



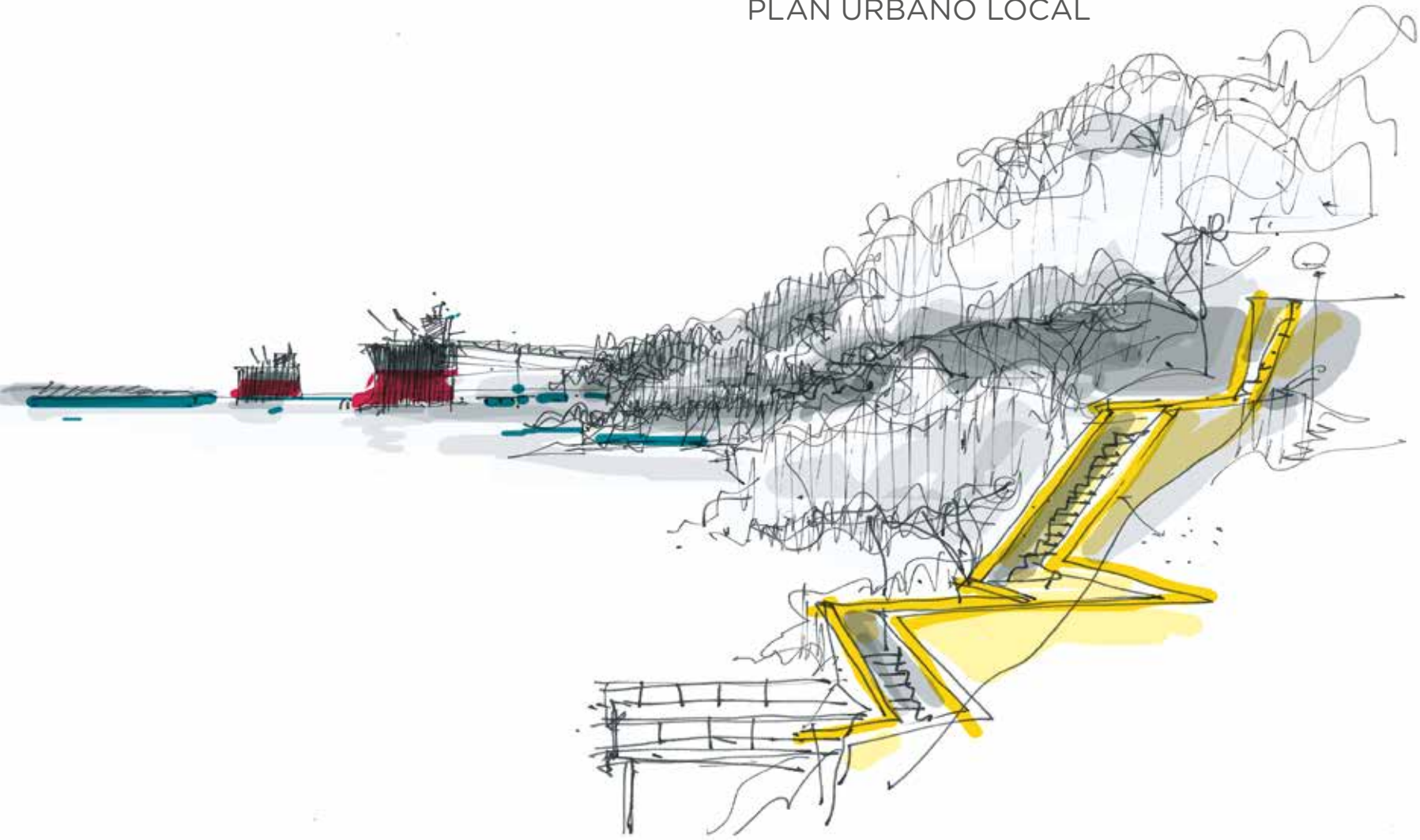
ESTRATEGIAS  
LOCALES  
UN PLAN  
METROPOLITANO



# General Lagos 2030

---

PLAN URBANO LOCAL







**COMUNA**  
ama la vida







# General Lagos 2030

---

PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea General Lagos. 2014







## Estimados vecinos y vecinas:

Como Presidente Comunal de General Lagos los invito a visualizar las posibilidades de transformación urbanística desarrolladas en esta propuesta de Plan Urbano Local, con una mirada a 10 o 15 años.

Nuestra preocupación por resolver los problemas que se presentan día a día no debe impedirnos tener una mirada a más largo plazo, para que lo que decidamos hacer hoy no obstaculice acciones futuras. Así cada pequeña intervención podrá formar parte de una de mayor alcance, integrándose a una estrategia de desarrollo urbano de carácter integral.

General Lagos ha dejado de ser un pueblo para transformarse en una pujante localidad del Área Metropolitana de Rosario, integrada a un contexto mayor con el cual se relaciona para abordar temas que se presentan cotidianamente. También se debe vincular para impulsar la implementación de proyectos estratégicos que le permitan alcanzar un mayor grado de desarrollo e integración metropolitana y regional. Debemos capitalizar nuestra capacidad de ofrecer un lugar tranquilo para vivir a muchas familias de la región que tienen esta aspiración. Queremos ofrecer la mejor calidad de vida generando nuevos programas de vivienda y ordenando la implantación de actividades productivas en el territorio, para evitar conflictos con las áreas residenciales.

Esta iniciativa emprendida por nuestra comuna, se llevó adelante gracias a nuestra incorporación al Programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, junto a doce municipios y comunas que constituyen el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario y que fueron integradas en una primera fase de su implementación. Distintas instituciones participaron coordinadamente en su

desarrollo (CONICET, INTA, Colegio de Arquitectos y Universidad Nacional de Rosario), prestando colaboración técnica y aportando personal idóneo que se sumó a la tarea encauzada por los equipos de ECOM y por nuestros técnicos locales.

Su realización se inscribe en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), encuadrado en el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del Gobierno Nacional, y cuenta con el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

Valoramos la participación y acompañamiento de los actores locales en este proceso, que seguramente marcará el rumbo a seguir para transformar positivamente nuestra ciudad y mejorar la calidad de vida de nuestra gente.

Estamos muy satisfechos con este gran paso que hemos dado y que nos comprometemos a sostener en el tiempo para beneficio de nuestra comuna y del Área Metropolitana. Agradecemos a todos los que hicieron posible la realización de este Plan.

**Esteban Ferri**

Presidente Comunal de General Lagos

# ÍNDICE

10

## INTRODUCCIÓN.

## CAPÍTULO 1.

### CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano ..... 18

Descripción general de la localidad .....20

Proceso de urbanización ..... 21

- Configuración actual y cambios de uso de suelo ..... 21

- Transformaciones recientes .....21

- Caracterización del suelo rural..... 25

## CAPÍTULO 2.

### DIAGNÓSTICO

|   |    |
|---|----|
| <b>Sistemas Generales</b> .....                                 | 30 |
| • Sistema vial jerárquico .....                                 | 30 |
| • Sistema ferroviario .....                                     | 30 |
| • Sistema de espacios verdes .....                              | 32 |
| • Equipamientos urbanos significativos .....                    | 34 |
| • Patrimonio urbano-arquitectónico de valor .....               | 34 |
| <b>Ejes temáticos sectoriales</b> .....                         | 40 |
| • Urbanización y vivienda .....                                 | 40 |
| • Déficit habitacional .....                                    | 41 |
| • Estado de las infraestructuras y los servicios .....          | 45 |
| • Desarrollo del suelo periurbano y rural .....                 | 49 |
| • Accesibilidad y movilidad .....                               | 52 |
| • Desarrollo industrial y productivo .....                      | 52 |
| <b>Principal normativa vigente</b> .....                        | 54 |
| <b>Síntesis de los principales problemas urbanísticos</b> ..... | 55 |
| <b>Identificación de las potencialidades locales</b> .....      | 60 |

## CAPÍTULO 3.

### PROPUESTA

|  |     |
|--|-----|
| <b>Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local</b> .....                   | 64  |
| • Criterios generales .....  | 64  |
| • Criterios particulares adoptados para las localidades del CSM .....                      | 66  |
| <b>Síntesis de las estrategias de desarrollo para el CSM</b> .....                         | 72  |
| <b>Objetivos de transformación urbana</b> .....  | 78  |
| <b>Criterios de urbanización a nivel local</b> .....                                       | 80  |
| <b>Políticas y acciones para el desarrollo local</b> .....                                 | 82  |
| • Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda .....                          | 82  |
| • Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes ..... | 84  |
| • Reorganización de la accesibilidad y conectividad .....                                  | 84  |
| • Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios .....                       | 86  |
| • Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios .....                            | 86  |
| • Modelo Integrado de las estrategias para el desarrollo local .....                       | 88  |
| <b>Grandes operaciones estructurales</b> .....   | 94  |
| <b>Instrumentos normativos y de gestión</b> .....  | 106 |
| • Normas urbanísticas generales .....  | 106 |
| • Normas urbanísticas particulares .....   | 106 |
| • Reglamento de edificación .....  | 108 |
| • Instrumentos de gestión para la concertación .....                                       | 108 |
| • Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano ..                | 109 |



## INTRODUCCIÓN

12

La dimensión metropolitana resulta hoy una condición indispensable para abordar las complejas transformaciones existentes en el territorio actual, a fin de proyectar de manera conjunta el desarrollo de un Área Metropolitana más equitativa, consensuada e integrada. La ciudad de Rosario, cabecera del área, desarrolló una amplia trayectoria en materia de planificación urbanística. Desde las primeras décadas del siglo XX, junto a la aprobación del primer Plan Regulador de la ciudad en 1935, la mirada ampliada al territorio regional ha resultado esencial en la definición de los distintos lineamientos planteados por los diversos planes y estudios urbanos propuestos; entre los más recientes, el Plan Director de Rosario 2001, el Plan Urbano 2007-2017 y el Plan Estratégico Rosario Metropolitano (PERM)<sup>1</sup>.

Esos instrumentos marcaron un rumbo a seguir constituyendo importantes antecedentes en materia de planificación del Área Metropolitana de Rosario (AMR), la cual toma mayor impulso a partir de 2010 con la creación del Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM), organismo que involucra hoy una asociación voluntaria de 25 localidades que rodean a la ciudad de Rosario. Este Ente se conforma como un ámbito de planificación y gestión de iniciativas metropolitanas, configurándose como referente en la coordinación y promoción de políticas públicas consensuadas; también, se consolida como un actor clave en la asistencia a las comunas y municipios que lo integran, para desarrollar sus propios instrumentos de planificación local: los Planes Urbanos locales (PUL).

Con la promulgación de la Ley Provincial de Áreas Metropolitanas N° 13532 en abril de 2016, impulsada por el gobierno de la

Provincia de Santa Fe, se le otorga al ECOM Rosario el estatus de Ente Público No Estatal. Se impulsa con esta ley la creación de otros entes de coordinación entre ciudades y comunas de una determinada región de la provincia de Santa Fe y se establece que la naturaleza de la asociación será la de gestionar, planificar, coordinar y promover distintas políticas acordadas entre las diferentes localidades que la integran, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

En este contexto y aprovechando las sinergias logradas se puso en marcha el programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, mediante el cual se inició un proceso que en una primera fase incluye la elaboración de los Planes Urbanos Locales (PUL) de trece comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario, entre los que se encuentra la Comuna de General Lagos.

Esta iniciativa viene a solucionar un problema importante para la mayor parte de las localidades del área, las cuales no cuentan con instrumentos de planificación actualizados que incorporen herramientas acordes a las necesidades actuales. A nivel local, el único municipio del AMR que dispone de un plan urbano de estas características es la ciudad de Rosario. Ante esta situación, la mayoría de las localidades se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N° 7317/67 y N° 563/78; o en el mejor de los casos con normas locales parciales o con planes desactualizados.

La elaboración del “Plan Urbano Local General Lagos 2030” supone no sólo la actualización y reformulación implícita del

1. Ver Cuaderno N° 2 ECOM, 2014. Disponible en <http://www.ecomrosario.gob.ar>



cuerpo normativo vigente, sino, sobre todo, su adecuación a los objetivos y políticas concertadas a nivel metropolitano. Los proyectos y propuestas urbanísticas que se planteen en General Lagos juegan un papel clave en la consolidación de un plan metropolitano, conformado por las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT) definidas para el AMR, y acordado en Mayo de 2014 por los 21 intendentes y presidentes comunales integrantes en ese entonces del ECOM. Los nuevos compromisos asumidos a escala metropolitana obligan a la localidad a repensar sus propuestas y revisar su cuerpo normativo, a fin de actualizarlo encuadrando los lineamientos a seguir, para encauzar tanto el desarrollo local como propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Se hace necesario reforzar los instrumentos que faciliten una gestión asociativa entre el sector público y el sector privado, como también el desarrollo de proyectos estratégicos en forma conjunta con otras localidades, que puedan encontrar financiamiento por parte del gobierno provincial y nacional. En la práctica, los procesos de planificación territorial metropolitana, así como su integración con los procesos de planificación urbana local, se presentan como una arena compleja, dinámica y cambiante en sus entornos y desafíos. Los mismos requieren nuevas modalidades de gestión del territorio con un fuerte sentido de innovación y participación de las comunidades sobre las que se despliegan.

Comprender que la ciudadanía, a través de las instituciones que la representan, debe constituirse como sujetos protagonistas de estas definiciones, es clave a los fines de iniciar un proceso de planificación territorial integral, inclusivo y participativo. Con este objetivo y para consensuar los lineamientos a seguir se han desarrollado, en el curso del año 2015 y 2016, jornadas de traba-

jo con la participación del conjunto de localidades que integran el Corredor Sur Metropolitano (CSM), en las cuales participaron los técnicos designados por la localidad de General Lagos. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para elaborar un diagnóstico sobre la situación urbanística general de la comuna, y para debatir -junto a las fuerzas vivas, su presidente comunal, funcionarios, actores políticos, empresarios y personal técnico- la propuesta preliminar de plan. Se analizaron en esa instancia las principales temáticas a tener en cuenta para la elaboración del Plan Urbano Local, profundizando aspectos generales y particulares de las Directrices de Ordenamiento Territorial.

Entre Noviembre de 2016 y Mayo de 2017, se realizaron 13 jornadas participativas de esas características en las localidades del Corredor Sur, Corredor Norte y Cuadrante Oeste Metropolitanos, integradas al programa. El desarrollo de los encuentros se llevó adelante bajo la metodología de taller, generando mesas de trabajo que abordaron los procesos de planificación territorial en dos momentos diferentes. En una primera instancia, se llevó adelante un mapeo de los problemas prioritarios y, en una segunda instancia, se realizó un mapeo de estrategias acordadas a fin de caracterizar y ponderar las alternativas de solución a los mismos.

El taller desarrollado en la Comuna de General Lagos contó con una importante participación ciudadana, abarcando una amplia heterogeneidad de representaciones: miembros de la sociedad civil, empresarios, desarrolladores inmobiliarios, vecinos y funcionarios del gobierno local y provincial. Contar con esta multiplicidad de actores permitió el intercambio de miradas, a veces

14 contrapuestas, en un clima de trabajo colaborativo y propositivo. Con las conclusiones obtenidas del proceso participativo encauzado, se procedió a efectuar la revisión final del documento de plan, cuyo texto es el que se presenta en esta oportunidad.

El proceso en curso en el AMR, encuadrado en el Programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, es inédito en el país y la región. Su desarrollo es posible gracias a la colaboración, participación e involucramiento de los actores políticos e institucionales que integran el ECOM Rosario y a la colaboración y el aporte financiero del gobierno nacional y provincial. A todos ellos, nuestro profundo y sincero agradecimiento.

DIRECCIÓN GENERAL ECOM Rosario  
Septiembre de 2017

Acebal  
Álvarez  
Alvear  
Arroyo Seco  
Capitán Bermúdez  
Coronel Domínguez  
Empalme Villa Constitución  
Fighiera  
Fray Luis Beltrán  
Funes  
General Lagos  
Granadero Baigorria  
Ibarlucea  
Pavón  
Pérez  
Piñero  
Pueblo Andino  
Pueblo Esther  
Puerto General San Martín  
Ricardone  
Roldán  
Rosario  
San Lorenzo  
Soldini  
Timbúes  
Villa Constitución  
Villa Gobernador Gálvez  
Zavalla



**CAPÍTULO 1.****CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

General Lagos (GL), como el resto de las localidades que integran el Ente de Coordinación Metropolitana Rosario (ECOM Rosario), está inserta en un particular proceso de planificación que implica su abordaje a partir de una doble lectura: una más amplia y compleja (metropolitana) y otra de mayor aproximación (local). Tanto en la etapa de diagnóstico como de propuesta de plan se transita en un ida y vuelta de un escenario a otro, en la búsqueda de los ajustes necesarios entre la construcción del plan local y el plan metropolitano.

En ambas lecturas existe una preocupación especial por resolver de manera apropiada el punto de contacto que se establece entre los centros urbanos y el territorio rural en el cual se insertan; relación que debe asumir adecuadamente un espacio de intermediación y transición: el espacio interurbano.



## 18 UBICACIÓN EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

General Lagos (GL) integra el Corredor Sur del Área Metropolitana de Rosario (AMR), el cual se desarrolla hacia el sur de la ciudad de Rosario y se estructura en torno a la vía del FFCC Gral. B. Mitre y la ruta provincial N° 21. Forman parte del mismo corredor las localidades de Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Pueblo Esther, Arroyo Seco y Fighiera.

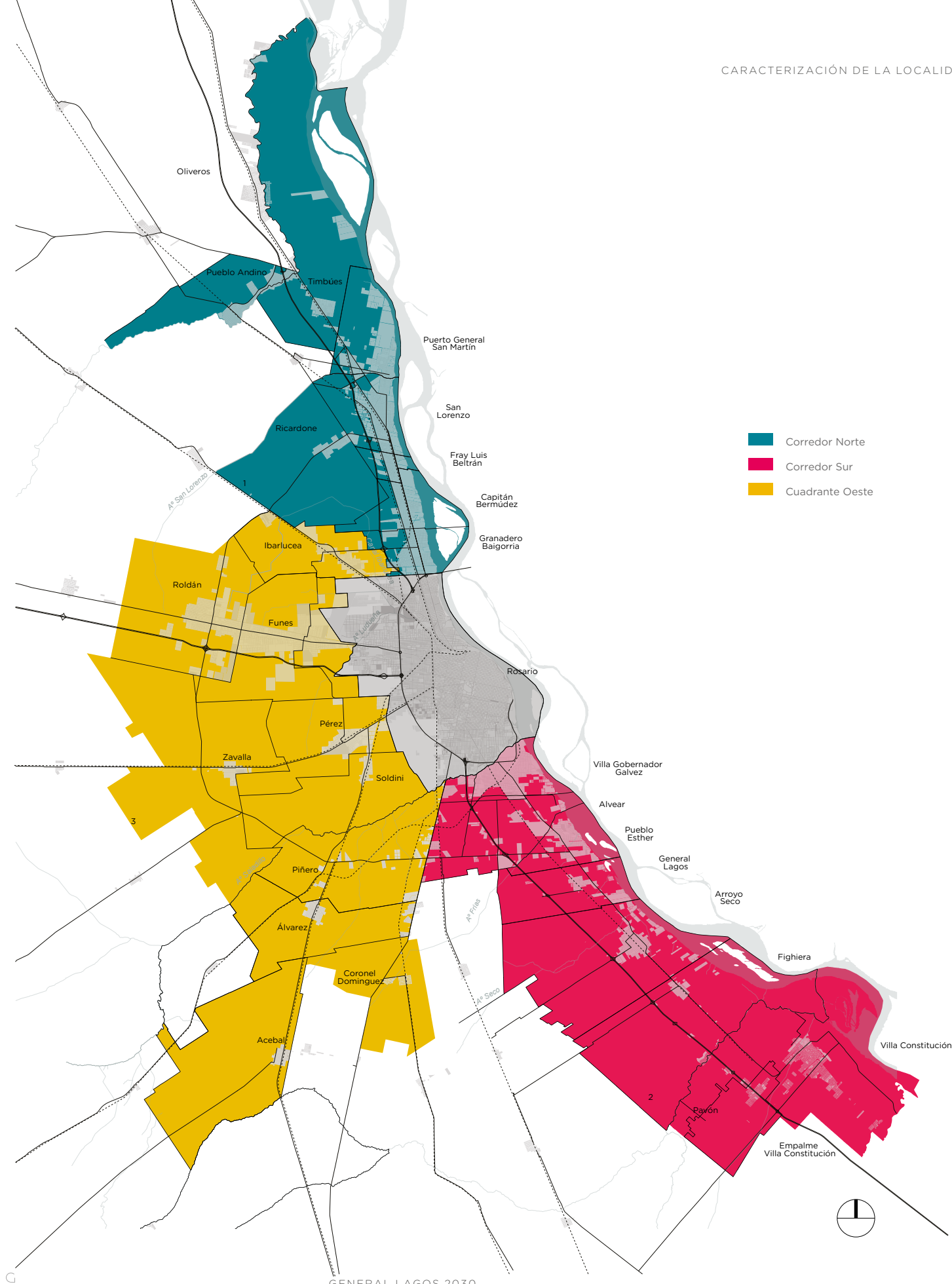
Es un corredor conformado por una sucesión de núcleos urbanos y áreas rurales intermedias que se encuentran localizados sobre las vías del ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre y el antiguo camino de la costa a Buenos Aires (hoy ruta provincial N° 21) con frente al río Paraná. La separación entre los diferentes núcleos urbanos que lo componen, generada por la presencia de áreas rurales intermedias, permite diferenciarlos y distinguir cada núcleo urbano en particular.

La mayoría de las localidades del Corredor Sur se originaron por la aparición de las estaciones del ferrocarril de la línea Campana-Rosario habilitada en 1886 que vinculaban a Rosario con Buenos Aires. El Camino de Postas que unía dichas ciudades -previo a la instalación del ferrocarril- contaba con escaso desarrollo. El camino pavimentado en 1931 se definió como ruta nacional N° 9 y, posteriormente, como ruta provincial N° 21, denominación que mantiene actualmente.

El frente ribereño de este corredor se encuentra hoy ocupado con diferentes usos, dentro de los cuales se destacan la residencia privada y enclaves productivos de gran impacto dificultando la posibilidad de acceso público al río. La presencia de arroyos y de cañadas intermedias -con sus condiciones ambientales singulares- estructura fuertemente el territorio y condiciona los procesos de urbanización y ocupación del suelo.

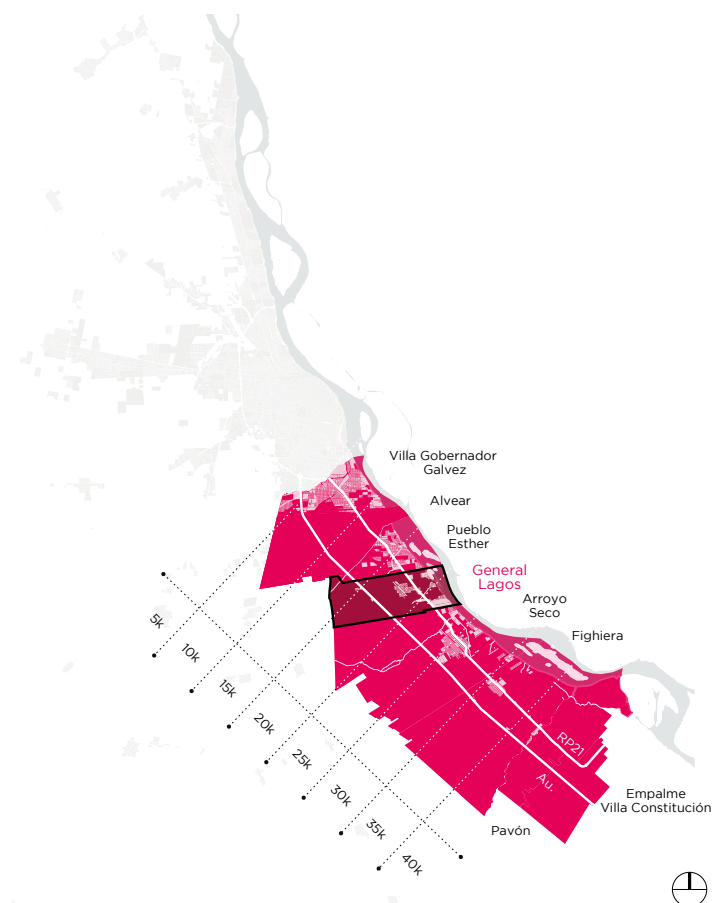
La existencia de la ruta, la autopista, las vías ferroviarias y el frente ribereño en todas las localidades que integran el Corredor Sur Metropolitano determina una condicionante común al desarrollo local, lo cual obliga a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local y potencien estas vinculaciones y la existencia de hechos naturales de valor.





## 20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

General Lagos se caracteriza por un perfil de usos mixto (residencial, productivo y comercial). Cuenta con un núcleo residencial, comercios, importantes establecimientos industriales y terminales portuarias. Tiene una extensión territorial de 43km<sup>2</sup> y su área residencial se encuentra definida en una superficie aproximada de 1,85km<sup>2</sup> siendo la comuna menos poblada del AMR. Según el Censo Nacional de 2010 su población es de 4.112 habitantes presentando en los últimos períodos intercensales crecimientos del 33,48% (1991-2001) y del 57,20% (2001-2010). Esto es importante si se considera que el crecimiento intercensal promedio en las localidades del Corredor Sur Metropolitano ha sido de un 15,4% entre 1991-2001 y de 11,5% entre 2001-2010 y que la ciudad de Rosario ha presentado en ambos períodos crecimientos de 0,05% y 4,30% respectivamente. Por otro lado, la estructura etaria mantiene las características generales del corredor: la población hasta 14 años representa el 25%; entre 15 y 65 años -población económicamente activa- representa el 65,81%; y los mayores a 65 años el 9,19%. La densidad poblacional de su área residencial es de 2.223 hab./km<sup>2</sup> mientras que en la totalidad del ejido urbano alcanza los 96 hab./km<sup>2</sup>. Si tomamos en cuenta la población total del Corredor Sur Metropolitano, General Lagos aporta el 3,33% de sus habitantes.



**21.710** Hab  
CENSO 2010

**11,50%**

VARIACIÓN  
INTERCENSAL  
(2001 - 2010)

**5,31** Km<sup>2</sup>  
SUP. URBANA

**4.089** Hab/Km<sup>2</sup>  
(EN ÁREAS URBANAS)

**175** Hab/Km<sup>2</sup>  
(RURAL + URBANA)



## PROCESO DE URBANIZACIÓN

### CONFIGURACIÓN ACTUAL Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

Si bien los registros del inicio del poblado son bastante imprecisos (se discute si la Estación de Ferrocarril –en relación a la cual se constituye– fue construida en 1885, 1907 o 1913), se considera que el pueblo fue creado en 1915 y su trazado aprobado en 1929.<sup>1</sup> Efectivamente en el plano del Instituto Geográfico Militar –IGM– construido entre 1920 y 1927, no se registra un trazado urbano para esta localidad sino sólo la Estación y su cuadro, con las calles de borde y unas pocas construcciones ubicadas sobre la calle situada al oeste de dicho cuadro.<sup>2</sup> El poblado fue considerado un “paraje” –primero perteneciente al distrito Alvear y luego al distrito Pueblo Esther– hasta los años 60, cuando se constituye como un distrito autónomo. El casco urbano original (actualmente el sector más consolidado de la planta urbana) se conformó inicialmente a cierta distancia del camino que unía las localidades del corredor –la actual ruta provincial N°21– hacia el oeste del cuadro

de la estación ferroviaria (respecto del cual se dispuso en forma oblicua, en coincidencia con la dirección de las lonjas de suelo rural). Por entonces el espacio entre la estación y la ruta y, entre la ruta y el río, estaba exclusivamente destinado a usos rurales, destacándose dentro de él, el predio de la Estancia La Mariposa.

Recién a partir de los años 60 se van a empezar a modificar los usos del suelo sobre el río Paraná con la aparición del Cottolengo Don Orione (1964), la Papelera Royal (1966), BASF (1972) y Dreyfus (1991). El espacio comprendido entre el cuadro de estación y la ruta, es de reciente urbanización y comprende un sector en proceso de consolidación y otro –más próximo al casco urbano– ocupado en forma parcial y muy discontinua con manzanas completas sin ocupación alguna. Esto representa para la localidad una importante disponibilidad de suelo ya urbanizado, vinculado al núcleo original, disponible para alojar nuevos programas de vivienda.

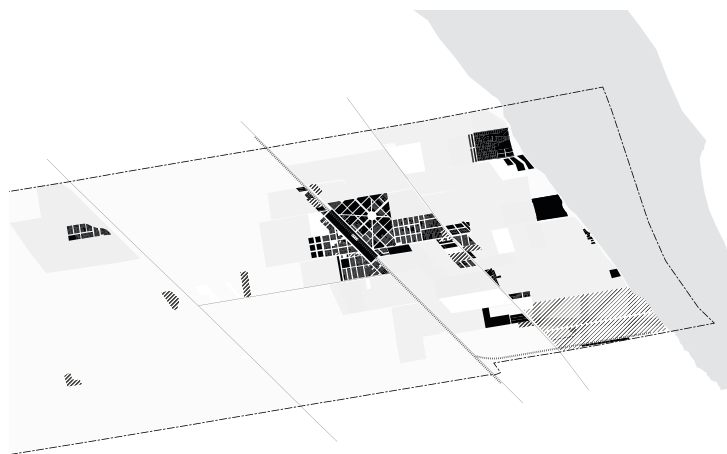
### TRANSFORMACIONES RECIENTES

Del análisis realizado<sup>3</sup> se desprende que para el año 2004 el distrito General Lagos presentaba una importante cantidad de suelo urbanizado (con trazado oficial y/o parcelamientos aprobados y registrados en catastro) con ocupación incipiente (un 23,1% y un 24,4% de la planta urbana, respectivamente). También se verificaban algunas áreas desvinculadas del casco urbano (que re-

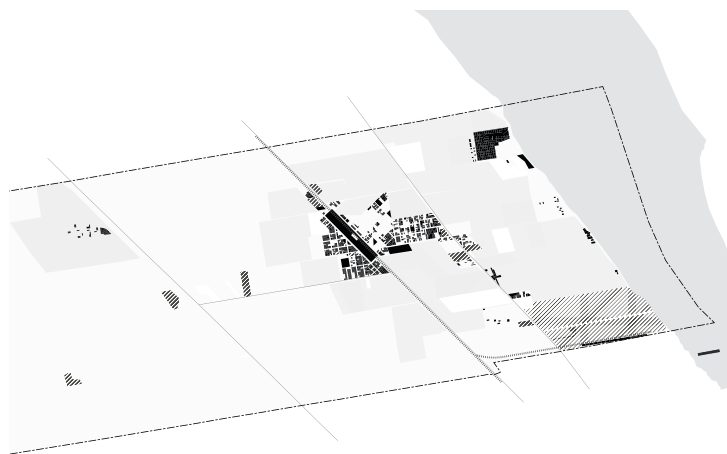
1. Ver: ECOM (2014): El Área Metropolitana de Rosario. Cuaderno 1: Estructura institucional y caracterización territorial.

2. Esto indica que la constitución del núcleo urbano de General Lagos –al igual que el de Pueblo Esther– es posterior a la de las otras localidades del corredor metropolitano sur, como Alvear, Arroyo Seco y Figliera, que tenían plantas urbanas claramente definidas para ese momento.

3. Los procesos de crecimiento y transformación desarrollados en los últimos años, se han realizado en base al análisis de sucesivas fotos aéreas de Google Earth y con información suministrada por los técnicos locales en relación a planos de mensura registrados en oficinas competentes y factibilidades otorgadas por la Comuna.



**Gráfico 1: Suelo urbano en el ámbito del distrito, 2017.**

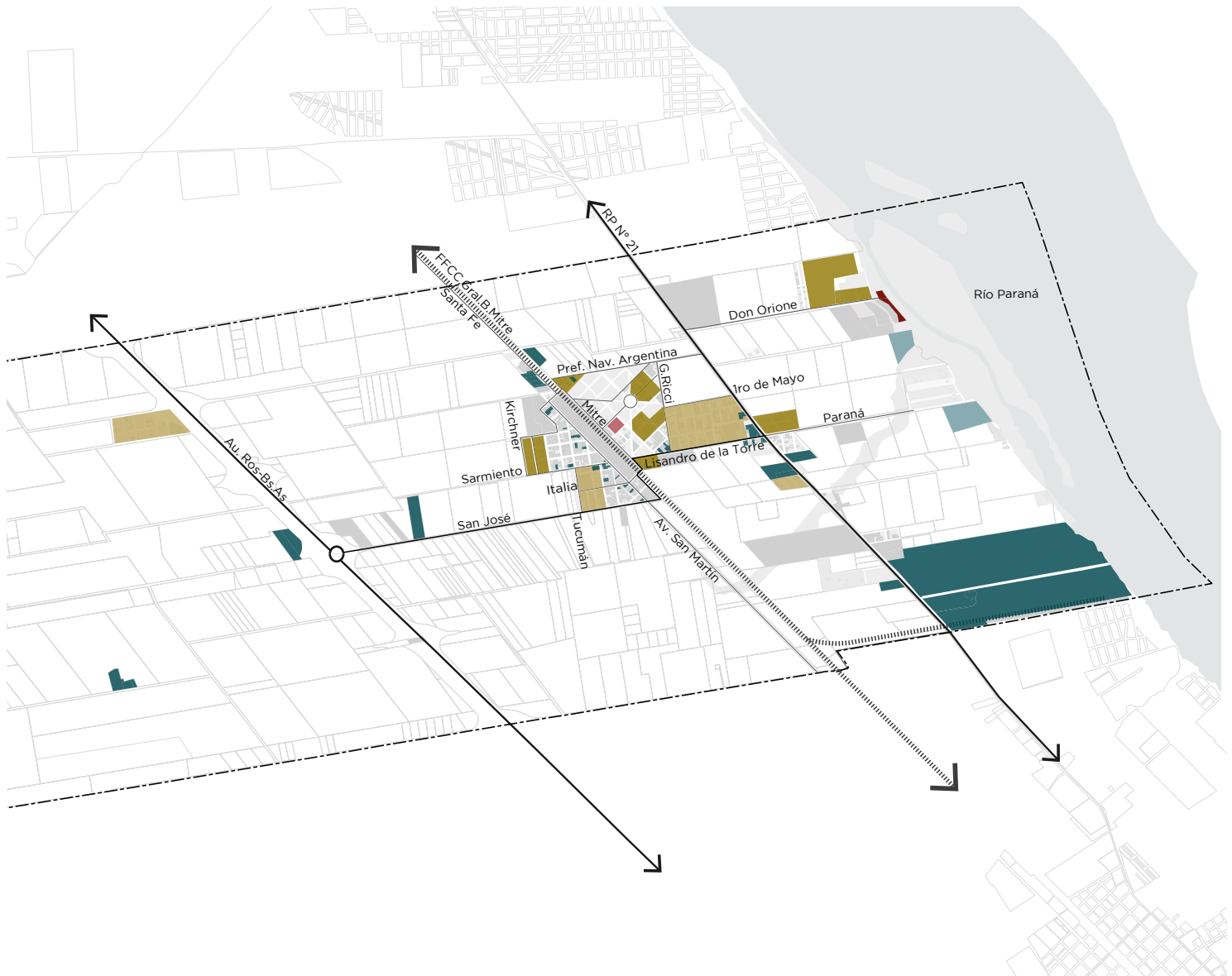


**Gráfico 2: Suelo urbano ocupado, 2017.**

presentan un 15,04 % del área urbanizada): un par de pequeñas urbanizaciones próximas al río Paraná, un desarrollo de usos mixtos sobre la ruta provincial N°21 hacia el sur y un área residencial de fin de semana totalmente desconectada hacia el oeste de la autopista Rosario-Buenos Aires.

En el periodo 2004-2014 se incorporaron 44.10 hectáreas de suelo urbano, esto representa un 22.46% de la superficie total de la localidad. De esa cantidad, 22.77 has. pertenecen a barrios privados: Puerto Paraíso 19.14 has. y J. J. del Río 3.63 has.; al mismo tiempo podemos observar que 8.98 has. urbanizadas en dicho período pertenecen al trazado original de la localidad aprobado en 1929. De este análisis se desprende que la localidad solo ha sumado 12.35 has. próximas al casco urbano y por fuera del trazado mencionado previamente -Barrios Las Huertas y Barrio La Rosetta-. Además, podemos observar que el área vacante del proyecto original de la localidad -Barrio La Rotonda- es de 30.55 has. aproximadamente. En este período, las transformaciones en materia de urbanización en el distrito han asumido las siguientes modalidades:

- La consolidación de múltiples sectores con urbanizaciones aprobadas previa al año 2004, que ya contaban con ocupación incipiente a esa fecha y nuevos loteos sobre el trazado original de la localidad con planos de mensura y subdivisión posteriores a 2004. Este tipo de proceso se verifica fundamentalmente en varias zonas comprendidas entre la vía del ferrocarril y la ruta provincial N°21: Barrio Santa Anita y Barrio La Rotonda.
- El proceso de ocupación incipiente sobre áreas cuya aprobación para urbanizar es reciente. Este proceso se produce generalmente en zonas adyacentes al núcleo urbano original en Barrio Las Huertas al oeste y en el Barrio La Rosetta ubicada al este



- Asentamientos irregulares
- Proyecto de urbanización en gestión
- Urbanización con aprobación previo a 2004
- Instalaciones industriales o afines
- Urbanización con aprobación posterior a 2004
- Feedlot

**Plano 1. Proceso de completamiento y expansión de las áreas urbanizadas**

24

- de la ruta provincial N° 21, enfrentada a áreas ya urbanizadas.
- La existencia de los barrios cerrados Puerto Paraíso y J. J. del Río sobre el río Paraná, en una zona completamente alejada del área urbana (a unos 1800 metros del borde urbano más próximo). En uno de ellos se verifica la presencia de usos recreativos y servicios náuticos sobre los planos bajos, por fuera del área inscripta en la Dirección de Catastro Provincial, como perteneciente al barrio cerrado, pero con acceso restringido y en el otro se observa la apertura de calles internas y loteo sin ocupación.
  - La construcción de algunas viviendas de fin de semana y otras más precarias en el plano alto de la barranca, en Barrio Mariposa del Paraná; urbanización con aprobación previa a 2004 y concomitantemente el crecimiento del asentamiento irregular en el plano bajo inundable de la misma.
  - El establecimiento de una urbanización desvinculada del núcleo urbano ubicada hacia el oeste de la autopista Rosario-Buenos Aires; el Barrio Residencial del Lago.

En síntesis, con anterioridad a 2004 el distrito había incorporado una importantísima cantidad de suelo urbano que permanecía sin ocupación o con una ocupación incipiente. Parte de este suelo correspondía a áreas urbanas dispersas, algunas de ellas muy desarticuladas del casco urbano. En el período que va de 2004 a 2015 varios de los sectores incorporados en el momento previo se fueron ocupando y consolidando, aunque aun queda un gran sector próximo al casco urbano con trazado ejecutado y sin ningún tipo de ocupación. A la vez, comienza a producirse en este período la urbanización de la ribera con barrios cerrados disociados del núcleo urbano.

Como resultado de los procesos descriptos, se verifica en General Lagos una clara tendencia de crecimiento hacia el río, que tiende a consolidar la urbanización entre el casco original y la ruta. Esta tendencia ha trasvasado la ruta provincial N°21 y se identifican urbanizaciones en el sector comprendido entre la ruta y el río

|          | Superficie total urbanizada | % Sup. urbanizada según ocupación          |                          |               | % Sup. urbanizada según localización |          |
|----------|-----------------------------|--|--------------------------|---------------|--------------------------------------|----------|
|          |                             | Ocupada o en proceso de ocupación avanzado | Con ocupación incipiente | Sin ocupación | Próxima al casco urbano              | Dispersa |
| Pre 2004 | 152,20 has.                 | 62,75 %                                    | 17,15 %                  | 20,10 %       | 84,52 %                              | 15,48 %  |
| 2016     | 196,30 has.                 | 58,40 %                                    | 19,60 %                  | 22,00 %       | 20,19 %                              | 79,81 %  |

**Tabla 1: Superficie urbanizada 2006-2015**

|                                 | Superficie urbanizada entre 2004/6-2015 | Según sit. registral (en Plano Catastral 2014) |               | Según localización |          | Según ocupación |                      |               |
|---------------------------------|---|--|---------------|--------------------|----------|-----------------|----------------------|---------------|
|                                 |   | Registrada                                     | No registrada | Próx. Casco urbano | Dispersa | Ocupación media | Ocupación incipiente | Sin ocupación |
| S/ nueva superficie incorporada | 44,10 has.                              | 57,60 %  | 42,40 %       | 48,25 %            | 51,75 %  | 52,47 %         | 28,01 %              | 19,52 %       |

**Tabla 2: nueva superficie urbanizada en el período 2006-2015**

| Tipo de zona      | Nro. Fincas  | %    | Sup. Terreno | % s/Total del Terreno | Sup. Edificada | % s/Total edificado | % Sup Edificada |
|-------------------|--------------|------|--------------|-----------------------|----------------|---------------------|-----------------|
| Urbano            | 1.787        | 57,9 | 241          | 6,05                  | 183.874        | 43,1                | 7,6             |
| Suburbano         | 32           | 1,0  | 212          | 5,32                  | 195.283        | 45,8                | 9,2             |
| Suburbano Loteado | 830          | 26,9 | 76           | 1,92                  | 47.489         | 11,1                | 6,2             |
| Rural             | 436          | 14,1 | 3.448        | 86,71                 | 0              | 0,0                 | 0,0             |
| <b>TOTAL</b>      | <b>3.085</b> |      | <b>3.976</b> |                       | <b>426.646</b> |                     | <b>1,1</b>      |

**Tabla 3. Usos del suelo. Fuente: SCIT al 30/04/2015**

(tanto sobre la ruta como sobre el río). Los dos barrios cerrados existentes sobre el predio de la antigua papelera Royal, junto con las instalaciones recreativas pre-existentes del Club de Cazadores Guillermo Tell, perfilan sobre el sector norte de la ribera del distrito un área de desarrollos residenciales de alta gama, por ahora claramente distanciados de las instalaciones industriales-portuarias ubicadas en el sector sur de la ribera del Paraná.

El desarrollo de los últimos años ha tendido a ocupar –preferentemente– áreas ya urbanizadas. También se han seguido generando nuevos sectores urbanizados.

### CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

El AMR en general, y el Corredor Sur en particular, están caracterizados por una alta presencia de suelo rural dentro de los límites distritales de las localidades. En estas situaciones, se reconoce un territorio posicionado en una situación intermedia que denominaremos “periurbano”, es el encargado de mediar entre el suelo rural y el suelo urbano, generando así un espacio con características paisajísticas, ambientales, productivas y sociales propias. En la actualidad se quita relevancia a este espacio intermedio

donde coexisten tanto actividades productivas como actividades residenciales y recreativas. Sin embargo, su importancia se asienta justamente en la capacidad de mediar entre el campo y la ciudad, protegiendo el paisaje productivo que rodea las localidades de los procesos expansivos de urbanización y filtrando el uso de agroquímicos usados para la producción extensiva; además su reconocimiento puede contribuir a recuperar el entorno productivo de cada localidad para abastecer las demandas de consumo de la región rescatando las fuentes de trabajo que la actividad genera.

La planificación de este espacio periurbano, teniendo en cuenta todos los elementos que lo componen, es fundamental para establecer una buena convivencia entre los suelos urbano y rural, generando en él, un nuevo modo de habitar la ruralidad.

La planta urbana de General Lagos, si bien es relativamente compacta, presenta en su interior huertas, que generan intersticios dentro de la planta consolidada. Por fuera de ella, una serie de barrios cerrados localizados sobre el río Paraná y un loteo ubicado al otro lado de la autopista Rosario-Buenos Aires, definen la presencia de más suelo rural rodeando las mismas.



Plano 2. Detalle del tejido rural de proximidad





Paisaje periurbano y rural. 2017



## CAPÍTULO 2. DIAGNÓSTICO

La caracterización territorial de General Lagos, su ubicación en el Área Metropolitana de Rosario y su particular articulación de usos del suelo y dinámicas de urbanización nos ofrecen una primera lectura de su configuración urbana y las transformaciones recientes, así como de la particular condición rururbana. A continuación, se pretende profundizar en el conocimiento de la situación urbana de la ciudad mediante el diagnóstico de los Sistemas Generales (viarío, ferroviario, espacios verdes y equipamientos urbanos) y de aquellas cuestiones claves que merecen un tratamiento particularizado (infraestructuras y servicios, movilidad, desarrollo industrial, productivo y de servicios, vivienda y ruralidad) que denominaremos “Temáticas Sectoriales”. Asimismo, se describe la principal normativa vigente, para finalizar con la síntesis de los problemas y las potencialidades de la localidad.







## SISTEMAS GENERALES

### SISTEMA VIAL JERÁRQUICO

La red vial jerárquica está conformada por las principales calles de la ciudad y hace posible la estructura de sostén para el sistema de movilidad. Como parte de ese sistema pueden definirse dos tipos de corredores en la localidad, según su jerarquía o relevancia en relación al flujo que pueden cargar y a su capacidad para vincular distintos sectores urbanos y relacionar a la ciudad con el territorio circundante:

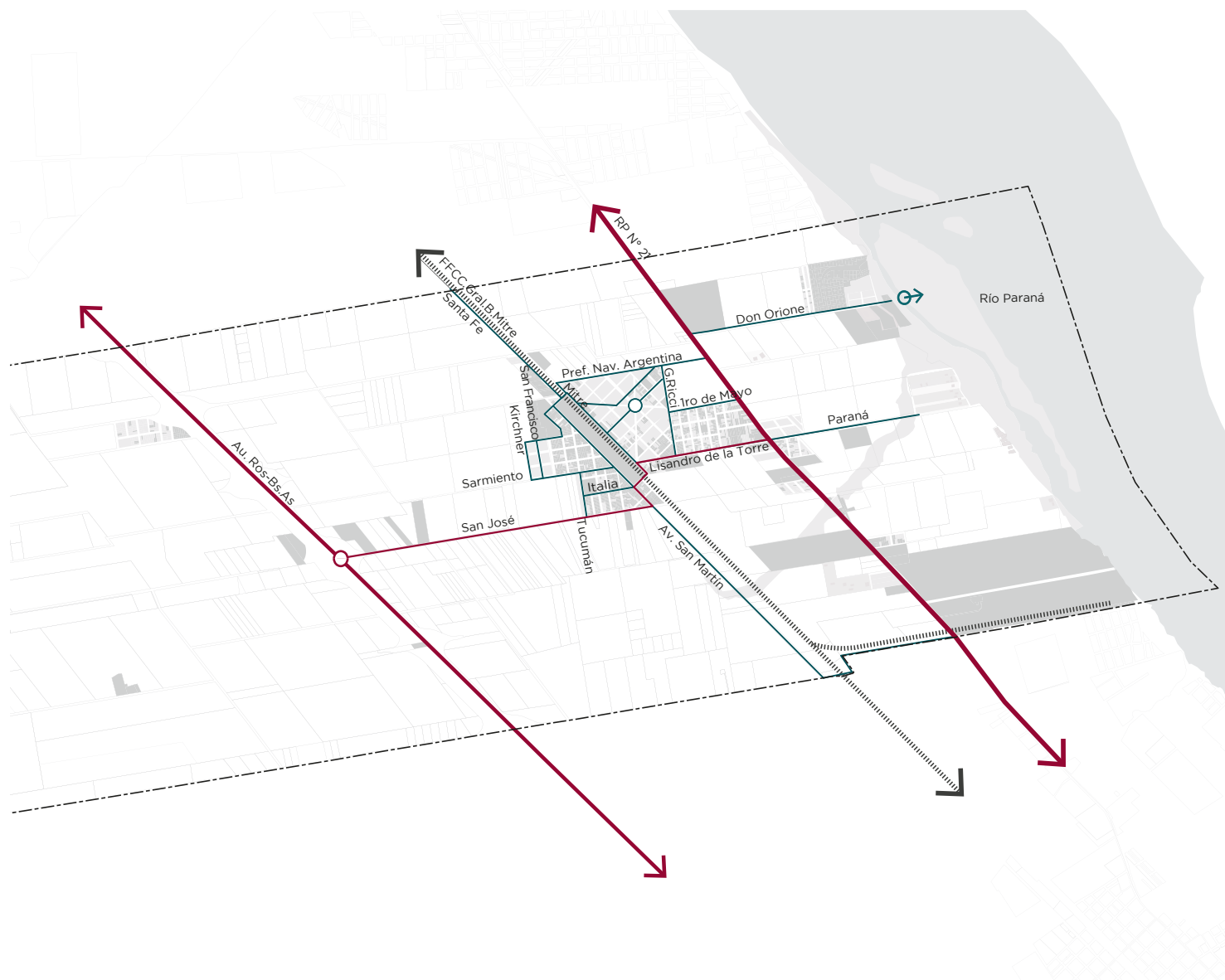
- **Corredores Primarios.** Son aquellos que conforman las rutas y avenidas. En este caso, la ruta provincial N°21 y la autopista Rosario-Buenos Aires.
- **Corredores Secundarios.** Están conformados por la Av. San Martín, como eje estructurador Norte-Sur, paralelo al FFCC Mitre, al predio de la estación (Parque Central) y las calles transversales que vinculan esta avenida y la localidad con la autopista (calle San José) y con la ruta provincial N° 21 (calle Lisandro de la Torre). La calle Italia forma parte de estas vías secundarias al vincular las dos grandes áreas urbanas de la localidad. Las calles Mitre y José Hernández conforman un sistema de gran importancia de cara al futuro desarrollo urbano, lo mismo ocurre con el Bv. San Francisco. Por otro lado, la calle Don Orión vincula la ruta provincial N°21 con la urbanizaciones de la costa y la calle Paraná –la continuación de Lisandro de la Torre– se perfila como potencial llegada al río.

Aunque no tiene una gran extensión, la planta urbana se caracteriza por una importante dispersión, con un bajo nivel de consolidación que se verifica no sólo en la presencia de parcelas sin uso sino también en la permanencia de mayores áreas sin fraccionar ni urbanizar, a pesar de contar con los trazados aprobados. La jurisdicción del distrito se encuentra atravesada por vías e instalaciones ferroviarias –situación que a su vez provoca discontinuidades e interrupciones en el sistema vial jerárquico de la ciudad– y por la presencia de la ruta provincial N°21 que conecta la ciudad con el resto de localidades del AMR.

No existen recorridos ribereños frente al río Paraná. Sólo se destacan algunas situaciones de llegada y accesibilidad en forma perpendicular a la ribera. Esto impide el contacto y disfrute de la población de las situaciones paisajísticas naturales, con recorridos y accesos que en algunos sitios aun podrían lograrse. Cabe destacar que en la mayoría de las urbanizaciones de la costa no se ha respetado el camino de sirga. Esta situación dificulta la concreción de un recorrido costero que se complicaría, además, por el estado cambiante de los bañados bajo la barranca.

### SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario está compuesto por el ramal a Dreyfus y las vías del ferrocarril Mitre, que fragmenta la ciudad impactando fuertemente en su desarrollo urbano, y provoca discontinuidades e interrupciones en el sistema vial jerárquico. Este atravesamiento constituye una temática de gran complejidad a resolver. Es importante determinar cuáles de las infraestructuras que actualmente componen el sistema ferroviario deberán ser conservadas para preservar una conexión importante a nivel territorial en función de una futura reactivación de los ramales.



- Sistema vial primario
- Sistema vial secundario
- Vías de FFCC
- ➔ Bajada existente al río
- Nudo vial

Plano 3. Sistema Vial Jerárquico y Ferroviario

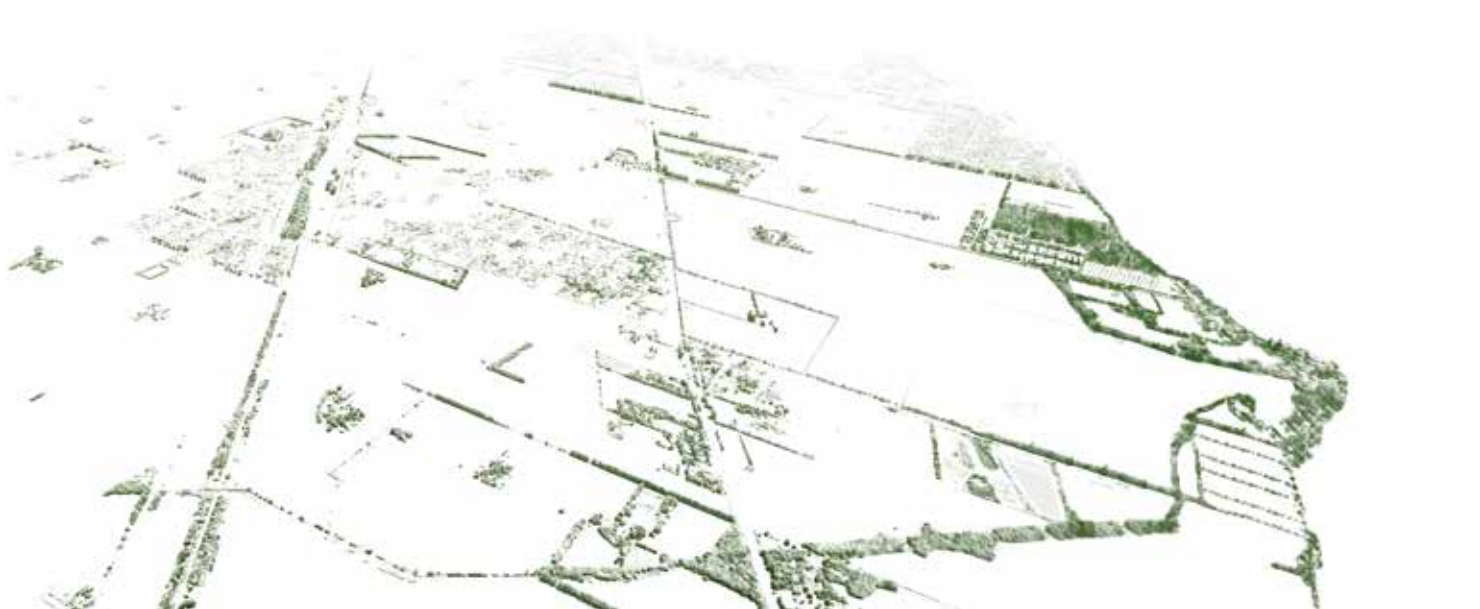
### SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

El sistema de espacios verdes está constituido por todos aquellos sitios del territorio comunal que en general presentan características comunes como, por ejemplo: un valor distintivo por sus dimensiones, la morfología, las características ambientales y las actividades que aloja. Son lugares que desempeñan una función estructural en la organización espacial de la localidad y del territorio, así se trate de terrenos de dominio público o privado. Por sus características físicas y funcionales, podemos distinguir cuatro categorías de espacios verdes bien diferenciadas:

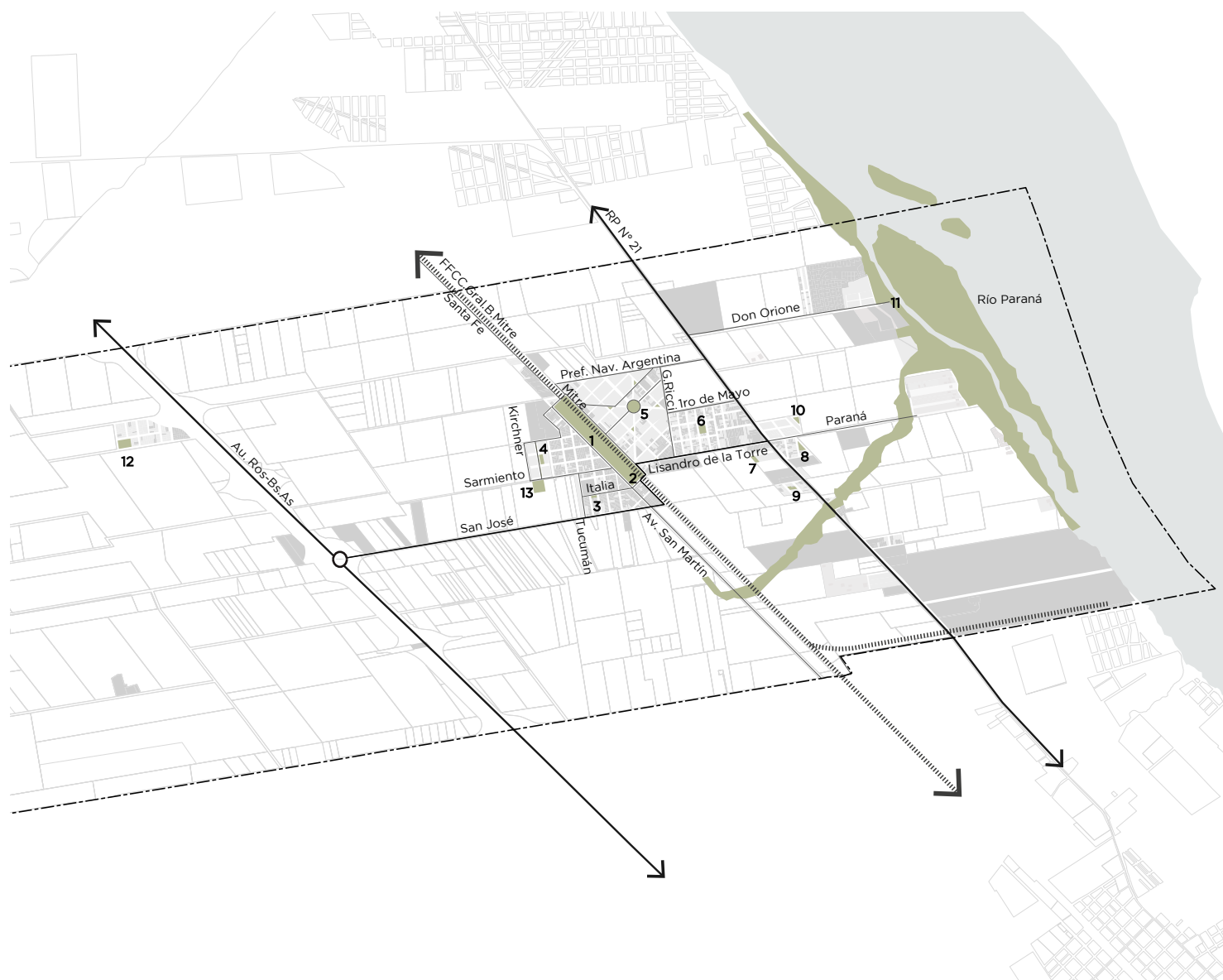
**Frente ribereño del río Paraná.** Comprende las parcelas localizadas sobre el borde este de la ciudad frente al río Paraná en toda

su extensión, tanto en lo que respecta a la barranca alta como a los bajíos. Este territorio, actualmente se halla fragmentado por la presencia de diferentes usos (productivos, portuarios y recreativos) y está compuesto por un alto porcentaje de propiedades privadas. No existe hoy un recorrido ribereño ni accesos jerarquizados que permitan acceder al borde del río. En este frente se destacan, al sur, grandes industrias como BASF y Louis Dreyfus, en la costa central, establecimientos de producción agropecuaria y de uso residencial de fin de semana, y, en la costa norte, barrios privados. También sobresale el espacio que genera la desembocadura de la cañada de gran valor paisajístico y el islote situado frente a su costa cuyo comodato pertenece a la localidad.

**Borde de cañada.** El borde de la cañada podría identificarse como



Estructura de los espacios verdes forestados



**Sistemas de espacios verdes**

- 1. Plaza Hilario Lagos
- 2. Plaza de los Juegos
- 3. Plaza Italia
- 4. Plaza Las Huertas

- 5. Plaza de la Rotonda
- 6. Plaza Deolindo Ricci
- 7. Plazoleta Argentina
- 8. Chiarotti
- 9. Los Sauces

- 10. La Rosetta
- 11. Espacio público de la Costa
- 12. Plaza La Calesita
- 13. Pauletoni

**Plano 4. Equipamiento y espacios verdes**

34 un sitio a preservar en futuros desarrollos como corredor verde. **Espacio Periurbano.** Se reconoce como tal al espacio conformado por las parcelas ubicadas alrededor de las áreas urbanas destinadas principalmente a las actividades productivas rurales. Se valora su capacidad de actuar como filtro gradual entre el suelo urbano y el suelo rural.

**Plazas y paseos.** Se trata de espacios destinados a actividades recreativas entre las que se destaca el cuadro de la estación, su forestación, el Parque Central, recientemente inaugurado, y la Plaza Hilario Lagos.

### EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

La ciudad cuenta con importantes equipamientos comunitarios que brindan servicios educativos, administrativos-culturales, deportivos-recreativos y de salud, los cuales se concentran fundamentalmente en el área central; a medida que la ciudad se extiende hacia los sectores más periféricos se evidencian algunas carencias de estos servicios.

De los equipamientos que actualmente forman parte de la localidad, pueden destacarse: en salud, un centro de atención primaria SAMCO “Eduardo Mateo” que funciona en uno de los edificios del Centro Integrador Comunitario (CIC) que cuenta además con un SUM para actividades culturales enmarcadas en el ámbito de la salud; en educación, se registra un establecimiento de nivel primario, Escuela primaria N° 144 “Juan Larrea”, uno secundario Escuela de Enseñanza Secundaria Orientada N° 396 “Hilario Lagos”, dos centros de alfabetización, una Escuela Especial Particular Incorporada, Escuela 1250

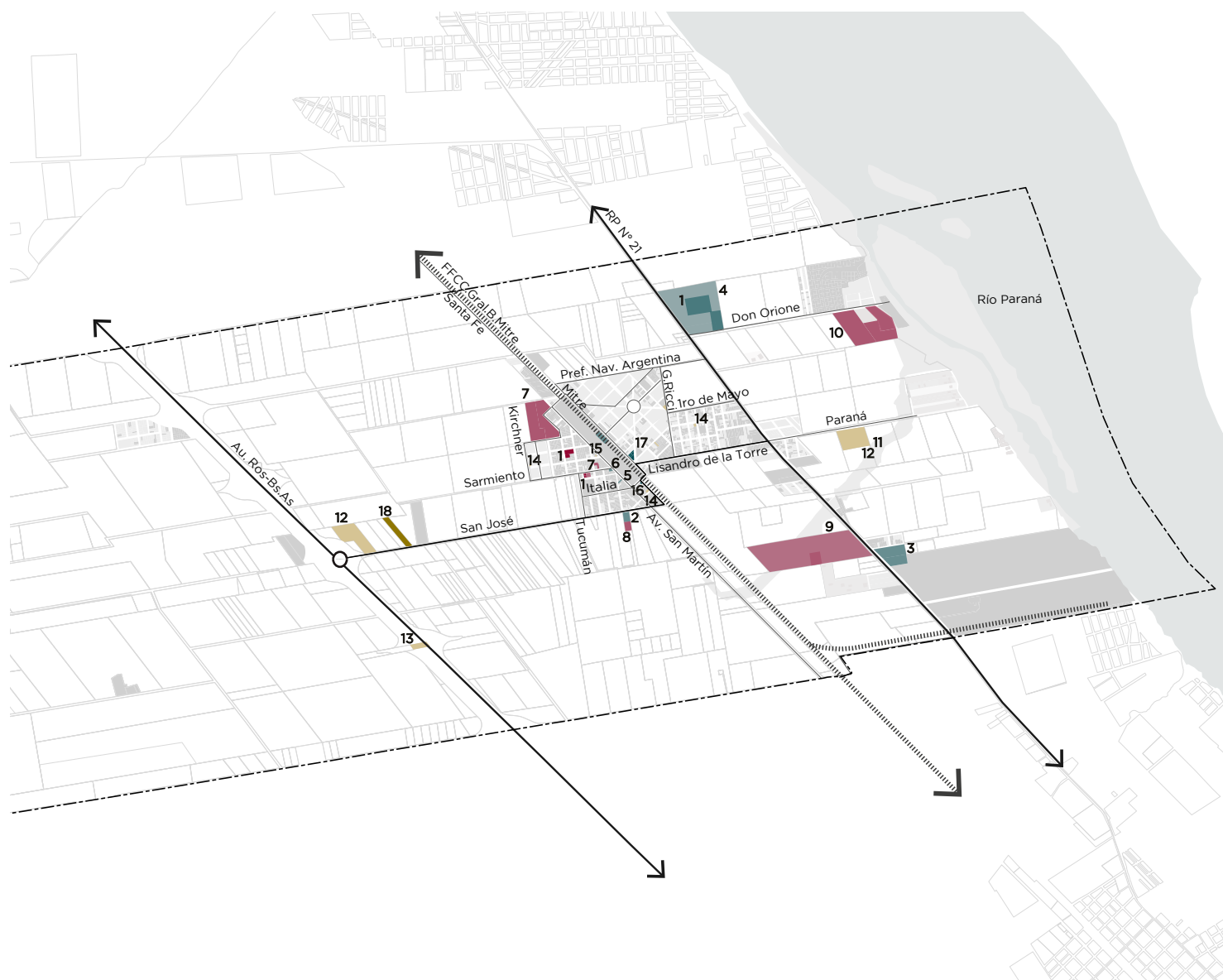
Enrique Contardi que funciona dentro del Cottolengo y una institución de educación media para adultos EEMPA “René Favalaro Anexo N° 6224”. En materia de equipamiento cultural, se destaca el complejo de “La Casa del Bicentenario”, en el cual funciona el Centro Cultural “José Hernández” y la Biblioteca Popular “Ferdinando Ricci” (con talleres para todas las edades). Estas instalaciones se complementan con el Salón Azul para capacitación y un SUM para actividades culturales, deportivas y un estudio de grabación. Cabe destacar que la comuna ha efectuado grandes mejoras en su infraestructura existente como así también en su equipamiento cultural y educativo, a través de la incorporación de aulas de enseñanza especializada y de una buena adecuación general al crecimiento demográfico que se desarrolló hasta el momento. Ejemplo de estas mejoras son los pabellones deportivos de uso escolar prioritario, uno ubicado en la plaza del Barrio Santa Anita, y otro en el predio del FFCC.

La localidad cuenta además con la Subcomisaría 13° en el área de seguridad, un destacamento de Gendarmería, un Juzgado de Paz, un Centro de Jubilados y Pensionados, y con dos Cooperativas que brindan servicios a la comunidad; la de Agua Potable, con tres plantas potabilizadoras y de bombeo, y la de Teléfonos y Servicios COTELSER.

### El patrimonio urbano - arquitectónico de valor<sup>1</sup>

Los elementos con valor patrimonial se halla concentrados en determinadas áreas, mientras que algunos edificios de valor se encuentran diseminados en el tejido. Se reconoce un tejido homogéneo

1. ...“se entiende por patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico al conjunto de bienes culturales de carácter físico que poseen para la ciudad un especial interés histórico, artístico, arquitectónico, urbano, testimonial y/o documental. Comprende áreas o sitios urbanos así como edificios o conjuntos de edificaciones singulares.” (PUR 2007/2017 - Rosario).



- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #800000; margin-right: 5px;"></span> <b>Educativo</b></li> <li>1. Escuela</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #008080; margin-right: 5px;"></span> <b>Administrativo - Cultural</b></li> <li>2. Iglesia San José</li> <li>3. Casa Joven</li> <li>4. Cotelongo Don Orión</li> <li>5. Comuna</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>6. Casa del Bicentenario</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #C00000; margin-right: 5px;"></span> <b>Deportivo - Recreativo</b></li> <li>7. Club Libertad</li> <li>8. Club San José</li> <li>9. Club Provincial</li> <li>10. Club Guillermo Tell</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #C0C000; margin-right: 5px;"></span> <b>Servicios</b></li> <li>11. Planta de Tratamiento Cloacal</li> <li>12. Basural - Cava</li> <li>13. Peaje</li> <li>14. Cooperativa de Agua Potable</li> <li>15. Cooperativa de Telecomunicaciones</li> <li>16. Destacamento de Gendarmería</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #008080; margin-right: 5px;"></span> <b>Salud</b></li> <li>17. CIC Centro de Integración Comunitaria + SAMCO</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #808000; margin-right: 5px;"></span> <b>Otros</b></li> <li>18. Fundación REMAR</li> </ul> |
|---|--|---|--|

**Plano 5. Equipamientos urbanos significativos**



que incluye edificios e instalaciones de valor patrimonial, tramos arquitectónicamente significativos, masas arbóreas y elementos de valor singular. Como áreas de valor patrimonial, se destacan:

**Áreas de protección histórica (APH).** Se trata de sectores urbanos que presentan construcciones o conjunto de edificios de valor histórico y/o arquitectónico, una morfología urbana particular y conjuntos edilicios con espacios públicos de relevancia;

- Cuadro de Estación General Lagos. Comprende el cuadro de la estación, las áreas forestadas y el tejido urbano que lo bordea en el cual se reconocen piezas de valor. Algunas de sus áreas han sido refuncionalizadas en nuevos espacios públicos y culturales para la comunidad.

**Predio significativo.** Se define así a aquellas grandes parcelas -o conjuntos de parcelas- que corresponden a una entidad particular y que dentro de su perímetro se encuentran edificaciones y/o componentes ambientales de valor;

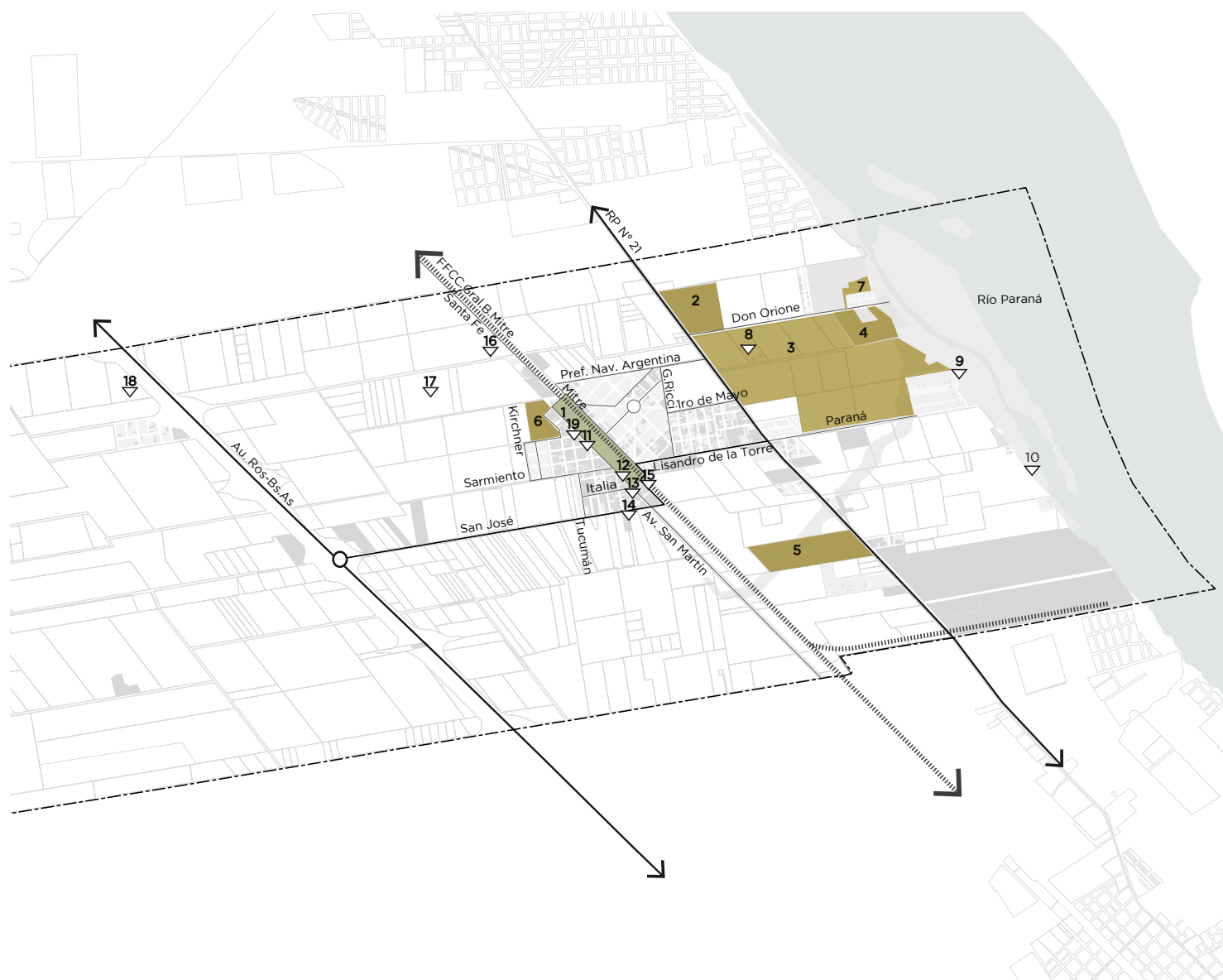
- Predio del Cottolengo Don Orione. Predio significativo en el cual se destacan arboledas, espacios libres y edificaciones diversas.
- Bodegas sobre la barranca. Fue uno de los pocos establecimientos vitivinícolas de la región. Fundada a principios de la década del 60, contaba con viñedos propios con los que se elaboraban los Vinos "La Gacela". Actualmente, se conservan los toneles de hormigón, la caldera y otras instalaciones.
- Predio Ex Papelera Royal, 1966. Predio con edificios de valor patrimonial rodeados de una vasta arboleda.
- Predio Estancia La Mariposa. Es el área de producción agrícola más extensa de la localidad. Se conserva parte del casco original de la estancia. Abarca un sector muy amplio, desde la ruta provincial N° 21 hasta el río y desde calle Don Orione hasta la calle Paraná.

- Club Guillermo Tell. Predio que presenta una forestación de gran relevancia.

**Obra significativa.** Son aquellos elementos y unidades arquitectónicas urbanas sujetos a protección. Entre ellos se encuentran: monumentos arquitectónicos, edificios de protección histórica singulares, rincones urbanos y elementos destacados del entorno que serán evaluadas y protegidas según diversos grados de preservación;

- Iglesia San José. Esta obra comienza a construirse en 1928 y finaliza en 1947. El promotor fue el padre Benito Moano, pionero en la localidad. Consta de una nave central con vitrales en sus muros laterales y remata con un techo a dos aguas. Sobre el ingreso se destaca la torre del campanario y un modesto rosetón. A partir de 1990 se amplían sus instalaciones con construcciones adyacentes.
- La Cruz. Símbolo cristiano, ubicada en la esquina de las calles Lisandro de la Torre y Mitre, sobre los terrenos del ferrocarril, fue colocada por los Padres Capuchinos en el año 1945.
- Edificio de la Comisión de fomento, 1935. Actual edificio de la Comuna. Los planos fueron confeccionados por el agrimensor Néstor Martínez.
- Ex Salón de Baile y Cine. Propiedad de la familia Colacray, donde funcionaba el Club Atlético Libertad.
- Edificio de la Escuela Primaria N° 144, 1924. Inicialmente propiedad de Juan Ferrari, en 1925 pasa a manos de Nicolás Delbono.
- Almacén de Ramos Generales "Il Bersaglieri", 1917. Primer propietario Pascual Staseri.
- Otros: Casa Ricci, 1927. Casa Ferri, 1930. Casa Persichini, 1943. Casa en la barranca y Primera tienda y mercería, se desconoce la fecha de construcción. Almacén "El Águila", 1922.





- |   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #808080; margin-right: 5px;"></span> APH Área de protección histórica</li> <li>1. Cuadro de estación</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #C0C0C0; margin-right: 5px;"></span> Predio significativo</li> <li>2. Predio Cotolengo Don Orión</li> <li>3. Estancia La Mariposa</li> <li>4. Club Guillermo Tell</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>5. Club Atlético Provincial</li> <li>6. Club Libertad</li> <li>7. Predio Ex Papelera Royal</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Obra significativa</li> <li>8. Casco estancia La Mariposa</li> <li>9. Casas en la barranca</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>10. Antigua Bodega</li> <li>11. Ex almacén "El águila"</li> <li>12. Edificio Comunal</li> <li>13. Ex Salón de baile y cine</li> <li>14. Iglesia San José</li> <li>15. Ex escuela N°144</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>16. Casa Persichini</li> <li>17. Casa Ricci</li> <li>18. Casa Ferri</li> <li>19. Il Bersaglieri</li> </ul> |
|---|--|--|---|

**Plano 6. Sitios y Edificios de valor patrimonial**

**Cuadro de Estación General Lagos**  
**Bodegas sobre la barranca**



38

**Predio Ex Papelera Royal**  
**Predio Estancia La Mariposa**



**Club Guillermo Tell**



**Iglesia San José**  
**La Cruz**



**Edificio de la Comisión de fomento**  
**Ex Salón de Baile y Cine**  
**Edificio de la Escuela Primaria N° 144**







**Almacén de Ramos Generales “Il Bersaglieri”  
Casa Ricci**



**Casa Persichini  
Casa en la barranca**



**Viviendas en zona urbana**



**Primera tienda y mercería  
Almacén “El Águila”**

## EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

Los ejes temáticos sectoriales constituyen líneas de trabajo orientadas a la resolución de temáticas específicas, vinculadas entre sí y con un impacto particular en el territorio. Se plantean diversos ejes temáticos estratégicos y de actuación transversal para poder afrontar, con una visión integral, una preocupación particular. Inicialmente, se abordan cuatro ejes referidos a las preocupaciones más acuciantes de la actualidad en la región: Urbanización y Vivienda, Desarrollo del Suelo Periurbano y Rural, Accesibilidad y Movilidad y Desarrollo Industrial, Productivo y de Servicio.

### URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

En este eje se abordan los aspectos relacionados con los procesos de urbanización de cada localidad y del corredor o cuadrante metropolitano al cual pertenecen los núcleos urbanos, con aquellos vinculados a la oferta y la demanda de vivienda (creación de nuevo suelo a partir de la expansión de la planta urbana, completamiento de tejidos urbanizados sin consolidar e identificación de áreas de reestructuración debido a la obsolescencia de sus usos).

Se pretende en este eje abordar la problemática de consumo de suelo, provisión de infraestructuras y servicios, y construcción de

vivienda que se presenta en el AMR, con una mirada metropolitana y un planteo a nivel local. Para ello, se ha trabajado en el análisis del déficit habitacional y de los procesos de urbanización que se han dado hasta la actualidad en el AMR, documentando además el grado de infraestructuras con que está provista.

La problemática de la vivienda y su integración al desarrollo urbano constituye una de las temáticas más importantes que deberá abordar el Plan Urbano Local. La existencia de áreas residenciales aun no consolidadas en su totalidad, así como la presencia de un porcentaje importante de población viviendo en asentamientos irregulares requiere una particular atención como política de plan.

En este sentido, cobra mayor importancia el cuidado del suelo aun no ocupado, que pueda ser destinado a desarrollos residenciales, así como el diseño de las conectividades adecuadas para solucionar el aislamiento que hoy padecen los habitantes de las ciudades.

El tratamiento del déficit habitacional de cada una de las localidades que componen el AMR es de fundamental importancia debido al papel que desempeña a la hora de la diagramación y planificación de las políticas habitacionales en particular y las políticas públicas en general. Éste, computado a través del marco metodológico del “Déficit cuantitativo y cualitativo” permite dimensionarlo y valorarlo en términos absolutos y relativos, y delimitar y localizar áreas deficitarias tanto por el estado de construcción, cohabitación, o por la carencia de infraestructura y servicios. General Lagos posee, según el Censo 2010, una población de 4112 habitantes viviendo en 1162 hogares.

### Déficit habitacional

**Déficit habitacional cuantitativo:** Cuantifica la necesidad de construir viviendas nuevas con el objeto de reemplazar aquellas que se encuentran en estado irrecuperable y además, otras destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación. Para la comuna de General Lagos se estimó que se necesitan 123 viviendas para cubrir esta necesidad. Esto implica que aproximadamente el 11% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. Considerando el Corredor Sur, dicho déficit representa el 2,7% del total de hogares en esas condiciones y el 0,3% en toda el AMR. En este total se contempla que 24 viviendas se requieren para satisfacer la demanda de viviendas con serias deficiencias en la calidad constructiva y 99 para hogares que cohabitan.

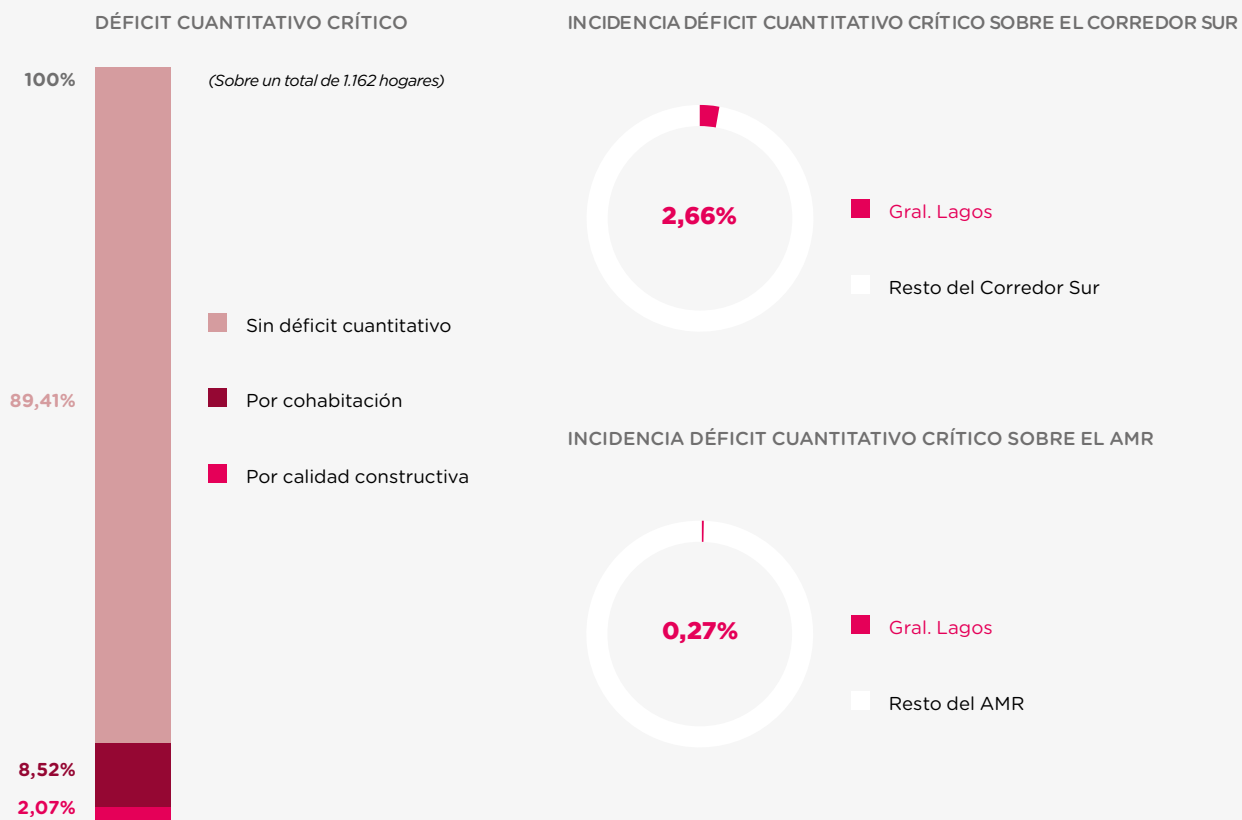
General Lagos está dividida en dos radios censales; por lo tanto el análisis geográfico a partir de los mapas sobre radios censales no es objetivo.

Una variación metodológica es el déficit cuantitativo severo, que contabiliza además de las viviendas incluidas en el déficit crítico, aquellas viviendas que poseen condiciones un tanto mejores pero que aun tienen características de precariedad y por lo tanto también son consideradas como irrecuperables. Bajo estas características se contabilizan para la localidad 253 hogares con necesidad de viviendas nueva. Esto representa en General Lagos el 22% de los hogares de la localidad, y su incidencia sobre el déficit del Corredor Sur es de 3,1% y en el AMR de 0,35%. La información detallada de la composición de este déficit se presenta en la Tabla 4.

**Déficit habitacional cualitativo:** Contabiliza viviendas que deben ser refaccionadas para lograr las condiciones óptimas de habitabilidad. Para el cálculo de este valor se establecen criterios de prioridad, comenzando por determinar viviendas con deficiencias en la calidad de los materiales, sobre el remanente se contabilizan las que tienen deficiencias en las instalaciones internas y sobre las viviendas restantes se evalúan las deficientes en la conexión a servicios de sanidad. Se estima que este déficit para la localidad de General Lagos está en el orden de las 646 viviendas. Es decir que dentro de la localidad el 61% de las viviendas presentan condiciones de habitabilidad aceptables pero necesitan algún tipo de refacción para lograr el máximo de bienestar. En relación al Corredor Sur este déficit representa el 2,3% y considerando el AMR el 0,34%. La información detallada de la composición de este déficit se presenta en la Tabla 5.

Al momento de evaluar las viviendas con déficit en la conexión a servicios de sanidad, esto es agua de red pública y red cloacal, se encuentra que el 21,5% (228 viviendas) del total carecen de dicho aprovisionamiento, representando el 1,53% dentro del corredor y el 0,26% en el AMR. En cuanto a las viviendas que necesitan mejoras internas como la provisión y/o construcción de instalaciones internas de cañerías y/o inodoro con descarga de agua se calcula que el 10,2% (108 viviendas) necesitan esta reparación, siendo el 2,4% de las viviendas del Corredor Sur y el 0,4% del AMR (déficit desajustado).

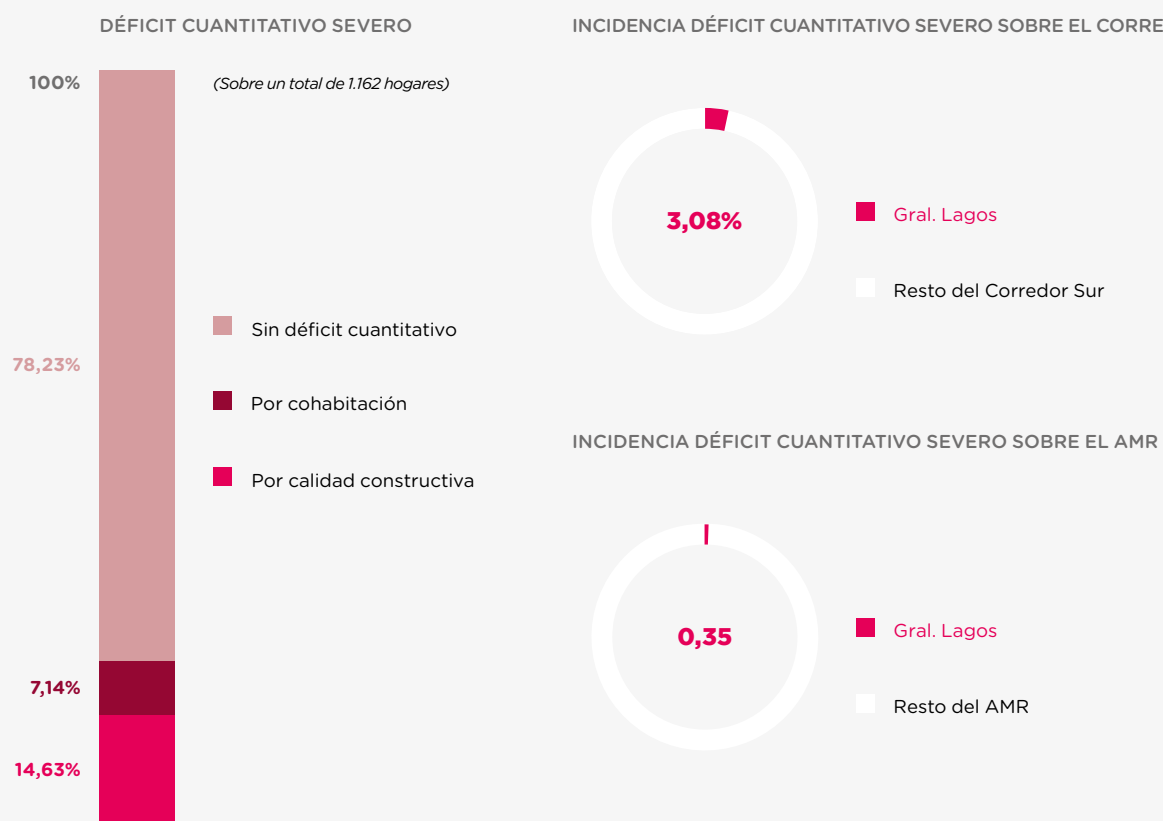
Dentro del déficit cualitativo también se aborda la temática del hacinamiento, en la que se tiene en cuenta la calidad de ocupación de la vivienda medida a través de la cantidad de personas por cuarto que habitan la misma. El déficit cualitativo por hacinamiento permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para asegurar



| DHC CRITICO             | Gral. Lagos | Corredor Sur | AMR          | Incidencia sobre hogares | Incidencia sobre el déficit del corredor | Incidencia sobre el déficit del AMR |
|-------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------------------|--|-------------------------------------|
| a. Calidad constructiva | 24          | 1004         | 6492         | 2,07%                    | 2,39%                                    | 0,37%                               |
| b. Cohabitación         | 99          | 3619         | 39782        | 8,52%                    | 2,74%                                    | 0,25%                               |
| <b>Total (a + b)</b>    | <b>123</b>  | <b>4623</b>  | <b>46274</b> | <b>10,59%</b>            | <b>2,66%</b>                             | <b>0,27%</b>                        |

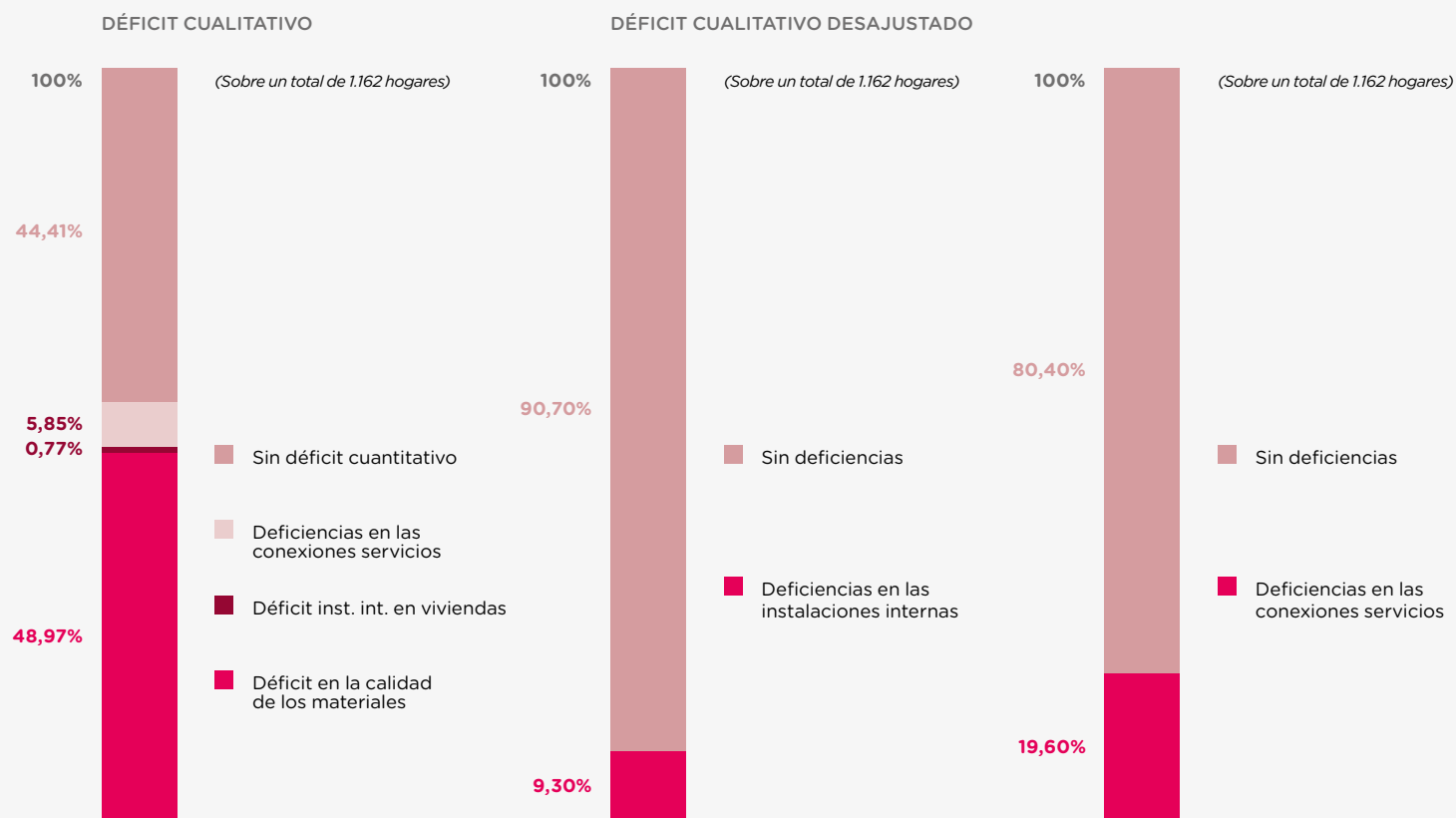
Tabla 4: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones





| DHC SEVERO              | Gral. Lagos | Corredor Sur | AMR          | Incidencia sobre hogares | Incidencia sobre el déficit del corredor | Incidencia sobre el déficit del AMR |
|-------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------------------|--|-------------------------------------|
| a. Calidad constructiva | 170         | 5392         | 39468        | 14,63%                   | 3,15%                                    | 0,43%                               |
| b. Cohabitación         | 83          | 2831         | 32113        | 7,14%                    | 2,93%                                    | 0,26%                               |
| <b>Total (a + b)</b>    | <b>253</b>  | <b>8223</b>  | <b>71581</b> | <b>21,77%</b>            | <b>3,08%</b>                             | <b>0,35%</b>                        |

**Tabla 5: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones**



| DÉFICIT CUALITATIVO   | Gral. Lagos | Corredor Sur | AMR           | Incidencia sobre hogares | Incidencia sobre el déficit del corredor | Incidencia sobre el déficit del AMR |
|---|-------------|--------------|---------------|--------------------------|--|-------------------------------------|
| a. Déficit calidad de los materiales  | 569         | 18245        | 156745        | 53,68%                   | 3,12%                                    | 0,36%                               |
| b. Déficit instalaciones internas en viviendas                              | 9           | 461          | 3584          | 0,85%                    | 1,95%                                    | 0,25%                               |
| c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal) | 68          | 4572         | 30412         | 6,42%                    | 1,49%                                    | 0,22%                               |
| <b>Total (a + b + c)</b>  | <b>646</b>  | <b>23278</b> | <b>190741</b> | <b>60,94%</b>            | <b>2,78%</b>                             | <b>0,34%</b>                        |

Tabla 6: Déficit cualitativo y sus dimensiones

| DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO            | Gral. Lagos | Corredor Sur | AMR   | Incidencia sobre hogares | Incidencia sobre el déficit del corredor | Incidencia sobre el déficit del AMR |
|--|-------------|--------------|-------|--------------------------|--|-------------------------------------|
| Deficiencias en las instalaciones internas | 108         | 4505         | 27006 | 10,19%                   | 2,40%                                    | 0,40%                               |
| Deficiencias en las conexiones servicios   | 228         | 14882        | 86247 | 21,51%                   | 1,53%                                    | 0,26%                               |

Tabla 7: Déficit cualitativo desajustado

| DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO |           | Gral. Lagos | Corredor Sur | AMR   | Incidencia sobre hogares | Incidencia sobre el déficit del corredor | Incidencia sobre el déficit del AMR |
|--------------------------------------|-----------|-------------|--------------|-------|--------------------------|--|-------------------------------------|
| Hacinamiento                         | Mitigable | 214         | 6215         | 53360 | 20,19%                   | 3,44%                                    | 0,40%                               |
|                                      | Crítico   | 47          | 1599         | 11352 | 4,43%                    | 2,94%                                    | 0,41%                               |

**Tabla 8: Déficit cualitativo por hacinamiento.**

buenas condiciones de ocupación. En este sentido se han determinado para la localidad de General Lagos que 47 (4,4%) hogares viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto), y 214 (20,2%) con hacinamiento mitigable (viven de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

**Áreas deficitarias:** Hace referencia a la cuantificación y localización de sectores o grupos vulnerables respecto de la situación habitacional. Una opción para este análisis se genera a partir de vincular el déficit al régimen de tenencia de los hogares respecto de sus viviendas (variable censal). Esta definición permite realizar una primera aproximación a los hogares que habitan en asentamientos irregulares. Así, se estima que el 0,34% de los hogares (4) de la localidad habitan en viviendas con déficit cuantitativo crítico y son propietarios de la vivienda y no del terreno. El análisis de los déficits cuantitativo y cualitativo, evalúan el escenario a fin de dimensionar la necesidad habitacional (tanto por el estado de construcción como por la carencia de infraestructura y servicios) y resultan un soporte a la hora de elaborar formas de intervención en áreas deficitarias. Además, brinda una herramienta de diagnóstico para abordar la construcción de nuevas viviendas, en áreas de completamiento de la planta urbanizada y a través del desarrollo de proyectos especiales donde puedan convivir distintos programas que tienda a dar una solución al déficit detectado.

### Estado de las Infraestructuras y los servicios

Los procesos de urbanización tienen por objeto desarrollar la urbanización integral de un área determinada, abarcando también todos los servicios e infraestructuras: pavimentación, red de agua potable, de desagües pluviales y cloacales, red de distribución de energía eléctrica y alumbrado público, redes de telecomunicaciones, gas y arbolado.

Para hacer un diagnóstico de las infraestructuras y servicios en la comuna, se armó una base de datos de información georreferenciada con relevamientos recientes aportados por oficinas locales competentes. Sobre el plano base aportado por el Servicio de Catastro de la provincia de Santa Fe, esta información quedó asociada a la categorización del suelo que emplea dicha dirección; dividiendo las parcelas en: **Urbano** (suelo subdividido o parcelado que cuentan con ocupación o mejoras y algún grado de infraestructura); **Suburbano mayor área** (suelo sin subdivisión que generalmente no cuenta con ocupación o mejoras ni algún grado de infraestructura); **Suburbano loteado** (suelo subdividido o parcelado que pueden contar con ocupación o mejoras o no, con algún grado de infraestructura o no) y **Rural** (suelo asociado a los usos agrarios).

En cuanto a dotación de infraestructura y servicios, General Lagos cuenta con una cobertura que alcanza a gran parte de la localidad. Solo

46 las urbanizaciones más alejadas carecen de algunos de los servicios.

**Calles.** Una gran mayoría de las mismas se encuentra pavimentada, conectando de manera eficiente gran parte de la población. Otro gran porcentaje cuenta con pavimento mejorado con cordón cuneta de hormigón y/o zanjas abiertas y una pequeña parte es de tierra.

**Agua.** Este servicio es brindado por la Cooperativa de Agua Potable. Consta de una infraestructura que alcanza a todos los sectores de la localidad. Posee tres plantas potabilizadoras de agua de pozo. Brinda servicio a 1483 usuarios.

**Cloacas.** En la actualidad es uno de los servicios más desarrollados. Cuenta con dos estaciones elevadoras y una planta de decantación sobre calle Paraná, entre la ruta provincial N°21 y el río.

**Gas.** Solo una parte de la localidad cuenta con este recurso. El casco urbano, la primera zona urbanizada, está cubierta casi en su totalidad. Los Barrio Santa Anita y Santa Rosa cuentan con un gran porcentaje servido. Mientras que las urbanizaciones más alejadas carecen casi por completo de este servicio.

Del análisis se desprende que General Lagos cuenta con una red de infraestructuras aceptable que cubre gran parte de la localidad. Algunas pocas manzanas habitadas carecen de los servicios mencionados como se muestra a continuación:



■ Áreas provistas con desagües cloacales

Plano 7. Cobertura de desagües cloacales

| Parcelas | Urbanas     |             |       | Suburbanas loteadas |             |       | Suburbanas mayor área |             |       | Rurales     |
|----------|-------------|-------------|-------|---------------------|-------------|-------|-----------------------|-------------|-------|-------------|
|          | Con cloacas | Sin cloacas | Total | Con cloacas         | Sin Cloacas | Total | Con cloacas           | Sin Cloacas | Total | Sin Cloacas |
| vacantes | 451         | 20          | 471   | 248                 | 313         | 561   | 0                     | 6           | 6     | 430         |
| ocupadas | 1364        | 59          | 1423  | 77                  | 221         | 298   | 4                     | 21          | 25    | 0           |
|          | 1815        | 79          | 1894  | 325                 | 534         | 859   | 4                     | 27          | 31    | 430         |
|          | <b>76 %</b> | <b>24 %</b> |       |                     |             |       |                       |             |       |             |



■ Áreas previstas con servicio de agua potable por red domiciliaria

**Plano 8. Provisión de agua**



■ Áreas previstas con servicio de gas por red domiciliaria

**Plano 9. Provisión de gas**

| Parcelas | Urbanas     |             |       | Suburbanas loteadas |          |       | Suburbanas mayor área |          |       | Rurales  |
|----------|-------------|-------------|-------|---------------------|----------|-------|-----------------------|----------|-------|----------|
|          | Con agua    | Sin agua    | Total | Con agua            | Sin agua | Total | Con agua              | Sin agua | Total | Sin agua |
| vacantes | 446         | 25          | 471   | 342                 | 219      | 561   | 0                     | 6        | 6     | 430      |
| ocupadas | 1393        | 30          | 1423  | 123                 | 175      | 298   | 7                     | 18       | 25    | 0        |
|          | 1839        | 55          | 1894  | 465                 | 394      | 859   | 7                     | 24       | 31    | 430      |
|          | <b>83 %</b> | <b>17 %</b> |       |                     |          |       |                       |          |       |          |

| Parcelas | Con gas     | Sin gas     | Total | Con gas | Sin gas | Total | Con gas | Sin gas | Total | Sin gas |
|----------|-------------|-------------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|
|          | vacantes    | 343         | 128   | 471     | 246     | 315   | 561     | 0       | 6     | 6       |
| ocupadas | 1217        | 206         | 1423  | 70      | 228     | 298   | 3       | 22      | 25    | 0       |
|          | 1560        | 334         | 1894  | 316     | 543     | 859   | 3       | 28      | 31    | 430     |
|          | <b>67 %</b> | <b>23 %</b> |       |         |         |       |         |         |       |         |



**Plano 10. Estado de las calles**

| Tipos de vía | Porcentaje | metros lineales | segmentos |
|--------------|------------|-----------------|-----------|
| Pavimento    | 50%        | 21.433 m.l.     | 180.      |
| Mejorado     | 42%        | 24.140 m.l.     | 176       |
| Tierra       | 18%        | 5.050 m.l.      | 34        |



## DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

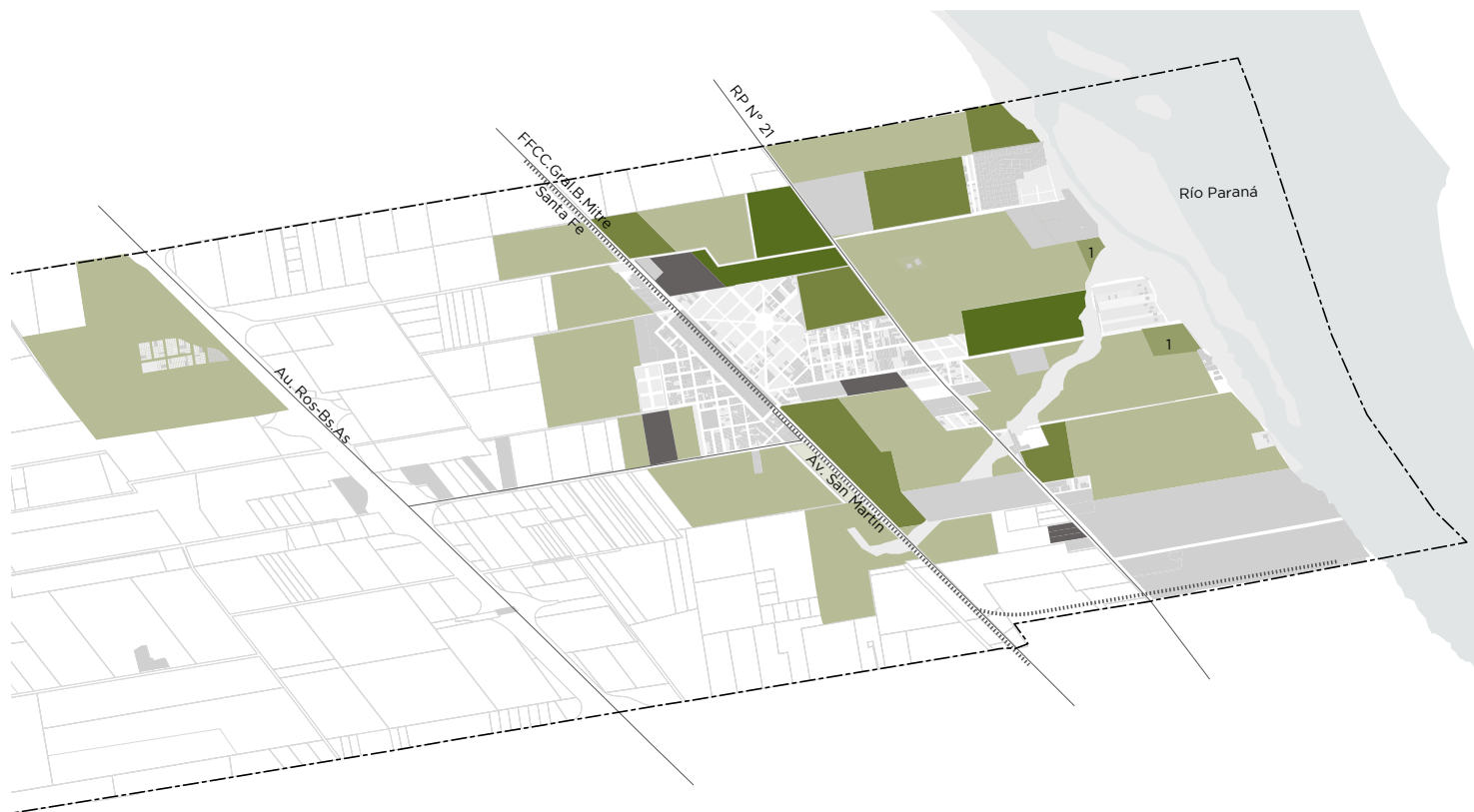
Además del carácter singular de los tejidos residenciales de las diferentes comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario, cabe señalar la fuerte presencia del paisaje que rodea los centros urbanos, particularmente los del Corredor Sur. Este paisaje es el resultado de la superposición de cuatro elementos: la naturaleza (topografía, vientos, cursos de agua, flora y fauna), los sistemas productivos variados (especialmente la producción rural extensiva e intensiva), las infraestructuras y los asentamientos residenciales. Cada una de estos cuatro elementos tiene una lógica propia: leyes que marcan la manera de trabajar de los mismos. Estas lógicas muchas veces se oponen o contrarrestan. Sin embargo, para trabajar en esta particular franja de suelo es fundamental favorecer la coexistencia entre las mismas para lograr así que trabajen en colaboración.

El territorio que en General Lagos se reconoce como periurbano (espacio rural de borde que no presenta una estructura rígida) está caracterizado por la presencia de quintas no solo en las inmediaciones de la planta urbana sino también dentro de la misma. En la localidad se obtienen una gran variedad de productos entre los cuales se destacan la producción de arvejas, papa y perejil. También la producción extensiva de maíz, soja, trigo y sorgo entre otros. Se registran también las actividades ganaderas como el engorde de ganado mediante feedlot.

Al mismo tiempo, en él existe una cañada natural que atraviesa las áreas productivas, generando un corredor ecológico. Este curso de agua es un desafío a trabajar en caso de posibles crecidas y al mismo tiempo una oportunidad a aprovechar, como espacio libre de calidad ambiental.

Se identifican, además, pequeños grupos de árboles esparcidos, sin generar grandes concentraciones arbóreas y también algunas barreras forestales para proteger los cultivos de los vientos provenientes del sur y del oeste.

En el espacio periurbano conviven distintos grupos sociales con agendas divergentes. Por un lado, se encuentran aquellos dueños o arrendatarios de parcelas utilizadas para la producción rural, tanto intensiva como extensiva, que han trabajado la tierra por años. Por el otro, están aquellos inversores interesados en recalificar el suelo y realizar emprendimientos inmobiliarios. A esto se le suman los nuevos vecinos de los loteos ya desarrollados que esperan un cambio en el desarrollo de las actividades productivas en las cercanías de sus hogares para que las aplicaciones de productos fitosanitarios no los afecten.



- Extensivo
- Ganadero (1. Feedlot)
- Intensivo
- Semi Extensivo
- No Productivo

Plano 11. Usos productivos en el suelo rural y periurbano



Paisaje productivo en el suelo periurbano, 2017.

## ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

General Lagos es una localidad que se caracteriza por la baja ocupación de su planta urbanizada y por una gran dispersión de la edificación. Esto repercute negativamente en los aspectos de movilidad, en tanto la dispersión obliga a recorridos que aglutinan pocos viajes. Una excepción se produce en relación con el eje establecido (de oeste a este) donde ingresa el transporte interurbano: acceso a Autopista, calle San José, Tucumán, Italia, Mitre, Lisandro de la Torre hasta el encuentro con la ruta provincial N°21.

Esta escasa “masa crítica” conspira contra una segregación eficaz de modos de movilidad debido al bajo número de viajes que implicaría una división de cada tipo de vehículo en un espacio circulatorio común con baja utilización.

Un tema importante a abordar, que se vincula con el ordenamiento de las actividades productivas, es el tránsito de carga, para evitar interferencias y conflictos con las áreas residenciales. Al respecto, se plantea la estructuración de un corredor logístico destinado al ingreso de camiones en el límite con el municipio de Arroyo Seco. En torno a este nuevo ingreso que permitiría solucionar la accesibilidad a los establecimientos productivos localizados sobre la costa, se pretende promover el desarrollo de un polígono industrial mediante la gestión conjunta con el sector privado.

## DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

La localización de las industrias o enclaves industriales condicionan los procesos de urbanización definiendo una mejor o peor relación de convivencia entre los distintos usos urbanos. Esta

convivencia estará mejor resuelta en la medida en que se planifiquen los desarrollos productivos contemplando su implantación en relación con las áreas residenciales.

General Lagos se caracteriza por registrar un perfil mixto (residencial, comercial y productivo-industrial). Adquieren mucho peso la producción agrícola y los grandes establecimientos industriales y portuarios. Los principales agentes productivos son empresas vinculadas al agro. Contar con un frente sobre el río Paraná le asigna a la localidad condiciones favorables para la radicación de este tipo de actividades. Se destaca una importante presencia de la industria polimérica y terminal portuaria, productores dedicados al cultivo de oleaginosas, a la horticultura y en menor medida a la ganadería vacuna.

Las empresas más reconocidas son BASF Argentina S.A. (producción de dispersiones poliméricas y aditivos y centro de distribución de productos para protección de cultivos), Louis Dreyfus & Cía S.A. Ltda. (procesamiento y comercialización de semillas oleaginosas), Gitanes S.R.L. (fábrica de helados Yomo y Yo Helados) y la Cooperativa de Trabajo General Lagos Limitada, que funciona desde el año 1992 asistiendo a los buques en cargas y descargas en los puertos locales.

Como se mencionó anteriormente la comuna intenta reordenar el sector productivo ubicado al sur resolviendo de manera conjunta con Arroyo Seco un proyecto para el desarrollo de un área industrial a localizarse en el límite jurisdiccional entre ambas localidades. Encontrar la forma de establecer una sana convivencia entre los usos productivos y las áreas residenciales obliga a ambas localidades a orientar su futuro desarrollo reforzando el rol que hoy tienen en el área metropolitana. Lo mismo sucede en el sector norte donde el desarrollo hortícola de



- Localización de industrias
1. Louis Dreyfus Company
  2. BASF Argentina
  3. Fábrica de helados Yomo
  4. La Abadía
  5. La cabaña (en construcción)
  6. Proteisol S.R.L

Plano 12. Desarrollo industrial productivo y de servicios

54 la localidad es compartido con la localidad vecina de Pueblo Esther.

Otro aspecto importante a considerar en torno al desarrollo productivo se vincula con el uso del suelo rural. El Área Metropolitana de Rosario se caracteriza por poseer entre los núcleos urbanos de las distintas localidades que la componen, grandes espacios libres, utilizados mayoritariamente para la producción de alimentos. Un alto porcentaje de estos espacios son utilizados para la producción extensiva. Sin embargo, un porcentaje menor, principalmente ubicado en las cercanías a las áreas residenciales, es utilizado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva.

En lo que respecta a las producciones agropecuarias que se realizan en el periurbano, se destaca una mayor proporción de lotes dedicados a la agricultura extensiva, por ejemplo se realizan cultivos de soja, trigo, maíz y sorgo. Otra pequeña proporción de los suelos del periurbano están explotados con actividades ganaderas de cría y engorde, con presencia de pasturas artificiales.

La actividad hortícola se hace presente en algunos lotes del periurbano, donde predominan las producciones de hortalizas de hoja como por ejemplo, lechuga, acelga, espinaca, radicheta y rúcula. Además se observan crucíferas como el repollo, brócoli y coliflor. Y también se realizan otros cultivos hortícolas como remolacha, cebolla de verdeo, zapallito, hinojo, apio, etc.

2. Ley Provincial N° 11717/99, encuadrada como de medio ambiente y desarrollo sustentable, que establece en sus principios generales un conjunto de objetivos vinculados a la preservación ambiental, el ordenamiento territorial y la racionalidad en el uso del suelo; Decreto 101/03, que establece en el artículo 12 la condición de implementar instancias participativas de la ciudadanía y los sectores potencialmente afectados o interesados en debatir las incidencias de cualquier emprendimiento de carácter urbanístico. Mientras que, en los artículos 18, 19 y 26 de la Ley, se establece que las personas físicas o jurídicas responsables de los proyectos deberán presentar estudios de impacto ambiental ante la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable; Resolución Provincial N° 151/2012, que establece que los loteos con fines de urbanización deben ser sometidos a categorización ambiental en función de la evaluación de sus características particulares y su entorno. Se entiende por "loteos con fines de urbanización" a la propuesta de subdivisiones o parcelamientos del territorio que impliquen apertura de calles, destinado a usos residenciales o actividades compatibles;

## PRINCIPAL NORMATIVA VIGENTE

Actualmente, la mayoría de los municipios del AMR se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N° 7317/67 y N° 563/78. La implementación de estas normas es opcional para los gobiernos locales, siendo su principal objetivo constituirse como guía para la elaboración de los planes reguladores de los municipios y comunas de la Provincia de Santa Fe, que se concretarían a partir de la elaboración del denominado "estudio de corrección de deficiencias urbanas -a nivel estructural- y futuro desarrollo". Las Normas Mínimas se plantean cómo válidas para cualquier situación urbana y permiten tanto la regulación urbanística como la definición de las áreas de crecimiento.

Los municipios y comunas que no cuenten con planes reguladores aprobados, además de las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano, deben basarse en las leyes provinciales para las aprobaciones de los diferentes proyectos<sup>2</sup>.



Una reflexión, que surge a partir del análisis de las normas, planes y regulaciones analizadas, permite establecer un conjunto de objetivos y lineamientos concurrentes, planteados desde el urbanismo y el ordenamiento territorial en sus distintos niveles (nacional, provincial, metropolitano y local), que en términos generales coinciden en la consideración de los problemas, ejes de desarrollo identificados en los diferentes apartados de este diagnóstico.

Los instrumentos de planificación relevados tienen, en general, un valor directriz no vinculante, en la medida que no se han promulgado leyes o normas subsidiarias que ordenen o reglamenten su aplicación, a excepción de pocas cuestiones sectoriales, en materia de seguridad pública y salud de la Regionalización de Santa Fe, incluida dentro PEP. No obstante, parece necesario señalar que a partir de la revisión de las leyes y decretos reglamentarios provinciales y las normas locales, con incidencia normativa en la ciudad y su marco regional, surge que estas condiciones se cumplen de modo parcial.

En la última década, en General Lagos, fundamentalmente, se sancionaron diversas ordenanzas tendientes a regularizar los procesos de urbanización. En este momento se cuenta con la Ordenanza N°03/2014 que restringe la habilitación de nuevos establecimientos comerciales, industriales y de servicios en toda la jurisdicción y la ordenanza de zonificación N° 34/2014 que regula el uso del suelo.

Otra norma para destacar es el decreto Provincial N° 11.285 (de promoción industrial) que afecta parte de la jurisdicción de la localidad ya que habilita el establecimiento de industrias a la vera de la ruta nacional N° 9.

## SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

En base a la caracterización del proceso de urbanización que configura la forma física y funcional de la localidad, y al diagnóstico de los sistemas generales y temas sectoriales, es posible sintetizar los principales problemas y potencialidades de General Lagos. Los conflictos surgidos de la ausencia de un plan de ordenamiento territorial o de la generación espontánea de situaciones urbanísticas complejas persistentes en el tiempo ya no son parte de la “información del plan”, sino los argumentos para una futura planificación. El primer paso para plantear futuras soluciones es el reconocimiento apropiado de los problemas y temas más urgentes. Se pueden identificar cuatro grandes temas para establecer una clasificación sencilla de los mismos:

### Urbanización y vivienda

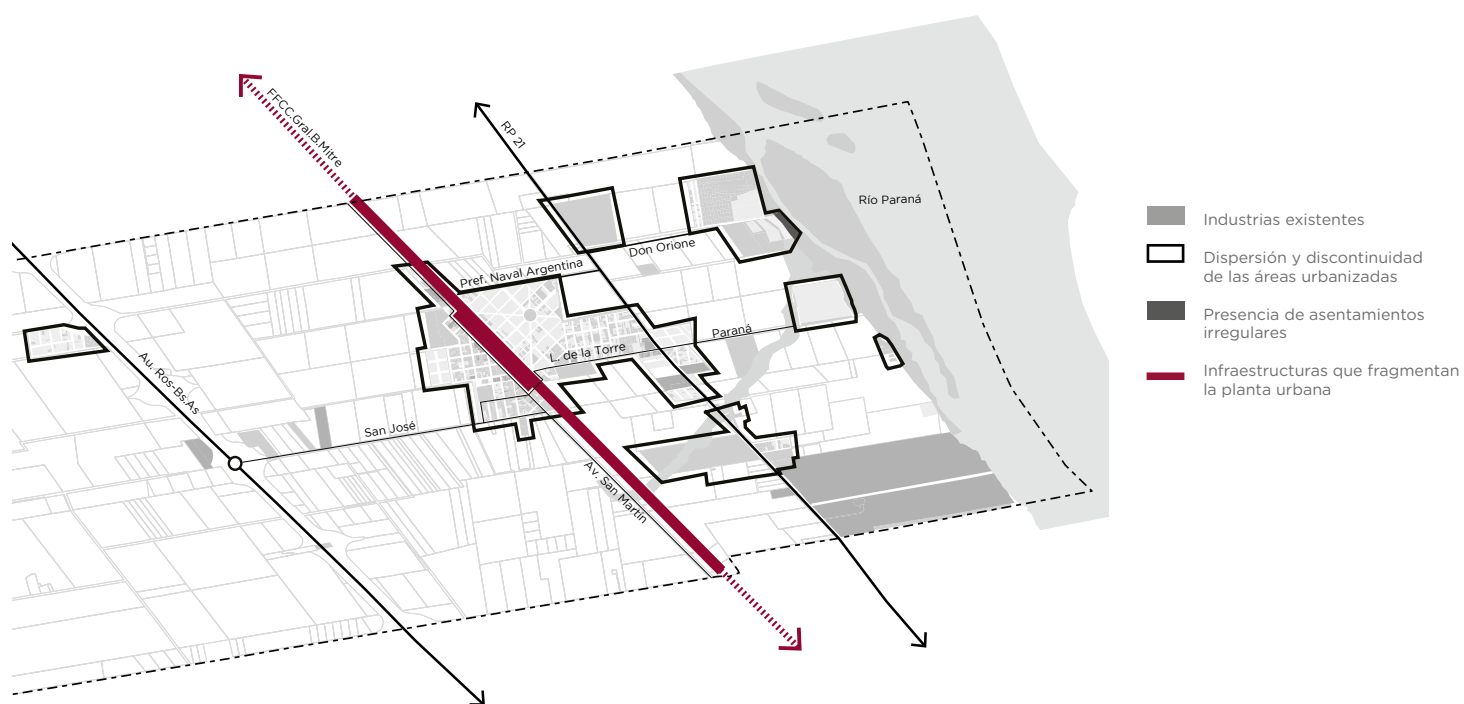
- Fragmentación y bajo nivel de consolidación de la planta urbana, a pesar de su escasa extensión. Esto se verifica no sólo en la presencia de parcelas vacantes de uso sino también en la existencia de mayores áreas que cuentan con trazados urbanos aprobados desde hace años pero que aún permanecen sin fraccionar ni urbanizar.
- Falta de conexión entre las áreas urbanizadas que fueron creciendo alrededor de la planta urbana original, alrededor del

56

cuadro de estación, y aquellas que se extienden hacia el este de la parcela ferroviaria y sobre la ribera del Paraná. La gran extensión de la parcela ferroviaria dificulta los atravesamientos y conexiones en sentido este-oeste.

- Falta de adecuación en los instrumentos para regular el impacto que produce el desarrollo de nuevas urbanizaciones.
- Falta de ordenamiento del frente ribereño hoy ocupado mayormente con usos productivos/portuarios y residenciales que complican el acceso público al río.

- Fragmentación social y conflictos vinculados a la inseguridad en los sectores más alejados de la planta urbana.
- Presencia de asentamientos irregulares sobre la parte baja de la barranca en terrenos inundables.
- 253 hogares habitan en viviendas muy precarias o comparten vivienda con otra familia, 646 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio para lograr que sean habitables y 47 viviendas necesitan ser ampliadas (según el Censo 2010).



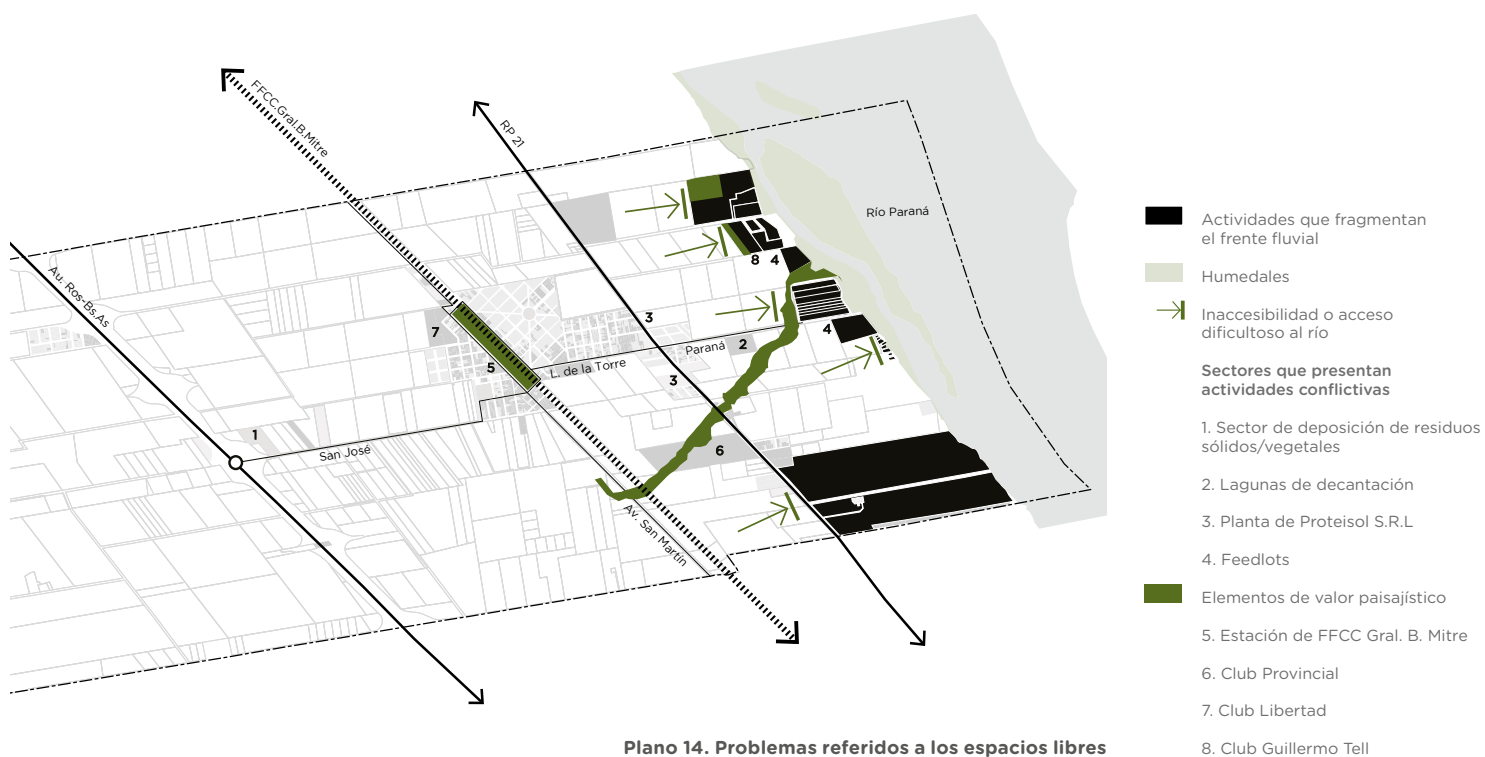
Plano 13. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda

### Espacios verdes, red de espacios públicos y áreas rurales

- Escaso acceso público y problemas de degradación ambiental en el borde del río Paraná.
- Disposición final de residuos vegetales -en un predio ubicado al este de la ruta provincial N° 21 sobre la calle Paraná- y los residuos sólidos urbanos (RSU) a cielo abierto -en un predio localizado junto a la autopista Rosario-Buenos Aires en la extensión de la calle San José. Contribuirá a resolver estos problemas la habilitación del Centro GIRSU (Gestión Integral de

Residuos Sólidos Urbanos), localizado en el borde sur del arroyo Saladillo, al sur de Av. Circunvalación 25 de Mayo, al este de la autopista Rosario-Buenos Aires y al oeste de la ruta provincial N°225-S.

- Conflictos ambientales producidos por las fumigaciones efectuadas en áreas próximas al tejido residencial, el funcionamiento de algunos establecimientos productivos ubicados sobre la ruta provincial N°21 al sur del tejido urbano que generan polvillo en suspensión; también aquellos ocasionados por la presencia de un feedlot instalado en forma irregular sobre el borde ribereño.

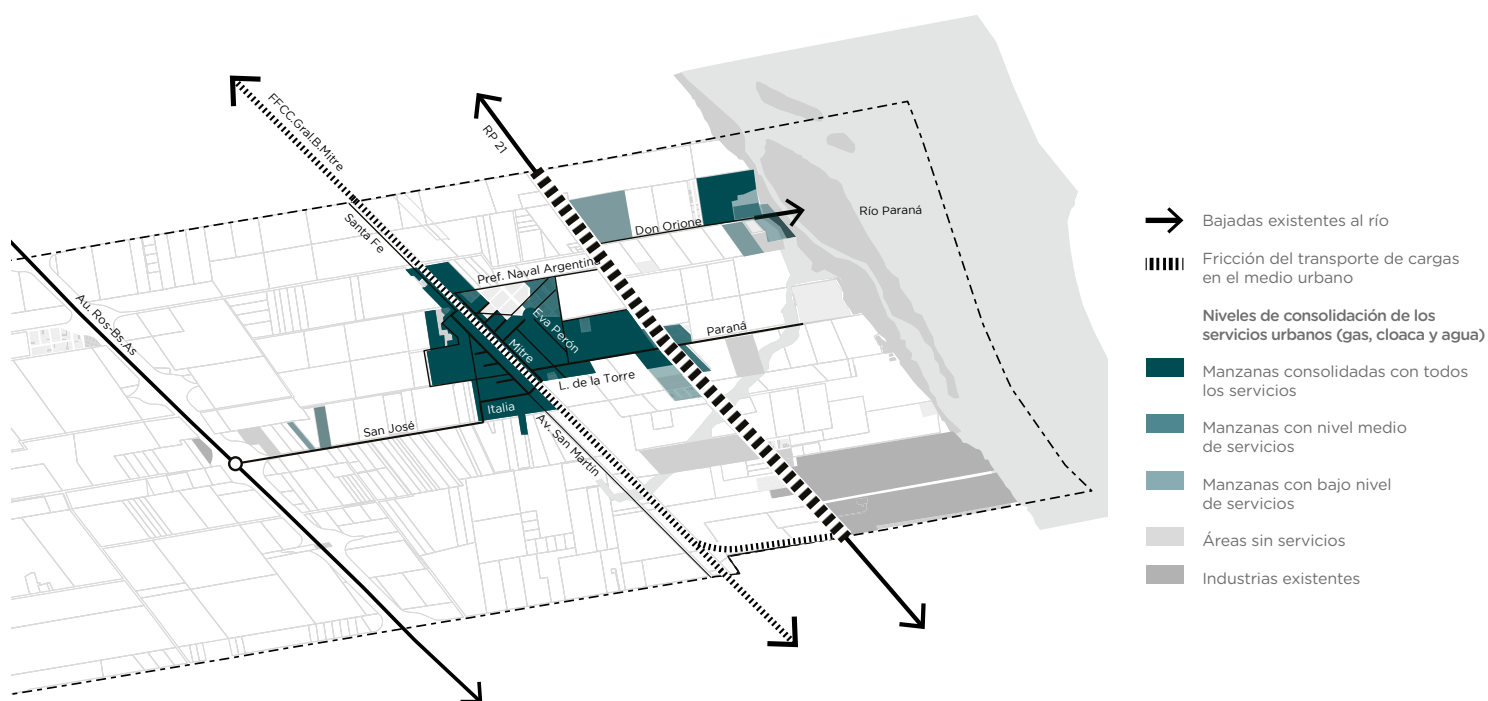


### Infraestructuras y servicios

- Sólo el casco urbano de la localidad cuenta con servicio de gas en su totalidad. Un gran porcentaje de los barrios, como Barrio Santa Anita y Santa Rosa, está cubierto mientras que las urbanizaciones más alejadas carecen casi por completo de este servicio.

zaciones más alejadas carecen casi por completo de este servicio.

- Déficit en equipamientos socio comunitarios no incorporados en el desarrollo de los procesos de urbanización.
- Serios niveles de congestión vehicular y alto impacto ambiental generado por el tránsito de carga en el trazado vial principal.

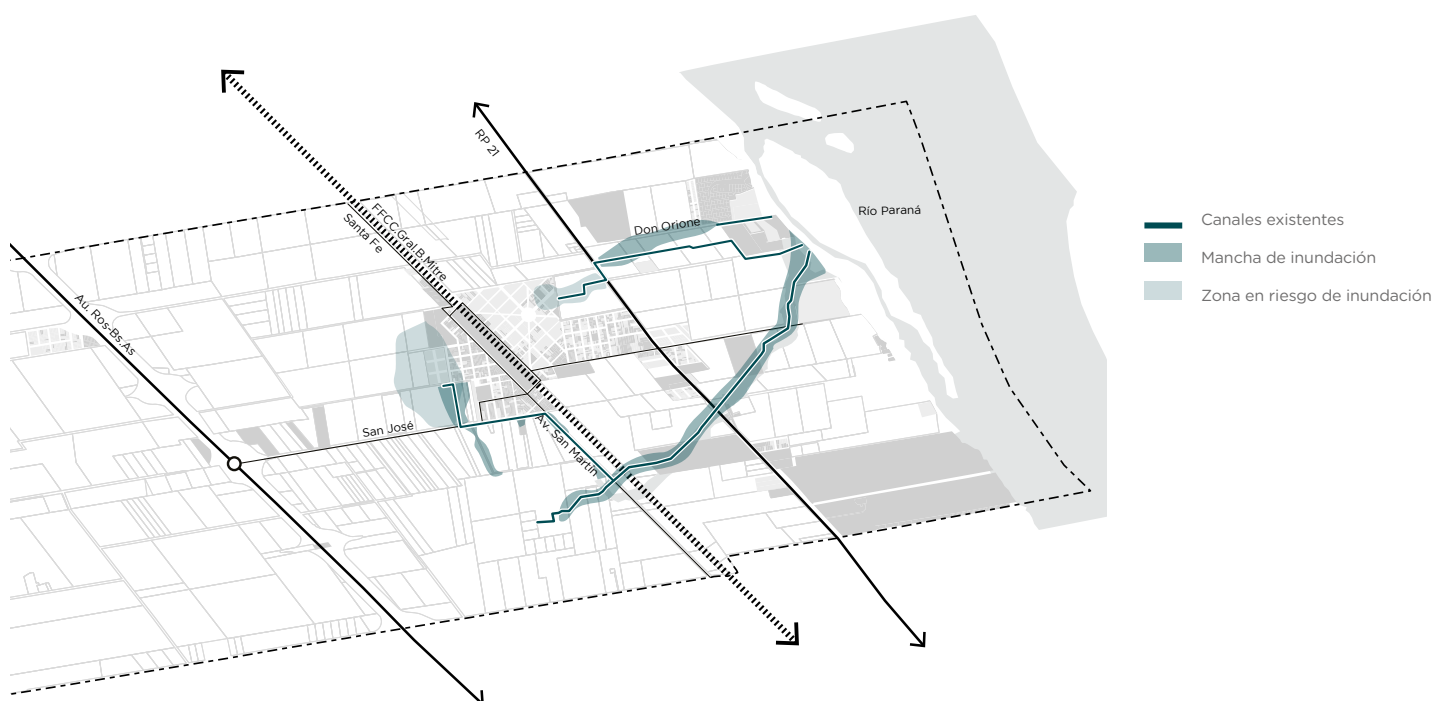


Plano 15. Problemas referidos a las infraestructuras y servicios

### Dinámica hídrica

- El mayor curso de agua existente es el Canal Villa Tranquila, que escurre en dirección suroeste a noroeste, atravesando zonas predominantemente rurales y descargando en el Río Paraná. En General Lagos se identifica una zona ubicada al oeste del ejido urbano, entre el ferrocarril y la autopista, con una topografía plana; la escasa pendiente de los canales existentes impide evacuar los excedentes pluviales con la rapidez necesaria para evitar inundaciones.

- El terraplén del ferrocarril divide a la localidad en dos. Toda la parte alta de la cuenca escurre hacia el canal y atraviesa el ferrocarril en una sola alcantarilla de grandes dimensiones. La porción del distrito ubicada entre el ferrocarril y el río Paraná se divide a su vez en dos sectores. Hacia el norte las manzanas aun poco consolidadas desaguan en un pequeño canal a través de una alcantarilla bajo la ruta provincial N° 21, mientras que el resto aporta al Canal Villa Tranquila.



Plano 16. Problemas referidos a la dinámica hídrica

- 60
- El canal Villa Tranquila tiene una cuenca de 10.47 km<sup>2</sup>, se inicia en el bajo con dirección suroeste a noreste en la zona rural al sur de General Lagos. Todos los aportes urbanos y rurales al oeste del ferrocarril se dirigen hacia este bajo y desaguan en la alcantarilla existente. La gran dimensión de la misma permite el paso de los caudales, por lo que no se producen almacenamientos. Hacia aguas abajo, el canal presenta una sección más definida, pero muy vegetada. Esta situación hace necesaria una limpieza y un mantenimiento de la sección para asegurar el correcto escurrimiento de los aportes pluviales.
  - La mayor problemática se da en el sector rural ubicado al oeste del ejido urbano. Allí la escasa pendiente del terreno provoca el anegamiento de una amplia zona. La única vía de evacuación la constituye un canal que se desarrolla en sentido norte sur, sobre la continuación de calle Juan Perón. Este cruza la calle San José (acceso desde la Autopista) para descargar en el canal que se desarrolla paralelo a la misma y éste descarga en el Canal Villa Tranquila.
  - El sector urbano poco consolidado que se extiende al este del ferrocarril desagua a través de una alcantarilla bajo la calle G. Ricci. Allí se desarrolla un canal poco definido que atraviesa una zona rural baja y anegadiza, y desemboca en la cuneta oeste de la ruta provincial N° 21. En la misma se unen los caudales provenientes del sector rural ubicado más al norte, y atraviesan la ruta a través de una alcantarilla.
  - El canal continúa un tramo de unos 160m por la cuneta este, antes de adentrarse en un campo siguiendo de forma aproximada la ubicación del bajo natural, en una longitud de 460m. A partir de ese punto la sección del canal se hace irregular, extendiéndose hasta el Club Guillermo Tell y descargando al Río Paraná de forma desordenada, por el límite sur del club.

## IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

La localidad de General Lagos se encuentra en un momento clave para orientar su futuro desarrollo, dado el importante crecimiento que ha tenido en los últimos años con una gestión activa en materia de provisión de infraestructura urbana. Su potencialidad radica en la posibilidad de crecimiento urbano, generado por la presencia de grandes áreas vacantes y su condición de núcleo urbano independiente. Se destaca en su territorio el valor paisajístico y ambiental de su frente costero sobre el río Paraná -con una zona de bajos y planicies de inundación de gran valor junto con barrancas forestadas- y la cañada que la atraviesa.

### Urbanización y vivienda

- Conservación de su núcleo urbano independiente de las áreas urbanas conurbanadas, gracias a la presencia de áreas rurales que lo circundan y separan con respecto a otras localidades del Corredor Sur Metropolitano;
- Existencia de mayores áreas aun no urbanizadas, ubicadas en una posición estratégica, las cuales podrían ser desarrolladas aportando a la localidad programas distintivos de vivienda, espacios públicos y equipamientos urbanos de jerarquía;
- Posibilidad de ordenar las implantaciones productivas.

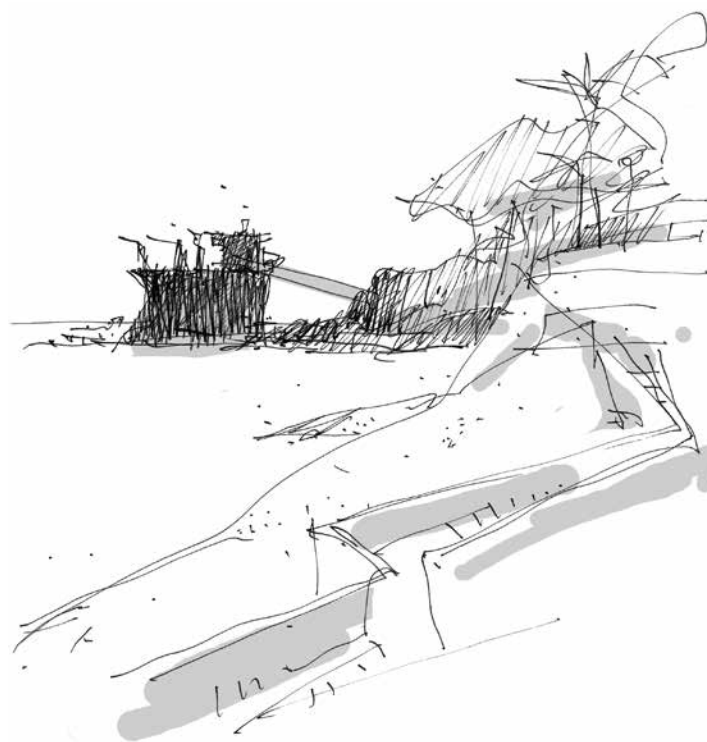


### Espacios libres y red de espacios públicos

- Posibilidad de estructurar un sistema de espacios públicos de jerarquía bien posicionados en la planta urbana gracias a la disponibilidad de suelo vacante, especialmente en el predio del cuadro de estación del ferrocarril. De este modo, podría funcionar como nexo entre el viejo casco urbano y las nuevas áreas de expansión y permitir la instalación de un equipamiento deportivo en el sector norte del predio con la posibilidad de concentrar actividades de cobertura a escala metropolitana;
- Presencia de un frente costero sobre el río Paraná con posibilidad de integrarse al sistema costero metropolitano, brindando un recorrido de alto valor paisajístico y ambiental;
- Existencia de numerosas plazas a escala barrial que con una valoración adecuada podrían consolidar un sistema de espacios públicos relevante para la localidad.

### Infraestructuras y servicios

- Posición territorial con grandes ventajas de conectividad dadas por: la conexión existente con la autopista Rosario-Buenos Aires, la presencia de la vía ferroviaria que complementa y refuerza esa conexión y la existencia de la ruta provincial N°21 que, transformada en avenida interurbana, mejorará su relación con las localidades vecinas;
- Desarrollo de nuevos equipamientos institucionales como el nuevo CIC (Centro de Integración Comunitaria), que brinda servicios como efector de salud, entre otros;
- Disponibilidad de suelo estratégico para instalar nuevos equipamientos comunitarios;
- Proximidad a la ciudad de Arroyo Seco, lo que posibilita beneficiarse con la cobertura de servicios complementarios.



Recorrido sobre la rebera del Paraná



### CAPÍTULO 3.

## PROPUESTA

El Plan Urbano Local de General Lagos está pensado para ser desarrollado en un escenario temporal fijado hasta aproximadamente el 2030. Parte de la agenda de trabajo a sostener en ese espacio temporal se basa en una serie de acuerdos compartidos con el resto de localidades que integran el ECOM Rosario y con acciones que comprometen a los distintos niveles del Estado.

El PUL define el proyecto urbanístico deseado y posible de transformación a futuro de la comuna. Es una herramienta para impulsar modificaciones en su estructura física y funcional, ordenar la acción pública y promover la inversión privada.

Contiene directrices generales de ordenamiento integral del territorio comunal y define proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo. Fija procedimientos (modalidades e instrumentos) para orientar la gestión local.

Propone una estrategia para la transformación urbanística, basada en la definición de las políticas generales a aplicar en todo el territorio local, referidas a los distintos temas que inciden en el desarrollo urbano, como: ordenamiento de suelo, sistema vial, espacios públicos, equipamientos colectivos e infraestructura y servicios básicos. Define también las políticas a aplicar en temáticas sectoriales más específicas: vivienda, accesibilidad y movilidad, patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico, industria y servicios y medio ambiente.



## 64 RELACIÓN ENTRE EL PLAN METROPOLITANO Y EL PLAN URBANO LOCAL

### CRITERIOS GENERALES

Las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) han fijado criterios comunes a sostener por parte del conjunto de localidades ECOM en materia de (1) definición de patrones de urbanización y usos del suelo sostenibles; (2) protección y optimización de recursos ambientales y patrimoniales; (3) estructuración de la accesibilidad y conectividad en forma eficiente; (4) promoción de un desarrollo integral, productivo y de servicios; (5) mejora en las condiciones de saneamiento ambiental e infraestructuras, (6) coordinación estratégica y asociativa de actores; y (7) distribución policéntrica y equilibrada de equipamientos y servicios. Los preceptos antes mencionados pueden sintetizarse en catorce criterios generales:<sup>1</sup>

1. *Favorecer la diversidad del territorio y mantener la referencia de su matriz biofísica.* La diversidad es un valor del territorio. Los objetivos de equilibrio nunca deben entenderse como propuesta de homogeneización. La matriz biofísica es un referente seguro para los proyectos de futuros ámbitos territoriales.
2. *Proteger los espacios naturales, agrarios y no urbanizables en general, como componentes de la ordenación del territorio.* Aquellas áreas que en el planeamiento urbanístico de base municipal son a menudo periféricas o residuales pasan a ser elementos fundamentales y estructurantes en la ordenación del territorio.
3. *Preservar el paisaje como un valor social y un activo económico del territorio.* El paisaje es la imagen que nos transmite el territorio, a través de la cual somos capaces de sentirlo e identificar nuestra pertenencia y arraigo a un lugar. El paisaje es hoy también un factor, a veces muy importante, de creación de riqueza.
4. *Moderar el consumo de suelo.* El suelo con aptitud para la implantación urbana e industrial es un recurso escaso, cuyo despilfarro, a menudo evidente, debe evitarse de cualquier manera. Una utilización más eficiente de las áreas ya urbanizadas sería un objetivo a mantener en todo momento. El déficit habitacional y la capacidad de los tejidos urbanos consolidados para albergar nuevas viviendas son dos índices claves para evaluar cualquier política de expansión del suelo urbano. Las áreas de expansión deben estar condicionadas, preferentemente, a la consolidación de la planta urbana existente.
5. *Favorecer la cohesión social del territorio y evitar la segregación espacial de las áreas urbanas.* La cohesión social es uno de los tres pilares de la sostenibilidad. El planeamiento territorial debe favorecer la cohesión, promoviendo el verdadero

1. Con algunas mínimas modificaciones, los criterios generales se basan en los Criterios de Planeamiento Territorial desarrollados por Juli Esteban. Véase: Esteban, J. (2004). Criteris de planejament territorial. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques Secretaria per a la Planificació Territorial. Programa de Planejament Territorial.

equilibrio territorial, aquel que se refiere al acceso de todos los habitantes a los equipamientos y servicios.

6. **Proteger y potenciar el patrimonio urbanístico que vertebró el territorio.** El AMR tiene un sistema de ciudades y comunas que a lo largo de la historia han vertebrado su territorio. Se trata de un rico patrimonio urbanístico que hay que proteger y reforzar en su papel vertebrador del desarrollo territorial, frente a implantaciones ex-novo, pretendidamente autónomas, pero a menudo parasitarias de aquel sistema histórico.
7. **Facilitar una política de vivienda eficaz, asequible y urbanísticamente integrada.** Las políticas de fomento de la vivienda, en especial de vivienda asequible, deben centrarse en las ciudades y comunas con mayor entidad urbana que, sin duda, favorecerán la integración y el acceso a los servicios de los nuevos habitantes. El planeamiento local debe contemplar las directrices de reequilibrio del espacio para viviendas –y también para actividades económicas y equipamientos–, sobre todo en el contexto de una creciente integración funcional de cada sistema o corredor urbano. Asimismo, en cada nuevo desarrollo urbanístico deberá considerarse un porcentaje de lotes, para cubrir el déficit de vivienda social en sectores medios y sectores de más bajos recursos.
8. **Propiciar la convivencia de actividades y viviendas en las áreas urbanas y racionalizar la implantación de polígonos industriales y terciarios.** Convendrá fomentar, a través de los tipos edificatorios y las normativas de usos, la convivencia en la ciudad de viviendas y de todo tipo de actividades compatibles con las mismas, en especial el comercio y las oficinas. Las actividades, que por su naturaleza o dimensión, requieran una implantación

separada pueden justificar la creación de áreas especializadas bajo los criterios de minimizar su número, tener una ordenación coherente con su entorno, disponer de accesibilidad suficiente y mancomunar cargas y beneficios entre municipios interesados.

9. **Velar por el carácter compacto y continuo de la extensión urbana.** Reafirma el rechazo, ya apuntado anteriormente, a las implantaciones aisladas. Asimismo preconiza que los crecimientos urbanísticos por extensión se produzcan según lógicas de continuidad de las tramas urbanas existentes y tengan unas densidades que comporten un buen aprovechamiento del suelo que se urbaniza.
10. **Velar por el carácter continuo de la red de espacios libres.** Las regulaciones normativas provinciales y nacionales identifican los principales espacios naturales protegidos (ej. Ley Nac. N°25675, Ley Prov. 11.717, etc.), no obstante, no garantizan la conectividad entre sus elementos. Se trata de articular las piezas aisladas a través de la incorporación de nuevos conectores, verificados a escala local y precisados a través de proyectos urbanísticos.
11. **Reforzar la estructura nodal del territorio a través del crecimiento urbano.** El sistema urbano del AMR tiene una rica estructura nodal, aunque en las últimas décadas ha sufrido un proceso continuo de dispersión en el territorio. Se trata de que en el futuro el desarrollo urbanístico que pueda producirse cambie las pautas habituales de aumento de la dispersión por las de contribuir a reforzar los nodos principales del territorio. Es bastante claro que el aumento del peso de las localidades del AMR nos llevará a un modelo mejor –funcional, social y ambientalmente– que la contumacia en la dispersión.

- 66
- 12. *Hacer de la movilidad un derecho y no una obligación.*** Nunca se puede garantizar que determinados ciudadanos tendrán el lugar de trabajo cerca de su vivienda, pero en un modelo de áreas residenciales de baja densidad y áreas especializadas de actividad económica, puede asegurarse que todos lo tendrán lejos y con improbable transporte público. Tejidos urbanos mixtos y compactos pueden liberar a muchas personas de la obligación de desplazarse en vehículo privado para ir al trabajo o acceder a los equipamientos y servicios. Asimismo, al igual que otras redes de servicio, la accesibilidad al transporte público debe ser una condición principal para los desarrolladores y gobiernos locales a la hora de plantear nuevas áreas de expansión, tanto residenciales como productivas.
- 13. *Facilitar el transporte público mediante la polarización y la compacidad de los asentamientos.*** A través del reforzamiento nodal que se preconiza en el criterio 11 y del carácter compacto y mixto de los tejidos urbanos que se propone en los criterios 10 y 12, se crean las condiciones para dotar de un transporte público eficiente tanto a los movimientos intra-urbanos como a los inter-urbanos.
- 14. *Atender especialmente la vialidad que estructura territorialmente los desarrollos urbanos.*** El planeamiento del territorio ha de poner especial atención en aquellas propuestas viarias que por capacidad y trazado pueden estructurar las extensiones periféricas y los aglomerados supramunicipales de los últimos decenios. Aquellas vías que no han podido ser abordadas por planes urbanísticos municipales por la insuficiencia de su ámbito y que tampoco, por otras razones, han sido consideradas en los planes de carreteras.

### CRITERIOS PARTICULARES ADOPTADOS PARA LAS LOCALIDADES DEL CSM

Las localidades, que conforman el Corredor Sur Metropolitano, comparten ciertos rasgos particulares que las distinguen en el contexto territorial del AMR y que, por tanto, merecen una consideración especial en cuanto a las estrategias de planeamiento. Se trata de núcleos urbanos independientes que, gracias a la permanencia de áreas rurales intersticiales, que las circundan y separan de otros núcleos, han evitado el proceso intensivo de conurbación (como sí se dio en el Corredor Norte). Son franjas diferenciadas y delineadas en torno a los arroyos, cañadas y áreas rurales, que reconocen al corredor vial de la ruta provincial N°21 como eje central de conexión.

Las localidades del corredor están delimitadas por: la ribera del río Paraná, en su borde este, y la autopista Rosario-Buenos Aires, en su borde oeste. La autopista, a su vez, se constituye en límite territorial, borde paisajístico del horizonte rural y componente esencial del área metropolitana, a partir del cual se despliega un suelo destinado a la producción rural extensiva. Esta situación, como condición particular del corredor, se transforma en una potencialidad a sostener en el sistema de relaciones que se establece a nivel metropolitano.

Con respecto a los usos industriales, a nivel metropolitano, se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de las actividades productivas, los usos industriales y las áreas lo-

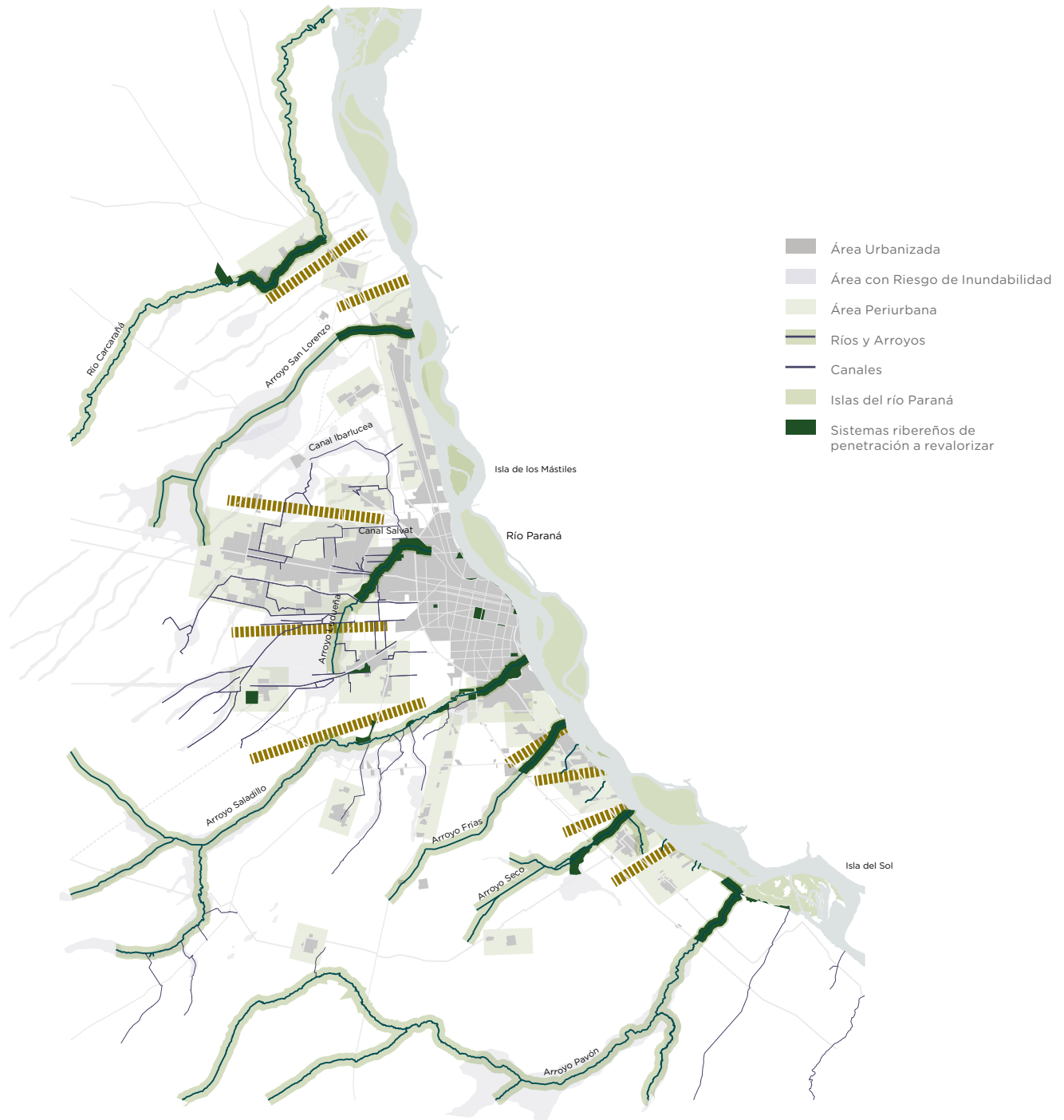
gísticas favorecerán la consolidación del corredor industrial metalmecánico previsto a ambos márgenes de la autopista Rosario-Buenos Aires, para las localidades de Villa Gobernador Gálvez, Alvear y Pueblo Esther. Una perspectiva integral de la localización de las industrias y empresas que considere su relación con la residencia, permitiría mejorar la convivencia entre ambas partes.

La protección de sus recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los componentes ambientales y paisajísticos que estructuran el territorio metropolitano y constituyen factores clave para mejorar la calidad de vida de los habitantes. Se pretende integrar una serie de acciones que apunte a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentran degradados, y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado.

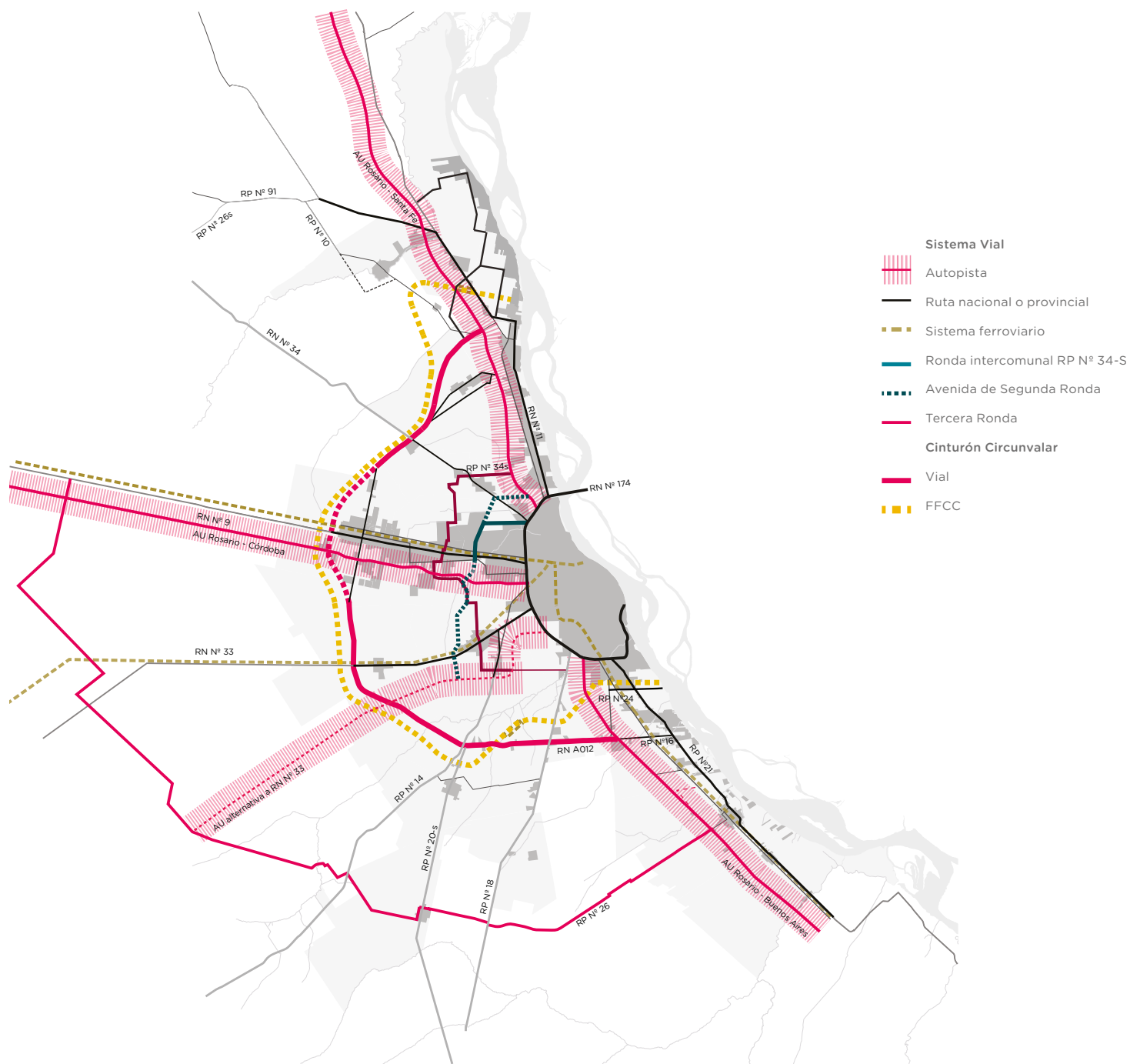
El Plan Estratégico Provincial, en su línea estratégica para un Territorio Integrado, había anunciado que se estaba trabajando en la presentación de un proyecto de Ordenamiento Territorial Ambiental para la cuenca superior del arroyo Saladillo que incluía la construcción de un centro regional de recepción, tratamiento y disposición de Residuos Sólidos Urbanos, un centro GIRSU (Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos), entre otras grandes infraestructuras territoriales. El ECOM Rosario llevó adelante las gestiones para concretar este emprendimiento obteniendo el financiamiento necesario para su ejecución, lo que representa una innovadora coordinación de actores regionales para el planeamiento intermunicipal.

La aspiración a contar con un sistema de ciudades conectadas por una accesibilidad y conectividad eficientes, se logrará en la medida en que se puedan articular y ordenar distintas formas de conectividad (vial, ferroviaria de carga y de pasajeros) conformando un sistema en red. Para optimizar el desarrollo de una región, cada unidad territorial menor -municipios y comunas- debe ser parte de una propuesta que apunta a la consolidación de un modelo territorial en el cual concurren dos escalas de ordenación urbanística: la metropolitana y la local. Este modelo será el que defina el rumbo de la reestructuración económica y social de todo el área, mediante una estrategia basada en objetivos de carácter territorial. De este modo, se pretenden identificar los grandes sistemas que le serán tributarios: la canalización del transporte de cargas, la consolidación de los corredores interurbanos -priorizando el transporte de pasajeros- y la articulación intercomunal como alternativa a las vías regionales.

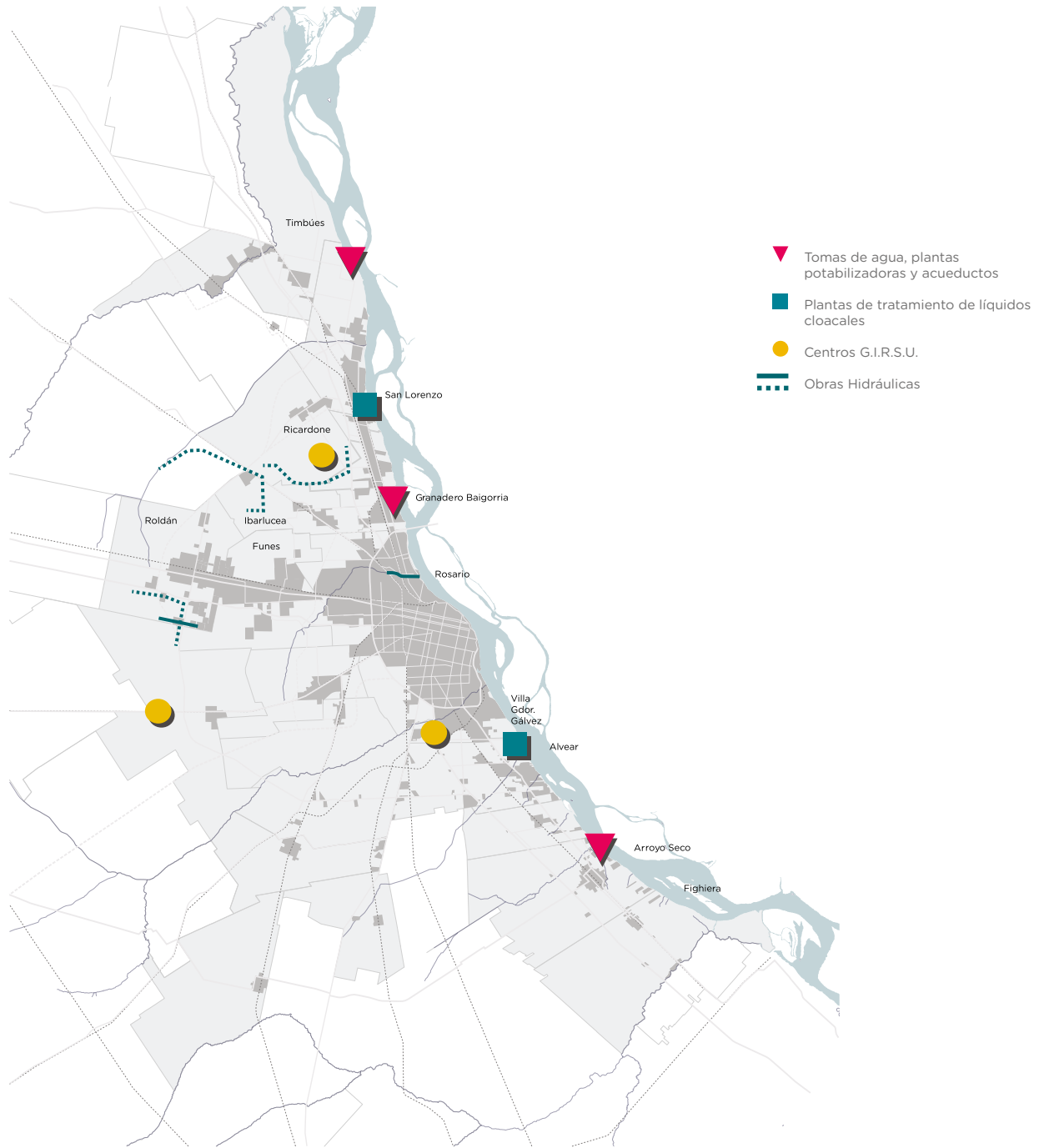




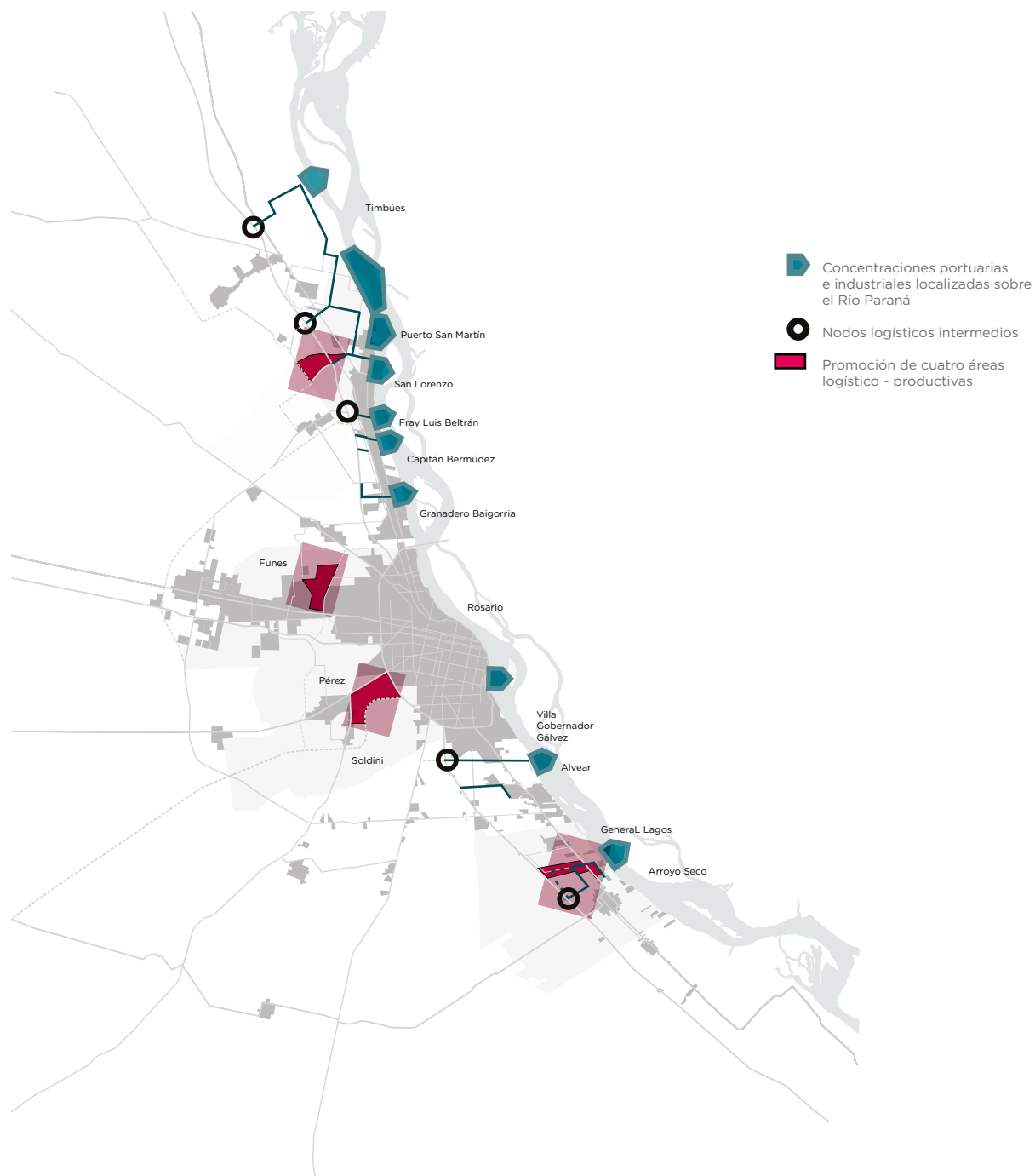
Plano 17. Sistema de parques metropolitanos



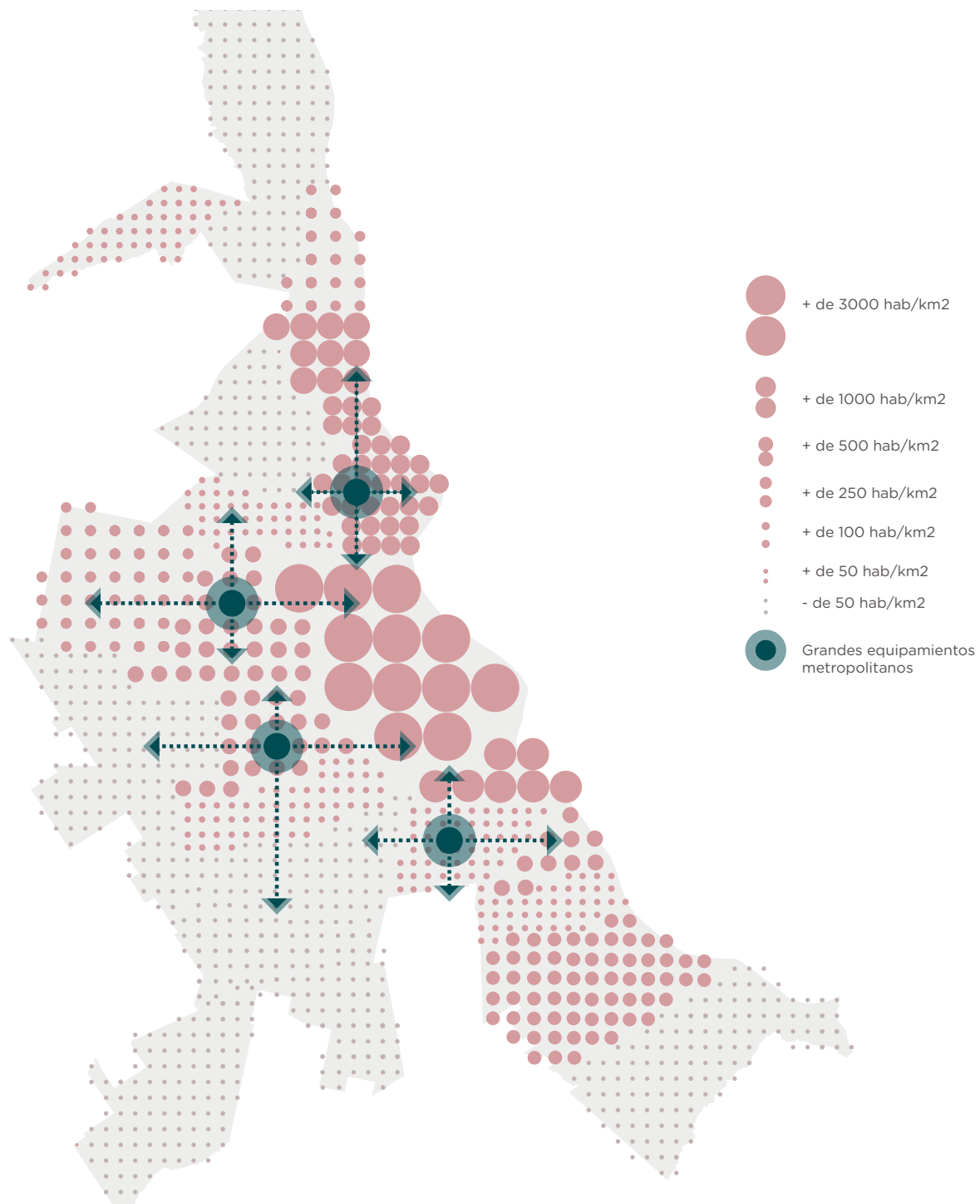
Plano 18. Accesibilidad y conectividad



Plano 19. Grandes infraestructuras de servicios territoriales



Plano 20. Plataformas logístico productivas y portuarias



Plano 21. Integración social y grandes equipamientos metropolitanos

## SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CORREDOR SUR

Conformado por una sucesión de núcleos urbanos y áreas rurales intermedias, involucrando los distritos de Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Pueblo Esther, General Lagos, Arroyo Seco y Fighiera; este corredor presenta características formales similares y problemas comunes que requieren ser abordados coordinadamente entre todas las localidades que lo integran. Una condición fundamental del territorio del Corredor Sur es la sucesión de cursos de agua que discurren perpendiculares al río Paraná, que lo caracteriza morfológicamente y lo restringe desde el punto de vista hídrico.

Los arroyos Saladillo, Frías, Seco y Pavón, a los que se suman pequeñas cañadas intermedias, estructuran fuertemente el territorio y condicionan los procesos de urbanización y ocupación del suelo. Asimismo, la distancia que mantienen los centros urbanos entre sí, con franjas de territorio rural intermedio, favorece su reconocimiento y contribuye a definir una identidad local, dado que los procesos de crecimiento y expansión urbana no han devenido en una urbanización continua. La independencia que asuma cada uno de ellos, ayuda a preservar las especificidades propias de cada localidad, las cuales se aspira a conservar aún frente a un futuro desarrollo.

De acuerdo a los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el Área Metropolitana de Rosario, en

Suelo Urbano  
 Suelo Perirubano  
 Suelo Rural



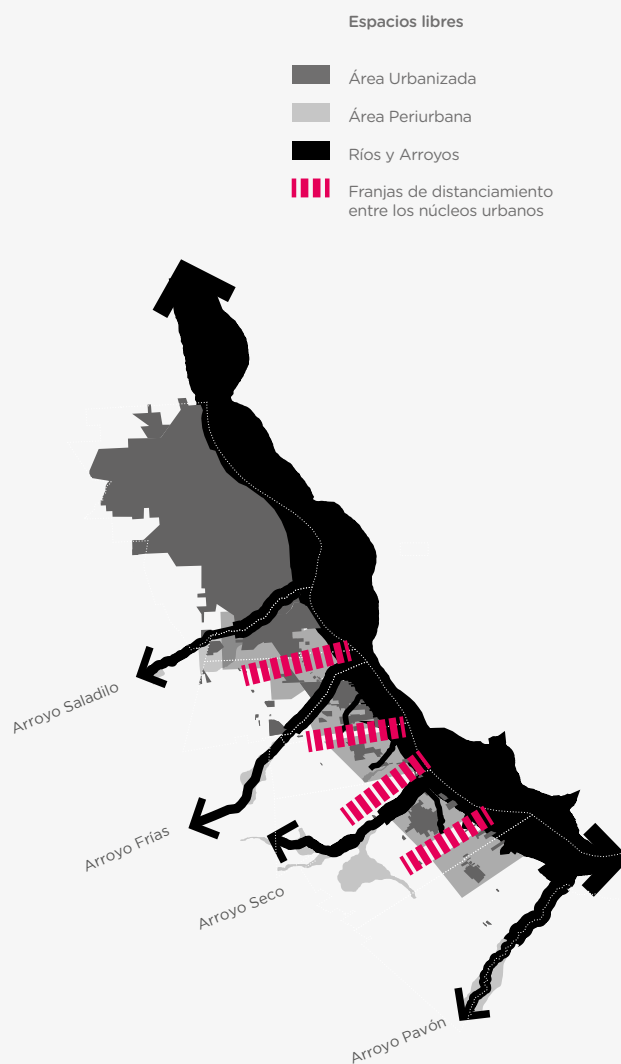
**Configuración actual de los tipos de suelo según sus usos.  
Modelo de protección del espacio rural**









74

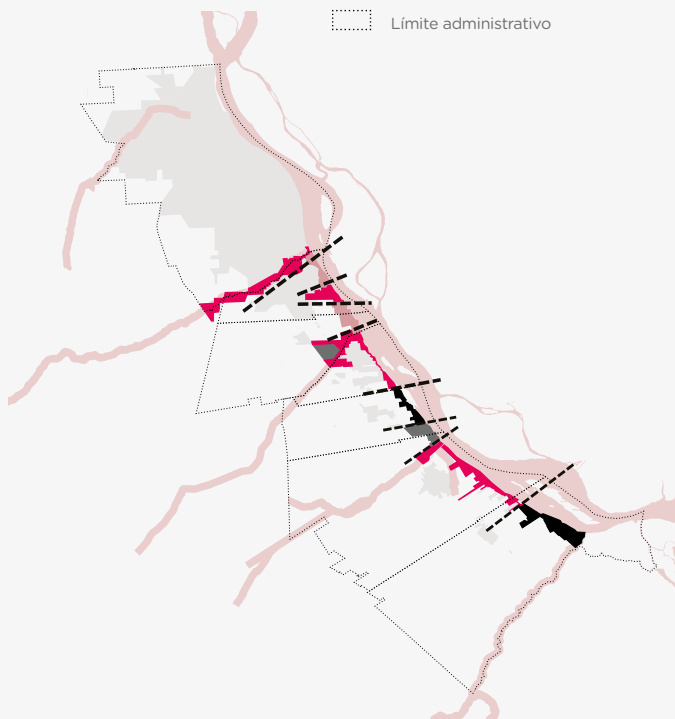
el Corredor Sur se propone:

- Desarrollo de un sistema eficiente de movilidad integral, para evitar el paso de camiones por la ruta provincial N° 21, y el atravesamiento de las plantas urbanas.
- Consolidación del corredor interurbano Rosario-Fighiera, priorizando el transporte público de pasajeros por la ruta provincial N° 21 y la construcción de nuevas vías de estructuración urbana.
- Implementación de un servicio ferroviario y/o tranviario metropolitano de transporte de pasajeros.
- Ordenamiento, mediante el desarrollo de un plan específico, de los procesos de urbanización y transformación de la ribera del Paraná, contemplando el acceso público al frente costero, la continuidad de recorridos y la protección de elementos paisajísticos y naturales.
- Refuncionalización y puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en el ámbito territorial del corredor sur del AMR.
- Restricción a la urbanización en el territorio definido hacia el oeste de la autopista Rosario-Buenos Aires y la contención de la urbanización en las márgenes de los arroyos Frías, Seco y Pavón, definiendo áreas parquizadas y de protección de la biodiversidad.
- Consolidación de las plantas urbanas, alentando el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro del núcleo urbano, y el desaliento de los procesos de expansión que generan dispersión. Se propone así, el resguardo de la separación existente entre las plantas urbanas, donde aún sea posible, preservando las áreas rurales intermedias.






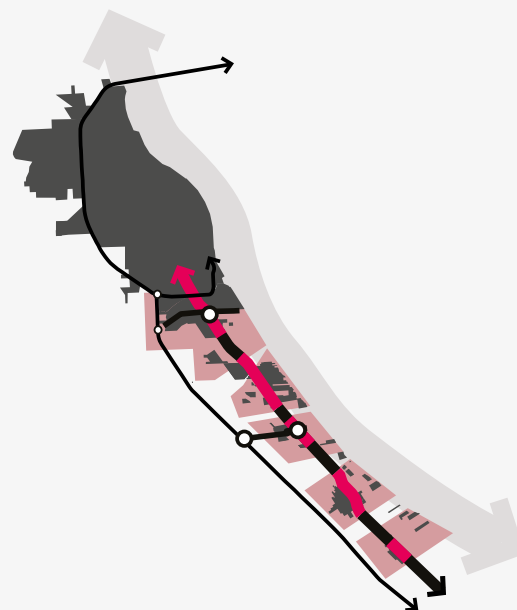
**Frentes ribereños  
(río Paraná y arroyos)**

-  Tramo ribereño de reestructuración residencial productivo-industrial
-  Tramo ribereño de consolidación y reordenamiento residencial y recreativo
-  Tramo ribereño de reestructuración productivo industrial
-  Tramo ribereño de protección rural y/o ambiental
-  Mancha urbana
-  Límite administrativo



**Corredor Interurbano ruta N° 21**

-  Mancha urbanizada
-  Tramos con tratamiento urbano
-  Tramos rurales con tratamiento paisajístico

















Plano 22. Modelo territorial proyectual

MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL  
Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial  
Corredor Sur





Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

-  Corredores regionales de carga  
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Acceso por Autopista  
Prioridad automóvil
-  Acceso por Autopista  
Prioridad transporte de carga
-  Red de ferrocarril existente
-  Vía metropolitana interurbana  
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Vía de estructuración local  
Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana
-  Vías colectores ferroviarias



Ordenación de las áreas urbanizadas

-  Área urbanizada ocupada o en proceso de ocupación
-  Nuevos barrios de vivienda en consolidación
-  Área de expansión urbana  
Crecimiento de la planta urbana en forma programada
-  Suelo recomendado para uso industrial
-  Concentraciones portuarias e industriales a mantener o limitar



Ordenación de los espacios libres

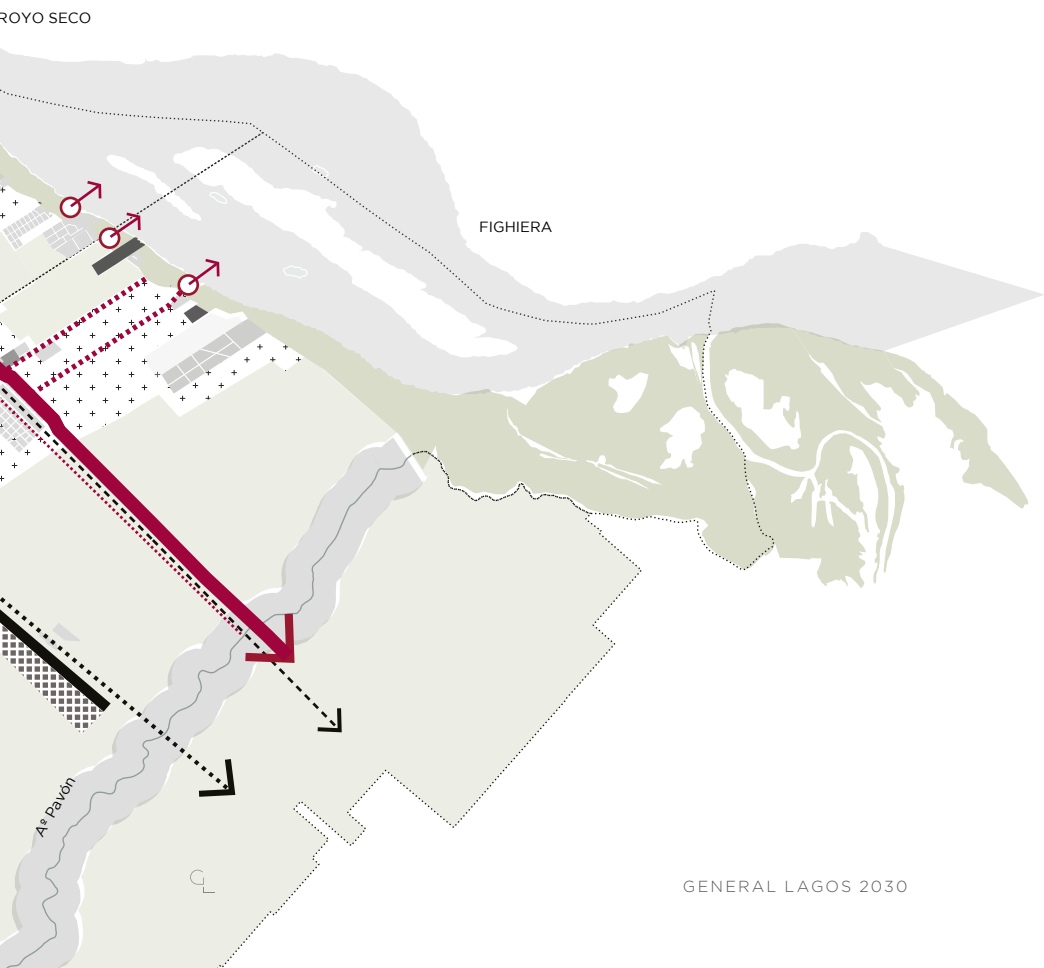
-  Área periurbana  
Incentivo a desarrollos productivos agrícolas alternativos
-  Área rural
-  Área natural protegida
-  Acceso público a la ribera

Grandes infraestructuras de servicios

-  Centro G.I.R.S.U.
-  Planta de tratamiento cloacal

Proyectos especiales

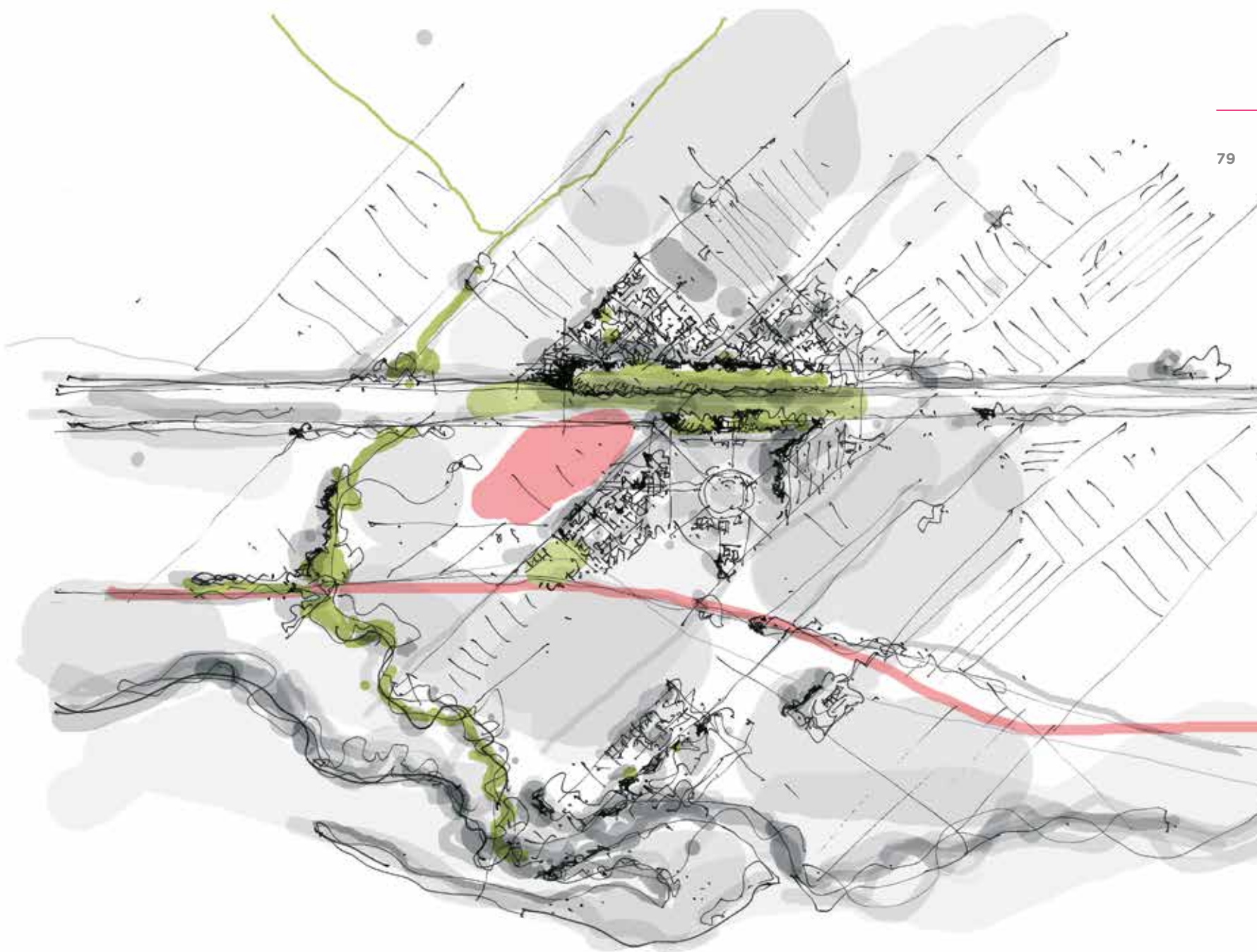
-  Proyecto especial Ruta Provincial N°18
-  Proyecto especial Alvear - Pueblo Esther



## 78 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Como ya se mencionó, el PUL de General Lagos jugará un rol fundamental en la consolidación del modelo territorial metropolitano y lo hará a través de cuatro objetivos clave para el desarrollo local:

1. **Reorganizar el borde ribereño del río Paraná y de la cañada, potenciando el espacio público, la accesibilidad al frente costero y el paisaje fluvial.** Se identifican potenciales áreas de oportunidad para resguardar el ambiente, promover el desarrollo del uso recreativo y de esparcimiento. El registro de las áreas parquizadas o espacios verdes, en particular las márgenes de la cañada como corredor de biodiversidad permitiría pensar el desarrollo de un circuito integrado al paisaje que conecte grandes áreas verdes, miradores, bajadas y tramos de costa pública interior con tramos de la ribera del Paraná.
2. **Limitar los procesos de urbanización separados de la planta urbana, alentando el completamiento de los loteos ya aprobados.** Se pretende consolidar una planta urbana con los equipamientos, espacios públicos y servicios necesarios que le confieran una unidad como comuna. Deberán priorizarse el completamiento de áreas residenciales existentes y una ampliación acotada en áreas vacantes contiguas a las mismas. Para ello es importante también limitar el crecimiento de las urbanizaciones sobre el frente ribereño del río Paraná, evitando la dispersión y cuidando de garantizar la continuidad de los recorridos y los paisajes naturales sobre el frente fluvial.
3. **Reordenar y potenciar adecuadamente el uso productivo desarrollando una nueva Área Logística y Productiva interjurisdiccional que favorezca el ordenamiento del territorio y del tránsito de carga.** En función del crecimiento sostenido en materia de desarrollo productivo, la localidad apuesta por consolidar el uso industrial de manera planificada y organizada según lineamientos urbanísticos, fomentando los desarrollos industriales en suelo calificado a tal fin y concentrando la actividad económica proveniente de la industria. De esta manera, se impulsaría un Plan Especial Interjurisdiccional con la vecina localidad de Arroyo Seco para generar un área común que asuma las necesidades productivas de ambas localidades y favorezca la concentración del tránsito de carga.
4. **Proteger los espacios públicos existentes y el patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico.** Se busca revalorizar el sistema de equipamientos públicos para garantizar el acceso equilibrado al territorio y resguardar los bienes comunes.





## 80 CRITERIOS DE URBANIZACIÓN A NIVEL LOCAL

El análisis del déficit de vivienda se suma a otros factores para definir el suelo que se necesita urbanizar en cada localidad. Una propuesta complementaria a esa cuantificación, podría venir de la mano del cálculo del futuro crecimiento demográfico, las previsiones de desarrollo económico –entre las cuales se encuentra la tendencia de crecimiento de los sectores que la gente elige para vivir– y los proyectos concretos de infraestructura y equipamientos. Los instrumentos con los que se aplican las políticas de urbanización, pretenden en alguna medida afrontar ese conflicto.

Aun cuando en las localidades del AMR se registra un importante proceso expansivo, el cual sin dudas excede las necesidades propias de crecimiento de los municipios o comunas, es necesario destacar la necesidad de suelo para construir vivienda en los próximos 10 a 15 años en toda el AMR.

El estudio estadístico desarrollado para el AMR arroja un déficit cuantitativo crítico global de 46274 hogares, lo cual necesariamente implica la construcción de viviendas en ese orden para encontrar una solución posible a ese problema.

En las DOT se han reconocido a las localidades del Corredor Sur Metropolitano como las más propicias para canalizar este reque-

rimiento, por su posición estratégica y por la disponibilidad de suelo en las distintas comunas y municipios. También se ha definido en las DOT la conveniencia de apuntalar la consolidación de los núcleos urbanos existentes mediante la construcción de nueva vivienda en las localidades que evidencian mejores condiciones para su incorporación.

Partiendo de la clasificación urbanística del suelo que divide el territorio en suelo urbanizado, urbanizable y no urbanizable; se cuenta con una base sólida para formular las primeras hipótesis que relacionen los procesos de urbanización con la compensación a la demanda de vivienda detectada.

El suelo urbanizado es el ámbito de mayor status de la propiedad, es un suelo que ha adquirido algunos derechos debido a procesos de urbanización anteriores, donde se hizo frente a las obligaciones para adquirir esa categoría. Está subdividido en parcelas, tiene acceso por calles formalizadas y cuenta con infraestructuras y servicios básicos, o está en proceso de contar con ellos. Generalmente, la ocupación en el suelo urbano es alta, aunque no es condición para ser considerado como tal, ya que podría simplemente encontrarse vacante. A ese tipo de suelo, lo llamamos suelo urbanizado consolidado y por ello, son muy pocas las posibilidades que ofrecen en el para desarrollar políticas de ocupación. Sin embargo, existe una cantidad de suelo urbanizado que no cuenta con ese grado de consolidación o cuya ocupación es incipiente o vacante donde estas políticas encuentran suelo propicio para reestructuraciones urbanas o para definir áreas de completamiento; es el suelo urbano no consolidado. También pueden detectarse parcelas, que por la obsolescencia de sus usos, son objeto de una planificación especial, para las cuales se apli-

ca la figura de “Área de Reserva” y con ella se preserva el área hasta que pueda definirse un proyecto concreto conjuntamente con los dueños del suelo la denominamos “Área de Reserva para Completamiento”.

Existe una proporción del suelo no urbanizado pero que es apto para urbanizar, fundamentalmente porque sus condiciones de localización responden al modelo de ordenamiento territorial que se pretende. También aplicando la figura de Área de Reserva, se delimita un área de actuación donde llevar adelante una expansión de la planta urbana. Esta operación debe ser programada y se debe definir hasta dónde se admite esa expansión. Además, deben fijarse las pautas y requerimientos que el urbanizador deberá cumplimentar para llevar adelante el proceso; la denominamos “Área de Reserva para Expansión”. Este instrumento permite definir el programa con el que se llevará adelante el proceso e incorporar equipamientos, infraestructuras y todos aquellos usos complementarios a la vivienda, es decir que la expansión involucra políticas integrales de urbanización.

Por último, la categoría de no urbanizable, define la preservación del espacio rural, por ser objeto de protección, por la naturaleza de sus componentes o por ser inadecuados para el desarrollo urbanístico.

La adscripción del suelo a una zona define su calificación, y en general está asociada a un uso específico. Por ejemplo, los usos del suelo rural localizado inmediatamente linderos a los tejidos, se denominarán periurbanos, refiriendo a la localización de las actividades o usos que median entre la ciudad y el campo. Asimismo, las áreas industriales fijan un uso del suelo urbanizado que propicia el ordenamiento de las actividades productivas.



**Urbanizaciones en proceso de consolidación**

## POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

Los cuatro objetivos para el desarrollo local, explicitados en el apartado anterior, se articulan con cinco grandes políticas generales clave para la transformación urbana: definición de nuevas políticas de urbanización, optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y la creación de espacios verdes, reorganización de la accesibilidad, ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios, y dotación de equipamientos, infraestructura y servicios.

### DEFINICIÓN DE NUEVAS POLÍTICAS DE URBANIZACIÓN

En función de los procesos registrados hasta la actualidad se propone impulsar las siguientes acciones:

*Organizar los procesos de urbanización y completamiento de las áreas residenciales existentes:*

- Resguardar el suelo periurbano y el suelo productivo, conteniendo el proceso expansivo de la localidad.
- Consolidar la planta urbanizada, alentar el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro del núcleo urbano, y evitar los emprendimientos urbanísticos que generan dispersión y adoptan la forma de enclaves residenciales autónomos.
- Ordenar, mediante el desarrollo de un “Plan Especial”, los

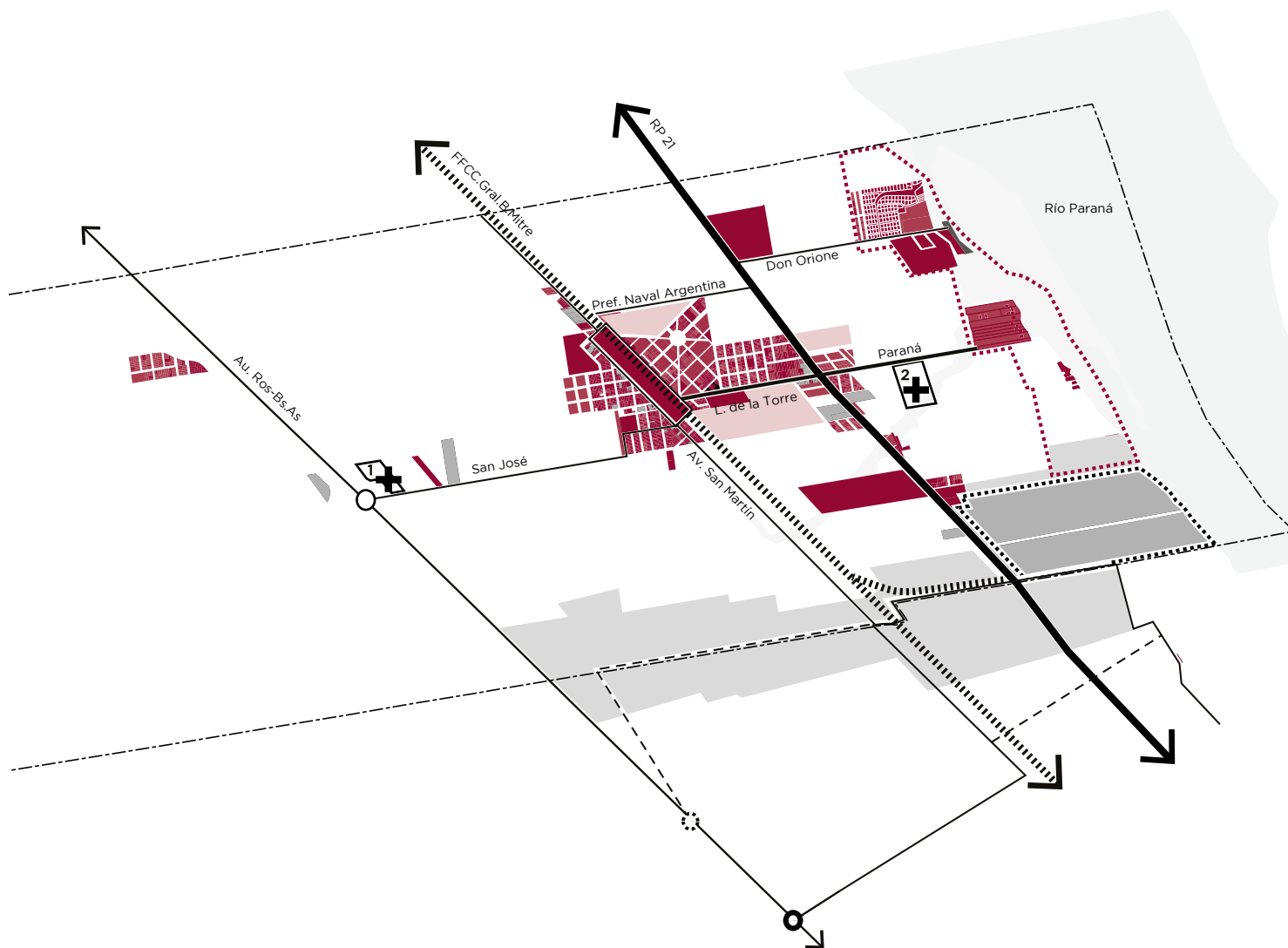
procesos de urbanización y transformación de la ribera del Paraná, teniendo en cuenta el acceso público al frente costero, la continuidad de recorridos y la protección de elementos paisajísticos y naturales.

- Definir “Áreas de Reserva” para la implementación de proyectos especiales, con la preservación de los terrenos que tienen un valor estratégico en el desarrollo de la localidad.

*Proteger las áreas rurales:*

- Definir las áreas periurbanas que limitan y resguardan los centros urbanos. Se prevé destinar estas áreas ubicadas en los bordes de las localidades al asentamiento de pequeños productores de quintas, para incentivar el cultivo de productos orgánicos, protegiendo así un factor fundamental en la consolidación de la identidad del Corredor Sur.
- Proteger las áreas libres intersticiales localizadas entre localidades aun presentes a lo largo de la ruta provincial N°21, calificándolas como “Área de Protección Rural” al igual que la gran extensión de suelo no urbanizado que se dispone hacia el oeste de la vía del Ferrocarril General Mitre.
- Dejar sin vigencia a los loteos aprobados con antiguas ordenanzas, y que tras cinco años no han iniciado el proceso de desarrollo.

*Reordenar las áreas productivas.* Crear en forma conjunta con la localidad de Arroyo Seco de un área logística y productiva que favorezca la radicación industrial y la concentración del tránsito de carga en el límite jurisdiccional entre ambas, resolviendo los problemas de fricción e incompatibilidad funcional con los usos residenciales en el resto del ejido urbano.



**Definición de nuevas políticas de urbanización**

- Suelo Urbano consolidado o a consolidar
- Proyectos especiales y expansión planificada del suelo urbano
- Reordenamiento de Asentamientos irregulares con carencia de infraestructura y servicios

- Protección ambiental y contención de las urbanizaciones sobre el frente ribereño
- Nuevo eje de centralidad (Lisandro de la Torre - Paraná)

**Infraestructuras y servicios**

1. Basural - Cava
2. Planta de tratamiento cloacal

**Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios**

- Industrias existentes
- Consolidación del nuevo eje productivo industrial
- Regulación de las actividades productivas de alto impacto ambiental

**Plano 23. Definición de nuevas políticas de urbanización**

## OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS AMBIENTALES Y PATRIMONIALES, Y CREACIÓN DE ESPACIOS VERDES

La presencia del río Paraná como recurso ambiental excepcional y canal de acceso a los principales establecimientos portuarios hace factible pensar en las siguientes políticas de plan:

**Integrar y ordenar el desarrollo de la costa.** El desarrollo urbanístico de la ribera demanda la elaboración de una propuesta integral que promueva la accesibilidad pública al río y la convivencia entre los grandes emprendimientos productivos existentes y las nuevas áreas residenciales.

**Crear un sistema de parques metropolitanos.** La recuperación de los bordes de la cañada y de los espacios de interés localizados sobre la ribera del río Paraná se deben vincular con las intervenciones a nivel metropolitano para generar un sistema integrado de parques metropolitanos.

**Poner en valor plazas y pequeños espacios públicos.**

**Proteger el patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural.**

**Destacar la importancia del espacio periurbano.** Esto implica el desarrollo de circuitos recreativos y la revalorización de las huertas productivas como elemento esencial del paisaje que rodea el área urbanizada.

**Recuperar el suelo rural y periurbano como paisaje infraestructural:**

- Utilizar el espacio periurbano como filtro gradual entre los usos urbano y rural a partir del cuidado de los modos productivos empleados en el mismo.
- Proteger las zonas inundables demarcando los usos permitidos en las distintas parcelas rurales y periurbanas, a partir del estudio de la topografía y la presencia de cursos de agua.
- Impulsar la rotación de cultivos para contribuir al correcto drenaje del suelo.

- Fomentar la plantación de árboles que contribuyan a absorber el agua de las precipitaciones.

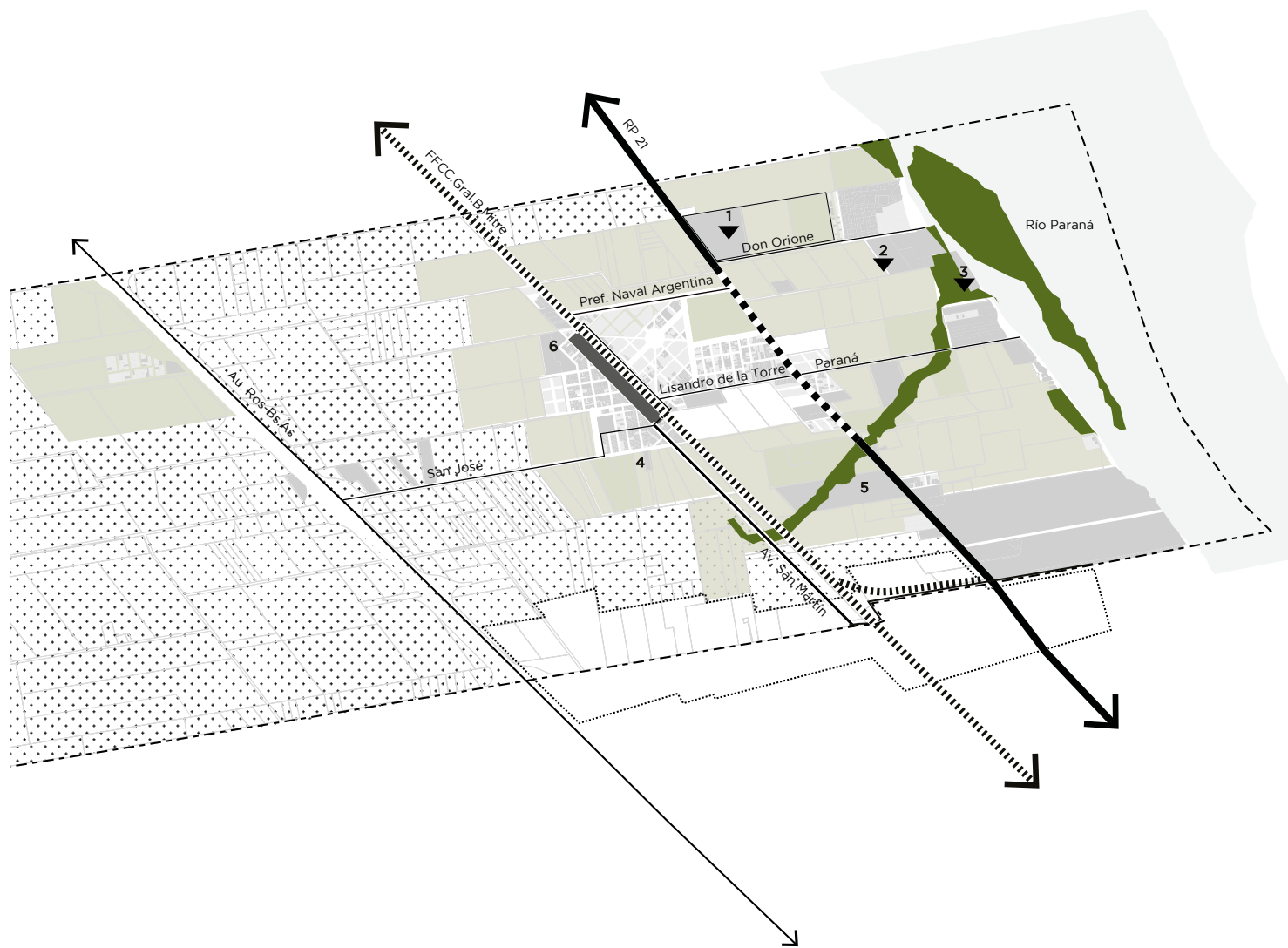
## REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La presencia de la autopista, la ruta provincial N°21, las vías del ferrocarril y la ribera vinculando a todas las localidades integradas al CSM representa un fuerte rasgo estructural que define y compromete el sistema de relaciones existente entre las localidades. Esto supone la reafirmación a nivel local de acciones consensuadas a nivel metropolitano, como las que se detallan a continuación:

**Canalizar el transporte de cargas redireccionando la circulación de camiones,** preferentemente hacia las autopistas, rutas provinciales y nacionales, evitando el paso por las plantas urbanas.

**Modificar el carácter de la ruta provincial N°21 en los tramos urbanos.** Se considera importante promover un cambio de carácter de esta ruta que atraviesa diversos tramos urbanos y áreas rurales, con importantes cualidades paisajísticas que interesa preservar. Su consolidación como eje interurbano será factible a partir de la conformación de los corredores de carga propuestos anteriormente. Esto induciría a un cambio de su carácter de “ruta” a “avenida interurbana”.

**Ordenar la vías de estructuración urbana. Circuitos paisajísticos este-oeste y acceso a ribera pública.** La estrategia consistiría en trazar calles paralelas a la cañada aprovechando su llegada franca a la ribera del río Paraná, a través de la planta urbana. Estos circuitos permitirían remediar la excesiva fragmentación del entramado de calles y favorecer la accesibilidad a las riberas altas y bajas del río Paraná. Además de promover una relación franca con un entorno paisajístico privilegiado, estas acciones incrementarían la dotación de espacios verdes urbanos.



- |   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| <p><b>Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #4F7942; margin-right: 5px;"></span> Recuperación de los márgenes fluviales</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #555; margin-right: 5px;"></span> Reordenamiento del sector de cuadro de la estación del FFCC</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Tratamiento paisajístico de la ruta provincial N°21 en su tramo urbano</li> </ul> | <p><b>Elementos de valor ambiental y patrimonial a preservar</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cotoleño Don Orión</li> <li>2. Club Guillermo Tell</li> <li>3. Cañada</li> </ol> | <p><b>Protección de las áreas rurales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px dotted black; margin-right: 5px;"></span> Suelo rural</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #C8C8A8; margin-right: 5px;"></span> Suelo perirubano</li> </ul> | <p><b>Grandes equipamientos existentes</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Club San José</li> <li>5. Club Provincial</li> <li>6. Club Libertad</li> </ol> |
|---|---|--|---|

**Plano 24. Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes**



**86** *Generar articulaciones intercomunales como alternativa a las vías regionales de comunicación*, en el eje interjurisdiccional con Arroyo Seco y paralelo al Paraná como paseo ribereño.

**Organización de la movilidad motorizada y no motorizada individual.**

La escala de General Lagos resulta aun pequeña para inducir una segregación plena de modos de movilidad. Al quedar claramente identificadas las vías de función estructural para la vialidad, pueden proponerse medidas de pequeña escala tales como: disposición de velocidades controladas en todo el entramado urbano (zona calma), donde la convivencia entre vehículos motorizados (autos y motos) no resulte incompatible con la movilidad no motorizada (bicicletas, peatones). Intervenciones acordes a un tránsito controlado: unificación de calzadas, utilización de mobiliario urbano como disuasorio de velocidades altas, incorporación de usos alternativos al espacio habitualmente destinado al vehículo motorizado, etc.

### ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

En vista de la radicación industrial que efectivamente ha tenido lugar a lo largo de la autopista Rosario-Buenos Aires y a casi 20 años de sancionada la ley provincial N° 11.285 que le dio origen (destinada a la promoción de la radicación de la industria metalmeccánica), se estima conveniente una modificación a la delimitación establecida por dicha norma y se propone entonces concentrar las actividades productivas de gran porte. En la zona industrial interjurisdiccional ya mencionada se plantea crear un área logística-productiva en el eje definido por el límite jurisdiccional entre

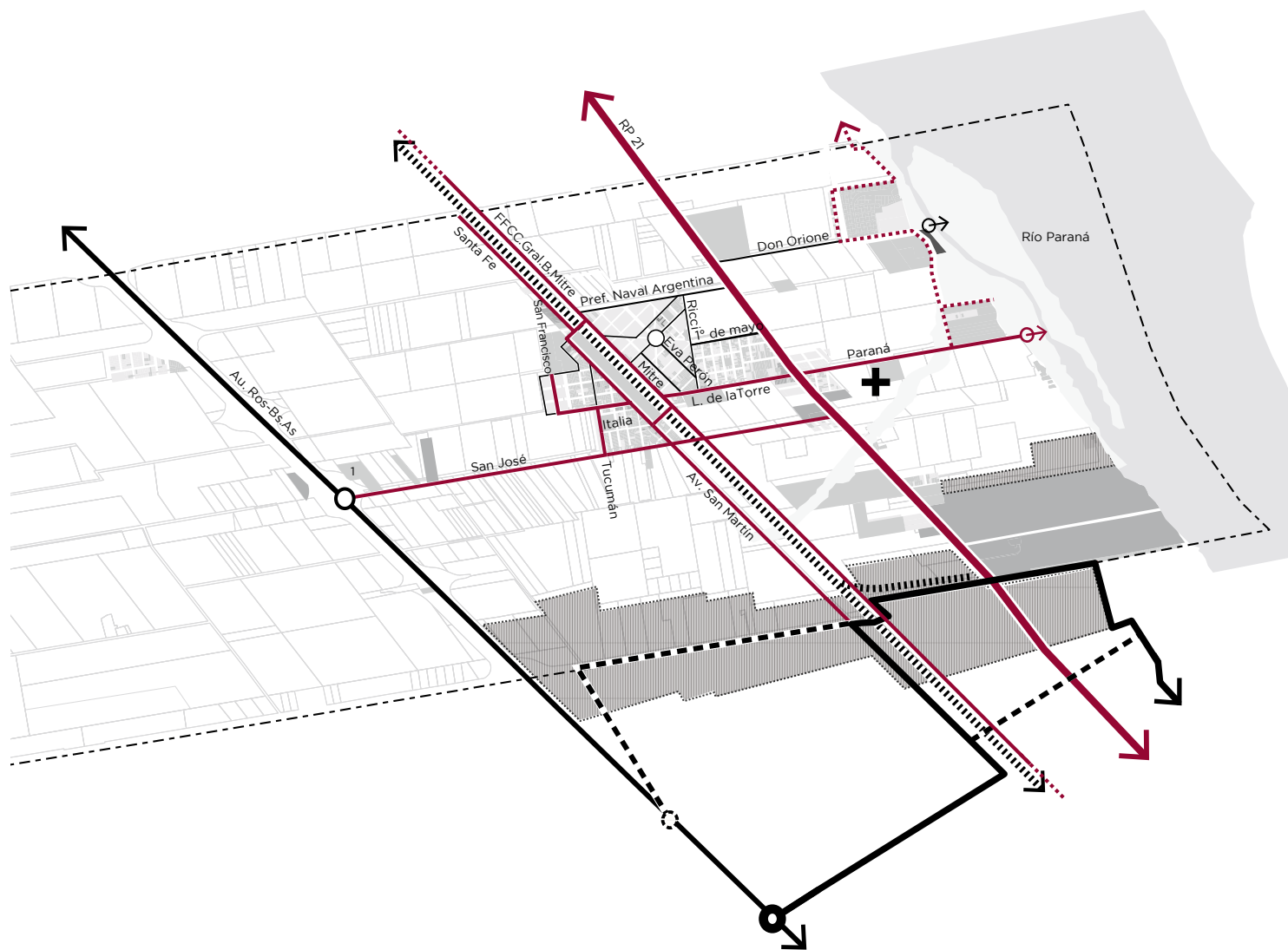
ambas localidades, al sur de General Lagos, y así aprovechar el impacto que puede producir la nueva colectora propuesta sobre la autopista Rosario-Buenos Aires. Esta localización, alejada de la planta urbana, permitirá dar una respuesta a las implantaciones industriales sin impactar en el desarrollo urbano.

### DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

General Lagos cuenta con una buena cobertura de infraestructuras y servicios que abastece a grandes sectores de la localidad. Sólo las urbanizaciones más alejadas o las que presentan una baja ocupación carecen de algunos de los servicios. En las últimas décadas, los procesos de urbanización fueron acompañados por la provisión de servicios, y en general las carencias se acarrean de décadas pasadas. En la actualidad, existe una normativa particular para cada nueva urbanización en la que se establece que las mismas deben contar con pavimento o mejorado con cordón cuneta, dependiendo de la zona y cámaras de seguridad además de todos los servicios básicos (agua potable de red, gas y cloaca) antes de ser aprobadas. Por otro lado, rigen las disposiciones provinciales al respecto.

De acuerdo al diagnóstico desarrollado, y con el fin de poder incluir en el presupuesto la obra pública de infraestructura, se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad y diferentes niveles de terminación de calzadas.<sup>2</sup> A continuación se analiza la situación registrada y se plantean las acciones en materia de:

2. El cálculo se realizó mediante el conteo digitalizado, previa información proporcionada por la Comuna de Gral. Lagos, de la totalidad de las fincas sistematizadas en GIS, identificadas por el Catastro provincial, asociadas a los servicios de gas, agua potable y desagües.



- |   |  |  |  |   |  |
|---|--|--|--|---|--|
| <p><b>Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #800000; margin-right: 5px;"></span> Corredor de transporte interurbano ruta provincial N°21</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 2px; background-color: #800000; margin-right: 5px;"></span> Nuevas trazas y revalorización de las vías de estructuración existentes</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dotted #800000; margin-right: 5px;"></span> Apertura de nuevas calles sobre frentes fluviales</li> </ul> |  | <p><b>Sistema ferroviario existente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Sistema ferroviario existente</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></span> Canalización de transporte de cargas</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Canalización de transporte de cargas alternativo</li> </ul>   |  | <p><b>Dotación de infraestructuras, servicios y equipamientos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Nudo vial de ingreso vehicular</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; background-color: black; margin-right: 5px;"></span> Nudo vial de ingreso de cargas</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px dashed black; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Nudo vial de ingreso de cargas alternativo</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Propuesta de acceso público a la ribera</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Bajada pública a la ribera</li> </ul> |  |
|   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #cccccc; margin-right: 5px;"></span> Industrias existentes</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, #cccccc 2px, #cccccc 4px); margin-right: 5px;"></span> Área de expansión industrial</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Laguna de decantación</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 1. Basural - Cava</li> </ul> |  |   |  |

**Plano 25. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad**

**88** *Saneamiento y Desagües.* La inauguración de la red de desagües cloacales de General Lagos data de febrero de 1995. Se tendieron más de 9.500 metros de cañerías de la red de colectoras y 3.000 metros para el colector principal. En esta primera etapa se cubrieron 130 cuadras de la zona urbana y se realizaron más de 450 conexiones domiciliarias. En septiembre del mismo año se realizó una ampliación de 1.500 metros.

En la actualidad, conjuntamente con el agua potable, es uno de los servicios más desarrollados de la localidad que llega a todos los sectores ocupados de la planta urbana. Sólo dos barrios carecen de este servicio, el barrio Residencial del Lago y el barrio Los Sauces, además de las pequeñas zonas suburbanas alejadas de la planta urbana.

El diseño de la red cloacal, si bien contempla brindar servicio a sectores que todavía no están urbanizados u ocupados como el barrio La Rotonda, no admite una gran expansión (se estima que se podría ampliar en un 10%). Esto se debe a que en ciertos sectores los niveles de tapada con respecto a la vereda son mínimos, además la comuna se caracteriza por tener una topografía llana con poca pendiente hacia el río. Por este motivo el sistema cuenta actualmente con dos estaciones elevadoras, una ubicada en el barrio La Rotonda y la otra en el barrio Santa Rosa. Estas plantas hacen posible que este servicio llegue hasta sectores alejados de la planta urbana como el barrio El Borghetto.

La localidad cuenta además con una planta de tratamiento de líquidos cloacales, tipo laguna de decantación ubicada sobre calle Paraná hacia el este de la ruta provincial N°21 y a unos 500 metros de la zona urbana (Barrio Chiarotti y La Rosetta). Se está proyec-

## Modelo integrado de desarrollo local

### Ordenamiento de las Áreas Productivas

 Nuevo suelo industrial

### Revalorización de los Márgenes de los Cursos de Agua

 El frente costero del Paraná

 Instalaciones productivas sobre el frente ribereño

### Integración de la Estructura Local

 Áreas de Reserva para proyectos especiales

 Protección de espacios ambientales

1. Protección y puesta en valor de la cañada

2. Protección y puesta en valor de espacio verde central de la estación de FFCC

### Movilidad y Conectividad

 Corredor de transporte interurbano

 Nuevas trazas

 Remodelación de las trazas existentes

 Calles de borde sobre cursos de agua

 Canalización del transporte de carga

 Canalización del transporte de carga alternativo

 Sistema ferroviario

 Nodo vial existente

 Nuevo nodo vial de carga

 Nuevo nodo vial de carga alternativo

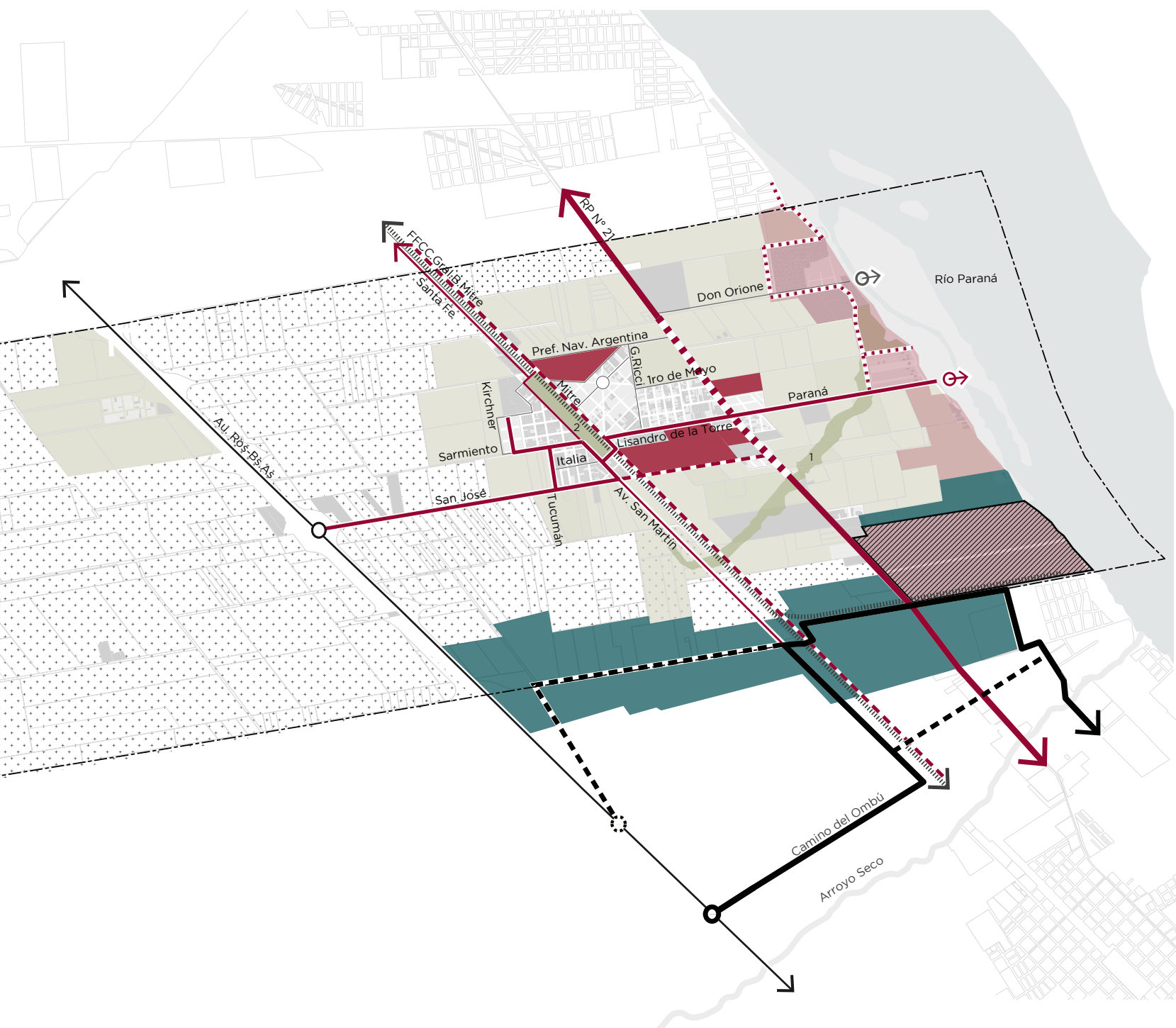
 Bajadas públicas a la ribera

 Propuesta de accesos peatonales públicos a la ribera

### Los Espacios Periurbanos

 Área perirubana

 Área rural



Plano 26. Modelo integrado de las principales estrategias de desarrollo local

90 tando la ampliación de la planta para el año 2019 cuya ejecución comenzaría en 2018. El cuerpo receptor final es el río Paraná y el ENRESS practica controles periódicos sobre los vertidos que se realizan. Aunque actualmente el servicio no presente mayores problemas de funcionamiento, las conexiones que se realizan sin autorización pueden obstruir las cañerías. Es necesario mencionar que el barrio privado Puerto Paraíso cuenta con un sistema cloacal propio e independiente del de la localidad.

En cuanto a las obras proyectadas está contemplada la ampliación de la red en las manzanas que faltan cubrir en el barrio La Rotonda. Por otro lado, el barrio Los Sauces, próximo a la planta urbana, presenta una problemática particular y no estaría previsto que llegue el servicio a corto plazo.

En la localidad, los desagües de las calles se realizan a cielo abierto ya sea por cordón cuneta o por zanjas abiertas. Toda el agua corre de oeste a este hacia el río, principalmente a través de dos canales: uno ubicado al sur de la localidad "La cañada" y otro que nace al norte del barrio Santa Anita. Ambos canales desembocan en un área cercana al club Guillermo Tell y se encuentran próximos entre sí.

En la actualidad, se están realizando obras de mejoras para evitar el anegamiento de ciertos sectores bajos de la localidad como el barrio Las Huertas y parte del casco urbano, que reciben además de la propia, el agua proveniente de la zona rural (el cantero central del Bv. San Francisco, que estructura el barrio Las Huertas, funciona como canal de desagüe y reservorio). Por un lado, se está canalizando el zanjón que corre paralelo a calle San Martín, al cual confluye el agua de lluvia del casco urbano y parte de la

zona rural ubicada al oeste del mismo. Esta obra forma parte del equipamiento del Parque Central emplazado en los terrenos próximos al ferrocarril. Por otro lado, se van a reacondicionar los canales existentes, especialmente el que sale de la intersección de las calles Perón y Sarmiento hasta calle San José y el que corre paralelo a calle San José hacia San Martín. Además se va a abrir un canal bypass por la zona rural al sur de acceso a la autopista (calle San José) para aliviar todo el sistema de desagües y se cambiarán las alcantarillas de pequeña sección.

**Agua potable.** Este servicio es brindado por la Cooperativa de Agua Potable desde noviembre de 1985, año en que fue habilitado el servicio. Consta con la infraestructura necesaria para llegar a todos los sectores de la localidad, toda la planta urbana ocupada actualmente cuenta con agua potable de red, inclusive los barrios ubicados sobre la ribera del río Paraná. Tanto los barrios privados como los asentamientos irregulares tienen agua potable de red; el único déficit que se registra de este servicio es sobre el loteo Residencial del Lago ubicado al oeste de la autopista y sobre las áreas rurales. La cooperativa cuenta con dos plantas potabilizadoras de agua de pozo, más una tercera planta en ejecución en el barrio Las Huertas y brinda servicio a 1.500 usuarios aproximadamente.

La planta central donde se encuentran las oficinas posee un tanque con una capacidad de 50.000 litros y tiene una altura de 20 metros. La planta ubicada en el barrio Santa Anita cuenta con un depósito y una cisterna subterránea de 70.000 litros, además cuenta con 4 bombas elevadoras de presión para la red y 2 bombas para abastecer a la cisterna. Esta planta sirve para optimizar el servicio en este barrio, en las urbanizaciones aledañas y en los barrios ribereños. La planta del barrio Las Huertas tiene previs-

tos dos tanques elevados de 10.000 litros y bombas elevadoras de presión. Toda la red está interconectada y su distribución se puede realizar de forma seccionada.

El agua se toma de seis pozos de 48 metros de profundidad, dos de los cuales se hallan en el barrio Santa Anita sobre calle 1° de Mayo en el límite con la zona rural, y de cuatro en el casco urbano. Está previsto realizar una excavación de un séptimo pozo en el barrio Las Huertas para finales de año. Se realizan controles de calidad y del servicio periódicamente. En la actualidad se están remplazando, en toda la localidad, las viejas cañerías que pasan subterráneas bajo las calzadas por cañerías bajo las veredas próximas al cordón cuneta.

El mayor de los problemas que se detecta en torno a este tema es que la cañería de la red tiene una sección limitada que imposibilita su expansión, por lo tanto se dispuso que las nuevas urbanizaciones que superen los cien lotes deberán ceder un terreno para realizar las obras necesarias para poder brindarles el servicio.

**Gas.** Las obras de la red de gas natural comenzaron en octubre de 1985 y continuaron ampliándose paulatinamente hasta la actualidad. La empresa responsable del suministro de gas en la localidad de General Lagos es Litoral Gas, su actividad principal consiste en la distribución de gas natural por redes. Un gran porcentaje de la localidad cuenta con este recurso, ya que de todos los barrios que conforman la planta urbana, sólo los más alejados y con menor ocupación carecen del mismo. Ejemplos de esta situación son los barrios La Rotonda, Chiarotti, Los Sauces y el denominado Residencial del Lago, al oeste de la autopista, además de otras pequeñas urbanizaciones de fin de semana. Los barrios privados de

la costa cuentan con este servicio. El casco urbano, primera zona urbanizada, está provisto de gas casi en su totalidad; los barrios Santa Anita y Santa Rosa cuentan con un gran porcentaje cubierto.

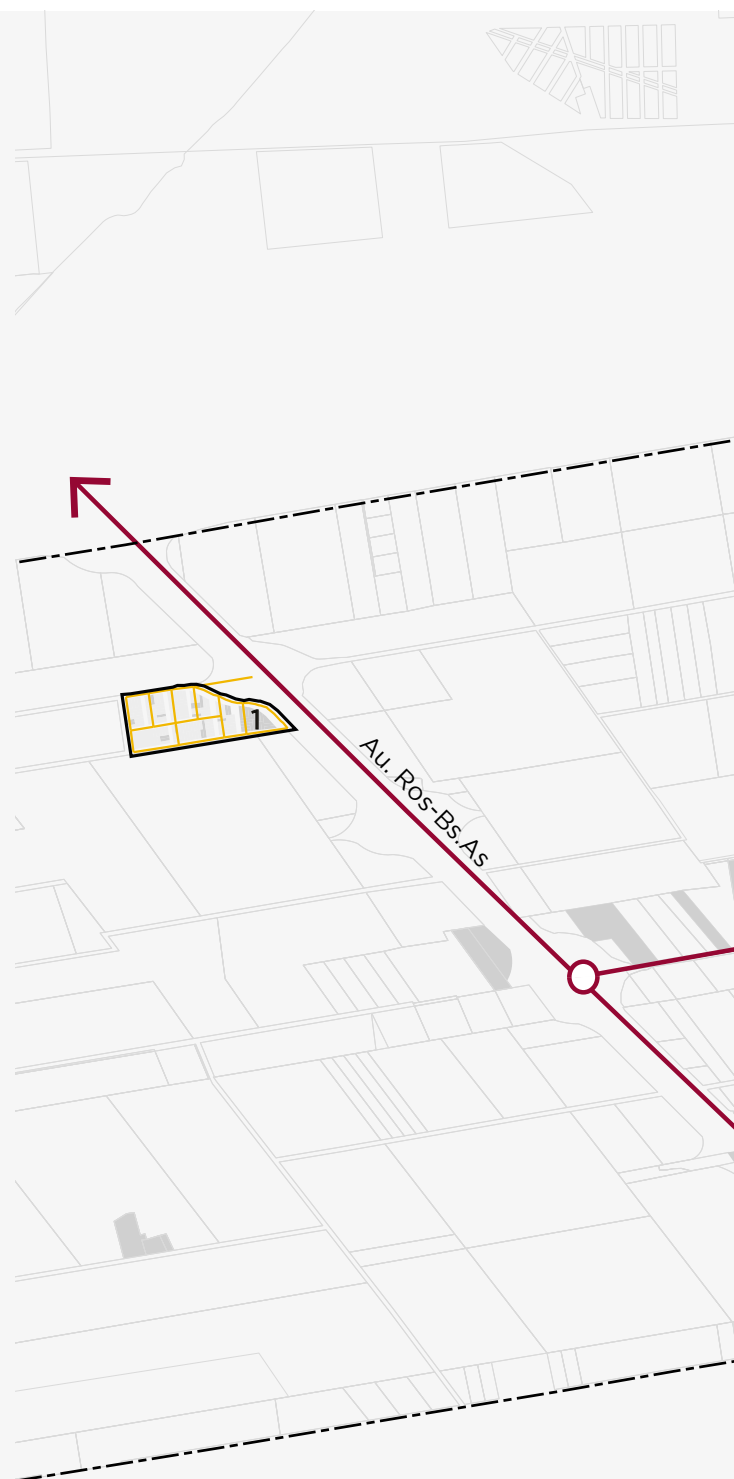
En la actualidad se están ejecutando las obras de ampliación de la red para llevar el servicio a los barrios Chiartotti, para cubrir las cuadras que faltan en el barrio Santa Anita y en la totalidad de las manzanas urbanizadas en el barrio La Rotonda. Esto es posible gracias a la realización de una serie de obras que se están llevando a cabo en la zona rural de la vecina localidad de Arroyo Seco que tienen como objetivo reforzar el volumen de gas en los conductos, y que de esta manera, ninguna localidad pierda presión. Con estas obras se va a cubrir la totalidad de la zona urbana, se les brindará servicio a aproximadamente unos 570 lotes que en la actualidad carecen del mismo.

**Pavimentos.** Si bien la localidad contaba con calles pavimentadas, es a partir de la década del 90 cuando se comienzan a realizar las primeras obras de cordón cuneta, mejorando de esta manera la salubridad de la zona.

Actualmente una gran mayoría de las calles se encuentra pavimentada, ya sea con hormigón o asfalto, conectando de manera eficiente buena parte de la planta urbana. Otro gran porcentaje tiene mejorado con cordón cuneta de hormigón (barrios Las Huertas, La Rosetta y gran parte de los barrios La Rotonda y Chiarotti), un pequeño porcentaje tiene mejorado con zanja abierta (barrio Residencial del Lago y Los Sauces) y sólo algunas calles son de tierra. Recientemente se inauguró una rotonda en la intersección de la calle Lisandro de la Torre y Mitre para facilitar la circulación vehicular.

92 Se necesita abastecer la siguiente cantidad de parcelas:

| Barrio                     | Total de parcelas | Agua | Gas | Cloacas |
|----------------------------|-------------------|------|-----|---------|
| 1. RESIDENCIAL DEL LAGO    | 159               | 159  | 159 | 159     |
| 2. EL BORGHETTO            | 32                | 9    | 9   | 9       |
| 3. LA ROTONDA              | 333               | 3    | 147 | 9       |
| 4. LAS HUERTAS             | 115               | 0    | 0   | 0       |
| 5. CASCO URBANO            | 790               | 17   | 27  | 19      |
| 6. SANTA ROSA              | 113               | 1    | 21  | 1       |
| 7. SANTA ANITA             | 530               | 1    | 54  | 0       |
| 8. LA ROSETTA              | 41                | 1    | 41  | 1       |
| 9. CHIAROTTI               | 78                | 2    | 62  | 9       |
| 10. REPÚBLICA              | 102               | 33   | 40  | 76      |
| 11. LOS SAUCES             | 60                | 0    | 60  | 60      |
| 12. VILLA TRANQUILA        | 17                | 17   | 17  | 17      |
| 13. VILLA MANUEL           | 35                | 35   | 35  | 35      |
| 14. DON ORIONE             | 54                | 50   | 54  | 54      |
| 15. PUERTO PARAÍSO         | 124               | 0    | 0   | 0       |
| 16. JUSTO JOSÉ DEL RÍO     | 34                | 0    | 0   | 0       |
| 17. LA MARIPOSA DEL PARANÁ | 26                | 1    | 26  | 26      |
| 18. LUCHINI                | 19                | 19   | 19  | 19      |
| 19. MARELLI                | 9                 | 9    | 9   | 9       |



Plano 27. Integración de los servicios de infraestructura por unidad barrial



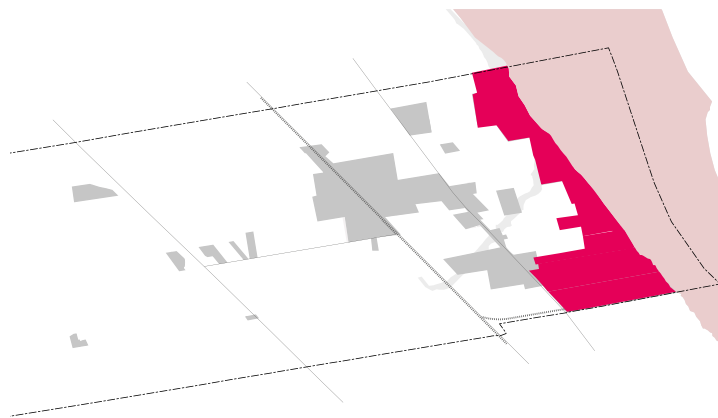


94 **GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES**

Las acciones previstas en cada una de las cinco políticas mencionadas demandan una estrategia general que las articule y las priorice en función de aquellas cuestiones que tengan un mayor impacto para la transformación urbanística. De este modo, “el Modelo Integrado de Desarrollo Local” se implementaría a partir de cinco operaciones estructurales que le otorguen operatividad al Plan y permitan reflexionar acerca de las múltiples oportunidades y escenarios de transformación que deba asumir la ordenación urbanística frente a un futuro incierto. Cada operación estructural aborda un problema específico y propone un tipo de actuación que combina políticas sectoriales (de accesibilidad y movilidad, de infraestructura y servicios, medio ambiente y desarrollo productivo, o también vivienda) y mecanismos de gestión, que resulten favorables tanto para el interés público como para el privado.

A continuación se detallan las cinco grandes operaciones estructurales que definen la planificación del territorio para la comuna de General Lagos:

1. El frente costero del Paraná
2. La nueva centralidad local
3. Los ejes de integración y conectividad
4. El eje de desarrollo productivo intercomunal
5. Los bordes periurbanos

**1. EL FRENTE COSTERO DEL PARANÁ**

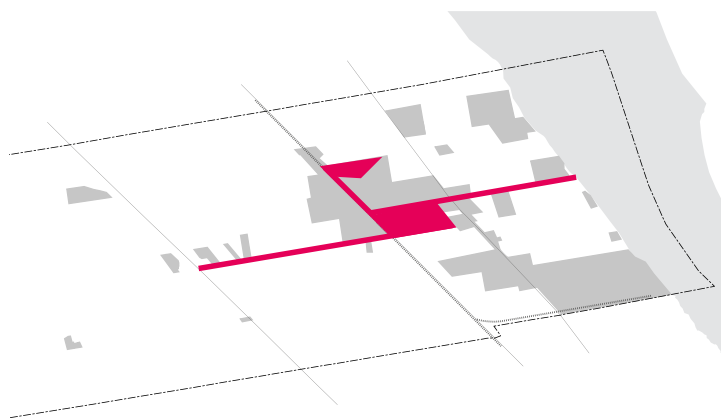
En cuanto a la definición de políticas públicas que orientan las intervenciones sobre los territorios frentistas a los cursos de agua, actualmente se está elaborando un anteproyecto de “Ley de Ordenamiento Territorial de los Frentes Ribereños de Ríos y Arroyos de la Provincia de Santa Fe”. Tiene como finalidad ordenar el territorio de los frentes ribereños y definir un conjunto de instrumentos operativos de planificación territorial. En concordancia con el mencionado anteproyecto se identifica un único tramo caracterizado por un bajo desarrollo residencial tanto público como privado y algunos puertos en el sur del distrito.

Se propone conservar el carácter residencial y recreativo de la ribera para lo cual se plantea inducir el crecimiento ordenado de los servicios y los usos residenciales y la creación de nuevos espacios públicos. Se pretende garantizar la llegada al río potenciando el espacio público como recurso de acceso, gestionar

políticas asociativas con las localidades vecinas para aplicar los mismos principios de recuperación de la ribera del Paraná, y finalmente regular el uso del suelo en las parcelas de borde. También se plantea acotar y restringir la expansión de las implantaciones productivas. Se implementarían las siguientes actuaciones:

- Generación de balcones al río con recorridos públicos y de uso turístico y mejoras de los accesos y muelles.
- Implementación de un proyecto de reubicación de los asentamientos informales y un programa de integración de asentamientos de pescadores que resuelva los problemas del hábitat integrándolo a una base de desarrollo productivo.
- Gestión de un acceso al río adecuado, a través de calle Paraná, jerarquizado mediante el desarrollo de un proyecto integral que ponga en relación la ciudad con el río.
- Completamiento del tramo productivo con el anexo de una parcela asociada a las parcelas portuarias para unificar y limitar el uso productivo sobre la ribera del Paraná.
- Formalización de un circuito vehicular de paseo ribereño.

## 2. LA NUEVA CENTRALIDAD LOCAL



La presencia de un nuevo eje central ofrece la oportunidad de recomponer y reforzar la estructura urbana existente y crear un área urbanizada estableciendo un nexo y recorrido extendido hacia el corazón de la localidad. El desarrollo de este eje permitiría incorporar nuevos espacios públicos, tipologías de vivienda diferenciadas con variaciones tipológicas que generen diversidad frente a distintos posicionamientos urbanos, y usos comerciales y de servicio. Mediante la reestructuración de las vías urbanas se facilitaría la creación de nuevos circuitos paisajísticos ubicados en sentido este-oeste, así como la generación de mejores accesos a la ribera pública:

- Conformación de un nuevo eje central de reestructuración urbana en la calle Lisandro de la Torre-Paraná. Se propone conformar este eje con nuevos espacios públicos, tipologías de vivienda diferenciadas (de mayor densidad) y usos comerciales y de servicios. Esta intervención de carácter unitario incluye la

96

resolución integrada de aspectos referidos a movilidad y al tratamiento de los espacios públicos, recreativos y a la vivienda.

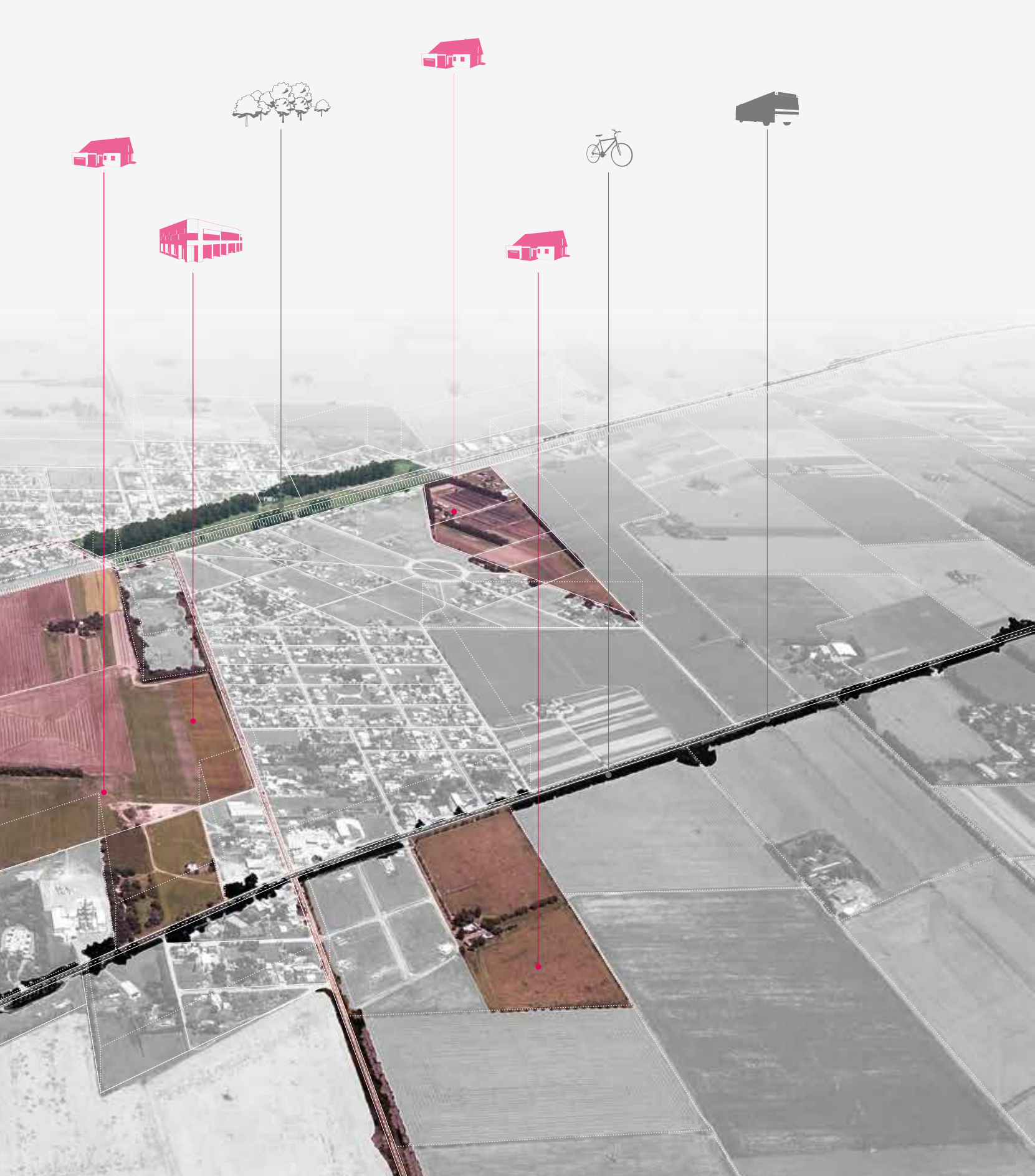
- Reordenamiento funcional y atravesamiento peatonal del predio del cuadro de estación del ferrocarril, con el fin de establecer un nexo entre el casco urbano y las nuevas áreas de urbanización recientemente construidas y las propuestas. El programa incorporaría la frondosa arboleda existente como elemento fundamental de un parque temático que permita unir los barrios de la ciudad.

### Áreas de Reserva para Proyectos Especiales

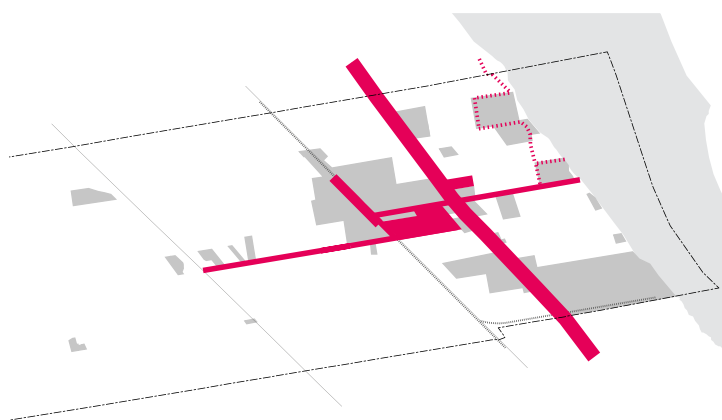
Constituyen polígonos de actuación dónde desarrollar programas específicos de residencia acompañados de espacios públicos y equipamientos de relevancia. Se proponen localizaciones estratégicas en relación a la generación de nueva centralidad.







### 3. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



Con el objetivo de integrar los distintos barrios de la ciudad se promueve una reorganización de la movilidad y el desarrollo de proyectos urbanos pensados para atar las partes sueltas. La principal política es la mejora de la conectividad tanto vial como ferroviaria, de cargas y de pasajeros, capaz de reformular el entorno inmediato desde la perspectiva de la accesibilidad.

Una reorganización de la movilidad que atienda a los objetivos de integración y conectividad con el refuerzo de la segregación entre el transporte de las personas y el transporte de las cargas, y con el establecimiento de circuitos claros con recorridos preferentemente diferenciados o mixtos, cuando la geometría de los trazados habilite esta opción, favorecerá un esquema de movilidad metropolitana que priorice el fortalecimiento de las vías de comunicación a escala del corredor y fomente al transporte público de pasajeros. Las principales actuaciones serían:

- **Consolidación del Corredor interurbano Rosario-Fighiera (ruta provincial N°21).** La ruta provincial N°21, en los tramos que atraviesa zonas urbanizadas, debería pensarse como avenida en un sentido pleno: con los dos sentidos de circulación pautados a velocidad urbana (usualmente, con límites de velocidad no superiores a 60km), calidad de diseño pertinente a una apropiación ciudadana de usos jerárquicos (alta presencia de mobiliario urbano sistematizado, arbolado acorde al espacio tratado, reorganización del estacionamiento en la calle, señalización eficiente, incorporación de ciclovías, priorización del transporte público metropolitano en las reglas de circulación, espacios jerarquizados para el uso peatonal, etc.).
- **Consolidación del eje transversal, acceso desde autopista por calle San José, priorizando el transporte público.** En la actualidad se prestan servicios evitando la secuencia de todas las localidades intermedias que implica la ruta provincial N°21. Los únicos servicios que acceden a la localidad, lo hacen por el eje este-oeste compuesto por la secuencia San José, Tucumán, Italia, Mitre, Lisandro de la Torre. Al interpretar que la magnitud actual de la localidad no avala la idea de posibles circuitos internos de distribución, se propone jerarquizar el eje este-oeste desde los aspectos de infraestructura y el mobiliario urbano acorde, particularmente, en el encuentro de este eje con la ruta provincial N°21.
- **Generación de un conector para el transporte de cargas.** El proyecto fundamental tanto para General Lagos como para Arroyo Seco es la canalización del transporte de cargas en el eje divisor de ambas localidades. Concretado este proyecto, el fragmento urbano de industrias en el sureste de la localidad podrá ser abastecido de tal forma que no penetre en el área

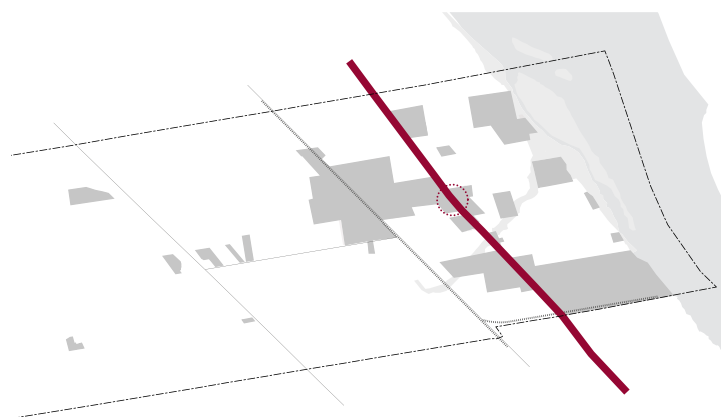


residencial, segregando adecuadamente los modos.

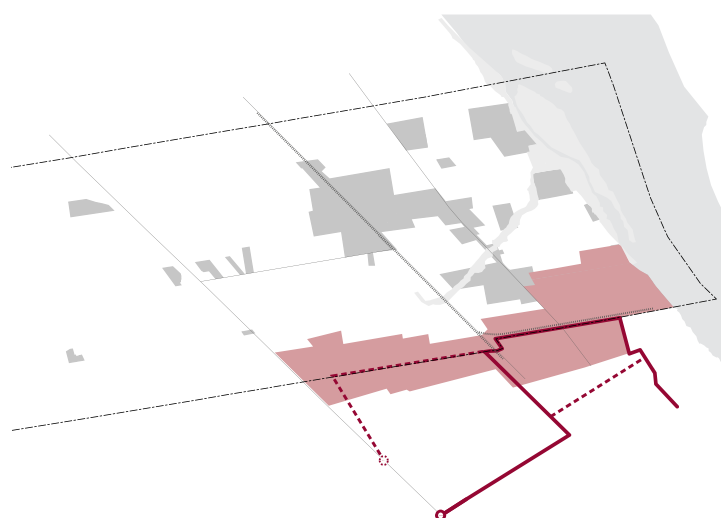
El acceso a BASF deberá diseñarse específicamente si el espacio disponible lo permite (desde la infraestructura y geometría actual hacia lo proyectado), como una calle amplia con colectoras específicas para el transporte de cargas, en orden de liberar el paso e interferencia con el transporte particular y colectivo de los residentes. Resultaría favorable un proyecto que integre las dos instalaciones de magnitud de la zona (Dreyfus y BASF) para distribuir el acceso a ambas plantas con economía de movimientos.

Por otra parte, algunas instalaciones industriales menores se localizan en la ruta provincial N°21 entre el casco urbano y el límite sur, donde se ubican Dreyfus y BASF. Dada la escala de estas instalaciones y al no interferir con ningún fragmento de usos residenciales y comerciales, se entiende que podría habilitarse un paso eventual de camiones que, una vez cumplido su trabajo en el lugar de destino, ingresen y retornen por el eje propuesto entre General Lagos y Arroyo Seco.

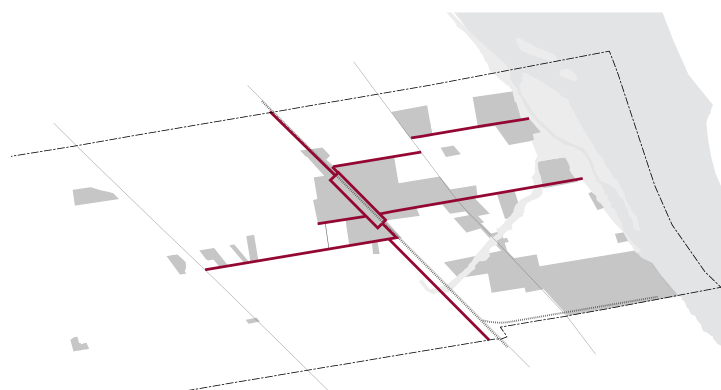
- **Generación del corredor urbano General Lagos-Arroyo Seco**, operación de carácter intercomunal que daría acceso al enclave productivo acaballado entre las dos localidades.
- **Generación del corredor interurbano ribereño**. Reconocimiento del circuito existente formalizando aquellas calles que necesiten apertura y ratificando los trazados funcionales a la conformación de dicho circuito.



**Consolidación del corredor interurbano**

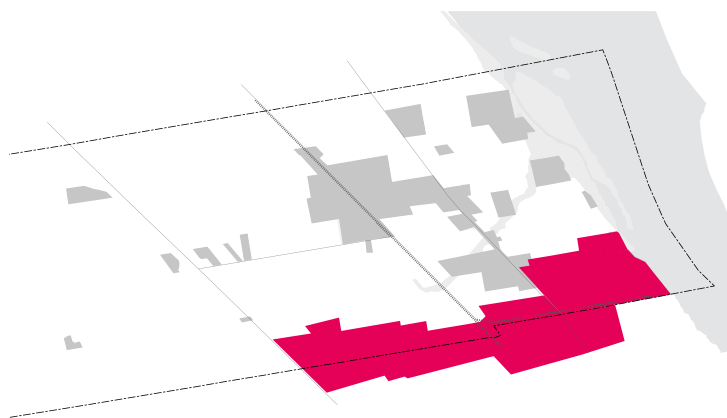


**Canalización del transporte de cargas**



**Consolidación de los ejes transversales**

#### 100 4. EL EJE DE DESARROLLO PRODUCTIVO INTERCOMUNAL



El perfil industrial, que fue adoptando la localidad, marca el terreno a la hora de decidir la localización de futuros establecimientos de carácter productivo. Con el objetivo de clasificar las industrias de acuerdo al impacto ambiental generado e impedir la radicación de usos industriales por sobre usos residenciales y recreativos, se impulsa una política de regulación del uso del suelo y promoción de la radicación sostenible de empresas en áreas específicas con una nueva disposición normativa y un particular modelo de gestión público privado. Las principales actuaciones serían:

- Definición de un polígono de actuación concertada con propietarios e inversores privados.
- Elaboración de un Plan Especial Interjurisdiccional para fijar los términos de desarrollo de un proyecto conjunto con la localidad de Arroyo Seco, conformando un área logística - productiva en el límite jurisdiccional de ambas, que favorezca la radicación industrial y resuelva circuitos claros de movilidad de cargas,

concentrando la localización de actividades industriales y portuarias de mayor porte, incompatibles en su funcionamiento con el uso residencial.

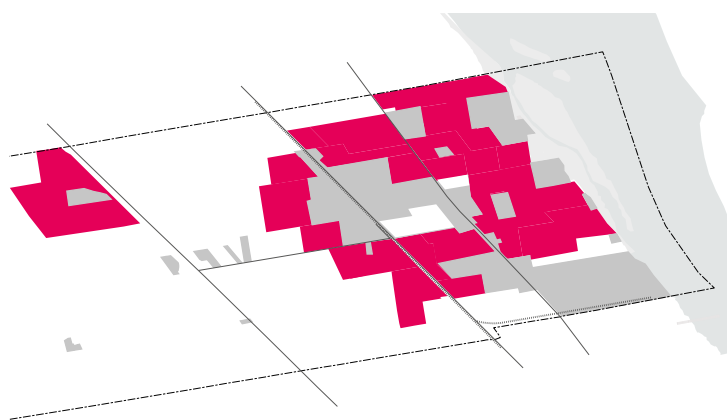
- Implementación de un plan de obras e infraestructuras de servicio que concentre la inversión, garantizando la provisión de grandes parcelas industriales con servicios e infraestructura incorporados.
- Desarrollo de la traza vial, en el camino límite entre las dos localidades, y del nudo de enlace con Circunvalación de uso exclusivo para el ingreso del transporte de carga.
- Organización de un modelo de gestión público-privado que defina un Polígono de Concertación con parcelas unificadas.





Plan Especial Interjurisdiccional para Área logístico-productiva General Lagos-Arroyo Seco

## 5. LOS ESPACIOS PERIURBANOS



Diferentes leyes y anteproyectos de ley han tratado de resolver el conflicto entre dos de las principales actividades del AMR: productiva y residencial. Sin embargo, al abordar el problema de manera excluyente basándose simplemente en distancias prohibitivas, estas leyes no sólo son fuertemente rechazadas sino que además están perdiendo una interesante oportunidad de plantear la problemática desde un abordaje territorial especial. Es necesario sugerir otro enfoque.

Desde el Plan Urbano Local se plantea la definición del espacio periurbano como un tipo de suelo con características propias, que se delimita a partir de parámetros cualitativos y no cuantitativos. Se propone trazar sus límites a partir del análisis del entorno cercano a las áreas urbanizadas, identificando la presencia de elementos paisajísticos de valor patrimonial a preservar y el deseo particular de las localidades de fortalecer la

producción hortícola por motivos económicos o culturales. La definición y demarcación del suelo periurbano contempla todos los elementos involucrados en el mismo como así también su naturaleza cambiante.

Para este espacio intermedio se propone incorporar elementos propios de los ámbitos urbanos que, superpuesto sobre parcelas productivas, configuren un paisaje con características espaciales mixtas. Por otra parte, el espacio periurbano debe velar por la protección del suelo rural, funcionando como barrera física que contenga la expansión innecesaria del suelo urbano.

Además, es fundamental proteger y fomentar el crecimiento de la producción hortícola agroecológica en el espacio periurbano tanto por motivos culturales, sociales y paisajísticos, como por motivos económicos. Existe una tendencia mundial que muestra un crecimiento en la valoración de productos sanos para su consumo y amables con el medio ambiente. Para esto es necesario desarrollar programas de incentivos que fomenten la producción agroecológica, su comercialización y consumo por parte de las localidades del Área Metropolitana de Rosario. Con estos programas de capacitación, certificación y comercialización, se pretende conseguir productos locales, que sean resultado de una producción devenida de buenas prácticas agrícolas y que reduzcan a su vez los kilómetros a recorrer antes de llegar al consumidor final.

Se reconocen cuatro situaciones diferentes en un suelo que no es homogéneo, cumpliendo distintas funciones de acuerdo a su ubicación y a sus características pre-existentes. Ese reconocimiento establece no sólo las características del espacio periur-

bano, sino también los sistemas productivos permitidos en cada uno y aquellas actividades extras que se podrían realizar en cada caso. El suelo periurbano queda entonces establecido en cuatro categorías: Periurbano de Proximidad; Periurbano Productivo / Patrimonial; Periurbano Hídrico / Ambiental; Periurbano de Completamiento.

**Periurbano de Proximidad.** En el suelo correspondiente a esta categoría se pueden distinguir dos situaciones diferenciadas: el suelo periurbano en contacto con áreas residenciales y el suelo periurbano en contacto con áreas industriales. Estas proximidades a los distintos usos definirán las características del espacio y la producción permitida.

En el periurbano de proximidad a áreas residenciales, es fundamental el cuidado de la salud ambiental y de los habitantes. Este periurbano cumple la doble función de actuar como filtro, reduciendo gradualmente el impacto de agroquímicos sobre el área urbana y mejorando la relación entre el campo y la ciudad; además de funcionar en la contención de la expansión urbana. Se proponen en él tipos productivos que colaboren con el filtrado de agroquímicos y que sean amables con el ambiente y con la salud de las personas. Se plantea un nivel alto de control para la producción de hortalizas, frutas, plantas aromáticas, flores, ovinos, forrajeras, granos y árboles para madera.

En el caso del periurbano en contacto a áreas industriales, se diferencian aquellas industrias que contaminan de las que no. Para las industrias que emanan contaminantes se propone la producción forestal, ya que la misma permitiría contener una parte de la contaminación aérea y, por otro lado, la contamina-

ción de los suelos en la cercanía a las mismas no permitiría que sean usados para la producción de alimentos. Para las industrias, que no emanan contaminantes, se podría producir lo mismo que en la proximidad de áreas residenciales.

**Periurbano Productivo / Patrimonial.** En este caso se propone la protección de las huertas existentes como un valor paisajístico y patrimonial. Se pretende valorizar la producción en el entorno más cercano a los núcleos urbanos y evitar el constante corrimiento de las actividades productivas hortícolas por la fuerte presión inmobiliaria registrada en los bordes urbanos. Esto permitirá ofrecer al público del AMR productos locales, que preserven mejor su frescura y que permitan un contacto más directo entre el productor y el consumidor. Para esta categoría, se propone la producción que se realiza actualmente con mayores cuidados ambientales y con la posibilidad de incorporar otros productos para aumentar la variedad ofrecida. Estas huertas, como bien patrimonial, podrían estar sujetas a recategorización en el caso de estar localizadas dentro de un Área de Reserva para proyecto especial.

**Periurbano Hídrico / Ambiental.** El principal objetivo de delimitar un suelo periurbano hídrico/ambiental es el de velar por el ambiente natural protegiendo las zonas urbanas en sus cercanías. Para esto, es fundamental planificar la producción que se desarrolla, como así también el tratamiento paisajístico, por lo cual se distinguen dentro de esta categoría aquellos suelos con afectaciones hídricas y aquellos suelos con valor paisajístico ambiental a preservar. Para las áreas con afectación hídrica, se propone el diseño de reservorios que puedan alojar el agua de lluvia excedente por períodos de tiempo para evitar la satu-

ración de los cursos de agua. Además, es necesario el correcto tratamiento de los bordes de los arroyos para poder controlar las crecidas, con la incorporación de árboles que ayuden a disminuir el impacto de inundaciones y recuperar los mismos como corredores biológicos fundamentales para el correcto desarrollo de la flora y la fauna autóctona.

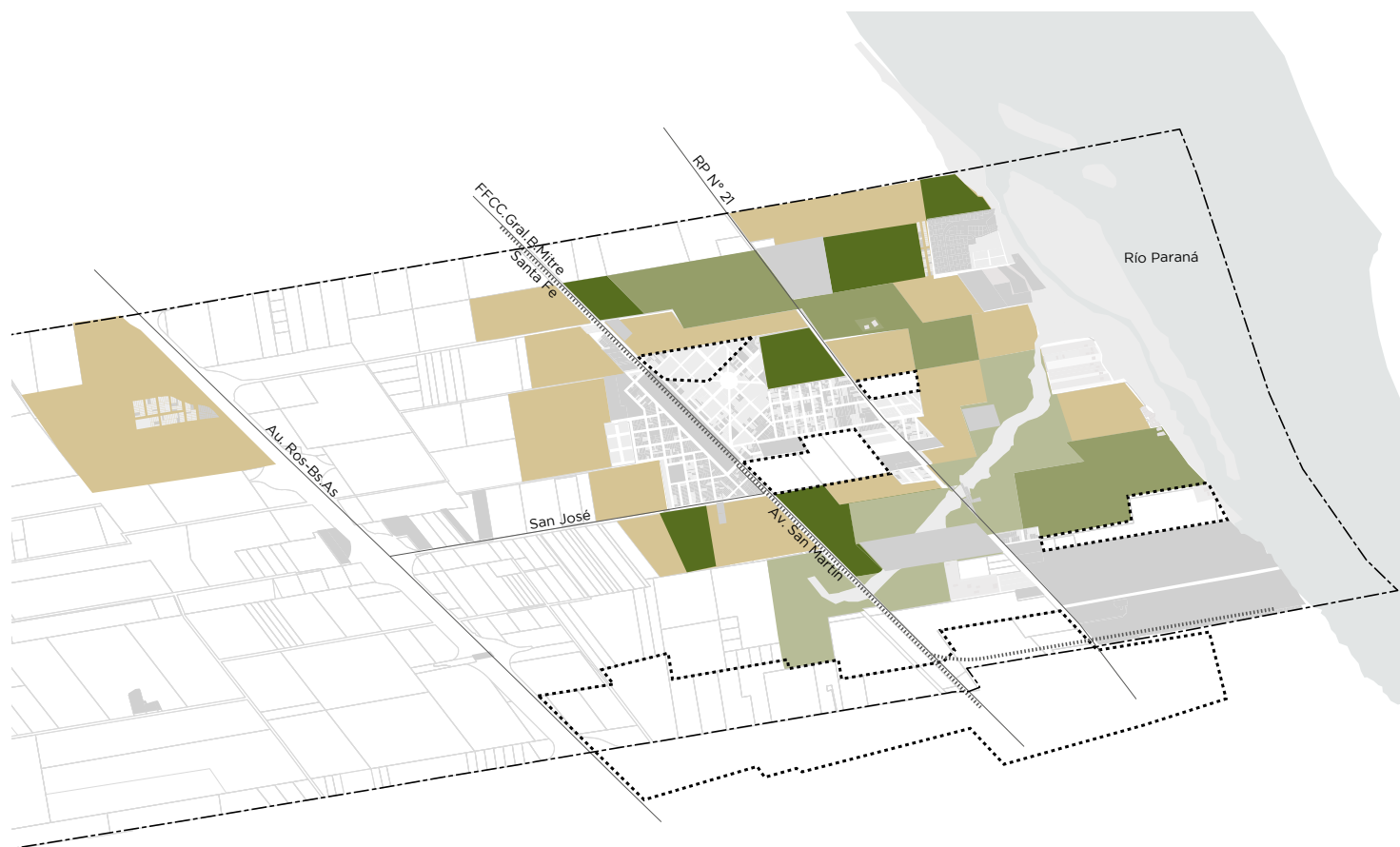
**Periurbano de Completamiento.** Esta categoría define parcelas seleccionadas para extender el suelo periurbano hasta algún borde físico o ambiental, cumple la función de establecer una continuidad espacial dentro del suelo periurbano. De esta manera, se logra fortalecer los circuitos recreativos y recomponer el paisaje en torno a las plantas urbanas. En este caso, se propone una producción bajo cuidados medios, por no estar en directo contacto con ningún sector de riesgo.

Otras actuaciones previstas para el desarrollo productivo y patrimonial de los espacios periurbanos son:

- Implementación de un programa específico con un modelo de gestión que integre a propietarios de suelo y productores para lograr una adecuada implementación de las políticas propuestas.
- Elaboración de un “Catálogo de Modos Productivos” que incorpore nuevas prácticas en el uso y apropiación del suelo tendiente a garantizar la protección de los elementos naturales, su flora y su fauna, así como también los cursos de agua que lo atraviesan. Para esto se deben establecer modos productivos que sean amables con los ecosistemas naturales, generando una simbiosis entre los distintos elementos que favorezca la riqueza paisajística del lugar. Se asignará a cada una de las áreas antes tipificadas los modos productivos que

correspondan a cada caso y que estén listados en el catálogo.

- Conformación de corredores ecológicos, en la unión de elementos naturales fundamentales para la protección ambiental a escala metropolitana. El paisaje periurbano debe ser entendido como una infraestructura en sí, haciéndolo trabajar en favor de ciertos objetivos ambientales particulares. Por ejemplo, se plantea la creación de barreras forestales para cambiar la dirección y disminuir la velocidad de los vientos, evitando que los agroquímicos usados en áreas rurales afecten a las áreas urbanas. Además, el paisaje puede ser empleado para contener el agua de lluvia, usando la topografía para que trabaje como reservorios y retardadores que eviten inundaciones.
- Incorporación de caminos, ciclovías, espacios públicos como plazas y parques, viviendas de tipo rural en parcelas productivas, luminaria, señalética e infraestructuras que permitan una calidad de vida contemporánea inmersa en un paisaje productivo.



- Periurbano de valor productivo y patrimonial
- Periurbano de valor paisajístico, hídrico y ambiental
- Periurbano de proximidad a núcleos urbanos
- Periurbano de completamiento
- Área de reserva para Proyecto Especial o expansión urbana

**Plano 28. Selección preliminar de las parcelas de suelo periurbano**



## 106 INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTIÓN

Los problemas actuales de la conformación del área metropolitana y el desarrollo de las localidades (impacto de las instalaciones industriales, vulnerabilidad ambiental y deficiencias en la prestación de servicios, extensión desmedida y dispersa de la urbanización, decaimiento de la centralidad, carencia de espacios públicos y ausencia de equipamientos, etc.), son tanto dificultades por ausencia de soporte legal de la planificación para alcanzar sus previsiones, como de debilidad y desarticulación de las normativas provinciales y locales.

En mayor o menor grado, gran parte de las localidades del AMR cuentan con algún tipo de normativa para regular los procesos descriptos. Estas, son parte de una dinámica que atiende por lo general a lo coyuntural por sobre los procesos de planificación a mediano y largo plazo, por lo cual es inminente el debate acerca del dictado de nuevas normas que faciliten la implementación del PUL. Para plasmar las distintas políticas, se prevé incorporar un conjunto de instrumentos -normativos y de gestión- que darán forma al PUL en su implementación práctica, adquiriendo con el tiempo y la experiencia un carácter de cuerpo normativo integral. Asimismo, los instrumentos que darán operatividad al PUL deberían implementarse de manera paulatina, combinándolos de forma oportuna, en función de las necesidades específicas

que se den en cada ámbito local. La “caja de herramientas” del PUL contiene, con esta perspectiva, cinco tipos de instrumentos:

- Normas urbanísticas generales
- Normas urbanísticas particulares
- Reglamento de edificación
- Instrumentos de gestión para la concertación
- Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano

### NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES

Son aquellas que rigen para todo el territorio comunal y establecen los parámetros y las pautas básicas que condicionan la conformación del tejido urbano (trazados y parcelamientos, usos del suelo, morfología de la construcción, calidad ambiental y condiciones edilicias). Estas normas se encuentran clasificadas en tres categorías: *Normas Generales de Tejido*, *Normas Generales de Trazado* y *Normas Generales de Uso*.

### NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

Son aquellas que establecen indicaciones normativas diferenciales para un determinado y acotado sector de la localidad, sobre el que se busca orientar un desarrollo urbanístico especial. Estas normas se encuentran organizadas en cuatro instrumentos: *Plan Especial*, *Plan Maestro*, *Plan de Detalle* y *Áreas de Protección* representadas en: *Área de Reserva*, *Área de Protección Histórica*, *Área de Protección Ambiental* y *Área de Interés Social*).

*Plan Especial / Plan Especial Interjurisdiccional*. Es el instrumento técnico destinado a programar la transformación física y funcional que se propone para un determinado tramo del territorio, corres-

pondiente a una o más ciudades, así como detallar las particularidades de la configuración definida para las áreas del dominio público y privado. Contiene precisiones acerca de la configuración definitiva de la red de espacios públicos; el carácter y tratamiento; la superficie y localización destinada a la construcción de vivienda pública, si correspondiera; y la división del área, objeto del plan en unidades de ejecución para el desarrollo de planes de detalle.

**Plan Maestro.** Es el instrumento técnico, de carácter amplio, destinado a programar e impulsar la transformación integral de una extensión territorial frentista a un río u arroyo. Incluye situaciones excepcionales, que demandan la definición de políticas de reconversión, renovación o protección, mediante el desarrollo de estudios específicos de alta diversidad y complejidad dominial, funcional y ambiental. Un plan maestro incluye diferentes sectores pertenecientes a más de un municipio o comuna, con propuestas de ordenamiento que se resuelven por medio del desarrollo de planes especiales o de detalle.

**Plan de Detalle.** Es el instrumento técnico que precisa los indicadores urbanísticos para una parcela, conjunto de parcelas, calles especiales o sectores calificados como AR, APH y APA. Los planes de detalle serán desarrollados de acuerdo con los objetivos y principios, de ordenamiento urbanístico, contenidos en los planes especiales y/o planes maestros. Su objetivo principal es ajustar los lineamientos esbozados en las figuras mayores.

**Área de Reserva (AR).** Es el instrumento que tiene la autoridad comunal para evitar la utilización/urbanización de un sector o de un conjunto de parcelas que presentan una situación de emplazamiento especial y que son susceptibles de encuadrarse en un plan especial o en un plan de detalle, para estimular u ordenar el

desarrollo de un proceso de urbanización, de renovación edilicia o de reconversión urbana, hasta tanto estos planes sean elaborados y aprobados. Las Áreas de Reserva (AR) se clasificarán en:

- **Área de Reserva para Plan Especial (ARE)** corresponde a aquel sector urbano caracterizado por su alto grado de deterioro –en términos edilicios y de espacios públicos–, por la obsolescencia de las instalaciones existentes, por la inconveniencia de la persistencia de determinados usos, por la disponibilidad de tierras vacantes y/o por la presencia de tierras del dominio público –nacional, provincial o comunal– cuya renovación se impulsa;
- **Área de Reserva para Plan de Detalle (ARD)** corresponde a aquellas parcelas o conjunto de parcelas contiguas que presentan un valor singular debido a la concurrencia de condiciones particulares tales como su dimensión, emplazamiento urbano, ocupación y uso actuales y/o condición dominial y que, por tal razón, merecen indicaciones especiales para su ocupación.
- **Área de Reserva para Completamiento de la Estructura Urbana (ARC)** corresponde a aquellas parcelas o conjunto de parcelas contiguas donde se detecta una vacancia o una irregularidad en la ocupación del suelo. Se busca el completamiento o la reestructuración urbana en función del modelo de ordenamiento proyectado, por tal razón, se promueven políticas para su ocupación.

**Área de Protección Histórica (APH).** Es el instrumento que permite aplicar dispositivos de preservación, protección y/o regulación de su eventual sustitución en sectores que contienen edificios de valor histórico o arquitectónico; también definir la composición o el carácter de los espacios públicos. Las especificaciones de la intervención en un sector declarado “Área de Protección Histórica” quedarán establecidas mediante indicaciones referidas a los grados de protección edilicia; medidas de preservación edilicia

y potenciales transformaciones de uso; indicadores urbanísticos específicos para las parcelas involucradas; condiciones para el diseño, materiales e instalación de elementos sobre la fachada y regulación del espacio público y los mecanismos de gestión.

**Área de Protección Ambiental (APA).** Es el instrumento para aplicar dispositivos de protección en sectores que contienen elementos significativos del ambiente u otros que, por sus dimensiones y ubicación, pueden ser utilizados para el desarrollo de parques públicos o espacios verdes privados. La declaración de un sector como “*Área de Protección Ecológica y Ambiental*” será realizada por el Departamento Ejecutivo con aprobación de la Junta Comunal. Dicha declaración supone que deberán mantenerse o potenciarse las características naturales y paisajísticas de los bienes, sitios y espacios públicos o privados comprendidos en el área, según las particularidades reconocidas en cada uno de ellos.

**Área de Interés Social (AIS).** Es el instrumento del que dispone la comuna para contribuir al desarrollo de aquellos sectores que presenten claros signos de deterioro urbano, carencia de infraestructuras y equipamientos o precariedad habitacional y/o dominial. Tiene por objeto agilizar las gestiones administrativas necesarias para intervenir con el propósito de mejorar las condiciones y la calidad urbana del sector. Dentro de un sector declarado como “*Área de Interés Social*”, cada Departamento Ejecutivo podrá comprar en forma directa los bienes inmuebles que se consideren necesarios para la regularización de la situación dominial en un asentamiento irregular existente; la construcción de viviendas de interés social; la reubicación de familias provenientes de un asentamiento irregular; la construcción de espacios públicos, equipamientos comunitarios y obras de infraestructura.

## REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

Contiene regulaciones específicas para las edificaciones que se construyen en la localidad. La reformulación de este reglamento formará parte del proceso de revisión normativa que impulsa este PUL.

## INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

Los instrumentos de gestión para la concertación previstos para la implementación del PUL son, entre otros, los siguientes: los Convenios Urbanísticos locales; los Convenios Urbanísticos Interjurisdiccionales; el Régimen de Concesión con Obra Pública; los Convenios de Esfuerzo Compartido, el Régimen de Contribución por Mejoras, los Consorcios de Urbanización Social y el Presupuesto Participativo. Por su relevancia, a continuación describimos los tres más usuales.

**Convenios urbanísticos.** Los convenios urbanísticos son acuerdos, entre el Municipio/Comuna y otros actores, respecto a la realización de diversos tipos de proyectos o intervenciones urbanas que generen beneficios mutuos. Estos acuerdos procuran tener efectos positivos especialmente en el desarrollo del equipamiento y de la infraestructura urbana. Dichos convenios constituyen una forma de Asociación Público-Privada (APP) que puede tener fines muy diversos, cuya base es la búsqueda de un equilibrio de cargas y beneficios entre las partes, definidas a partir de un proceso de negociación. En cierto sentido, los convenios urbanísticos tratan de generar una contraprestación, colaboración, cooperación, contribución y/o aportes por parte de los beneficiados de la actividad estatal municipal, en general inversores inmobiliarios. Los convenios urbanísticos se suelen implementar para impulsar acciones de nue-

va urbanización, reconversión, reforma, renovación, rehabilitación y/o sustitución urbana. Los mismos se aplicarán con las siguientes finalidades: (1) promover la implementación de proyectos especiales de gran escala, (2) garantizar la implementación sostenida en el tiempo de un plan-programa y (3) canalizar adecuadamente la inversión pública y privada en pos de un beneficio colectivo.

**Consortios de Urbanización Social.** Este instrumento posibilita, por un lado, la consolidación de grandes áreas vacantes en suelo urbano, que carezcan de infraestructura completa (y que el propietario no disponga de recursos económicos para urbanizarla), o bien, urbanizar sectores de suelo rural, sin necesidad de expropiar terrenos, reduciendo así los efectos de la especulación inmobiliaria sobre el costo de la urbanización. La principal diferencia con la figura del Convenio Urbanístico radica en que, mediante los consorcios de urbanización social, el gobierno local reemplaza a la figura del desarrollador, encargándose él mismo de elaborar el proyecto de urbanización, negociar el precio de la tierra con los propietarios de suelo rural (cuya parcela tenga una condición estratégica para la expansión urbana), comprar la tierra, lotear y urbanizar (ej. construir calles y servicios). En este caso el propietario cede la parcela rural al municipio/comuna y recibe como resultado del mismo, unidades inmobiliarias debidamente urbanizadas, cuyo valor corresponderá al valor del inmueble antes de la ejecución de las obras de urbanización. Se paga el valor real del mismo de igual manera como se paga la indemnización en la expropiación. Esta operación le permite al municipio o comuna ofertar lotes con servicio a un “precio social”, fuera del mercado.

**Presupuesto Participativo.** El Presupuesto Participativo es una modalidad de gestión pública basada en la participación directa

de la población en las diversas fases que componen la elaboración y la ejecución del presupuesto público municipal, especialmente en la indicación de las prioridades para la adjudicación de los recursos de inversiones. Esta modalidad de gestión es resultante de los complejos escenarios socio-políticos, de la interacción de múltiples variables intervinientes en la relación entre gobernantes del municipio (ejecutivo y legislativo) y la población local. El Presupuesto Participativo se asienta en una estructura y en un proceso de participación comunitaria que se desenvuelve a través de tres principios básicos: (1) reglas universales de participación en instancias institucionales y regulares de funcionamiento y (2) un método objetivo de definición de los recursos para inversiones, que hacen un ciclo anual de actividades públicas de presupuesto del municipio o comuna.

## INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

**El uso del mayor aprovechamiento urbanístico.** La figura del uso de mayor aprovechamiento urbanístico se establece cuando por aplicación de las normas antes descriptas –a través de la aplicación de los Planes Especiales y los Planes de Detalle– se otorguen indicadores excepcionales que signifiquen un beneficio extraordinario para el propietario de suelo involucrado. Los actores beneficiados con estas determinaciones normativas deberán efectuar un aporte económico a modo de “precio compensatorio”, el cual quedará estipulado en cada uno de los instrumentos mencionados y seguir los procedimientos que regula la comuna. Los destinos de estos recursos obtenidos serán derivados a los fondos de afectación específica creados a tal fin o destinados a la construcción de obras especificadas en las ordenanzas.

## CRÉDITOS

La elaboración del Plan Urbano Local de General Lagos se llevó adelante en el marco del Programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, coordinado por el ECOM Rosario con la participación de comunas y municipios que lo integran. Encuadrado en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) del gobierno nacional, el programa cuenta con el financiamiento del Ministerio del Interior de la Nación, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Gobierno de la provincia de Santa Fe, a través del Programa Municipal de Inversiones PROMUDI.

La documentación gráfica y planos incluidos en esta publicación, fueron íntegramente elaborados por oficinas técnicas del ECOM Rosario, conjuntamente con el técnico designado en cada localidad, cotejada con relevamientos in situ, registros fotográficos y bases de datos elaborados en oficina técnicas locales. Se utilizaron, además, las bases de información geográfica proporcionadas por la Infraestructura de Datos Espaciales de la provincia de Santa Fe (IDESF) y el Servicio de Catastro e Información del Gobierno de la provincia de Santa Fe (SCIT). Las fotografías también forman parte del registro propio.

### COMUNA DE GENERAL LAGOS

*Presidente*, Esteban Ferri

*Secretario de Gobierno*, Hernán Cabral

*Secretario de Obras y Servicios Públicos*, Adrián de Rienzo, Vanesa Niro

*Asesor Técnico Local ECOM*, Arq. Leandro Cuccaro Gamba

### ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO (ECOM- ROSARIO)

*Presidenta*, Intendente de Rosario Mónica Fein

Municipios y Comunas miembros del Directorio, General Lagos, Presidente Comunal, Esteban Ferri; Granadero Baigorria, Intendente Adrián Maglia; San Lorenzo, Intendente Leonardo Raimundo; Villa Gobernador Gálvez, Intendente Alberto Ricci y Rosario, Intendente Mónica Fein.

*Municipios y Comunas miembros del Consejo de Gobierno*, Los Municipios de Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Funes, Granadero Baigorria, Pérez, Rosario, San Lorenzo, Villa Constitución y Villa Gobernador Gálvez. Las Comunas de Acebal, Álvarez, Alvear, Pueblo Andino, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fighiera, General Lagos, Ibarlucea, Pavón, Piñero, Pueblo Esther, Ricardone, Soldini y Zavalla.

*Directora General*, Mirta Levin

*Directora de Ordenamiento Territorial*, Maira Cimolini

### PROGRAMA DE DESARROLLO DE ÁREAS METROPOLITANAS DEL INTERIOR (DAMI), del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del Gobierno Nacional

*Coordinadora del Programa*, Soledad Iglesias

*Responsable Área Metropolitana de Rosario*, Ricardo Gallo

#### BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

*Gerente del Cono Sur y Representante en Argentina*, José Luis Lupo  
*Especialista Senior de Desarrollo urbano y Vivienda*, Francisca Rojas

#### GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

*Gobernador*, Miguel Lifschitz  
*Ministro de Gobierno y Reforma del Estado*, Pablo Farías  
*Ministro de Economía y Finanzas*, Gonzalo Saglione  
*Director Provincial de Áreas Metropolitanas*, Darío Gres  
*Secretario de Finanzas*, Pablo Olivares  
*Subsecretario de Ejecución de Proyectos de Inversión*, Hugo Rosti  
*Director General del Programa Municipal de Inversiones (PROMUDI)*, Juan José Maspóns  
*Subdirector General del Programa Municipal de Inversiones (PROMUDI)*, Raúl Héctor Vacou

#### INSTITUCIONES COLABORADORAS

*Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)*, Presidente Alejandro Ceccatto  
*Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA OLIVEROS)*, Director Alejandro Longo  
*Universidad Nacional de Rosario (UNR)*, Rector Héctor Floriani  
*Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD)*, Decano Adolfo Del Río  
*Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales*, Decano Franco Bartolacci  
*Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe (CAD2)*, Presidenta Marta Ruarte

#### EQUIPOS TÉCNICOS

##### *EQUIPO TÉCNICO ECOM*

*Directora General del Programa "26 estrategias locales, un plan metropolitano"*, Mag. Arq. Mirta Levin  
*Coordinadora Urbanística*, Arq. Maira Cimolini  
*Coordinador en Accesibilidad y Movilidad*, Arq. Gustavo Chialvo  
*Coordinadora en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano*, Mag. Arq. Agustina González Cid  
*Coordinador de Información Georreferenciada. GIS*, Agr. Daniel Sartorio  
*Coordinadora en Comunicación y Logística ECOM*, Lic. Verónica Perelló  
*Coordinadora Administrativa-Contable ECOM*, CPN. María Celeste Soldatti  
*Auxiliar de Coordinación Urbanística*, Arq. Federico Sileo  
*Auxiliar en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano*, Ing. David Balaban  
*Auxiliar de Información Georreferenciada. GIS*, Técnico Topógrafo Eric Jager  
*Asesora Estadística*, Lic. Rosa Moses  
*Asesora en Accesibilidad y Movilidad*, Ing. María Cecilia Lombardo  
*Asesor en Recursos Hídricos*, Ing Civil Federico Derman  
*Auxiliares dibujantes*, Arqs. Florencia Meucci, Sabrina Galarraga, Cecilia Pellegrini, Ignacio Cuenca, Guillermina Aguilera y Nicolás Vaz Ferreira  
*Auxiliares administrativos*, Cp. Victoria Tinnirello e Ignacio Puntin.  
*Asesora administrativa contable*, Cp. Ángeles Brunori  
*Responsable de publicaciones*, DG. Raúl Sordoni  
*Colaboradores*, *Coordinadora de Proyectos Especiales*, Arq. Marianela Motkoski y *Auxiliar de Proyectos Especiales*, Arq. Martín Cabezudo  
*Secretaria*, Jorgelina Ruiz

*EQUIPOS TÉCNICOS ENTIDADES COLABORADORAS*

*Asesores Urbanísticos CONICET*, Dr. Arq. Pablo Elinbaum y Dra. Arq. Cecilia Galimberti

*Asesores Urbanísticos Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD). UNR*, Arqs. Silvia Dócola y Alicia Mateos  
*Auxiliar de Coordinación Urbanística FAPyD. UNR*, Arqs. Pablo Mazzaro y Virginia Mereta

*Asesores en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano INTA*, Cristina Mondino Med. Vet. Ezequiel Bertozzi, Ing. Ftal. Francisco Cardozo, Ing. Agr. Luis Carrancio, Ing. Agr. Eduardo Casella (Actividad Privada), Med. Vet. Martín Correa Luna, Ing. Agr. Alicia Gadda, Ing. Agr. Guillermo Gerster, Ing. Agr. Juan Ibarlucea, Ing. Agr. María Cristina Mondino, Med. Vet. María Belén Morlacco, Ing. Agr. Rodolfo Tímoni.

*Asesores Técnicos Colegio de Arquitectos Provincia de Santa Fe para el Corredor Sur Metropolitano*, Arqs. Graciela Rodríguez, Luciano Lisi y Raúl Pérez.

*EQUIPOS TÉCNICOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.*

*FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES*

*Desarrollo y coordinación*, Licenciados Natalia Carnovale, Diego Beretta

*Responsable Metodológica*, Lic. Aneley Berardo

*Asistentes*, Fernando Laredo, Irene Castagnini, Magda Bergami, Gisela Signorelli, Paulina Teglia, Luciana Bertolacini, Florencia Pisaroni, Victoria López, Jazmín Rodríguez, Aylen Delmonte, Aldana Berardo.

EDICIÓN

*Coordinación editorial*, Arq. Maira Cimolini

*Diseño Gráfico*, Dg. Raúl Sordoni. Sordoni ADV

*Ilustraciones*, Arq. Luis Lleonart

*Corrección y revisión de textos*, Dra. Julia Musitano

*Imprenta*, Akian Gráfica Editora

AGRADECIMIENTOS

Se agradece especialmente la colaboración de las siguientes reparticiones provinciales y de los profesionales consultados en diferentes instancias del proceso de elaboración de los PUL:  
*Secretario de Producción de la Provincia de Santa Fe*, Mario Casella  
*Jefe de Área de Proyecto, Delegación Rosario de la Dirección General de Proyectos de la Secretaría de Recursos Hídricos*, Ing. Raúl Navarro  
*Asesor en Recursos Hídricos*, Ing. Hugo Orsolini  
*CIOT Comisión Interministerial de Ordenamiento Territorial*





Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

General Lagos 2030 : plan urbano local. - 1a ed . - Rosario : ECOM, 2017.

112 p. ; 27 x 24 cm. - (26 Estrategias locales un plan metropolitano)

ISBN 978-987-45382-5-3

1. Urbanismo. 2. Planes Urbanos. 3. Ordenamiento Territorial. I. Título. CDD 711



Este libro se editó en la ciudad de Rosario, en el mes de Septiembre de 2017.

Se ha hecho el depósito de Ley 11.723

Impreso en Argentina

ISBN 978-987-45382-5-3







Acebal  
Álvarez  
Alvear  
Arroyo Seco  
Capitán Bermúdez  
Coronel Domínguez  
Empalme Villa Constitución  
Fighiera  
Fray Luis Beltrán  
Funes  
**General Lagos**  
Granadero Baigorria  
Ibarlucea  
Pavón  
Pérez  
Piñero  
Pueblo Andino  
Pueblo Esther  
Puerto General San Martín  
Rícardone  
Roldán  
Rosario  
San Lorenzo  
Soldini  
Timbúes  
Villa Constitución  
Villa Gobernador Gálvez  
Zavalla



