



MONTEVIDEO



COSTA
de
MVD
+
RESILIENTE

INFORME FINAL

**“IDEAS PARA ESTRUCTURAR UN PLAN INTEGRAL DE
DESARROLLO DEL TERRITORIO COSTERO DE MONTEVIDEO”**

Mayo de 2018

GUSTAVO OLVEYRA

Sobre el lenguaje no sexista y la inclusión, en este texto.

El uso de expresiones y conceptos que no excluyan a las personas por su género ha sido de especial preocupación en la redacción de este trabajo. No hay acuerdo entre los lingüistas sobre una manera única de utilizar el lenguaje no sexista; algunas soluciones que buscan marcar la existencia de dos sexos o mejorar la visibilidad de la mujer cada vez que la expresión debe incluir a todas las personas sin distinción de sexo, no siempre son adecuadas. En ese contexto, aquí se optó por el uso no marcado (o uso genérico) del masculino para designar a todas las personas, “un uso firmemente asentado en el sistema gramatical del español”, y en el de “otras muchas lenguas románicas y no románicas”, según la Real Academia Española (2012, disponible en http://www.rae.es/sites/default/files/Bosque_sexismo_linguistico.pdf).

Índice

Informe final.....	7
Ideas para estructurar un plan integral de desarrollo del territorio costero de Montevideo..	7
Introducción	7
Ámbito espacial del trabajo	9
Tramos diferenciados en el territorio costero de Montevideo.....	9
Caracterización.....	10
Marco conceptual y metodológico	17
Costa, espacio costero, territorio costero.....	17
Manejo costero integrado.....	20
Asunto de manejo	21
Materiales y métodos	23
Resultados	24
1. Propuesta de hoja de ruta para elaborar una estrategia de manejo costero integrado para Montevideo.	25
Paso 1. Selección de asuntos clave y medidas tempranas.....	26
Paso 2. Preparación de la estrategia a escala total. Diseño de iniciativas locales prioritarias	26
Paso 4. Implementación de la estrategia a escala total, e iniciativas locales prioritarias.....	27
Paso 5. Evaluación	27
1.1. Usos, ocupaciones y actores del espacio costero	28
1.2. Pautas y herramientas para el análisis de actores	33
1.3. Problemas del espacio y los recursos.....	35
2. Conjunto de iniciativas para abordar las problemáticas identificadas, para ser incorporadas en la Estrategia de Resiliencia de Montevideo	45
2.1. Alcance espacial del MCI: enfoque multiescalar	45
Macroescala	46
Mesoescala.....	48
Microescala	49
2.2. De problemas, a estrategias para los asuntos de manejo costero integrado. 50	
2.3. Representación, monitoreo y evaluación	67
3. Buenas prácticas en la relación ciudad – puerto - tendencias mundiales actuales.70	
Introducción	71
Metodología:.....	71
Contenidos	72

3.1. Identificación de problemas del espacio y los recursos. Selección de asuntos de MCI72	
Tendencias.....	72
Diagnóstico.....	74
Selección de asuntos de manejo	75
3.2. Casos seleccionados	75
Puerto de New Orleans, Louisiana (Port NOLA).....	76
Posicionamiento comercial	76
Gobernanza	76
Infraestructura	76
Herramientas y buenas prácticas de interés.....	76
Puerto de San Francisco	79
Posicionamiento comercial	79
Gobernanza	79
Infraestructura	79
Herramientas y buenas prácticas de interés.....	79
Puerto de Oakland.....	80
Posicionamiento comercial	80
Gobernanza	80
Infraestructura	80
Herramientas y buenas prácticas de interés.....	81
Puerto de Hamburgo.....	83
Posicionamiento comercial	83
Gobernanza	83
Infraestructura	84
Herramientas y buenas prácticas de interés.....	85
Puerto de Salvador	87
Posicionamiento comercial	87
Gobernanza	88
Infraestructura	88
Herramientas y buenas prácticas de interés.....	88
Puerto de Barcelona.....	90
Puerto de Rosario.....	92
Puerto de New York & New Jersey.....	94
3.3. Abordajes de escala país	95
Puertos de Brasil y sus ciudades	95
Relación puerto – ciudad:	95

Lineamiento:.....	95
Nuevo marco regulatorio (2013):.....	95
3.4. Abordajes de escala global.....	96
Redes de buenas prácticas de colaboración entre puertos y ciudades.....	96
Publicaciones.....	96
3.5. Discusión, conclusiones y recomendaciones.....	97
Desactivación de las actividades comerciales y operación inmobiliaria.....	97
Modificación del relacionamiento entre las actividades urbanas.....	97
Relocalización del puerto comercial.....	97
Se mantiene la localización original.....	98
Síntesis.....	98
Fases de desarrollo de la relación puerto - ciudad.....	98
Recomendaciones para "armonizar las relaciones, apuntando a la colaboración y a la convivencia".....	98
Los mejores planes presentan equipos multidisciplinares + visión compartida:98	
Ideas de cara a un plan integral de desarrollo del territorio costero.....	99
4. Inventario de estudios, iniciativas actuales y proyectos a futuro que involucren actuación pública en el territorio costero montevideano.....	101
Materiales y métodos.....	101
Resultados.....	101
Estructura.....	101
Sector de actividad generadores de eventos.....	102
Tipos de eventos inventariados:.....	103
Bibliografía.....	119

Índice de figuras

Figura 1: Sectores diferenciados en el frente costero. <i>Fuente: DDOTYDS</i>	9
Figura 2: 5 Tramos de costa para el MCI.....	10
Figura 3: Puerto constructivo con hombre de cara roja. Joaquín Torres García, 1946.	12
Figura 4: Portuaria. Yanny Ippoliti.....	13
Figura 5; Cartas geográficas K29 y J29 del Servicio Geográfico Militar.....	15
Figura 6: Subcategorías del suelo montevideano.....	16
Figura 7: Carta náutica ROU 14 Desde Isla de Flores hasta banco del Santa Lucía - SOHMA.....	16

Figura 8: Representación en perspectiva de la delimitación de las áreas litorales de España como sistemas socioecológicos. Referencias geográficas y ecológicas.	19
Figura 9: El ciclo del MCI	21
Figura 10: Propuesta de ciclo de MCI adaptado a Montevideo	25
Figura 11: Acciones esenciales del ciclo de MCI adaptado a Montevideo.....	28
Figura 12: Mind map usos, ocupaciones, actores	29
Figura 13: Mind map cometidos, reparticiones y actores: referentes de la Intendencia	30
Figura 14: Mind map Pauta de entrevistas	32
Figura 15: Mind map de problemas, parte A	35
Figura 16: Mind map de problemas, parte B	36
Figura 17: problemas y fuerzas motrices	43
Figura 18: Macroescala, cuencas, áreas protegidas, límites administrativos y jurisdiccionales.	47
Figura 19: mesoescala, áreas a incorporar al MCI	49
Figura 20: Microescala, áreas a incorporar al MCI.....	50
Figura 21: Mapeo de polígonos de manejo, y posible aplicación de teselado.	67
Figura 22: Modelo teórico de la medición del progreso de una iniciativa de MCI	69
Figura 23: 50 años de crecimiento continuo de los barcos de contenedores	73
Figura 24: Velas Uruguay 2018 desde la calle Colón.....	73
Figura 25: Crucero desde la calle Colón, 2017	73
Figura 26: La comunicación institucional y las sinergias puerto – ciudad.	77
Figura 27: Port NOLA en el mercado de suelo	78
Figura 28: Referencias del Mapa de propiedades de Port NOLA.....	78
Figura 29: Mapa de propiedades de Port NOLA.....	78
Figura 30: logos de la ciudad y del puerto de nueva orleans.....	78
Figura 31: Ubicación de los puertos de San Francisco y Oakland en la bahía.....	80
Figura 32: El puerto de Oakland y sus políticas de comunicación de sus políticas.....	81
Figura 33: imágenes extraídas de la página web que permiten apreciar el posicionamiento en relación a la ciudad, el ambiente y la población	82
Figura 34: Estadísticas de desempeño del Puerto de Hamburgo	83
Figura 35: The HPA Organization Chart, disponible en https://www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/Stand_28.05.2018_HPA_Organigramm_Internet.pdf	84
Figura 36: Funcionalidades del sistema TransPORT Rail.....	84
Figura 37: La página web del Puerto de Hamburgo incluye protocolos para actuar frente a las inundaciones por marejada	86
Figura 38: Puertos de Salvador, Aratui-Candeias e Ilhéus	87
Figura 39: El puerto de Barcelona y su ubicación en relación con la ciudad	91
Figura 40: la actividad portuaria descentralizada	93
Figura 41: La página web institucional de RETE es un centro de recursos para los socios y los interesados en la temática. http://retedigital.com/en	96
Figura 42: Atarazanas de Montevideo, cruceros, TCP, Velas Uruguay 2018	100

Informe final

Ideas para estructurar un plan integral de desarrollo del territorio costero de Montevideo

Gustavo Olveyra

Introducción

El presente informe forma parte de los productos de la consultoría “**Ideas para estructurar un plan integral de desarrollo del territorio costero de Montevideo**”, realizada en el marco del desarrollo de la Estrategia de Resiliencia de Montevideo (ERM).

Dicha consultoría forma parte de la actividad de exploración y profundización del **laboratorio de resiliencia «Gestión integral del territorio costero»**, uno de los cuatro espacios de experimentación para la implementación temprana de la ERM, en el que se aborda la problemática multidimensional existente en el frente costero montevideano, territorio definido como estratégico en las Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (DDOTYDS). Este laboratorio se propone diseñar e implementar un plan general de gestión del espacio costero, mediante criterios de MCI, y considerando todas las dimensiones del mismo:

- Principal espacio público de la ciudad
- Eje de conectividad
- Atractivo turístico
- Puerto
- Prestador de servicios ambientales ante eventos climáticos extremos
- Espacio residencial
- Espacio de localización de infraestructuras estratégicas

Los resultados serán incorporados en el proceso de elaboración del Plan de Desarrollo Montevideo 2050 (durante 2018), especialmente la relación ciudad-puerto.

Según los Términos de Referencia (TDR), el objetivo general del estudio fue proponer una hoja de ruta para la elaboración de un plan integral de desarrollo del territorio costero de Montevideo que, en base a criterios de manejo integrado costero, permita abordar de forma transversal y coordinada sus dimensiones territorial, social, económica y ambiental, en tanto territorio estratégico para construir resiliencia en Montevideo.

Los objetivos específicos fueron:

- Sistematizar información básica de iniciativas públicas y privadas que afecten el espacio costero.
- Profundizar el conocimiento sobre tendencias mundiales en la integración puerto-ciudad que puedan ser capitalizadas por la ciudad de Montevideo.
- Generar información relevante como insumo para el seminario-taller Ideas para un territorio costero más resiliente, con participación de múltiples actores, para identificación de iniciativas a incorporar en la Estrategia de Resiliencia.

- Proponer un conjunto de iniciativas —estudios, planes, programas y acciones— que promuevan la actuación coordinada en el territorio, desde la planificación hasta la implementación.

Tareas realizadas

Para lograr estos objetivos, elaboré un inventario de los estudios, iniciativas actuales y proyectos futuros que involucran la actuación pública en el territorio costero montevideano. Identifiqué principales problemáticas a abordar para mejorar la resiliencia del territorio costero, en base a criterios de manejo costero integrado. Propuse un conjunto de iniciativas para abordar estas problemáticas, para que pueda considerarse su incorporación en la Estrategia de Resiliencia de Montevideo. Identifiqué y sistematicé información de buenas prácticas en la integración puerto-ciudad, considerando diversas tendencias mundiales actuales. Elaboré una propuesta de abordaje, contenidos y hoja de ruta para elaborar un plan integral de desarrollo del territorio costero montevideano, incluyendo una propuesta para la definición del ámbito territorial a abordar mediante este plan.

Adicionalmente, mantuve diversas reuniones con el equipo consultor internacional y el equipo de la Unidad Ejecutiva de Resiliencia de Montevideo, colaboré en la preparación del taller “Hacia un territorio costero más resiliente” en el cual presenté resultados del estudio, y elaboré el informe de sistematización de resultados de este evento.

Finalmente, realicé la sistematización de resultados de este trabajo, que se presenta en este informe.

Ámbito espacial del trabajo

El ámbito espacial de este trabajo se ubica a lo largo del litoral del Departamento de Montevideo. Tiene como área núcleo el denominado Frente Costero Montevideano¹, según se define en las DDOTYDS, extendiéndose hacia el ámbito terrestre y hacia el ámbito acuático, en “espesores” a determinar en función del manejo costero integrado, teniendo en cuenta las principales actividades humanas y procesos naturales.

La decisión sobre qué áreas se debe manejar es una tarea esencial del proceso de manejo. En ella, debe aplicarse un enfoque sistémico, "abandonando la idea de una delimitación basada en límites administrativos" (De Andrés, Barragán y Scherer, 2018). Consecuentemente, requerirá desarrollar estudios, evaluar capacidades y seleccionar asuntos de manejo costero integrado en macro, meso y micro escala, revisando la delimitación a medida que progresan los ciclos sucesivos de manejo.

Tramos diferenciados en el territorio costero de Montevideo

Las DDOTYDS identifican tres tramos diferenciados en el frente costero de Montevideo: la costa oeste, la bahía y la costa este. Presentan un mapa de este territorio, graficando un espesor variable al territorio estratégico (Figura 1), en cuya delimitación se puso en juego una intención de comunicación conceptual, más que una delimitación detallada (Sierra, com. pers.). Según esta representación, la costa oeste se relaciona con la expresión “Plan de manejo integrado costa oeste”; la bahía con “Integración de proyectos portuarios”, donde se explicitan planes presuntamente portuarios y no portuarios (“Plan Cerro”, “Proyectos urbanos Bahía”, “Plan Bella Vista – Capurro”, “Relocalización progresiva infraestructuras estado”, “Reordenamiento La Aguada” y “Acciones Ciudad Vieja”), y finalmente el tramo costa este, que presenta la expresión “Ordenamiento paisajístico Rambla de Montevideo”.

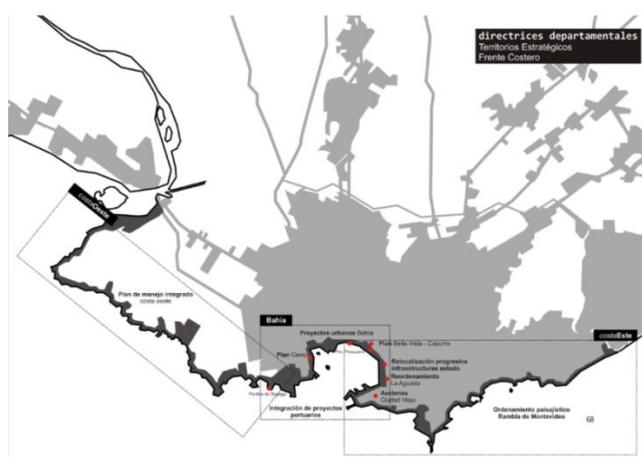


FIGURA 1: SECTORES DIFERENCIADOS EN EL FRENTE COSTERO. Fuente: DDOTYDS

Desde el punto de vista del MCI, además del borde costero sobre el Río de la Plata, será conveniente incluir en el espacio a gestionar espacios hacia el interior del territorio emergido,

¹ Comprende el borde de la ciudad y el territorio montevidiano sobre el Río de la Plata en toda su extensión. Si bien las DDOTYDS hacen referencia a la definición contenida en la Directriz Nacional del Espacio Costero, esta última es, a mayo de 2018, un proyecto de ley que cuenta con sanción del Senado de la República, y la delimitación que ella comprende ha sido objeto de desacuerdos, motivando la presentación de objeciones por parte de la Intendencia de Montevideo.

y espacios acuáticos, además de incorporar mayor longitud de riberas en el caso de las desembocaduras del río Santa Lucía y del arroyo Carrasco, cuyas cuencas son las de mayor superficie, debiéndose evaluar la pertinencia de incorporar al manejo además del tramo estuarial de éstas, los humedales de sus cuencas bajas.

Los tramos a considerar según esta propuesta, se representan en la Figura 2.

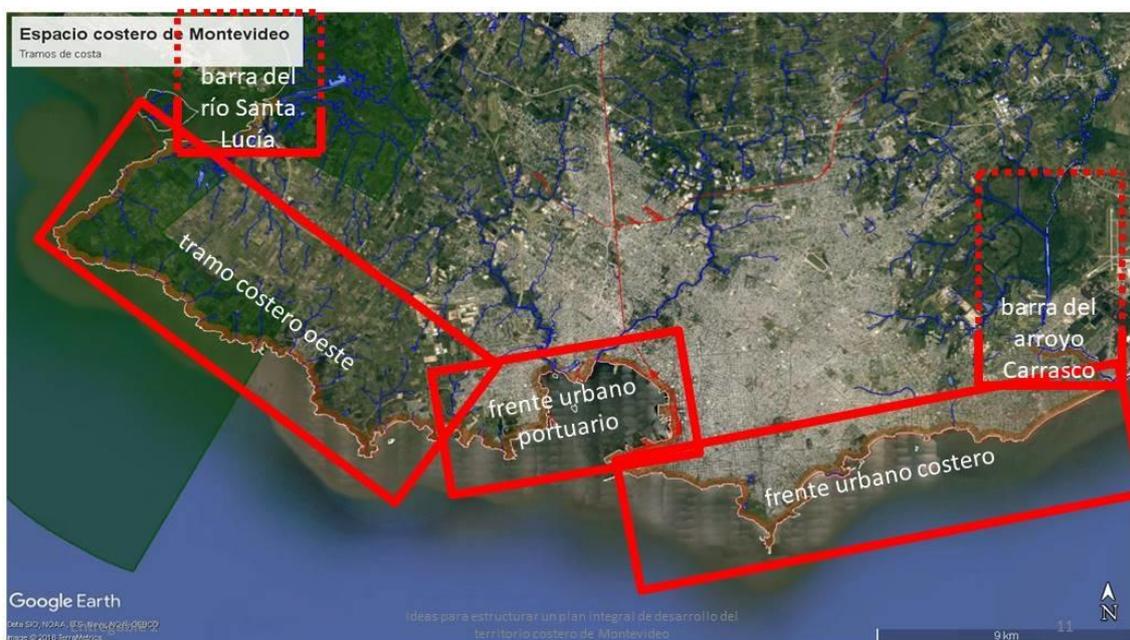


FIGURA 2: 5 TRAMOS DE COSTA PARA EL MCI

Los criterios para la delimitación hacia el ámbito acuático y hacia el ámbito terrestre, y el conjunto de iniciativas para incorporar a un plan de manejo costero integrado para Montevideo, se presentan en Resultados.

Caracterización

La costa de Montevideo forma parte de la identidad de la capital uruguaya, y ha sido objeto de múltiples descripciones, desde diferentes miradas.

La Evaluación Preliminar de Resiliencia –apoyándose en las caracterizaciones de la DDOTYDS y otras- realiza una referencia sucinta a sus características e importancia, mencionando la longitud de 70 km de longitud sobre el Río de la Plata, y el valor que tiene para los habitantes del departamento, como elemento identitario, como espacio de disfrute y convivencia y por su gran potencial paisajístico y relevancia turística.

López Laborde (2003) realiza una caracterización de la costa uruguaya, describiendo tipos a escala global (según características naturales y antrópicas), y a escala de detalle (según la orientación de la línea de costa y sus principales rasgos geomorfológicos).

De los tramos que distingue en la escala global, la costa del Departamento de Montevideo está comprendida en el tramo entre las desembocaduras del Río Santa Lucía y del Arroyo Solís Grande, que denomina “Río de la Plata Exterior” (Op. cit.: 9). Según su geomorfología y su paisaje, este tramo se ubica en lo que Evia y Gudynas (2000) denominan “litoral Suroeste”: “Los suelos son negros, profundos, de textura pesada a medio pesada, con moderada a baja permeabilidad y fertilidad media a alta; destacando que hacia el Este se encuentran asociados

a suelos superficiales. El uso potencial es el pastoril y la vegetación predominante corresponde a comunidades psamófilas, hidrófilas, halófilas y paludosas, con presencia de pradera estival" (Ibíd.:9-10). La fosa tectónica del Santa Lucía, del Cretácico, es el rasgo geológico más importante; en la desembocadura de este curso de agua se encuentra el banco del Santa Lucía, que llega a aflorar en las bajantes, ocupando hasta 3.5 Km desde punta del Tigre en el departamento de San José (Ibíd.).

En el Departamento de Montevideo, López Laborde (Op. cit.) distingue tres tramos principales: (a) la costa Oeste entre punta Espinillo y punta Lobos, cuyo paisaje costero típico corresponde a una sucesión de pequeñas bahías o ensenadas entre puntas rocosas (puntas Espinillo, Monte, Castro, Canario, Pedregal, Tomador, Yeguas, Tigre (Montevideo), Sayago y Lobos); (b) el tramo entre punta Lobos y punta Sarandí, en el que se ubica la bahía de Montevideo, en un área deprimida del basamento cristalino; y (c) la costa Este, cuyo rasgo característico es una sucesión de arcos arenosos (playas Ramírez, de la Estacada, Pocitos, Buceo, Malvín, Honda, de los Ingleses, Verde, de la Mulata, Carrasco y Miramar) entre puntas rocosas (Pérez, Ramírez, Shannon, Brava, Canario, Trouville, Buceo, Gomensoro, Descanso, Gorda) (Ibíd.: 10). Más allá del límite departamental, hasta la desembocadura del arroyo Pando describe la presencia de "una estrecha faja arenosa bordeada por la urbanización y los bosques artificiales (entre los que se observan algunos remanentes de campos de dunas y bañados)"; según el autor, este paisaje costero es "consecuencia del intenso desarrollo urbano" en una sucesión de balnearios desde Barra de Carrasco hasta El Pinar (Ibíd.).

Los elementos geomorfológicos más importantes del litoral uruguayo son las playas arenosas (que apoyadas en puntas rocosas, o en tramos rectilíneos, son la forma dominante); formaciones eólicas (dunas y médanos a lo largo de todo el litoral costero, desarrollándose como cordones múltiples –actuales—, o fijados por la vegetación –antiguos—); barrancas sedimentarias; superficies de erosión continentales ("cárcavas"); cordones litorales; desembocaduras de cursos de agua. La mayoría de estos elementos están presentes en la costa montevideana.

Según Medina (2009) la costa de Montevideo está incluida en dos de los 13 tramos de la costa uruguaya que caracterizó, en atención a las características naturales y su conformación fisiográfica, en el diagnóstico y evaluación de infraestructuras en la zona costera. En el tramo oeste, el análisis del sistema urbano territorial se enfoca en Santiago Vázquez, Pajas Blancas, La Colorada y Santa Catalina. En relación a los usos productivos rurales y turísticos, más de un 60% de las explotaciones agropecuarias localizadas en las unidades estadísticas costeras tenían una superficie menor de 9 ha, y se dedicaban mayoritariamente a la horticultura. La actividad turística estaba vinculada a la navegación en Santiago Vázquez, al uso de playas por habitantes de la zona, y a la visita de establecimientos productivos con oferta turística. El acceso a la costa se practica por caminos perpendiculares a la misma, a partir de estructuradores este-oeste.

Por el otro lado, el tramo siguiente presenta un continuo urbano correspondiente a la ciudad de Montevideo y la Ciudad de la Costa, hasta el arroyo Pando. En el período 1996-2004 la dinámica poblacional para Montevideo era negativa, con tendencias de crecimiento poblacional en periferias y decrecimiento de áreas centrales y costa este. Los usos productivos son de tipo urbano, y la actividad turística está vinculada al uso de playas y a la navegación. El acceso a la costa, se realiza a través de trazados viales paralelos a la misma. El trabajo relevó y

evaluó 207 intervenciones en la costa urbana de Montevideo, relacionadas con el uso portuario comercial y deportivo, la conectividad vial, el uso de la costa con fines recreativos y el drenaje urbano.

Considerando a la costa de Montevideo desde los enfoques de paisaje, según FARQ UDELAR (2010) el paisaje rural de MVD abarca más del 60% del territorio del departamento, y concentra el 33% de la producción hortifrutícola del país. Predominan parcelas menores a 5 ha. La ocupación del suelo expresa la organización territorial del mismo, a través de las geometrías prediales, presentando una fuerte antropización. Estos paisajes agrícolas son un patrimonio cultural a preservar con políticas territoriales que incorporen la dimensión del paisaje, reconociendo su importancia como factor de desarrollo sinérgico complementario a la actividad principal. Si bien la agricultura intensiva no ha alcanzado aún estos paisajes, transformaciones como el avance de la mancha urbana informal, y el de otras actividades industriales y logísticas demuestra la necesidad de su protección. La propuesta de incorporar este territorio al SNAP en la categoría paisaje cultural no se ha concretado, pero se ha avanzado en la protección ambiental a través del ingreso al SNAP del área protegida Humedales del Santa Lucía. Afortunadamente, la protección del suelo rural productivo —en la que podría apoyarse la protección del paisaje— aparece desde el ordenamiento territorial, en el POT (1998), y en las DDOTYDS (2014).

La bahía de Montevideo es la principal y más compleja configuración paisajística de la ciudad (FARQ UDELAR, 2010: 169-171), por sus “hitos geográficos sobresalientes” (Cerro, península, desembocaduras de los arroyos Miguelete y Pantanoso, y la isla de Ratas). El desarrollo urbano inicial de la bahía —“destacada en el Río de la Plata por resultar un extraordinario puerto natural”— condicionó la estructura del resto del territorio nacional. (Ibíd.).

Con sus 13 km de costa, este “...anfiteatro natural (...) permite la lectura de su diversidad interior” (Ibíd.): espacios naturales, zonas fabriles, muelles, y el puerto de Montevideo con sus infraestructuras y contenedores. El puerto es y ha sido objeto de miradas y representaciones culturales diversas, a lo largo de la historia (Figura 3 y Figura 4).

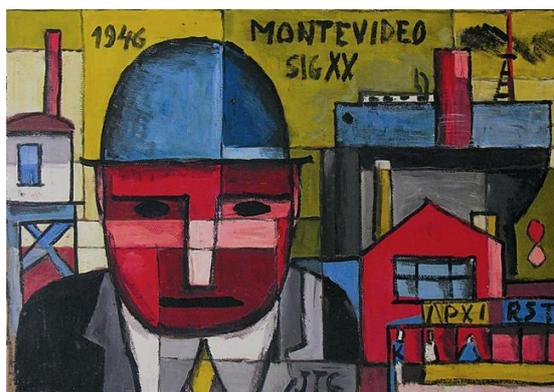


FIGURA 3: PUERTO CONSTRUCTIVO CON HOMBRE DE CARA ROJA. JOAQUÍN TORRES GARCÍA, 1946.

Tomado de www.descubrirelarte.es

“El artista de hoy que va con preferencia a nuestro puerto (...) saluda al gran transatlántico, se fija en las grúas, en las mercaderías allí amontonadas (...) y si se quiere ya no ve la nota pintoresca del sol ni sus reflejos en el agua. Ve la enorme chimenea del vapor. Las escalas, las cuerdas, los guinches, y los traga-aíres y la masa enorme del navío. Ve los hangares, las letras y los números (...). Ve todo eso como algo ideal, porque contempla formas y no cosas.” (Torres García, en FARQ UDELAR, 2010: 171)

Según este enfoque, el paisaje tiene expresividad gracias a su intervisibilidad, dada por multiplicidad de puntos focales, que permiten admirar:

“la ciudad como construcción material, el verde urbano, la dinámica portuaria, el tránsito vehicular, por la rambla o los accesos de Montevideo, las chimeneas de la refinería de ANCAP y otros edificios significativos como la torre de ANTEL” (Ibíd.).

Asimismo hace referencia a dos experiencias paisajísticas ineludibles: contemplar la bahía desde la altura –para lo cual identifica como miradores la fortaleza del Cerro y el parque Capurro—, y recorrer en vehículo los accesos a la ciudad de Montevideo desde el oeste, circunvalación especialmente atractiva al atardecer o la noche.



FIGURA 4: PORTUARIA. YANNY IPPOLITI

Extraído de Olveyra y Perdomo (2009).

Este mismo concepto de intervisibilidad aparece también en el análisis de la rambla (Op. cit.: 205-207), en que se pone en valor la experiencia de la costa tanto desde el descanso como desde la circulación, a pie o en vehículo, a diferentes velocidades, que modifican constantemente el foco de interés del observador. Reconociendo que la ciudad es un espacio cambiante en las ocupaciones y el desplazamiento, plantea como desafío para la ordenación urbana la apuesta al dinamismo, sin que este violenta los valores escénicos existentes ni las imágenes identitarias colectivas.

En el desarrollo del capítulo “Paisajes diseñados” (Op. cit.: 173-175), los autores analizan diferentes tendencias en el abordaje del paisaje y su diseño, a partir de casos de colonización de áreas costeras para el disfrute de la cercanía del mar, actividades de ocio y recreación, y de contemplación. En la toma de decisiones para su diseño, el acceso a la costa y la posibilidad de contemplar y disfrutar se convierten en ideas estructurales. Así, los paisajes diseñados se convierten en recurso turístico, a partir de los cuales es posible estructurar una oferta para experimentar estos espacios, que a su valor en tanto bienes territoriales, suman la significación del proyecto que los concibió. Algunos casos, como la “formalización de las ramblas” presentan problemas debido a las consecuencias ambientales de la modificación operada. Un ejemplo de estos casos es la Rambla Sur, que a pesar de estas disonancias se ha convertido en “referente ineludible de la escena costera uruguaya” (Ibíd.). Esta consistencia, singularidad y sensibilidad no ha estado presente en cambio en otros proyectos más recientes, en los que a “la insuficiencia de políticas de paisaje reales que aseguren la preservación del recurso tan apreciado como maltratado, se suma la avaricia inmobiliaria y la utilización de modelos de

arquitectura y paisaje globalizados que banalizan y malogran el buen aprovechamiento del recurso de origen.” (Ibíd.). Los usos de la Rambla Sur son variados, posiblemente por la calidad y versatilidad de su “escaso” equipamiento; en su acera norte, de amplios espacios verdes, la ejecución parcial de su ajardinamiento original era evaluada en 2010 como área de oportunidad paisajística, que ofrecía grandes y variadas oportunidades para la reinención del espacio público y de un paisaje que acompasara ese tramo excepcional de la rambla montevideana (Op. cit.: 188). Es interesante volver a plantear esta idea a la luz de los cambios producidos durante 2017 y 2018 en que aparecen nuevas ocupaciones, motivo de sombra temprana para un amplio sector de la concurrida acera de granito rosa: sería pertinente evaluar si esto origina modificaciones en los usos y su estacionalidad. También sería oportuno evaluar la protección de las cuencas visuales y del valor intangible de la puesta de sol en la Rambla Sur, que es diferente a la de otros tramos de la costa.

Entre los procesos que afectan la costa se mencionan la erosión (PRA, 2017; UDELAR SNRCC, 2014; López Laborde, 2003) y otros desequilibrios originados procesos naturales, y en las modificaciones antrópicas de los ecosistemas costeros (López Laborde, 2003; Medina, 2009). Algunos de estos procesos son exacerbados por la variabilidad y el cambio climático.

Según López Laborde (2003), la erosión es originada en procesos naturales, y en ocasiones acentuadas, u originadas, por procesos antrópicos. Entre las causas naturales, menciona el avance de la vegetación sobre la línea costera; la erosión de la “duna bordera”; la erosión del pie de barranca por temporales, frecuentemente agravada por “causas antrópicas” como usos inapropiados del suelo en las proximidades de la barranca, inducción de cambios en el nivel freático que propician el arrastre de las fracciones arenosas y el transporte en suspensión de los elementos más finos, acelerando el retroceso de la costa; y la inestabilidad de la desembocadura de cursos de agua –que en la costa montevideana se manifiesta en la desembocadura del arroyo Carrasco, en la cual hubo experiencias de estabilización mediante tablestacados metálicos—. En el litoral del Río de la Plata las desembocaduras se encuentran obturadas por las dunas y el transporte de sedimentos a lo largo de la costa, lo que origina “humedales” en las cuencas bajas, que impiden el pasaje de sedimentos al medio costero (López Laborde, 2003: 3-4).

Los principales problemas asociados a causas antrópicas que afectan el drenaje o el balance de sedimentos son la ocupación del espacio costero sin planificación adecuada, asociada a forestación de eucaliptos, pinos y acacias para fijar dunas, provocando pérdida de vegetación natural adaptada a las dinámicas costeras. Además, la intensificación del uso recreativo de las playas provoca mayor presencia de vehículos y personas, estacionamientos y accesos en las ollas del cordón dunar, propiciando corredores de viento que favorecen la pérdida de arena del sistema de playas. Las áreas urbanizadas provocan alteración del drenaje natural por impermeabilización del suelo, con pérdida de playa seca y condiciones para la adecuada disipación de la energía del oleaje. Otras causas están asociadas a las ocupaciones y construcciones irregulares sobre las fuentes de arena o sobre la misma playa: Finalmente, la construcción de “ramblas” y otras obras viales, alteran el equilibrio y la resiliencia de los ecosistemas costeros frente al oleaje y la escorrentía, y la gestión inadecuada de arenas móviles o vegetación afecta el balance de sedimentos (López Laborde, op. cit.: 22-24).

La exacerbación de estos problemas por la variabilidad y el cambio climático se relaciona con el potencial incremento del nivel medio del mar, y con los cambios en la frecuencia e intensidad de eventos extremos de viento, tormenta o inundación. Las consecuencias esperadas son: aumento de los niveles de inundación permanente, inundaciones asociadas a tormentas, aceleración de la erosión costera, e intrusión de agua marina en acuíferos costeros y estuarios, afectando los equilibrios existentes (UDELAR SNRCC, 2014: 20).

Medina (2009) sostiene que en la costa oeste, los principales impactos están asociados a la actividad residencial de tipo urbano, con rasgos de irregularidad, especialmente en la playa de Pajas Blancas, Los Cilindros y Santa Catalina – que en esta última localidad, además, afectan vestigios patrimoniales del antiguo saladero—. También a las ocupaciones de tipo industrial, incluyendo diversos puntos que presentan degradación por industrias abandonadas. Como principales procesos esperables, identifica el aumento de la presión urbanizadora informal y formal desde los bordes de Montevideo urbano y Santiago Vázquez, la degradación creciente de ecosistemas por depredación, residuos e incendios, y el incremento de los usos mixtos. En los tramos siguientes –la costa urbanizada—, los principales procesos esperables identificados es la consolidación por saturación del tejido residencial, fenómeno que se desplazó hacia la Ciudad de la Costa en virtud de la dinámica poblacional negativa de Montevideo. Este avance de la densidad hacia el este está asociado al incremento del uso de playas y paseos costeros, y obras por aplicación de planes y políticas municipales. En los tramos siguientes –la costa urbanizada—, los principales procesos esperables identificados se relacionan con la consolidación por saturación del tejido residencial, fenómeno que se desplazó hacia la Ciudad de la Costa en virtud de la dinámica poblacional negativa de Montevideo. Este avance de la densidad hacia el este está asociado al incremento del uso de playas y paseos costeros, y obras por aplicación de planes y políticas municipales.

La representación de los procesos territoriales genera formatos de mapas variados. Las cartas geográficas condensan la información de esa complejidad con un énfasis descriptivo (Figura 5).



FIGURA 5; CARTAS GEOGRÁFICAS K29 Y J29 DEL SERVICIO GEOGRÁFICO MILITAR

Por su parte, la representación del proyecto territorial desde la mirada normativa genera piezas como la Figura 6.

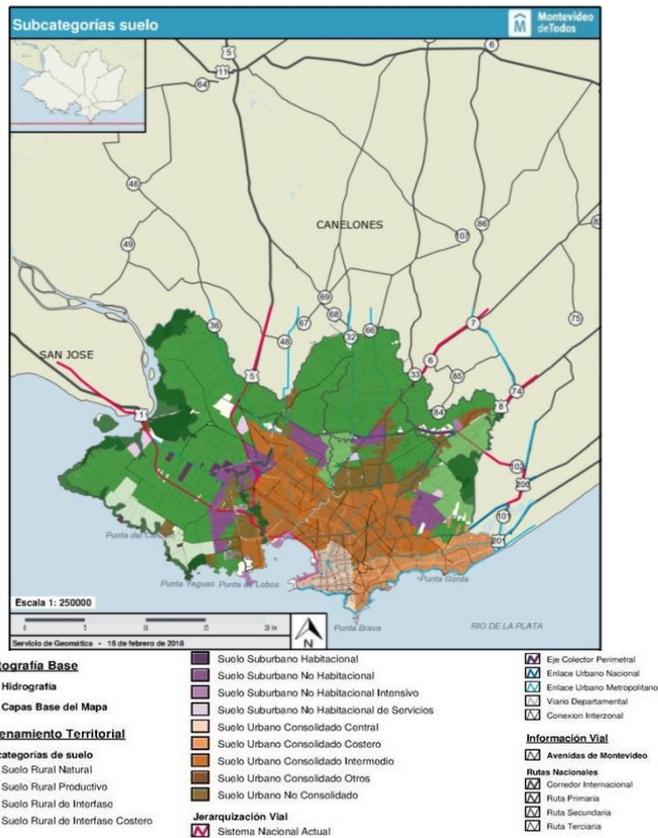


FIGURA 6: SUBCATEGORÍAS DEL SUELO MONTEVIDEANO.

Fuente: IdeM

De uso menos habitual en la planificación territorial, la información contenida en las cartas náuticas presenta la mirada desde las actividades y procesos que se desarrollan en el ámbito acuático (Figura 7). En esta representación el “vacío” o “celestes uniforme” de las representaciones geográficas terrestres deja paso al espacio de actividades, proveyendo la información requerida por el navegante. Aquí, la información sobre lo que sucede en el sector emergido pasa a un segundo plano de interés, resaltando solamente los hitos que pueden servir como referencia o destino.

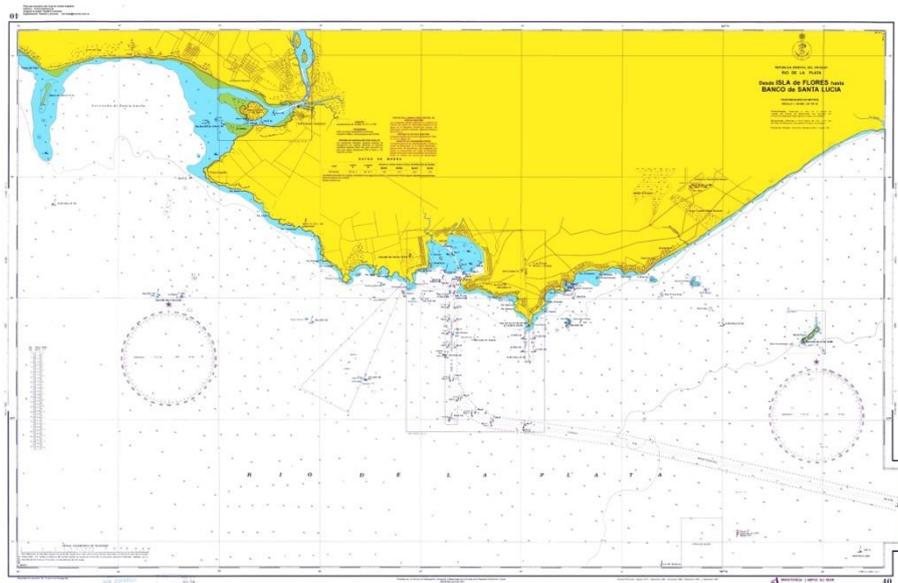


FIGURA 7: CARTA NÁUTICA ROU 14 DESDE ISLA DE FLORES HASTA BANCO DEL SANTA LUCÍA - SOHMA

Marco conceptual y metodológico

Teniendo en cuenta los objetivos y las tareas definidas para este trabajo, corresponde establecer el marco conceptual y metodológico en torno a dos aspectos centrales: cuál es el “material” del trabajo (la costa, el espacio costero, el territorio costero), y cuál será el abordaje o enfoque metodológico que se propone, para construir resiliencia en su gestión, de acuerdo a lo establecido en los TDR.

Costa, espacio costero, territorio costero.

Existen variadas definiciones de los términos costa, espacio costero y territorio costero. A los efectos de este trabajo, y en forma provisoria –en el entendido de que es posible marcar énfasis e intenciones variados- se adaptaron una serie de definiciones conceptuales.

Como primera aproximación, definiré el espacio costero de Montevideo como el espacio de interacción entre el Río de la Plata, los ámbitos urbanos² y el ámbito rural del Departamento. Presenta una anchura o "espesor" variable, hacia el ámbito terrestre y hacia el ámbito acuático, en una delimitación que deberá definirse en forma adaptativa, desde los procesos naturales, y desde las posibilidades y necesidades de gestionar los procesos antrópicos.

Por su parte, el proyecto de ley "Directriz nacional de ordenamiento territorial y desarrollo sostenible del espacio costero del océano Atlántico y del Río de la Plata" aprobado en la Cámara de Senadores en 2015, define el concepto de zona costera uruguaya: "constituye un espacio del territorio nacional definido por características naturales, demográficas, sociales, económicas y culturales propias y específicas, con procesos de interacción entre el mar y la tierra. Está formada por una franja de anchura variable de tierra firme y espacio marítimo, con ecosistemas diversos y productivos, dotados de capacidad para proveer bienes y servicios que sostienen múltiples actividades, entre otras, pesqueras, agropecuarias, extractivas, industriales, turísticas, de navegación, portuarias, así como el desarrollo de ciudades y asentamientos urbanos." (Artículo 2º). En su artículo 3º, establece el ámbito de aplicación de la Directriz, a los efectos de dicho instrumento en trámite parlamentario, definiendo el espacio costero como el conformado "por los ámbitos aéreo, terrestre, subterráneo, acuático y subacuático funcionalmente relacionados con el Río de la Plata y el Océano Atlántico" para después pasar a definir una delimitación realizada mediante la selección de rutas nacionales y caminos departamentales, que en Montevideo corresponden a las rutas 1 y 5, el Anillo Colector Vial Perimetral (ruta 102), para –ya en el departamento de Canelones- pasar a las rutas 101 e Interbalnearia. En el ámbito acuático, hasta los límites de jurisdicción exclusiva de la República Oriental del Uruguay determinados por la normativa vigente.

Además de la complejidad de establecer esta delimitación, el proyecto de ley incluye algunos elementos que dan cuenta de aspectos no suficientemente definidos, por falta de conocimiento, o de consensos, y que habilita la realización de cambios fuera del ámbito parlamentario:

² La expresión ámbitos urbanos comprende a la ciudad de Montevideo, el pueblo Santiago Vázquez, y otros enclaves residenciales o industriales en el territorio costero. La mención a ámbitos urbanos y rurales se realiza para expresar la pertinencia de implementar el manejo costero integrado en ambas situaciones.

“El Poder Ejecutivo, por decreto con exposición fundada, podrá agregar áreas lindantes al norte de las rutas mencionadas, siempre que dichas áreas tengan las mismas características que las descritas en el artículo 2º de esta ley.

Esta delimitación podrá ajustarse o modificarse si de los estudios previstos en el artículo 17 de la presente ley surgieran otras opciones.” (Diario de sesiones de la Cámara de Senadores Nº 41, 2015: 31-32)

Tratándose de un proyecto de ley cuya elaboración y discusión trae consigo un proceso varias veces comenzado, interrumpido y retomado, cabe preguntarse entonces si esta delimitación será adecuada.

Por su parte, el mencionado artículo 17 (Investigaciones y estudios), propone:

“Para el cumplimiento de sus objetivos el Observatorio del Espacio Costero podrá recomendar la realización de investigaciones y estudios particulares que permitan profundizar en el conocimiento de aspectos vinculados al espacio costero.” (Op. cit.: 37).

Este proyecto de límites del espacio costero ha recibido objeciones por parte de diversos actores a lo largo del trámite parlamentario. Entre éstos, interesa destacar la IdeM, representada por su Departamento de Planificación, que expresó la pertinencia de modificaciones para subsanar problemas que podrían presentarse, de aprobar el texto tal como fue aprobado en la Cámara de Senadores (Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente de la Cámara de Representantes, Carpeta Nº 517 de 2015. Versión Taquigráfica Nº 1192 de 2017, de la reunión realizada el 06/11/2017).

Esta discusión, que no se agota en esta intervención, ha tenido y es esperable que tenga más contribuciones. Está demostrado que la delimitación del espacio costero es compleja. Tanto, que algunos de los principales referentes académicos a nivel mundial están produciendo conocimiento en momentos tan recientes como 2015, 2016 y 2018, como se expone a continuación.

Desde una definición sistémica, es posible reconocer en esa anchura o espesor una sucesión de relaciones de diferente intensidad. Con base en la teoría de sistema socioecológico, Barragán y de Andrés (2016: 179) establecieron un marco conceptual, que identifica unidades diferenciadas en el sistema costero: las áreas litorales³ (compuestas por la costa, y el litoral) y el área de influencia litoral. Este sistema costero, donde se produce la interacción de procesos ecológicos y socioeconómicos, requiere un manejo adaptativo para asegurar el bienestar

³ Los autores realizan una serie de consideraciones para fundamentar el concepto área litoral como el concepto más adecuado para expresar en español el concepto “coastal zone” –cuya traducción más generalizada en nuestro medio es “zona costera”. Por lo tanto, establecen la denominación gestión integrada de áreas litorales (GIAL) para comprender en esta definición los matices conceptuales que pueden derivarse de la denominación en inglés *integrated coastal zone management* (ICZM). Esta disciplina, surgida en los 1970s en los Estados Unidos, se ha difundido en el mundo, y ha sido adoptada por los países anglófonos y también por organismos internacionales como los de la Unión Europea y el sistema de las Naciones Unidas, por lo que llega a los países hispanohablantes, en los que la traducción requiere estas precisiones. En Uruguay, la Universidad de la República ha adoptado la expresión “manejo costero integrado” como denominación para este enfoque.

humano, y múltiples variables, entre las que se incluye el sistema de gobernanza (De Andrés *et al.*, 2018: 123-124). Desde este enfoque, en tanto unidad diferenciada del área litoral, se divide en tres unidades: el borde costero (*shoreland*), las áreas intermareales (*intertidal area*) y las aguas costeras (*coastal waters*). El litoral se compone de tierras litorales (*coastal uplands*) y aguas litorales (*coastal waters*). Y finalmente en el área de influencia litoral encontramos las tierras de influencia litoral y costera (*inland*), y las aguas marinas de influencia litoral y costera (*ocean waters*).

El orden de extensión de estas áreas, correspondería a "entre cientos de metros y pocos kilómetros (o millas náuticas)" para la costa (borde costero, áreas intermareal, aguas costeras), "hasta pocos kilómetros o millas náuticas para el áreas litoral" (aguas y tierras litorales), y "hasta pocos cientos de kilómetros, y hasta el límite de las aguas jurisdiccionales", para el área de influencia litoral (Barragán y de Andrés, 2016: 180).

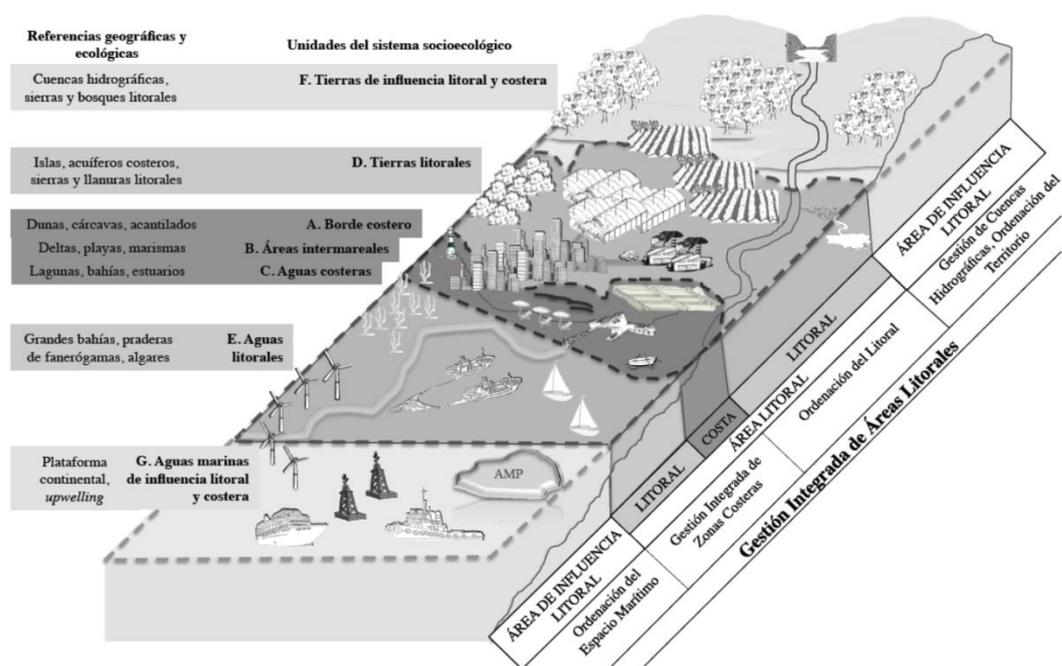


FIGURA 8: REPRESENTACIÓN EN PERSPECTIVA DE LA DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS LITORALES DE ESPAÑA COMO SISTEMAS SOCIOECOLÓGICOS. REFERENCIAS GEOGRÁFICAS Y ECOLÓGICAS.

Tomado de Barragán y de Andrés, 2016.

Estos conceptos permiten comprender que el enfoque de la gestión integrada de áreas litorales o manejo costero integrado tiene alcances que no terminan en el muro de la playa, ni en la fachada de la rambla, y que su delimitación va a variar, dependiendo de los asuntos que se pretenda gestionar. Teniendo en cuenta que estos conceptos están en permanente revisión y evolución, para recoger el enfoque sistémico expresado por Barragán y de Andrés (op. cit.), en este trabajo se utilizará la expresión territorio costero, en el entendido de que el territorio es un sistema que incluye las variables y conceptos considerados. Se utilizará la expresión espacio costero para designar el mismo territorio, cuando no necesariamente entran en consideración sus dinámicas territoriales. Para eludir disquisiciones inadecuadas para este trabajo, y enfocar los problemas y aspectos a gestionar con sus "términos territoriales", la consideración de la gradación de áreas relacionadas con la costa se realizará en base a un enfoque en macro, meso y microescala, designando los polígonos que corresponda para cada

caso, que se detallarán en Resultados. Así, la multiescalaridad del alcance del MCI no se limitará a acciones a aplicar sobre la costa y las aguas litorales, sino que se presentará como un reconocimiento preliminar de las posibilidades de desplegar las acciones en un territorio que podrá abarcar también lo que Barragán y de Andrés llaman tierras litorales. Por concebirse como una coordinación de acciones en diversos ámbitos institucionales, con participación de sectores privados y de la sociedad civil organizada, de ser necesario el alcance de esta articulación debería ajustarse a la selección de prioridades, y a la evolución de la gestión. Desde este enfoque, se recomienda evaluar la pertinencia de la adopción de límites de tipo administrativo o físico (trazas de infraestructura vial, cuencas de drenaje urbano) que puedan ser determinados por observación directa o indirecta del territorio, o elegidos por la posibilidad jurisdiccional o administrativa de implementar las acciones. Para poder “ver” el polígono que se pretende manejar. Esta delimitación no significaría reducir la complejidad de los procesos costeros a una traza geométrica, ya que muchas veces presentan una expresión territorial difusa, o incluso variable en las estaciones o los años, sino delimitar polígonos que puedan ser efectivamente manejados, en razón de los recursos, autorizaciones, consensos y posibilidades de acción que se haya logrado en cada toma de decisión. Asimismo, esta selección realizada en un momento dado no debería excluir la posibilidad de su revisión, evaluando posibilidades de avanzar hacia nuevas áreas, o de desplazar las acciones a otras áreas una vez resueltos los asuntos planteados inicialmente.

Manejo costero integrado

Según UNESCO Montevideo, el manejo costero integrado es un proceso que reúne a autoridades, comunidad, científicos y manejadores costeros, que tiene como objetivo preparar y llevar a la práctica un plan integrado de protección y desarrollo de ecosistemas y recursos de las zonas costeras. En él confluyen intereses sectoriales, públicos y privados. Este es un enfoque reconocido por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Río, 1992) como la herramienta adecuada para garantizar el desarrollo sostenible de las áreas costeras⁴.

Según GESAMP (1999), un proceso de manejo costero integrado (MCI) consiste en un ciclo iterativo durante el cual las acciones se organizan en cinco pasos: (1) Identificación y evaluación de asuntos clave; (2) Preparación del programa; (3) Adopción formal y financiamiento; (4) Implementación; y (5) Evaluación. Gráficamente, se representa como una sucesión de bucles, donde la dirección de la flecha indica el avance de las acciones en los respectivos pasos (Figura 9). El bucle punteado a partir del paso 5 (evaluación) sugiere que una vez concluido un ciclo es posible iniciar nuevamente el proceso. La sucesión de bucles de diferentes tamaños sugiere que con cada generación de programas el alcance puede variar: a medida que se logran mayores grados de desarrollo de consensos sobre los recursos a gestionar y sobre los objetivos de las iniciativas diseñadas, es posible cambiar el alcance del MCI, incluyendo nuevos asuntos de manejo, e incorporando nuevas áreas que aumenten la cobertura territorial. A lo largo del tiempo, es posible realizar este tipo de valoraciones en diferentes momentos ($t_0, t_1, t_2... t_n$). Como es natural, este esquema es una síntesis que simplifica la complejidad de un proceso, que puede tener interrupciones, variantes, bucles dentro de bucles, o finalizar en cualquier momento entre dos pasos del ciclo.

⁴ En <http://www.unesco.org/new/es/office-in-montevideo/natural-sciences/manejo-costero-integrado/> (28/05/2018).



FIGURA 9: EL CICLO DEL MCI

Adaptado de GESAMP (1999)

Asunto de manejo

Una vez realizado el diagnóstico, y habiendo identificado los problemas, sus relaciones y su complejidad ¿Cómo seleccionar los aspectos a gestionar mediante un plan de manejo costero integrado?

“Un asunto de manejo es un problema o una oportunidad sobre el cual se enfoca un proyecto para introducir cambios en su curso y en sus resultados. La identificación de los grandes cambios y de las tendencias y fuerzas detrás de esos cambios es el marco para la definición de los asuntos de manejo.”

(...)

“La experiencia indica que es mejor hacer pocas cosas bien, que muchas cosas poco exitosas”

(Olsen y Ochoa, 2004a: 20)

“Un asunto de manejo no es un tema o una situación. Ejemplo: Declinación de la pesca dependiente del estuario, es un problema susceptible de manejo; Ecoturismo como una fuente de alternativas de vida, es una oportunidad que luce como un buen asunto de manejo. Si se dijera pesca o ecoturismo, se estaría frente a temas o tópicos pero no se vería con claridad qué manejar dentro de tales temas”

(Olsen et al., 1999: 68-71).

Para formular los asuntos de manejo, Olsen y Ochoa (2004b: 15) recomiendan describir la tendencia o el cambio sobre el que se va a actuar, el ámbito espacial, los efectos sobre el ambiente, instituciones ingresos, calidad de vida y ecosistemas, e identifica quiénes son los actores clave en su manejo.

Para evaluar la pertinencia y prioridad de los asuntos identificados y seleccionar los que se va a incluir en la iniciativa, proponen un conjunto de criterios (**¡Error! No se encuentra el origen de a referencia.**).

RECUADRO 1: CRITERIOS PARA GUIAR LA SELECCIÓN DE ASUNTOS DE MANEJO

1. Aporta a restablecer o mejorar el balance entre lo ambiental y lo social	6. Protege funciones ambientales o servicios ecosistémicos esenciales
2. Hay apoyo popular y de alto nivel para implementar el plan de acción	7. Protege valores estéticos o culturales de reconocido valor
3. Hay disponibilidad adecuada de tiempo, fondos y capacidad técnica	8. Promueve una mejora de la calidad de vida y/o nivel económico
4. Existen precondiciones adecuadas (ambientales, legales) de implementación	9. Es una prioridad política
5. Previene o mitiga daños o riesgos naturales	10. Fortalece a sectores vulnerables, promueve la equidad y reconoce la diversidad cultural

Adicionalmente, al incorporar estrategias específicas para el abordaje de estos asuntos de manejo en el marco de la ERM, resultaría pertinente evaluarlos en función de las cualidades de resiliencia del marco conceptual del proyecto 100RC (Recuadro 2).

RECUADRO 2: CUALIDADES DE RESILIENCIA

 Reflexivo	 Recursivo	 Robusto	 Redundante	 Flexible	 Inclusivo	 Integrado
Utiliza la experiencia pasada para informarse y tomar decisiones a futuro	Reconoce formas alternativas de utilizar los recursos en tiempos de crisis con el fin de satisfacer sus necesidades o lograr sus objetivos	Sistemas bien concebidos, construidos y administrados	Capacidad disponible creada para atender (de diversas maneras una necesidad) perturbaciones debidas a presiones extremas, aumentos en la demanda, eventos externos	Voluntad y capacidad de adoptar estrategias alternativas en respuesta a las circunstancias cambiantes	Prioriza la consulta amplia con varias personas para crear un sentido de propiedad compartido en la toma de decisiones	Procesos que reúnen a una amplia gama de sistemas e instituciones distintas
Capacidad de aprender de las experiencias pasadas y actuar en tiempos de crisis		Sistemas y bienes concebidos para soportar impactos y tensiones, también para usar estrategias alternativas para facilitar una rápida recuperación			Planificación para considerar las necesidades de toda la ciudad y promover acciones coordinadas	

Tomado de Medellín Resiliente - 100RC

En su aplicación a Montevideo, se presenta en Resultados una propuesta basada en la metodología de la planificación estratégica: los asuntos de manejo se formularon como estrategias clave, que enmarcan acciones estratégica, para ser articuladas en planes de acción estratégica acordados entre los actores (PAEs), analizando y registrando actores líderes, socios institucionales, beneficiarios, e indicadores que permitirán medir el grado de realización de las acciones.

Materiales y métodos

Entre febrero y abril de 2018, se realizó un relevamiento y evaluación del estado del conocimiento y de las políticas sobre la costa, y se realizó una identificación preliminar de asuntos clave, mediante un *screening* general, teniendo en cuenta el plazo establecido para el trabajo.

Se analizaron los actores relacionados con los asuntos identificados, para determinar un primer universo de personas e instituciones que deberán ser tenidas en cuenta en el laboratorio de resiliencia, mediante la técnica de *mind-mapping*. Del universo de actores, se realizó una selección preliminar de actores clave.

Mediante entrevistas calificadas a un conjunto seleccionado de éstos, se recabó su percepción sobre el estado del arte del conocimiento y la gestión del territorio costero, principales problemas del espacio y los recursos costeros, conflictos, intereses, sinergias y oportunidades, y actores a tener en cuenta.

Se identificaron las principales problemáticas detectadas en base a observación, estudio de información secundaria y procesamiento de entrevistas.

Se elaboró una base de datos con información sobre proyectos, estudios, iniciativas en curso o proyectos potenciales, y se clasificaron mediante su análisis en diferentes categorías que permiten su agrupamiento posterior para el manejo de esta información.

Se realizó un análisis de diferentes casos internacionales de relación entre las ciudades y sus puertos, elaborando una presentación de estas experiencias, a fin de presentar lo que se evaluó como buenas prácticas para potenciar los beneficios y las oportunidades de esta relación.

Se realizó una preparación del seminario taller “Hacia una costa de Montevideo más resiliente” en conjunto con la Unidad Ejecutiva de Resiliencia, los técnicos de Arup José Ahumada, Pablo Lazo y Maricarmen Landa, y el consultor internacional Juan Carlos Zentella, mediante una serie de reuniones e intercambios virtuales y presenciales.

Se elaboró una presentación sobre el marco conceptual del MCI, principales problemáticas identificadas en la costa de Montevideo, y una propuesta de abordaje bajo pautas de manejo costero integrado, incluyendo una delimitación de áreas a gestionar.

Se participó en el taller, realizando la presentación mencionada, colaborando en las dinámicas para su desarrollo, y en el registro fotográfico y escrito de los resultados. Finalmente, se realizó una sistematización de esos resultados en un informe específico que se presenta en Resultados.

Para estas actividades, se reunió y revisó información de los documentos del proyecto Montevideo Resiliente, libros, publicaciones científicas y estudios técnicos, páginas web institucionales, documentos y planes de ordenamiento territorial, fotografía satelital, fotografía digital, cartas geográficas y náuticas.

Se elaboraron pautas de entrevistas calificadas, que se realizaron en equipo con los consultores locales, y se registraron mediante grabación y notas personales. Estos materiales y se organizaron “en la nube”, como ámbito de *co-working* del equipo local de consultores.

Se realizaron salidas de campo a lo largo de toda la costa oeste y en tramos seleccionados de la costa urbana.

La información se procesó mediante programas informáticos para elaborar planillas electrónicas, documentos, presentaciones y audio de entrevistas, procesamiento de imágenes, y sistema de información geográfica, para producir los resultados requeridos en los TDR.

Resultados

A continuación se presentan los resultados del trabajo:

1. Propuesta de hoja de ruta para elaborar una estrategia de manejo costero integrado para Montevideo.
 - 1.1. *Screening* de usos, ocupaciones y actores del espacio costero.
 - 1.2. Pautas y herramientas para el análisis de actores, roles, potencial de liderazgo, intereses. Selección de actores clave.
 - 1.3. Identificación y sistematización de principales problemas del espacio y los recursos a abordar para mejorar la resiliencia del territorio costero, en base a criterios de manejo costero integrado. Lista de problemas. Agrupamiento por familias de problemas. Agrupamiento por 3 causas raíces seleccionadas
 - 1.4. De problemas, a asuntos de manejo costero integrado. De listas de problemas, a planes de acción estratégica.
 - 1.5. Pautas para el manejo con enfoque multiescalar. Escalas para diseñar e implementar el MCI en macro, meso y micro escala
 - 1.6. Pautas y herramientas para la representación, monitoreo y evaluación
2. Inventario de estudios, iniciativas actuales y proyectos futuros que involucren la actuación pública en el territorio costero de MVD
3. Sistematización de buenas prácticas seleccionadas, en la integración puerto-ciudad de acuerdo a las tendencias mundiales actuales.
4. Informe Resultados del taller – seminario. Sistematización de resultados. Mapa de la situación actual e iniciativas de actuación propuestas para cada sector o zona del espacio costero.
- 5.



1. Propuesta de hoja de ruta para elaborar una estrategia de manejo costero integrado para Montevideo.

Se propone una hoja de ruta para implementar el MCI en Montevideo, a partir de una adaptación de los cinco pasos del diagrama conceptual del ciclo de manejo que se presenta en Figura 10, y se analiza a continuación.



FIGURA 10: PROPUESTA DE CICLO DE MCI ADAPTADO A MONTEVIDEO

Elaboración propia, basado en GESAMP (1999).

El bucle del MCI ya está en marcha en Montevideo, con procesos interinstitucionales de gestión costera cuya expresión más clara es la existencia del Comité de Playas, por casi 15 años ininterrumpidos. No estamos en un primer ciclo de manejo. Sin embargo, se grafica el comienzo de una nueva etapa en la que se propone la preparación e implementación de un programa de manejo costero integrado, a partir del laboratorio 2 del proyecto Montevideo Resiliente. Este laboratorio se desarrollará en el tiempo a partir del primer taller de costas (1º TC), como se indica en la flecha azul.

El programa, diseñado para la totalidad de la costa de Montevideo, tendrá en cuenta los aspectos a manejar en la macroescala y la mesoescala. Como metodología, se propone aplicar la planificación estratégica, construyendo una visión, y formulando objetivos y acciones ordenados en un plan de acción estratégica (PAE) por cada asunto seleccionado, incluyendo baterías de indicadores específicos para medir los resultados de las acciones en relación a cada objetivo.

Para desarrollar iniciativas de MCI a microescala, siempre en el marco de este programa, se propone seleccionar polígonos que cuenten con capacidades, prioridades, actores locales motivados, y oportunidades (de financiamiento, de apoyo comunitario o del sector privado, u

otras) para el manejo de determinados asuntos clave. En cada polígono seleccionado, podrán diseñarse PAEs para los asuntos priorizados por los participantes⁵.

Paso 1. Selección de asuntos clave y medidas tempranas

Los principales referentes metodológicos identifican una serie de acciones esenciales a realizar en el paso 1: Seleccionar los asuntos clave. Realizar un análisis de actores que incluya identificación, análisis de roles, intereses, liderazgo. Analizar la factibilidad. Definir metas.

Para Montevideo, agregaríamos en este paso: Analizar si existen soluciones que puedan implementarse de manera inmediata (medidas tempranas).

Para la selección de asuntos clave se recomienda identificar de forma preliminar los usos y ocupaciones costeras, y los posibles problemas asociados. Mediante este diagnóstico preliminar o *screening*, identificar actores relacionados con dichas actividades, y discernir las posibilidades y estilos de participación para cada grupo o actor clave. En consulta con actores, analizar la factibilidad de la acción en los problemas identificados, seleccionar algunos de ellos sobre los cuales concentrar los esfuerzos (los asuntos clave), y definir metas. Los principales autores

Las mencionadas medidas tempranas, podrían acompañar la preparación del programa, en sintonía con la impronta de planificación “activa” de la Estrategia de Resiliencia de Montevideo, a través del laboratorio costero. Estas medidas pueden identificarse durante el análisis de problemas. Serán elegibles aquellas que presenten una “robustez” razonable, potencial apoyo por ser convenientes en cualquier escenario (“*no-regret*”), y una posibilidad de implementación inmediata por poder lograrse con pequeños cambios de procedimientos habituales, no requerir estudios previos por contar con conocimiento e información suficiente, y no contener aspectos que puedan requerir una toma de decisiones compleja que llevaría al paso 3 del ciclo. Estas medidas pueden ser transversales, o específicas para determinados asuntos.

Paso 2. Preparación de la estrategia a escala total. Diseño de iniciativas locales prioritarias

Las acciones esenciales del paso 2 son: Construir la línea de base, realizar estudios prioritarios y recoger saberes locales. Preparar PAEs y su institucionalidad. Desarrollar capacidades, planificar aspectos financieros. Implementar medidas tempranas a modo de experiencias piloto. Asegurar el apoyo de la población mediante educación pública y sensibilización.

A lo largo de todo el ciclo, cuando corresponda, implementar formas de consulta y participación diferenciadas, adecuadas a los diversos actores identificados, a los efectos de construir los consensos básicos necesarios.

⁵ Por ejemplo, iniciativas de determinadas playas o barrios, de respuesta a la erosión, promoción de actividades náuticas con escuelas, infraestructura verde para mejorar el drenaje o nodos de información y servicios para el usuario de la costa. Antecedentes de iniciativas similares podrían ser algunos proyectos típicos de los Presupuestos Participativos.

Para Montevideo, agregaríamos en el paso 2: Revisar el marco de ordenamiento territorial y desarrollo sostenible. Evaluar la pertinencia de preparar un instrumento de ordenamiento territorial (IOT) a escala de toda la costa de Montevideo. Evaluar la pertinencia de preparar instrumentos especiales de ordenamiento territorial.

Diseñar una primera generación de iniciativas de microescala –acotada a las capacidades evaluadas para desplegar trabajo participativo y para articular implementación a microescala en simultáneo con las acciones a macro y meso escala-

Paso 3. Adopción formal y financiamiento

En el paso 3, las acciones esenciales son: aprobar formalmente la iniciativa, implementar su institucionalidad, proveer fondos y personal.

En caso de que sea pertinente elaborar un IOT total, junto con la adopción de la iniciativa sería oportuno coordinar ese proceso en los ámbitos correspondientes.

Paso 4. Implementación de la estrategia a escala total, e iniciativas locales prioritarias

En el paso 4, las acciones esenciales serán: Implementar, ajustar, impulsar los arreglos institucionales y las acciones. Fortalecer el compromiso, las capacidades y la participación de la institución y de los actores socios de la iniciativa. Atender la infraestructura física. Monitorear el desempeño del programa, y las tendencias de los ecosistemas.

De haberse coordinado la preparación de un IOT total, sería oportuno lograr su aprobación. De ser necesario, preparar IOTs especiales, o instrumentos económico-financieros durante la implementación.

También se implementarían las iniciativas prioritarias locales (de microescala).

Paso 5. Evaluación

Las acciones esenciales del paso 5 son: adaptar el programa a la experiencia y a las condiciones cambiantes del ambiente y la sociedad. Evaluar resultados, registrar lecciones aprendidas.

A la luz de los resultados del paso 5 se realizaría un ajuste de la estrategia total, y una selección de nuevos asuntos, medidas tempranas e iniciativas locales prioritarias, y se daría comienzo a un nuevo ciclo de manejo, en el que la ambición y el alcance pueden ser crecientes, abarcando nuevos polígonos y nuevos asuntos, en función de los consensos, capacidades y recursos logrados.

Las acciones esenciales descriptas para los cinco pasos se representan en la Figura 11.



FIGURA 11: ACCIONES ESENCIALES DEL CICLO DE MCI ADAPTADO A MONTEVIDEO

Elaboración propia, basado en GESAMP (1999).

1.1. Usos, ocupaciones y actores del espacio costero

Se realizó una identificación preliminar (*screening*) de usos, ocupaciones y actores del espacio costero mediante la herramienta Mindmap, que permite elaborar mapas mentales (*mind maps*) para conceptualizar y visualizar líneas de razonamiento (Figura 15).

El mismo método se utilizó para identificar cometidos, reparticiones y referentes institucionales para diferentes aspectos relacionados con el territorio costero, en la Intendencia de Montevideo (Figura 13).

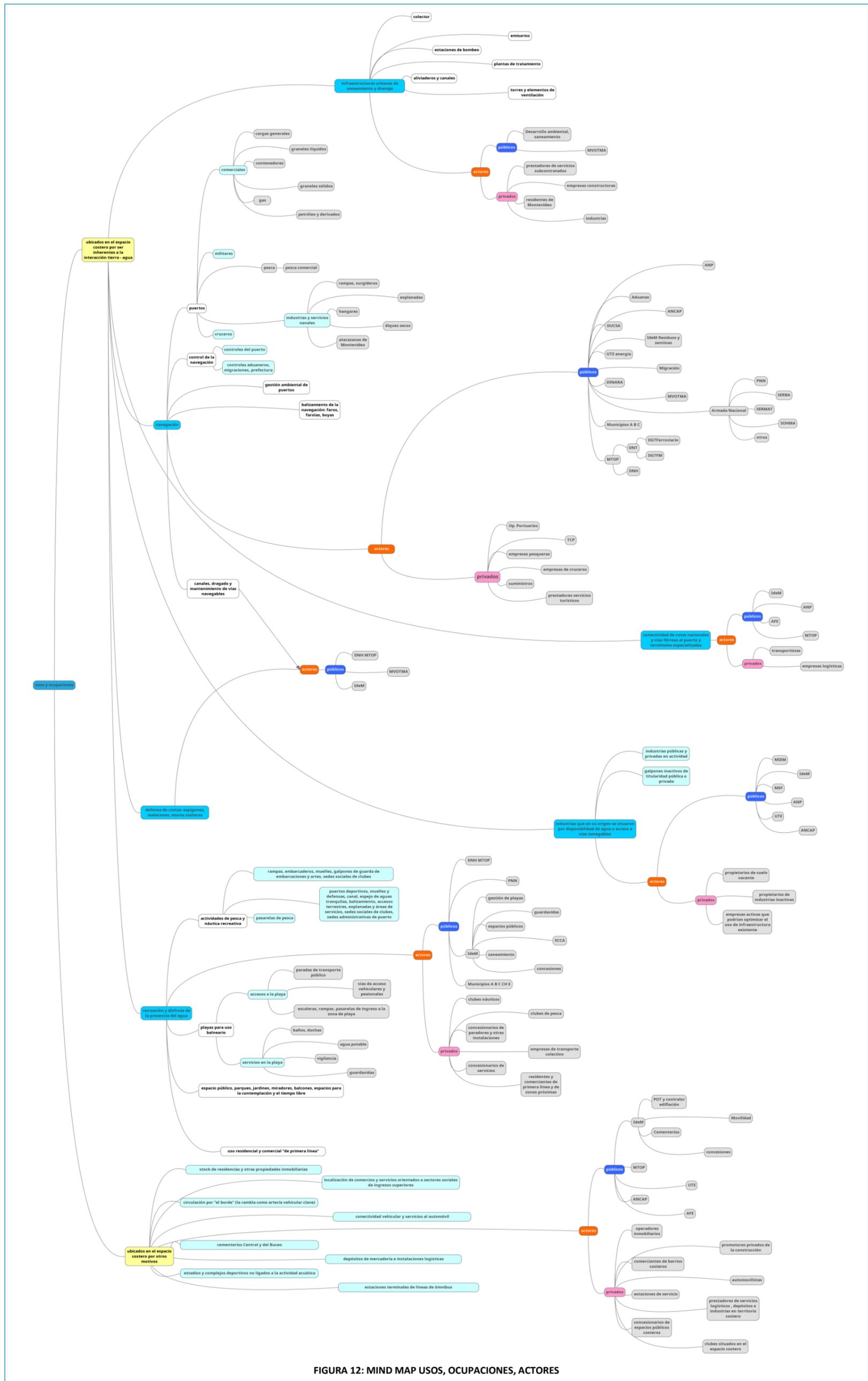


FIGURA 12: MIND MAP USOS, OCUPACIONES, ACTORES

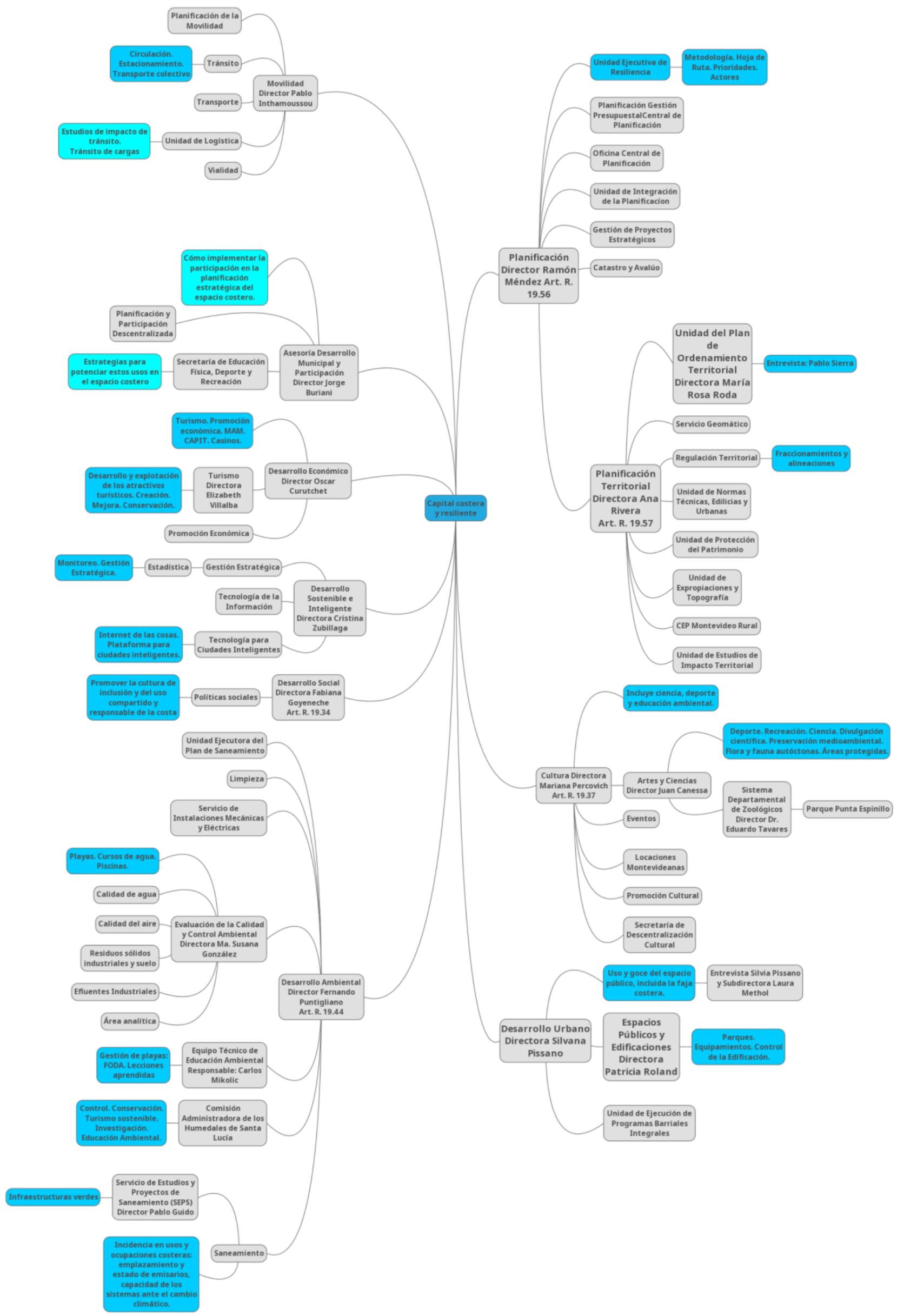


FIGURA 13: MIND MAP COMETIDOS, REPARTICIONES Y ACTORES: REFERENTES DE LA INTENDENCIA

En base a estos resultados, se realizaron 14 entrevistas calificadas, y se incorporaron resultados de las entrevistas realizadas por los especialistas en turismo, economía circular y gestión del riesgo. Las entrevistas realizadas se presentan en el Recuadro 3.

RECUADRO 3: ENTREVISTAS REALIZADAS

Temática	Entrevista	Rol del entrevistado
Turismo	Elizabeth Villalba	Directora de Turismo de Montevideo
	Benjamín Liberoff	Subsecretario de Turismo
	María Teresa Russi	Docente de la UCU, integrante del Bureau Montevideo
Academia, ordenamiento territorial, manejo costero integrado	Mercedes Medina	Directora del Instituto de Teoría y Urbanismo de la FADU UDELAR, docente de MOTDU y de la Maestría MCISur.
Ordenamiento territorial	Pablo Sierra,	Unidad del Plan de Ordenamiento Territorial
Saneamiento	Pablo Guido y Sonia Pagalday	Servicio de Estudios y Proyectos de Saneamiento IdeM
Movilidad	Justo Onandi, Juan Vespa, Cecilia Cuadro, Patricia Abreu,	Departamento de Movilidad
TICs para la gestión	Néstor Sosa y equipo	Montevideo Inteligente
Desarrollo Urbano	Gabinete de Desarrollo Urbano	Departamento de Desarrollo Urbano
Gestión costera y marina	María Nube Széphégy, Gustavo Piñeiro y Lucía Bergós	Gestión Costera y Marina DINAMA MVOTMA
Gestión de playas, gestión costera	Subgrupo Costas del Grupo de CC de la IdeM	Representantes de varias reparticiones
Cambio Climático, adaptación y resiliencia	Mónica Gómez	Dirección de Cambio Climático del MVOTMA

Los objetivos de las entrevistas fueron: obtener información para el inventario sobre estudios, iniciativas en curso y proyectos para el territorio costero, obtener la percepción de los entrevistados sobre las principales problemáticas, e intercambiar ideas y actores a incluir en una iniciativa de manejo costero integrado para Montevideo. La pauta utilizada se presenta en Figura 14, y los resultados en Problemas del espacio y los recursos.

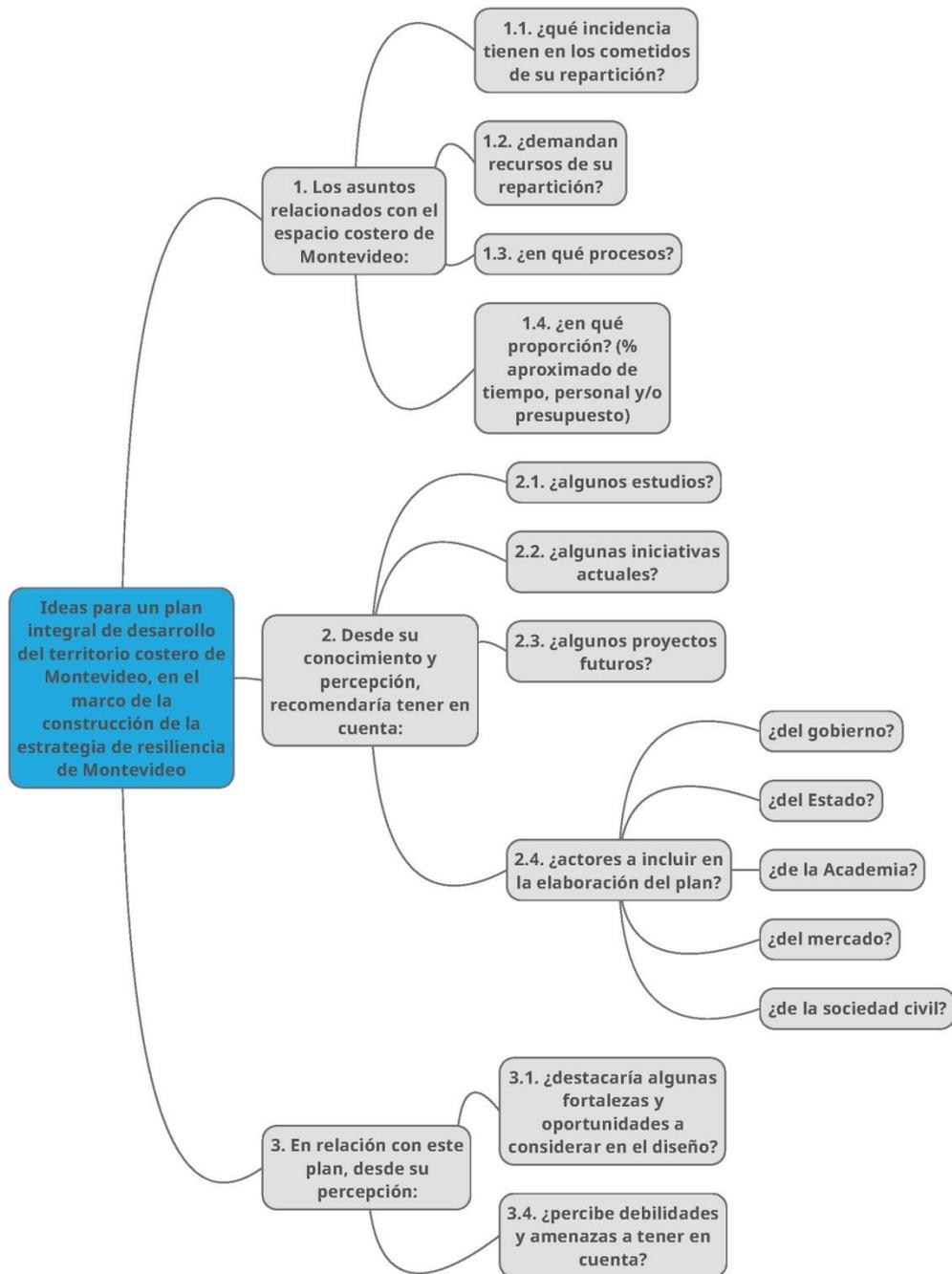


FIGURA 14: MIND MAP PAUTA DE ENTREVISTAS

1.2. Pautas y herramientas para el análisis de actores

Para la identificación de actores que conviene involucrar en la iniciativa en función de los asuntos seleccionados, recomiendo realizar un análisis de competencias, intereses, y roles; de qué manera los problemas a manejar, o los impactos esperados de la iniciativa pueden beneficiarlos o afectarnos negativamente, y qué capacidades tienen para apoyar u oponerse.

Para analizar competencias, intereses, y modos de participación posibles, se realizó una identificación preliminar en base a un primer análisis según su filiación o encuadre institucional o sectorial. En una iniciativa de manejo costero integrado para la costa de Montevideo (en la macroescala), los actores a tener en cuenta serán al menos los que se presenta en el Recuadro 4.

RECUADRO 4: ACTORES SEGÚN SU ENCUADRE INSTITUCIONAL O SECTORIAL

ACTORES DEL ESTADO	ACTORES DEL MERCADO	ACTORES DE LA SOCIEDAD CIVIL Y DE LA ACADEMIA
IdeM: Desarrollo Ambiental, Desarrollo Urbano, Planificación, Desarrollo Económico, Cultura, Movilidad, Desarrollo Sostenible e Inteligente, Asesoría Desarrollo Municipal y Participación	Operadores portuarios	Defensoría del Vecino
MTOP: DNH - DNT DGTFM DGTFV	TCP	Educación: UDELAR FADU FCIEN MCISur – Carreras de turismo
MI: MIGRACIÓN	Empresas pesqueras	Educación: Primaria, Secundaria, otros
MGAP: DINARA	Empresas cluster cruceros	Organizaciones de residentes de Montevideo
MEF: Aduanas	Suministros	Organizaciones no gubernamentales ambientales
MVOTMA: DINAMA DINOT DCC DINAGUA	Prestadores de servicios turísticos	Residentes y comerciantes de primera línea y zonas próximas
MDN AN: PNN SOHMA SERBA SERMAT	Empresas que participan en operación de saneamiento y en limpieza	Grupos de promoción de la movilidad en bicicleta
ANP	Empresas constructoras	Organizaciones de automovilistas y usuarios del transporte público
AFE CF	Operadores inmobiliarios, promotores privados de la construcción	Clubes náuticos, de pesca u otros situados en la costa
MIEM	Industrias	Pescadores artesanales
ANCAP - DUCSA – UTE	Concesionarios de paradores y otras instalaciones costeras	
MINTUR	Empresas de transporte colectivo	
Municipios A, B, C, CH, E	Concesionarios de servicios	
Sistema judicial	Estaciones de servicio	
Poder Legislativo	Empresas logísticas	
Junta Departamental		

La participación no necesariamente es igual para todos los actores. Puede proponerse con diferentes características e incluso grados, dependiendo del perfil de los actores, y de su relación con la iniciativa, para lograr un adecuado balance entre objetivos e intereses. “El grado más deseable de participación de cada actor debe ajustarse a su importancia estratégica para el éxito de un programa” (Olsen y Ochoa, 2004 a: 20). Un análisis de roles permitirá sistematizar la evaluación de su relación con la iniciativa. En el Recuadro 5 se presentan criterios para realizar esta sistematización, aplicados en forma preliminar al caso de Montevideo, a escala total. Para iniciativas de microescala, algunos de estos actores no estarán comprendidos, y aparecerán otros, con una importancia estratégica específica del sitio.

RECUADRO 5: ROLES DE LOS ACTORES CLAVE PARA IMPLEMENTAR EL MCI EN MONTEVIDEO

Criterio	Actores
¿Quiénes planifican, toman decisiones y fiscalizan?	MEF, MTOP, MI, MINTUR, MIEM, MGAP, MVOTMA, MDN. ANP, AFE CF, ANCAP, UTE, IdeM, Poder Legislativo, Junta Departamental
¿Quiénes se benefician o perjudican?	Residentes de Montevideo, visitantes, trabajadores. Grupos de interés de los sectores pesquero, naval, logístico, industrias, construcción, turismo, agentes inmobiliarios.
¿Quiénes producen la riqueza del departamento?	Sectores pesquero, naval, energía, logístico, industrias, construcción, turismo, agentes inmobiliarios.
¿Quiénes manejan información y conocimiento?	DINAMA, DINOT, Intendencia, UDELAR, ORT, UCU, UTU, Primaria y Secundaria.
¿Quiénes trabajan por los derechos humanos y/o administran justicia o contribuyen con ella?	Sistema judicial, Poder Legislativo, Junta Departamental, Defensoría del Vecino, Institución Nacional de Derechos Humanos del Uruguay, ONGs y ONGs ambientales
¿Quiénes cooperan?	100 CR, fondos del clima, bancos de desarrollo, organizaciones filantrópicas y religiosas, ciudadanía

**Adaptado de Perdomo et al. 2009*

En el transcurso del laboratorio será conveniente evaluar el potencial liderazgo de las agencias gubernamentales en relación a cada asunto de manejo, de acuerdo a sus competencias, capacidades y estrategias, intensidad y signo de esa relación, para determinar el tipo y grado de participación a proponer. En el Recuadro 6 se presenta una herramienta que puede facilitar esta actividad.

RECUADRO 6: HERRAMIENTA PARA EVALUAR POTENCIAL LIDERAZGO

Asuntos de manejo:	Actor 1	Actor 2	Actor 3	Actor 4	...	Actor n
Asunto 1	Veto					
Asunto 2	Clave					
Asunto 3	Afectado					
...	Relacionado					
Asunto n	Beneficiado					

1.3. Problemas del espacio y los recursos

Entre las tareas establecidas en los TDR, está identificar las **principales problemáticas a abordar** para mejorar la resiliencia del territorio costero, en base a criterios de manejo costero integrado

La revisión bibliográfica y el relevamiento de la percepción de los entrevistados, arrojó como resultado una lista de los principales problemas del espacio y los recursos que es necesario abordar para mejorar la resiliencia del territorio costero en base a criterios de manejo costero integrado. Un análisis de los mismos, condujo a un agrupamiento por “familias” de problemas. Los resultados se presentan en Figura 15 y Figura 16.

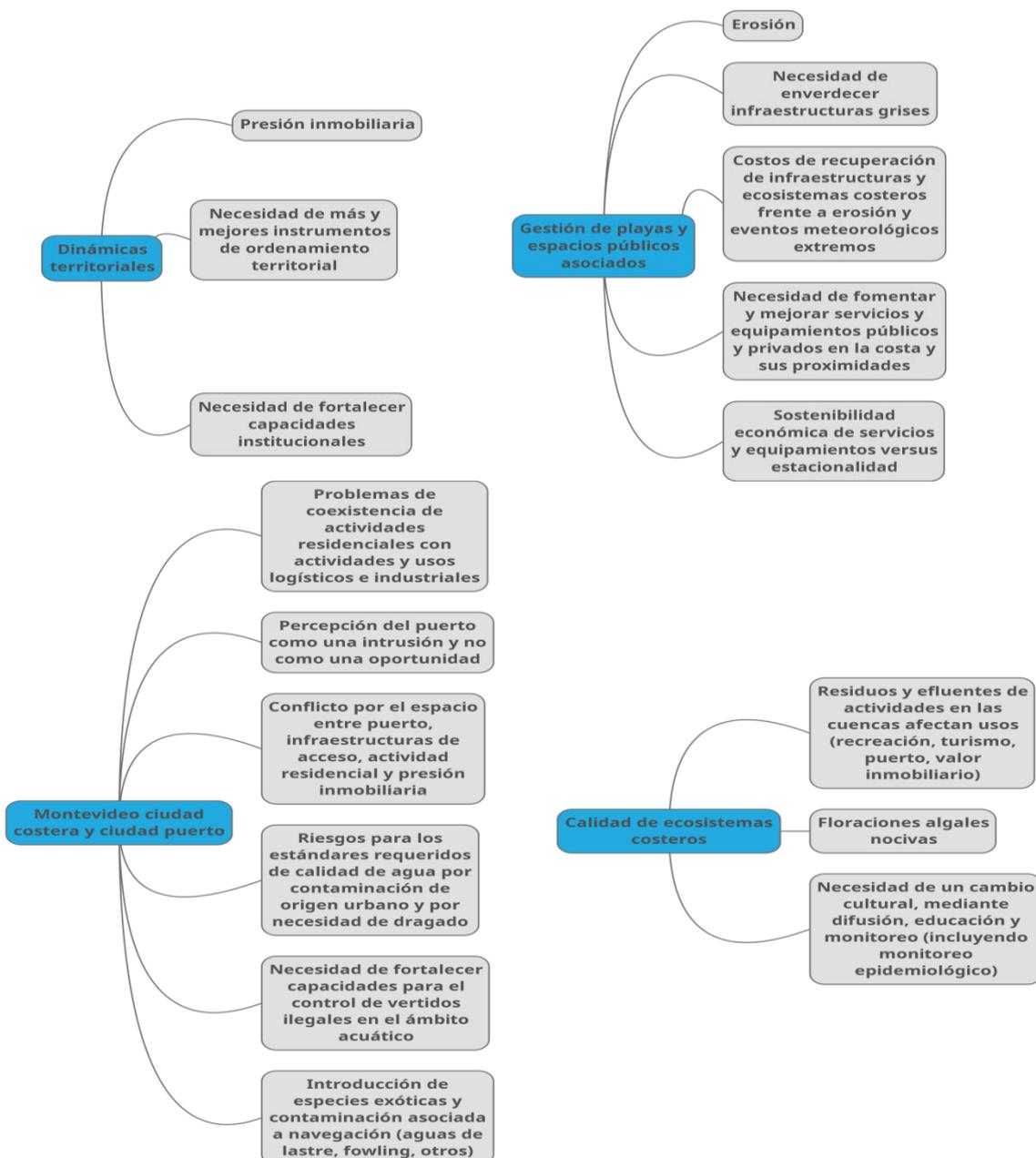


FIGURA 15: MIND MAP DE PROBLEMAS, PARTE A

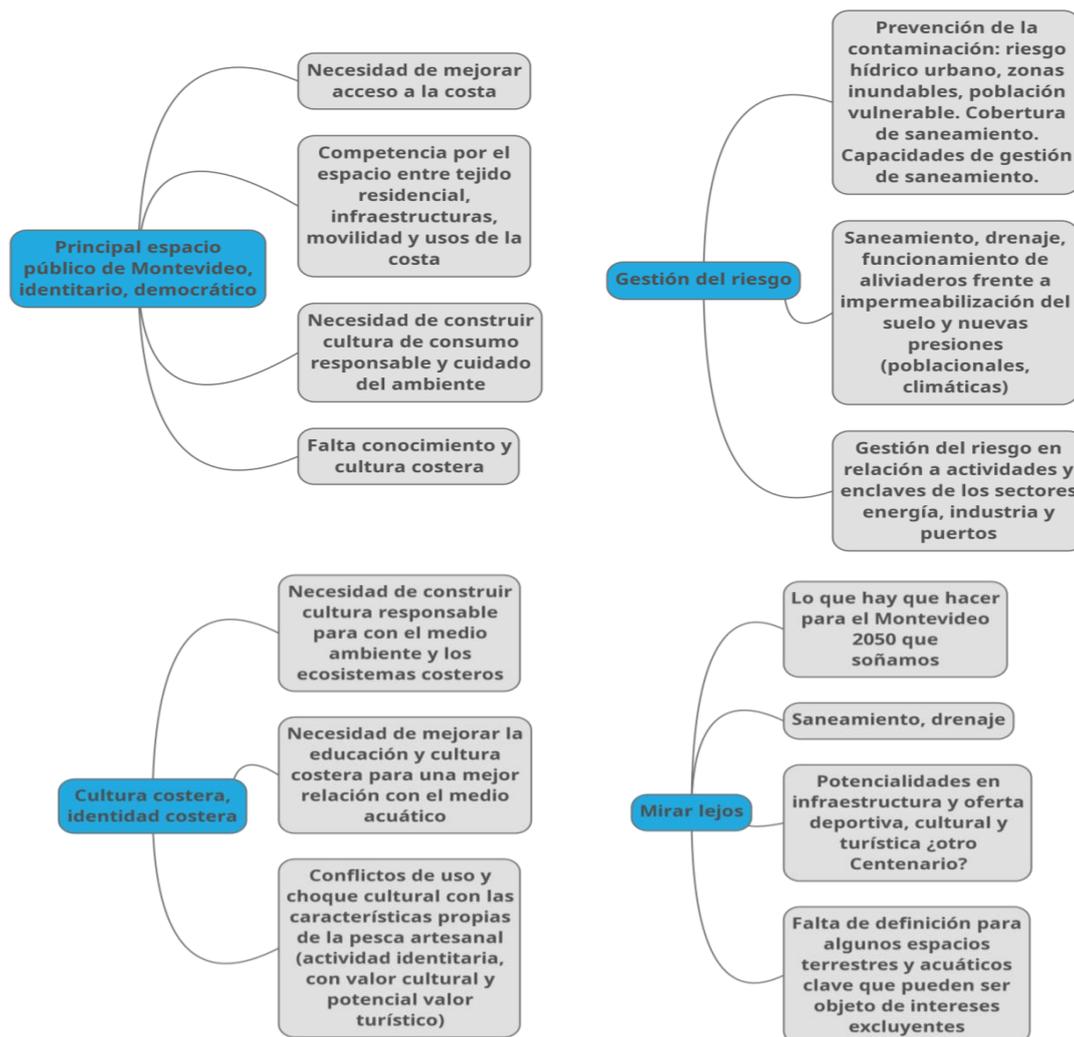


FIGURA 16: MIND MAP DE PROBLEMAS, PARTE B

La percepción de los entrevistados y su descripción detallada se sistematiza a continuación (Tabla 1).

TABLA 1: PRINCIPALES PROBLEMAS PERCIBIDOS

Agrupamiento	Descripción
<p>1. Dinámicas territoriales</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presión inmobiliaria, modelos de ocupación que afectan las condiciones para la conservación, y para el uso público y democrático del espacio costero. Hay iniciativas públicas y privadas que presionan sobre espacios que por su singularidad son icónicos ¿son polígonos de oportunidad? ¿qué intenciones debería tener la ciudad para éstos? ▪ Se expresa que los instrumentos de ordenamiento territorial y desarrollo sostenible (IOTs), de gestión ambiental y de planificación institucional existentes en algunos casos no son suficientes para garantizar la calidad ambiental y paisajística de la costa, sus rasgos identitarios, sus servicios ecosistémicos, el horizonte despejado, el uso público y el acceso democrático e inclusivo para el disfrute de

	<p>residentes y visitantes. Además, algunos de los instrumentos vigentes requerirían revisión y actualización, para gestionar mejor nuevas realidades, mejorar la seguridad jurídica y mitigar el riesgo de discrecionalidad de las administraciones en la toma de decisiones sobre la costa.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hay debate sobre el proyecto de ley DNEC, porque en la redacción que cuenta con media sanción parlamentaria se visualizan dificultades en caso de su aplicación a la costa de Montevideo (según este proyecto, Montevideo sería espacio costero hasta el Anillo Colector Vial Perimetral). Además, remite a futuros IOTs subsidiarios que requieren mayor definición para que la sanción de la Ley provea garantías suficientes para su aplicación.
<p>2. Gestión de playas y espacios públicos asociados</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se comprobó la existencia de procesos erosivos, pérdida de arena en playas, y amenaza a activos costeros. En algunos casos, las infraestructuras grises de gestión de pluviales afectan la calidad de los ecosistemas costeros, acelerando procesos de erosión. ▪ Se percibe que son recurrentes y altos los costos de recuperación de infraestructuras en la costa, asociados a la intensidad y frecuencia de eventos de tormenta. ▪ Los servicios y equipamientos para el uso recreativo y deportivo de la costa no siempre son adecuados al uso: ubicación, horarios, tipo de oferta, problemas de sostenibilidad vs estacionalidad (cuando están cerrados, vandalismo y ocupación irregular). En algunos casos, su ubicación o sus características constructivas afectan las dinámicas costeras. ▪ Los servicios que brinda el sector privado en las proximidades de la costa (en invierno) y en especial en las proximidades de la playa (en verano) ¿son adecuados y suficientes? ¿es necesario promover más comercio de proximidad?
<p>3. Montevideo ciudad costera y ciudad puerto</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En áreas urbanas con actividad logística (incluyendo la “de última milla”), así como en el frente costero urbano próximo al puerto, se mencionan problemas de coexistencia con la actividad urbana residencial: ruido, iluminación, olores, tránsito inducido, demanda de espacio, cambios en las cuencas visuales, áreas vedadas para el acceso de personas ajenas a la actividad portuaria. ▪ Los beneficios y sinergias actuales y potenciales de tener un puerto en la ciudad, se mencionan en pocas ocasiones. No se percibe al puerto como oportunidad, sino como una intrusión, un «alien» al interior de la ciudad. Teniendo en cuenta que no hay mejor lugar para el puerto de Montevideo ¿Cómo podemos aprovechar las oportunidades, maximizar beneficios y minimizar impactos

	<p>negativos?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Se percibe una contraposición entre la demanda de conectividad y de espacio de operaciones del frente urbano portuario, y la presión inmobiliaria residencial asociada a la industria de la construcción ¿sigue siendo pertinente promover actividades residenciales en las zonas centrales en las que podrían desarrollarse actividades urbanas que aprovechen la proximidad del puerto, las características diferenciadas de su estructura catastral, y la dotación de servicios de infraestructura? ▪ Se reportan problemas de calidad de agua en zona portuaria, por vertidos del sistema de saneamiento en cursos de agua que desembocan en la bahía, – funcionamiento de los aliviaderos en eventos de lluvia-, así como por dispersión de residuos sólidos urbanos. ▪ Se conoce que la calidad de los lodos a dragar para los proyectos portuarios es complicada desde el punto de vista ambiental, principalmente por décadas de actividades industriales en las cuencas bajo paradigmas de escaso control ambiental. ▪ Se menciona que existe necesidad de fortalecimiento de capacidades para el control de prácticas ilegales de vertido de residuos en el medio acuático por parte de buques fondeados fuera del puerto de Montevideo. El aumento del comercio internacional y de la presencia de buques en el Río de la Plata confiere prioridad estratégica a esta línea de acción. ▪ Se menciona que la presencia de buques de comercio internacional en el Río de la Plata y en el puerto de Montevideo en particular es un factor de introducción de especies exóticas invasoras por aguas de lastre, y en ocasiones, de contaminación.
<p>4. Principal espacio público de Montevideo, identitario, democrático</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es clave asegurar y mejorar el acceso a la costa desde todos los barrios de Montevideo: movilidad y conectividad transversal, acceso «en peine», para mejorar las condiciones y posibilidades de uso del espacio público identitario más importante de Montevideo, para residentes y visitantes. ▪ Se detecta un conflicto entre la movilidad/conectividad longitudinal de la costa (la rambla como paseo costero y como conector metropolitano) y la disponibilidad de espacio, el acceso seguro y la calidad del espacio público. ▪ Es necesario trabajar en construcción de cultura de consumo responsable y cuidado ambiental, incluyendo consumo de suelo, consumo emocional del espacio costero, consumo de agua, manejo de pluviales, gestión de espacios verdes, RSU.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se percibe que la población no tiene conocimientos e información sobre las dinámicas naturales de la costa, y que la relación que entabla con estos ecosistemas costeros se limita a contemplar y usar las playas. Faltaría promover una cultura de relación con el medio acuático: deportes acuáticos, la náutica, el conocimiento del ecosistema y de los fenómenos naturales. Qué pasa con la meteorología, cómo proceder en determinada situación frente a la pequeñez humana y al poder infinito del mar y de los eventos meteorológicos. Más respeto, más conocimiento.
<p>5. Calidad de ecosistemas acuáticos</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los problemas reportados sobre calidad del agua en eventos de lluvia son contaminación por efluentes urbanos y dispersión de residuos provenientes de las cuencas urbanas. ¿Hay una percepción adecuada de los impactos sobre la salud de residentes y visitantes, sobre la actividad recreativa y turística, y sobre el posicionamiento del destino turístico y del puerto comercial? ▪ Incremento de eventos de floraciones algales nocivas: exceso de nutrientes, arrastre por erosión y malas prácticas desde sectores con actividades agropecuarias en las cuencas de los tributarios del Río de la Plata, cambios en las condiciones hidroclimáticas, cambios en las condiciones de los cursos de agua (erosión, vertidos, embalses por implementación Ley de Riego) ▪ El sistema de banderas y datos disponibles por internet sobre la calidad de agua en playas deben acompañarse de un cambio cultural en los usuarios y autoridades. No se conocen registros de monitoreo epidemiológico de eventos de contaminación o FAN.
<p>6. Gestión del riesgo</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prevención de la contaminación, riesgo hídrico urbano, riesgo hídrico fluvial. Hay población en zonas inundables. Hay población en sectores urbanos que requieren expansión de servicios de saneamiento y drenaje. 140 mil personas en zonas que deberían tener red de saneamiento pero no la tienen. 60 mil personas en zonas que nunca tendrían red de saneamiento bajo parámetros actuales. Barométricas gestionan 4% del volumen que deberían gestionar. ▪ Aliviaderos del sistema de saneamiento frente a lluvias: 100/365 días de lluvia al año, 80 de funcionamiento de aliviaderos. Cualquier evento de lluvia escasa afecta la calidad del agua de playas y del puerto (inadecuada para la salud humana –balneabilidad en principal destino turístico y principal espacio de recreación de los montevideanos- y para los estándares internacionales requeridos). ¿Qué porcentaje sería razonable resolver para una mejora sustancial? ▪ No se detecta una incorporación a la planificación de la ciudad de la

	<p>gestión de riesgos asociados a los enclaves costeros del sector energía, o del puerto.</p>
<p>7. Cultura costera, identidad costera</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Varios problemas identificados en otras “familias” de problemas se revisitarían aquí bajo el enfoque de la cultura y la identidad costeras. Por ejemplo: <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Es necesario trabajar en construcción de cultura de consumo responsable y cuidado ambiental, incluyendo consumo de suelo, consumo emocional del espacio costero, consumo de agua, manejo de pluviales, gestión de espacios verdes, RSU.</i> ▪ <i>Se percibe que la población no tiene conocimientos e información sobre las dinámicas naturales de la costa, y que la relación que entabla con estos ecosistemas costeros se limita a contemplar y usar las playas. Faltaría promover una cultural de relación con el medio acuático: deportes acuáticos, la náutica, el conocimiento del ecosistema y de los fenómenos naturales. Qué pasa con la meteorología, cómo proceder en determinada situación frente a la pequeñez humana y al poder infinito del mar y de los eventos meteorológicos. Más respeto, más conocimiento.</i> ▪ <i>Se percibe una contraposición entre la demanda de conectividad y de espacio de operaciones del frente urbano portuario, la presión inmobiliaria residencial y la industria de la construcción, y la pertinencia de actividades residenciales o comerciales en zonas centrales con dotación de servicios.</i> ▪ La pesca artesanal motiva enclaves de poca importancia en el este del departamento, pero de mayor importancia en el oeste. El recurso «corvina» se mueve, y con él, los pescadores, en grupos que pueden ser de entre 60 y 100 barcas, con 3 pescadores cada una. Muchos de ellos se desplazan con sus familias. Generan una intensa dinámica socioeconómica durante la zafra, y conflictos por el espacio con la población residente. Hay personas que tienden a vincular a estos grupos con actividades ilícitas. Esta percepción (que generaliza y estigmatiza) evidencia problemas de convivencia y de desconocimiento. Hay que preparar a las comunidades y los sitios donde esto puede suceder, para que puedan resolverse al mayor grado posible estos conflictos. La pesca artesanal es una actividad identitaria y podría tener un valor mayor. Es un complejo entramado con distintos roles. No se resuelve con una estrategia única y simplista. Se recomienda recurrir a especialistas. ▪ Las escuelas, la colonia de vacaciones de Malvín: ¿Cómo promover el acceso al conocimiento de los ecosistemas costeros, y al disfrute de las actividades costeras, a las escuelas de los barrios de playa, y de

	<p>los CCZ costeros, al menos? La IdeM tiene programas de verano. ¿Es posible promover el acceso de más niños a este tipo de programas? ¿Es posible implementar una semana azul como parte de los programas de educación de las escuelas al menos en los departamentos costeros? ¿Es posible comenzar con una experiencia piloto en MVD? ¿Es posible que la misma tenga otros programas equivalentes en otras realidades y entornos (la semana verde para conocer los ecosistemas nativos y las áreas forestadas, o una semana azul con un perfil adaptado a cuerpos de agua interiores)?</p>
<p>8. Mirar lejos</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En 2050, Montevideo continuará siendo la principal ciudad del país, con una proporción de población similar a la actual. ▪ En 2050, el 90% de la red de saneamiento tendrá más de 100 años. ¿Qué diseño institucional, qué grado de coordinación inter e intra institucional, y qué recursos genuinos está destinando MVD a una adecuada gestión de activos y una planificación de las redes de saneamiento y drenaje (operación, mantenimiento, planificación)? ▪ En 2050, el principal destino turístico del país seguirá siendo Montevideo, como lo es ahora. La ciudad habrá mejorado su oferta cultural y de eventos. La Arena de Montevideo estará requiriendo actualización. Posiblemente, habrá pasado la Copa FIFA 2030 Centenario. ▪ En 2050, ¿vamos a tener un horizonte de agua despejado? ¿O va a haber más barcos e instalaciones portuarias? ¿Vamos a tener ocupación del ámbito acuático por proyectos inmobiliarios? ¿En qué zonas puede haber presión y modificaciones? ▪ ¿Cómo va a ser la movilidad a lo largo de la Rambla? ¿Qué rol y qué jerarquía le habrá dado el uso, en términos de conectividad este-oeste? ▪ ¿Qué va a pasar en los espacios libres relevantes como Mauá, punta Ramírez y punta Shannon, punta Brava, Trouville, Kibón, punta y puerto del Buceo, punta Descanso e isla de las Gaviotas, punta Gorda y zona del Náutico? ¿Qué queremos que pase? ▪ ¿Y en los enclaves urbanos y los tramos naturales del oeste? ▪ En 2050, el Puerto de Montevideo seguirá posicionado como un nodo comercial y geopolítico de primer orden en el país. ▪ ¿Cómo va a ser la relación de la ciudad con el puerto y con la Bahía? ¿Cómo será la conectividad con áreas logísticas complementarias? ¿Cómo será la conectividad con el hinterland?

Un análisis de la Evaluación Preliminar de Resiliencia (PRA) permitió relacionar estas familias de problemas con las cinco “miradas” en que se agruparon las preocupaciones e intenciones expresadas en esa etapa. El plan de manejo costero integrado deberá abordar los asuntos de manejo, en función de (a) los usos, (b) el valor material y (c) la importancia ambiental que tiene la costa para Montevideo, considerando (d) la gestión del riesgo, y con determinadas intenciones y enfoques desde el punto de vista del diseño de las políticas y estrategias de (e) planificación y gestión, para construir resiliencia, teniendo en cuenta esas “miradas”.

RECUADRO 7: LAS "MIRADAS" DE LA PRA Y LAS FAMILIAS DE PROBLEMAS

8 «familias» de problemas	5 «miradas» de la PRA				
	Usos	Valor material	Importancia ambiental	Gestión de riesgos	Diseño de políticas
Dinámicas territoriales	✓	✓	✓	✓	✓
Gestión de playas y espacios públicos asociados	✓	✓	✓	✓	✓
Montevideo, ciudad costera y ciudad puerto	✓	✓	✓	✓	✓
Principal espacio público de Montevideo, identitario, democrático	✓	✓	✓	✓	✓
Calidad del agua	✓	✓	✓	✓	✓
Gestión del riesgo	✓	✓	✓	✓	✓
Cultura costera, identidad costera	✓	✓	✓	✓	✓
«Mirar lejos»	✓	✓	✓	✓	✓

El análisis de las fuerzas motrices que explican el origen y la intensidad de estos problemas, permite identificar que hay presiones antrópicas y forzantes naturales. Entre las presiones antrópicas, las principales son la demanda de espacio, asociada al valor de uso que cada actividad o actor le asigna al suelo costero, y la degradación de ecosistemas costeros, asociada a las dificultades de gestión de las actividades en las cuencas del territorio, y en el ámbito acuático. Las principales forzantes naturales son la erosión costera, y las pérdidas y daños asociados a los efectos del cambio climático y la variabilidad sobre los ecosistemas e infraestructuras costeras. Estas fuerzas motrices se superponen de formas diversas, generando situaciones nuevas y exacerbando los efectos.

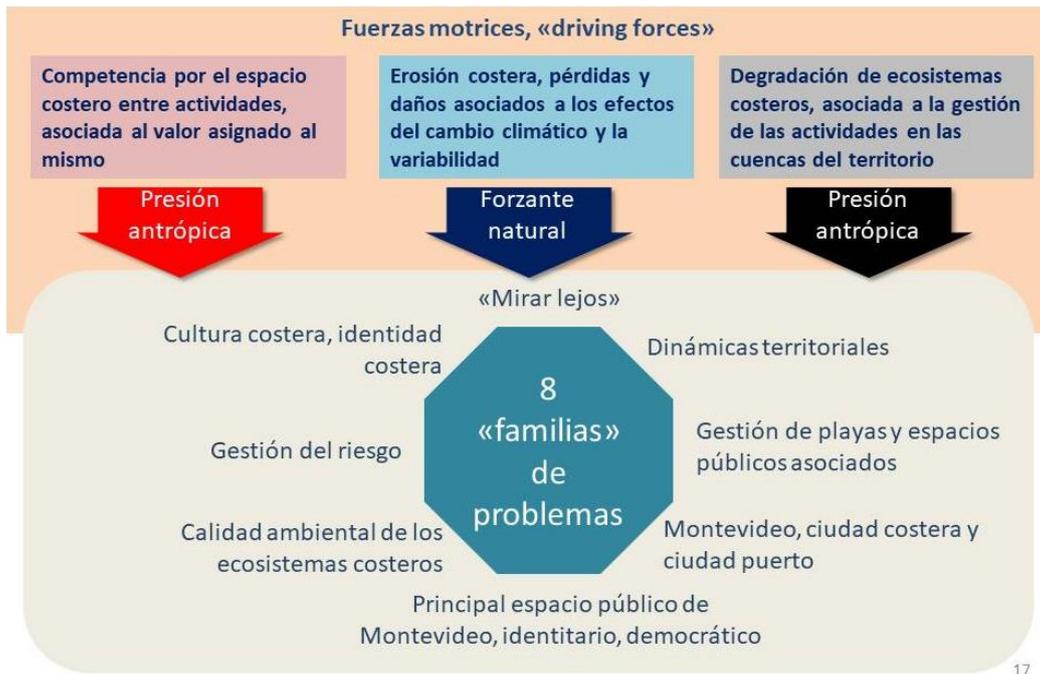


FIGURA 17: PROBLEMAS Y FUERZAS MOTRICES

2. Conjunto de iniciativas para abordar las problemáticas identificadas, para ser incorporadas en la Estrategia de Resiliencia de Montevideo

Los TDR indican que se deberá proponer, en colaboración con el consultor internacional, un conjunto de iniciativas para abordar estas problemáticas, para ser incorporadas en la Estrategia de Resiliencia de Montevideo.

Los apartados 1, 0 y 2.3 presentan el abordaje escalár, la propuesta de acciones estratégicas, y pautas para la evaluación del avance de la iniciativa de MCI.

2.1. Alcance espacial del MCI: enfoque multiescalar

Este trabajo propone un enfoque multiescalar para definir el alcance de las áreas del territorio en las que es necesario desplegar las acciones para abordar el manejo de los problemas identificados. Este alcance no corresponde a una delimitación estática, sino que justamente permite realizar un manejo adaptativo, basado en las capacidades, recursos, oportunidades y consensos que se logre construir para cada asunto, en cada paso del ciclo de manejo.

La propuesta consiste en elaborar y llevar adelante:

- a) Una estrategia de manejo costero integrado de largo plazo, con características de programa estratégico, en macroescala y mesoescala considerando los asuntos que permitirán un manejo más resiliente y sostenible del territorio costero de Montevideo en su conjunto, con un enfoque de manejo adaptativo flexible, que oriente en función de grandes metas, y teniendo en cuenta las características de los diversos tramos de costa⁶ en los que se diferenciarán objetivos y acciones estratégicas. En la elaboración de la misma, reconocer y delimitar zonas o polígonos estratégicos, y designar nuevos, en acuerdo con otros organismos del Estado, es decir aquellos en los que la ciudad y el Estado optan por hacer prevalecer objetivos de desarrollo territorial, interés público y funciones territoriales, impidiendo el desarrollo de actividades que puedan resultar en un riesgo para éstos. De esta manera, reservar puntos o tramos clave para actividades e infraestructuras como las portuarias, los nodos y trazas prioritarias del transporte terrestre, la infraestructura de saneamiento y de energía, el patrimonio cultural, la conservación ambiental y la protección de elementos cuyo significado comprenda un alto simbolismo o un potencial uso de interés general. La designación de estos polígonos estaría basada en el interés general, y fundamentada en las aptitudes que ofrezcan sus características específicas, tales como condiciones de buen calado y abrigo que permitan aprovechar condiciones existentes salvaguardando las características de otros sectores, proximidad o ubicación privilegiada en relación a otros elementos de la estructura territorial, valores ecológicos o paisajísticos significativos a preservar, presencia de monumentos o sitios históricos, características del parcelario, disponibilidad de espacios vacantes, u otros. Esta medida contiene una impronta de anticipación y asertividad en la definición del proyecto territorial para la costa de Montevideo, y permitirá planificar y concretar proyectos específicos para esos polígonos de oportunidad, orientados al interés general.

⁶ Esta estrategia podrá reconocer los tramos mencionados en el análisis de la costa, planteando acciones específicas para éstos, y podrá plantear acciones para la totalidad de la costa.

- b) Identificar y planificar el abordaje de iniciativas locales de MCI (planes de microescala), en los que se identifique la necesidad de actuaciones de detalle, y la oportunidad de desarrollar un trabajo participativo, diseñando, implementando y monitoreando acciones seleccionadas en base a objetivos y alcance definidos con el consenso de las partes interesadas. Estas iniciativas locales requieren ser priorizadas, en ciclos sucesivos de manejo, ya que involucran capacidades y recursos tanto a nivel de la Intendencia como de los demás actores involucradas.

Las escalas mencionadas se manejarían en unidades territoriales de gestión que irían desde un orden de magnitud de cuencas hidrográficas, municipios, y aguas de jurisdicción exclusiva de la República en el Río de la Plata (macroescala, a los efectos de este trabajo) hasta las decenas de metros de la microescala (250 m de la faja de defensa de costas, faja hasta la primera traza vial paralela a la costa, o faja de 200 m en el espejo de agua en que se monitorea la balneabilidad), pasando por unidades intermedias como los CCZ costeros, o la faja de 2000 m en la que se monitorea calidad de agua (mesoescala).

Macroescala

Manejar las actividades humanas que afectan los ecosistemas costeros en algunos aspectos requerirá acuerdos para lograr resultados en la costa, a partir de resultados en áreas adyacentes.

En la macroescala estas áreas adyacentes comprenderían aproximadamente el área de influencia litoral, según la zonificación de Barragán y de Andrés (2016) presentada en Figura 8 (p. 19).

En la Ficha 1 se realiza una “traducción” de estos criterios al caso de Montevideo. El manejo a macroescala consistirá en acuerdos para gestionar actividades en las cuencas hidrográficas en sus porciones comprendidas en el departamento, acciones nacionales e interdepartamentales para gestionar actividades en las porciones de estas cuencas que no están comprendidas en el departamento, y acciones concertadas a nivel nacional para gestionar actividades en los límites de la jurisdicción exclusiva de la República en el Río de la Plata.

Las escalas de gobernanza serían las cuencas con punto de cierre en el Río de la Plata, el Río de la Plata hasta 5 nmi (límite propuesto para el AP Humedales del Santa Lucía), la franja de jurisdicción exclusiva en el tramo: 7 nmi (comprendería una distancia similar a la existente entre la costa de Canelones y la Isla de Flores) (Figura 18)

En este orden de magnitud, será pertinente considerar la presencia de áreas protegidas del Sistema Nacional de Área Protegidas, que a la fecha incluyen en las proximidades de Montevideo, el área Humedales del Santa Lucía, y la Isla de Flores, ambas con ámbito terrestre y acuático que excede los límites departamentales, cuyo manejo se debe establecer en los respectivos planes de manejo, bajo responsabilidad del MVOTMA, en colaboración con las instituciones y actores identificados en los mismos. Las acciones de MCI en estos casos corresponderán a la meso y microescala de los sectores comprendidos en el departamento.

MACROESCALA

El esfuerzo de manejo se concentrará al menos en los siguientes ámbitos espaciales y su entorno

En el ámbito terrestre del Departamento, las cuencas:

- Río Santa Lucía
- Río de la Plata Oeste
- Arroyo Pantanoso
- Arroyo Miguelete
- Río de la Plata Este
- Arroyo Carrasco

En el ámbito acuático, un buffer de 5 millas náuticas (límite propuesto para el Área Protegida Humedales del Santa Lucía en el sector que ésta se ubica), comprendido en las 7 millas náuticas de la franja de jurisdicción exclusiva de Uruguay en el Tratado del Río de la Plata.

Se trata de un área donde la autorización de actividades, la vigilancia y el monitoreo corresponden a organismos nacionales y departamentales, entre los que la coordinación debe ser intensa y fluida.

Tanto en el ámbito terrestre como en el ámbito acuático, el manejo se centrará en asegurar la localización de actividades y el mantenimiento de las externalidades de las mismas – especialmente las emisiones – dentro de la normativa vigente, a la vez que se asegura el acceso democrático al espacio costero, administrando las presiones y conflictos, obteniendo como resultado un aprovechamiento óptimo de los recursos y oportunidades, y un paisaje costero de calidad.



FIGURA 18: MACROESCALA, CUENCAS, ÁREAS PROTEGIDAS, LÍMITES ADMINISTRATIVOS Y JURISDICCIONALES⁷

⁷ No se expresan en el mapa los sectores de las cuencas hidrográficas fuera de los límites del departamento, cuya gestión puede incorporarse mediante acuerdos nacionales e interdepartamentales.

Mesoescala

En la mesoescala las escalas de gobernanza serán las áreas protegidas costeras y marinas nacionales y departamentales Áreas diferenciadas establecidas en el ordenamiento territorial que comprenden suelo rural, suburbano y urbano costero. Río de la Plata hasta 2000 metros de la línea de costa (espacio donde se realiza monitoreo de SECCA).

En la Ficha 2 se realiza una primera aproximación a las áreas a ser incluidas en la iniciativa de manejo, para su consideración en el laboratorio de resiliencia.

FICHA 2: ÁREAS A GESTIONAR EN MESOESCALA (APROXIMACIÓN PRELIMINAR)

MESOESCALA	
El esfuerzo de manejo se concentrará al menos en los siguientes ámbitos espaciales y su entorno	
Áreas protegidas costeras y marinas (nacionales y departamentales)	Área protegida con recursos manejados Humedales del Santa Lucía Isla de las Gaviotas
Subcategorías de suelo suburbano	Áreas diferenciadas en suelo suburbano
Suelo suburbano no habitacional de servicios	COMPEN Santiago Vázquez
Suelo suburbano habitacional	La Colorada Barrio Monterrosa Los Cilindros
Suelo suburbano no habitacional intensivo	Punta Lobos Zona ANCAP Puerto de Montevideo ¿Evaluar inclusión de Punta Tigre y Punta de Sayago?
Subcategorías de suelo rural	Áreas diferenciadas en suelo rural
Suelo rural natural, incluyendo la superposición con el Plan de Manejo del Área Protegida Humedales del Santa Lucía (APHSL).	Bañados de Santa Lucía Punta Espinillo – Isla del Tigre (y APHSL) Faja costera oeste del Río de la Plata Cerro oeste
Suelo rural de interfase costero	Mailhos La Colorada Punta del Canario Punta Yeguas
Subcategorías de suelo urbano	Áreas diferenciadas en suelo urbano
Suelo urbano consolidado Otros	Santiago Vázquez
Suelo urbano no consolidado	Pajas Blancas Santa Catalina Cerro Norte (oeste club de golf)
Suelo urbano consolidado	Cerro Paso Molino La Teja Belvedere

MESOESCALA

El esfuerzo de manejo se concentrará al menos en los siguientes ámbitos espaciales y su entorno

intermedio	Prado Capurro
Suelo urbano consolidado central	Aguada Arroyo Seco Sector Barracas Centro Ciudad Vieja Barrio Sur Palermo Parque Rodó
Suelo urbano consolidado costero	Punta Carretas Pocitos Buceo Malvín Punta Gorda Carrasco



FIGURA 19: MESOESCALA, ÁREAS A INCORPORAR AL MCI

Microescala

En la microescala las escalas de gobernanza podrán determinarse por polígonos tales como la menor unidad operativa de gestión de servicios departamentales en el territorio (Centros Comunales Zonales⁸), las áreas de escurrimiento directo a la costa de vías y espacios públicos, y el espacio público de acceso a la costa. En el ámbito acuático, estaría en el orden de magnitud de los 200 m en los que el SECCA realiza monitoreo de algunas variables.

Los criterios para su delimitación estarán relacionados con las posibilidades reales de gestión, es decir, con las capacidades, recursos y consensos conseguidos. Las áreas que se identifican en una primera aproximación, se presentan en la Ficha 3.

⁸ Los Centros Comunales son dependencias descentralizadas de la Intendencia de Montevideo, encargadas de la gestión administrativa, trámites, denuncias, solicitudes y servicios.

MICROESCALA

El esfuerzo de manejo se concentrará al menos en los siguientes ámbitos espaciales y su entorno

Tramos de espacio costero ubicados en los CCZ 18, 17, 14, 16, 01, 02, 05, 07 y 08, desde la pista de regatas en Santiago Vázquez, hasta el puente de Av. Italia sobre el arroyo Carrasco.

Incluir gestión de detalle de ecosistemas costeros, equipamientos, áreas verdes y espacios públicos ubicados entre la vía pública de acceso y la línea de costa.

Sectores del espacio público utilizados para el acceso a la costa, incluyendo paradas de transporte público y estaciones de bicicletas públicas usadas con ese fin por la población y los visitantes

Parques y equipamientos urbanos ubicados en la costa

Instalaciones deportivas, náuticas y de pesca privadas o en régimen de concesión, ubicadas en la costa.

Frente urbano en sectores de puerto y bahía



FIGURA 20: MICROESCALA, ÁREAS A INCORPORAR AL MCI

2.2. De problemas, a estrategias para los asuntos de manejo costero integrado

Los problemas identificados y analizados se sistematizaron y formularon en términos de estrategias clave, y líneas de acción estratégicas.

La construcción de consensos en torno a aspectos centrales de primer orden, como la construcción de una visión estratégica para el programa, la elaboración de la misión y la consecuente selección definitiva de asuntos y polígonos prioritarios a incorporar en la iniciativa de MCI para Montevideo y en la ERM, así como aspectos más operativos como la asociatividad, la realización de actividades y su monitoreo, por su esencia y por metodología, serán parte de los resultados del laboratorio costero, y de la propia implementación del MCI en tanto enfoque participativo.

La propuesta de abordaje se presenta en las fichas siguientes organizadas por estrategias clave para macro, meso y microescala, tomando en cuenta los campos de la herramienta MVD Template proporcionada por el proyecto, y agregando campos adicionales.

MACROESCALA		Estrategia clave			
		<p>1. Planificar e implementar el manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</p> <p><i>Asegurar y mejorar las coordinaciones y arreglos institucionales para incorporar el enfoque de manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</i></p>			
Acción estratégica		Descripción			
<p>1.1. «Mirar lejos»: Asegurar -a través de la planificación, la regulación y la gestión- usos sostenibles y democráticos del territorio costero para población y visitantes. Proteger el libre acceso a la costa, las cuencas visuales y el asoleamiento de playas. Evitar usos exclusivos</p>		<p>Revisar las categorías de suelo propuestas para la faja costera entre la fachada urbana consolidada del sector este y la línea de costa, particularmente en los tramos de mayor presión inmobiliaria. Profundizar la optimización de la planificación para maximizar los espacios libres destinados a usos públicos, asegurando que las actividades de comercialización del suelo salvaguarden las dinámicas costeras, el asoleamiento de la rambla y de las playas, el uso público del espacio costero y la contemplación de visuales de horizonte libre de construcciones para sus usuarios residentes o visitantes presentes y futuros. Mejorar las condiciones del espacio costero para las siguientes actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Navegación comercial y puertos • Localización de infraestructuras estratégicas • Sol y playa • Deporte • Recreación • Náutica ligera • Contemplación de actividades costeras en zonas rurales, de puerto y de playa 			
Quién debe liderar esta acción	Quién puede ser socio / apoyar esta acción	Quién podría financiar este proyecto?	Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados⁹	Plazo de acción¹⁰	Escala de gobernanza
IdeM (Planificación - Planificación Territorial-, Desarrollo Ambiental -ESEA, Gestión de playas, CAHSL- Artes y Ciencia -Sistema Departamental de Zoológicos-, Movilidad; MVOTMA (DINOT, DINAMA)	Sociedad civil organizada; Capitanía del Puerto de MVD; MVOTMA (DCC); UDELAR; clubes ubicados en la costa	IdeM (la ciudadanía, a través de la IdeM)	Los habitantes de MVD; la IdeM; los usuarios de la rambla y de la costa; los propietarios y residentes de la primera línea de costa; los clubes ubicados en la costa.	Largo	Macroescala: abordaje total de la costa de MVD

...

⁹ Ejemplo: Economía, educación, empleo, transporte, etc.

¹⁰ Plazo de acción es el horizonte temporal de planificación: Corto (1 - 3 años), Mediano (3-5 años), Largo (5+ años)

FICHA ACCIÓN 1. 2

MACROESCALA		Estrategia clave			
		<p>1. Planificar e implementar el manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</p> <p><i>Asegurar y mejorar las coordinaciones y arreglos institucionales para incorporar el enfoque de manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</i></p>			
Acción estratégica		Descripción			
<p>1.2. Potenciar la gestión costera y la adaptación al cambio climático y la variabilidad. Fortalecer capacidades y profundizar la gestión en costa rural y sectores de costa del tramo portuario bajo administración del Departamento</p>		<p>Asegurar y profundizar la gestión de la sostenibilidad ambiental en playas y espacios públicos costeros asociados:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fortalecer capacidades Conservar los ecosistemas costeros y sus servicios ambientales, en especial la amortiguación de eventos extremos, y el control de erosión Extender la gestión ambiental de playas, incluyendo transversalmente enfoques de adaptación al cambio climático y la variabilidad Impulsar nuevos enfoques de financiamiento en base al valor inmobiliario y a las actividades del sector privado en la costa, para el mantenimiento de los servicios ecosistémicos y de las infraestructuras costeras clave Impulsar soluciones en base a infraestructuras verdes: 			
Quién debe liderar esta acción	Quién puede ser socio / apoyar esta acción	Quién podría financiar este proyecto?	Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados	Plazo de acción	Escala de gobernanza
IdeM (Desarrollo Ambiental, ETEA; Comité de Gestión Costera fortalecido; Grupo Cambio Climático); MVOTMA (DCC y DINAMA)	Sociedad civil organizada; Capitanía del Puerto de MVD; MVOTMA (DCC); ONU; bancos de desarrollo; UDELAR; clubes ubicados en la costa	IdeM (la ciudadanía); ONU fondos del clima; bancos de desarrollo; RSE sector portuario y energético; creación de figuras e instrumentos del tipo Comisión Financiera	Los habitantes de MVD; la IdeM; los usuarios de la rambla y de la costa; los propietarios y residentes de los barrios costeros intervenidos; los clubes ubicados en la costa.	Largo	Macroescala: abordaje total de la costa de MVD

MACROESCALA		Estrategia clave			
		<p>1. Planificar e implementar el manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</p> <p><i>Asegurar y mejorar las coordinaciones y arreglos institucionales para incorporar el enfoque de manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</i></p>			
Acción estratégica		Descripción			
<p>1.3. Asegurar efectividad del saneamiento y drenaje para reducir impactos en agua posteriores a lluvias frecuentes.</p>		<p>Mantener y mejorar la dotación de infraestructura de saneamiento y drenaje y su gestión, para prevenir y minimizar impactos y riesgos de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inundaciones urbanas • Vertidos de aliviaderos en lluvias frecuentes • Contaminación por deterioro de sistemas de disposición final (emisarios) • Dispersión de residuos sólidos de actividades terrestres en cuerpos de agua • Desagües industriales irregulares • Dispersión de contaminantes de actividades terrestres en cuencas urbanas y rurales 			
Quién debe liderar esta acción	Quién puede ser socio / apoyar esta acción	Quién podría financiar este proyecto?	Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados	Plazo de acción	Escala de gobernanza
IdeM (Desarrollo Ambiental -Saneamiento, ECCA-, Dº Sostenible e Inteligente)	Sociedad civil organizada; Capitanía del Puerto de MVD; MSP; DCC MVOTMA; UDELAR; MVOTMA (DCC y DINAMA)	IdeM (la ciudadanía); bancos de desarrollo, fondos del clima	La salud y la calidad de vida de los habitantes de MVD, de los usuarios de la playa y de los practicantes de deportes acuáticos; el Puerto de Montevideo y los puertos deportivos; la biodiversidad; el país en relación a sus compromisos internacionales	Largo	Macroescala: abordaje de cuencas, tanto en las superficies comprendidas en el límite departamental, como los sectores transfronterizos que sea necesario gestionar

FICHA ACCIÓN 1. 4

MACROESCALA		Estrategia clave			
		<p>1. Planificar e implementar el manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</p> <p><i>Asegurar y mejorar las coordinaciones y arreglos institucionales para incorporar el enfoque de manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</i></p>			
Acción estratégica		Descripción			
<p>1.4. Mejorar la gestión de residuos: reducir generación (desde el diseño hasta el consumo) y evitar dispersión en ecosistemas costeros</p>		<p>Mantener y mejorar la dotación de infraestructura y la gestión de los residuos sólidos urbanos e industriales teniendo en cuenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incorporación de criterios de economía circular en la producción, en el consumo y en la gestión de residuos. • Contaminación por dispersión de residuos sólidos urbanos en los ecosistemas costeros 			
Quién debe liderar esta acción	Quién puede ser socio / apoyar esta acción	Quién podría financiar este proyecto?	Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados	Plazo de acción	Escala de gobernanza
<p>Idem (Desarrollo Ambiental Limpieza, ECCA-, Dº Sostenible e Inteligente); ANP (Gestión de Medio Ambiente); MDN (AN -PNN - Dirección Protección del Medio Ambiente-)</p>	<p>Sociedad civil organizada; Capitanía del Puerto de MVD; MSP; UDELAR; MVOTMA (DCC y DINAMA)</p>	<p>Idem (la ciudadanía); bancos de desarrollo, fondos del clima</p>	<p>La salud y la calidad de vida de los habitantes de MVD, de los usuarios de la playa y de la rambla, los practicantes de deportes acuáticos; los pescadores; el Puerto de Montevideo y los puertos deportivos; la biodiversidad; el país en relación a sus compromisos internacionales.</p>	<p>Mediano</p>	<p>Macroescala: abordaje de cuencas, tanto en las superficies comprendidas en el límite departamental, como los sectores transfronterizos que sea necesario gestionar</p>

MACROESCALA		Estrategia clave			
		<p>1. Planificar e implementar el manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</p> <p><i>Asegurar y mejorar las coordinaciones y arreglos institucionales para incorporar el enfoque de manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</i></p>			
Acción estratégica		Descripción			
<p>1.5. Mejorar la calidad del paisaje costero mediante usos y ocupaciones que contribuyan a su resiliencia y puesta en valor</p>		<p>Evaluar el aprovechamiento del espacio costero y potenciar su valor, gestionando:</p> <ul style="list-style-type: none"> Identificar y seleccionar polígonos de oportunidad para la construcción de resiliencia en la costa de Montevideo Regulación de usos y actividades de tipo urbano en el ámbito acuático del espacio costero Administrar la competencia por espacio entre conectividades urbanas y metropolitanas y los usos locales de la costa. Evitar/reducir el congestionamiento de tránsito vehicular 			
Quién debe liderar esta acción	Quién puede ser socio / apoyar esta acción	Quién podría financiar este proyecto?	Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados	Plazo de acción	Escala de gobernanza
IdeM (Dº económico -Turismo, Promoción Económica-, Cultura -Artes y Ciencia, Sistema Departamental de Zoos, Locaciones Montevideanas, Eventos-, Planificación -Planificación Territorial-, Dº Urbano; Movilidad, Dº Ambiental -Costa-, Dº Sostenible e Inteligente); MINTUR; MDN (PNN -protección del medio ambiente-); ANP (Capitanía del Puerto de MVD); MTOP (DN Vialidad, DN Planificación y Logística, DN Hidrografía, DN Transporte, incluyendo la DGT Fluvial y Marítimo para fomentar la movilidad acuática)	MVOTMA (DINOT); MEC (CPCN); titulares de padrones estratégicos; marina mercante; AFE; STM; clubes náuticos y de pesca; operadores de transporte carretero de carga y pasajeros (distribuidores, importadores, logística de última milla, transporte turístico y de pasajeros).	IdeM (la ciudadanía); bancos de desarrollo; ONU fondos del clima; sector privado	Los habitantes de MVD, los visitantes, la economía, el sector turismo	Mediano, Largo en ciclos sucesivos	Macroescala: abordaje a escala total, seleccionando tramos y puntos estratégicos de intervención en meso y micro escala por ciclos sucesivos de manejo costero integrado

MACROESCALA		Estrategia clave			
		<p>1. Planificar e implementar el manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</p> <p><i>Asegurar y mejorar las coordinaciones y arreglos institucionales para incorporar el enfoque de manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</i></p>			
Acción estratégica		Descripción			
<p>1.6. Jerarquizar y potenciar la oferta turística y recreativa de Montevideo, incluyendo propuestas para el espacio costero, a través de una plataforma y una red de nodos de turismo.</p>		<p>Analizar oportunidades para la creación de un hub turístico en el centro de Montevideo, asociado a una red de puntos físicos de referencia para el visitante en las centralidades de Montevideo y en los puntos clave del espacio costero, ligado a la recepción de cruceristas, visitantes, residentes, atendiendo aspectos tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sostenibilidad ambiental y socio- económica • Gestión mixta y asociatividad • TICs y energías limpias • Conectividad y movilidad sostenibles • Inclusión, apropiación y hospitalidad • Énfasis en articulación y potenciación de la oferta turística integrada. • Énfasis en la sostenibilidad turística y la experiencia responsable del patrimonio natural y cultural 			
Quién debe liderar esta acción	Quién puede ser socio / apoyar esta acción	Quién podría financiar este proyecto?	Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados	Plazo de acción	Escala de gobernanza
IdeM (Dº económico -Turismo, Promoción Económica-, Cultura -Artes y Ciencia, Sistema Departamental de Zoos, Locaciones Montevideanas, Eventos-, Planificación -Planificación Territorial-, Dº Urbano; Movilidad, Dº Ambiental -Costa-, Dº Sostenible e Inteligente); MINTUR; MDN (PNN); ANP (Capitanía del Puerto de MVD); MTOP (DNH, DGT Fluvial y Marítimo); clubes náuticos y de pesca	Cultura -Locaciones Montevideanas-, Planificación -Planificación Territorial-, Dº Urbano; sector privado; MEC (CPCN, Cultura, Educación), UDELAR, UCU, Universidad ORT	IdeM; ANP; sector privado; prestadores y usuarios de servicios turísticos; MEC (Cultura); RSE sector portuario; clubes náuticos y de pesca; RSE sector turismo;	Los habitantes de MVD, los visitantes, la economía, el sector turismo	Mediano	Macroescala: abordaje a escala total, seleccionando oportunidades de acción temprana en meso y micro escala por ciclos sucesivos de manejo costero integrado

FICHA ACCIÓN 1. 7

MACROESCALA		Estrategia clave			
		<p>1. Planificar e implementar el manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</p> <p><i>Asegurar y mejorar las coordinaciones y arreglos institucionales para incorporar el enfoque de manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</i></p>			
Acción estratégica		Descripción			
<p>1.7. Potenciar la navegación deportiva y recreativa como un diferencial de la capital costera, para su población y sus visitantes</p>		<p>Promover el mejor aprovechamiento de los sitios aptos para infraestructura y desarrollo de actividades náuticas, asegurando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Calidad de agua y de los ecosistemas costeros • Calidad del paisaje • Reserva estratégica y uso racional del suelo costero con potencialidades para la náutica y la navegación • Acceso universal a estas actividades, mediante promoción de sistemas de paseos náuticos y alquiler de kayaks, e incorporación de la enseñanza de deportes acuáticos y náuticos en la educación formal. 			
Quién debe liderar esta acción	Quién puede ser socio / apoyar esta acción	Quién podría financiar este proyecto?	Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados	Plazo de acción	Escala de gobernanza
IdeM (Dº económico -Turismo-, Cultura -Artes y Ciencia: deporte y recreación, Eventos-; Dº Urbano; Movilidad, Dº Sostenible e Inteligente); MINTUR; MDN (PNN); ANP (Capitanía del Puerto de MVD); MTOP (DNH, DGT Fluvial y Marítimo); clubes náuticos y de pesca, ANEP, Centros educativos de los CCZ costeros; prestadores de servicios turísticos	Sector privado asociado a equipos e insumos, MEC, comunidades educativas	IdeM; ANP; sector privado; prestadores y usuarios de servicios turísticos; MEC (Cultura); RSE sector portuario; clubes náuticos y de pesca; RSE sector turismo;	Los habitantes de MVD, los visitantes, la educación, el sector turismo	Mediano	Macroescala: abordaje a escala de programa departamental (semana azul, programas de verano, otros)

FICHA ACCIÓN 1. 8

MACROESCALA		Estrategia clave			
		<p>1. Planificar e implementar el manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</p> <p><i>Asegurar y mejorar las coordinaciones y arreglos institucionales para incorporar el enfoque de manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</i></p>			
Acción estratégica		Descripción			
<p>1.8. Mejorar los mecanismos de relación entre el puerto y la ciudad, atendiendo al posicionamiento de Montevideo por su calidad urbana, ambiental y cultural, y por su preparación para el comercio internacional y el turismo.</p>		<p>Asegurar una adecuada y fluida relación del puerto con el territorio nacional y las áreas logísticas del Departamento, gestionando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de espacio suburbano intensivo para el recinto portuario y espacios logísticos asociados, y su conectividad. • Navegabilidad • Mecanismos conjuntos de planificación y gestión • Optimización de aspectos como la seguridad y el control de las actividades económicas y la gestión de riesgos sobre aire, agua, balneabilidad, biodiversidad 			
Quién debe liderar esta acción	Quién puede ser socio / apoyar esta acción	Quién podría financiar este proyecto?	Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados	Plazo de acción	Escala de gobernanza
IdeM; ANP; MTOP; SINAE; MVOTMA; MEF; ANCAP; UTE; AFE	Sector privado de actividades portuarias, transporte turismo	IdeM (la ciudadanía); bancos de desarrollo; RSE sector portuario y energético; evaluar creación de figuras e instrumentos del tipo Comisión Financiera	Los habitantes de MVD, la economía, el empleo, el transporte, el comercio	Corto, y mantener a Largo	Macroescala: mecanismos y arreglos institucionales para abordar a escala metropolitana y nacional la relación del puerto con su territorio. Nuevas formas de planificación y gestión a largo plazo, incluyendo la gestión integral del riesgo. Evaluar creación de figuras como autoridad portuaria interinstitucional con representación de la ciudad. Evaluar branding puerto & ciudad. Hitos temáticos a corto plazo (nuevos proyectos en la bahía y en punta Sayago, espacios vacantes y subutilizados).

FICHA ACCIÓN 1. 9

MACROESCALA		Estrategia clave			
		<p>1. Planificar e implementar el manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</p> <p><i>Asegurar y mejorar las coordinaciones y arreglos institucionales para incorporar el enfoque de manejo costero integrado a escala del Departamento de Montevideo.</i></p>			
Acción estratégica		Descripción			
<p>1.9. Mejorar la relación de la ciudad con los enclaves costeros del sector energía</p>		<p>Negociar con las empresas públicas del sector la elaboración de pautas para mejorar la incorporación de estas actividades y su gestión, a la planificación urbana y la gestión del riesgo, considerando además:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La activación del patrimonio industrial vacante para nuevos usos urbanos acordes a su escala urbana y ubicación en relación al tejido residencial circundante, a la bahía, al puerto y al paisaje costero. • Mejoras en la gestión de riesgos tecnológicos sobre aire, agua, balneabilidad, biodiversidad, y la población 			
Quién debe liderar esta acción	Quién puede ser socio / apoyar esta acción	Quién podría financiar este proyecto?	Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados	Plazo de acción	Escala de gobernanza
IdeM; MIEM; SINAIE; MVOTMA; MEF; ANCAP; UTE; AFE	Sector energía, transporte, transporte fluvial y marítimo, portuarias, transporte turismo	IdeM (la ciudadanía); bancos de desarrollo; RSE sector portuario y energético; creación de figuras e instrumentos del tipo Comisión Financiera	Los habitantes de MVD, salud pública, economía, energía, propietarios de inmuebles en zonas revitalizadas	Corto, y mantener a Largo	Macroescala: mecanismos y arreglos institucionales para el abordaje a escala metropolitana y nacional de la relación del sector energía y actividades asociadas con su entorno. Nuevas formas de planificación y gestión a largo plazo, incluyendo la gestión integral del riesgo. Hitos temáticos a corto plazo (nuevos proyectos energéticos en el oeste de la ciudad, espacios vacantes e infraestructura industrial patrimonial subutilizada).

FICHA ACCIÓN 2. 1

MESOESCALA		Estrategia clave			
		<p>2. Planificar e implementar el manejo costero integrado considerando los ámbitos de escala intermedia del departamento</p> <p><i>Establecer las coordinaciones y arreglos institucionales para implementar el manejo costero integrado considerando los ámbitos de gestión y planificación de escala intermedia para los asuntos de manejo que así lo requieran.</i></p>			
Acción estratégica		Descripción			
<p>2.1. Mejorar la calidad del paisaje costero y potenciar su valor mediante la protección del patrimonio natural y cultural, y la activación urbana y turística de polígonos de oportunidad.</p>		<p>Evaluar el aprovechamiento del espacio costero y potenciar su valor, gestionando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protección del patrimonio natural y cultural • Activación urbana y turística de espacios y edificios identitarios en el espacio costero (Polígonos de oportunidad – POp) • Regulación de la actividad residencial y de la ocupación edilicia en el espacio costero • Promoción de servicios privados insertos en el tejido urbano que mejoren la experiencia de usuarios residentes y visitantes del espacio costero: abastecimiento, accesos, gastronomía, lockers 			
Quién debe liderar esta acción	Quién puede ser socio / apoyar esta acción	Quién podría financiar este proyecto?	Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados	Plazo de acción	Escala de gobernanza
Idem (Planificación - Planificación Territorial-, Desarrollo Urbano -Espacios Públicos-, Desarrollo Ambiental -ETEA, Gestión de playas, CAHSL- Artes y Ciencia -Sistema Departamental de Zoológicos-, Movilidad; MVOTMA (DINOT, DINAMA); MEC (CPCN);	sector privado: CAMBADU; STM	Idem; sector privado, titulares de padrones patrimoniales; prestadores y usuarios de servicios turísticos; MEC (Cultura); RSE sector empresarial; clubes náuticos y de pesca	Los habitantes de MVD, los visitantes, los usuarios de la playa y de la rambla, propietarios de inmuebles costeros que ven protegida la calidad ambiental y paisajística de la costa y por lo tanto el valor material; el comercio de proximidad, los pequeños comerciantes y prestadores de servicios de gastronomía y otros servicios al usuario de la playa y de la costa	Corto, y mantener a Largo	Mesoescala: el esfuerzo de manejo se concentrará en suelos de categoría rural, suburbano y urbano, en un conjunto de áreas diferenciadas que podrán incorporarse gradualmente en ciclos sucesivos de manejo.

FICHA ACCIÓN 2. 2

MESOESCALA		Estrategia clave			
		<p>2. Planificar e implementar el manejo costero integrado considerando los ámbitos de escala intermedia del departamento</p> <p><i>Establecer las coordinaciones y arreglos institucionales para implementar el manejo costero integrado considerando los ámbitos de gestión y planificación de escala intermedia para los asuntos de manejo que así lo requieran.</i></p>			
Acción estratégica		Descripción			
<p>2.2. Mejorar las capacidades para gestionar la presión sobre el espacio costero por el desarrollo de las actividades urbanas</p>		<p>Revisar y mejorar mecanismos para minimizar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pérdida de espacio público en detrimento de usos de acceso privativos. • Degradación del paisaje costero en sus características identitarias • Contaminación de agua y suelo por exceder las capacidades instaladas • Demanda de servicios públicos que exceda las capacidades planificadas 			
Quién debe liderar esta acción	Quién puede ser socio / apoyar esta acción	Quién podría financiar este proyecto?	Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados	Plazo de acción	Escala de gobernanza
Idem (Costas; Planificación - Unidad de Integración de la Planificación, Unidad Estratégica de Resiliencia, Gestión de proyectos estratégicos, Planificación Territorial-; Dº Económico - Promoción Económica-; Dº Urbano -Espacios Públicos-; Dº Ambiental -Limpieza, Saneamiento-)	OPP; MTOP; ANP; concesionarios de servicios y espacios públicos	Idem (la ciudadanía); OPP; MTOP; ANP; 100 RC	Los habitantes de MVD, los visitantes, los usuarios de la playa y del espacio costero, la cultura, el medio ambiente, la economía, la planificación y operación de infraestructuras departamentales y nacionales	Corto	Mesoescala: fortalecer capacidades para planificar y gestionar usos, servicios e infraestructuras, y para participar en la planificación y gestión de los grandes equipamientos nacionales

<p>MESOESCALA</p>		<p>Estrategia clave</p> <p>2. Planificar e implementar el manejo costero integrado considerando los ámbitos de escala intermedia del departamento</p> <p><i>Establecer las coordinaciones y arreglos institucionales para implementar el manejo costero integrado considerando los ámbitos de gestión y planificación de escala intermedia para los asuntos de manejo que así lo requieran.</i></p>			
<p>Acción estratégica</p> <p>2.3. Calificación diferenciada del frente costero</p>		<p>Descripción</p> <p>Mejorar la calificación diferenciada del frente costero en tanto principal espacio público de Montevideo y atractivo turístico singular, construyendo resiliencia y potenciando oportunidades mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accesos más seguros e inclusivos a la costa a escala zonal • Conectividad eficiente y comprensible para usuarios residentes y visitantes • Movilidad más verde e inclusiva • Gestión más resiliente del arbolado y de los espacios verdes • La accesibilidad universal y la inclusión como característica distintiva del espacio y el equipamiento público montevideano. 			
<p>Quién debe liderar esta acción</p>	<p>Quién puede ser socio / apoyar esta acción</p>	<p>Quién podría financiar este proyecto?</p>	<p>Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados</p>	<p>Plazo de acción</p>	<p>Escala de gobernanza</p>
<p>IdeM (Movilidad; Dº Urbano -Espacios públicos y edificaciones, unidad de ejecución de programas barrales integrales, arbolado y espacios verdes, equipamiento urbano-; Dº Sostenible e Inteligente; Dº Ambiental -Limpieza-).</p>	<p>Clusters y grupos de prestadores de servicios turísticos, MIDES, MSP, MEC, ANP (Branding puerto - ciudad), MINTUR, OPP</p>	<p>IdeM (la ciudadanía), OPP, RSE de prestadores de servicios turísticos, portuarios</p>	<p>Los habitantes de MVD, los visitantes, las personas con discapacidad, los usuarios del transporte público, los usuarios de la playa y del espacio costero, la cultura, el medio ambiente, la economía, la planificación y operación de infraestructuras departamentales y nacionales</p>	<p>Mediano</p>	<p>Mesoescala: Fortalecer y mejorar ámbitos e instancias de participación ciudadana en relación al espacio público</p>

<p>MESOESCALA</p>		<p>Estrategia clave</p> <p>2. Planificar e implementar el manejo costero integrado considerando los ámbitos de escala intermedia del departamento</p> <p><i>Establecer las coordinaciones y arreglos institucionales para implementar el manejo costero integrado considerando los ámbitos de gestión y planificación de escala intermedia para los asuntos de manejo que así lo requieran.</i></p>			
<p>Acción estratégica</p> <p>2.4. Asegurar a largo plazo la calidad ambiental y el mantenimiento de los servicios de los ecosistemas costeros</p>		<p>Descripción</p> <p>Mejorar los servicios públicos para que las generaciones futuras disfruten de una ciudad que cuente con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potencia simbólica como principal espacio de Montevideo • Espacios públicos costeros más atractivos, accesibles, inclusivos, democráticos, con equipamiento de calidad y gestión cuidadosa para su máximo disfrute por parte de usuarios residentes y visitantes • Infraestructuras verdes, gestionadas en forma eficiente, que garanticen el funcionamiento efectivo de los servicios de saneamiento y drenaje • Consumo responsable y gestión sostenible de residuos sólidos urbanos • Conectividad eficiente para el acceso al espacio costero en todo el departamento: en el sistema “en peine” de la costa oeste, en los accesos a la infraestructura portuaria, y en el acceso a la costa desde el tejido residencial de los sectores del oeste, sectores centrales y “barrios de playa”. • Conectividad eficiente para el recorrido agradable y fluido en los tramos de Rambla Gurruchaga, Suiza y Rambla Egipto, en la Rambla 25 de Agosto de 1825 y en la Rambla Sur desde la Ciudad Vieja hasta el arroyo Carrasco 			
<p>Quién debe liderar esta acción</p>	<p>Quién puede ser socio / apoyar esta acción</p>	<p>Quién podría financiar este proyecto?</p>	<p>Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados</p>	<p>Plazo de acción</p>	<p>Escala de gobernanza</p>
<p>IdeM (Planificación, Dº Ambiental, Cultura, Dº Económico, Dº Urbano, Movilidad, Dº Sostenible e Inteligente), Presidencia de la República, Ministerios, OPP</p>	<p>SODRE, instituciones culturales, medios de comunicación, Academia, LATU, UNIT, ONGAs, Cámara de Industrias, Cámara Inmobiliaria, Cámara de Turismo, Asociación de Restaurantes y Hoteles, Montevideo Bureau</p>	<p>IdeM (la ciudadanía), OPP, RSE de prestadores de servicios turísticos e industrias</p>	<p>Los habitantes de MVD y los visitantes, la economía, la marca territorial</p>	<p>Largo</p>	<p>Mesoescala: planificación y diseño por sectores de mesoescala, incorporando gradualmente nuevos sectores en ciclos sucesivos de manejo</p>

FICHA ACCIÓN 3. 1

MICROESCALA		Estrategia clave			
		<p>3. Desarrollar planes de manejo costero integrado de microescala alineados con la estrategia a escala total, para polígonos seleccionados.</p> <p><i>Identificar y seleccionar ámbitos de escala local de microescala (arco de playa, frente costero de barrio, puerto deportivo o conjunto de clubes ubicados en la costa), y desarrollar iniciativas de manejo costero integrado prioritarias, incluyendo planes de implementación temprana para polígonos de oportunidad (POps).</i></p>			
Acción estratégica		Descripción			
<p>3.1. Manejo costero integrado a escala de la comunidad organizada</p>		<p>Seleccionar asuntos prioritarios y segmentos de costa preparados para el manejo costero integrado a nivel de detalle, fortaleciendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacidades y redes de la sociedad civil para el co-manejo a microescala. • Participación de actores de los segmentos seleccionados en ámbitos representativos formales establecidos para el MCI. • Actuación del Comité de Playas sobre ámbitos costeros rurales y portuarios. • Comisiones especializadas y task forces locales • Participación privada en el apoyo a las actividades y a su financiamiento • Monitoreo participativo en aspectos como calidad paisajística y efectividad de la gestión compartida. 			
Quién debe liderar esta acción	Quién puede ser socio / apoyar esta acción	Quién podría financiar este proyecto?	Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados	Plazo de acción	Escala de gobernanza
IdeM (una unidad de gestión costera fortalecida, basada en el Subgrupo Costas del Grupo CC, con un equipo capacitado para liderar la participación pública en territorio, que optimice la articulación interna de la IdeM para asegurar la provisión de servicios públicos centralizados acordes al manejo de microescala).	IdeM (Grupo de Cambio Climático, CECOED, CCZ costeros, Asesoría D ^o Municipal y Participación), Municipios costeros, MVOTMA (DINAMA - Gestión costera y marina- ; DCC), UDELAR (Centro MCISur - Espacio Interdisciplinario; Maestría MCISur)	IdeM (la ciudadanía); RSE de empresas localizadas en el tramo a intervenir, cooperación internacional	La identidad local de los segmentos intervenidos, el sentido de pertenencia de los ecosistemas y los bienes públicos. Los habitantes de MVD, los visitantes, los usuarios de la playa y del espacio costero, el medio ambiente, la planificación y operación de equipamientos urbanos y concesiones de espacio público	Corto, y nuevos ciclos de manejo costero integrado	Para articular y optimizar la entrega de los servicios centralizados con las iniciativas y particularidades de los segmentos seleccionados para la implementación del MCI a microescala, la IdeM cuenta con un equipo fortalecido y capacitado para liderar ámbitos con grados de participación diversos, incluyendo ámbitos con representación de los residentes (consejos municipales, municipios) e instituciones presentes, en los sucesivos ciclos de manejo

MICROESCALA		<p>Estrategia clave</p> <p>3. Desarrollar planes de manejo costero integrado de microescala alineados con la estrategia a escala total, para polígonos seleccionados.</p> <p><i>Identificar y seleccionar ámbitos de escala local de microescala (arco de playa, frente costero de barrio, puerto deportivo o conjunto de clubes ubicados en la costa), y desarrollar iniciativas de manejo costero integrado prioritarias, incluyendo planes de implementación temprana para polígonos de oportunidad (POp).</i></p>			
<p>Acción estratégica</p> <p>3.2. Calificación diferenciada del frente costero, a escala local</p>		<p>Descripción</p> <p>Mejorar la calificación diferenciada del frente costero en tanto principal espacio público de Montevideo y atractivo turístico singular, construyendo resiliencia y potenciando oportunidades mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accesos más seguros e inclusivos a la costa para peatones y bicicletas • Espacios públicos más accesibles e inclusivos • Gestión más resiliente del arbolado y de los espacios verdes, incorporando infraestructuras verdes • Fomento del comercio y los servicios de proximidad en el tejido urbano costero, para profundizar y mejorar la experiencia del usuario y del visitante de la costa montevideana: baños de calidad, servicios de lockers, alquiler de equipos de náutica ligera y de deportes de playa, agua potable. • Infraestructura y servicios verdes en el tejido urbano costero para mejorar la experiencia del usuario: más y mejores sendas, equipamiento y medios de transporte para la movilidad activa y el desplazamiento asistido: tranvía de la costa, estaciones de bicicletas y vehículos eléctricos públicos, puestos de carga para vehículos privados • Espacios públicos con redes de energías limpias e información para estimular el uso de la costa 			
Quién debe liderar esta acción	Quién puede ser socio / apoyar esta acción	Quién podría financiar este proyecto?	Qué sectores de la ciudad se verían beneficiados	Plazo de acción	Escala de gobernanza
IdeM (una unidad de gestión costera fortalecida, basada en el Subgrupo Costas del Grupo CC, con un equipo capacitado para liderar la participación pública en territorio, que optimice la articulación interna de la IdeM para asegurar la provisión de servicios públicos centralizados acordes al manejo de microescala, en coordinación con: Municipios y CCZ costeros, Asesoría Dº Municipal y Participación, Planificación, Dº Sostenible e Inteligente, Movilidad, Dº Ambiental, Dº Económico, Dº Urbano)	Usuarios del transporte público, incluyendo movilidad activa; MIDES, sector privado comercial, industrial, turístico, clubes náuticos y de pesca, clubes deportivos ubicados en CCZ costeros, UTE, ANTEL, STM	IdeM (la ciudadanía), OPP, RSE de prestadores de servicios turísticos, portuarios	La identidad local de los segmentos intervenidos, el sentido de pertenencia de los ecosistemas y los bienes públicos. Los habitantes de MVD, los visitantes, las personas con discapacidad, los usuarios del transporte público, los usuarios de la playa y del espacio costero, la cultura, el medio ambiente, la economía, la planificación y operación de infraestructuras departamentales y nacionales	Corto, y mantener a Largo	Para articular y optimizar la entrega de los servicios centralizados con las iniciativas y particularidades de los segmentos seleccionados para la implementación del MCI a microescala, la IdeM cuenta con un equipo fortalecido y capacitado para liderar ámbitos con grados de participación diversos, incluyendo ámbitos con representación de los residentes (consejos municipales, municipios) e instituciones presentes, en los sucesivos ciclos de manejo

Página en blanco

2.3. Representación, monitoreo y evaluación

El monitoreo de las iniciativas de MCI consiste en la medición del grado en que se alcanzan los objetivos específicos planteados, en las diferentes escalas. Por lo tanto, durante la planificación de las iniciativas que se implementen en polígonos seleccionados a lo largo de la costa montevideana, junto con el diseño de las acciones, deberá abordarse el diseño de los procedimientos, herramientas, indicadores y criterios para el monitoreo, como parte del Paso 2—Preparación de la iniciativa—, y estrechamente vinculadas con el Paso 1 –Identificación de los asuntos clave—. Al estar los objetivos específicos de la iniciativa alineados con los objetivos estratégicos del PMCI-MVD a escala total, puede lograrse comparar el avance entre los diferentes polígonos de implementación, e incluso, georreferenciar estos resultados vinculándolos a estos polígonos, y/o a una grilla o mosaico general mediante el cual se registre los valores del monitoreo a las teselas relevadas. La Figura 21 presenta un ejemplo aplicado a la unidad espacial de MCI Playa Seré, en el litoral de Carmelo, según una propuesta metodológica que presenté en 2015.

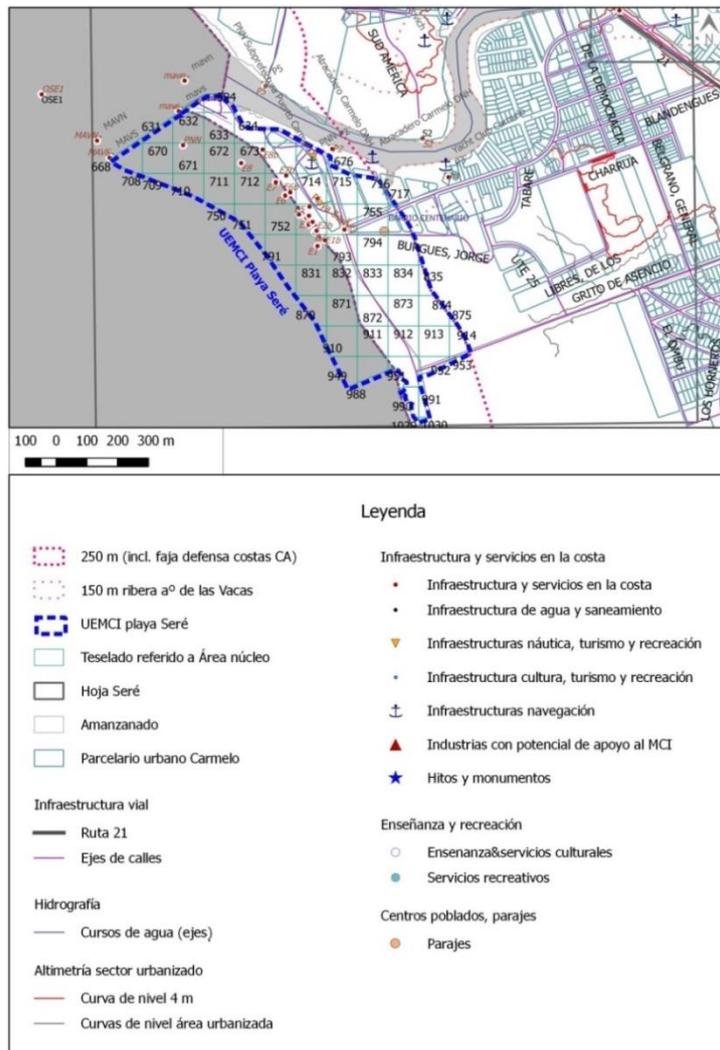


FIGURA 21: MAPEO DE POLÍGONOS DE MANEJO, Y POSIBLE APLICACIÓN DE TESELADO.

(Extraído de Olveyra, 2015)

El marco de referencia más frecuente para el diseño de estos indicadores es el de Presión – Estado – Respuesta (PER), según define OECD (1993).

A continuación se presenta una propuesta para el diseño de estos indicadores, en el que cada uno se define mediante 15 descriptores que conforman la hoja metodológica correspondiente (Recuadro 8).

RECUADRO 8: CONTENIDO DE LA HOJA METODOLÓGICA DE CADA INDICADOR

Nº	CONTENIDO
1	Asunto de MCI
2	Objetivo estratégico
3	Objetivo Operativo
4	Acciones prioritarias
5	Indicador (nombre y abreviatura)
6	Tipo (de presión, estado o respuesta – “PER”)
7	Definición
8	Propósito / justificación
9	Fórmula / expresión de cálculo
10	Unidad de medida
11	Año de medición/ serie de tiempo
12	Método de medición / Fuente
13	Rango de valores
14	Estado actual
15	Mapa

A escala total, es decir, la de la iniciativa de mediano–largo plazo concebida para toda la costa de Montevideo (macroescala) para evaluar el progreso del PMCI-MVD (paso 5 del ciclo de MCI) puede aplicarse la medición de 4 criterios de valoración a lo largo del tiempo. Estos criterios se expresan en porcentaje, y son:

- a) Grado de participación alcanzado (GPA): porcentaje de actores representados en las actividades sobre el total de actores identificados como potenciales socios de la iniciativa
- b) Comprensión pública de la iniciativa (CPI): Porcentaje de encuestados que afirman conocer la iniciativa y comprender sus objetivos sobre el total de encuestados
- c) Cantidad de asuntos abordados (CAA): porcentaje de los asuntos abordados sobre el total de asuntos clave identificados
- d) Superficie cubierta por la iniciativa (SCI): porcentaje de superficie de los polígonos manejados sobre la superficie del total de los polígonos seleccionados

Es posible graficar la aplicación de este método de evaluación según el modelo teórico de la Figura 22, en la que se ejemplifica cómo, en cortes temporales sucesivos t_1, t_2, \dots, t_n , la evaluación para cada criterio toma diferentes valores.

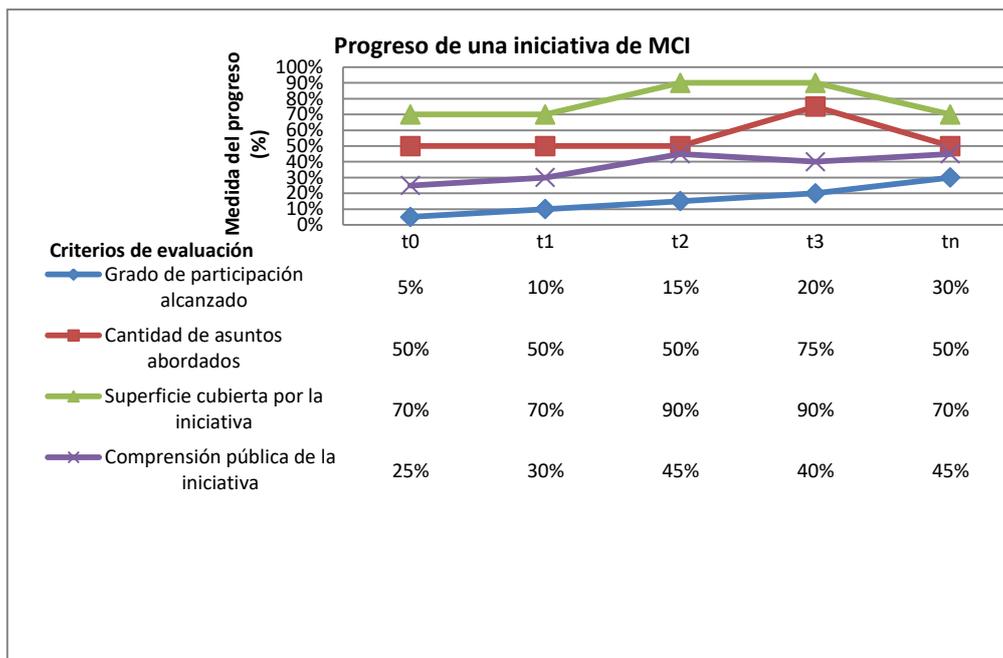


FIGURA 22: MODELO TEÓRICO DE LA MEDICIÓN DEL PROGRESO DE UNA INICIATIVA DE MCI
(Extraído de Olveyra, 2015)

A su vez, es posible agrupar los indicadores GPA y CPI, en un indicador que permita evaluar el Apoyo de la población a la iniciativa:

$$API = P_{gpa} * GPA + P_{cpi} * CPI$$

Siendo: $P_{gpa} + P_{cpi} = 100\%$, Coeficientes de ponderación que permiten jerarquizar o priorizar ambos aspectos del apoyo, dependiendo de la Visión, de la valoración de los tomadores de decisión, e incluso de determinadas coyunturas a determinar.

El Desarrollo temático y geográfico (DTG) de la iniciativa, por su parte, podría evaluarse agrupando los indicadores CAA y SCI según la siguiente expresión:

$$DTG = P_{caa} * CAA + P_{sci} * SCI$$

Siendo: $P_{caa} + P_{sci} = 100\%$, Coeficientes de ponderación definidos con la misma lógica expuesta para la evaluación del apoyo.

Por último, podría considerarse la pertinencia de evaluar determinados aspectos clave relacionados con los grandes objetivos de la estrategia, que permiten aquilatar si el MCI ha logrado abrirse paso en la institucionalidad y la voluntad política de los tomadores de decisión: Existencia (a determinada fecha objetivo) de resolución, decreto o similar creando la institucionalidad definida para liderar el MCI; Existencia (a determinada fecha objetivo) de recursos asignados en el presupuesto para la institucionalidad mencionada, y de recursos asignados a los diferentes incisos o reparticiones, para implementar acciones definidas como estratégicas en el PMCI o en iniciativas de microescala inscritas en éste.

Página en blanco

3. Buenas prácticas en la relación ciudad – puerto - tendencias mundiales actuales.



Introducción

En este capítulo se presentan los resultados del estudio realizado para contribuir a la inclusión de la integración puerto-ciudad entre los temas de debate en el proceso de elaboración del Plan de Desarrollo Montevideo 2050. El trabajo se desarrolló en el marco del siguiente objetivo general:

Generar una hoja de ruta para la elaboración de un plan integral de desarrollo del territorio costero de Montevideo que, en base a criterios de MCI, permita abordar de forma transversal y coordinada sus dimensiones territorial, social, económica y ambiental, en tanto territorio estratégico para construir resiliencia en Montevideo.

El objetivo específico, fue profundizar el conocimiento sobre tendencias mundiales en la integración puerto-ciudad que puedan ser capitalizadas por la ciudad de Montevideo.

Para lograr este objetivo, se investigó sobre las buenas prácticas en la integración puerto-ciudad de acuerdo a las tendencias mundiales actuales.

Metodología:

- Revisión de antecedentes bibliográficos sobre la relación puerto – ciudad
- Análisis de casos individuales, nacionales y enfoques globales
- Discusión, conclusiones y recomendaciones: Tipos de respuesta a las tensiones entre ciudad y puerto | síntesis | ideas para incorporar a un plan integral de desarrollo del territorio costero de Montevideo.

Contenidos

1. Identificación de problemas del espacio y los recursos. Selección de asuntos de MCI Tendencias Diagnóstico Selección de asuntos de manejo (estrategias clave)
2. Casos seleccionados Nueva Orleans San Francisco Oakland Hamburgo Salvador Comentarios sobre Barcelona, Rosario, New York & New Jersey
3. Abordajes de escala país El caso de la gestión de los puertos de Brasil, y su relacionamiento con las ciudades
4. Abordajes de escala global Una red de buenas prácticas: RETE – Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades
5. Discusión, conclusiones y recomendaciones Tipos de respuesta a las tensiones entre ciudad y puerto síntesis ideas para incorporar a un plan integral de desarrollo del territorio costero de Montevideo

3.1. Identificación de problemas del espacio y los recursos. Selección de asuntos de MCI

Tendencias

El análisis de las tendencias en el comercio global muestra que en los últimos 50 años el avance tecnológico, el aumento de dinámica comercial y los cambios en los patrones de producción/consumo/comercialización han impulsado el aumento del tráfico de bienes. La navegación comercial ha cambiado, y presenta una tendencia al gigantismo. La modalidad de transporte de bienes contenerizados ha sido parte de este proceso. Según el World Shipping Council, el transporte marítimo de contenedores muestra un aumento de aproximadamente 1200% en los últimos 50 años¹¹ (Figura 23). Esta tendencia al gigantismo, es un fenómeno asociado a la globalización. El transporte marítimo, además de ser más eficiente que otros modos de transporte en términos de carga, también lo es en términos energéticos, y la tendencia es a mejorar esa eficiencia.

¹¹ Ver www.worldshipping.org

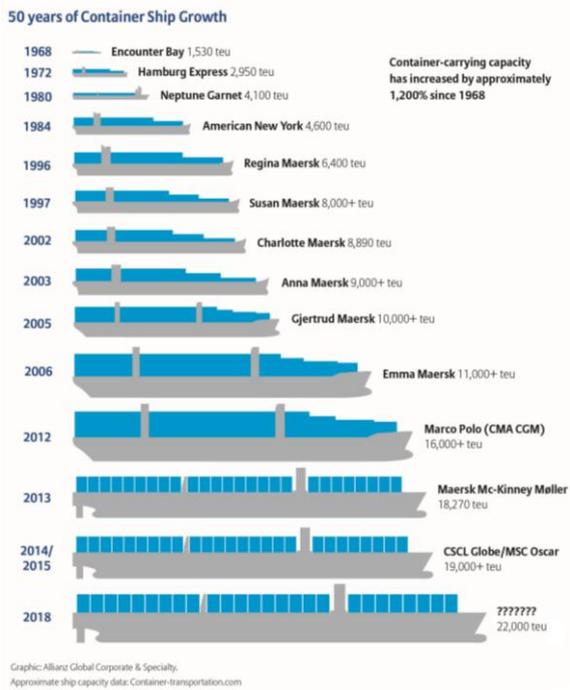


FIGURA 23: 50 AÑOS DE CRECIMIENTO CONTINUO DE LOS BARCOS DE CONTENEDORES

Según datos de la ANP, esta tendencia mundial también se expresa en las estadísticas del Puerto de Montevideo. Mientras en 2007 la cantidad de buques era de 5.024, y su arqueo total de 38.344.052 TRB, en 2017 la cantidad de buques fue de 4.442, pero el arqueo total fue de 63.493.094 TRB. Esta dinámica de crecimiento se encuentra frente a la disrupción asociada a los emprendimientos de gran porte que se están proyectando, y los cambios territoriales y económicos que van a provocar.

Este fenómeno también se da en los buques de pasajeros (Figura 24y Figura 25)¹².



FIGURA 24: VELAS URUGUAY 2018 DESDE LA CALLE COLÓN



FIGURA 25: CRUCERO DESDE LA CALLE COLÓN, 2017

“Los barcos portacontenedores más grandes del mundo están en el orden de los 400 m de largo, unos 55 m de ancho, y tienen 21 pisos entre su puente y la sala de máquinas. Pueden ser operados por tripulaciones de no más de 13 personas con sistemas computarizados sofisticados, transportando 11.000 contenedores de 20 pies. Si estos contenedores se cargaran en un tren, su longitud sería de 71 km.” (Ibíd.).

Se estima que en promedio, un buque portacontenedores emite 40 veces menos CO2 que un avión de carga grande, y más de 3 veces menos que un camión pesado; tiene una eficiencia energética dos veces y media mayor que el transporte ferroviario, y 7 veces mayor que el carretero. (Ibíd.)

Fuente: www.worldshipping.org

¹² Fotos: G. Olveyra

La intensidad de la actividad portuaria y la navegación, marca la relación de la ciudad con su puerto, el paisaje urbano y la percepción que de ellas y de la bahía tienen las personas desde la ciudad.

Diagnóstico

Aplicando la metodología de MCI, se realizó un diagnóstico, para identificar y seleccionar los asuntos de MCI.

La revisión bibliográfica y la sistematización de entrevistas arrojaron como resultados una identificación preliminar de los principales problemas en la relación entre la ciudad y el puerto, que se presenta a continuación.

En relación a la localización de las actividades portuarias.

- Competencia por el recurso suelo: aprovechamiento de espacio dentro del recinto portuario o con acceso expedito para usos y ocupaciones de carácter industrial logístico intensivo y especializado. Presión sobre espacios del entorno por su ubicación y características edilicias o prediales.
- Características, escala y dinámica de las actividades en relación a las actividades del entorno urbano y rural: coexistencias e interferencias (bloqueo de usos y accesos, requerimientos aduaneros y de seguridad), riesgos
- Existe cierta percepción negativa de la relación de la actividad portuaria con la ciudad

En relación a la localización de las infraestructuras portuarias

- Competencia por el recurso suelo: ubicación de infraestructuras, perfil longitudinal, resolución de interfaces, coexistencias e interferencias, riesgos, afectación de ámbitos territoriales consolidados
- Características, escala y dinámica de las infraestructuras en relación a las actividades del entorno urbano y rural
- Congestionamiento y conflictos circulatorios (espacialidad, temporalidad, sincronización, costos)

En relación a los aspectos ambientales

- Calidad ambiental: afectación de calidad de agua por efluentes urbanos, vertidos en eventos frecuentes de precipitación y dispersión de residuos urbanos. Riesgo de afectación por malas prácticas o accidentes urbanos y portuarios. Introducción de especies exóticas invasoras. Emisiones de gases, partículas, olores, vibraciones (impactos sobre población, biodiversidad/ecosistemas y atmósfera. Contribución al cambio climático y riesgos asociados a eventos meteorológicos. Afectación del paisaje por obstáculos físicos, bloqueo de visuales.

En relación a la planificación y la gobernanza

- La coordinación de estrategias entre el puerto y su entorno no está claramente prevista en la Ley N° 16246 Ley de Puertos (1992)
- La coordinación existente no es suficiente para asegurar estrategias compartidas a corto y largo plazo. Los ámbitos establecidos no tienen suficiente continuidad ni marco jurídico e institucional firme

Selección de asuntos de manejo

Aplicando la metodología propuesta para la elaboración de la estrategia de MCI de Montevideo, se formularon los asuntos de manejo en términos de estrategias clave:

- **Resolver conflictos y potenciar las oportunidades de la interfaz entre el puerto y la ciudad**
- **Resolver conflictos y potenciar las oportunidades de la conectividad con el transpaís**
- **Asegurar las condiciones ambientales requeridas por el puerto y la ciudad**
- **Mejorar la coordinación de estrategias y políticas entre la ciudad y la actividad portuaria para mejorar la calidad de vida en el departamento**

3.2. Casos seleccionados

Se realizó una revisión de casos del ámbito internacional. El criterio de selección fue que los casos presentaran algunos de los rasgos siguientes:

- Procesos de reposicionamiento ensayados
- Posicionamiento internacional conjunto con la imagen de la ciudad
- Políticas de sostenibilidad ambiental
- Tecnología
- Políticas en relación al suelo y los espacios requeridos por las actividades relacionadas con la actividad portuaria
- Diversidad en los modelos de gestión.

Se seleccionaron los casos de Nueva Orleans, San Francisco, Oakland, Hamburgo y Salvador. Se revisaron además algunos aspectos de los casos de Barcelona, Rosario, Nueva York y Nueva Jersey.

Puerto de New Orleans, Luisiana (Port NOLA)

La ciudad de Nueva Orleans, Luisiana, fundada en 1718, tiene una población de 378.000 hab. Su área metropolitana cuenta con una población de 1.168.000 hab.

Posicionamiento comercial

Su puerto es el sexto en Estados Unidos, por volumen de carga manejada, y el segundo en el estado de Luisiana, donde el puerto de South Louisiana ocupa el primer lugar, siendo el de mayor tonelaje del hemisferio occidental, según la página web de Port NOLA.

Gobernanza

Desde 1896 el puerto es gobernado por una **Junta de 7 Comisionados**. Los comisionados no tienen salario, y se renuevan en forma escalonada, cada 5 años. El procedimiento de renovación consiste en que el Gobernador de Luisiana propone nombres, de una terna propuesta por 19 instituciones de negocios, civiles, de trabajadores, de educación, y grupos marítimos.

Infraestructura

La infraestructura de Port NOLA incluye un predio de feria universal, un acuario, terminal de cruceros, y garajes. Ofrece estos servicios, promocionándolos en su página web:

- Port Facilities: muelle de 3,4 km, 15 buques.
- Cruceros: video promocional
- Real Estate: 400 ha - leasing para usos industriales de diverso tipo
- Foreign Trade Zone

Durante abril 2018, la comunidad portuaria se encontraba elaborando el Port NOLA Strategic Master Plan, en un proceso de reuniones y webinarios participativos.

Herramientas y buenas prácticas de interés

- Promoción de localización de industrias. Port NOLA promueve el uso de los espacios urbanos disponibles (Figura 27), y para ello los pone a disposición en un mapa de la ciudad donde se indican los polígonos bajo actividad portuaria, una serie de enclaves a lo largo de los cuerpos de agua que atraviesan la ciudad, indicando las características de actividades permitidas.
- Promoción de actividad turística: Port NOLA promueve desde su página web cruceros de vapor y marítimos, terminales de pasajeros, y es proactivo en presentar el enlace con la oferta turística y cultural de la ciudad de New Orleans, que es particularmente activa en estos campos.
- Difusión de actividades. Port NOLA difunde y promueve sus actividades, su participación en planes de la comunidad, y la participación de los actores de la comunidad involucrados en la actividad portuaria en sus propios planes. Entre las herramientas que utiliza, se destaca una página web institucional que está pensada para los usuarios de sistemas portuarios, y para la ciudadanía

- La ciudad y el puerto cuentan con marcas para su posicionamiento. La marca NOLA y la marca Port NOLA tienen rasgos comunes, y denotan una construcción de sinergias conjuntas.
- La comunicación institucional de Port NOLA hace énfasis en el contexto de ciudad en que está situado, destacando aspectos como la oferta cultural de NOLA, el trabajo de la ciudad en la construcción de resiliencia –absolutamente relevante y renovador desde la crisis provocada por el huracán Katrina-, su contribución al enverdecimiento de la economía, sus políticas ambientales y comunitarias, y su participación en el plan climático, a través de diversas iniciativas que incluyen paseos guiados por el “working river”, educación pública en relación a la gestión de recursos hídricos en base al trabajo de artistas en las bocas de tormenta “By-you Drainscapes”, entre otros.

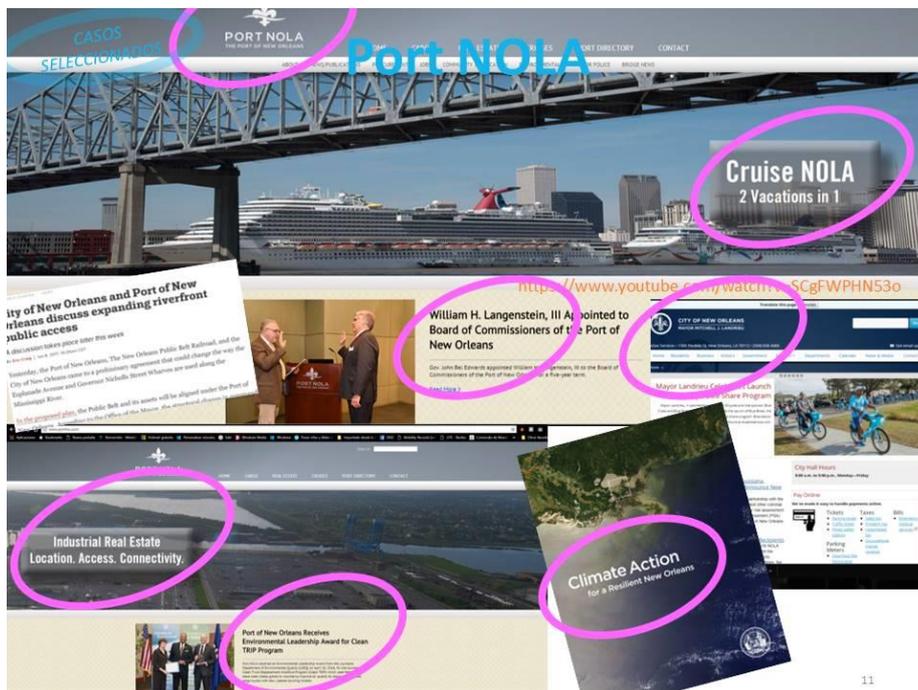


FIGURA 26: LA COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL Y LAS SINERGIAS PUERTO – CIUDAD.

Se marcan los aspectos destacados mencionados en el análisis.

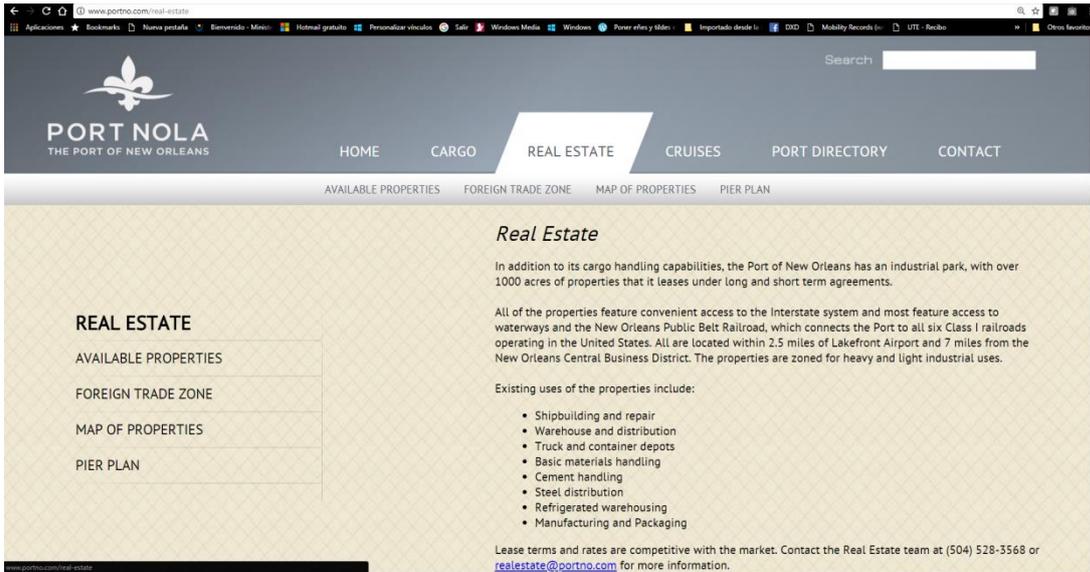


FIGURA 27: PORT NOLA EN EL MERCADO DE SUELO



FIGURA 28: REFERENCIAS DEL MAPA DE PROPIEDADES DE PORT NOLA

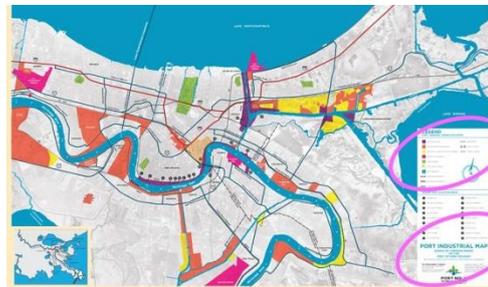


FIGURA 29: MAPA DE PROPIEDADES DE PORT NOLA



FIGURA 30: LOGOS DE LA CIUDAD Y DEL PUERTO DE NUEVA ORLEANS

...

Puerto de San Francisco

La ciudad de San Francisco, California, tiene una población de 837.442 hab (7:000.000 Área Estadística San José – San Francisco – Oakland). Fundada en 1776, tiene un estatus especial de ciudad – condado.

Posicionamiento comercial

Actualmente el puerto de San Francisco no tiene una importancia comercial relevante, ya que la actividad se trasladó a Oakland.

Gobernanza

El puerto de San Francisco está administrado por una **Junta de 5 comisionados**, designados por la ciudad-condado.

Infraestructura

Hay infraestructura portuaria, surgideros y muelles, cuyo uso comercial es de pequeña escala. El uso más importante es de tipo deportivo, recreativo y turístico.

Herramientas y buenas prácticas de interés

Con el cambio tecnológico a contenedores, la actividad se trasladó a Oakland, y los muelles cayeron en desuso. En la década de 1980, **demolieron la Embarcadero Freeway**, reactivaron el edificio Ferry, y reabrieron el **waterfront** a la Bahía mediante usos y actividades urbanas recreativas y turísticas.



Esta reconversión responde a una modalidad típica de intervención frente a la pérdida de protagonismo de la actividad portuaria en el sitio.

San Francisco & Oakland

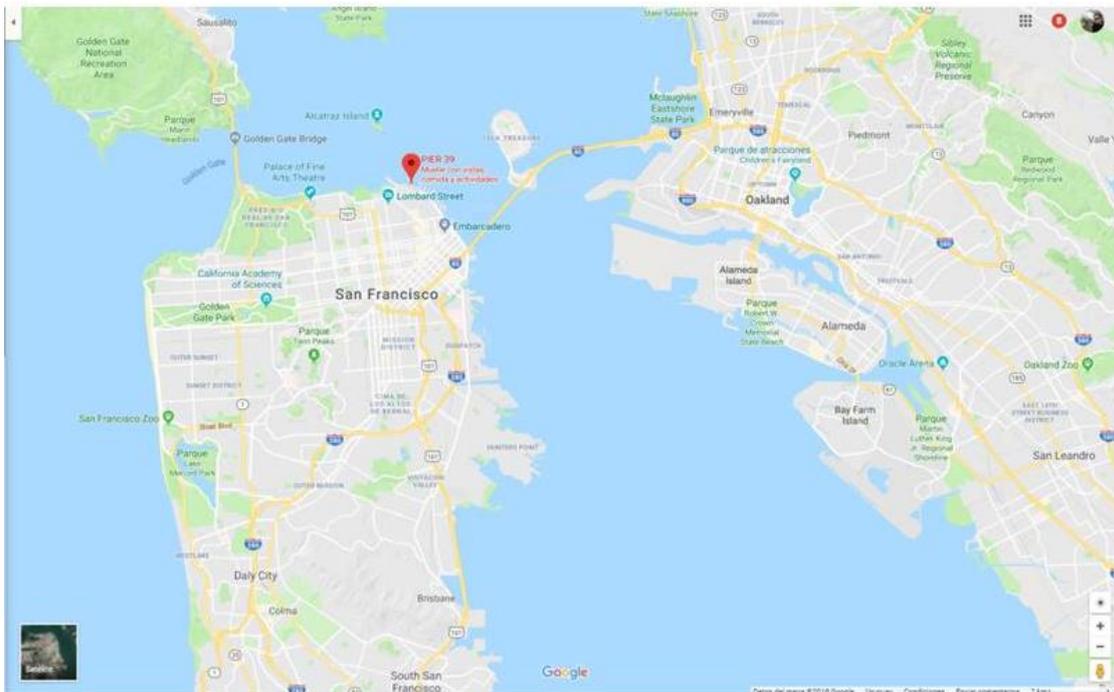


FIGURA 31: UBICACIÓN DE LOS PUERTOS DE SAN FRANCISCO Y OAKLAND EN LA BAHÍA

Puerto de Oakland

La ciudad de Oakland, California, tiene una población de 411.755 hab (7:000.000 Área Estadística San José – San Francisco – Oakland).

En 1893, ante una etapa de decaimiento comercial del puerto que afectaba a la ciudad y su población, la ciudad arrebató la propiedad al ferrocarril Southern Pacific para devolverle el dinamismo. En 1927 construyeron el aeropuerto.

Posicionamiento comercial

Según datos del puerto de Oakland, en 2018 está posicionado como 5º puerto de contenedores del mundo.

8% del trabajo regional es generado por el puerto.

Gobernanza

Cuenta con una Junta de 7 Comisionados designados por el Alcalde. Los comisionados tienen la obligación de ser residentes de la ciudad, por el término de su ejercicio. No tienen salario ni compensación. Se renuevan cada 4 años.

Infraestructura

El puerto cuenta con 527 ha de “port facilities”:

- 3 terminales de contenedores
- 2 trenes intermodales
- Dragado a menos 50 pies
- Navíos de hasta 18.000 TEU

- 2 líneas de ferrocarril que conectan con los trenes intermodales
- Aeropuerto (fue uno de los aeropuertos clave de Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, y el principal puerto del Pacífico)
- Bienes raíces: “cientos de predios vacantes o con baja utilización están siendo convertidos en vivienda, hoteles, oficinas, comercios, restaurantes, parques y proyectos de tipo flex/ research, a través de inversiones privadas” (página web del puerto de Oakland).

Herramientas y buenas prácticas de interés

Administra no sólo el puerto sino también el aeropuerto y ferrocarriles internos que facilitan la conexión con los diversos modos de transporte. En su posicionamiento a través de los medios de comunicación institucionales explicita como un valor la integración a la ciudad: «Service, trade, travel and recreation», o «Your partner in the community»

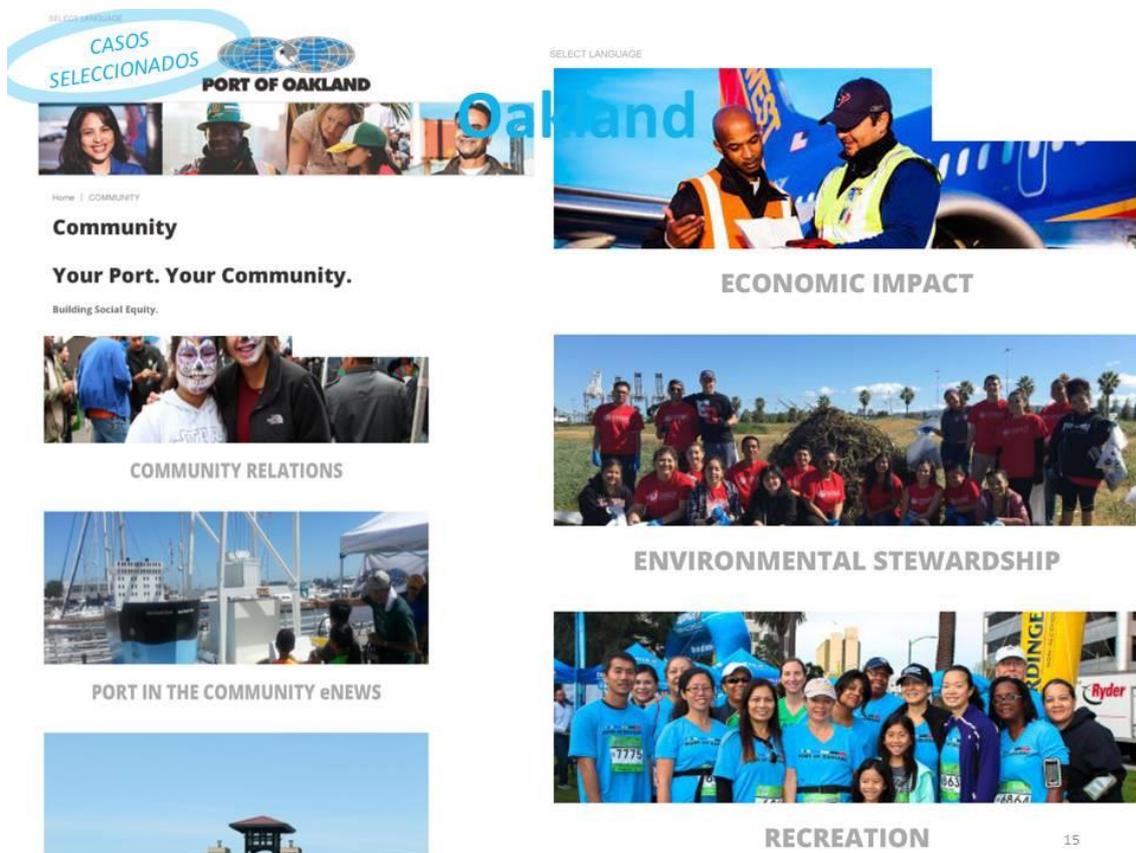


FIGURA 32: EL PUERTO DE OAKLAND Y SUS POLÍTICAS DE COMUNICACIÓN DE SUS POLÍTICAS



FIGURA 33: IMAGENES EXTRAÍDAS DE LA PÁGINA WEB QUE PERMITEN APECIAR EL POSICIONAMIENTO EN RELACIÓN A LA CIUDAD, EL AMBIENTE Y LA POBLACIÓN

Puerto de Hamburgo

Hamburgo, en Alemania, es una ciudad estado con una población de 1.751.656 hab. Considerando su área metropolitana, la población asciende a 2:550.000 hab.

Posicionamiento comercial

El puerto de Hamburgo, fundado en 1189, en 2005 era el segundo puerto de Europa, mientras que en 2015 fue superado por Amberes, quedando en tercer lugar según Port Economic¹³.

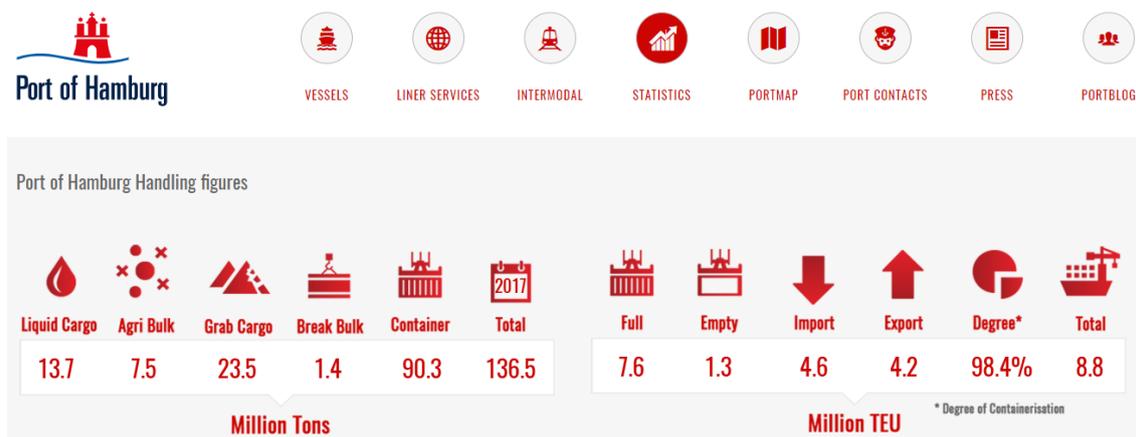


FIGURA 34: ESTADÍSTICAS DE DESEMPEÑO DEL PUERTO DE HAMBURGO

Gobernanza

La ciudad-estado maneja el puerto a través de una entidad llamada **Autoridad del Puerto de Hamburgo (HPA)**, que cuenta con 1900 empleados.

HPA se autocalifica como un «socio central» en los negocios. Según su página web, organiza responsabilidades oficiales y negocios del puerto con transparencia y orientación al mercado. Evalúa demanda de suelo comercial, y provee locaciones para negocios relacionados con el puerto. Planifica inversiones de acuerdo a demandas del mercado, atendiendo oportunidad, solidez financiera y ubicación adecuada

Tiene a su cargo

- infraestructuras en tierra y en agua: planificación y mantenimiento orientados al mercado.
- seguridad del tráfico marítimo
- trenes intra puerto
- negocios inmobiliarios: demanda de suelo comercial, locaciones para negocios relacionados con el puerto.
- clima de negocios

¹³ <http://www.porteconomics.eu/2016/02/23/portgraphic-top-15-european-container-ports-in-2015/>

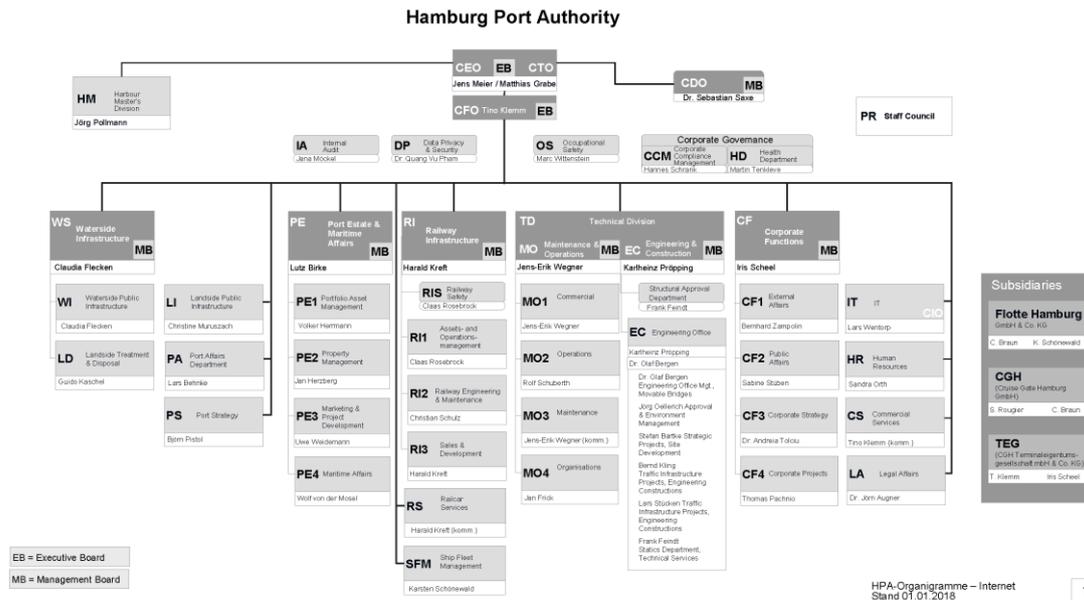
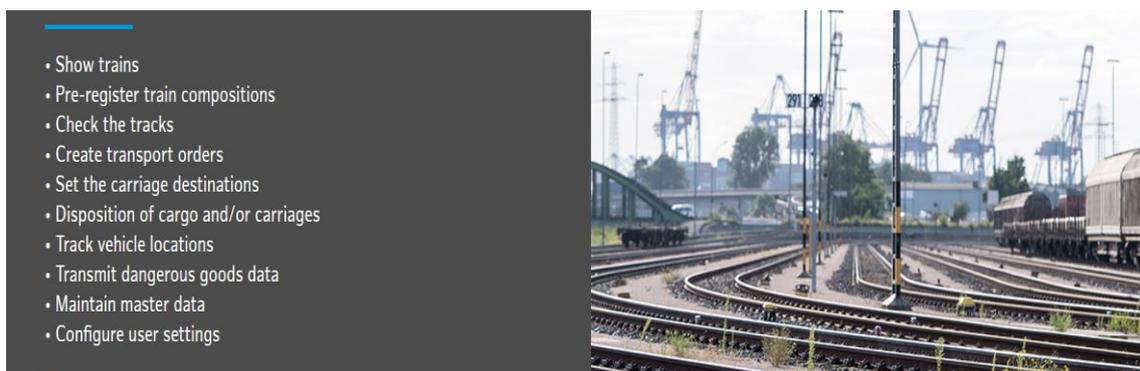


FIGURA 35: THE HPA ORGANIZATION CHART, DISPONIBLE EN [HTTPS://WWW.HAMBURG-PORT-AUTHORITY.DE/FILEADMIN/USER_UPLOAD/STAND_28.05.2018_HPA_ORGANIGRAMM_INTERNET.PDF](https://www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/stand_28.05.2018_hpa_organigramm_internet.pdf)

Infraestructura

- 43 Km de muelles
- 7105 ha de recinto portuario
- 5000 vagones, el segundo puerto del mundo en ferrocarriles
- 9000 buques por año
- **TransPORT Rail:** Sistema de gestión de tráfico para transporte ferroviario. Permite incorporar datos de operadores ferroviarios, por interfaz o por internet (Figura 36).



- Show trains
- Pre-register train compositions
- Check the tracks
- Create transport orders
- Set the carriage destinations
- Disposition of cargo and/or carriages
- Track vehicle locations
- Transmit dangerous goods data
- Maintain master data
- Configure user settings

FIGURA 36: FUNCIONALIDADES DEL SISTEMA TRANSPORT RAIL

Herramientas y buenas prácticas de interés

- **SmartPORT Logis-TICs:** Soluciones inteligentes para el flujo de tráfico y bienes. Cuenta con un Centro intermodal de tráfico portuario para modos marítimo, ferroviario y carretero. Gestiona 3 subsectores: flujos de tráfico, infraestructura y flujos de mercadería.
- **SmartPORT Energy:** movilidad ecológica y reducción de consumo energético. Trabaja en 3 áreas principales: energía renovable, eficiencia energética y movilidad.
- **Puerto digital:**
 1. Camiones informados en tiempo real sobre tráfico dentro y alrededor del puerto, acceso a parking e información sobre infraestructura, cierre de puentes móviles, y operaciones clave.
 2. Fuente de alimentación de energía eléctrica de fuentes renovables. Menor impacto ambiental. Estación de transformación y mecanismo de transferencia móvil en la terminal de cruceros.
 3. Líneas ferroviarias monitoreadas en su grado de congestión y necesidades de mantenimiento
 4. Sistema de sensores georreferenciados multipropósito
 5. Monitoreo inteligente del mantenimiento por dispositivos móviles
 6. Manejo inteligente de contenedores vacíos para ahorrar viajes innecesarios y evitar congestión
 7. Software de «sala de control» para todos, en tierra o agua
 8. E-movilidad en puerto: puestos de carga, vehículos y taxis eléctricos preferenciales, para usuarios y para personal.
 9. Parking para profesionales: dónde están los sitios de parking gratuito, para evitar congestión e impactos en el vecindario.
 10. Energía renovable a partir de viento, sol, e incluso biomasa que se concentra en la bahía.
- **Centro de control náutico:** maneja la seguridad del tráfico de barcos turísticos, barcazas portuarias, lanchas rápidas y portacontenedores. Identificación temprana de interrupciones en el tráfico marítimo, y medidas preventivas que mejoran la seguridad y la eficiencia. En su página web difunde los protocolos de acción frente a emergencias (Figura 37)
- **Comunicación institucional:** La página web no solamente es el canal de comunicación con el público y la población, sino que además es un canal para los usuarios del puerto, que pueden acceder a las herramientas mencionadas en “Puerto digital”.

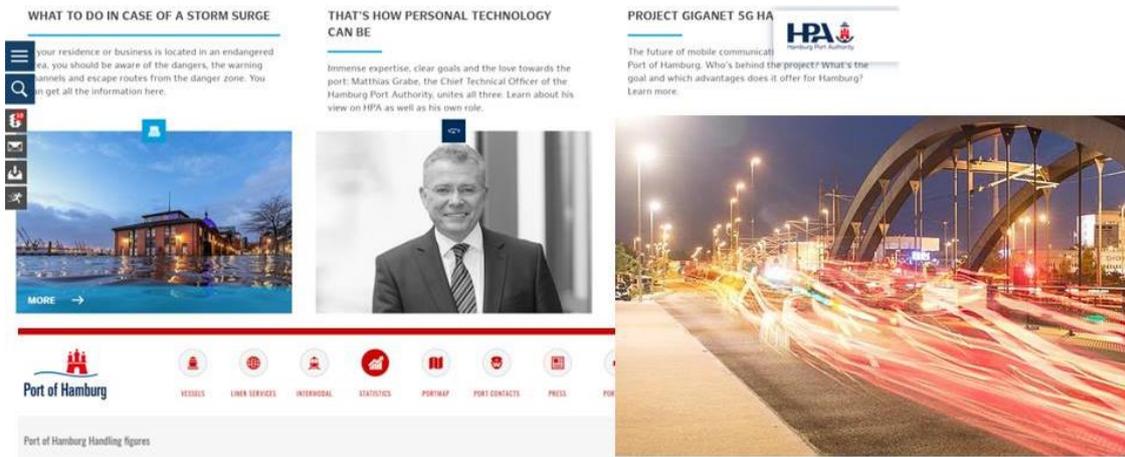


FIGURA 37: LA PÁGINA WEB DEL PUERTO DE HAMBURGO INCLUYE PROTOCOLOS PARA ACTUAR FRENTE A LAS INUNDACIONES POR MAREJADA



TransPORT Rail: Sistema de gestión de tráfico para transporte ferroviario. Permite incorporar datos de operadores ferroviarios, por interfaz o por internet.

LIST OF THE FUNCTIONALITIES

INCLUDED IN THE SYSTEM:

- Show trains
- Pre-register train compositions
- Check the tracks
- Create transport orders
- Set the carriage destinations
- Disposition of cargo and/or carriages
- Track vehicle locations
- Transmit dangerous goods data
- Maintain master data
- Configure user settings



Puerto de Salvador

La ciudad de Salvador de Bahía, fundada en (1549) tiene una población de 2.953.986, según estimaciones para 2017. La población de la Región metropolitana de Salvador (Grande Salvador, RMS) asciende a 3.953.290 hab (estimado 2015, según IBGE).

Posicionamiento comercial

El Puerto de Salvador, con un manejo de 11.1 millones de toneladas, fue en 2016 el tercero en volumen de carga del Nordeste, y ocupó el primer lugar en valor agregado (USD 13 billones).



FIGURA 38: PUERTOS DE SALVADOR, ARATUI-CANDEIAS E ILHÉUS

Gobernanza

El sistema de puertos de Bahía es gestionado por la CODEBA: Companhia das Docas do Estado da Bahia, fundada en 1813. Esta institución administra los puertos públicos de Salvador, Aratuí-Candeias e Ilhéus.

La estructura institucional está conformada por una Asamblea General de Accionistas, los consejos Fiscal y de Administración y la Dirección Ejecutiva (que a su vez cuenta con Director Presidente, Dirección de Gestión Administrativa y Financiera, Dirección de Infraestructura y Gestión Portuaria, y Gestión Comercial y Desarrollo).

La CODEBA tiene a su cargo promover la realización de estudios, planes, proyectos, la realización de obras y servicios, de construcción, ampliación, mejora y mantenimiento de infraestructura para la explotación y operación de actividad portuaria, y su fiscalización

Infraestructura

El complejo de puertos de Bahía está compuesto por los puertos públicos mencionados de Salvador, Aratuí-Candeias e Ilhéus, y 5 terminales de uso privado (TUP).

Aratuí-Candeias cuenta con una terminal de productos gaseosos, con muelle de 189 metros, una terminal para graneles líquidos, con un total de 340 metros de muelle, y una terminal de graneles sólidos, con 366 metros. Por su parte Ilhéus, tiene un canal de acceso de 9.3m de calado, y 432 metros de muelle. Finalmente, Salvador cuenta con 2092 m de muelles, un calado entre 8 y 15 m en sus diferentes almacenes, 9 almacenes de carga, disponibilidad para 10 buques atracados simultáneamente, y una frecuencia media de 75 navíos por mes. Cuenta con una moderna terminal de contenedores, con 6 grúas pórtico, y mueve 5 millones de toneladas al año.

Herramientas y buenas prácticas de interés

El Gobierno Federal brasileño impulsa la elaboración de planes de modernización de la gestión portuaria (PMGP) con el objetivo de: dinamizar y atraer capital privado, mejorar movimiento de cargas, reducir congestión y costos para usuarios, modernizar la infraestructura y mejorar la eficiencia. En este marco, la CODEBA realiza una serie de acciones.

Acciones de gestión interna, mediante evaluación y revisión de la gobernanza corporativa, certificaciones, desempeño empresarial, estructura organizacional, salarios, evaluación de desempeño y remuneraciones/resultados, planeamiento estratégico, costeo basado en actividades, tarifas, TICs, mantenimiento y operación.

Acciones de modernización del proceso logístico portuario: Operación de terminales, accesos terrestres, gestión de cargas y depósitos, estibadores, tripulación, prácticos, servicios de empaque de cargas, abastecimiento, residuos, lodos, atraque y desatraque, control de tráfico, remolcadores, comunicación, restricciones a la navegación, faros, emergencias, dragado, equipos, rastreo de vehículos, integración con autopistas, ferrovías e hidrovías, vagones, rutas, inspecciones, auditorías, aduanas, migración, salud, seguridad y medio ambiente.

Acciones de planificación logística integrada, mediante las cuales busca compatibilizar la planificación portuaria con los planes nacionales, y presentar el Plan de Desarrollo y Zonificación del Puerto a la Secretaría Nacional de Planificación de la Presidencia. Desde 2014:

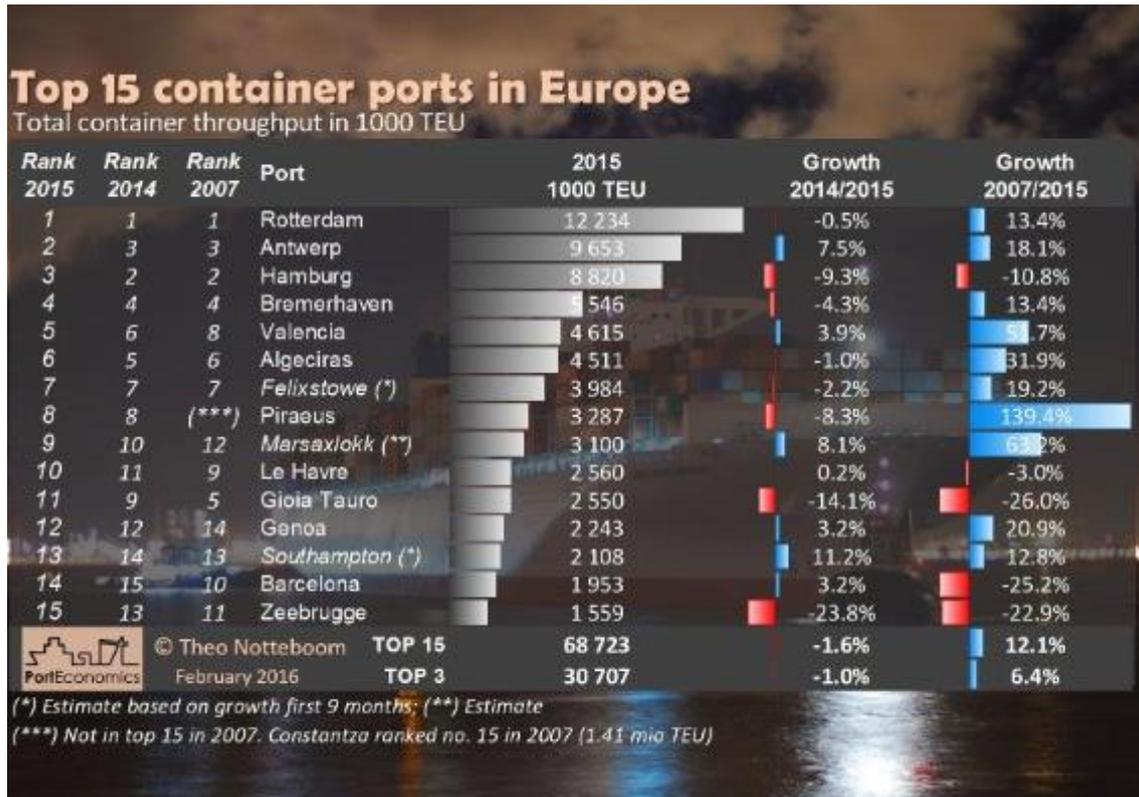
trabaja con directrices para compatibilizar planes maestros, de desarrollo y zonificación y de concesiones, con Plan Nacional de Logística Portuaria (de la Secretaría de Puertos de la Presidencia)

Modernización de la gobernanza, abordando las siguientes acciones: Reforma estatutaria. Gobernanza Corporativa (accionistas & gestores). Monitoreo de acciones de gestores, resguardando su autonomía. Gestión más ágil, mejora del impacto socioeconómico, transparencia. Mejora en áreas operativa, financiera, contable y social. Mayor competitividad. Decisiones basadas en valores éticos, respeto a las personas y la comunidad, cumplimiento de la ley, y responsabilidad social y ambiental.

Puerto de Barcelona

Según Port Economic¹⁴, el puerto comercial de Barcelona tuvo un decrecimiento de 25.2% entre 2007 y 2015, pasando del lugar 10 al lugar 15 entre los puertos de contenedores más importantes de Europa. Ocupa el primer lugar en tráfico de petróleo en el Mediterráneo. Es el primer puerto de cruceros en el Mediterráneo y cuarto en el mundo.

Cuenta con áreas especializadas diferenciadas: el puerto comercial (carga contenerizada), el puerto ciudadano (destinado a cruceros, ferris, zonas de ocio, el Port Vell), el puerto energético y el puerto logístico.



El puerto de Barcelona es uno de los casos donde la especialización turística del puerto motivó la segregación del sector de actividades comerciales a un área especializada, buscando abrir el “waterfront” de la ciudad al mar, reasignando funciones y realizando potentes operaciones inmobiliarias y de infraestructura, acordes al posicionamiento turístico de la ciudad, y a la disponibilidad de espacio hacia el delta del Llobregat.

¹⁴ <https://www.icontainers.com/es/2016/11/24/top-15-puertos-europa-cuanto-sabes/>

Puerto de Rosario

Al igual que Barcelona, la ciudad de Rosario operó el desplazamiento de su actividad portuaria, liberando su frente hacia el río Paraná.



El “waterfront” de Rosario ha sido objeto de numerosos proyectos estrella por parte de arquitectos célebres, una estrategia de la ciudad para reposicionarse. Esto ha generado reciclajes e intervenciones, mediante las cuales las áreas no ocupadas por clubes náuticos cerrados (una realidad “alambrada” que impide la relación con el río) se equiparon y resignificaron mediante parques y espacios públicos para el ocio, el deporte y la recreación.



Es interesante tener en cuenta la localización de la actividad portuaria impactando áreas nuevas río abajo, y el intenso uso del río para náutica deportiva por parte de los residentes.

También es interesante tener en cuenta que el comercio de productos agrícolas, especialmente de la soja, han provocado importantes modificaciones a los ambientes naturales en todo el territorio, la construcción de terminales especializadas privadas a lo largo del río y de los brazos del delta, y la presencia de camiones, que alteran la movilidad del transporte, provocando verdaderos bloqueos de las carreteras en localidades pequeñas. Millones de toneladas de soja esperan su transporte fluviomarítimo, en un sistema de almacenamiento transitorio, compuesto por los “silos rodantes” (miles de camiones) y las terminales mencionadas.

El sistema de “waterfront” de la ciudad, abierto al río, no refleja esta realidad, debido a esta dislocación y descentralización de la actividad portuaria, impulsada por el modelo sojero.

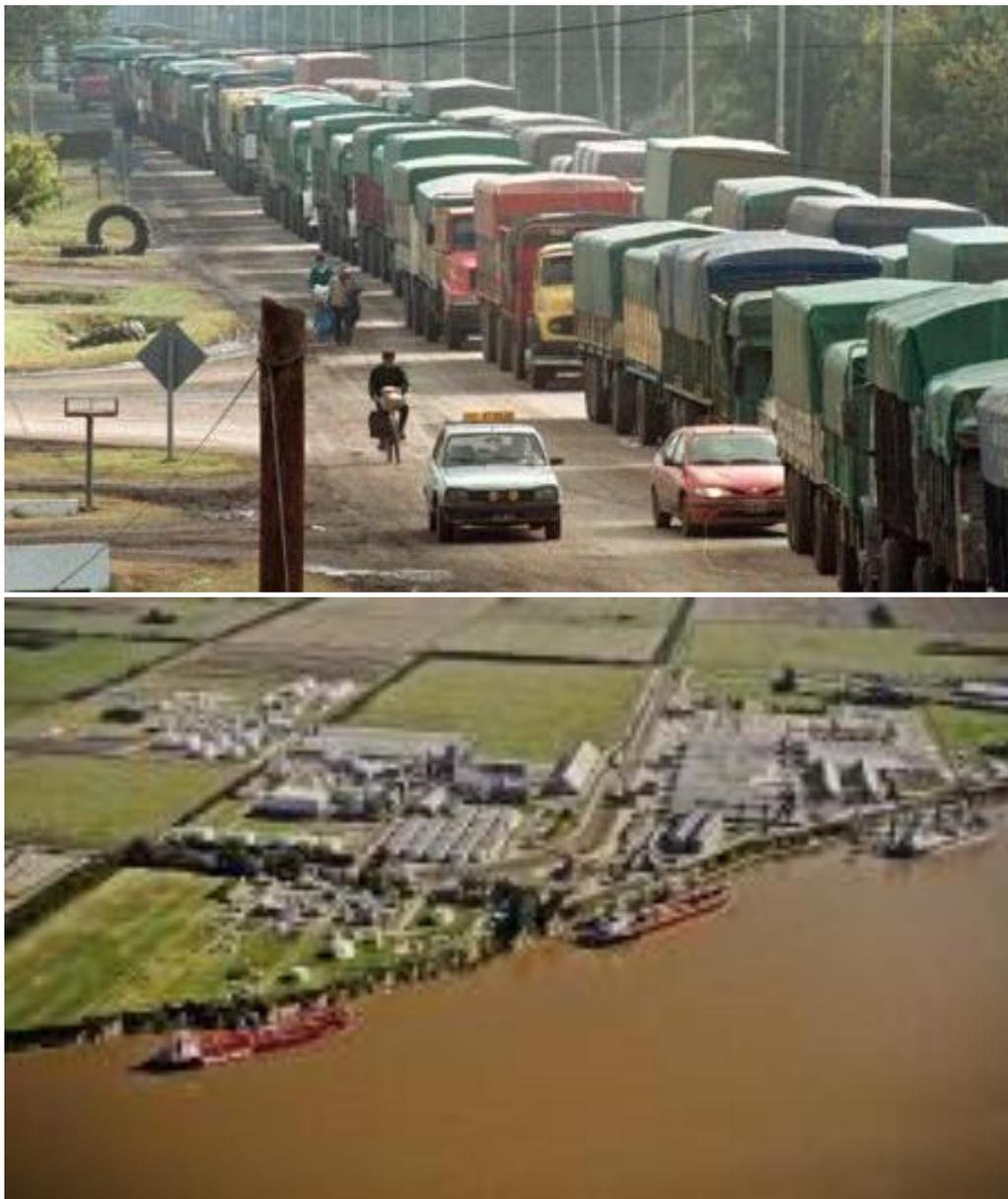


FIGURA 40: LA ACTIVIDAD PORTUARIA “DESCENTRALIZADA”

Puerto de New York & New Jersey

El Puerto de New York & New Jersey es un interesante ejemplo porque cuenta con una administración conjunta entre dos estados.

Administra puertos, canales, túneles, puentes, ferris, trenes aéreos, trenes de conexión intermodal, trenes internos de carga, terminales de contenedores, aeropuertos, y sus conexiones.

A mediados de la década de 1990, la Autoridad Portuaria concentró sus esfuerzos en proyectos de transporte y comercio que constituyen su misión principal. Entre las mejoras significativas, se cuentan: el ExpressRail, la terminal de marítima de transferencia "ship-to-rail", infraestructuras redesarrolladas en los aeropuertos regionales, incluyendo los sistemas AirTrain, un sistema de información sobre trenes, y sistemas de peajes electrónicos en túneles y puentes que administra.



3.3. Abordajes de escala país

Puertos de Brasil y sus ciudades



Relación puerto – ciudad:

Impactos negativos y benéficos, socioeconómicos, ambientales, y culturales.

Lineamiento:

Integrar planificación, gestión y operación de políticas urbanas y portuarias beneficia al puerto, la ciudad y la población.

Nuevo marco regulatorio (2013):

Armonización de políticas, planes y acciones de actores municipales, estatales y federales. Mayor integración puerto - área urbana. Reducción de impactos negativos recíprocos.

Gobernanza

SEP/PR Secretaría de Puertos de Brasil, Presidencia de la República (2007) Sede: Brasilia

Desarrolla e impulsa la industria portuaria a través de la inversión privada. Programas de revitalización y modernización portuaria para que la planificación se articule con el desarrollo sostenible de la actividad portuaria y de sus ciudades.

La estructura de la SEPS cuenta con: Gabinete, secretaría ejecutiva, consejo jurídico (que incluye Secretaría de Infraestructura Portuaria, Secretaría de Políticas Portuarias, Instituto Nacional de Investigación Hidrográfica –INPH- y CONAPORTOS -entidad estatal formada por reparticiones relacionadas con relacionados con el sector portuario).

Fuentes: Bruno de Amorim Silva (2014) Secretaría Nacional de Puertos - Ministerio de Transportes, Puertos y Aviación Civil- Brasil.

Consultado en <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/meio-ambiente/relacao-porto-cidade> <https://webportos.labtrans.ufsc.br/> y en <http://www.portosdobrasil.gov.br/>

3.4. Abordajes de escala global

Redes de buenas prácticas de colaboración entre puertos y ciudades

RETE es una Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades. Creada en 2001m tiene su sede en Venecia. Es una organización internacional sin ánimo de lucro interesada en promover la colaboración entre puertos y ciudades, analizar e interpretar las dinámicas y fenómenos que se manifiestan en sus relaciones, explorar sus horizontes y dibujar visiones y estrategias que contribuyan a construir su futuro.

Membresía: Cuenta con Socios Ordinarios, Socios Colaboradores, Miembros Adheridos, Socios de Honor (Autoridades portuarias, redes de municipios, cámaras, consultoras, universidades, asociaciones de profesionales)

Se organiza en “nodos locales” y “nodos avanzados” (que asumen mayores responsabilidades a la hora de promover y desarrollar iniciativas).

Su Comunidad Científica está compuesta por una Red de Expertos, un Comité Científico, y un Comité de Evaluación PORTUSplus

Realiza formación, mediante actividades formativas, repositorio de recursos, historial. Realiza Investigación, a través de su Comunidad Científica, realizando proyectos, llevando adelante líneas de Investigación, llamados “Call for Papers”, y poniendo a disposición recursos (bibliográficos, biblioteca, mediateca, buscador, enlaces). También lleva adelante acciones de Networking, promoviendo la conexión en redes de organismos y entidades en red

Publicaciones

REVISTA PORTUS (semestral, tiene versión on-line) | **PORTUSplus** (suplemento anual de la revista Portus). **OTRAS PUBLICACIONES RETE:** Le crociere in città. Vantaggi ed inconvenienti del turismo crocieristico nei centri urbani | El estrecho de Gibraltar como lugar de nuevas oportunidades | Ciudades portuarias, grandes acontecimientos y sostenibilidad ambiental | La ciudad portuaria atlántica en la historia. Siglos XVI – XIX | Playas urbanas. IV curso internacional de relaciones puerto – ciudad | El patrimonio marítimo – portuario. Valor para la ciudad. Los faros | Città portuali e waterfront urbani. Ricerca bibliografica. **La ciudad portuaria del S XXI** (Monografía, varios autores)

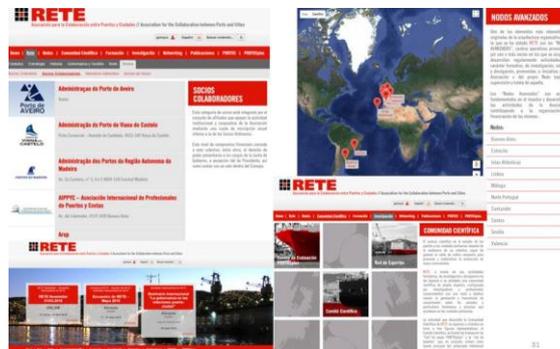


FIGURA 41: LA PÁGINA WEB INSTITUCIONAL DE RETE ES UN CENTRO DE RECURSOS PARA LOS SOCIOS Y LOS INTERESADOS EN LA TEMÁTICA. [HTTP://RETEDIGITAL.COM/EN](http://retedigital.com/en)

..

3.5. Discusión, conclusiones y recomendaciones

Se identifican 2 grupos principales de respuesta frente a la tensión

Desactivación de las actividades comerciales y operación inmobiliaria

Este tipo de respuesta conlleva el desplazamiento del puerto, y la sustitución de actividades en el área vacante.

Los frentes costeros de las ciudades, y en particular los puertos, han sido por siglos lugares estratégicos. Con la llegada del período post-industrial la situación hegemónica de estas áreas cambió. Muchas zonas de actividades portuarias quedaron obsoletas, por carecer de infraestructura adecuada. La industria se mudó de los centros y las zonas portuarias se degradaron. En la segunda mitad del SXX se inició el desarrollo inmobiliario, turístico y comercial de los *waterfronts*. Hay profundos cambios en el valor inmobiliario de los polígonos involucrados

Autor de referencia: Meyer H. 2003. *City and Port: Transformation of Port Cities. London, Barcelona, New York and Rotterdam. Publisher International Books. Publication City/Country Utrecht, Netherlands.* ISBN10 905727020X.

Modificación del relacionamiento entre las actividades urbanas

Este tipo de respuesta supone establecer la negociación y la sinergia entre actividades.

Ordenar las actividades urbanas, incluyendo el comercio internacional, atendiendo a sus diversas características, escalas y externalidades, y a sus oportunidades de complementariedad. Un puerto potente necesita de la ciudad. Una ciudad dinámica necesita del comercio.

Enfoque de referencia: «La integración en la planificación, gestión y operación de las políticas urbanas y portuarias, benefician el puerto, la ciudad y la población. **Secretaría Nacional de Puertos (SEP). Brasil. Disponible en** <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/meio-ambiente/relacao-porto-cidade>»

Relocalización del puerto comercial

Surge a partir de un contexto de ciudad «post industrial», y posteriormente se ha aplicado a situaciones diversas en las que un recinto portuario pierde vitalidad, o se desea darle otro destino.

Se crean nuevos polígonos terrestres y acuáticos para actividad portuaria y nuevas infraestructuras en sitios acordes a los nuevos requerimientos. Frecuentemente las nuevas áreas no están urbanizadas, o presentan baja intensidad de actividades.

Se disponibilidad en el mercado suelo de los antiguos recintos portuarios, creando nuevos sectores urbanos, y potentes operaciones inmobiliarias, bajo el modelo de «*waterfronts*»

Se realiza una «re significación» de espacios vacantes, asignando nuevo valor, nuevos significados, y nuevas funciones: cruceros, náutica deportiva, recreación, residencia, oficinas, industrias

Se apoyan estas operaciones en la creación de una nueva imagen de la ciudad, buscando un nuevo posicionamiento internacional.

Es frecuente la comercialización de propiedades inmobiliarias residenciales, de oficinas y de comercios en el *waterfront* "recuperado", bajo modalidades de «consumo emocional del suelo». En algunos casos, se crean nuevos «paraísos exclusivos» (Varela, 2018), pero en este caso, urbanos.

Se mantiene la localización original

- Casos en los que se optimiza la sinergia con la ciudad: Oportunidades. Marca territorial. Posicionamiento internacional que incluye el puerto. Activación urbana y turística de la actividad portuaria.
- Casos en los que se gestionan conjuntamente puerto, aeropuerto, trenes internos, terminales de carga, pasajeros, autobuses, infraestructura circulatoria, polígonos de zonas francas y negocios inmobiliarios
- Administraciones que dependen de ámbitos nacionales, estatales o locales.
- Modelos de gobernanza con participación de actores del Estado, del mercado, de la sociedad civil y de la Academia

Síntesis

Fases de desarrollo de la relación puerto - ciudad

- simbiosis (calles de la ciudad llegaban hasta los muelles)
- crecimiento
- separación: conflicto por contraste "entre condiciones sociales de la ciudad y las oportunidades económicas que brinda el puerto".

Recomendaciones para "armonizar las relaciones, apuntando a la colaboración y a la convivencia"

- 1. Entablar diálogo entre autoridades portuarias y de la ciudad, con participación pública para lograr consensos
- 2. Identificar oportunidades de "reconciliación y acercamiento" (iadb blogs) en la interfaz puerto-ciudad. *Cruceros, terminales de pasajeros, waterfronts (actividades comerciales, turísticas y deportivas)*
- 3. Conocimiento mutuo de los retos y empatía para planificar minimizando externalidades negativas. *Branding de la ciudad (atraer inversiones)*

Los mejores planes presentan equipos multidisciplinarios + visión compartida:

- recuperación de espacios portuarios obsoletos y abandonados,
- mejoras ambientales especialmente en los terminales portuarios,
- modernización de terminales de pasajeros,

- infraestructura de transporte para el tráfico portuario (carreteras, ferrocarriles y canales)
- Nuevas formas e institucionalidad de la relación puerto - ciudad

Autor de referencia: Rinio Brutomesso. Adaptado de Foro 'Modelos de integración urbana en ciudades puerto: sinergias para el desarrollo sostenible y competitivo'. ICES, Findeter y la Universidad de Cantabria, 20-21/04/2016. Nota en blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2016/05/25/relacion-puerto-ciudad/

Ideas de cara a un plan integral de desarrollo del territorio costero

Establecer ámbitos formales de coordinación para la planificación portuaria y logística metropolitana

- Identificar potenciales campos de acción conjunta para la construcción de valor y beneficios recíprocos
- Actores públicos, con enfoque multiescalar según los asuntos a gestionar. Al menos: ANP, MTOP, AFE, OPP, MEF, MDN, IdeM, MIEM y sector energía, MVOTMA, UDELAR, GDs Canelones y San José cuando corresponda.
- Sector privado, al menos: operadores portuarios, concesionarios, exportadores, navieras, cruceros, cámaras y Bureau de Turismo. Sociedad civil, al menos: Defensoría del Vecino, y otros ámbitos de acción ciudadana.

Interfaz entre el puerto y la ciudad

- Identificar potencialidades y emergencias, seleccionar temas y polígonos prioritarios ¿ruido (energía para buques), emisiones a la atmósfera (de combustibles y mercancías), tránsito inducido?
- Realizar experiencias piloto para mejorar percepción y acceso público: espacios físicos, equipamientos y gobernanza

Relevar ámbitos de acción y polígonos de oportunidad (POps) para ciudad y puerto a la vez, y evaluar posibles acciones articuladas (preguntas metodológicas, a modo de disparador para la discusión):

- ¿Desarrollar un branding compartido de la ciudad y del puerto, enfocado al posicionamiento turístico-comercial?
- ¿Impulsar la cultura de la navegación en la educación formal, comenzando por centros educativos de CCZ costeros?
- ¿Resignificación y refuncionalización de edificios emblemáticos en desuso, en procesos de degradación? ¿centro de interpretación del Puerto de Montevideo en las atarazanas del S. XVIII? ¿usos temporarios del patrimonio industrial en desuso (incluyendo CABA, barracas)? ¿centro de interpretación garibaldino en hangares de isla

De Ratas? ¿movilidad metropolitana y turística en Estación Central Gral. Artigas aprovechando sus condiciones para nodo multimodal?

- Movilidad acuática, accesos y transporte público: ¿impactos de nuevos accesos, transporte público incorpora cruce de la bahía, terminal de cruceros en Depósito Santos o transfer de cruceristas a hub turístico céntrico para visitantes y residentes con servicios turísticos y urbanos, y traslado de terminal de Río Branco a AFE?
- ¿La normativa de Aguada «Sector Barracas» fue efectiva, es coherente con su estructura catastral, su proximidad al puerto y sus oportunidades, o puede potenciarse revisando el mix de actividades permitidas?
- ¿Nuevas formas de institucionalidad que sin perjuicio de las normas vigentes y competencias favorezcan la participación ciudadana y la articulación en el ámbito nacional, departamental, metropolitano?



FIGURA 42: ATARAZANAS DE MONTEVIDEO, CRUCEROS, TCP, VELAS URUGUAY 2018

...

4. Inventario de estudios, iniciativas actuales y proyectos a futuro que involucren actuación pública en el territorio costero montevideano

Materiales y métodos

El inventario se realizó mediante revisión de bibliografía disponible, informes técnicos, documentos de proyecto, revisión de sitios web, investigación de notas periodísticas en internet, y datos recogidos en entrevistas calificadas y comunicaciones personales. Se concentró la búsqueda en eventos del tipo solicitado que hayan sido, estén siendo o se prevé que sean desarrollados desde instituciones, campos de trabajo o actores públicos o privados con potencial o capacidades para incidir en la resiliencia de Montevideo. Tratándose de una tarea sobre un universo de límites difusos, en permanente evolución por la aparición de nuevos eventos, o nuevas situaciones, que pueden provocar cambios de signo negativo, positivo o neutro, o incluso, de signos positivos y negativos a la vez, sobre la costa montevideana. De manera que el desarrollo alcanzado para este inventario tiene el valor de proponer diversos modos de clasificar, tiene la vigencia de un momento, tiene el alcance factible en los plazos de este trabajo, y se reconoce no-exhaustivo y diseñado para ser permanentemente actualizado y mejorado.

Resultados

El inventario que se presenta consiste en una planilla electrónica elaborada con el software Excel de Microsoft, que permite ordenar datos por diversos criterios, filtrar información, reunir o separar conjuntos, actualizar y editar. Se optó por una estructura simple de filas y columnas para facilitar la tarea de asociar datos a archivos shape si se optara por georreferenciar la información¹⁵.

Estructura

La planilla electrónica tiene los siguientes campos:

Campo	Descripción
1. ID	Número correlativo asignado según una ordenación de los datos por Tramo de costa, Estado, y Sector de actividad, como primer, segundo y tercer criterio. Este criterio permite leer los eventos relevados sobre un tramo de costa elegido, el estado de los mismos, y en qué sector de actividad se originan.
2. Eventos relevados en la costa	Programas, líneas de acción, estudios, iniciativas, proyectos
3. Información disponible en:	Ubica la repartición de la IdeM, Institución, publicación o sitio web en que se puede obtener información sobre el evento.

¹⁵ Un ejemplo de georreferenciación de este tipo es el Inventario Nacional de Ordenamiento Territorial. Tendría utilidad para el analista del territorio y para el tomador de decisión, pudiendo consultar la información a partir de bases de datos en sí mismas, o asociadas a mapas.

Campo	Descripción
4. Estado	Los valores de este campo pueden ser: En agenda; Con potencial modificador; Realizado; Actual, en curso, vigente
5. Tipo	Ver tipología
6. Tramo de costa	Tramo de costa beneficiado o afectado. Los valores pueden ser: General (no refiere a un tramo específico), barra del río Santa Lucía, oeste, portuario, este, barra del arroyo Carrasco, o combinaciones de tramos.
7. Sector de actividad	Se indica el sector de actividad en el que se origina el evento, de un conjunto de sectores identificados que se enumera más adelante.
8. Proponente, impulsor o realizador	Público, privado o mixto son los agrupamientos que permitirían ordenar datos según este campo.
9. Actores públicos líderes	Se destinaron 3 campos para identificar los actores públicos. Este campo es para enumerar las agencias públicas que lideran el evento.
10. Actores públicos socios	En el segundo campo, a los socios institucionales de los actores líderes
11. Otros actores públicos involucrados	En el tercer campo, enumerar otros actores públicos involucrados
12. Notas, observaciones, comentarios	Campo sin categorías preestablecidas, para agregar información cuando se considere pertinente.

Sectores de actividad generadores de eventos

El análisis de los eventos detectados permitió identificar 28 sectores de actividad que los generan:

1. Academia	11. Gestión integral de Riesgos	23. Protección patrimonial
2. Actividad residencial de tipo urbano	12. Gestión territorial	24. Proyectos de infraestructura
3. Cambio climático	13. Gestión turística	25. Saneamiento y drenaje
4. Deportes y recreación	14. Industria naval	26. Tecnologías de la información y la comunicación
5. Educación ambiental	15. Industria naval	27. Transporte ferroviario
6. Gestión ambiental	16. Mercado inmobiliario	28. Transporte; Navegación y puertos
7. Gestión costera y marina	17. Navegación y puertos	
8. Gestión de espacios públicos	18. Ordenamiento territorial	
9. Gestión de residuos	19. Pesca artesanal	
10. Gestión integrada de recursos hídricos	20. Planificación	
	21. Planificación territorial	
	22. Protección ambiental	

Tipos de eventos inventariados:

Una clasificación provisoria de los diferentes tipos de eventos que se evaluaron como relevantes en relación a la ERM, permitió reconocer al menos 25 tipos, dando origen a la siguiente tipología:

1. Arreglo institucional	10. Instrumento de protección ambiental	19. Planificación
2. Debate	11. Instrumento de protección patrimonial	20. Procedimientos normalizados
3. Estudio	12. Monitoreo	21. Programa de gestión
4. Experiencias piloto de infraestructuras verdes	13. Operación inmobiliaria	22. Proyecto de infraestructura
5. Fiscalización	14. Plan ambiental	23. Publicación técnica
6. Gestión cultural, recreativa y turística	15. Plan climático	24. Sistema de información geográfica
7. Gestión de espacios públicos	16. Plan de emergencia	25. Uso/ocupación de la costa
8. Informe de consultoría	17. Plan de gestión integrada de recursos hídricos	
9. Instrumento de ordenamiento territorial	18. Plan de infraestructura	

En la actualización y revisión de este inventario podrían reconocerse nuevas categorías, funcionales a los objetivos de manejo costero integrado que se hayan trazado.

En las páginas siguientes se presenta una salida en Word de la planilla electrónica, para mayor comodidad de lectura.

Página en blanco

TABLA 2: INVENTARIO ORDENADO SEGÚN TRAMO DE COSTA, ESTADO Y SECTOR DE ACTIVIDAD.

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
1	Área Protegida Parque Nacional Isla de Flores (APPNIF) 2018. Superficie emergida y sector acuático de 2 nmi desde la línea de ribera	http://mvotma.gub.uy/portal/ciudadania/biblioteca/item/10009775-decreto-n-9-2018-parque-nacional-isla-de-flores-snap.html	Actual, en curso, vigente	Instrumento de protección ambiental	Barra del arroyo Carrasco y este	Protección ambiental	público	MVOTMA	MDN		
2	Plan Estratégico de gestión integrada de la cuenca del arroyo Carrasco PECAC 2007	http://mvotma.gub.uy/portal/ciudadania/biblioteca/item/download/4010_5063cfbb38ba6be4c9d4e58104b96938.html	Realizado	Plan de gestión integrada de recursos hídricos	Barra del arroyo Carrasco y este	Gestión integrada de recursos hídricos	público	IdeM, IDC, MVOTMA			
3	(APHSL) (SDZM) Parque Punta Espinillo (PPE): sectores naturales y forestados, playas, paradores, camping con servicios y camping libre sin servicios	http://zoo.montevideo.gub.uy/parque-punta-espinillo	Actual, en curso, vigente	Programa de gestión	Barra del Santa Lucía y oeste	Educación ambiental	público	IdeM			
4	Diagnóstico y definición de lineamientos generales y áreas estratégicas para el desarrollo sostenible de la microrregión de Santiago Vázquez (Lic. Abr. 332728/1/2017)	https://www.comprasestatales.gub.uy/consultas/detalle/id/i256469	Actual, en curso, vigente	Instrumento de ordenamiento territorial	Barra del Santa Lucía y oeste	Ordenamiento territorial	público	IdeM	MVOTMA		
5	Área Protegida con Recursos Manejados Humedales de Santa Lucía (APHSL) 2015	http://www.mvotma.gub.uy/portal/humedales.html	Actual, en curso, vigente	Instrumento de protección ambiental	Barra del Santa Lucía y oeste	Protección ambiental	público	IdeM	MVOTMA		
6	Sistema Departamental Zoológico de Montevideo (SDZM): Parques Lecocq, Punta Espinillo, Villa Dolores y Museo Dámaso Antonio Larrañaga (2013)	http://www.zoo.montevideo.gub.uy/	Actual, en curso, vigente	Arreglo institucional	Barra del Santa Lucía, oeste, y este	Educación ambiental	público	IdeM			
7	Líneas de trabajo de la Comisión Administradora de los Humedales del Río Santa Lucía (CAHSL, desde 1999): Control del área, conservación del ecosistema, fomento del turismo ambientalmente sostenible, investigación, y educación ambiental.	http://www.montevideo.gub.uy/institucional/dependencias/comision-administradora-de-los-humedales-del-rio-santa-lucia	Actual, en curso, vigente	Instrumento de protección ambiental	Barra del Santa Lucía, y oeste	Protección ambiental	público	IdeM	MVOTMA	ANEP - MEC	
8	Declaración de Monumento Histórico Nacional Rambla de Montevideo - Resolución del Poder Ejecutivo N° 584/86 de 14/08/1986.	http://www.impo.com.uy/bases/resoluciones/584-1986/1	Actual, en curso, vigente	Instrumento de protección patrimonial	Este	Protección patrimonial	público	MEC CPCN	IdeM		Declárase Monumento Histórico Cultural, en el departamento de Montevideo, la zona costera comprendida desde el Oeste hacia el Este, a partir de la escollera conocida como "Sarandí" inclusive, hasta el Arroyo Carrasco, y de Sur a Norte, desde Río de la Plata hasta Rambla Costanera, incluyéndose sus dos aceras y los espacios públicos adyacentes a la misma.

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
9	Rambla Naciones Unidas - Bien de Interés Municipal, Decreto de la Junta Departamental de Montevideo N° 26864 de 05/08/1995	Decreto de la Junta Departamental de Montevideo N° 26864 de 05/08/1995	Actual, en curso, vigente	Instrumento de protección patrimonial	Este	Protección patrimonial	público	IdeM	JDM		
10	Declaración de interés del Poder Ejecutivo sobre el proyecto de Los Cipreses SA en Dique Mauá (2016)	http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/21243/Resoluci%C3%B3n_dique_Mau%C3%A1/9f6fcb0f-c098-4e33-b3dc-ff5d75948c72	Con potencial modificador	Operación inmobiliaria	Este	Proyectos de infraestructura	privado				
11	Postulación a la lista indicativa del Patrimonio Mundial UNESCO: <i>La Rambla (promenade maritime) de la Cité de Montevideo</i> . Date of Submission: 06/05/2010	http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5594/	En agenda	Instrumento de protección patrimonial	Este	Protección patrimonial	público	MEC CPCN, IdeM			
12	Plan climático de la Región Metropolitana de Uruguay. Intendencias de Canelones, Montevideo, y San José, PNUD Uruguay 2012. ISBN 978-92-990064-9-8. Proyecto «Cambio Climático Territorial. Desarrollo Local Resiliente al cambio climático y de bajas emisiones de carbono en los departamentos de Canelones, Montevideo y San José» Proyecto URU/09/003.	http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/plan_climatico_region_metropolitana_uruguay.pdf	Actual, en curso, vigente	Plan climático	General	Cambio climático	público	IdeM, IDSJ, IDC, MVOTMA	PNUD		

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
13	Decreto N° 172/016 Creación del Sistema Nacional Ambiental y reglamentación del art. 33 de la Ley 19.355 relativo a la creación de la "Secretaría Nacional de Ambiente, Agua y Cambio Climático"	https://www.impo.com.uy/bases/decretos/172-2016	Actual, en curso, vigente	Arreglo institucional	General	Gestión ambiental	público	Poder Ejecutivo			Integración SNA: Presidente de la República o quien éste designe, que lo presidirá; Gabinete Nacional Ambiental; Administración de Obras Sanitarias del Estado (OSE); Instituto Uruguayo de Meteorología (INUMET); Sistema Nacional de Respuesta al Cambio Climático y variabilidad (SNRCC); Secretaría Nacional de Ambiente, Agua y Cambio Climático de la Presidencia de la República (SNAACC); Sistema Nacional de Emergencias (SINAE). Invitará al Congreso de Intendentes y podrá convocar a otros órganos para actividades específicas. Cometido: Fortalecer, articular y coordinar políticas públicas nacionales en ambiente, agua y cambio climático, como impulso a un desarrollo ambientalmente sostenible que conserve los bienes y servicios que brindan los ecosistemas naturales, promueva la protección y el uso racional del agua y dé respuesta e incremente la resiliencia al cambio climático. Constitución del Gabinete Nacional Ambiental GNA: Presidente de la República o quien él designe, que lo presidirá; Secretario de la SNAACC; Ministros del MVOTMA, MGAP, MIEM, MDN, MSP, MEF; otros Ministros de Estado cuando las circunstancias lo ameriten; podrá convocar a otras instituciones a participar en la preparación de políticas públicas específicas en estas materias, cuando sus competencias lo justifiquen.
14	Ley 19355 Presupuesto Nacional 2015 - 2019, Art. 33 Creación de la Secretaría Nacional de Ambiente, Agua y Cambio Climático	https://www.impo.com.uy/bases/leyes/19355-2015	Actual, en curso, vigente	Arreglo institucional	General	Gestión ambiental	público	Presidencia			Creación de nuevo ámbito de articulación y coordinación interinstitucional de las políticas ambientales nacionales para el desarrollo sostenible. Cometido: articular y coordinar con las instituciones y organizaciones públicas y privadas, la ejecución de las políticas públicas relativas a la materia de medio ambiente, agua y cambio climático.
15	Control de industrias: Informes anuales de fiscalización, y Reportes semestrales de actividad industrial y cumplimiento de normativa	http://www.montevideo.gub.uy/control-de-industrias	Actual, en curso, vigente	Fiscalización	General	Gestión ambiental	público	IdeM			
16	Informes estudio de la calidad de agua, sedimento y biota del Río de la Plata. Estudio sistemático desde 07/2007, permite evaluar el comportamiento de las distintas variables físicas, químicas, microbiológicas y biológicas, en relación al avance de los planes de saneamiento.	http://www.montevideo.gub.uy/calidad-de-agua/informes-estudio-de-la-calidad-de-agua-sedimento-y-biota-del-rio-de-la-plata	Actual, en curso, vigente	Monitoreo	General	Gestión ambiental	público	IdeM			
17	Servicio de Evaluación y Control de la Calidad Ambiental - Informes anuales disponibles desde 2004	http://www.montevideo.gub.uy/calidad-de-agua/documentos-cursos-de-agua	Actual, en curso, vigente	Monitoreo	General	Gestión ambiental	público	IdeM			

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
18	Playas: Comités participativos de playa. Incluye 7 departamentos de la IM, MVOTMA, PNN, ANCAP,	Resoluciones Nº 4943/03 de 28/11/2003 y 5465/16 de 28/11/2016	Actual, en curso, vigente	Programa de gestión	General	Gestión ambiental	público	IdeM	MVOTMA	PNN	
19	Sistema de Gestión Ambiental de Playas: coordinación de múltiples estrategias para gestionar los espacios costeros desde playa Ramírez hasta Ingleses. Incluye 2 estrategias clave: Calidad del agua y Limpieza especializada de playas. Incluye estrategia de retiro de infraestructuras duras en playas, por inadecuadas o por estar en abandono. Incluye servicios, y programa de actividades en playas. Incluye monitoreo de resaca (metales) desde 2011. Incluye estudios y estrategias de respuesta a la erosión y pérdida de arena en tramos específicos: recarga de arena en Ramírez, retiro de construcciones, modificaciones en descarga de escorrentía y control de erosión en Brava y Honda, manejo de información sobre monitoreo de FAN	Resoluciones Nº 4943/03 de 28/11/2003 y 5465/16 de 28/11/2016. Ver http://www.montevideo.gub.uy/playas/sistema-de-gestion-ambiental	Actual, en curso, vigente	Programa de gestión	General	Gestión ambiental	público	IdeM	Comité participativo		
20	Procedimientos para la Concesión sin fines de lucro en espacios públicos	http://www.montevideo.gub.uy/tramites-y-tributos/concesion/sin-fines-de-lucro-en-espacios-publicos	Actual, en curso, vigente	Gestión de espacios públicos	General	Gestión de espacios públicos	privado	IdeM			
21	Sistema de gestión de residuos orgánicos TRESOR IdeM	http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/poa_tresor_2014-2015.pdf	Actual, en curso, vigente	Programa de gestión	General	Gestión de residuos	público	IdeM			
22	Sistema de gestión de RSI CIU	http://www.ciu.com.uy/rsi	Actual, en curso, vigente	Programa de gestión	General	Gestión de residuos	privado	IdeM	CIU		
23	Sistema de gestión de RSU IdeM	http://www.montevideo.gub.uy/gestion-de-residuos	Actual, en curso, vigente	Programa de gestión	General	Gestión de residuos	público	IdeM			
24	Ley de riego: debate por impactos sobre la calidad del agua		Actual, en curso, vigente	Debate	General	Gestión integrada de recursos hídricos	público	MGAP	MVOTMA	MSP/MINTUR /GDs	
25	Plan de acción para la protección del agua en la cuenca del río Santa Lucía	http://www.mvotma.gub.uy/portal/ciudadania/biblioteca/item/10004440-plan-de-accion-para-la-proteccion-del-agua-en-la-cuenca-del-santa-lucia-junio-2015.html	Actual, en curso, vigente	Plan ambiental	General	Gestión integrada de recursos hídricos	público	MVOTMA	Comisión de Cuenca del Río Santa Lucía		

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
26	Plan de emergencia departamental - lineamientos generales	http://www.montevideo.gub.uy/servicios-y-sociedad/centro-coordinador-de-emergencias-departamentales/plan-de-emergencia-departamental-lineamientos-generales	Actual, en curso, vigente	Plan de emergencia	General	Gestión integral de Riesgos	público	IdeM	SINAE		
27	Consultoría MVD como destino turístico a 2022	Inédito, en elaboración. Bureau de Montevideo	Actual, en curso, vigente	Informe de consultoría	General	Gestión turística	mixto	IdeM			En elaboración
28	SIG Port Sistema de Información Geográfica Portuario	http://sigport.anp.com.uy	Actual, en curso, vigente	Sistema de información geográfica	General	Navegación y puertos	público	ANP	MTOP	MDN	
29	Proyecto de Ley Directriz Nacional de OTYDS del Espacio Costero (DNEC)	Media sanción (Diputados) 2015	Actual, en curso, vigente	Debate	General	Ordenamiento o territorial	público	Poder Legislativo	MVOTMA	GDs	
30	Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (Dec. 34. 870 de 2013)	Volumen IV del Digesto Departamental – Libro II	Actual, en curso, vigente	Instrumento de ordenamiento territorial	General	Ordenamiento o territorial	público	IdeM	MVOTMA	JD	
31	Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible para el Área Metropolitana - EROTAM (2011).	Digesto Deptal. Vol IV. Libro I	Actual, en curso, vigente	Instrumento de ordenamiento territorial	General	Ordenamiento o territorial	público	IdeM, IDSJ, IDC, MVOTMA	PNUD	JD	
32	Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo (Dec. 28.242 de 1998 y modificativos)	Volumen IV del Digesto Departamental – Libro II	Actual, en curso, vigente	Instrumento de ordenamiento territorial	General	Ordenamiento o territorial	público	IdeM	MVOTMA	JD	
33	Hacia una Estrategia Nacional de Desarrollo Uruguay 2050	www.opp.gub.uy/planificación	Actual, en curso, vigente	Planificación	General	Planificación	público	OPP Dirección de Planificación	Ministerios sectores seleccionados		Proceso de análisis prospectivo y planificación estratégica. Foco en 10 complejos productivos estratégicos: Bioeconomía, Economía Digital, Energías Renovables, Turismo, Hidrocarburos, Minería, Industrias Creativas, Forestal-madera-celulosa, Alimentos y Servicios Globales de Exportación y asociados a los RRNN
34	Lista de Monumentos Históricos Nacionales del Departamento de Montevideo - CPCN- MEF	http://www.patrimoniouruguay.gub.uy/innovaportal/v/33442/68/mecweb/monumentos-historicos-nacionales	Actual, en curso, vigente	Instrumento de protección patrimonial	General	Protección patrimonial	público	IdeM	JDM		
35	Lista de Monumentos Históricos Nacionales, Bienes de Interés Departamental, Bienes de Interés Municipal IdeM	http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/pla_nillabienespatrimonialesversione_nero2017.pdf	Actual, en curso, vigente	Instrumento de protección patrimonial	General	Protección patrimonial	público	IdeM	JDM		
36	Proyecto estratégico Fondo Capital: Proyectos de mejora de infraestructura de movilidad, planta de preclasificación y compactado de residuos.	http://www.montevideo.gub.uy/institucional/planes-estrategicos/fondo-capital	Actual, en curso, vigente	Plan de infraestructura	General	Proyectos de infraestructura	público	IdeM	Junta Departamental		

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
37	Jardines de lluvia como alternativas de drenaje sostenible: 2 experiencias, en Guaviyú y Antonio Machado	SEPS. Calles Guaviyú y Antonio Machado, Jacinto Vera	Actual, en curso, vigente	Experiencias piloto de infraestructuras verdes	General	Saneamiento y drenaje	público	IdeM			
38	Departamento de Desarrollo Sostenible e Inteligente (2016)	http://www.montevideo.gub.uy/institucional/dependencias/desarrollo-sostenible-e-inteligente	Actual, en curso, vigente	Arreglo institucional	General	Tecnologías de la información y la comunicación	público	IdeM			Departamento creado en 2016 que tiene como objetivo liderar el proceso de planificación estratégica de la IdeM, brindar soluciones, herramientas y ámbitos que promuevan la participación ciudadana, la inclusión social y el control al ciudadano sobre la gestión, otorgándole mayor institucionalidad. Tecnología para Ciudades Inteligentes: Análisis de datos, Internet de las cosas, Plataforma para Ciudades Inteligentes, Telecomunicaciones
39	Estrategia de Desarrollo Ambiental IdeM	Desarrollo Ambiental	Con potencial modificador	Plan ambiental	General	Gestión ambiental	público	IdeM			("30 mil pies de altura"): redundancia, corresponsabilidad, sostenibilidad económica, abordaje transversal. De lo piramidal a lo matricial. Permear a todos los participantes.
40	Ordenanza Departamental de OTYDS	---	Con potencial modificador	Instrumento de ordenamiento territorial	General	Ordenamiento territorial	público	IdeM	MVOTMA	JD	
41	Plan estratégico Montevideo 2030	http://mvd2030.montevideo.gub.uy (20180329 "sitio desconectado en mantenimiento"). Redes: https://www.facebook.com/mvd2030/?hc_ref=ARSGegh6rV_5cV3JIDzzb2mYVrntvYRP024vxAp2tQxZgs_OI-r9OKOUrPS_NUqwbo&fref=nf	Con potencial modificador	Plan de infraestructura	General	Planificación territorial	público	IdeM	Municipios		
42	Agenda Nacional de Infraestructura 2015-2030 (Dic. 2015)	https://www.opp.gub.uy/images/Agenda_Infraestructura_Web_OPP.pdf	Con potencial modificador	Plan de infraestructura	General	Proyectos de infraestructura	público	OPP Dirección de Descentralización e Inversión Pública			
43	Plan Director de Saneamiento y Drenaje Urbano de Montevideo (PSU V)	SEPS	Con potencial modificador	Plan de infraestructura	General	Saneamiento y drenaje	público	IdeM			

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
44	Plan Nacional de Adaptación Ciudades - DCC - DINAGUA/ MVOTMA	MVOTMA http://www.adaptation-undp.org/explore/south-america/uruguay http://www4.unfccc.int/Submissions/Lists/OSPSubmissionUpload/597_269_131559456151194508-SUBMISSION%20BY%20URUGUAY%20NWP_Indicators%20of%20adaptation%20and%20resilience.pdf	En agenda	Plan climático	General	Cambio climático	público	MVOTMA, GDs	PNUD		
45	Plan Nacional de Adaptación Costero - DCC MVOTMA	MVOTMA http://www.adaptation-undp.org/explore/south-america/uruguay http://www4.unfccc.int/Submissions/Lists/OSPSubmissionUpload/597_269_131559456151194508-SUBMISSION%20BY%20URUGUAY%20NWP_Indicators%20of%20adaptation%20and%20resilience.pdf	En agenda	Plan climático	General	Cambio climático	público	MVOTMA, GDs	PNUD		
46	La frontera del agua. El paisaje costero de Uruguay	Publicación impresa ISBN: 978-9974-0-0631-7, ver ficha en: http://www.fadu.edu.uy/publicaciones/coleccion-general-libros/la-frontera-del-agua-el-paisaje-costero-del-uruguay/	Realizado	Publicación técnica	General	Academia	público	MVOTMA IdeM UDELAR FADU Junta de Andalucía			Estudio sobre la costa desde la perspectiva disciplinar del paisaje. Publicación con interesantes resultados de investigaciones y reflexiones disciplinares, que cita una importante diversidad de fuentes, incluyendo fuentes inéditas.
47	La mirada horizontal. El paisaje costero de Montevideo. Alicia Torres Corral	Co-edición Facultad de Arquitectura / Ediciones de la Banda Oriental. 2007/11. Versión en venta en Facultad de Arquitectura: ISBN 978-9974-0-0401-6	Realizado	Publicación técnica	General	Academia	privado	Facultad de Arquitectura, UDELAR			
48	Informe de consultoría: Convenio específico UDELAR MVOTMA Programación de la Adaptación Costera. SNRCC - UDELAR - MVOTMA - Proyecto AECID Fortalecimiento Institucional del Sistema Nacional de Respuesta al Cambio Climático. Informe final, productos 3, 4, 5 y 6	MVOTMA	Realizado	Estudio	General	Cambio climático	público	MVOTMA, GDs	UDELAR		

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
49	Informe de consultoría: Proyecto URU/07/G32 "Implementing Pilot Climate Change Adaptation Measures in Coastal Areas of Uruguay". DCC MVOTMA/PNUD. Consultor JC Zentella. Supervisor M. Gómez. 2015	MVOTMA	Realizado	Estudio	General	Cambio climático	público	MVOTMA, GDs	PNUD		Establecer bases para incorporar riesgos asociados a la variabilidad y el cambio climático en los procesos de planeación territorial nacional; incorporar concepto de manejo adaptativo para la recuperación y restauración de ecosistemas costeros vulnerables; proponer políticas y medidas piloto de adaptación a nivel local, a ser incluidas en los procesos actuales de planeación territorial; identificar lecciones generadas y facilitar replicabilidad en los departamentos costeros de Uruguay
50	Encuesta de relevamiento de actividades y características de clubes náuticos y de pesca localizados en la costa	Sistema de Gestión Ambiental de Playas	Realizado	Estudio	General	Gestión ambiental	público	IdeM			
51	Informe de consultoría: Proyecto URU/06/016 "Conectando el conocimiento con la acción para la gestión integrada de la zona costera uruguaya del Río de la Plata" Diagnóstico y Evaluación de Infraestructuras en la Zona Costera Uruguay (Colonia - Rocha) Segundo Informe. Estado de situación de la infraestructura existente en la zona costera. Medina et al. EcoPlata MVOTMA. 2009	MVOTMA	Realizado	Estudio	General	Gestión costera y marina	público	MVOTMA			
52	Declaración de principios ambientales de la ANP. Res. Dir. 18-12/2002	http://anp.com.uy/wps/wcm/connect/60ad5695-3588-4edc-a697-2db69f6c36a5/DECLARACION+D+E+PRINCIPIOS+AMBIENTALES.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=60ad5695-3588-4edc-a697-2db69f6c36a5	Actual, en curso, vigente	Planificación	General, y portuario	Gestión ambiental	público	ANP	MVOTMA	MTOP	
53	Política Ambiental de la ANP. Res. Directorio. 552/3.404 -05/04/06.	http://anp.com.uy/wps/wcm/connect/f2457740-65af-48e5-8036-8fa0c9e9e29c/Politica+Ambient+al+de+la+ANP.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=f2457740-65af-48e5-8036-8fa0c9e9e29c	Actual, en curso, vigente	Planificación	General, y portuario	Gestión ambiental	público	ANP	MVOTMA	MTOP	
54	Proyecto Institucional ANP 1 Proyecto de construcción de Muelle C- Ampliación	http://anp.com.uy/wps/wcm/connect/f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae/Proyectos+Institucionales.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae	Con potencial modificador	Proyecto de infraestructura	General, y portuario	Navegación y puertos	público	ANP	IdeM	MVOTMA/MTOP	Extender el muelle C en 180 m de longitud. Obtener una explanada con una superficie de 4400 m2 de relleno con piedra. Se conectarán la explanada ya construida (muelle de 330 metros) con la nueva explanada que acompaña el muelle de 180 metros.

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
55	Proyecto Institucional ANP 31 Desarrollo Urbanístico, comercial y logístico de Punta de Sayago	http://anp.com.uy/wps/wcm/connect/f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae/Proyectos+Institucionales.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae	Con potencial modificador	Proyecto de infraestructura	General, y portuario	Navegación y puertos	público	ANP	IdeM	MVOTMA/M TOP	Comercializar y desarrollar la infraestructura portuaria logística del puerto de Montevideo en Punta de Sayago de áreas en régimen de puerto libre, zona industrial y zona franca mediante la realización del estudio urbanístico y de mercado.
56	Proyecto Institucional ANP 38 Adecuación edilicia del inmueble – E. Sede ANP y ex Montevideo Rowing Club – en el ámbito de la reestructura organizativa	http://anp.com.uy/wps/wcm/connect/f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae/Proyectos+Institucionales.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae	Con potencial modificador	Proyecto de infraestructura	General, y portuario	Navegación y puertos	público	ANP	IdeM	MVOTMA/M TOP	Adecuar físicamente los espacios de trabajo para permitir una mejor gestión y eficiencia de las tareas de la nueva estructura de la organización que comprende al edificio Sede y el edificio del ex Montevideo Rowing Club.
57	Proyecto Institucional ANP 41 Reingeniería de control de accesos	http://anp.com.uy/wps/wcm/connect/f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae/Proyectos+Institucionales.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae	Con potencial modificador	Proyecto de infraestructura	General, y portuario	Navegación y puertos	público	ANP	IdeM	MVOTMA/M TOP	Realizar una evaluación de los diferentes aspectos relacionados con el ingreso y salida de la instalación portuaria a fin de colaborar en la consolidación de los estándares de seguridad. Determinar situación actual de la tecnología aplicada al control de accesos al recinto. Realizar recomendaciones de aplicación que involucren la incorporación de infraestructuras, equipos y flujos administrativos de gestión.
58	Proyecto Institucional ANP 47 Relevamiento de buques hundidos, semihundidos o varados y/o que cuenten con deudas y remoción de aquellos abandonados declarados a favor del Estado	http://anp.com.uy/wps/wcm/connect/f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae/Proyectos+Institucionales.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae	Con potencial modificador	Proyecto de infraestructura	General, y portuario	Navegación y puertos	público	ANP	IdeM	MVOTMA/M TOP	Remoción, extracción, traslado y/o desguace de los buques que se encuentran hundidos, semihundidos, varados, inactivos, con deudas o abandonados declarados a favor del Estado, en aguas jurisdiccionales bajo la órbita de A.N.P. y constituyan un peligro u obstáculo para la navegación, para las operaciones o infraestructuras portuarias, para el medio ambiente, o que sean considerados riesgosos de hundimiento. Evidentemente, no son aptos para cumplir la finalidad para la que fueron concebidos. Puede afectar tramos de costa con varaderos y desguazaderos

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
59	Proyecto Institucional ANP 48 Terminal Multimodal - Puerto Seco Rivera, así como otros planes estratégicos de desarrollo de otros puertos y su conexión multimodal (terrestre y acuática) con el Puerto de Montevideo.	http://anp.com.uy/wps/wcm/connect/f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae/Proyectos+Institucionales.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae	Con potencial modificador	Proyecto de infraestructura	General, y portuario	Navegación y puertos	público	ANP	IdeM	MVOTMA/M TOP	Generar un proyecto estratégico logístico sustentable que fomente la descentralización de los puertos de la República, desarrollando la figura de Puerto Seco, realizando una Terminal Intermodal que efectúe la distribución física internacional de mercaderías, preferentemente en el departamento de Rivera. Afectará a la costa en general y al tramo portuario; además de los territorios atravesados por las conexiones terrestres, y el aumento de potencial del sistema portuario nacional
60	Proyecto Institucional ANP 49 Terminal pasajeros de Puerto Montevideo	http://anp.com.uy/wps/wcm/connect/f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae/Proyectos+Institucionales.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae	Con potencial modificador	Proyecto de infraestructura	General, y portuario	Navegación y puertos	público	ANP	IdeM	MVOTMA/M TOP	Estudiar la posibilidad de instalar una nueva terminal de pasajeros en el Puerto de Montevideo con los objetivos de posicionar a Montevideo como puerto de recambio de turistas/tripulantes y como base para todas las actividades que implica tener una terminal de cruceros.
61	Proyecto Institucional ANP 56 Nuevo acceso elevado e incorporación de áreas al recinto portuario de Montevideo	http://anp.com.uy/wps/wcm/connect/f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae/Proyectos+Institucionales.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae	Con potencial modificador	Proyecto de infraestructura	General, y portuario	Navegación y puertos	público	ANP	IdeM	MVOTMA/M TOP	Realizar Proyectos Ejecutivos para la construcción de un viaducto, un acceso único al recinto portuario, nuevas áreas portuarias y áreas externas de estacionamiento de camiones, optimizando así la circulación interna y externa del Puerto de Montevideo.
62	Proyecto Institucional ANP 8 Terminal Pesquera – Puerto Capurro y explanada de camiones.	http://anp.com.uy/wps/wcm/connect/f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae/Proyectos+Institucionales.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=f4fada68-184f-4182-b4bc-e3e3833d35ae	Con potencial modificador	Proyecto de infraestructura	General, y portuario	Navegación y puertos	público	ANP	IdeM	MVOTMA/M TOP	Construcción de una infraestructura portuaria específica para la actividad de las flotas pesqueras que habitualmente operan en el Puerto de Montevideo, lo que generará espacios libres de las actuales instalaciones para nuevas operativas comerciales. Se realizará en dos módulos: unos para flota pesquera nacional y otro con mayor calado para flotas extranjeras y nacionales de mayor porte.

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
63	Parque Público Punta Yeguas: Marco regulatorio del PPPY (03/2017) • Resolución N° 732/10, Intendencia de Montevideo (2010) • Reglamentación del funcionamiento del Espacio de Gestión del Parque Público Punta Yeguas (2015) • Plan de Manejo del PPPY (versión 2006; reformulación y ajuste 2009) • Acuerdos Plenarios ordinarios y extraordinarios del Espacio de Gestión del PPPY (2006-2016) • Declaración de Interés Patrimonial del PPPY y su modalidad de Planificación Participativa y Gestión Asociada (M-1145/14), Ministerio de Educación y Cultura (2014) • Decreto de Interés Departamental de Montevideo del ejemplar vegetal protegido Eucalyptus Diversicolor, ubicado en las coordenadas E(x): 563087, N(y): 6138683 (entrada principal por calle Burdeos) (JDM 31/3/2011)	https://test-pu-catalogo-ciudadano.agesic.gub.uy/ambitos/gestion-asociada-parque-publico-punta-yeguas-montevideo	Actual, en curso, vigente	Gestión de espacios públicos	Oeste	Gestión de espacios públicos	privado	IdeM	MEC	Instituciones públicas que integran el EG PPPY	
64	(APHSL) Proyecto La Baguala: Suelo Rural de Interfase Costero, con dos "cuñas verdes" de Suelo Rural Natural	Puesta de Manifiesto disponible en Diario Oficial N° 29.134 - 20/01/2015 Sección Avisos p54	Actual, en curso, vigente	Operación inmobiliaria	Oeste	Mercado inmobiliario	privado	IdeM	MVOTMA		
65	Pajas Blancas: actividad residencial informal en zona de playa, colonia de pescadores artesanales		Actual, en curso, vigente	Uso/ocupación de la costa	Oeste	Pesca artesanal	privado	IdeM			
66	(APHSL) La Colorada (área diferenciada): Suelo Suburbano Habitacional	Observación	Con potencial modificador	Uso/ocupación de la costa	Oeste	Actividad residencial de tipo urbano	privado	IdeM			
67	Astillero en Punta del Canario: Infraestructura de defensa de costas, surgidero, explanada y locales techados, en Suelo Rural de Interfase Costero	IMPO, Presidencia, artículos en medios de prensa	Con potencial modificador	Uso/ocupación de la costa	Oeste	Industria naval	privado	IdeM	MTOP	MVOTMA	
68	EcoPlata: varios informes de consultoría sobre pesca artesanal. Micaela Trimble y otros.	Gestión Costera y Marina MVOTMA, EcoPlata	Realizado	Estudio	Oeste y este	Pesca artesanal	público	IdeM	MVOTMA/MG AP	MIDES	

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
69	PROGRAMAS DE ACTIVIDADES EN PLAYASACTIVIDADES FÍSICAS EN PLAYAS (En verano -Secretaría E. Física, Deportes y Recreación-):CAMPAÑA DE LA SEGURIDAD ACUÁTICA “AL AGUA CON RESPETO”: 18 playas habilitadas (8 en el Oeste desde Playa del Cerro a Playa de Punta Espinillo, con 10 torres de Guardavidas, y 10 playas en el Este desde Playa Ramírez hasta Playa Carrasco, con 20 torres de Guardavidas todos los días de 8h a 20h).EVENTOS: 7 propuestas en playas del este y del oeste, con énfasis en actividad física en medio acuático o de playa, e inclusión. PROGRAMA PARA PERSONAS MAYORES, en playas: Ramírez, Pocitos, Buceo, Malvín, Cerro y Punta Yeguas, y en diversos parques y plazas. PROGRAMA DE ATENCIÓN A PERSONAS CON DISCAPACIDAD: 7 propuestas – Instituciones y particulares con Carné de Discapacidad de la IM, en playas Ramírez, Pocitos, Malvín y Cerro.Actividades L a S 8h a 12h en Club Tabaré, Club Defensor y Plaza de Deportes N 7.	http://www.montevideo.gub.uy/playas/servicios	Actual, en curso, vigente	Gestión cultural, recreativa y turística	Oeste, este	Deportes y recreación	público	IdeM			
70	PROGRAMAS DE ACTIVIDADES EN PLAYAS PROGRAMA DE DEPORTES - ESCUELAS DEPORTIVAS PROGRAMA ESCUELA DE MAR: 7 propuestas, en 2 playas del este, en 2 playas y 2 plazas de deportes del oeste. CANOTAJE – Playas Verde – Ramírez – del Frigonal – Lago Calcagno (Metropolitana). ACTIVIDADES ACUATICAS Y NATACION – Playa del Frigonal - Pajas Blancas - Ramírez- Malvín. BEACH HANDBALL y HANDBALL – Playas Santa Catalina - Malvín - Pocitos. MINI - ATLETISMO - Playas Santa Catalina - Buceo - Malvín. RUGBY – Playas Cerro - Pocitos - Malvín. TRIATLON y FUTVOLEY – Playas Ramírez, Pajas Blancas y Carrasco. HOCKEY. STUND UP (con escuelas)	http://www.montevideo.gub.uy/playas/servicios	Actual, en curso, vigente	Gestión cultural, recreativa y turística	Oeste, este	Deportes y recreación	público	IdeM			

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
71	PROGRAMAS DE ACTIVIDADES EN PLAYAS PROGRAMA DE RECREACIÓN: 9 propuestas fijas y 18 itinerantes, en playas del oeste y del este, con énfasis en deportes y juegos para todas las edades y capacidades. PROGRAMA MONTEVIDEO FITNESS: 14 propuestas itinerantes en Playas y Parques en los 8 municipios. PROGRAMA UCM: 4 propuestas de actividad física en la arena, en playas del este. AGENDA CULTURAL: Cedel Casavalle. Deporte. Informática.	http://www.montevideo.gub.uy/playas/servicios	Actual, en curso, vigente	Gestión cultural, recreativa y turística	Oeste, este	Deportes y recreación	público	IdeM			
72	SERVICIOS EN PLAYASPLAYAS Y ESPACIOS PARA PERROS: 22 espacios para perros (10 de ellos, costeros)PARADORES: 6 paradores de playa en Buceo, Malvín, Pocitos (2), Playa Honda y Carrasco.BAÑOS PÚBLICOS: Lista de 40 baños químicos. En el este 26 (3 de ellos accesibles); en el oeste, 12 (ninguno accesible).	http://www.montevideo.gub.uy/playas/servicios	Actual, en curso, vigente	Gestión cultural, recreativa y turística	Oeste, este	Deportes y recreación	público	IdeM			
73	Manuales e instructivos de gestión ambiental portuaria, manuales, protocolos, formularios y certificados: retiro de aguas de sentina, de residuos sólidos sobrenadantes, desechos sólidos provenientes de buques, aguas de sentinas oleosas, grises y negras, de lastre, limpieza de sistemas, mercancías fumigadas, mercaderías peligrosas, cargas peligrosas, manual ambiental de obras de construcción (sector portuario), y otros	http://www.anp.com.uy/inicio/institucional/sistemas_de_gestion/gestion_medio_ambiente	Actual, en curso, vigente	Procedimientos normalizados	portuario	Navegación y puertos	público	ANP	PNN AN	MVOTMA	
74	Grupo Interinstitucional de Trabajo Bahía Limpia (desde 12/03/2018)	Planificación Territorial	Con potencial modificador	Arreglo institucional	Portuario	Gestión territorial	público	IdeM	MTOP & ANP	MVOTMA	
75	Traslado de dique seco desde la Aguada a Capurro	Grupo Interinstitucional de Trabajo Bahía Limpia (desde 12/03/2018)	Con potencial modificador	Proyecto de infraestructura	Portuario	Industria naval	privado	ANP; MTOP		IdeM	
76	Plan estratégico del puerto de Montevideo	se modificó su presentación web, se presenta como "Proyectos Institucionales ANP"	Con potencial modificador	Plan de infraestructura	Portuario	Navegación y puertos	público	IdeM	MTOP & ANP	MVOTMA	
77	Plan Maestro Administración Nacional de Puertos 2018-2035 (19/03/2018)	http://anp.com.uy/inicio/novedades/noticias/plan_maestro_presentacion_presidente_diaz	Con potencial modificador	Plan de infraestructura	Portuario	Navegación y puertos	público				

ID	Eventos relevados en la costa	Información disponible en:	Estado	Tipo	Tramo de costa	Sector de actividad	Proponente, impulsor o realizador	Actores públicos líderes	Actores públicos socios	Otros actores públicos involucrados	Notas, observaciones, comentarios
78	Conjunto de proyectos urbanos de detalle para la costa, especialmente en el tramo portuario	Unidad de Proyectos Urbano Territoriales	Con potencial modificador	Proyecto de infraestructura	Portuario	Planificación territorial	público	IdeM		MTOP; ANP; JD; UTE, ANCAP	
79	MTOP Proyecto Ferrocarril Central	ferrocarrilcentral.mtop.gub.uy/web/ferrocarril_central	Con potencial modificador	Proyecto de infraestructura	Portuario	Transporte; Navegación y puertos	público	Presidencia	MTOP	MEF / MRE	
80	Consultoría para el diseño de estrategias de intervención territorial para Montevideo, que vincule el Transporte Ferroviario con el Desarrollo Urbano en general y con la Movilidad en particular.	https://www.comprasestatales.gub.uy/consultas/detalle/mostrarlamado/1/id/638743	En agenda	Estudio	Portuario	Transporte ferroviario	público	IdeM	MTOP		
81	Informe Ambiental Resumen Prolongación del acceso norte del Puerto de Montevideo. Exp. N° 2016/14000/76980.	http://www.anp.com.uy/wps/wcm/connect/42c0ef38-a7ad-411e-94c4-f9c2765ab832/IAR+PUESTA+DE+MANIFIESTO+Ampliacion+Acceso+Norte_15-11-2017rv.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=42c0ef38-a7ad-411e-94c4-f9c2765ab832	Realizado	Estudio	Portuario	Transporte; Navegación y puertos	público	ANP	MVOTMA		
82	Plan Estratégico Ciudad Vieja a Escala Humana	http://www.montevideo.gub.uy/ciudad-vieja-a-escala-humana	Actual, en curso, vigente	Gestión de espacios públicos	Portuario, y este	Gestión de espacios públicos	público	IdeM			Veredas, readecuación vial y circuito de transporte público, alumbrado, Laboratorio de Innovación Ciudadana, coexistencia de tránsito priorizando la sostenibilidad, equipamiento urbano, circunvalación Durango, plaza Larocca, plaza Gradin, Estación Bus Turístico, áreas de descanso, proyecto Escollera, plaza de la Diversidad, gestión ambiental

Bibliografía

- Barragán JM, de Andrés M. 2016. Aspectos básicos para una gestión integrada de las áreas litorales de España: conceptos, terminología, contexto y criterios de delimitación. *Revista de Gestão Costeira Integrada - Journal of Integrated Coastal Zone Management*, vol. 16, núm. 2, junio, 2016, pp. 171-183. Associação Portuguesa dos Recursos Hídricos. Lisboa, Portugal. Disponible en <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=388346765005> (2018.05.28)
- Blog Ciudades Sostenibles BID. 2016. La relación puerto-ciudad: 3 maneras de lograr un desarrollo unificado. Disponible en blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2016/05/25/relacion-puerto-ciudad/
- Bruttomesso R. 2004. Complejidad en la relación puerto – ciudad. En *Ingeniería y territorio*. ISSN 1695-9647 N° 67. Págs. 22-31
- Calderón C. 2016. Ciudades Puerto: 3 reflexiones sobre cómo potenciar ciudades de cara al agua. Disponible en blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2016/04/27/7984/
- De Andrés M, Barragán JM y Scherer M. Urban. 2018. *Urban centres and coastal zone definition: Which area should we manage?*. *Land Use Policy* 71 (2018) 121–128.
- FARQ UDELAR, 2010. *La Frontera del agua – El paisaje costero del Uruguay*. Instituto de Diseño, Facultad de Arquitectura, UDELAR. MVOTMA, UDELAR, Junta de Andalucía. ISBN: 978-9974-0-0631-7. Montevideo.
- Fedele J. La ciudad vista desde el puerto. Reseña sobre Han Meyer: City and Port. *Transformation of Port Cities* London, Barcelona, New York, Rotterdam. En *Perspectivas urbanas* N 6. p 41-42.
- GESAMP. 1999. Las contribuciones de la ciencia al manejo de la zona costera. GESAMP. (Grupo de Expertos de la IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP sobre Aspectos Científicos de Protección Marino Ambiental). Report and Studies No.61. Roma, FAO, 1999. 65 p.
- Intendencia de Montevideo – DINOT 2014. *Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible*. Disponibles en www.montevideo.gub.uy. Consultado en 2018/03/10.
- López Laborde, J (2003). *República Oriental del Uruguay: Caracterización y Diagnóstico del Litoral Costero sobre el Río de la Plata y el Océano Atlántico (Nueva Palmira a Chuy)*. FREPLATA (Proyecto PNUD/GEF – RLA/99/G31): “Protección Ambiental del Río de la Plata y su Frente Marítimo; Prevención y Control de la Contaminación y Restauración de hábitats”.
- Medina, M (2009). *Diagnóstico y evaluación de infraestructuras en la zona costera uruguaya (Colonia – Rocha)*. Segundo informe: Estado de Situación de la infraestructura

existente en la zona costera. EcoPlata. Proyecto URU/06/16 “Conectando el Conocimiento con la Acción para la Gestión Integrada de la Zona Costera Uruguaya del Río de la Plata”.

- OECD. 1993. Environmental indicators for environmental performance reviews (en <http://www.oecd.org/environment/indicators-modelling-outlooks/24993546.pdf>)
- Olsen S, Lowry K y Tobey J. Ochoa E (Versión y edición). (1999). Una guía para evaluar el progreso en el manejo costero. Centro de Recursos Costeros de la Universidad de Rhode Island CRC- URI - Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo CCAD a través de su proyecto Programa Ambiental Regional Centroamericano, PROARCA / Costas Centro Regional para el Manejo de Ecosistemas Costeros ECOCOSTAS. Guayaquil, Ecuador. 71 pp.
- Olsen SB y Ochoa E. 2004. Marco metodológico y conceptual para la Planeación e Implementación del Manejo de Ecosistemas Costeros. Centro de Recursos Costeros de la Universidad de Rhode Island y Fundación EcoCostas. Red de Líderes para la Acción y el Aprendizaje Colectivo. Auspiciado por Avina. Guayaquil.
- Olsen SB y Ochoa E. 2004. Marco metodológico y conceptual para la Planeación e Implementación del Manejo de Ecosistemas Costeros. Cuaderno de Trabajo. Centro de Recursos Costeros de la Universidad de Rhode Island y Fundación EcoCostas. Red de Líderes para la Acción y el Aprendizaje Colectivo. Auspiciado por Avina. Guayaquil.
- Olveyra G. 2015. Tesis de Maestría: Delimitación de unidades espaciales para el manejo costero integrado – Propuesta metodológica aplicada al litoral de Carmelo, Uruguay. UDELAR – DALHOUSIE. Tutoras: Gómez Erache Mónica, Medina Mercedes. Inéd. Consultado 2018/05/23 en <http://www.fadu.edu.uy/sepep/tesis/delimitacion-de-unidades-espaciales-para-el-manejo-costero-integrado-propuesta-metodologica-aplicada-al-litoral-de-carmelo-uruguay/>
- Oribe Stemmer J. 2014. Un tema de profundidad. En Uruguay Visión Marítima. Disponible en <http://www.visionmaritima.com.uy/noticias/opinion-noticias/un-tema-de-profundidad/>
- Pimentel F. 2013. Hamburgo: La evolución y reinversión de su waterfront. Disponible en <https://laciudadenlahistoria.wordpress.com/2013/10/31/hamburgo-la-evolucion-y-reinversion-de-su-waterfront/>
- Terraza H, Pons B, Soulier M, Juan A. 2015. Gestión Urbana, Asociaciones Público-Privadas y Captación de Plusvalías: El caso de la recuperación del frente costero del río Paraná en la Ciudad de Rosario, Argentina. Nota técnica disponible en blogs.iadb.org
- UDELAR SNRCC. 2014. Convenio específico entre la UDELAR y el MVOTMA sobre programación de la adaptación costera ante el cambio climático. Sistema Nacional de Respuesta al Cambio Climático-Grupo de Trabajo de Adaptación Costera. Convenio SNRCC-UDELAR-Programación de la Adaptación Costera. Apoya Proyecto AECID-Fortalecimiento Institucional del Sistema Nacional de Respuesta al Cambio Climático. Informe final.

Varela A (2017). Paraísos exclusivos. Emprendimientos turístico-residenciales cerrados emergentes en Maldonado. Tesis de Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. UDELAR. Noviembre 2017. Tutores: Arq. Federico Bervejjillo. Mag. Arq. Leandro Varela. Próximamente disponible en repositorio de Tesis FADU UDELAR.

Gustavo Olveyra

golveyra@gmail.com

MONTEVIDEO

RESILIENTE



Intendencia
de Montevideo



G. OLVEYRA

INFORME FINAL - "IDEAS PARA ESTRUCTURAR UN PLAN INTEGRAL DE DESARROLLO DEL
TERRITORIO COSTERO DE MONTEVIDEO" - MAYO 2018