?

comentarios. en invierno entra algún bus. Pero en verano solo hasta el camping

12\_¿Hay contacto con el entorno o "afuera" de Punta del Diablo?

comentarios. voy a santa teresa, en los alrededores

13\_¿Cree que el turista tiene buenos hábitos en relación al lugar?

comentarios. descontrol, mucha basura

14\_¿Crees que la aglomeración de vehículos en verano incide negativamente en la zona?

comentarios. no puedes caminar

15\_¿Considera positivo el auge del turismo en los últimos años?

comentarios. degradan la zona

si  no  n/c

En base a las entrevistas realizadas se extrae, como resultado parcial, que: los habitantes (tanto locales, comerciantes, turistas temporales y eventuales), la infraestructura existente (calles principales, secundarias y estacionamientos), los distintos medios de circulación utilizados en el balneario (automóvil, bicicleta, moto, peatonales), junto con los puntos de atracción y de mayor interés local (playas, camping y feria), son las variables más relevantes que hacen de Punta del Diablo un paisaje costero de alto valor turístico.

## Relevamiento fotográfico y estado de situación

Se recorrió el balneario y se extrajeron fotos de los puntos de interes.

### Edificaciones



### Cableado



Figuras 1-5: Edificaciones en Punta del Diablo. Fuente: elaboración propia.  
Figuras 6-9: Cableado de calles y entorno. Fuente: elaboración propia.

## Calles



## Costa



Figuras 10-16: Diversidad-jerarquización de calles. Fuente: elaboración propia.  
Figuras 17-20: Costa de Punta del Diablo. Fuente: elaboración propia.

### Estado de situación

Para el relevamiento del estado de situación del balneario se graficaron: las calles principales y secundarias que conforman la trama, los espacios en desuso que conformaran los espacios de posible utilización para el estacionamiento de vehículos, los comercios más relevantes de la zona, la ubicación de las fotos tomadas en la salida de campo, las principales visuales a proteger en el área costera, así como también, la clasificación de las distintas áreas de uso según los criterios propuestos por el portal turístico "El Portal del Diablo"



Figura 21: Estado de situación del balneario. Fuente: elaboración propia, en base a la sectorización de áreas de "Portal del Diablo".

● Etapa 2:

**Estudio de antecedentes: estudio de ecoturismo, de ejemplos exitosos y de fracaso.**

Se estudiaron casos antecedentes, de otras regiones y/o partes del mundo, donde se hayan desarrollado alternativas o modos de turismo sostenible, para obtener así, información donde respaldarse.

		PROYECTOS ANTECEDENTES			
		Fukuoka, Japón: bicisendas	Vitoria-Gasteiz, Europa: calles	España: Bicicletas eléctricas	Madrid, España: Bicibus
ESTRATEGIA UTILIZADA		<p>Se regula el uso de la bicicleta, en zonas peatonales, por franjas horarias en ciertos tramos de aceras estrechas o con mucha demanda peatonal. Los días laborables de 8 a 19 horas y los festivos de 10 a 19 horas los ciclistas deben bajarse de la bici y circular como peatones para evitar atropellos de peatones. Este tipo de regulación se está empezando a implantar en algunas ciudades españolas, y cada vez se extiende más.</p> <p>(ecomovilidad.net: "Regulación del uso de la bici en zonas peatonales en Fukuoka")</p>	<p>Aquí se lleva a cabo la recuperación de la ciudad para los ciudadanos, ganando espacio público para el peatón y la bicicleta, mejorando la red de autobuses, construyendo un tranvía entre el centro urbano y la periferia, restringiendo el acceso en coche al centro, jerarquizando la red viaria, aumentando drásticamente el precio por aparcar en la calle, mejorando la participación ciudadana en materia de movilidad, entre otras. En la última apuesta de ésta movilidad sostenible, las medidas apuntan a descongestionar el tráfico en las calles del centro. Se han utilizado diferentes herramientas para templar la velocidad de los vehículos, haciendo más amables estas calles de marcado carácter local con menos ruido y más seguridad para peatones y ciclistas.</p> <p>Calles con dos carriles y un único sentido se han convertido en calles con un ciclocarril (carril compartido por coches y bicicletas) y se ha habilitado el otro carril como carrilbici en sentido contrario a la marcha del ciclocarril.</p> <p>Se han estrechado los carriles de circulación en calles con un único carril de circulación y se han convertido en ciclocarriles.</p> <p>A las entradas de las calles se ha modificado el pavimento y se ha pintado de un color amarillo llamativo, marcando la entrada a una calle donde el conductor debe extremar las precauciones y reducir la velocidad.</p> <p>(ecomovilidad.net: "buenas ideas de ecomovilidad: Vitoria")</p>	<p>Promovidas por el Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE). Se busca mejorar la calidad del aire y aumentar la seguridad vial. Las bicicletas eléctricas suponen un salto cualitativo en las posibilidades de este medio de transporte, ya que permiten:</p> <p>Hacer viable este modo para distancias mayores, incluso interurbanas.</p> <p>Facilitar el uso de la bicicleta en lugares con pendientes pronunciadas.</p> <p>Responder a la demanda de un público menos familiarizado con la bicicleta, no solo jóvenes o personas en buena forma física.</p> <p>(ecomovilidad.net: "Propuesta: un plan PIVE para bicicletas eléctricas")</p>	<p>Se mejora las condiciones de movilidad de los empleados de empresas, con el fin de minorar las externalidades que causan los desplazamientos al trabajo. Muchas de las medidas que se pueden aplicar afectan al aparcamiento; no son pocos los casos donde es fácil aparcar el coche dentro de la empresa, pero resulta complicado ir en bicicleta por falta de espacios habilitados. Conscientes de este problema, la EMT de Madrid ha habilitado un autobús retirado del servicio como aparcamiento para bicicletas. Así, los empleados que deseen acudir al trabajo en bici podrán dejarla en un espacio adecuado y resguardado de la lluvia y el sol.</p> <p>(ecomovilidad.net: "Imagen de la semana: el biciBus de la EMT")</p>
	IMÁGEN				

Figura 22: Cuadro de análisis de antecedentes, en base información extrída. Fuente: elaboración propia.

**Estudio de antecedentes: estudio de ecoturismo, de ejemplos exitosos y de fracaso.**

Se estudiaron casos antecedentes, de otras regiones y/o partes del mundo, donde se hayan desarrollado alternativas o modos de turismo sostenible, para obtener así, información donde respaldarse.

		PROYECTOS ANTECEDENTES			
		Changwon, Corea del Sur: bicicletas	Mérida, Badajoz: Plan Movilidad	Sevilla, España: bicicletas	Barrio Vauban, Friburgo, Alemania: restricción de auto
ESTRATEGIA UTILIZADA		<p>Es una gran capital de un país famoso por sus excelentes automóviles, pero ya no soporta el mantenimiento de las calles, y sus habitantes usan cada vez más el transporte público, la bicicleta y, sobre todo, sus propios pies. Están explorando la movilidad sostenible: el transporte sin vehículos particulares. Los coches no son muy buenos para transportar gente. Una calle común de cualquier ciudad, con un ancho de 3,5 metros, soporta el pasaje de hasta 2.000 personas en automóviles por hora. Por la misma vía y en igual tiempo, pueden pasar 14.000 ciclistas y 19.000 peatones. Un tren ligero en ese mismo espacio podría transportar a 22.000 personas, y dos carriles de autobuses de tránsito rápido llevarían a 43.000 pasajeros, dijo Manfred Breithaupt, director de Proyecto Transporte Urbano Sustentable, una organización no gubernamental alemana. Y entre los medios de transporte, los coches y las motocicletas son de lejos la mayor fuente de dióxido de carbono por kilómetro y por persona, dijo Breithaupt. Caminar o andar en bicicleta no produce ningún gas invernadero.</p> <p>(periodismohumano.com: "la-ecomovilidad-ganaterreno-paso-a-paso")</p>	<p>El objetivo del Plan es modificar las ordenanzas para hacer compatible el uso de espacios peatonales con el de la bicicleta y los patines (puentes, calles peatonales, etc.); Facilitar el uso combinado de medios de transporte.</p> <p>Las medidas tomadas fueron:                  Permiso para circular por aceras anchas y cruzar pasos de peatones sin bajarse de la bici.                  En calle exclusivamente peatonal, 10 km/h y distancia de seguridad a peatón y portales.                  En calle peatonal con circulación en un sentido: bicis en ambos sentidos.                  Posibilidad de subir la bicicleta al autobús, y parcamientos para bicis en las paradas de bus, estaciones de autobús y tren, en los parkings de la ciudad.</p> <p>("Plan de movilidad urbana" de Mérida. 2009)</p>	<p>Desarrollaron la posibilidad de subir la bicicleta al autobús (Empresa Municipal de Transportes), sobre todo en las líneas provenientes de los barrios más alejados. Aparcamientos (préstamo y particular) para bicis en las paradas de bus, estaciones de autobús y tren, en los parkings de la ciudad. La Ordenanza de Circulación de peatones y ciclistas regula:</p> <p>las normas de circulación para peatonales y de bicicletas en las vías de ciclistas y zonas peatonales,                  las normas mas relativas al acceso a zonas de tráfico restringido                  criterios de señalización de las vías de circulación general y las específicas para peatonales y de circulación de bicicletas.</p> <p>(Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla. Número 117, 2008. &lt;<a href="http://www.consorciotransportes-sevilla.com/sistematransportes/pdf/20080604_ordenanza_bicicleta.pdf">http://www.consorciotransportes-sevilla.com/sistematransportes/pdf/20080604_ordenanza_bicicleta.pdf</a>&gt;)</p>	<p>En este barrio esta prohibido todo tipo de circulación motorizada, excepto las urgencias. Es un área de buen transporte público, donde las distancias con los puntos de interés social (colegios, comercios) se puede realizar a pie. La mayoría de los habitantes no tiene coche, aunque suele haber un aparcamiento colectivo a la entrada del barrio con plazas limitadas. La bicicleta es el medio de transporte habitual y limitación del uso del automóvil, y donde es asegurada una amplia dotación de servicios y equipamientos y la accesibilidad a los servicios centrales mediante la bicicleta o transporte público.</p>
	IMÁGEN				

Figura 23: Cuadro de análisis de antecedentes, en base información extrída. Fuente: elaboración propia.

**Revisión del Marco Legal existente: Ley de Ordenamiento Territorial, Ordenanza Costera de Rocha, Ley General de Protección del Medio Ambiente y, principalmente, Plan de Excelencia Local-Punta del Diablo.**

A través de la revisión y análisis del Marco Legal existente, se realizó un cuadro de las principales Normativas a tener en cuenta a la hora de desarrollar el proyecto. Se obtuvo así, una base de datos donde respaldarse.

TEMA	JERARQUÍA	DESCRIPCIÓN
Protección de Costas	<b>Ley general de Protección del Medio Ambiente -nacional-</b>	<b>Cap.1.Artículo 2º.</b> (Derecho de los habitantes).- Los habitantes de la República tienen el derecho a ser protegidos en el goce de un <b>ambiente sano y equilibrado.</b>
	<b>Ley general de Protección del Medio Ambiente -nacional-</b>	<b>Cap.1.Artículo 1º.</b> (Declaración).- Declárase de interés general, de conformidad con lo establecido en el artículo 47 de la Constitución de la República: A) La <b>protección del ambiente, de la calidad del aire, del agua, del suelo y del paisaje.</b> B) La <b>conservación de la diversidad biológica y de la configuración y estructura de la costa.</b>
	<b>Ley de Ord. Territorial -regional-</b>	<b>Cap.IV.Artículo 51.</b> (Impactos territoriales negativos en zonas costeras). El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (MVO-TMA) <b>rechazará</b> fundamentalmente cualquier <b>emprendimiento</b> , en el <b>área de defensa de costa</b> , si el mismo fuera <b>capaz de provocar impactos negativos.</b>
	<b>Ordenanza Costera de Rocha -departamental-</b>	<b>Cap. 4.Artículo 17.</b> (Áreas de desarrollo Urbano-Turístico). 17.3- Dentro de esta categoría se identifican dos tipos de centros poblados: B) Los planes especiales deberán tener como objetivo restituir la ribera a su estado natural así como conservar la faja de defensa de costas y la zona de interfase de acuerdo a las directivas de la presente ordenanza.
	<b>Ordenanza Costera de Rocha -departamental-</b>	<b>Cap. 5.Artículo 25. 25.2-Zonificación secundaria-usos.</b> La identificación de las actividades que pueden desarrollarse en cada tipo de suelo y sus intensidades. Como norma general, <b>se evitará en cualquier caso el cierre de las perspectivas visuales, la degradación del paisaje natural y la interrupción de la accesibilidad pública a la ribera.</b>
Conservación de Ecosistemas	<b>Plan de Excelencia Local de Punta del Diablo -local-</b>	<b>Artículo 9º.</b> En los fraccionamientos que acceden a la costa atlántica, se debe permitir la libre circulación de las arenas a efectos de preservar en lo posible la dinámica costera; ello implica que el Gobierno Departamental <b>no realizará retiro de arena depositada por causas naturales en espacios públicos.</b> Si se autorizara el retiro de la misma, las arenas deberán ser vertidas nuevamente al espacio de la costa.
	<b>Ley general de Protección del Medio Ambiente -nacional-</b>	<b>Cap.1.Artículo 1º.</b> (Declaración).- Declárase de interés general, de conformidad con lo establecido en el artículo 47 de la Constitución de la República: A) La <b>protección del ambiente, de la calidad del aire, del agua, del suelo y del paisaje.</b> B) La <b>conservación de la diversidad biológica y de la configuración y estructura de la costa.</b>
Red Vial	<b>Plan de Excelencia Local de Punta del Diablo -local-</b>	<b>Artículo 8º.</b> Se desafecta del uso público como calle, a la señalada en los planos registrados con los números 846/49 y 675/48, e identificada con el <b>nombre Rambla General Artigas, incorporándose al dominio público de la costa.</b> Queda prohibida la pavimentación o afirmado de ese espacio, así como el tránsito de vehículos automotores (por Art. 452 de la Ley 16.736).
	<b>Ordenanza Costera de Rocha -departamental-</b>	<b>Cap. 4.Artículo 26.</b> (Redes de Infraestructuras y Servicios Urbanos). <b>26.2- Red Vial y de Transporte.</b> La red vial con la expresión de las diversas categorías y <b>especialización de sus arterias y sus conexiones con las redes preexistentes.</b> En las <b>áreas urbanas la red vial interna deberá asegurar accesibilidad a cada predio.</b>

Ver resumen de Marco Legal y artículos completos en Anexo 2

Figura 24: Cuadro de análisis de marco legal existente. Fuente: elaboración propia.

● Etapa 3:

**Análisis de datos recabados para la identificación de áreas claves de intervención, mediante la valorización de variables, para resaltar así, aquellos puntos de interés y preocupación.**

Mediante las entrevistas realizadas y la observación en salida de campo, se determinaron cuales son las variables relevantes de Punta del Diablo. Se valorizaron estas variables mediante el estudio realizado en el sitio, y a través de ésta, es que se identificaron cuales son las variables claves (medio-bajo) para su intervención en el desarrollo de la propuesta, donde se plantearan acciones que apunten al mejoramiento del transporte-circulación local de la zona costera.

VARIABLES	VALORIZACIÓN	FACTOR MEDIDO	PRESIÓN
<b>HABITANTES</b>			
Locales-residentes	● ○ ○	-uso vehicular: flujo o cantidad	obstrucciones visuales y atascos
Comerciantes	● ○ ○		
Turistas Temporales	○ ● ○		
Turistas Eventuales	○ ○ ●		
<b>INFRAESTR. EXISTENTE</b>			
Calles principales	○ ○ ●	capacidad de responder a la demanda	impactos sobre el medio
Calles secundarias	○ ● ○		
Estacionamientos	○ ○ ●		
<b>MEDIOS DE CIRCULACIÓN</b>			
Automóvil	○ ○ ●	utilización	contaminación sonora - visual- calidad del aire
Bicicleta	○ ● ○		
Peatonal	○ ● ○		
Moto	● ○ ○		

**Referencias de valorización**

- alto
- medio
- bajo

<b>PUNTOS DE INTERÉS</b>			
	Camping	Playas: Viuda, Pescadores, Rivero y Grande	Feria
fragilidad con variables	-turistas: capacidad controlada, sin conflictos. -calles: son anchas, tránsito ligero, permeables no producen impactos negativos ni a nivel visual ni evacuación de aguas. -vehículos: se prevén áreas de estacionamiento, no impactan en el paisaje.	-turistas: producen que los estacionamientos existentes se vean colapsados. Los vehículos estacionan en dunas y áreas costeras, generando obstrucciones visuales -calles: son angostas, obstruyen la circulación y colmatan el área -vehículos: se ubican sobre la arena, impactando negativamente en las dunas (se destruyen).	-turistas: área comercial, acumulación de personas, obstrucción de visuales -calles: peatonal, no obstruye -vehículos: sin acceso a la zona. Se concentran en alrededores obstruyendo la precepción del paisaje
			

Figura 25: Cuadro de valorización de presiones. Fuente: elaboración propia.

● **Etapa 4:**

**Jerarquización de los puntos claves de conflictos o “con falta de intervención-control” para plantear acciones que apunten al mejoramiento del transporte-circulación local de la zona costera.**

A partir de la etapa anterior, se identifica como temas claves de intervención la mejora del transporte público como elemento principal de la movilidad urbana en sustitución al automóvil, la reducción de los contaminantes, la protección de las visuales, la promoción de uso de la bicicleta, el control del tráfico para no generar atasco. Estas son algunas de las medidas que están al alcance para desarrollar un turismo sustentable en la zona costera.

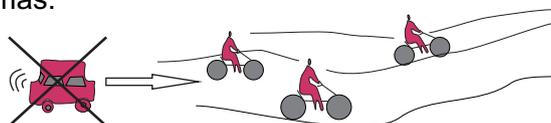
Mediante la aplicación de determinadas pautas, se busca mejorar la gestión de movilidad, buscando:

**\_Controlar** (restringir, acotar) la **aglomeración - capacidad de vehículos** que pueden acceder y/o albergar la zona para que esta **no se vea agotada** en épocas de verano, así como la prevención de lugares de estacionamiento para no generar atascos ni obstrucciones visuales. Que sea eficiente y que no genere impactos negativos en el paisaje.

**\_Fomentar la utilización de otros medios de circulación** -tales como la bici, bus turístico- que sea amigable con el medio ambiente y que permita percibir el paisaje de una forma distinta a la llevada a cabo en el lugar.



**Circuito bici:** fomentar el uso de la bici como una movilidad alternativa interna no contaminante: sistema vertical de parking con tarjeta magnética, alquiler de bici. Al ingresar al balneario recibirá la tarjeta activada para el uso de la bici. Se plantea un trayecto que recorre todo el balneario, pasando por los puntos de parking donde se puede retirar o devolver las mimas.

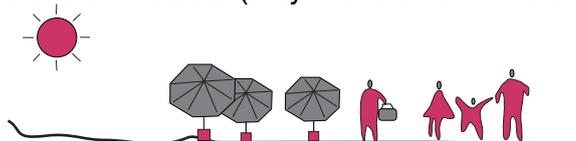


**Recorridos turísticos en bus:** reducción de la cantidad de auto, mayor número de personas en un solo vehículo, bajadas en puntos claves del paisaje y en balnearios circundantes de interés.

tipo: mini vans  
capacidad: 7-8 pers.  
con portaequipaje



**Flechar y peatonalizar** calles de mayor tráfico: descongestionar las calles donde el límite vereda-calle se hace difuso, disminuir el nivel sonoro y favorecer las visuales que hoy en día son obstruidas (mayor disfrute de lo natural)



**Restricción vehicular en calles de gran uso peatonal en horas de mayor tráfico-“horas pico”:** restricción del uso y/o estacionamiento de automóviles, favoreciendo el paseo peatonal y disfrute de la zona. Mediante esto, se evitará que la aglomeración genere obstrucciones visuales en el lugar.



● Etapa 5:

**Desarrollo de los proyectos en Punta del Diablo**

A través de las pautas desarrolladas en la etapa anterior, es que se aplican en Punta del Diablo para la mejora de la gestión de la movilidad local.

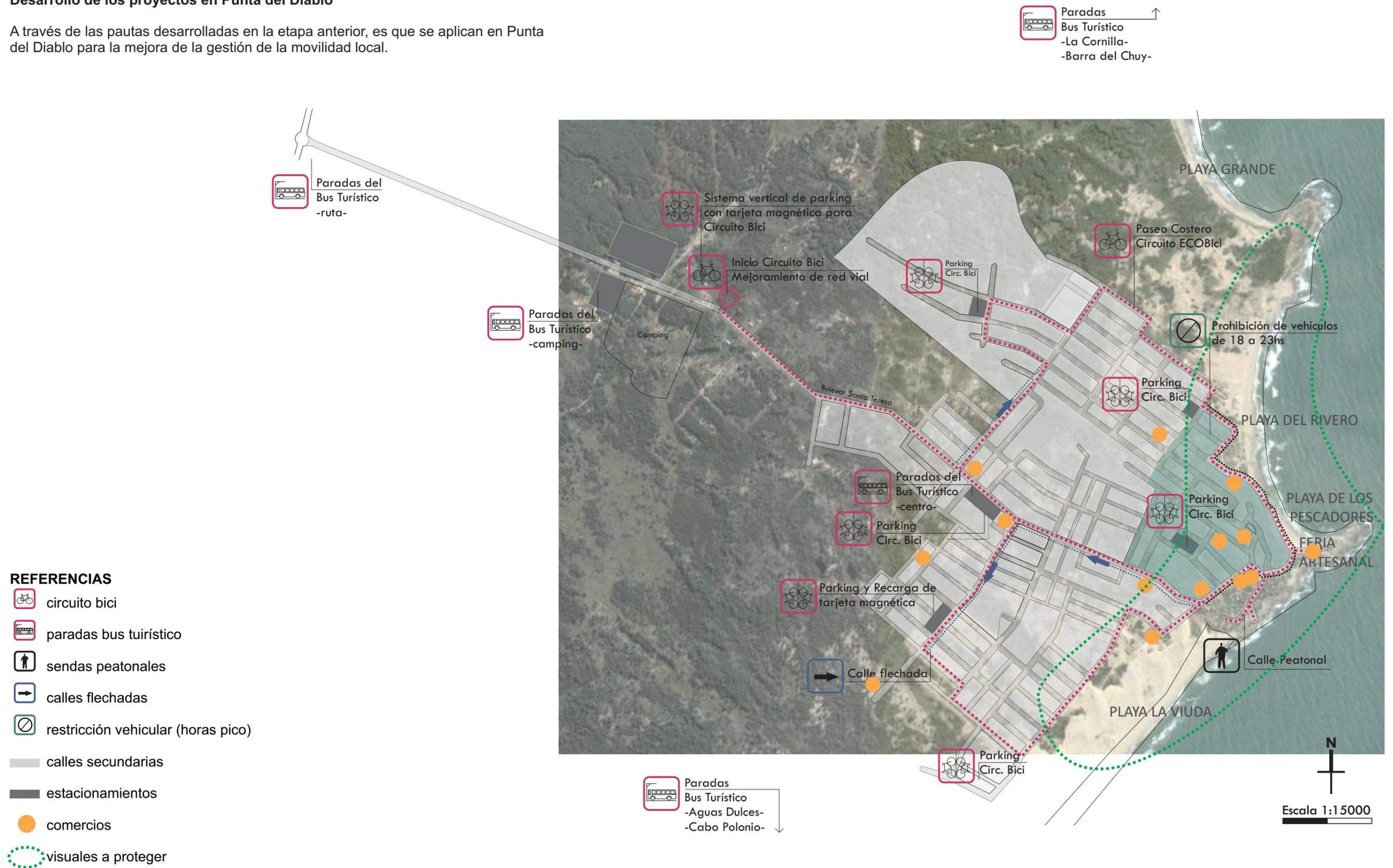


Figura 26: Estado de resultante del proyecto en el balneario. Fuente: elaboración propia.

## ● Etapa 6:

### Análisis de resultados y extracción de conclusiones

El problema de la movilidad constituye una de los temas más difíciles de resolver en los paisajes costeros. Los avances en la tecnología automovilística y el incremento del poder adquisitivo de la población aumentan la demanda de vehículos, priorizando este medio de transporte y desechando otros menos contaminantes como la bicicleta. A lo largo de los años, como respuesta a estos problemas, se han optado por la construcción o mejora de las calles e infraestructuras viales existente con el fin de otorgar mayor espacio y calidad para la movilidad de los vehículos. No obstante, el efecto que produce la construcción de estas, es promover aún mas el uso de vehículos, dando prioridad a este tipo de transporte y sin atender a los problemas de peatones y ciclistas .

A través del estudio desarrollado en este trabajo, se llega a la conclusión de que en Punta del Diablo no se da un Turismo Sustentable ni un uso sostenible del ambiente, ya que las acciones o gestiones desarrolladas en el área responden a las necesidades locales en cuanto a la dimensión económica y social, pero no lo hacen en la dimensión Ambiental. Las intervenciones que se dan en el lugar, no tienen en cuenta el daño o impacto que generan en el paisaje y ambiente costero. En el caso de los estacionamientos: hay lugares previstos para ellos, pero éstos están mal ubicados físicamente, sobre dunas y áreas de arena (obstruyendo las visuales y dañando estos ecosistemas), y en lugares con ausencia de sombra. Lo importante no es responder físicamente a los problemas presentes en los paisajes costeros, sino que éstos tendrían que ser pensados de forma que no generen impactos sobre otros sistemas.

Punta del Diablo, así como otros balnearios de la zona, es un lugar de interés a ser preservado y desarrollado de forma “armoniosa” con el paisaje costero al cual pertenece, por lo que se tendría que optar por distintas acciones que, aplicadas y/o adaptadas a las necesidades locales del paisaje (con realidades, características y/o cualidades distintas), se desarrollen y actúen teniendo en cuenta el medio al que pertenecen, con el fin de mejorar la gestión de movilidad local, transformando así al turismo, en un turismo más sustentable.

Para el desarrollo de un Turismo Sustentable en zonas costeras que aún no hayan sido “explotadas” o sobrepasadas por el turismo, sería conveniente la aplicación de ciertas **pautas-acciones** de ordenamiento de la movilidad, que apunte a la conservación - protección del paisaje del lugar (asegurar el **desarrollo de las actividades de forma sustentable, adecuándose a los diferentes lugares**) para que no se reproduzcan los impactos que hoy en día se dan en aquellos lugares de mayor concurrencia turística, como lo es Punta del Diablo:

Algunas de las pautas o alternativas a adoptarse podrían ser:

1\_peatonalización de calles de mayor flujo de personas en áreas próximas a la costa, para favorecer la circulación de personas y la no obstrucción del paisaje.

2\_planificación de un circuito de bici y equipamiento complementario que permita, de forma ordenada y más sustentable, el recorrido y disfrute del paisaje costero sin generar obstrucciones visuales. Su trayecto-recorrido sera de forma perimetral a la zona costera en cuestión.

3\_flechar calles de manera tal que los autos realicen un recorrido que permita la re-circulación, de forma tal que no se instalen-estacionen en las costas, y para favorecer así las visuales de la misma.

4-prever áreas de exclusión de automóviles en aquellos lugares de fragilidad paisajística (ya que no se adaptan al pasaje).

5\_fomentar el uso del transporte colectivo (bus turístico): con paradas en puntos de interés, o bien, que estos puntos se transformen en nuevos atractores turísticos (por ej. estación, galería, paseo de compras). La escala del bus dependerá de los resultados deseados en el sitio, sin sobrepasar la capacidad de 20 personas .

6\_prever estacionamiento en sitios en desuso, que no estén próximos a la costa para evitar la obstrucción visual de la misma.

7\_incorporación de equipamiento en las calles más anchas para fomentar y fortalecer el disfrute del paisaje de forma peatonal.

8\_incorporación de distintos pavimentos permeables (para no generar escurrimientos innecesarios de aguas hacia la costa) generando así, mapas zonales de utilización.

9\_utilización de bio-combustibles, que sean menos perjudiciales para el ambiente.

La aspiración final de la tesina es que, éste **Proyecto de Investigación** sobre el Turismo Sustentable-Movilidad, se podrá transfore en un **Proyecto de Extensión** para su seguimiento en un futuro.

## BIBLIOGRAFÍA:

● Arq. Ramon Martinez Gurino. Territorio y sustentabilidad - El caso de la provincia de Neuquén, 2010. Educo - Universidad Nacional del Comahue, 1º edición.

● Jiménez C. W. Introducción al estudio de la teoría administrativa, 1982, México; FCE.

● Pérez de las Heras, Mónica. Manual del turismo sustentable: cómo conseguir un turismo social, económico y ambientalmente responsable, 2004. Ediciones Mundi-  
P r e n s a . [ e n l í n e a ]  
<[http://books.google.com.uy/books?id=31GP0yv3pTkC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbg\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](http://books.google.com.uy/books?id=31GP0yv3pTkC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbg_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)>. [consulta: setiembre 2013].

● Coordinador: Daniel Conde. Manejo Costero Integrado en Uruguay. Centro Interdisciplinario para el Manejo Costero Integrado del Cono Sur. 8 ensayos.

● Lic. Karina Larruina Salcedo. Los visitantes de Rocha: Informe del Relevamiento de la Demanda Turística Alta Temporada Enero-Febrero-Marzo, 2013. [en línea].  
<<http://www.turismorocha.gub.uy/images/noticias/INFORME%20RELEVAMIENTO%20RESUMEN%20FINAL%20ENERO-MARZO.pdf>>. [consulta: setiembre 2013].

● Lic. Bolívar Troncoso. Propuesta para una política de Desarrollo Turístico Sostenible. [en línea]. <<http://kiskeya-alternative.org/publica/bolivar/desarrs.htm>>. [consulta: setiembre 2013].

● Uruguay Natural: Ministerio de Turismo y Deporte. Plan Nacional de Turismo S u s t e n t a b l e 2 0 0 9 - 2 0 2 0 . [ e n l í n e a ] .  
<[http://apps.mintur.gub.uy/Plantur/components/Plan%20Turismo%20Sostenible\\_final.pdf](http://apps.mintur.gub.uy/Plantur/components/Plan%20Turismo%20Sostenible_final.pdf)>. [consulta: setiembre 2013].

● Asociación de Monitores Medioambientales Almijara, 2006/2008. [ e n l í n e a ] .  
<<http://www.turismo-sostenible.org>>. [consulta: noviembre 2013].

● Diario El País: suplemento-Que pasa, "Crecer de Golpe", 2010. [ e n l í n e a ] .  
<[http://historico.elpais.com.uy/suple/quepasa/10/11/27/quepasa\\_531188.asp](http://historico.elpais.com.uy/suple/quepasa/10/11/27/quepasa_531188.asp)> [consulta: noviembre 2013].

● Portal Turístico: Portal del Diablo. 2003-2013. [ e n l í n e a ] .  
<<http://www.portaldeldiablo.com.uy/modules/inicio/mainFrame.php>>. [consulta: noviembre 2013].

● Ley N° 17.283: Ley General de Protección del Medio Ambiente. [ e n l í n e a ] .  
<<http://www.edu.mec.gub.uy/enlazos2/Miguel%20Pe%C3%B1ax/Derechos%20Humanos/ley17283-proteccionMedioAmb.pdf>>. [consulta: noviembre 2013].

● Ley N° 18.308: Ordenamiento Territorial y Desarrollo, Marco Regulador General. [ e n l í n e a ] .  
<<http://www.parlamento.gub.uy/leyes/AccesoTextoLey.asp?Ley=18308&Anchor>>. [consulta: noviembre 2013].

● Intendencia Municipal de Rocha: Plan de Ordenamiento y Desarrollo sustentable de la Costa Atlántica del Departamento de Rocha. Decreto 12/2003. [ e n l í n e a ] .  
<<http://www.rocha.gub.uy/images/DIRECCION%20DE%20ARQUITECTURA/Ordenanza%20Costera%20aprobada%20dic%2003.pdf>>. [consulta: noviembre 2013].

● Intendencia Municipal de Rocha: Ordenanza de Ordenamiento Territorial y Edificación en Punta del Diablo-Decreto 13/2006. [ e n l í n e a ] .  
<[http://www.rocha.gub.uy/index.php?option=com\\_content&view=article&id=588:ordenanza-de-ordenamiento-territorial-y-edificacion-en-punta-del-diablo-decreto-132006&Itemid=650](http://www.rocha.gub.uy/index.php?option=com_content&view=article&id=588:ordenanza-de-ordenamiento-territorial-y-edificacion-en-punta-del-diablo-decreto-132006&Itemid=650)> [consulta: noviembre 2013].

# Anexos

## ● Anexo 1 Marco Conceptual

### UN POCO DE HISTORIA:

En la década de 1940 Alfredo Beyhaut y su hermano Alberto eran asiduos visitantes de la costa de Rocha. Iban con sus familias y sus carros y pasaban las tardes "haciendo playa". Hasta que una ley en 1944 reglamentó la forma de proyectar centros urbanos y entonces los pioneros o fundadores de Punta del Diablo compraron los campos de la zona de La Angostura y dibujaron allí las primeras calles y manzanas. Otro visionario, Lázaro Redín, hizo lo mismo. Al principio como socios y luego por separado, presentaron ante Catastro los fraccionamientos que llamaron "Santa Teresa de la Coronilla", "Coronilla del Este" y "Coronilla Fishing Club". Era 1949.

Luego surgirían más, y hoy son cinco los fraccionamientos que conforman Punta del Diablo. Pero por fuera de esos espacios legales fueron asentándose decenas de pescadores. Instalaron sus ranchos y galpones prácticamente en la playa. Otros siguieron el mismo camino.

Ese fue el origen del desorden de Punta del Diablo. Ranchos en terreno fiscal u ocupando ilegalmente solares de propietarios ausentes, uno al lado del otro, sin haber comprado terreno, sin permiso de construcción y sin abonar aporte alguno; tapando la visual de la playa, improvisando pozos negros que la contaminarían y cortando el movimiento natural de las dunas. Cuando notaron que la arena se estaba yendo era casi tarde.

En 1998 se proyectó el llamado Plan de Excelencia intentando paliar esa situación. "Desde el sector privado lo veíamos venir", recuerda Pedro Quartino, ahora director de Turismo de la Intendencia de Rocha. "Les dije a los habitantes: `tienen que marcar el destino ustedes porque si no, se lo van a marcar los de afuera`".

Muchos asocian Plan de Excelencia a demolición. De hecho, se demolieron 95 casas en total y para el año que viene está proyectado tirar 77 más. El objetivo primordial era recuperar los espacios públicos del balneario, entonces invadidos.

El plan fue base para la confección de la Ordenanza de Ordenamiento Territorial y Edificación, en 2006. Ese documento establece normas de construcción y ciertas áreas con características particulares. Por ejemplo, en la zona norte del casco histórico o manzana uno, los techos deben ser inclinados, según dice el documento.

"Punta del Diablo está bastante ordenada con respecto a otros balnearios de Rocha", afirma Cecilia Catalurda, asesora de la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial del Ministerio de Vivienda. "Al menos tiene una ordenanza, un plan". Pero para los lugareños el ordenamiento es insuficiente y obsoleto. Y en todo caso, falta contralor para hacer cumplir muchas de sus normas vigentes.

Además de los ruidos molestos que producen las construcciones de gran cantidad de viviendas que se están promoviendo, otro ruido que integra el listado y que es centro de polémica hoy en Punta del Diablo es el de los jóvenes por la noche. O, mejor dicho, el de ciertos "bolichitos" que aunque no tienen permiso, pasan música de madrugada.

En realidad es tierra de muchos. Tantos y tan de repente, que la intendencia no se ha puesto a tiro del control ni de la infraestructura en servicios básicos que amerita Punta del Diablo, un lugar que no fue pensado para el turismo que llega.

"Punta del Diablo está sobreexigido. No está preparado para la gran densidad de población que recibe y que genera un efecto agudo. Es un gran debe", opinó un experto medioambiental que prefirió el anonimato. Consideró que "el hecho está demasiado consumado como para reordenar", pero sí se está "a tiempo de poner límites".

Cuando se trazaron las calles no se previó un sistema de desagües pluviales. Las consecuencias, cada vez que llueve, las sufren sobre todo los del casco histórico, el punto más bajo del balneario.

Tampoco se planificaron los pozos negros, dispuestos demasiado juntos y cerca del mar, en terreno arenoso y sin impermeabilidad. La contaminación se olfatea en algunos lugares o se distingue en el color de la arena, pero no se ve el riesgo sanitario que implica. En los lugares bajos el agua de lluvia los desborda. La normativa de Rocha no exige que las cajas sépticas sean herméticas o ecológicas.

"Creo que la inversión privada superó a la pública, y la privada viene tan rápido que la pública queda detrás", reconoce Graña, de Ordenamiento de la comuna, y aclara: "una de las prioridades de este gobierno es reformar los pluviales".

Igual, recalca que si falta infraestructura es, sobre todo, por carencia de recursos. Gran parte de la población no paga contribución por estar por fuera del fraccionamiento legal. Y los que pagan lo hacen como si fuera suelo rural, ya que Catastro no ha actualizado la categoría.

Punta del Este ii. Frente a la Playa de Pescadores, también conocida como "la de los botes", el mozo del restorán Malecón atiende tres mesas, todas de extranjeros vestidos de colores fuertes, con vinchas en el pelo, tobilleras y sandalias de cuero. Son el público fuerte de Punta del Diablo fuera de temporada, que es cuando llegan los uruguayos y argentinos.

"Yo no quiero que se vuelva un lugar estresante, pero lamentablemente están haciendo Punta del Este dos", comenta el mozo mientras sirve la comida a una pareja de europeos. Alejandro, el dueño, tiene la esperanza de que las autoridades apuesten a conservar "la imagen del pueblito de pescadores".

Algo similar piensa Elizabeth, una montevideana que se instaló hace 17 años en aquel balneario y que se ha ganado la vida cocinando comida regional. "No queremos cualquier crecimiento, queremos que se controle. El turista llegó antes de que Punta del Diablo se pusiera a la venta, pero el hecho de que venga mucha gente no significa que alguien pueda poner un restorán ostentósimo, porque no es el estilo", opina.

Brian, el dueño de El Diablo Tranquilo, va más allá todavía. "Muchos dicen que está cambiando pero es por nostalgia. Yo sabía que iba a cambiar: cuando vine no había ningún hostel, ahora hay 14", recuerda, y advierte: "El tema es que nadie está pensando cómo debe crecer Punta del Diablo. Los extranjeros vienen por lo que es, y ahora están cambiando el producto sin pensar en el objetivo. Lo que están haciendo no tiene mercado".

Quartino cuestiona que se intente mantener "la estampita de hace 20 años". "Si insistimos en mantener la imagen del pueblo de pescadores, es un verso. Los pescadores se cuentan con los dedos de una mano", ironizó.

En el marco del Cluster de Turismo de Rocha, con apoyo de Pacpymes y el BID, se armó una comisión tripartita entre el Ministerio de Turismo, la Intendencia de Rocha y la Corporación de Turismo Rochense. El resultado fue un diagnóstico y un plan estratégico para el departamento. Se diseñaron cuatro circuitos, uno de los cuales integra Punta del Diablo.

Además, con apoyo del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, la IR está delineando las "directrices de su departamento" dividido en sectores, según estipula la Ley de Ordenamiento Territorial de 2008.

Pero nada de eso contempla por separado la realidad de Punta del Diablo ni su "crisis de identidad", como le llaman los propios lugareños. Y mientras, sigue creciendo.

● **Anexo 2, Etapa 1 Metodología:**

**Encuesta**

**2\_comerciante**

Nombre: María José (31 años)

1\_¿Cuál es su relación con el balneario? (residente, visitante, excursionista, comerciante, otros)

comentarios. trabaja en la Farmacia, reside allí

si  no  n/c

2\_¿Interviene de alguna forma en la actividad turística?

comentarios. trabaja mucho, no tiene tiempo

3\_¿Cree que existen lugares de tracción turística que le dan identidad a Punta del Diablo?

comentarios. las playas y locales comerciales

si  no  n/c

4\_¿Considera adecuado el mantenimiento de las calles?

comentarios. hay muchos pozos, cuando llueve se inundan las calles

si  no  n/c

5\_¿Hay lugares previstos para el estacionamiento de vehículos?

comentarios. es un amontonamiento. Hay inspectores pero no logran nada.

si  no  n/c

6\_¿Existen lugares en desuso que sean de oportunidad para su utilización y mejora del estacionamiento vehicular?

comentarios. en lugares mas lejanos

si  no  n/c

7\_¿Hay calles en que se da mayor transito-flujo de vehículos?

comentarios. en la entrada-la avenida principal

si  no  n/c

8\_¿Considera que hay lugares que son degradados por su obstrucción visual, debido a la concentración vehicular?

comentarios. todos lados, no se puede ni caminar

si  no  n/c

9\_¿Considera que el alumbrado público afecta el paisaje visual del balneario?

comentarios. sin comentarios

si  no  n/c

10\_¿Cuáles son los medios de movilidad utilizados para desplazarse en el área cotidianamente?

comentarios. auto, moto, bici, caminar

11\_¿Hay transporte colectivo interno?

comentarios. solo bus desde la ruta al camping en verano

si  no  n/c

12\_¿Hay contacto con el entorno o "afuera" de Punta del Diablo?

comentarios. voy seguido, con santa teresa, c. polonio, valizas, san miguel, el chuy

si  no  n/c

13\_¿Cree que el turista tiene buenos hábitos en relación al lugar?

comentarios. nose...depende... pasa que hay mucha demanda y no dan abasto

si  no  n/c

14\_¿Crees que la aglomeración de vehículos en verano incide negativamente en la zona?

comentarios. sin duda

si  no  n/c

15\_¿Considera positivo el auge del turismo en los últimos años?

comentarios. para algunos no, peor para mi sí. Se trabaja mucho

si  no  n/c

## Encuesta

### 4\_turista eventual

Nombre: Valentina (25 años)

1\_¿Cuál es su relación con el balneario? (residente, visitante, excursionista, comerciante, otros)

comentarios. veraneo (dos años)

2\_¿Interviene de alguna forma en la actividad turística?

comentarios. los bailes, playas, pesca

si  no  n/c

3\_¿Cree que existen lugares de tracción turística que le dan identidad a Punta del Diablo?

comentarios. la feria y las playas

si  no  n/c

4\_¿Considera adecuado el mantenimiento de las calles?

comentarios. bien conservado en relación a otros balnearios

si  no  n/c

5\_¿Hay lugares previstos para el estacionamiento de vehículos?

comentarios. todos los autos estacionan en la playa

si  no  n/c

6\_¿Existen lugares en desuso que sean de oportunidad para su utilización y mejora del estacionamiento vehicular?

comentarios. no se

si  no  n/c

7\_¿Hay calles en que se da mayor transito-flujo de vehículos?

comentarios. sin duda es un descontrol

si  no  n/c

8\_¿Considera que hay lugares que son degradados por su obstrucción visual, debido a la concentración vehicular?

comentarios. la rambla

si  no  n/c

9\_¿Considera que el alumbrado público afecta el paisaje visual del balneario?

comentarios. no se

si  no  n/c

10\_¿Cuáles son los medios de movilidad utilizados para desplazarse en el área cotidianamente?

comentarios. peaton y auto

11\_¿Hay transporte colectivo interno?

comentarios. creo que no, nunca vi

si  no  n/c

12\_¿Hay contacto con el entorno o "afuera" de Punta del Diablo?

comentarios. voy mucho a los alrededores (Sta. Teresa)

si  no  n/c

13\_¿Cree que el turista tiene buenos hábitos en relación al lugar?

comentarios. si, en general es limpio

si  no  n/c

14\_¿Crees que la aglomeración de vehículos en verano incide negativamente en la zona?

comentarios. no se puede caminar

si  no  n/c

15\_¿Considera positivo el auge del turismo en los últimos años?

comentarios. para mi si

si  no  n/c

## Encuesta

### 3\_turista temporal

Nombre: Mónica (alquila casa en verano, 43 años)

1\_¿Cuál es su relación con el balneario? (residente, visitante, excursionista, comerciante, otros)

comentarios. residente temporal, va varios fines de semana al año. titular de la vivienda

2\_¿Interviene de alguna forma en la actividad turística?

comentarios. en verano

si  no  n/c

3\_¿Cree que existen lugares de tracción turística que le dan identidad a Punta del Diablo?

comentarios. las playas, ferias, lo natural, pesca, deportes acuáticos

si  no  n/c

4\_¿Considera adecuado el mantenimiento de las calles?

comentarios. emparchan calles, hay mucho pozo. falta infraestructura para lluvia

si  no  n/c

5\_¿Hay lugares previstos para el estacionamiento de vehículos?

comentarios. hay gente que acomoda los vehículos al lado del super

si  no  n/c

6\_¿Existen lugares en desuso que sean de oportunidad para su utilización y mejora del estacionamiento vehicular?

comentarios. al lado del supermercado ubicado en la punta

si  no  n/c

7\_¿Hay calles en que se da mayor tránsito-flujo de vehículos?

comentarios. en avda. principal (ruta 9 con avda.), artesanos

si  no  n/c

8\_¿Considera que hay lugares que son degradados por su obstrucción visual, debido a la concentración vehicular?

comentarios. los comercios en la rambla, la reconstrucción de la feria de los art. en la arena

si  no  n/c

9\_¿Considera que el alumbrado público afecta el paisaje visual del balneario?

comentarios. hay mucha luz, tendría que ser más cálida

si  no  n/c

10\_¿Cuáles son los medios de movilidad utilizados para desplazarse en el área cotidianamente?

comentarios. peatonal, bici, auto

11\_¿Hay transporte colectivo interno?

comentarios. pocos taxi, camping hay bus

si  no  n/c

12\_¿Hay contacto con el entorno o "afuera" de Punta del Diablo?

comentarios. santa teresa y alrededores

si  no  n/c

13\_¿Cree que el turista tiene buenos hábitos en relación al lugar?

comentarios. no es responsable, caminan por cualquier lado

si  no  n/c

14\_¿Crees que la aglomeración de vehículos en verano incide negativamente en la zona?

comentarios. sin duda hay descontrol

si  no  n/c

15\_¿Considera positivo el auge del turismo en los últimos años?

comentarios. estan degradando la zona cada vez más. Hay gente que vendió sus casa

si  no  n/c

● **Anexo 3, Etapa 2 Metodología:**

**PLAN DE EXCELENCIA DE PUNTA DEL DIABLO**

**DIVISIÓN DEL SUELO:**

**Artículo 5º. Fraccionamientos existentes**

Considerando la importante magnitud de suelo fraccionado existente, no se admitirán nuevos fraccionamientos en suelo urbano, salvo las excepciones consideradas en el artículo 6º de la presente ordenanza. Con el objetivo de disminuir el número de solares en los fraccionamientos existentes, se alentará la fusión de solares y/o eliminación de los mismos.

**ZONAS DE PROTECCIÓN DE LAS COSTAS:**

**Artículo 8º.**

Se desafecta del uso público como calle, a la señalada en los planos registrados con los números 846/49 y 675/48, e identificada con el nombre Rambla General Artigas, incorporándose al dominio público de la costa. Queda prohibida la pavimentación o afirmado de ese espacio, así como el tránsito de vehículos automotores (por Art. 452 de la Ley 16.736).

**Artículo 9º.**

En los fraccionamientos que acceden a la costa atlántica, se debe permitir la libre circulación de las arenas a efectos de preservar en lo posible la dinámica costera; ello implica que el Gobierno Departamental no realizará retiro de arena depositada por causas naturales en espacios públicos. Si se autorizara el retiro de la misma, las arenas deberán ser vertidas nuevamente al espacio de la costa.

**APROVECHAMIENTOS EDIFICATORIOS:**

**Artículo 21º. Usos del suelo no previstos**

En caso de solicitarse autorización para usos del suelo no previstos en la presente ordenanza o que presenten dudas, quedará a criterio de la Intendencia Municipal de Rocha, la determinación de la/s zona/s habilitada/s a esos efectos.

**MOVIMIENTOS DEL SUELO:**

**Artículo 22º. Niveles naturales de terreno**

Con carácter general, se deberán mantener los perfiles naturales de terreno, con excepción de terrenos por debajo del nivel de calle, que será opcional. Únicamente podrán realizarse las modificaciones de niveles naturales consideradas mínimas e imprescindibles para la ejecución de obras, tales como conformar sectores planos o garantizar los desagües, pero que no afecten la configuración esencial del terreno.

## **LEY Nº17.283: LEY GENERAL DE PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**

DECLARASE DE INTERÉS GENERAL, DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 47 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA, QUE REFIERE A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN: **CAPITULO I. DISPOSICIONES INTRODUCTORIAS**

**Artículo 1º.** (Declaración).- Declárase de interés general, de conformidad con lo establecido en el artículo 47 de la Constitución de la República:

A) La protección del ambiente, de la calidad del aire, del agua, del suelo y del paisaje.

B) La conservación de la diversidad biológica y de la configuración y estructura de la costa.

C) La reducción y el adecuado manejo de las sustancias tóxicas o peligrosas y de los desechos cualquiera sea su tipo.

D) La prevención, eliminación, mitigación y la compensación de los impactos ambientales negativos.

E) La protección de los recursos ambientales compartidos y de los ubicados fuera de las zonas sometidas a jurisdicciones nacionales.

F) La cooperación ambiental regional e internacional y la participación en la solución de los problemas ambientales globales.

G) La formulación, instrumentación y aplicación de la política nacional ambiental y de desarrollo sostenible.

A los efectos de la presente ley se entiende por desarrollo sostenible aquel desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades. La presente declaración es sin perjuicio de lo establecido por las normas específicas vigentes en cada una de las materias señaladas.

**Artículo 2º.** (Derecho de los habitantes).- Los habitantes de la República tienen el derecho a ser protegidos en el goce de un ambiente sano y equilibrado.

**Artículo 3º.** (Deber de las personas).- Las personas físicas y jurídicas, públicas y privadas, tienen el deber de abstenerse de cualquier acto que cause depredación, destrucción o contaminación graves del medio ambiente. Declárase por vía interpretativa que, a efectos de lo establecido en el artículo 47 de la Constitución de la República y en la presente disposición, se consideran actos que causan depredación, destrucción o contaminación graves del medio ambiente, aquellos que contravengan lo establecido en la presente ley y en las demás normas regulatorias de las materias referidas en el artículo 1º. Asimismo, se entiende por daño ambiental toda pérdida, disminución o detrimento significativo que se infiera al medio ambiente.

**Artículo 4º.** (Deber del Estado).- Es deber fundamental del Estado y de las entidades públicas en general, propiciar un modelo de desarrollo ambientalmente sostenible, protegiendo el ambiente y, si éste fuere deteriorado, recuperarlo o exigir que sea recuperado.

**Artículo 5º.** (Finalidad).- El objetivo de la presente ley general de protección del ambiente es, en cumplimiento del mandato previsto en el artículo 47 de la Constitución de la República, establecer previsiones generales básicas atinentes a la política nacional ambiental y a la gestión ambiental coordinada con los distintos sectores públicos y privados.

## **LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

### **CAPITULO IV\_ SUSTENTABILIDAD AMBIENTAL EN EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

**Artículo 50.** (Protección de las zonas costeras). Sin perjuicio de la faja de defensa de costas establecida en el artículo 153 del Código de Aguas, en la redacción dada por el artículo 193 de la Ley N° 15.903, de 10 de noviembre de 1987, el litoral de los ríos de la Plata, Uruguay, Negro, Santa Lucía, Cuareim y Yaguarón, así como el litoral Atlántico nacional y las costas de la Laguna Merim, serán especialmente protegidos por los instrumentos de ordenamiento territorial. En los fraccionamientos ya aprobados y no consolidados a la vigencia de la presente ley en la faja de defensa de costas, que no cuenten con infraestructuras y en la mayoría de cuyos solares no se haya construido, únicamente podrá autorizarse la edificación presentando un Plan Especial que proceda al reordenamiento, reagrupamiento y reparcelación del ámbito, sin perjuicio de lo dispuesto por la Ley N° 16.466, de 19 de enero de 1994 y su reglamentación. El Plan referido destinará a espacios libres los primeros 150 (ciento cincuenta) metros de la ribera medidos hacia el interior del territorio, en las condiciones establecidas por el inciso tercero del artículo 13 de la Ley N° 10.723, de 21 de abril de 1946 en la redacción dada por la Ley N° 10.866, de 25 de octubre de 1946 y asegurará la accesibilidad. Asimismo evitará la formación de edificaciones continuas paralelas a la costa en el resto de la faja, sin perjuicio del cumplimiento de las demás condiciones que establezca la normativa aplicable a la que necesariamente deberá someterse el Plan Especial antes de su aprobación definitiva. Los recursos administrativos no tendrán efectos suspensivos cuando se trate de inmuebles públicos o privados comprendidos en la faja costera referida en el inciso primero.

**Artículo 51.** (Impactos territoriales negativos en zonas costeras). El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (MVOTMA) rechazará fundadamente cualquier emprendimiento, en la faja de defensa de costas, si el mismo fuera capaz de provocar impactos negativos, entendiendo como tales:

- a) La contradicción con los instrumentos de ordenamiento territorial aplicables.
- b) La construcción de edificaciones sin sistema de saneamiento con tratamiento total de efluentes o conexión a red.
- c) La materialización de fraccionamientos o loteos sin las infraestructuras completas necesarias.
- d) Las demás que prevea la reglamentación. También se evaluará la posibilidad de que el emprendimiento pueda ser capaz de generar impactos territoriales acumulativos, entendiéndose por tales la posibilidad de posteriores iniciativas que, por su acumulación, puedan configurar disfunciones territoriales o ambientales severas.

## **ORDENANZA COSTERA DE ROCHA**

### **CAPÍTULO 1-**

#### **Artículo 2. PRINCIPIOS**

Las disposiciones del presente decreto municipal se sustentan en los siguientes principios, que permitirán la adecuada interpretación de sus normas:

- A) La planificación racional como medio indispensable para conciliar las diferencias que puedan surgir entre las exigencias del desarrollo y la necesidad de proteger y mejorar el medio ambiente.
- B) La gestión integrada de la zona costera y marina, utilizando dichos espacios de forma sustentable y garantizando su carácter público...
- G) Desarrollo ambientalmente sustentable a través de la conservación del patrimonio natural, histórico, y arqueológico; atendiendo a una mejora en la calidad de vida, al fomento de la identidad cultural de la población departamental, la calidad del paisaje o la estética propia del lugar, como factores de desarrollo.
- I) Es criterio prioritario, prevenir; adoptar medidas precautorias frente a eventuales o futuros daños ambientales que puedan afectar la faja costera del departamento.
- J) Solidaridad intergeneracional; es responsabilidad ineludible de todos, proteger la integridad de la costa, conservarla como propiedad de todos y legarla en estas condiciones a las generaciones futuras, atendiendo a los intereses departamentales, nacionales y globales.

#### **Artículo 3. DECLARACIÓN DE INTERÉS DEPARTAMENTAL**

Se declara de interés departamental la conservación y el desarrollo sustentable de la costa oceánica del departamento, definida conforme a lo dispuesto en el artículo 6, y en base a los principios consagrados en el Art. 2) del presente plan...

### **CAPÍTULO 4-**

#### **Artículo 17. ÁREAS DE DESARROLLO URBANO - TURÍSTICO**

17.3- Dentro de esta categoría se identifican dos tipos de centros poblados:

- A) La Paloma y su entorno, La Pedrera y su entorno, el balneario La Coronilla y su entorno y el balneario Barra del Chuy y su entorno.
- B) Barra de Valizas, Aguas Dulces y Punta del Diablo:

Son ocupaciones irregulares de la ribera y de la faja de defensa que por su grado de consolidación deben ser objeto de planes especiales. Actualmente se encuentran en proceso de regularización por parte del Gobierno Departamental.

Los planes especiales deberán tener como objetivo restituir la ribera a su estado natural así como conservar la faja de defensa de costas y la zona de interfase de acuerdo a las directivas de la presente ordenanza

#### **Artículo 19. ÁREAS DE URBANIZACIÓN CONCERTADA**

19.1- Son fraccionamientos con escaso grado de consolidación (presencia de accesos, red viaria incipiente, escasa edificación) en los que aún se está a tiempo de promover un desarrollo turístico sustentable de acuerdo con los principios de conservación de la naturalidad de la costa, baja ocupación, protección del valor paisajístico y ambiental.

### **CAPÍTULO 5-**

**Artículo 25.** Los planes deberán incluir como mínimos los siguientes componentes en su fase de propuesta:

**25.2-**Zonificación secundaria-usos. La identificación de las actividades que pueden desarrollarse en cada tipo de suelo y sus intensidades. Como norma general, se evitará en cualquier caso el cierre de las perspectivas visuales, la degradación del paisaje natural y la interrupción de la accesibilidad pública a la ribera.

#### **Artículo 26. REDES DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS**

**26.2-** Red Vial y de Transporte. La red vial con la expresión de las diversas categorías y especialización de sus arterias y sus conexiones con las redes preexistentes. En las áreas urbanas la red vial interna deberá asegurar accesibilidad a cada predio.