

**ESTUDIO:
BASES PARA LA CONSTRUCCION DE UNA PROPUESTA
PARTICIPATIVA DE GESTION PLANIFICADA**

**CUARTA ETAPA
ELABORACION DE ANTEPROYECTO DEFINITIVO
DEL FRENTE MARITIMO**

**PROGRAMA DE GESTIÓN DE CALIDAD URBANO-AMBIENTAL DEL
FRENTE MARÍTIMO DEL PARTIDO DE PINAMAR (PG-CUA)**

CUARTA ETAPA

PROGRAMA DE GESTIÓN DE CALIDAD URBANO-AMBIENTAL DEL FRENTE MARÍTIMO DEL PARTIDO DE PINAMAR (PG-CUA)

Como continuidad del proceso de Gestión Planificada Participativa, en esta cuarta y última etapa, se presenta a continuación el **Programa de Gestión de Calidad Urbano Ambiental del Frente Marítimo del Partido**. El resultado consistirá en la definición del marco organizativo del plan y las bases programáticas para la elaboración de los proyectos ejecutivos.

El Programa tiene como finalidad el ordenamiento integral del sistema del FM para llevar a cabo las estrategias estructurantes que mejoren y recuperen la zona costera. Se sustenta en los acuerdos alcanzados durante las etapas previas del proceso, y se organiza a partir de un conjunto de subprogramas interrelacionados, sobre los cuales se delinearán objetivos y acciones referidas a distintos aspectos.

Para el FM de todo el partido, se definirá el marco organizacional que posibilitará la implementación y continuidad del Plan, identificando y evaluando las características del organismo a crear, tanto en relación a su composición; en sus competencias y atribuciones; y en su inserción dentro de la estructura municipal. Asimismo, se evaluarán distintos mecanismos de gestión¹ para implementar las actuaciones en cada uno de los subprogramas, y se identificarán posibles Unidades Espaciales de Gestión en el espacio público susceptibles de constituir el ámbito operativo donde se desarrollen

En virtud de los lineamientos consensuados con la comunidad se ha trabajado en dos direcciones:

Por un lado, para garantizar y facilitar la continuidad del proceso de Gestión Planificada Participativa, se ha pensado en la conformación de un organismo de seguimiento, fiscalización y control del Frente Marítimo que trabaje en el proceso de transformación y seguimiento del mismo, comenzando por el área prioritaria y, por otro, se han delineado las modalidades de acción sobre los territorios específicos a transformar con una primera etapa en la definida como prioritaria que se extiende entre la Avenida Bunge y Avenida De la Retama.

Aquella comisión u organismo estaría constituido tanto por los sectores directamente involucrados en la prestación de servicios turísticos de apoyo a las actividades en playa como por aquellas organizaciones no gubernamentales y/o colegios profesionales que no tengan intereses directos pero puedan controlar la efectividad y cumplimiento del plan; los organismos municipales técnicos y ejecutivos especializados – Secretaria de Turismo, Secretaria de Obras Públicas y Dirección de Medio Ambiente – y, los Institutos de Investigación competentes en materia de estudio y seguimiento de la dinámica costera sobre la cual se medirán y evaluarán anualmente los procesos de transformación que ayudarán a modificar y/o continuar con las políticas de ocupación, recuperación y uso de las playas.

Para iniciar las acciones y con el objeto de contar, tanto el ejecutivo municipal como el organismo a crear, con un Documento Base que oriente sus primeras actuaciones y los proyectos ejecutivos, se expone a continuación el marco directriz de las actuaciones sectoriales que sintetizan lo consensuado y realizado hasta el momento para todo el Frente Marítimo.

Asimismo y en función de los resultados de las etapas precedentes se sintetiza gráficamente aspectos referidos al estado de situación actual del frente marítimo (lámina 1) tanto en lo que respecta al uso y

ocupación del suelo del frente urbano¹, así como de la playa, consignando además los grados de vulnerabilidad que presenta la misma en toda su extensión². También se expresa espacialmente la propuesta general (lámina 2) concensuada durante el proceso participativo a partir de la cual se realizó la delimitación preliminar de zonas en playas en toda la extensión del partido, que responden a distintas condiciones a promover.

Con ese marco, se presentan seguidamente los lineamientos para el Área Programa: “Trayecto Bunge - La Retama” elegida como área prioritaria del PG-CUA. Por su conformación y estado de situación, el área programa admite poner a prueba las políticas a desarrollar tanto para áreas con grado de vulnerabilidad alta como para aquellas con grado de vulnerabilidad media. Por lo tanto ello permitirá en el área transformada hacer un seguimiento tanto del grado de satisfacción de los usuarios como de la evolución de la dinámica costera.

OBJETIVOS DEL PROGRAMA

Operacionales

- Definir criterios para optimizar la gestión del plan.
- Producir un ordenamiento general del sistema total del FM para llevar a cabo las estrategias estructurantes e interrelacionadas que mejoren y recuperen la zona costera,
- Presentar integradamente los distintos aspectos sectoriales a tratar a través de subprogramas y proyectos.
- Definir un marco organizacional del plan e interrelacionar aspectos vinculados a la gestión con el ordenamiento del frente marítimo y el resto del territorio del partido.
- Poner a prueba los lineamientos para el partido en el área prioritaria.
- Generar parámetros de base para el conocimiento del conjunto de los actores del sector público y privado, que surjan de acuerdos previos.
- Crear las condiciones adecuadas como para recuperar, proteger el recurso natural posicionando la oferta turística en términos de calidad ambiental.

Generales

- Realizar un tratamiento integral de todo el FM, reconociendo las identidades, potencialidades y restricciones de cada localidad, y previendo para las áreas de ampliación nuevas formas de urbanización que mejoren la utilización y disfrute del recurso.
- Potenciar el valor ecológico y económico del recurso playa, con el fin de lograr un desarrollo sustentable controlando la intensidad de su uso y ocupación tendiendo a minimizar la afectación a la dinámica natural y protegiendo los rasgos del paisaje natural.
- Favorecer la relación entre la ciudad y el mar garantizando adecuadamente el acceso y uso público de la playa, priorizando la circulación peatonal, el transporte público, los servicios mínimos y el paisaje con la protección del recurso natural y la puesta en valor de éste con el paisaje construido.
- Contrarrestar los efectos de la estacionalidad atenuando los efectos negativos de la aglomeración durante la temporada y creando adecuadas condiciones de uso para el resto del año.

¹ Relevamiento en campo realizado a nivel de parcela año 2006.

² La determinación de los grados de vulnerabilidad se realizó de acuerdo al estudio denominado “Evaluación de la Vulnerabilidad y Definición de Elementos para la zonificación costera” a cargo del Dr. Schmidt transcrito en el volumen III.

- Institucionalizar un marco de gestión adecuado, con continuidad en el tiempo, que contemple la creación de una unidad de gestión integral del litoral como mecanismo de gestión asociada para la planificación, administración, evaluación y control del FM.

LINEAMIENTOS DE LOS SUBPROGRAMAS

- **LINEAMIENTO 1: Recuperar y proteger integralmente el frente marítimo.**

Materializar infraestructuras de saneamiento.

Realizar acciones de recuperación del cordón dunícola.

Mantener los grandes espacios abiertos del frente costero redefiniendo su uso.

Disminuir el uso y ocupación de la playa, y los espacios circulatorios y de estacionamiento.

- **LINEAMIENTO 2: Ordenar el territorio según grados de vulnerabilidad del recurso playa tanto en las etapas de gestión como de transformación territorial**

Restringir al máximo el uso en sectores de alta vulnerabilidad.

Reducir la ocupación en los de vulnerabilidad media y

Promover los sectores de baja vulnerabilidad.

- **LINEAMIENTO 3: Redistribuir el uso y ocupación en la playa asociada a la relación ciudad-mar**

Recrear un corredor vial de estructuración para lograr accesibilidad continua y fluida en todo el frente marítimo.

Equilibrar el uso de la playa pública y playa concesionada a lo largo de toda la costa.

- **LINEAMIENTO 4: Elaborar y diseñar estrategias paisajísticas para la puesta en valor y configuración del litoral**

Crear sitios de referencia que generen o rescaten situaciones de identidad en las localidades.

Programar actividades, recorridos y situaciones paisajísticas tendientes a disminuir la estacionalidad.

- **LINEAMIENTO 5: Promover un modelo de gestión integral que articule el accionar público y privado**

Crear un organismo de gestión específico para el FM.

Revisión de los mecanismos de gestión (concesión, licitación, concurso)

Promover una Gestión de calidad y seguridad ambiental en balnearios según normas IRAM.

Campaña de concientización y difusión de las problemáticas del FM.

Promover turismo a partir de las nuevas condiciones de la oferta a generar.

Planificación, administración, evaluación y control del Frente Marítimo.

Implementación de las normas IRAM como marco y práctica de la gestión de calidad.

SUPROGRAMAS Y PROYECTOS

- **Protección y recuperación del F.M.**

- 1 Recuperación y protección de médanos.
- 2 Tratamiento especial de Sectores alta vulnerabilidad.
- 3 Remoción de las actuales construcciones en playa

- **Completamiento de infraestructuras y servicios de saneamiento básico**

- 1 Estudio de la readecuación de las infraestructuras existentes.
- 2 Completamiento y extensión de la red de desagües pluviales.
- 3 Completamiento y extensión de la red de aprovisionamiento de agua potable.
- 4 Completamiento y extensión de la red de desagües cloacales.

- **Reestructuración del sistema de movimientos**

- 1 Reordenamiento del tránsito
- 2 Corredor vial de estructuración del frente marítimo
- 3 Enlaces del corredor con la playa.
- 4 Sendas peatonales
- 5 Áreas de estacionamiento.
- 6 Transporte público.

- **Ordenamiento del equipamiento y mobiliario en playa**

- 1 Estudio y programación de la distribución del equipamiento en playa.
- 2 Tipologías edilicias y equipamientos en playa.

Ordenamiento y mejoramiento del espacio costero

- 1 Diseño paisajístico del paseo costero.
- 2 Iluminación y señalización del frente marítimo.
- 3 Mobiliario.

- **Readecuación de las normas urbanísticas del FM.**

AREA PRIORITARIA DEL PGCUA

AREA PROGRAMA: “TRAYECTO BUNGE - LA RETAMA”

A los efectos de la presentación se considerará al área prioritaria como área programa sobre la cual se elaborará el anteproyecto definitivo del plan, poniendo a prueba en ella los programas y proyectos a desarrollar.

Para desarrollar el PG-CUA en el Área Programa “Trayecto Bunge- La Retama” se considerará entre esas dos calles la porción de territorio de ancho variable que va desde el corredor vehicular paralelo a la costa hasta la orilla del mar.

A los fines de producir un ordenamiento general del sistema total del FM para llevar a cabo las estrategias estructurantes que mejoren y recuperen la zona costera, se contemplarán para su descripción tres grandes áreas desarrolladas longitudinalmente y paralelas entre si.

Ellas se corresponden con tres espacios diferenciados pero complementarios que, ordenados según una correcta interacción, estarán acondicionados para realizar actividades públicas de uso y goce de la playa, y/o acciones de protección y recuperación costera a través de actuaciones que recompongan el medio natural donde corresponda admitiendo actividades que produzcan el menor impacto posible. De esto último dependerá que el objetivo sea logrado satisfactoriamente.

Por lo tanto, deberá existir en el plan una necesaria articulación entre ellas, además del cuidado y recuperación del recurso para evitar su continuo deterioro. Considerando al frente marítimo como un sistema, cada uno de los tres espacios mencionados podrían asimilarse a subsistemas a saber:

- Subsistema de integración funcional - urbano territorial
- Subsistema de recuperación natural
- Subsistema de recreación en playa

De forma general se puede decir que las Áreas también colaboran otorgando coherencia al anteproyecto en su totalidad: la primera dota de **organización a los accesos y egresos de y hacia la playa y el mar** propiamente dicho; la segunda, en la **recuperación y /o protección del medio natural** , según el trayecto que corresponda y los tipos de vulnerabilidad detectados; y la tercera, en facilitar adecuadamente el uso masivo de la playa y el mar como espacio de **esparcimiento y recreación y como área de sostenimiento de los equipamientos y servicios públicos** esenciales para tal fin.

Específicamente, la primera se corresponde con el espacio territorial longitudinal que va desde la línea de fondo de los lotes frentistas ubicados al noroeste del llamado “Corredor Vial de Estructuración del Frente Marítimo” hasta la línea interna del Área de arena o espacio Natural y/o a Naturalizar - médano a proteger y/o área ha recuperar. Las estrategias estarán dirigidas a facilitar la interconexión entre las distintas localidades desde la ciudad hacia la playa

La segunda se corresponde con el espacio territorial longitudinal que va desde la línea interna de comienzo del médano o sector natural o a naturalizar, con medidas de protección y/o recuperación- hasta la línea imaginaria más o menos paralela a la anterior de ancho variable que delimita el comienzo del Área delimitada para posibles usos intensivos de playa. Las estrategias deberán mitigar el impacto de la urbanización frente al mar

protegiendo los medanos existentes y recuperando arena para contener procesos de degradación y disminución de la playa.

La tercera se corresponde con el espacio territorial longitudinal que va desde la línea exterior de finalización del médano o sector natural o a naturalizar, con medidas de protección y/o recuperación que limita con la playa propiamente dicha y hasta, la orilla del mar. En ella las estrategias estarán dirigidas a redistribuir y reducir los equipamientos posibilitando un aumento de la playa pública en concordancia con la naturalización de la playa.

SUB-PROGRAMAS Y PROYECTOS EMERGENTES

Sobre la base de los acuerdos emergentes del proceso participativo, se definen para el Area Prioritaria (trayecto Av. Bunge / De la Retama), los lineamientos para los proyectos a realizar en los siguientes subprogramas:

- SUPROGRAMA 1: Protección y recuperación del FM;
- SUPROGRAMA 2: Completamiento de infraestructura y servicios de saneamiento básico
- SUPROGRAMA 3: Reestructuración del sistema de movimientos.
- SUPROGRAMA 4: Ordenamiento del equipamiento y mobiliario en playa
- SUPROGRAMA 5: Ordenamiento para el mejoramiento del espacio costero
- SUPROGRAMA 6: Readequación de las normas urbanísticas del FM.

Se presentan a continuación los aspectos a considerar en los subprogramas para la definición de cada acción o proyecto. También se deberá pensar qué área/s de la estructura municipal tendrá a cargo cada programa, cuales estarán específicamente asignadas al organismo y cuales serían las relaciones necesarias a mantener con otras.

Complementariamente, se adjunta para el área programa el estado de situación actual referido al uso y ocupación del frente urbano y de la plana, y el grado de vulnerabilidad (lámina 3). A los efectos de corroborar en el área programa la espacialización de los lineamientos se representa en planta y corte (lámina 4 y 5) una aproximación de aquellos aspectos particularmente referidos a los subprogramas 1, 3 y 4. Se identifican, además, las distintas unidades de gestión publico/privada resultantes a partir de la aplicación de las pautas y asimismo las diferentes zonas consideradas en la propuesta.

SUBPROGRAMA 1:

PROTECCIÓN Y RECUPERACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO

Marco general

En las últimas décadas, los especialistas en problemáticas costeras, coincidieron en que la evolución urbana y ambiental de los litorales requiere herramientas adecuadas para la toma de decisiones; en función que la actividad humana es la principal responsable de los cambios no deseados. Para un abordaje efectivo se

requiere –inicialmente- un conocimiento exhaustivo de la problemática; y luego la enunciación e implementación de las acciones necesarias, incluyendo el monitoreo del proceso.

A lo largo del proceso de desarrollo del Plan Integral del Frente Marítimo, se ha ahondado reiteradamente en la problemática asociada a la fragilidad de las condiciones naturales del frente marítimo de Pinamar, sobre el cual se produjeron transformaciones que lo afectaron significativamente, poniendo en crisis –en algunos sectores del mismo- el sostenimiento de la actividad recreativa que permitió el origen y consolidación económica y urbana del partido.

Ante la falta de un seguimiento histórico de la dinámica de las playas, puede considerarse que la apertura de la traza de la Avenida del Mar, combinada con la presencia del muelle, la arena volada por el viento, la ausencia de médanos y el retiro de arena; constituyen las causas más probables que explican la erosión en las playas centrales de Pinamar. La pérdida de los médanos en Pinamar ha implicado el aumento del grado de vulnerabilidad de las playas. Esto implica que la erosión de Pinamar tiene causas locales más que regionales, lo cual no elude la necesidad de acuerdos a esta última escala.

En las entrevistas y talleres realizados, en el marco de dicho Plan, quedó evidenciado el conocimiento de dicha problemática, con que cuentan gobierno y comunidad locales, al punto de instalar reiteradamente la necesidad de una atención prioritaria a la recuperación de las porciones del frente que muestra mayores niveles de vulnerabilidad, como así también, capitalizar la experiencia histórica, actuando previsoramente en el resto del borde costero.

Objetivos

- Contribuir a la recuperación de las condiciones naturales que dieran origen al principal recurso del Partido de Pinamar.
- Generar y ejecutar políticas específicas que contribuyan a la protección del Frente Marítimo; promover la articulación con otras acciones complementarias y preferenciar su posicionamiento en la agenda de los temas centrales de la comunidad local.
- Realizar estudios específicos de la dinámica de costas, dando continuidad a los monitoreos y experiencias realizadas en el Partido.
- Investigar estrategias de intervención factibles de ser aplicadas a las distintas situaciones que presenta el FM, que faciliten al sostenimiento de la dinámica costera, como garante de la recuperación del médano y del frente en su conjunto.
- Formular y ejecutar modalidades de intervención específica –y sostenida en el tiempo- en los tramos del frente identificados con los más altos niveles de erosión.
- Normar las formas de ocupación física y funcional del recurso playa, y del frente urbano, contemplando las acciones correctivas a establecer sobre las ocupaciones existentes.

PROYECTO 1. Monitoreo y seguimiento de la dinámica costera de Pinamar.

Objetivos específicos

- Contar con estudios de base que permitan definir estrategias y acciones en el FM.

Lineamientos

Existen en el ámbito local estudios antecedentes que dan cuenta de los cambios operados en las condiciones de la playa, en término de perfiles, y consecuentemente del volumen de arena. Sin embargo la falta de continuidad y de rigor en las mediciones en distintos puntos del frente marítimo no permiten extraer fehacientemente conclusiones.

En ese sentido resulta conveniente dar continuidad a las mediciones ya realizadas y con las recomendaciones correspondientes al estudio Elementos para el Planeamiento Costero de Pinamar:

“... a) Los resultados de los estudios deben contribuir con información básica para la toma de decisiones, con base ingenieril, sobre la costa, sean estas vinculadas al saneamiento, a la construcción en general, cerca y sobre la costa; al planeamiento urbano; a la evaluación del impacto ambiental y a la implementación de medidas para atenuar. b) La metodología debe ser compatible con las tareas realizadas durante 1996/1997 c) Las tareas deben ser simples y claras para ser ejecutadas en forma sistemática...”

PROYECTO 2. Remoción de las actuales construcciones en playa.

Objetivos específicos

- Erradicar toda construcción dura de la playa.
- Establecer las modalidades de ejecución de las tareas de erradicación de las construcciones existentes en el frente marítimo, minimizando los impactos negativos.
- Garantizar un adecuado tratamiento ambiental de los sitios recuperados, tendiendo a restituir las condiciones naturales del recurso playa.

Lineamientos

Sobre la base de los estudios técnicos antecedentes y las expresiones vertidas por la comunidad en el marco del proceso participativo realizado, se ha propuesto el retiro de las estructuras apoyadas sobre la playa y la creación de otras más livianas y transparentes soportada por pilotes de madera.

En las tareas de remoción y recuperación de los espacios hoy ocupados por construcciones duras, debe contemplarse la situación de las conducciones subterráneas, pozos o depósitos; a fin de garantizar la total erradicación de posibles focos contaminantes o de riesgo. Por otra parte, la recuperación del sitio debe armonizar con la condición actual del área y compatibilizarse con las tareas de recuperación que correspondan.

Se deberá contemplar adecuadas condiciones para el acceso de maquinarias y transporte fuera del área del material de las demoliciones, teniendo en cuenta tiempos de trabajos, perturbaciones por ruidos, polvos, y efectos de las vibraciones en el entorno edificado aledaño.

También deberá preverse un espacio adecuado para la disposición final o transitoria del material de las demoliciones y si fuera necesario su clasificación.

PROYECTO 3. Recuperación y protección de playa.

Objetivos específicos

- Promover condiciones tendientes a disminuir el grado de vulnerabilidad de la playa.
- Favorecer la acumulación de arena a fin de aumentar el volumen de modo de incrementar el ancho de playa.
- Limitar el uso y la ocupación de la playa y condicionar el de los entornos inmediatos.
- Establecer las estrategias a implementar en relación al grado de vulnerabilidad de la playa en los diferentes trayectos del área prioritaria.
- Diseñar y formular técnicas de recuperación y protección adecuadas, en función de la experiencia local y la observación de otros antecedentes.

Lineamientos

La ausencia de médanos aumenta la vulnerabilidad de las playas del Frente Marítimo, lo cual conduce a valorar la necesidad de aplicación de diferentes técnicas para la retención de arena. Estas acciones, deberán contemplar que el volumen de arena necesario deberá estar disponible durante tormentas, de modo de satisfacer el mecanismo de las olas que – típicamente - retiran arena de la playa durante esos fenómenos y la devuelven en ocasión de buen tiempo.

Consecuentemente, las acciones que demanda la formalización del Proyecto, exige la satisfacción de otras acciones complementarias y esenciales para el logro de sus propósitos; como ser el sostenimiento de una política efectiva de control que impida la extracción indebida de arena de las playas; o el mantenimiento de la vegetación de zonas altas de la playa -aunque no constituyen un médano-. Se debe tener en cuenta que ese material estará disponible para que el mar lo retire en caso de tormentas extremas.

En las zonas con vulnerabilidad alta, la disminución de la vulnerabilidad del medio natural y estructural depende principalmente de la construcción de antidunas (pantallas “naturales” para detener la arena volada por el viento). La disminución en la generación natural de éstas, se ve agravado por la consolidación creciente de un frente edificado que conlleva la pérdida de la arena volada desde tierra hacia la playa, que formó parte del balance natural de arena.

Por lo tanto, se propone generalizar el programa de pantallas a las playas según grado de vulnerabilidad, debiendo evaluarse la orientación, configuración en planta y altura mas adecuada para la efectiva retención de la arena.

Asimismo, se podrá contemplar en los espacios de recuperación de playa y sobre el frente urbano, la plantación de especies vegetales que posibiliten la fijación y retención de arena y al mismo tiempo delimiten ámbitos de diferente uso.

SUBPROGRAMA 2:

COMPLETAMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE SANEAMIENTO BÁSICO

El recurso esencial del Partido de Pinamar, lo constituye su borde litoral con sus componentes playa y mar que permiten el desarrollo de la actividad social y económica principal: la recreación en su balneario.

A fin de garantizar un desarrollo sostenible de esta actividad, es preciso dotar al FM de los servicios públicos esenciales que satisfagan las necesidades propias de la permanencia temporaria de población en un terreno de alta fragilidad; evitando o minimizando los efectos negativos sobre los recursos y la comunidad usuaria.

En este marco, y en el que se desprende de los consensos alcanzados, se plantean para este Subprograma los siguientes objetivos generales:

Objetivos

- Proveer las infraestructuras y equipamientos necesarios para la cobertura integral de los servicios de saneamiento, que aseguren el uso sustentable del FM.
- Garantizar la preservación de los recursos naturales existentes, evitando la afectación al paisaje y la calidad ambiental.
- Compatibilizar las acciones (obras y funcionamiento) que devengan de la implementación del Programa, con el resto de las acciones promovidas por el Plan.

PROYECTO 1: Desagües Pluviales

Objetivos:

- Reducir o eliminar la erosión de la playa producida por el drenaje superficial del agua de lluvia.
- Contribuir a que los efluentes pluviales recarguen el acuífero, evitando su escurrimiento al mar.

Marco general

Si bien el Programa involucra en la presente instancia a un área prioritaria, para la satisfacción de los objetivos específicos, es preciso comprometer acciones y decisiones en una escala que excede a aquella área.

En ese marco, se reconoce como antecedente el proyecto municipal que prevé conducir los pluviales superficiales de la Av. del Mar y los aportes de las arterias transversales, para disminuir el impacto del agua sobre la playa. Luego el líquido recolectado se envía al mar desde el muelle.

Si bien dicho proyecto prevé como alternativa el bombeo al interior del territorio, desde el municipio se refiere un estudio antecedente en que se desaconseja bombear agua de calle (con sedimentos) al médano. Por otra parte, la alternativa de potabilizar el agua de lluvia, tampoco parece por ahora, conveniente³.

El proyecto se complementa también con la normativa vigente, mediante la cual se exige -para las nuevas urbanizaciones- proyecto de escurrimiento hacia espacios naturales que absorben integralmente el agua pluvial para evitar el drenaje a la playa y preservar la topografía natural (Ord. Municipal N° 2146/1998). Asimismo, se obliga a la recuperación de aguas de lluvia dentro de los espacios verdes de cada parcela urbana (Ord. Municipal N° 1895/1996, y Decreto Reglamentario 442/2001).

³ Estudio integral de servicios sanitarios y diseño de obras (ENHOSA, Banco de Proyectos, HYTSA): Dice que el agua para abastecer a la población se debe sacar del médano a 500m de la ruta 11, justifica que las aguas pluviales cercanas a la playa no se usen para consumo, excepto que se bombeen y potabilicen.

Lineamientos

En función de los antecedentes descriptos y los objetivos específicos explicitados, se señalan a continuación los cursos de acción posibles para el encauzamiento del presente.

Formular un Sistema Integral de desagües pluviales –que incorpore el proyecto hidráulico existente formulando las adecuaciones que fuera menester-; que evalúe cualitativa y cuantitativamente la necesidad y factibilidad reales de retención y recuperación de las aguas de lluvia⁴; considerando:

- 1 La identificación de los componentes del Sistema (acciones y prevenciones) a implementar en tal sentido;
- 2 La previsión y enunciación de las etapas de ejecución de obras e implementación de otras acciones previstas.
- 3 La identificación de alternativas, su evaluación social, económica y ambiental; y según grado de satisfacción de los objetivos específicos del Subprograma.

En relación a este último ítem, se deberá evaluar la factibilidad de resolución de los drenajes de agua de lluvia exclusivamente en el área prioritaria; con acciones u obras que colecten los excesos hídricos que aporten las arterias transversales al FM; que eviten el libre escurrimiento sobre el borde costero y procuren la captación y/o recuperación parcial o total de los mismos.

En cualquiera de las alternativas que contemple la construcción de un conducto recolector a lo largo de la Av. del Mar, deberá prever que el mismo se disponga entre el médano reconformado -y/o las zonas a recuperar- y el frente edificado (lo más próximo a este último); como así también, que el diseño, construcción y colocación de los elementos componentes de los proyectos pluviales, minimicen su afectación ambiental.

PROYECTO 2. Saneamiento Básico

Objetivos específicos:

COMPONENTE 1: PROVISION DE AGUA POTABLE POR RED

- Asegurar la provisión de las cantidades necesarias de agua corriente a los usuarios de los equipamientos en playa, en el marco de un uso racional del recurso.
- Garantizar las condiciones sanitarias de la población usuaria, mediante la provisión de agua potable con buena calidad de suministro.
- Articular las acciones y previsiones que se desprendan del presente subprograma con el correspondiente al servicio de desagües cloacales.

COMPONENTE 2: CONEXIÓN A RED CLOACAL

- Asegurar la cobertura integral de desagües cloacales a los usuarios de los equipamientos en playa.
- Garantizar que los desechos producidos a partir de la prestación de servicios sanitarios en playa, no produzcan afectación ambiental.

⁴ Se pierde agua dulce que puede ser potabilizada o para la recarga de acuíferos. (5 % del total).

Marco general

La satisfacción de los objetivos –del Componente 1-, en el marco del presente Plan para el FM; implica la incorporación a la red pública de distribución de agua corriente, de todos los nuevos equipamientos propuestos: balnearios, vestuarios, locales gastronómicos, EGPEs. De modo tal que en toda nueva concesión, los equipamientos que cuenten con servicios con generación de desagües (baños, vestuarios, cocinas, lavaderos, etc.), deberán estar conectados a la red de agua corriente.

Los propósitos del componente 2, se alcanzarán mediante la conexión a la red pública de todos los concesionarios –actuales y futuros- que cuenten con servicios sanitarios. A tal fin, todos los nuevos equipamientos con generación de desagües, deberán ejecutar las obras necesarias –de bombeo y/o de conducción- a red pública de desagües cloacales. Además de los usuarios de las concesiones balnearias, los concesionarios deberán garantizar la cobertura sanitaria gratuita al público en general, a través de baterías de baños públicos para ambos sexos y discapacitados, duchas externas y surtidores de agua potable.

El organismo prestador de estos servicios conjuntamente con la Municipalidad establecerá las disposiciones generales y particulares a que deban someterse los concesionarios. Si bien la responsabilidad técnica y legal de la adecuada prestación del servicio corresponderá a dicho organismo; deberá establecerse oportunamente el tipo de participación que pudiera corresponderle al Comité de Seguimiento del Plan, en las tareas de control y eventual aplicación de penalizaciones (a usuarios y prestataria).

Lineamientos

Formulación de un plan integral de saneamiento, que contemple entre sus componentes, los proyectos de conexión a las redes existentes de los equipamientos en playa.

1. Diagnóstico

A efectos de determinar su factibilidad, se realizarán los estudios previos pertinentes, que incluyan: la recopilación de información antecedente sobre los sistemas actuales, sobre las condiciones del medio y sobre las características de la demanda.

- De los sistemas actuales: aspectos técnicos, aspectos legales y económicos financieros. Esto incluye la evaluación de la capacidad del sistema para la cobertura actual y futura necesarias –disponibilidad de redes y colectoras, plantas de tratamiento y depuración, estaciones de bombeo, etc.-; la evaluación del operador del sistema -y eventual participación del CSP- en lo que respecta a sus incumbencias y atribuciones; y la evaluación de la capacidad de la cooperativa para proveer los componentes y equipos necesarios que garanticen una adecuada prestación del servicio propuesto.
- De las condiciones del medio: considera las condiciones topográficas, geológicas e hidrológicas del medio, incluyendo especialmente las capacidades y disponibilidades futuras del recurso agua, como así también de las condiciones del sitio receptor de la disposición final de los desagües. .
- De la demanda del subprograma: se contabilizarán las condiciones de uso que devengan en la estimación cuantitativa de la demanda –necesidades a satisfacer- de los diferentes proyectos involucrados, en también diferentes horizontes temporales. Esto conducirá a la definición de los datos básicos del subprograma.

2. Formulación.

Con los antecedentes relevados, analizados y sintetizados; en esta instancia se procederá a la formulación de las acciones necesarias para la satisfacción de los objetivos y expectativas previstos.

Enunciación del plan de obras. Se identificarán los componentes físicos (materiales y equipos) y demás tareas necesarias para la concreción de los proyectos; como así también la descripción de las modalidades de funcionamiento técnico y operativo del servicio. Esto refiere -en el caso de agua corriente- tanto a la localización de las reservas del sistema (in situ / sobre LM), como a su materialización (tanque / cisterna); la identificación del usuario conectado; la modalidad de establecimiento de tarifa (fija / medida). Deberá asegurarse que las instalaciones incluyan elementos y accesorios que contribuyan a desalentar el uso excesivo y el derroche. Para el componente desagües cloacales, la localización de las plantas de bombeo (individuales o seriales), la disposición de las colectoras, etc.

Deberá contemplarse la particularidad del funcionamiento estacional del sistema, y las eventuales consecuencias sobre los componentes físicos del mismo.

En todos los casos, se deberá estimar la incidencia económica de cada componente, y su necesidad de recambio según la vida útil de los mismos; los que deberán ser confrontados con los ingresos esperados del proyecto, a lo largo del período de diseño.

Se formularán alternativas técnicas, operativas y económicas a la solución propuesta.

3. Evaluación.

La tercera instancia en el marco de las acciones previstas, corresponde a la evaluación de las diferentes alternativas realizadas. Más allá del exhaustivo análisis de la pertinencia de los aspectos técnicos y operativos considerados, importa en esta instancia la evaluación económica y financiera de los mismos, y su compatibilidad con las condiciones ambientales del medio.

La evaluación económica confrontará costos y beneficios, comparando los saldos respectivos en la situación actual y la que resulte de la ejecución de los proyectos. Desde luego que se encuentran subordinados a las modalidades a implementar en materia de concesión de los equipamientos de playa.

PROYECTO 3: Limpieza De Playas

Objetivos

Contribuir al mantenimiento de la calidad urbano ambiental, a través del control de la producción, disposición y traslado de los residuos sólidos urbanos (RSU) en el Frente Marítimo (FM) de Pinamar, minimizando los posibles efectos contaminantes.

- Promover en los usuarios del FM –en sus diferentes categorías-, el mantenimiento de una conciencia ambiental en el tema, conducente a la preservación de los recursos naturales y los valores paisajísticos del FM.

Marco general

La implementación del presente proyecto en el área prioritaria ya indicada, facilitará que la experiencia propuesta sea difundida entre la comunidad usuaria de los balnearios y de la playa pública, y del FM en general; como así también por parte de quienes desempeñan actividades económicas o de servicios.

De este modo se apuntará a satisfacer la expectativa expresada por la comunidad de Pinamar: contar con una playa y FM libres de residuos, y con usuarios que contribuyan a mantenerla en óptimas condiciones de higiene urbana. A tal fin apuntan los objetivos mencionados. Adicionalmente, se alentará la práctica de la separación de residuos, contemplando –en una primera etapa-, la diferenciación entre residuos orgánicos y no orgánicos. (Dependiendo de las previsiones generales en materia de recuperación).

Dado lo acotado de la actividad que demanda el presente Subprograma, tanto en lo temporal (período estival) como en lo espacial (FM), se cree recomendable que la misma se realice bajo la instancia operativa e institucional en la cual se inscribe en la actualidad el sistema de recolección y disposición final de los RSU.

No obstante lo cual, su planificación y gestión debiera desarrollarse con cierto grado de autonomía y singularidad atento a los objetivos específicos ya explicitados y a la relevancia y significación del área a servir. Los costos que demande, deberán ser considerados al momento de dimensionar el valor de las concesiones. La subordinación a los alcances y metas del plan general para el FM, deberá ser monitoreada por el Comité de Seguimiento, conforme al rol que le sea asignado en el Subprograma.

Lineamientos

Se contempla la formulación de un proyecto integral para el abordaje y resolución de las cuestiones relativas a los RSU que se generan en el FM a instancias del desarrollo de la actividad turística; contemplando los generadores propios del uso playa, de sus equipamientos de apoyo y del uso circulatorio vehicular y peatonal del frente marítimo.

1. Diagnóstico

- El sistema general de RSU actual. Organismo prestatario del servicio. Actividades que incluye (recolección/ transporte/ disposición final). Otras actividades extra operativas. Área de cobertura y periodicidad de recolección. Personal, vehículo e inmuebles. Sitio de DF. Modalidad de prestación actual en el FM. Costo estimado de la misma.
- La demanda actual y futura en el FM (producción de RSU). Se recolectará información acerca de la actual generación de residuos, en calidad y cantidad; la modalidad de almacenamiento provisorio de los residuos (según usuario); identificación de los tipos de usuario existentes (bañistas en balnearios, bañistas en playa pública, transeúntes en vía pública, comercios concesionarios -bar, restaurante, vestuarios, etc.-). Dimensionado de la situación futura en base al anteproyecto para el FM.
- Identificación y valoración de los conflictos e inconvenientes que devienen del actual funcionamiento del sistema.

2. Formulación.

Con los antecedentes evaluados, se elaborarán propuestas alternativas de proyecto, contemplando los aspectos técnico-operativos, socio-culturales, económico-financieros e institucionales.

a) Aspectos técnico-operativos.

Refiere a la modalidad de funcionamiento a implementar, su articulación con el sistema general de RSU, la identificación de los sitios de almacenamiento provisorio de residuos –internos y externos- (cestos, cubos, etc.); descripción de los circuitos de recolección (y periodicidad horaria y estacional previstas) y eventual acopio in situ; identificación de los sitios de recolección y transporte hasta la disposición final. Equipos técnicos y

herramientas a utilizar. Ídem para la limpieza del suelo en playa: rastrillaje, filtrado y almacenamiento de residuos, garantizando la absoluta preservación de la arena.

b) Aspectos socio-culturales.

La satisfacción de los objetivos del presente subprograma, requiere –como se ha dicho- la implementación de un accionar constante y sistemático de sostenimiento de conciencia comunitaria (turistas, residentes temporarios o permanentes), acerca de la necesidad de participación para la preservación de la higiene pública en playa y resto del FM. No solo implica la realización de campañas de difusión o de actividades socio-culturales complementarias; sino que además debe procurar el involucramiento activo de los usuarios del sistema.

c) Aspectos económico-financieros.

Incluye la cuantificación de los costos derivados de la puesta en marcha del Subprograma en el área prioritaria, lo cual abarca el diseño logístico; la gerencia operativa y la vinculación con el sistema general; los elementos, herramientas y equipos puestos en juego; los jornales de los trabajadores requeridos; los costos directos e indirectos que implique el funcionamiento; etc. (Y en caso de concesión, se incorporará el beneficio).

d) Aspectos institucionales.

En relación al prestatario, se deberá definir si pertenecerá al sector público (municipio) o privado. En cualquier caso deberá garantizarse el perfil profesional especializado en los cuadros de conducción, y la participación del Comité de seguimiento en las tareas de control. En caso de otorgar en concesión el servicio, se deberá especificar de modo exhaustivo y preciso en los pliegos, los requerimientos que surjan del proyecto.

3. Evaluación.

En esta instancia, se procederá a la evaluación de las alternativas seleccionadas –para los diferentes aspectos considerados-; y la consecuente confrontación de las mismas en términos de su factibilidad de concreción. Se deberán considerar los costos incrementales de la prestación de este servicio -en relación al sistema actual-, y las modalidades de financiamiento previstas para su cobertura.

SUBPROGRAMA 3.

REESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE MOVIMIENTOS

Objetivos

- Reordenar el sistema de movimientos del frente marítimo integrándolo al resto de las actuales áreas urbanas y a urbanizar, en modo de facilitar la redistribución del uso de la playa en las distintas localidades
- Readecuar el espacio circulatorio conforme a las jerarquías de las distintas redes peatonal y vehicular, con criterios que incorporen cualidades funcionales y paisajísticas en los recorridos, y garanticen la accesibilidad a personas con discapacidades.
- Reducir la trama circulatoria vehicular continua frente al mar como forma de atenuar los efectos de la urbanización sobre la naturaleza de la playa, minimizándola en sectores de alta vulnerabilidad
- Priorizar los movimientos peatonales frente a los vehiculares, contemplando sistemas de transporte público para disminuir los efectos de la circulación y congestión del área y evitar el acceso y estacionamiento vehicular en la playa.

- Controlar la contaminación sonora, visual y ambiental producida por la circulación y el estacionamiento vehicular en la trama urbana

Marco general

Actualmente el sistema de movimientos del frente marítimo presenta grandes dificultades tanto para canalizar los flujos circulatorios vehiculares y peatonales como para resolver las demandas de espacios para estacionamiento. En la actualidad el ordenamiento de los flujos circulatorios resulta indiferenciado, y por lo tanto desconoce las demandas resultantes en los distintos momentos del año, dando lugar de este modo tanto una saturación de las infraestructuras viales y de estacionamiento durante la temporada y a una subutilización con un alto compromiso de mantenimiento en temporada baja o de escasa atracción de movimientos ejercida por el recurso playa.

Esta saturación y subutilización de la infraestructura vial existente tienen entre otras motivaciones la utilización de estas vías de circulación como tránsito de paso particularmente a través de la Av. del Mar a distintos sectores de la costa. Esta característica, sumada a la atracción generada por la gran concentración de equipamientos en playa torna difícil responder en forma racional y adecuada a las crecientes demandas de espacios para circulación de vehículos, descontando desde ya los efectos negativos que los mismos generan en el ambiente y el paisaje.

Como ya se ha expresado la propuesta integral para el frente marítimo articula y complementa dos ideas básicas que tienen por objeto redistribuir el uso y la ocupación de la playa, para descomprimir la gran concentración que actualmente se produce en el área definida como prioritaria.

Por lo tanto y en razón a ello, la eficacia de la propuesta de transformación del frente marítimo, resultará en la medida que se avance el paralelo con los subprogramas 3 y 4.

El ámbito de actuación del subprograma se efectiviza en coincidencia con dos de las mencionadas áreas longitudinales del FM donde se constatan los siguientes componentes del subsistema:

- Corredor vial de estructuración
- Arterias de enlace o acercamiento
- Paseo frente al mar

PROYECTO 1: Reordenamiento del tránsito rejerarquización de vías de circulación.

Objetivo

- Producir el reordenamiento del sistema de movimientos del frente marítimo a partir de la creación de una red vial jerarquizada

Lineamientos

La primera área, como ya se ha descrito en forma general, será la que contenga de forma intensiva todos los medios y los modos de accesibilidad al Frente Marítimo. Longitudinalmente proveerá la posibilidad de

desplazamientos hacia todo el Frente Marítimo del Partido, y transversalmente facilitará el acceso a la playa y el mar facilitando la interacción de todos los tipos de movimientos que sean necesarios.

El transporte de abastecimiento y servicio diarios y de seguridad o eventuales; el público de pasajeros – colectivo y/o individual - ; el privado en vehículo a motor y/o a sangre, así como los subsistemas de acompañamiento -paradas, acercamientos y estacionamientos- se complementaran con el subsistema peatonal. Este último, a su vez, será el que articule esta primer Área con un único sistema peatonal de movimientos que tendrá lugar en la segunda y tercer Área. En estas dos últimas, solo podrá accederse con vehículo cuando sea necesario otorgar seguridad en playa y/o acceso a los discapacitados o acercamiento de lanchas al mar. Todas, circunstancias, que deberán ser reglamentadas en su oportunidad.

La red jerarquizada propuesta se estructura conforme a 3 categorías:

- corredor vial de estructuración (par del Buen orden / Del Libertador y Avenida Del Libertador),
- de enlace o acercamiento al mar (Bunge, De las Acacias, Martín Pescador, De las Artes, Goleta Independencia, 25 de mayo, de las tres Carabelas, de la Retama) y
- de servicio frente al mar (Avenida del Mar desde Bunge a Martín Pescador y Burriquetas desde Trirremes hasta Del Juncal)

Se priorizarán flujos de distribución en el FM a través del corredor, desalentando flujos circulatorios sobre la Avenida del mar, posibilitando sólo el acercamiento vehicular para acceder a las parcelas frentistas, a las dársenas de estacionamiento y de ascenso y descenso de pasajeros. Sólo en el tramo de Burriquetas desde Trirremes hasta Del Juncal, donde la ausencia de la primera línea de manzanas da como resultado un mayor ancho de playa, se creará un paseo frente al mar.

El tramo de Burriquetas desde Arca de Noe hasta Los Álamos el Paseo del Mar, estará definido por cuatro unidades funcionales: una franja de estacionamiento, un espacio de separación, una banda de circulación con sentido ascendente hacia el norte y una pasarela/senda peatonal que limita que a su vez oficiara como sector de transición entre el paseo vehicular y la playa.

La trama general de calles tendrá un solo sentido de circulación, con excepción de aquellas que por su rol y dimensiones posibiliten el doble sentido (Bunge, De las Acacias, De las Tres Carabelas -en dirección perpendicular al mar- y Del Libertador –desde Tobías a La Retama).

La fluidez vehicular en las calles de mayor jerarquía será garantizada con un mínimo de 2 carrilones libres de estacionamiento, mientras que el resto de la red no jerarquizada será de un solo sentido y posibilitarán estacionamiento paralelo al cordón en ambos lados.

El encuentro entre avenidas principales se materializará a través de rotondas u otros elementos cuyo diseño otorgue legibilidad a la trama circulatoria principal y posibilite encauzar los movimientos sin interrumpirlos. En el caso de Bunge se darán en correspondencia con la actual Av. Del Mar, Del Libertador y Del Buen Orden (30 m r=10+5); en De las Acacias en correspondencia con la actual Av. Del Mar (20 m=7+3)

Frente al mar se preverán calles de servicios para acceso a las viviendas frentistas. En los trayectos de la Av. Del Mar desde Bunge hasta Martín Pescador y de Burriquetas desde Arca de Noe hasta De los Álamos, posibilitarán además el acceso a estacionamiento a 90° y la contemplación del mar.

Las calles de servicio serán de una sola mano a excepción de los trayectos de Av. del Mar entre Tobías y Turremes, y de Burriquetas entre Arca de Noe y Goleta Independencia; y entre Del Juncal y de los Álamos. En estos tramos las calles serán con retorno por falta de continuidad.

PROYECTO 2: Corredor vial de estructuración del frente marítimo.

Objetivo

- Configurar eje vial estructural y funcional que facilita los movimientos de forma fluida, ya sea, de los vehículos particulares, del transporte público de pasajeros, de los vehículos de tracción a sangre como la bicicleta y también de una circulación peatonal que se extiende paralela a la Costa y a lo largo de todo el Partido.
- Equipar con sitios que caractericen sectores de playa y posibiliten vistas excepcionales del frente marítimo, dotándolos con equipamientos culturales, recreativos y/o gastronómicos y servicios sanitarios para su utilización anual.
- Delinear en forma aproximada los programas de necesidades de tales equipamientos.

Lineamientos

La conformación del corredor dentro del área prioritaria se desarrolla con una distancia variable a la costa que varía entre 550 m y 100 m de acuerdo a la disponibilidad de calles que garanticen continuidad en trayectos paralelos a la costa constituyendo alternativas reales que reemplacen el uso de la Avenida del Mar .

El tramo desde “Av. Bunge hasta Tobías” estará concretado por un par de arterias paralelas al mar, con sentido único y diferente de circulación. Dadas las características de continuidad que requieren las mismas se materializaran a través de De las Artes y Del Buen Orden

Se tomaran los recaudos necesarios para el máximo aprovechamiento del espacio publico de las calles, delimitando si fuera necesario, la línea municipal, materializando el espacio para circulación peatonal a ambos lados y el correspondiente a la calzada.

El material de la calzada será de pavimento asfáltico, y la vereda será de dimensiones adecuadas como para dar seguridad al peatón, pero privilegiando áreas fúeles de suelo absorbente factibles de decepcionar arbolado urbano.

Los encuentros con las calles de enlace se diferenciarán por la existencia de dársenas para la detención de transporte público y/o detención de vehículos para realizar giro a la derecha. Los encuentros con la trama de menor jerarquía se diseñaran de manera tal que obliguen a reducir la velocidad, y aumenten el espacio de transito peatonal en las esquinas.

Para el caso del Tramo “de los Tirremes - de la Retama” este corredor se materializa en la Avenida del Libertador organizada en dos sentidos de circulación (mano y contramano) con un ancho de cinta asfáltica de 6 metros para cada mano, con prohibición de estacionamiento y de radicación de usos comerciales en los frentes de las manzanas que lo conforman. Tampoco podrían instalarse comercios del tipo ambulante y se deberá estudiar la posibilidad de que los accesos a los estacionamientos de las viviendas provoquen el menor conflicto posible.

El transporte público correrá también en los dos sentidos y tendrá organizada las paradas en sitios-dársenas por fuera de la línea de asfalto de la Avenida y cercanas a las intersecciones de las calles que no funcionen como “Calles de enlace” del sistema. A saber: Avenida del Libertador y Tobías; Avenida del Libertador y Arca de Noe; Avenida del Libertador y Fragata 25 de Mayo; Avenida del Libertador y de los Álamos; Avenida del Libertador y de la Retama.

El diseño del corredor debe garantizar la máxima fluidez vehicular (40 km/h.) con diferenciación de sendas peatonales de la vehicular y separador central. Los materiales serán los adecuados (vereda y calzada) a la jerarquía de la vía y su posible afectación al medio. La iluminación y la forestación identificarán su jerarquía sin opacarse mutuamente y se procurará una señalización vertical y horizontal adecuada.

PROYECTO 3: Enlaces del corredor con la playa.

Objetivo

- Configurar circuitos de acercamiento a la playa desde el Corredor vial de Estructuración.

Lineamientos

Los enlaces del corredor con la playa o las denominadas “calles de Enlace” se usarán para acceder desde el Corredor Vial de Estructuración - Avenida del Libertador- hacia el sector de playa y procurar el camino inverso o de regreso al interior de la ciudad o/el partido. Tendrán entre diez y once metros de ancho y serán de arena compactada. Están esencialmente diseñadas para proveer de acceso al vehículo particular hacia y desde la playa. Estas calles serán acompañadas por veredas construidas con material blando y en caso de ser utilizadas para la circulación peatonal estarán delimitadas a través de bolardos u otros elementos (sin solado)

Las veredas serán de un mínimo de dos metros y medio de ancho contabilizados desde la línea municipal. Ellas son:

- En sentido de la Avenida el Libertador hacia el mar las calles: de los Trirremes y Avenida de Las Carabelas.
- En sentido desde el mar hacia Avenida del Libertador las calles: Goleta Independencia; Avenida de Las Carabelas y de la Retama.

En las calles de enlace se privilegiará el acceso vehicular con automóvil particular a excepción de la Avenida de Las Carabelas que se organiza con dos sentidos y que por su ancho posibilita el acceso y retorno hasta la costa de automóviles particulares y del transporte público. Se deberá diseñar adecuadamente los enlaces de doble sentido de circulación (Bunge, De las Acacias, De las Artes, De las Tres Carabelas y De los Álamos)

También se contemplará a través del diseño la conformación de trama peatonal que integre circuitos definido dentro de la trama urbana produciendo enlaces con las sendas peatonales del paseo costero y de acceso a la playa.

PROYECTO 4: Calles de servicio frente a la playa y paseo del mar.

Objetivo

Lineamientos

La **calle de servicio/acceso frentistas** se despliega paralela y colindante a la vereda o acera correspondiente al espacio amanzanado frentista al mar. Cumple el rol de calle de servicio para el ingreso y/o egreso a las viviendas o locales frentistas. Su delineamiento se realizará con bolardos de madera especialmente diseñado para tal fin y la calle propiamente dicha será de arena realizada técnicamente como si fuera un cajón de arena muy compacta sostenido por un bastidor cuyo material se estudiara en la etapa de proyecto. El sentido del tránsito vehicular será siempre uno y ascendente hacia el norte.

De acuerdo a las condiciones de vulnerabilidad de la playa así como de las restricciones de espacio costero, las calles de servicio podrán servir solo de acceso a frentistas – trayecto Martín Pescador/ de los Trirremes- o posibilitar además el acceso a estacionamiento –trayecto Bunge/ Martín Pescador-.

En el trayecto denominado **Paseo Costero** – Trirremes/de la Retama- a la calle de servicio se le adicionan **cuatro unidades funcionales** paralelas. Ordenadas a partir de de la siguiente manera: **calle de servicio, una franja de estacionamiento; un espacio de separación o rambla; una banda de circulación con sentido ascendente hacia el norte y por último una senda para la circulación peatonal.**

Limitando con la calle de servicio, se dispone el área de estacionamiento que se prevé perpendicular y separado funcionalmente de la calle de Paseo propiamente dicha con un separador verde delimitado con bolardos de madera y plantación de especies afines a un separador, (no transitable). Paralelo a estas zonas estancas y con un sentido de tránsito paralelo, único y ascendente hacia el norte se ubica la calle vehicular de paseo que será de tránsito lento, con la previsión de que los accesos y egresos se produzcan desde y hacia las calles de enlace. Por último este Paseo se ordena con una senda para la circulación peatonal que delimita la franja de suelo a recuperar o proteger y que, se materializa como una pasarela/senda. **Esta última, será construida como tal de forma que favorezca la dinámica costera y con materiales renovables y no agresivo. Con un sistema de apoyo palafítico de madera que sostenga la zona de tránsito o piso de madera.**

PROYECTO 5: Sendas peatonales.

Objetivo

- Proveer adecuadas condiciones de infraestructura para la circulación peatonal en el frente marítimo.

Lineamientos

Como tal, esta última, será construida con material orgánico removible renovable, que permita y favorezca la dinámica del medio natural costero. Su construcción debe llevarse a cabo cumpliendo las reglas de la construcción palafítica como apoyo de las zonas de tránsito los que a su vez deberían ser de madera apropiada.

Estas sendas peatonales serán de por lo menos tres metros y medio de ancho y estarán asociadas perpendicularmente indefectiblemente con:

- Las veredas o sendas peatonales ubicadas al noroeste y pertenecientes a las calles perpendiculares (de por lo menos dos metros de ancho)
- Las plazas secas que se extienden en número de tres por sobre la línea del Área a recuperar con espacios para juegos para niños y adolescentes, espacios para entrenamiento gimnástico para adultos y una cuarta de mayor importancia que oficiará como espacio de referencia del Partido. Coincide con el roind-point de la Avenida de las Tres Carabelas y el mar y los espacios o áreas de estacionamiento restringido donde se ubicarán las paradas de transporte público de pasajeros y/o de ascenso y descenso de pasajeros de vehículos particulares.
- Los accesos a la playa pública y,
- Los accesos a los balnearios de gestión público privada.

PROYECTO 6: Estacionamiento

Objetivo

- Definir un sistema de estacionamiento vehicular en el espacio público para dar respuesta a los flujos vehiculares de acceso a la playa con una oferta limitada para no interferir en las condiciones paisajísticas ni ambientales del FM.

Lineamientos

Además del área de estacionamiento frentista a la calle de servicio, con capacidad para X autos estacionados en la Calle Arca de Noe a Goleta Independencia; Calle Goleta Independencia a Fragata 25 de mayo; y la Calle 25 de mayo a las Tres Carabelas; Calle las Tres Carabelas a Juncal; Calle Juncal a de los Álamos

Funcionaran como espacios de estacionamiento a 45* sobre una sola mano las calles: Arca de Noe; Fragata 25 de mayo; del Juncal; de los Álamos (Entre del Libertador y de las Burriquetas); Burriquetas (entre calles del Juncal y de la Retama); calle Argos (en los tramos entre calle Goleta Independencia y Avenida de las Tres Carabelas y entre Avenida de las Tres Carabelas y de la Retama) y por último en calles Fragata La Argentina, Fragata 25 de Mayo, Goleta La Hércules, del Sauce, de los Álamos , del Espartillo entre calle Argos y Avenida del Libertador.

Todas estas calles serán de arena, necesariamente provistas de veredas delimitadas en un ancho de 2 metros y separadas de las calles por bolardos de madera u otro material orgánico.

PROYECTO 7: Transporte público.

Objetivo

- Diseñar una propuesta integral de transporte público que apunte a constituir una alternativa válida para acceder a la playa desde distintos sectores de la planta urbana.

Lineamientos

Sistema de Transporte público de pasajeros.

Los recorridos principales del transporte público se materializarán a través del corredor estructurante y las principales avenidas de acceso a la localidad. Deberán proveer accesibilidad a la playa desde distintos ámbitos de la trama urbana.

Podrán tener forma de rondín doble sentido con transbordos en las avenidas principales de acceso a la localidad, para continuar con otro circuito sobre el corredor estructurante o con circuitos sobre la arteria de acceso a la localidad en modo de acceder a distintos sectores del territorio.

Los circuitos deberán garantizar frecuencias de viaje cada minutos y calidad en términos de servicio y rodados. Se deberá prever un sistema de paradores de trasbordo con información de recorridos y resguardo de inclemencias climáticas

Deberán promoverse también iniciativas que contemplen modos de transporte de pequeño porte, combis y auto particular, ya que resultan adaptables a las demandas. Podrán considerarse sistemas de radio remises, taxis, y servicios de autotransportes proveídos por los balnearios.

SUB-PROGRAMA 4

ORDENAMIENTO DEL EQUIPAMIENTO Y MOBILIARIO EN PLAYA

Objetivos

- Lograr un equilibrio entre el uso del medio natural y las actividades con equipamiento fijo que se desarrollen en la playa, restringiendo al mínimo el impacto que pueda resultar de ello.
- Redistribuir el ordenamiento de los balnearios y de la playa pública.
- Garantizar la prestación de los servicios mínimos y necesarios que cumplan con el objetivo de otorgar seguridad y protección de la salud e higiene de la población.
- Reemplazar las construcciones duras por construcciones adaptables a la morfología cambiante de la costa y reducir la ocupación de los equipamientos en playa.
- Presentar los criterios para delimitar las unidades espaciales de gestión público-privada para la localización de los equipamientos considerando los grados de vulnerabilidad de cada trayecto.
- Delinear las pautas programáticas y técnicas que deberán cumplir los equipamientos con el fin de atenuar el impacto en el uso del recurso.

Marco general

Este subprograma se corresponde con el espacio territorial longitudinal que va desde la línea exterior del Área de Protección/Recuperación del médano hasta la línea de ribera.

Se desarrolla exclusivamente sobre el Área de playa y debe adaptarse al uso turístico y recreacional masivo. Para ello se organizarán las actividades y los equipamientos que oficiaran de apoyo a las mismas.

Ellos deberán ser los mínimos indispensables con el fin proteger el recurso del uso intensivo y degradante de la playa. Además, deberán reemplazarse las construcciones duras por construcciones adaptables a la

morfología cambiante de la playa. Las nuevas estarán asentadas sobre pilotes; realizadas con materiales y estructuras removibles de madera u otro material orgánico y que permitan el movimiento natural de la arena.

Los accesos a la playa pública y a los balnearios de gestión público privada se conectarán por sobre el espacio aéreo de la segunda Área – sector de médano o espacio natural y/o a re-naturalizar con medidas de protección y/o recuperación- donde se localizaran las pasarelas que conecten la estructura peatonal general con la playa propiamente dicha.

Para el trazado de las pasarelas en general, se deberá tener en cuenta la llegada de los usuarios desde las distintas formas y medios que faciliten la accesibilidad. Esto es, tener en cuenta la llegada del transporte público de pasajeros – colectivo y/o individual - (acompañados por las paradas), los modos privados, vehículos a motor y/o a sangre como la bicicleta y, sistemas de acercamiento y estacionamiento, el modo peatonal y los servicios de abastecimiento diarios y de seguridad. En estas dos últimas zonas solo podrá accederse con vehículo cuando sea necesario otorgar seguridad en playa y/o acceso a discapacitados o acercamiento de lanchas al mar. Todas, circunstancias, que deberán ser reglamentadas en su oportunidad.

El trayecto entre “Avenida Bunge y calle De la Retama” se extiende longitudinalmente en un total aproximado de 2530 metros y, transversalmente, desde la línea exterior de finalización del área a re-naturalizar hasta la orilla del mar con anchos variables. Y, aunque cabe aclarar que estas medidas de anchos de playa son aproximadas - por cuanto la línea de máxima creciente que delimita arena seca de húmeda ha sido trazada medida sobre fotos aéreas con la información de la Dirección Provincial de Hidráulica (+1,82) , ellas oscilan entre: 104 m y 80 m entre Bunge y Calle Martín Pescador con una longitud de 550 metros ; entre 72 m. y 62 m. entre calle Martín Pescador y calle de los Trirremes con una longitud de 880 metros y entre 130 m. y 145 m entre calle de los Trirremes y calle de la Retama con una longitud de 1100 m.

Para proveer los equipamientos y servicios públicos esenciales para el esparcimiento y la recreación masiva en la playa y el mar ellos se deberán adecuar a los recursos con el fin de protegerlos y no entorpecer la dinámica costera.

Por ello y, como ha quedado plasmado desde lo técnico y desde cada uno de los espacios de participación, **se ha considerado imprescindible redistribuir los equipamientos y servicios de playa** a los fines de compatibilizar el uso y la ocupación con los distintos grados de vulnerabilidad diagnosticados, a saber:

- Entre Avenida Bunge y calle Martín Pescador, con grado de vulnerabilidad media, se podrán localizar balnearios (dos en total) dotados de unidades de sombra (carpas) y servicios mínimos esenciales con los parámetros o criterios que se describen mas adelante; un segundo equipamiento (uno en total) dotado de baños públicos, un puesto móvil para kioscos y servicio alquiler de sillas y sombra; y un tercer equipamiento denominado sitio de referencia (solo dos) ubicados en espacios clave que articulan la relación ciudad-playa (intersección de Avenida Bunge y el mar, fuera del campo visual de la intersección).
- Entre calle Martín Pescador y calle de los Trirremes, con grado de vulnerabilidad alta, solo podrá localizarse el denominado segundo equipamiento (cinco en total) dotado de baños públicos y un puesto móvil para kiosco y servicio de alquiler de sillas y sombra, pero con una ubicación asociada a las pasarelas peatonales que ofician de paseo paralelo al mar y no en la playa propiamente dicha.
- Entre calle de los Trirremes y de la Retama, con grado de vulnerabilidad media, se podrán localizar balnearios (cuatro en total) dotados de unidades de sombra (carpas) y servicios mínimos esenciales con los parámetros o criterios que se describen mas adelante; un segundo equipamiento dotado de baños públicos, un puesto móvil para kiosco y servicio de alquiler de sillas y sombra (cuatro en total; uno, cercano a la calle

de los Trirremes asociado a la pasarela peatonal y tres en la playa) y, un tercer equipamiento, denominado sitio de referencia (uno en total) ubicado en intersección de Avenida de las Tres Carabelas y el mar, fuera del campo visual de la intersección y articulando la relación ciudad-playa.

Para delimitar las unidades espaciales denominadas unidades de gestión público-privadas con el fin de ubicar en ellas los equipamientos y servicios de playa así como los sitios de referencia, se siguió un criterio general de redistribución que resguarde el medio natural y el paisaje. Por ello, cualquier intervención debe procurar sostener muy bajo impacto. Para ello las unidades de gestión público-privada se espaciaron adecuadamente cuidando que el grado de apropiación física del recurso sea mínimo dando respuesta así a las problemáticas de vulnerabilidad media y alta. Solo las carpas podrán apoyarse sobre la arena (configurando patios de carpa con una mínima nivelación del terreno en los casos que fuera necesario). El resto de los equipamientos solo podrán apoyarse en estructuras portantes de madera sobre pilotes, transparentes al agua y al viento. Todas las construcciones serán en seco y priorizando los sistemas de fácil remoción o desmontables.

PROYECTO 1: Estudio y programación de la distribución espacial de las unidades público-privadas para la localización de los equipamientos en playa.

Se denomina unidades de gestión público-privada a los espacios públicos a delimitar y concesionar por parte de la municipalidad para localizar los equipamientos que servirán de apoyo al desarrollo de las actividades recreativas, turísticas y de esparcimiento inscriptas en la propuesta general. Ellos responden a los lineamientos consensuados para todo el Partido y a las condiciones particulares de cada trayecto.

Objetivos específicos

- Disminuir la concentración y ocupación actual de la playa a partir de una disposición de unidades de gestión o balnearios que tengan en cuenta sus grados de vulnerabilidad;
- Regular la localización de Unidades de Gestión en sectores de playa de vulnerabilidad media
- Prohibir la localización de Unidades de Gestión en sectores de playa de alta vulnerabilidad.
- Ampliar la superficie de playa pública.
- Brindar un grado de accesibilidad óptimo tanto a la playa pública como a los balnearios.

Lineamientos

Para cumplir con estos objetivos se tendrán en cuenta los siguientes criterios o lineamientos:

- a) Que las unidades de gestión público-privada para localizar equipamientos de playa UGPPb (patio de carpas y edificio con servicio de baños para los dos sexos y de discapacitados, duchas, vestuarios y administración) en el trayecto Avenida Bunge- de la Retama no podrán ser más de los que se puedan constituir en seis parcelas de 120 metros de largo por 20 metros de ancho cada una. El resto del espacio playa quedará libre como playa pública.
- b) Para delimitar las parcelas que trata el inciso a), en el sentido transversal se trazará una línea imaginaria a 60 metros desde la línea de máxima creciente (+1,82 DPH) hacia el interior del continente. Ella demarcará el ancho mínimo de playa a la que se le restarán los 20 metros de profundidad que ocupará la concesión.
- c) En el sentido longitudinal de playa para la delimitación de las unidades de gestión público-privada no se admitirán medidas de distancia entre ellas menores a 160 metros ni mayores a 200 metros.

d) Estas unidades de gestión público-privada se distribuirán de la siguiente forma:

- a. Entre Avenida Bunge y calle Martín Pescador, sector con grado de vulnerabilidad media, se ubicará la cantidad de dos.
- b. Entre calle Martín Pescador y calle de los Trirremes, sector con grado de vulnerabilidad alta, estará prohibido ubicar cualquier tipo de equipamiento. Solo podrá utilizarse la playa con sillas y unidades de sombra no permanentes hasta tanto las medidas de recuperación tengan efectividad.
- c. Entre calle de los Trirremes y de la Retama, sector con grado de vulnerabilidad media, se ubicará la cantidad de cuatro.

Trayectos		Denominación	Dimensiones de Parcelas	Cantidad
1	Bunge – Martín Pescador	UGPPb	120 x 20	2
2	Martín Pescador-De los Trirremes	-	-	Ninguno
3	De los Trirremes-De la Retama	UGPPb	120 x 20	4

Cuadro: Distribución y dimensiones de las unidades de gestión público- privada para balnearios.

- e) Que las unidades de gestión público- privada para localizar equipamientos que dotaran de baños públicos, un puesto móvil para kiosco y servicio de alquiler de sillas y sombra UGPPwp en el trayecto Avenida Bunge- de la Retama no podrán ser mas de las que se puedan constituir en diez parcelas de 50m² cada una. En el sentido longitudinal de playa para la delimitación de estas unidades de gestión publico-privada no se admitirán medidas de distancia entre ellas menores a 180 ni mayores a 220 metros.
- f) Las unidades de gestión público-privada UGPPwp, de que trata el inciso e), se distribuirán aproximadamente de la siguiente forma:
 - a. Entre Avenida Bunge y calle Martín Pescador, sector con grado de vulnerabilidad media, se ubicará la cantidad de una. Se ubicará en la playa asociada al acceso público próximo a la calle de las Acacias;
 - b. Entre calle Martín Pescador y calle de los Trirremes, sector con grado de vulnerabilidad alta, estará prohibido ubicar cualquier tipo de equipamiento en la playa, solo podrán localizarse cinco espacios equipados asociados a la pasarela peatonal que oficia de paseo paralelo al mar y no en la playa propiamente dicha. Ésta solo podrá utilizarse con sillas y unidades de sombra no permanentes hasta tanto las medidas de recuperación tengan efectividad;
 - c. Entre calle de los Trirremes y de la Retama, sector con grado de vulnerabilidad media, se delimitarán cuatro espacios para localizar estos equipamientos. La que coincide con calle de los Trirremes se ubicará por encima de la playa en el espacio verde asociado a la pasarela peatonal que oficia de paseo costero y los otros tres en la playa propiamente dicha.
- g) Que las unidades de gestión público-privada para localizar los sitios de referencia UGPPsr en el trayecto Avenida Bunge- de la Retama no podrán ser más de las que se constituyan en **dos** parcelas de 10 metros de largo por 10 metros de ancho cada una.
- h) Para delimitar las parcelas se buscará que uno de los lados limite con la pasarela que oficia de paseo costero pero sin interferir u obstaculizar la visibilidad hacia el mar.
- i) Las unidades de gestión público-privada UGPPsr, de que trata el inciso g), se distribuirán de la siguiente forma:

Una ubicada en la intersección de Avenida Bunge y el mar, y la otra en Avenida de las Tres Carabelas y el mar, asociadas a la pasarela y a un espacio verde que se extenderá a modo de carpeta sobre la playa para uso público.

PROYECTO 2: Tipologías edilicias de los equipamientos en playa.

Objetivos específicos:

- Equipar con servicios mínimos de apoyo a las actividades que se desarrollen en el área de playa ubicando los edificios necesarios en las unidades de gestión público- privada delimitados en el **Proyecto 1**.
- Delinear en forma aproximada los programas de necesidad de los equipamientos, su dimensionado, las técnicas de materialización y los materiales de cada tipo. Estos equipamientos serán en líneas generales aquellos que cuiden la salud e higiene de la población agregando algunos servicios mínimos alimentarios. En general están relacionados con sanitarios, duchas, vestuarios, unidades de sombra, con buena accesibilidad para todos y servicios de guarda-vidas.

Lineamientos

Para cumplir con estos objetivos se tendrán en cuenta los siguientes criterios o lineamientos:

Los equipamientos que se ubicaran indefectiblemente en las unidades espaciales de gestión público-privada delimitadas en el **Proyecto 1** son de tres tipos, el Balneario; el Baño Público/puesto móvil para kiosco y los Sitios de referencia darán respuesta a las siguientes necesidades:

- El denominado Equipamiento "Balneario" (b) que proveerá lotes de sombra, baños para los dos sexos, vestuarios y duchas teniendo en cuenta la población discapacitada, un espacio para la administración general del balneario y servicio de seguridad en la figura del guardavidas.
- El denominado Equipamiento "Baño Público con puesto móvil asociado (wp) que proveerá de sanitarios públicos para los dos sexos, gastronomía mínima y alquiler sillas y sombra.
- El denominado Equipamiento "Sitio de Referencia" (sr) que proveerá de gastronomía de mediana escala, miradores públicos y sanitarios públicos para ambos sexos con una arquitectura propia que identifique el sitio a partir de una estética diferente para cada uno.

Estos equipamientos a ubicarse en las unidades de gestión público-privada solo podrán ocuparse con construcciones no permanentes realizadas con materiales orgánicos y apoyados en el suelo de tal forma que permitan los desplazamientos dinámicos del medio natural.

- a. En este marco se valora positivamente el menor grado de apropiación física del suelo y la menor superficie cubierta que resulte. Por esto se juzga como importante el esquema tipológico que se adopte y la posibilidad de un desarrollo de las construcciones tanto en el sentido horizontal como vertical que permita la permeabilidad visual y la no perturbación de la dinámica costera;
- b. La resolución constructiva para fijación de las estructuras así como la naturaleza de los elementos componentes deberán ser removibles y/o desmontables y con una calidad que se torne degradable;

c. La respuesta técnica y/o tecnológica para evitar los daños por la generación de productos contaminantes del ambiente tales como aguas servidas, detergentes, grasas y evacuación de humos (sistema de decantación, plantas de tratamiento, filtros) tendrá que estar totalmente prevista en todas y cada uno de los equipamientos.

d. En la definición y calidad de la materialidad de las construcciones será imprescindible la utilización de materiales de naturaleza orgánica, no contaminante y con posibilidad de reciclaje.

Los "Balnearios" proveerán lotes de sombra que como mínimo tendrán 130 carpas y como máximo 144, servicio de seguridad de guardavidas e infraestructura mínima indispensable para el cuidado de la higiene y la salud de la población y el cuidado ambiental del recurso.

La municipalidad podrá proveer el anteproyecto y/o las pautas técnicas para la ejecución del proyecto al momento del llamado a licitación para la concesión del servicio. Este será un prototipo y cumplirá los detalles técnicos apropiados con las tecnologías desarrolladas. El programa será el mínimo indispensable para cumplir con los objetivos: administración, baños, vestuarios y duchas para ambos sexos y discapacitados.

La superficie total máxima cubierta del edificio requerido para este equipamiento será de 110m² con un ancho máximo de frente de 7 metros.

Menos la torre de control de los guardavidas el resto de los servicios estarán contenidos en un único edificio de perímetro libre y no alojará ningún tipo de servicio o depósito por fuera de él.

Se cuidará tanto la calidad visual del edificio así como la de su entorno inmediato.

Se evitará que las construcciones localizadas en las parcelas correspondientes a las unidades de gestión de balnearios y playas pública coincidan con los ejes de las calles perpendiculares al mar con el fin de prever que la línea del horizonte sea parte fondo y figura del paisaje costero.

Trayecto	Cantidad de unidades	Superficie Cub. Máx.	Altura máxima	Desarrollo frente al mar	Terraza	Baños y duchas m ² const.	Cantidad de carpas	Torre guardavidas	Características materiales y constructivas
1	2	110 m ²	4	< ó =7 m ²	< ó =45m ²	> ó =60% de superf. cubierta	E/ 130 y 144	Móvil	Madera y palafítico
2	-	-	-	-	-	-			
3	4	110 m ²	4	< ó =7m ²	< ó =45m ²	> ó =60% de superf. cubierta	E/ 130 y 144		

Cuadro: Características del equipamiento balneario.

Los baños públicos y el puesto móvil se emplazarán en una parcela con una sup. máxima de 50 m² y un ancho máximo de frente de 7 metros.

El programa de necesidades considerará espacio para baños y duchas y gastronomía de pequeña escala a través de una unidad móvil y servicio de alquiler de sombra y sillas.

Se cuidará tanto la calidad visual del edificio así como la de su entorno inmediato compatibilizando la unidad fija con la móvil.

Trayectos	Cantidad de unidades	Sup. Cubierta Máxima	Altura Máxima	Terraza	Características
1	1	30 m ²	4	<=20% de sup. de parc.	Totalmente de madera y con perímetro libre. Deposito interno
2	5 ⁵	30 m ²	4	>=20% de sup. de parc.	
3	4 ⁶	30 m ²	4	>=20% de sup. de parc.	

Cuadro: Características del equipamiento de baños públicos.

El programa de necesidades de los sitios de referencia proveerá gastronomía de mediana escala y servicio de baños públicos para los dos sexos. Contará como máximo con un salón gastronómico de 70m² cubiertos y también deberá contar con un mirador público y solarium.

La municipalidad podrá proveer el anteproyecto o las pautas técnicas para la ejecución del proyecto al momento del llamado a licitación para la concesión del servicio.

La superficie de la parcela será de 150m². con un ancho máximo de frente de 10 m.

El edificio será de perímetro libre y no alojará ningún tipo de depósito por fuera de él. Se cuidará tanto la calidad visual del edificio así como la de su entorno inmediato.

Localización y cantidad	Servicios						Características
	Salón comedor	Cocina y Depósito	Baños restaurante	Baños Públicos	Terraza y solarium	Mirador	
Av. Bunge y el Mar (1)	<= 70 m ²	>=30m ²	> =10 m ²	> =30 m ²	Según proyecto	Según proyecto	Totalmente de madera y en dos plantas apoyado en palafitos, perímetro libre.
Av. De las Tres Carabelas y el Mar (1)	<= 70 m ²	>=30m ²	> =10m ²	> =30m ²	Según proyecto	Según proyecto	

Cuadro: Características de las unidades de gestión de sitios de referencia.

El estudio y distribución del mobiliario en playa tiene como objetivo identificar el mobiliario necesario para el cumplimiento de las normas IRAM.

Este será como mínimo un puesto de guarda-vidas y primeros auxilios con cestos de residuos para cada balneario y playa publica..

SUBPROGRAMA 5.

RECUALIFICACIÓN DEL PAISAJE DEL FRENTE MARÍTIMO

Marco General

Las condiciones paisajísticas asociadas a la presencia del mar, las playas, el cordón medanoso, la línea de horizonte y el desarrollo lineal del asentamiento urbano sobre el frente son puntos de referencia y símbolos de la identidad del partido, sobre los que la población atribuye valores, deseos y preferencias, y que han incidido en el crecimiento del partido desde sus inicios y sobre los cuales se proyecta su desarrollo.

⁵ Se localizarán coincidiendo con la senda peatonal o paseo peatonal

⁶ Dos estarán en la playa y dos sobre el paseo peatonal.

El desarrollo del turismo, junto con las modalidades de ocupación urbana y de playas, ha llevado a una excesiva explotación del frente marítimo que condujeron a la degradación de algunas de sus características paisajísticas, por la intensidad y modalidades de las actividades desarrolladas.

Durante el proceso participativo se ha coincidido, en términos generales, en la percepción negativa del paisaje del frente marítimo y particularmente del área de actuación prioritaria.

En dicha área el exceso de edificaciones y las diversas modalidades publicitarias adoptadas, producen contaminación visual, e interfieren en las visuales hacia el mar, y desde el mar hacia la ciudad. La ocupación edilicia del frente marítimo es la más intensa del partido, en un tramo de 2,5 km se ubican dieciocho unidades turísticas de playa que ocupan aproximadamente un 30 % sobre el frente paralelo al mar, si se cuantifica la ocupación de todo el frente del área concesionada, incluyendo los espacios de carpas, la ocupación es de aproximadamente el 80%.

En términos arquitectónicos, los diseños de las edificaciones, mobiliario, iluminación y carteleras de los servicios en playa, apelan a una diversidad de tipologías edilicias, estilos arquitectónicos, materiales y técnicas constructivas que producen una imagen desarticulada del conjunto edificado, además de las diferenciales propuestas en relación a capacidad, servicios, espacialidad y relación con el medio. De la misma manera, las intervenciones en veredas, señalización, mobiliario urbano, iluminación y publicidad en la avenida costanera tampoco apelan a una propuesta integral.

Esta desarticulación también se observa en una mala relación entre el medio construido y el medio natural. En muchos casos las edificaciones no se adecuan a las condiciones naturales, comprobándose el deterioro de edificaciones por causas vinculadas con el movimiento de mareas, eventos climáticos y acumulación de arena; así como también modificaciones en la dinámica natural por efecto de las construcciones.

Con respecto a la contemplación del paisaje debe destacarse que sólo desde la playa se pueden efectuar recorridos peatonales sin interferencias visuales hacia el mar, y en circunstancias de bajamar debido a la ocupación de la playa con carpas. Es decir sobre la avenida costanera no hay definición de espacios peatonales que permitan recorrer el paisaje en forma paralela al mar, no existiendo tampoco puntos de observación delimitados para el acceso público.

Otra problemática que interfiere en forma negativa en la calidad del paisaje del frente marítimo es la contaminación sonora producida por el desarrollo de actividades de las unidades balnearias y de eventos recreativos o deportivos con convocatorias masivas, y por el intenso tránsito vehicular de la Avenida del mar.

También es causa de contaminación visual el **estacionamiento de automóviles** sobre la Avenida Costanera y en los bolsones delimitados dentro de cada unidad turística de playa. Durante la temporada estival las áreas ocupadas con estacionamientos alcanzan situaciones extremas en las que se ocupa hasta un 70% del ancho de espacio público, medido desde la línea municipal de la manzana frentista hasta la línea de ribera.

Los programas y proyectos consensuados durante el proceso de gestión planificada participativa han coincidido en que se debe garantizar el desarrollo de la actividad turística y el acceso público al frente marítimo, poniendo en valor las características de los recursos naturales y las estructuras construidas por el hombre que históricamente contribuyeron a su desarrollo, rehabilitando las que se encuentran desaprovechadas o deterioradas, y creando nuevos ámbitos, en un proyecto integral para el paisaje del frente marítimo. En este contexto, y en el marco de los consensos mencionados, los objetivos del subprograma son:

Objetivos

- Lograr una **imagen de conjunto** del frente marítimo en general y del espacio costero en particular, que relacione armónicamente los espacios construidos y los elementos de la naturaleza, y que repercuta positivamente en la valorización estética del conjunto de la población.
- Reforzar o reestablecer el **recorrido paisajístico** del frente marítimo, preferentemente de tipo peatonal y en los sectores y con las intensidades convenientes para no aumentar la vulnerabilidad del medio. Garantizando el mantenimiento de los **puntos de vista panorámicos** desde y hacia los sitios de valor paisajístico (mar, médanos, medio construido, elementos singulares del trazado, paseos).
- Dotar de **calidad a los espacios peatonales** y **reforzar la seguridad el uso de los espacios públicos**, mediante el tratamiento de sendas peatonales, mobiliario urbano, forestación, iluminación y caracterización de puntos de interés.
- Limitar **al máximo los impactos visuales**, minimizando la intervención con edificaciones sobre el espacio de playa para permitir el dominio visual y acceso directo a la playa.

Los proyectos que se presentan a continuación se enmarcan y articulan con las pautas particularizadas por los proyectos anteriormente presentados.

PROYECTO 1: Reordenamiento del paisaje del espacio público del frente marítimo

Objetivos

- Lograr una articulación armónica entre el área urbanizada del frente marítimo y el frente conformado por el espacio de acceso costero y de playa.
- Unificar la propuesta paisajística del espacio público del frente marítimo en armonía con su condición de espacio litoral.
- Tratar paisajísticamente los accesos peatonales y vehiculares hacia el mar.

Lineamientos

A los efectos del paisaje se considerará espacio público a todos aquellos espacios circulatorios y abiertos públicos y a aquellos espacios de dominio privado visibles desde la calle.

Las vías de circulación

En el diseño paisajístico del sistema de accesibilidad al Frente Marítimo, que comprende desde el corredor de Vial de Estructuración hasta la primera línea interior de manzanas, deberá caracterizarse diferencialmente tanto al sistema longitudinal de desplazamiento como al transversal de acceso a la playa.

Las vías de mayor fluidez, correspondientes al corredor vial de estructuración, deberán materializarse mediante diseños que faciliten la conectividad en términos funcionales y estéticos entre todas las localidades del frente marítimo, recurriendo a una propuesta única de iluminación, señalización y mobiliario urbano. Se deberá prestar especial atención al diseño y distribución de los equipamientos para el desarrollo del transporte público, como también a la caracterización y dotación de condiciones de seguridad para la circulación peatonal.

Por su parte, en las vías de de desplazamiento transversal, será conveniente que la delimitación de las sendas para circulación peatonal y espacios de estacionamiento se materialice mediante elementos de bajo impacto para preservar el predominio de las formas y elementos naturales, evitando los solados y recurriendo a la

utilización de materiales y elementos de diseño blandos como los separadores y bolardos de madera y la utilización de forestación y vegetación.

El espacio urbano de dominio privado

En las construcciones de los espacios de dominio privado deberá mantenerse especial cuidado en las condiciones de conservación, limpieza, seguridad, salubridad y ornamento, siendo su obligación de los propietarios el mantenimiento de toda la envolvente del edificio, las terrazas y cubiertas, las paredes medianeras descubiertas, y todo espacio que se deje ver, desde la fachada.

En obras nuevas o remodelaciones, los proyectos deberán contemplar su articulación espacial y materialidad con los edificios o el conjunto en el cual se ubiquen. Preferentemente se utilizarán técnicas tradicionales que respeten las cualidades de textura y color de los elementos compositivos y constructivos predominantes en el frente marítimo.

No se podrá instalar ni almacenar elementos en las superficies de terrazas o balcones, fuera de los expresamente previstos por las normas de edificación, publicidad y paisaje.

Los jardines delante de las edificaciones del frente urbano deberán integrarse al paisaje del frente marítimo evitando la conformación de barreras visuales hacia dichos espacios verdes y obligándose a los propietarios a mantenerlos en buenas condiciones de mantenimiento. También deberán mantenerse limpios y debidamente cerrados los terrenos baldíos aún no edificados, desalentando el desarrollo de cualquier actividad, ni siquiera publicitaria.

Por motivos arquitectónicos, de composición o estéticos, el Municipio podrá ordenar la ejecución de obras de conservación, de reforma y de ordenamiento de fachadas o de espacios de bienes de propiedad privada visibles desde la vía pública que se encontraren en estado degradado.

PROYECTO 2: Recualificación del espacio urbano costero

Objetivos

- Unificar la propuesta paisajística para todo el espacio urbano costero correspondiente al ámbito definido actualmente por la Avenida del Mar, que lleve a la adopción de un criterio rector para el **diseño y articulación de los distintos elementos componentes del paisaje construido**.
- Reforzar los **puntos singulares de la avenida del mar** e identificar y caracterizar nuevos, para que el recorrido paisajístico a lo largo de la costa posibilite escenas y ambientes diversos.

Lineamientos

En el área de actuación prioritaria son susceptibles de ser considerados como sitios de interés, distintos puntos panorámicos para la visión hacia y desde el mar, las formaciones medanosas tratadas mediante técnicas para su fijación, el frente urbano construido y su patrimonio forestal, situaciones singulares del trazado, espacios de estar sobre el paseo peatonal. Entre ellos:

- El espacio verde ubicado sobre el tramo de la Avenida del mar, entre las calles De los Trirremes y Goleta Independencia, producido por un retranqueo de la línea municipal, posee puntos altos en relación con la playa, susceptibles de constituirse en miradores naturales, pero que actualmente no tienen calidad estética para la contemplación ni equipamiento.

- La llegada al mar de la Calle La Retama, producida en forma perpendicular al mar y coincidente también con una alteración de la línea de manzanas frentistas al mar, genera un espacio verde sobre la Avenida Costanera hacia uno de los lados y el avance de la línea de manzanas hacia el otro. También es un punto de interés desde el mar, porque la escala de las construcciones del frente urbano permite apreciar el bosque como fondo del frente urbano.
- También pueden ser puntos singulares del recorrido peatonal zonas de estar y otros usos ubicados sobre las pasarelas de circulación peatonal previstas en el anteproyecto preliminar.

Viales y estacionamientos:

Tanto los espacios viales como los destinados a estacionamiento, deberán contemplar un trazado y diseño que resulte factible su delimitación con áreas verdes y elementos blandos, de escaso impacto visual y que impliquen la construcción con materiales prefabricados de fácil remoción y adaptabilidad.

No deberán conformarse bolsones de estacionamiento que se organicen en más de dos filas de autos debiendo considerar para la minimización de su impacto visual, la forestación con especies de fuste de altura suficiente que posibilite la utilización del espacio bajo la copa del árbol (las que se determinarán en el proyecto de forestación e implantación de especies vegetales).

Elementos de señalización, iluminación y mobiliario urbano

Los modelos y criterios de distribución del mobiliario y otros elementos urbanos serán objeto de un estudio particularizado debiendo obtenerse máxima armonía con el paisaje litoral, valorándose especialmente el menor impacto paisajístico. Se deberá buscar una "imagen unitaria" del frente, recurriendo a un diseño rector que busque compatibilizar los elementos de señalización, iluminación, mobiliario urbano refugios del sistema de transporte público, bancos, contenedores de basura, cartelería, etc.) sendas y pasarelas peatonales y zonas de estar.

La publicidad o identificación en los elementos del mobiliario urbano deberá limitarse a los quioscos, marquesinas de colectivos, paneles de información municipal y aquellos otros elementos dispuestos a este efecto por el municipio.

Las estructuras para apreciar el paisaje, ubicadas sobre los puntos de interés (miradores, espacios de descanso y de sombra) deben ubicarse preferentemente en tramos de paseo peatonal que no coincidan con bocacalles, o en su defecto -por conveniencias de proyecto y visuales- se deberá recurrir a recursos de diseño que no interrumpen las visuales desde otros puntos de vista.

La utilización de la madera como material predominante, utilizando diversas técnicas según su tipo de industrialización es una alternativa que puede permitir variedad dentro de una imagen de conjunto, sin que ello suponga restricción a ningún tipo lenguaje arquitectónico.

Para el otorgamiento de permiso municipal, deberán definirse pautas que apunten a generar condiciones de integralidad y uniformidad, y contribuyan a minimizar el impacto paisajístico de los elementos de mobiliario de concesionarios de servicios y/o pertenecientes a administraciones públicas.

El diseño de las instalaciones de iluminación y servicios de telecomunicación deberá evitar el tendido de cables alimentadores por vía aérea y mitigar con forestación u otros recursos el impacto visual negativo producido por la instalación de antenas.

Identificación y Publicidad

Las modalidades de identificación de locales comerciales -a los efectos de difundir la existencia de actividades en los sitios donde éstas son llevadas a término- así como las relativas a publicidad -para difundir marcas, símbolos o información de productos y de servicios, con la finalidad de promover el consumo, el conocimiento o la contratación de bienes o de servicios- deberán ser objeto de estudios particularizados que fijen pautas generales para el logro de la imagen armónica de la avenida, y se constituyan a través de reglamentaciones en condicionantes para el otorgamiento de las respectivas licencias o permisos.

Los proyectos de identificación y publicidad deberán minimizar el impacto visual y adecuarse al conjunto arquitectónico global, para lograr la restitución de los elementos del paisaje urbano a un estado de mínima intervención y privilegiar la contemplación del recurso natural. Para ello deberán establecerse los elementos y espacios urbanos expresamente previstos para estos fines, debiendo evitarse la publicidad e identificación en sitios que dificulten o impidan la contemplación de los espacios públicos, de perspectivas urbanas o paisajísticas remarcables.

En general, deberá evitarse la ocupación con identificación o publicidad en frentes de edificios, explanadas, taludes de césped u otras zonas naturales, en obras o instalaciones provisionales que ocupan la vía pública, medianeras, coronamientos y cubiertas de edificios, o mediante banderas suspendidas de los faroles, o de otros elementos del mobiliario urbano no dispuestos para ese fin. Tampoco es conveniente la colocación de soportes publicitarios que, por su ubicación, forma, color, diseño o inscripciones, impidan la visibilidad del conductor o del peatón, se puedan confundir con las señales de tránsito o perjudiquen la seguridad vial. Tampoco se admiten instalaciones que produzcan encandilamiento, fatiga o molestias a los sentidos como las que se materializan mediante efectos basados en la luz, ruidos u otras manifestaciones que puedan provocar contaminación.

También deberá prohibirse la aplicación de graffitis o pintadas sobre cualquier elemento del paisaje urbano, salvo autorización expresa en caso que constituyan murales componentes de su diseño.

PROYECTO 3: Ordenamiento de equipamientos en playa

Objetivos específicos:

- Minimizar la obstrucción de visuales desde y hacia la playa.
- Unificar la propuesta paisajística para todo el espacio de playa, en armonía con los elementos componentes del paisaje construido de la avenida del mar y los elementos de la naturaleza.

Lineamientos de las acciones previstas.

En el área de intervención prioritaria se ha establecido una distribución de unidades de gestión público privada que minimiza la obstrucción de visuales desde y hacia la playa, a la vez que garantiza la dotación de servicios y la recuperación de las áreas con mayor grado de vulnerabilidad. La posición y distribución de las unidades turísticas ha sido especificada en el programa Ordenamiento del Equipamiento y Mobiliario en playa y paseo costero según los parámetros expuestos en el Programa de Protección y Recuperación Ambiental.

Para dicha implantación se ha considerado como condicionantes: el ancho de playa, la presencia de médanos y el grado de vulnerabilidad. En el área a recuperar con mayor vulnerabilidad no se implantará ninguna construcción, mientras que en las áreas con vulnerabilidad media se distribuirán nueve unidades turísticas con una separación mínima de 150m. Para garantizar la minimización de las interferencias visuales se ha

establecido que cada área concesionada tendrá una longitud máxima de ocupación sobre el frente paralelo al mar de 120m, incluyendo espacios de carpas y equipamiento edilicio.

Las edificaciones de los espacios de playa deberán adaptarse al ambiente en que se sitúen, respetando particularmente los perfiles de playa, debiendo adoptarse estructuras sobre pilotes de madera que posibiliten el movimiento de arena. También será condicionante del diseño su condición de edificación exenta en el paisaje, debiendo favorecer la visualización del paisaje exterior, poniendo en valor a través de diversas alternativas de observación diferentes referencias del paisaje. Para ello se deberán considerar atractivos y condicionantes resultantes en diferentes horarios de usos así como en estadios temporales del año. Deberán evitarse las fachadas ciegas, tratándolas con los recursos de diseño que se consideren adecuados en el caso de espacios de servicio.

Estas construcciones deberán ubicarse preferentemente con su lado mayor en sentido perpendicular a la línea del mar (en el caso que no existan médanos detrás, siempre que el ancho de playa sea superior a 60m) de manera de interferir en forma mínima las visuales, o en su defecto en sentido paralelo (ante la existencia de médanos y siempre y cuando el ancho de playas entre su pie y la línea de ribera sea superior a 60m).

El tamaño y la disposición de las edificaciones deberán desalentar concentraciones de volúmenes y adición de elementos que perturben la conformación de visuales largas y de espacio abierto continuo. Para el caso de edificios implantados con su lado menor sobre la línea paralela al paseo costero, la ocupación no debe exceder el 5 % del largo del área concesionada, en tanto que la edificación en sentido perpendicular no debe exceder el 15%.

En el diseño de los depósitos de agua elevados para el abastecimiento de las unidades deberá recurrirse a recursos de diseño que minimicen su impacto visual o recurran a instalaciones de bombeo de agua.

Las construcciones de equipamientos temporarios para el desarrollo de actividades deportivas o recreativas al aire libre, que sean autorizadas especialmente, no deberán distorsionar el cromatismo y las morfologías del conjunto, y tampoco provocar ruidos y efectos lumínicos molestos.

En el área a concesionar deberá prohibirse la colocación de publicidad de todo tipo, excepto la que identifique a las unidades turísticas, o tenga carácter informativo sobre los servicios ofrecidos. El organismo competente deberá establecer sus características y los mecanismos para su autorización.

Deberán minimizarse las instalaciones de telecomunicaciones y provisión de energía, limitándose la altura de las columnas de iluminación a los 4m de altura.

PROYECTO 4: Recualificación del paisaje natural

Objetivos específicos:

- Reforzar las cualidades ambientales y paisajísticas del recurso natural costero, armonizando con la propuesta construida.

Lineamientos de las acciones previstas.

Las acciones previstas deberán cumplimentar con las medidas de protección del sistema natural costero, establecidas en las normativas de los distintos niveles del Estado, y en los lineamientos propuestos en el Sub-Programa de Protección y Recuperación Ambiental.

La utilización de elementos de la naturaleza en el diseño del espacio costero en sus distintos tramos, y en el espacio de playa, deberá buscar el refuerzo de las cualidades ambientales del recurso natural costero sin provocar modificaciones negativas en las condiciones ecológicas y mejorar las situaciones actualmente identificadas como problemáticas.

Para ello deberá considerarse especialmente los valores paisajísticos y funcionales de la forestación y fijación de médanos, según los criterios especificados en los estudios y programas específicos.

Deberá incorporarse la perspectiva del paisaje en las distintas etapas del proceso de recuperación y de realización de pruebas piloto, prefigurando los diseños de cada una y previendo la inclusión de ajustes a partir de las repercusiones provenientes del monitoreo y evaluación de los proyectos que se vayan ejecutando.

El diseño final deberá asegurar el mínimo costo de mantenimiento e insumos.

Playas y formaciones dunares

Para preservar la acumulación de arena en forma “controlada” en los sectores a recuperar no se pueden ubicar construcciones, como tampoco abrir vías de acceso peatonal, automovilístico, ni ubicar áreas de estacionamiento. Por lo tanto la resolución de los accesos y circulaciones deberán resolverse minimizando los apoyos sobre la arena.

También debe evitarse ubicar líneas aéreas de energía y telecomunicaciones y muros de contención.

Los elementos para apreciar el paisaje y las pasarelas de acceso a la playa, deben ubicarse adecuándose a la topografía natural y minimizando su ocupación, de manera que no interfieran en la percepción de las formas naturales y en el movimiento de la arena.

Forestación y fijación de dunas

La forestación de espacios y fijación de médanos mediante la implantación de especies vegetales, debe valorizar el paisaje. Para ello se deben realizar los estudios adecuados para que la selección de especies se adecue convenientemente a las condiciones del medio.

Debe prohibirse la tala de masas y elementos arbóreos existentes. En caso que por razones de urbanización, edificación o funcionamiento de la ciudad, se haya de proceder a la extracción, será necesario asegurar la replantación de estos elementos dentro del ámbito municipal.

SUPROGRAMA 6:

READECUACIÓN DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS DEL FRENTE MARÍTIMO.

Objetivos

- Generar una adecuada regulación de usos del suelo en algunos sectores del Frente Marítimo, para posibilitar la localización de actividades relacionadas con el esparcimiento actualmente emplazado en la playa.
- Desalentar la localización de usos no residenciales en el Frente Marítimo en sectores que se correspondan con la alta vulnerabilidad del medio natural.
- Considerar el desaliento a la concentración de intensidad edilicia para controlar la atracción de flujos de circulación en el Frente Marítimo.

Marco General

La reestructuración del sistema de movimientos tomando como eje el corredor vial de estructuración para lograr accesibilidad continua y fluida en todo el frente marítimo; la erradicación y redistribución de usos y equipamientos en playa con el fin de mejorar las condiciones de ocupación de la misma a lo largo de toda la costa, así como la recuperación y re-acondicionamiento del medio natural, son todas acciones a llevar a cabo en el espacio público.

Sin embargo, para darle coherencia a este nuevo proyecto del Frente Marítimo necesariamente estas acciones deben acompañarse con una renovada concepción de ordenamiento del total de las actividades, especialmente las relacionadas con el esparcimiento, a desarrollarse en el espacio considerado como Frente Marítimo. Por lo tanto, valorando los estados de vulnerabilidad de la playa producto de la ubicación de grandes estructuras para desarrollar estas actividades, parece prudente promocionar la localización de algunas de ellas, en la línea de los frentes privados y acompañar de esta forma las políticas generadas para el espacio público.

Para ello, el modelo territorial propuesto debe instrumentarse también, a partir de modificar la normativa actual reconociendo y delimitando el territorio que establece indefectiblemente la relación ciudad-mar y que forma parte del subsistema de integración funcional urbano – territorial con el subsistema de recreación en playa.

Lineamientos

- Promover solo en Áreas de Media Vulnerabilidad la localización de actividades de apoyo a las de playa en la primera línea de edificación del Frente Marítimo.
- Prohibir actividades que generen movimientos de vehículos en la primera línea de edificación del Frente Marítimo en Áreas de Alta Vulnerabilidad.
- Prohibir actividades generadoras de movimiento vehicular en corredores principales y arterias de enlace al Frente Marítimo

Para dar respuesta a esta instrumentación se proponen las siguientes acciones normativas:

Delimitar un Distrito Frente Marítimo (Ver Plano N°4) que reconozca, contenga y defina el subsistema de integración funcional urbano - territorial de la ciudad con una renovada caracterización del Frente promoviendo a través de una nueva regulación de usos, actividades de esparcimiento y servicios de apoyo a localizar en la primera línea de edificación.

Por lo tanto, se deberá crear un Distrito Especial (Distrito Frente Marítimo) que contenga todos aquellos componentes que se consideran propios de la propuesta para el Frente Marítimo pero también común al ámbito urbano.

Dentro de este se nuevo ámbito se distinguirán las siguientes zonas (Identificadas en Plano N°4):

En las actuales zonas Residenciales Hoteleras (RH p) normadas para uso Residencial y Hotelero definidas por las Avenidas del Mar, Bunge y de las Acacias y calle de las Burriquetas; Avenidas del Libertador y del Mar y calles Goleta Independencia y del Juncal se admitirán solo en planta baja y en las parcelas frentistas al mar las actividades de esparcimiento que a modo indicativo se detallan a continuación: salas de juego; restaurante-parrilla; ciber/locutorios; spa; guarderías; instalaciones deportivas; cafeterías/bares/casas de té; heladerías;

alquiler de rodados con tracción a sangre; alquiler de sillas y sombrillas y toda otra actividad similar a las señaladas.

En la actual zona Residencial Hotelera (RH p) normada para uso Residencial y Hotelero definida por

Avenidas del Mar y de las Artes y calles de los Trirremes y de las Burriquetas no se admitirán otros usos complementarios y se mantendrá lo regulado en cuanto a la altura y densidad.

En las parcelas frentistas a la Avenida del Mar entre Avenida de las Acacias y calle Martín Pescador y entre calle Arca de Noe y Goleta Independencia y las manzanas delimitadas por Avenida del Mar, calle del Juncal, de las Burriquetas y de la Retama se admitirán, además del uso residencial unifamiliar, actividades de esparcimiento y servicios, que a modo indicativo se detallan a continuación: salas de juego; restaurante-parrilla; ciber/locutorios; spa; guarderías; instalaciones deportivas; cafeterías/bares/casas de té; heladerías; alquiler de rodados con tracción a sangre; alquiler de sillas y sombrillas y toda otra actividad similar a las señaladas con el objetivo de promover actividades vinculadas a equipamiento complementario a la playa.

El resto de la actual zona RU p pasará a denominarse, dentro del Distrito Frente Marítimo, RU fm manteniendo en ella el uso residencial unifamiliar exclusivo, con una regulación específica para las parcelas frentistas a las arterias del corredor principal y calles de enlaces (Avenida del Libertador, del Buen Orden, de las Acacias, calle Martín Pescador, Avenida de las Artes, calles Arca de Noe, Goleta Independencia y de la Retama). En este caso la regulación tenderá a para minimizar el/los accesos vehiculares a las viviendas, resolver las demandas de estacionamiento dentro de la parcela y /o garantizar el retiro de frente de la edificación para futura ampliación de calle.

En la zona identificada en el Código Actual como zonas U1p y U 2p se respetaran los usos, densidades y parámetros urbanísticos en vigencia.