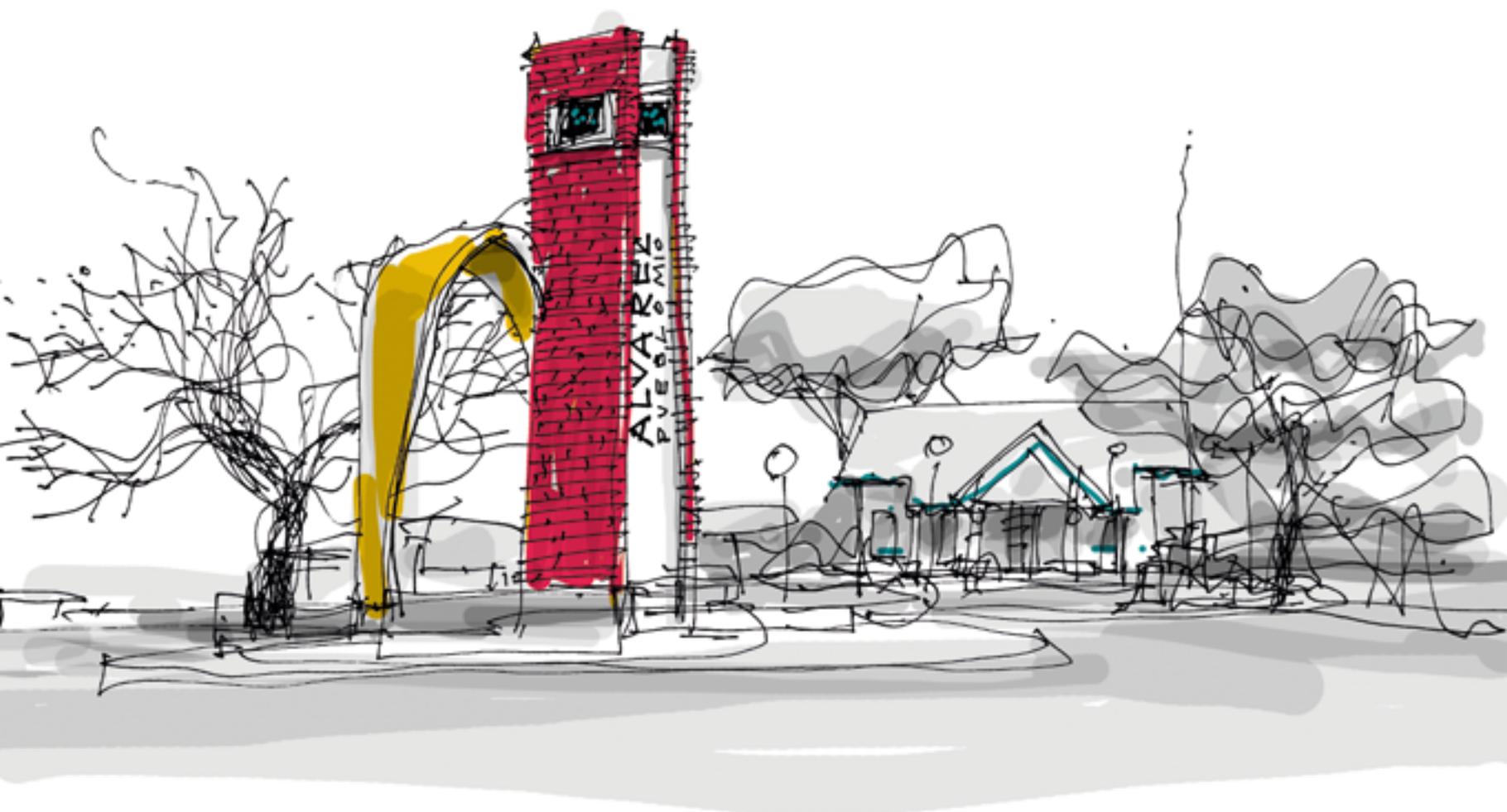




# Álvarez 2030

---

PLAN URBANO LOCAL







COMUNA DE  
**ÁLVAREZ**





# Álvarez 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Álvarez. 2014





## Estimados vecinos y vecinas:

En mi carácter de Presidente Comunal y vecino de Álvarez, me es muy grato presentarles el Plan Urbano Local Álvarez 2030, que ha surgido de un importante proceso de participación encauzado en el Área Metropolitana de Rosario.

Considero importante en el inicio de mi gestión contar con una herramienta de estas características, porque si bien estamos abocados a resolver los problemas que surgen en el día a día atendiendo a los vecinos de Álvarez, escuchando sus reclamos y tratando de encontrar las mejores soluciones para los problemas que nos plantean, somos conscientes de las nuevas necesidades. Reconocemos el constante crecimiento de nuestra comuna y la conveniencia de hacer una apuesta mayor: programar su futuro crecimiento para garantizar un desarrollo sustentable, basado en una adecuada relación entre los usos residenciales y los usos industriales, entre el suelo urbano y el suelo rural. Estamos convencidos de que tomaremos mejores decisiones en el quehacer diario si tenemos en claro un proyecto a más largo plazo.

El Plan Urbano Local Álvarez 2030 que estamos presentando aborda ese gran desafío. Visualiza el futuro de nuestra localidad planteando sus posibilidades de transformación urbanística con una mirada a 10 o 15 años. Incluye proyectos estratégicos que podremos impulsar junto a localidades vecinas con una perspectiva metropolitana y regional. Plantea importantes acciones a desarrollar y potenciar a partir de establecer consensos con otras comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario. Son importantes los desafíos a escala local que se pueden alcanzar mejorando nuestra comunicación y afianzando los lazos territoriales.

Esta iniciativa de construcción de un plan se llevó adelante gracias a la

incorporación de Álvarez al “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, junto a otras 12 comunas y municipios que constituyen el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM Rosario) y que fueron integradas en una primera fase de su implementación.

Distintas instituciones participan en su desarrollo coordinadas por el ECOM (CONICET, INTA, Universidad Nacional de Rosario y Colegio de Arquitectos), prestando colaboración técnica y aportando personal idóneo que se ha sumado a la tarea orientada por los equipos técnicos del ECOM, con la asistencia del personal técnico de la comuna.

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 ha contado con el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Gobierno de la provincia de Santa Fe.

Confiamos en que este Plan nos orientará y nos marcará el rumbo a seguir para lograr transformar positivamente nuestra localidad y mejorar la calidad de vida de nuestra gente.

**Joel De Genaro**

Presidente Comunal de Álvarez

# 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 urbana y cambios de uso de suelo ..... 21

- Transformaciones recientes ..... 22

- Caracterización del suelo rural..... 25

## CAPÍTULO 2.

### DIAGNÓSTICO

<b>Sistemas Generales</b> .....	28
• Sistema vial jerárquico .....	28
• Sistema ferroviario .....	28
• Sistema de espacios verdes .....	32
• Equipamientos urbanos significativos .....	32
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor .....	34
<b>Ejes temáticos sectoriales</b> .....	38
• Urbanización y vivienda .....	38
• Déficit habitacional .....	39
• Estado de las infraestructuras y los servicios .....	44
• Desarrollo del suelo periurbano y rural .....	49
• Accesibilidad y movilidad .....	52
• Desarrollo industrial y productivo .....	53
<b>Principal normativa vigente</b> .....	56
<b>Síntesis de los principales problemas urbanísticos</b> .....	57
<b>Identificación de las potencialidades locales</b> .....	62

## CAPÍTULO 3.

### PROPUESTA

<b>Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local</b> .....	66
• Criterios generales .....	66
• Criterios particulares adoptados para las localidades del COM .....	68
<b>Síntesis de las estrategias de desarrollo para el COM</b> .....	75
<b>Objetivos de transformación urbana</b> .....	82
<b>Criterios de urbanización a nivel local</b> .....	84
<b>Políticas y acciones para el desarrollo local</b> .....	85
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda .....	85
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes .....	86
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad .....	88
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios .....	90
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios .....	90
• Modelo Integrado de las estrategias para el desarrollo local .....	94
<b>Grandes operaciones estructurales</b> .....	96
<b>Instrumentos normativos y de gestión</b> .....	108
• Normas urbanísticas generales .....	108
• Normas urbanísticas particulares .....	108
• Reglamento de edificación .....	110
• Instrumentos de gestión para la concertación .....	110
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano .....	111

## 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 Metropolita-

nas N°13.532 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 las que se encuentra la Comuna de Álvarez.

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°7.317/67 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 Álvarez 2030” supone no

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

solo la actualización y reformulación implícita del 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 Álvarez 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 comuna a repensar sus propuestas y revisar su cuerpo normativo, con el objetivo de actualizar y encuadrar los lineamientos a seguir, para propiciar y encauzar el desarrollo local y metropolitano. Para esto, es menester reforzar los instrumentos que facilitan 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 sujeto protagonista 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, 2016 y 2017, jornadas de

trabajo con la participación del conjunto de localidades que integran el Cuadrante Oeste Metropolitano (COM), en las cuales participaron los técnicos designados por la localidad de Álvarez. 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, empresariales y personal técnico- la propuesta preliminar de plan. Se analizaron en esa instancia las principales temáticas para tener en cuenta en 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 Álvarez contó con una importante participación ciudadana y 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 contrapuestas, en un clima de trabajo colaborativo y propositivo. Con las conclusio-

14 nes obtenidas del proceso participativo encauzado se procedió a efectuar la revisión final del documento de plan, cuyo texto 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

Marzo de 2018

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**

Álvarez (AZ), 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

Álvarez (AZ) integra el Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario (AMR) y su jurisdicción se ubica en el suroeste del AMR. Se estructura, principalmente, en relación con las vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre y la ruta provincial N°20-s, que la vincula con Acebal hacia el sur, y con Piñero y Soldini hacia el norte. Además, el territorio del distrito de Álvarez se encuentra atravesado por las vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano, la ruta provincial N°14 y la ruta provincial N°18 que la conectan con diversas localidades de la región.

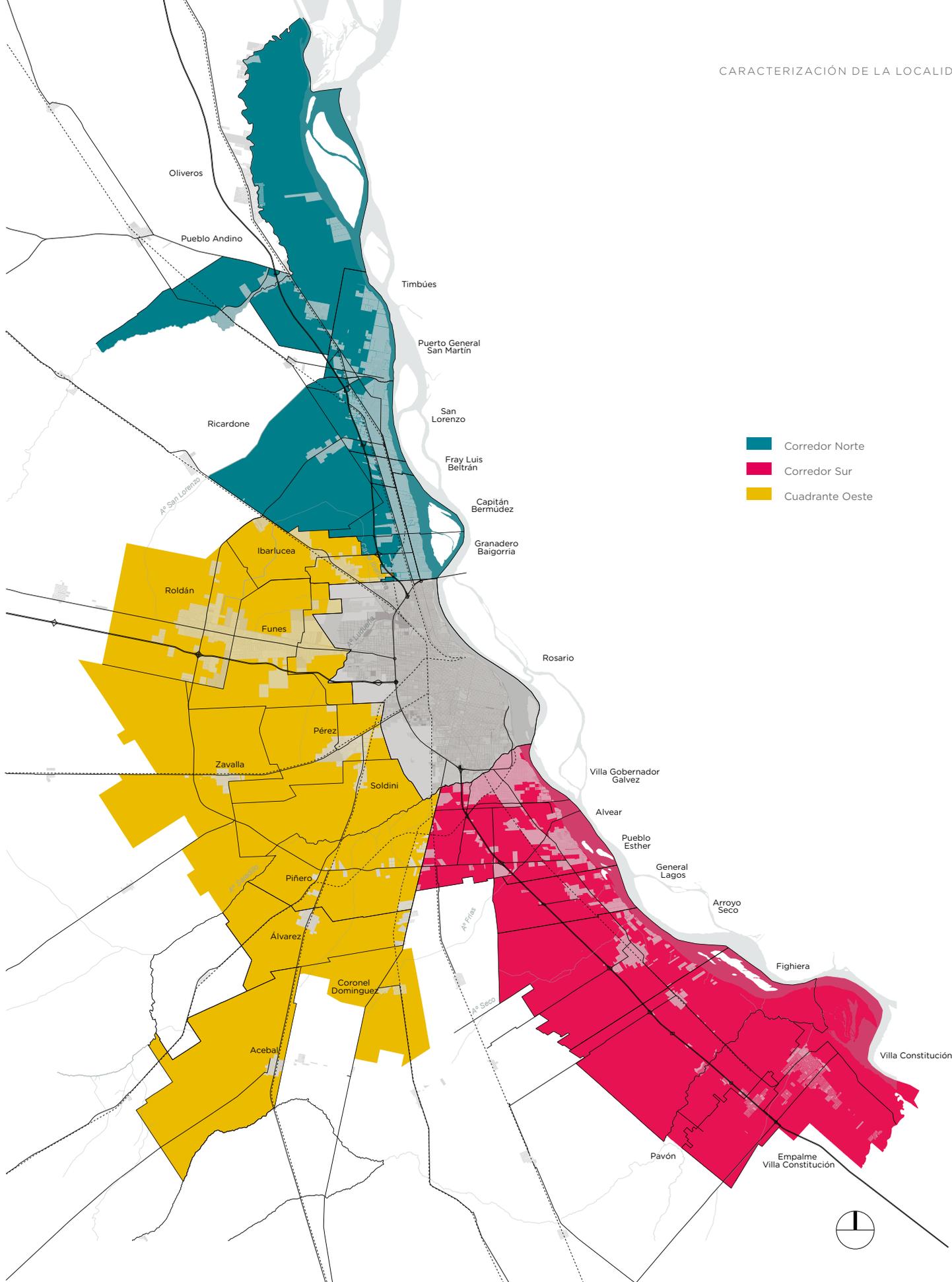
El distrito de Álvarez está atravesada por el arroyo Saladillo que constituye su límite jurisdiccional oeste, representando un gran potencial recreativo-ambiental. Tres canales derivados del cauce del arroyo también atraviesan el distrito, uno de ellos cruza la planta urbana.

Se destaca que los núcleos urbanos que se localizan en el Cuadrante Oeste Metropolitano se vinculan entre sí a través de diversas vías de comunicación que los conectan con la ciudad central, sin llegar a consolidar una estructura de corredor (a diferencia de como sucede en el Corredor Norte y Corredor Sur). Si bien estos centros se distancian entre sí y de Rosario por la presencia de áreas rurales intermedias, sus vinculaciones se afianzan cada vez

más generando un núcleo de articulación cada vez más intenso. Las relaciones entre el territorio y los procesos económico-sociales han determinado un paisaje urbano y rural que tuvo su origen mayormente vinculado a la actividad productiva rural. Es así que este ámbito territorial presenta características análogas y problemáticas comunes que requieren ser abordadas coordinadamente entre todas las localidades que lo conforman.

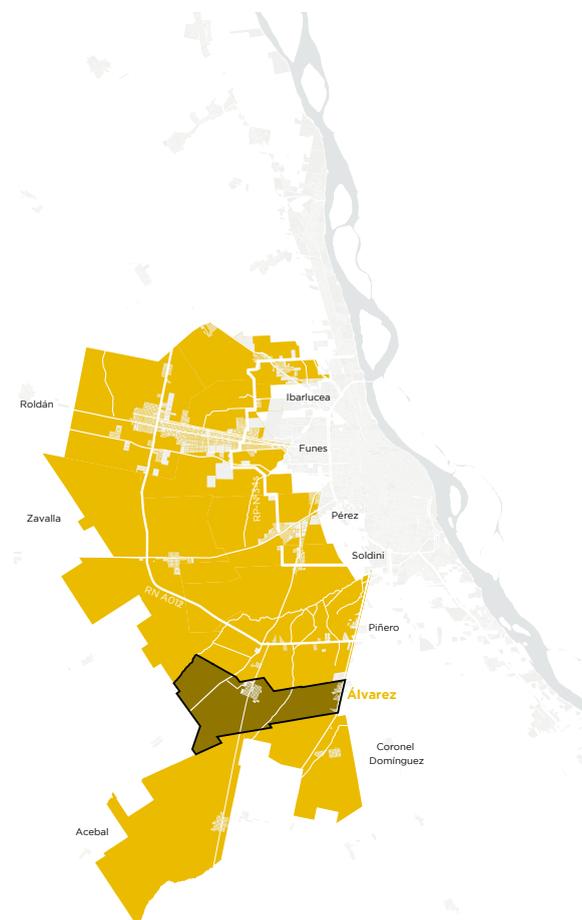
La existencia de diversas infraestructuras viales y ferroviarias que estructuran y relacionan a las distintas localidades pertenecientes al Cuadrante Oeste Metropolitano, junto a las características propias de este territorio determinan una condicionante común al desarrollo local, lo cual obliga a la 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.

La existencia del arroyo Saladillo, con una importante ramificación de canales, impacta fuertemente en las localidades alineadas sobre las rutas provinciales 14, 20-s y 18. Esta situación determina características hídricas particulares del suelo, que condicionan las políticas de urbanización de las diferentes comunas.



## 20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

Álvarez se localiza, aproximadamente, a 30 km al suroeste de la ciudad de Rosario. Tiene una extensión territorial de 67 km<sup>2</sup> y el área residencial queda definida en una superficie aproximada de 4,30 km<sup>2</sup>. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 6.175 habitantes en un total de 1919 hogares, presentando en los últimos períodos intercensales crecimientos del 15,81% (1991-2001) y del 11,90% (2001-2010). Este crecimiento es relativo si se considera que la variación intercensal promedio en las localidades del Cuadrante Oeste Metropolitano ha sido de un 20,52%, entre 1991 y 2001 y de 16,71% entre 2001 y 2010, y que la ciudad de Rosario ha presentado en ambos períodos incrementos de 0,05% y 4,30% respectivamente. Por otro lado, la estructura etaria mantiene las características generales del cuadrante: la población hasta los 14 años representa el 22,51%; entre 15 y 65 años –población económicamente activa– representa el 64,73%; y los mayores a 65 años el 12,76%. La densidad poblacional del área residencial es de 1.436 hab./km<sup>2</sup>, mientras que en la totalidad de la jurisdicción alcanza los 91,07 hab./km<sup>2</sup>. Si se toma en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano, Álvarez aporta el 6,70% de sus habitantes y el 0,47% del Área Metropolitana de Rosario.



**6.175** Hab  
CENSO 2010

**11,90%**

VARIACIÓN  
INTERCENSAL  
(2001 - 2010)

**4,30** Km<sup>2</sup>  
SUP. URBANA

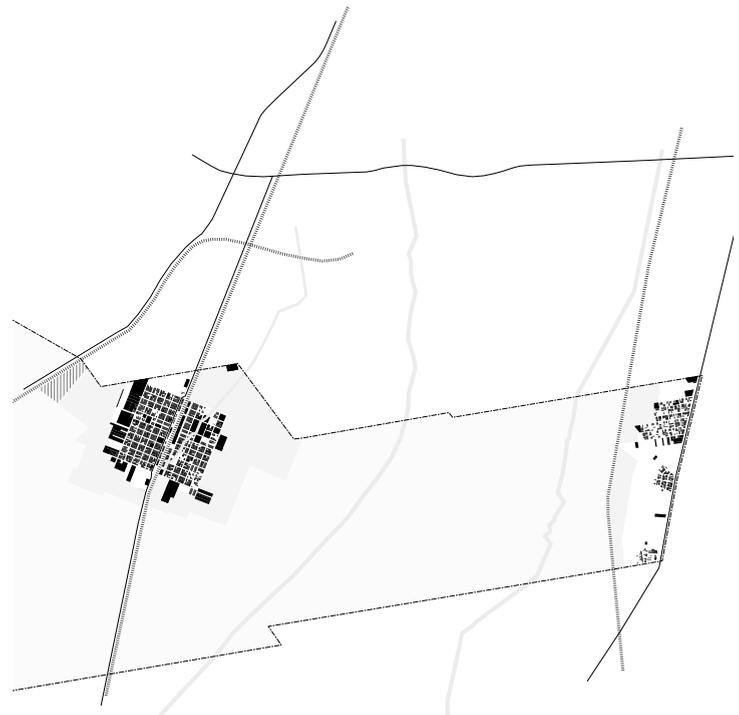
**1.436** Hab/Km<sup>2</sup>  
(EN ÁREAS URBANAS)  
**91,07** Hab/Km<sup>2</sup>  
(RURAL + URBANA)

## PROCESO DE URBANIZACIÓN

### CONFIGURACIÓN URBANA Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

Nicolás María Álvarez, entre los años 1885 y 1886, propone la fundación del “Pueblo Álvarez” en el campo “San Nicolás” de su propiedad, localizado cerca de Marcos Juárez, provincia de Córdoba. Sin embargo, esta iniciativa es interrumpida a causa de su muerte en 1887. Justina Rodríguez de Álvarez, la viuda, y sus hijos inician los trámites para la fundación de un pueblo en su memoria. Sin embargo, las tierras elegidas no son las entonces seleccionadas por Nicolás, sino un sector de la importante extensión de la estancia “San Antonio”, lindante al arroyo Saladillo y de aproximadamente 7.000 hectáreas. Por un decreto del 5 de julio de 1890 se aprueban los planos, y en febrero del año siguiente se inaugura la estación ferroviaria. El Pueblo Álvarez es fundado el 7 de Julio de 1890 en el Departamento de Rosario, Distrito Saladillo Sud, Estación Álvarez del ex Ferrocarril Central Argentino. A poco tiempo de la fundación se contó con el Servicio de Correos y Telégrafos. En 1894, se aprueba el trazado de la Plaza 25 de mayo. En 1899 se crea el Juzgado de Paz y el Registro Civil.

La presencia de las vías del entonces Ferrocarril Central Argentino marca el desarrollo económico de la jurisdicción, influye en el progresivo aumento del valor de las tierras, atrae pobladores



Suelo urbano ocupado, 2017.

**22** en torno a su estación y acelera el movimiento colonizador y la producción agropecuaria. El 30 de agosto de 1900, se lotean 100 terrenos que fueron adquiridos por agricultores, colonos, comerciantes y otros quienes se convirtieron en los primeros habitantes (en su mayoría de origen extranjero, principalmente españoles e italianos). Debido al crecimiento poblacional, nace la Primera Delegación de Fomento nombrada por el Superior Gobierno de la Provincia de Santa Fe en 1901.

A principios del siglo XX, se crea el primer establecimiento educacional y Doña Justina de Álvarez dona los terrenos para la construcción de la iglesia (su arquitectura es peculiar porque presenta el campanario en la parte trasera de la construcción). En 1910 se crean dos entidades deportivas: los clubes Kimberley y Atlético Álvarez. En 1917 se funda la Biblioteca Popular Carlos Guido y Spano, en honor al poeta y periodista argentino. Bajo el auspicio de la Federación Agraria Argentina, el 1º de enero de 1920, se conforma la Cooperativa Agrícola de Álvarez y Piñero Limitada. También en dicho año se crea el colegio “Santa Justina” por una nueva donación de Justina Rodríguez de Álvarez. En mayo de 1921 surge el Club Atlético Unión, fusión del Club Atlético Álvarez y el Club Atlético Kimberley. A fines de agosto de 1922, nace el Sportivo Fútbol Club.

En 1949, se inaugura el Hospital N°51 y, en 1963, se crea el Instituto Jorge Newbery, primera casa de estudios dedicada a la enseñanza media. Un año más tarde, surge el Instituto Santa Justina con Bachiller Comercial, bajo la iniciativa de la Congregación de las Hijas de la Inmaculada Concepción. En 1970, se culmina el acceso a la ruta N°16 y, en 1975, se conforma el Servicio de Agua Potable de Álvarez.

La planta urbana ha tenido un crecimiento regular y homogéneo, generado en torno al núcleo original. El resto de las urbanizaciones se fueron incorporando en dos sentidos: algunos mantienen la lógica del núcleo original y otros, especialmente en las últimas décadas, se desarrollan sobre la ruta provincial N°18 distantes del centro urbano histórico.

### TRANSFORMACIONES RECIENTES

Del análisis de los procesos de urbanización que tuvieron lugar en los últimos 10 años se identifican las siguientes características:

Se reconoce una tendencia al completamiento de la planta urbana, en especial en los barrios localizados anexos al centro histórico mediante la realización de dos loteos, uno denominado Los Ceibos (en la parte sureste de la localidad) y el otro Lomas de Santa Rosa (en la parte noroeste). Principalmente, este proceso de consolidación está orientado a la radicación de vivienda permanente.

También se identifica un incremento de las viviendas localizadas en el asentamiento irregular de la manzana N°64 localizada sobre Bv. San Martín entre Sarmiento y Alberdi, con importantes carencias de servicios e infraestructuras, alta vulnerabilidad y segregación social (antiguamente esa manzana funcionaba como aliviador natural hídrico del canal que atraviesa la localidad). Asimismo, el barrio ubicado en Güemes al 100, que resulta un fonavi usurpado, ubicado dentro del Barrio La Lata, posee importantes problemáticas sociales. Se registran asentamientos irregulares en los terrenos correspondientes al ferrocarril, ubicados en el centro del núcleo urbano.



- Asentamientos irregulares
- Urbanizaciones en Proceso de Consolidación Aprobadas antes de 2004
- Urbanizaciones en Proceso de Consolidación Aprobadas a partir de 2004
- Intervenciones Vivienda Provincial despues de 2004
- Intervenciones Vivienda Estatal anterior a 2004
- Instalaciones Industriales o Afines

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

24 Por otra parte, la población permanente de la localidad ha aumentado considerablemente en la zona suburbana del distrito, en especial en relación con la urbanización implantada sobre la ruta provincial N°18, en lugar de en la planta urbana original. Este sector registra una alta carencia de infraestructuras, equipamientos y provisión de servicios. Estas nuevas urbanizaciones poseen importantes déficits en la provisión de gas, cloacas y desagües pluviales y en la pavimentación de calles. La distancia de estos barrios con respecto al núcleo consolidado hace muy costosa la extensión de las redes. No obstante, cabe destacar el proyecto de cloacas comenzado en el año 2016 con la planta de tratamiento de líquidos cloacales y los primeros tendidos domiciliarios en el núcleo urbano histórico. Si bien este proyecto está pensado para servir a los habitantes de la localidad, no resuelve las demandas del sector suburbano.

Aunque se disponga de suelo urbano aun vacante de uso, ubicado en proximidad del casco urbano central, en el desarrollo de la localidad no se ha potenciado lo suficiente el uso residencial. Hoy se registra un déficit de vivienda fundamentalmente orientado a satisfacer la demanda de grupos jóvenes que se independizan del

hogar familiar. A su vez, en los últimos años, se identifica el incremento de establecimientos industriales y de grandes depósitos de almacenamiento de maquinarias agrícolas, en especial, de manera anexa al núcleo urbano, pero también se localizan dentro del mismo y en forma dispersa. Se remarca que, si bien el Plan Regulador de 1972 preveía una zona industrial específica, no se ha respetado dicha normativa, la cual ocasiona hoy importantes problemas en el desarrollo de las localidades.

La actividad rural, en la actualidad, consiste mayormente en la agricultura extensiva. Esta situación ocasiona conflictos en torno a la aplicación de productos agroquímicos en cercanía a áreas urbanas. Álvarez cuenta con cuatro acopiadoras de cereales, de suma importancia histórica y económica, que se encuentran ubicadas en el casco histórico. Esto representa un problema de relevancia debido al impacto ambiental que provoca en la vida cotidiana de los habitantes.

Según la clasificación del Catastro Provincial, la configuración actual de los usos del suelo está dada en la mayor superficie declarada de la localidad por la categoría "suelo rural" (95,7% de la

Tipo de zona	Cantidad de Fincas	%	Sup. Terreno (Hectáreas)	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada (m <sup>2</sup> )	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	2.548	54,6	129	2,0	357.849	86,8	27,7
Suburbano	39	0,8	45	0,7	9.953	2,4	2,2
Suburbano Loteado	1.674	35,9	104	1,6	44.471	10,8	4,3
Rural	403	8,6	6.165	95,7	0	0,0	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>4.664</b>		<b>6.443</b>		<b>412.273</b>		<b>0,6</b>

Tabla 1. Usos del suelo. Fuente: SCIT al 30/04/2015

superficie total) concentrado en el 8,6% de las fincas<sup>1</sup>. El “suelo urbano” ocupa el segundo lugar (2% de la superficie total) y está constituido por la mayoría de las fincas de la localidad (54,6%) con un 86,8% de su superficie edificada. La superficie de suelo calificada como “suburbano” (0,7% de la superficie total) está constituido por el 0,8% de fincas, con un 2,4% de su superficie edificada. El “suelo suburbano loteado” constituye el 1,6% de la superficie total, registrando el 35,9 % de fincas con un 10,8% de superficie edificada.

### CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

El Área Metropolitana de Rosario, en general, y el Cuadrante Oeste, en particular, se caracterizan por poseer entre los núcleos urbanos grandes espacios verdes de carácter productivo dentro de los cuales se pueden diferenciar dos situaciones: por un lado, el suelo rural donde se dan mayormente las producciones extensivas y, por el otro, el espacio intermedio a definir como periurbano. En Álvarez como se evidencia en el cuadro anterior, el suelo rural representa la mayor superficie de la jurisdicción local, y en segundo lugar el suelo suburbano loteado.

La comuna de Álvarez posee una planta urbana cuadrada de once por once manzanas, completamente rodeada de suelo productivo y un sector sobre la ruta provincial N°18 de nuevos loteos urbanos. Esto hace que la localidad quede dividida en dos sectores urbanos bien marcados con suelo intermedio periurbano y rural entre los mismos.

El suelo periurbano es el encargado de mediar entre el suelo rural y el suelo urbano, proteger el paisaje productivo que rodea a las localidades, contener los procesos de expansión urbana, filtrar el uso de agroquímicos usados para la producción de alimentos, rescatar los espacios naturalmente destinados a cumplir funciones hídricas como reservorios, proteger y recuperar el hinterland productivo de cada localidad, reforzar su capacidad de abastecer las demandas de consumo de la región e incorporar fuentes de trabajo que la actividad genera. Así el suelo periurbano genera un espacio con características paisajísticas, ambientales, productivas y sociales propias.

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

1. Cabe destacar que sobre el suelo rural no se tiene información de superficie edificada, debido a que el SCIT no registra dicha información

**CAPÍTULO 2.****DIAGNÓSTICO**

La caracterización territorial de Álvarez, la ubicación en el Área Metropolitana de Rosario y la particular articulación de usos del suelo y dinámicas de urbanización nos ofrecen una primera lectura de su configuración urbana y transformaciones recientes, así como la particular condición rururbana. A continuación, se pretende profundizar en el conocimiento de la situación urbana de la comuna, mediante el diagnóstico de los Sistemas Generales (viario, ferroviario, espacios verdes y equipamientos urbanos) y de aquellas cuestiones clave 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 está conformada por las principales calles de la localidad que hacen posible la estructura de sostén para el sistema de movilidad. Como parte de este sistema pueden definirse dos tipos de corredores, según su jerarquía o relevancia en relación con el flujo que puedan cargar y su capacidad para vincular distintos sectores urbanos y relacionar a la comuna con el territorio circundante:

**Corredores Primarios.** Los conforman la ruta provincial N°20-s (Bv. Belgrano en su tramo urbano), que se constituye en acceso principal de la localidad, la ruta provincial N°14, acceso complementario, y la ruta provincial N°18 donde se desarrollan diversas urbanizaciones alejadas del núcleo original y en relación con expansiones residenciales de Piñero, Alvear y Villa Amelia.

**Corredores Secundarios.** Los conforman el Bv. Álvarez, transversal al Bv. Belgrano, el cual vincula el cuadro de estación con la plaza principal de la localidad, el Bv. San Martín y las calles Güemes, Sarmiento, Caseros, Suipacha, Necochea y Las Heras, siendo estas dos últimas, las únicas con paso a nivel de la localidad.

Álvarez cuenta con una organización ordenada, medianamente compacta (lo que facilita cierta eficiencia en la distribución de viajes) y con una ligera expansión por fuera del cuadrado de origen. El eje estructurador de la ciudad es la ruta provincial N°20-s, que actúa como avenida central con una remarcable caracterización que diluye su condición de ruta, y deja las rutas provinciales N°14 y N°18 como conectores territoriales que completan la estructura vial. Estos trazados tendencialmente norte-sur se enlazan a través de la A012, que distribuye hacia el territorio metropolitano los flujos vehiculares en sentido este-oeste.

La desvinculación entre las rutas provinciales N°14 y la N°20-s debilita la relación que debiera ser más fluida entre Pérez, Soldini, Piñero y Álvarez. La caracterización de vía interurbana continua de la ruta provincial N°14 se interrumpe en la llegada a la A012.

### SISTEMA FERROVIARIO

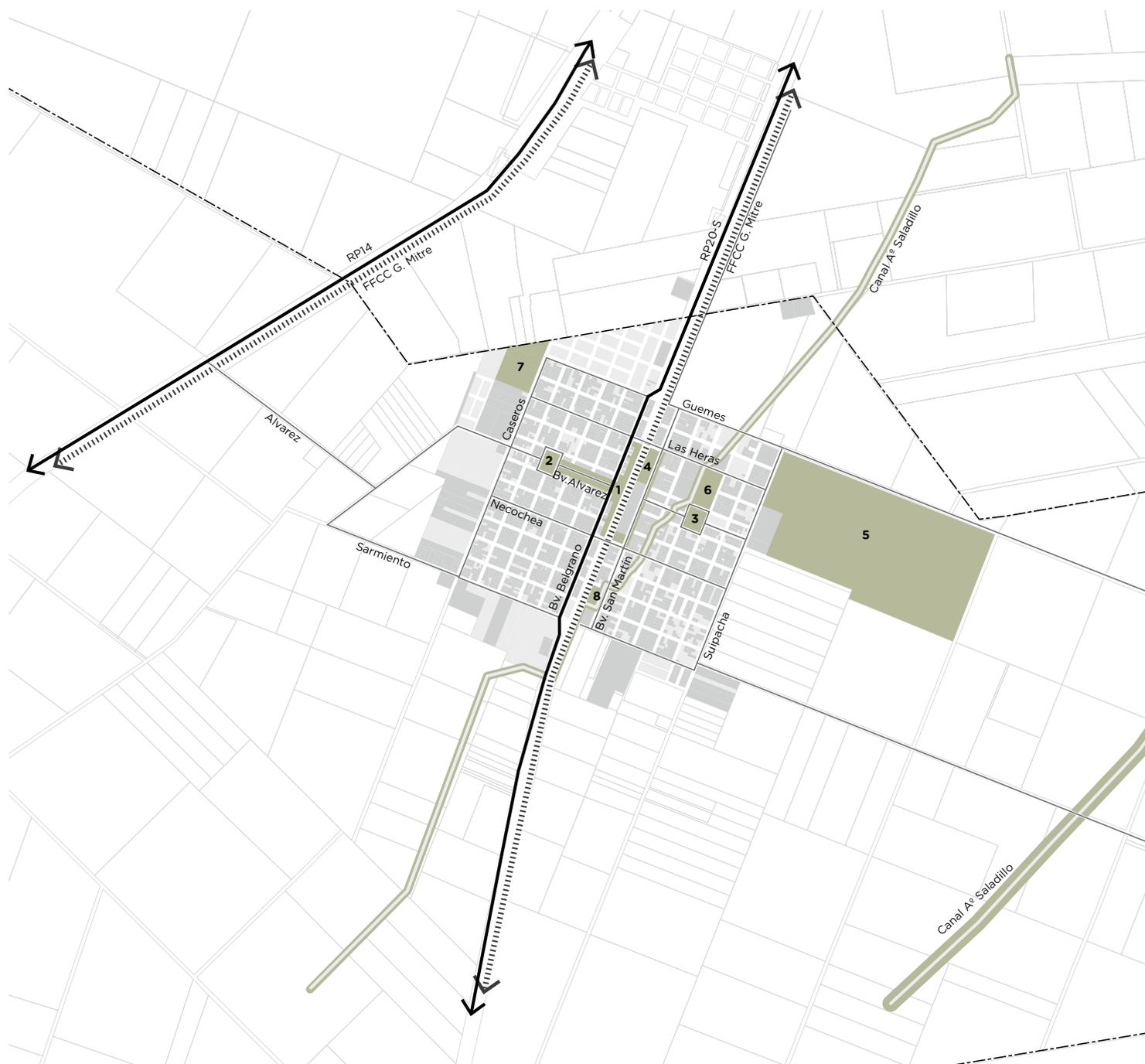
El sistema ferroviario está compuesto por el eje conformado por las vías del Ferrocarril General B. Mitre, que se extiende de norte a sur a lo largo del poblado, y el predio correspondiente al cuadro de la estación que se localiza en el centro de la planta urbana. Este atravesamiento constituye una complejidad a resolver, en la medida que fragmenta en dos el tejido urbano y provoca discontinuidades e interrupciones en el sistema vial de la localidad. A su vez, se destaca que otro ramal del Ferrocarril Gral. Mitre atraviesa la jurisdicción (ubicado junto a la ruta provincial N°14) y también se localizan vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano, paralelas a la ruta provincial N°18.



**Plano 2. Sistema Vial Jerárquico y Ferroviario**



Estructura de los espacios verdes forestados



**Sistemas de espacios verdes**

- 1. Predio de Estación FFCC
- 2. Plaza 25 de mayo
- 3. Plaza Justina
- 4. Plazoleta FFCC
- 5. Bosque de los duraznos / Finca Don Pascual
- 6. Camping Club Atlético Unión
- 7. Camping Santa Rosa
- 8. Camping El Gaucho

**Plano 3. Equipamiento y espacios verdes**

### SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

El sistema de espacios verdes está constituido por todos aquellos sitios del territorio comunal que, en general, presentan las siguientes características comunes: valor distintivo por sus dimensiones, morfología, características ambientales y actividades especiales que convocan. 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, se distinguen tres categorías de espacios verdes bien diferenciadas:

*Frente ribereño del arroyo Saladillo y de los canales.* La localidad limita con el arroyo Saladillo en su jurisdicción. El mismo se presenta como un potencial corredor verde a valorizar. A su vez, Álvarez se encuentra atravesada por dos canales pertenecientes a la cuenca del Saladillo, uno que atraviesa el núcleo urbano y otro cuyas parcelas frentistas están destinadas a uso rural en la actualidad. El canal que atraviesa la planta urbana es el que adquiere, por este posicionamiento, mayor trascendencia para la localidad.

*Parques, plazas y paseos.* Incluye los espacios abiertos de la localidad con dimensiones y características ambientales especiales y cuyo uso colectivo está destinado, fundamentalmente, a actividades recreativas. Se destaca especialmente la plaza 25 de mayo, ubicada en el centro de la localidad, dado que brinda el principal espacio para la vida social y recreativa. Además, Álvarez dispone de tres campings: Santa Rosa (perteneciente al Sportivo Fútbol Club); camping del Club Atlético Unión y Soc. Italiana;

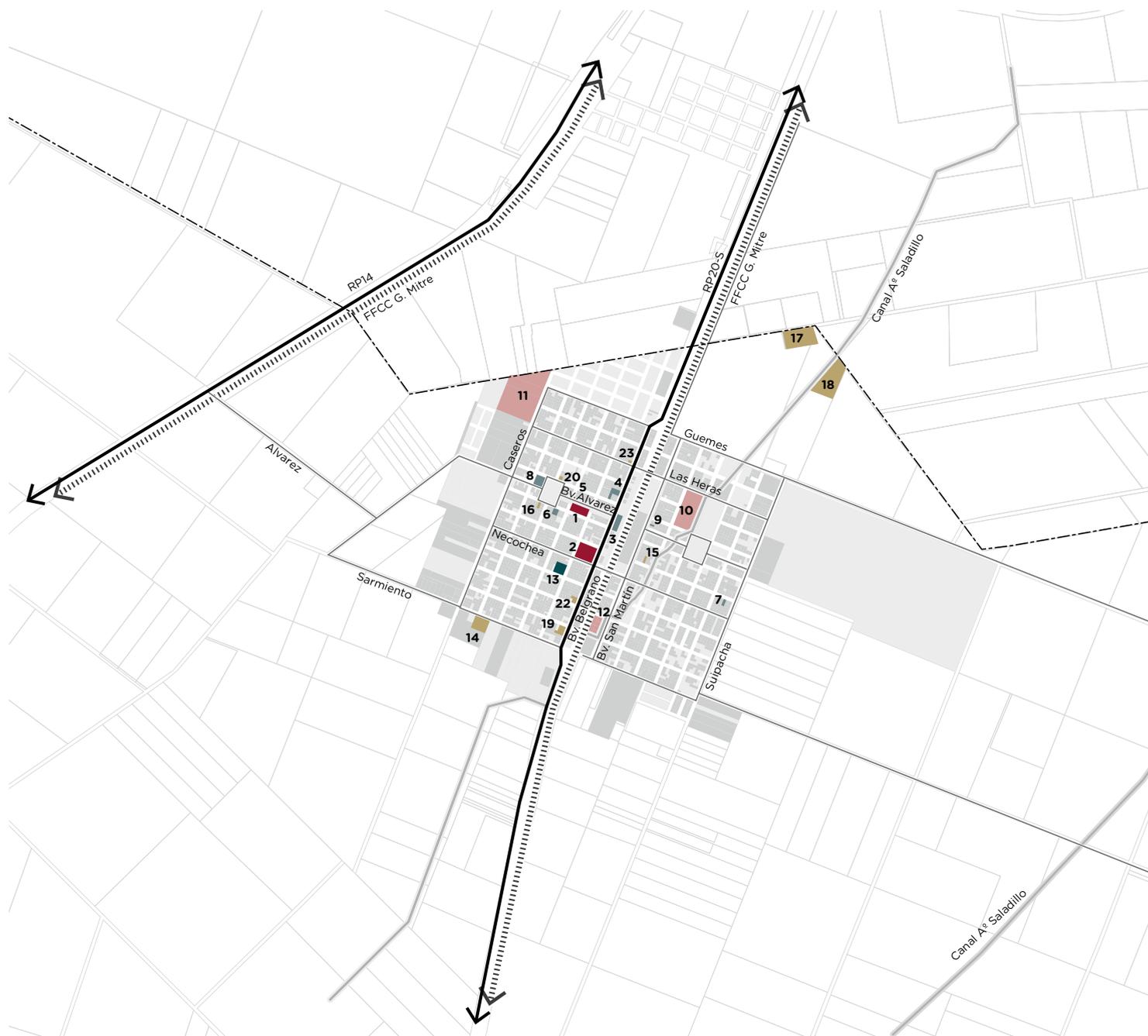
y el comunal “El Gaucho”. También son relevantes las plazas y paseos de menor escala, como la Plaza del Barrio Vendaval denominada Santa Justina.

*Suelo Periurbano.* Comprende a las parcelas alrededor de las áreas urbanas destinadas principalmente a actividades productivas rurales. Este espacio funciona como filtro gradual entre el suelo urbano y el suelo rural. Cobra especial significación en el límite de la planta urbana, por la escala y posicionamiento que tiene, el Bosque de los Duraznos (Finca Don Pascual).

### EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

Entre los principales equipamientos urbanos cabe mencionar, en primer lugar, el predio del cuadro de la estación por su valor como espacio público y patrimonial. En materia de salud, la localidad cuenta con el hospital rural SAMCO y tres clínicas privadas. Respecto a educación, Álvarez presenta un establecimiento educativo de nivel inicial, dos escuelas de nivel primario y dos escuelas de nivel secundario. En relación con la cultura, se identifican dos bibliotecas populares. En materia deportiva, la comuna cuenta con dos clubes sociales.

Se destaca que la mayor parte de los equipamientos se localizan en la planta urbana original, en cambio, se registra un notable déficit en las urbanizaciones ubicadas en relación con la ruta provincial N°18.



- |  |  |   |  |
|--|--|---|--|
| <p><b>Educativo</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Esc. Fiscal "Justina R. de Álvarez" N°122<br/>Esc. Nac. de Comercio "Jorge Newbery"<br/>E.E.M.P.A N°1303<br/>Jardín de Infantes N°242 "Babataky"</li> <li>2. Esc. Particular Incorporada<br/>"Santa Justina" N°1112<br/>Esc. de Enseñanza Media Particular<br/>Incorporada "Santa Justina" N°8154</li> </ol> | <p><b>Administrativo - Cultural</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Estación FFCC</li> <li>4. Sociedad Italiana</li> <li>5. Anexo Comunal</li> <li>6. Comuna Alvarez</li> <li>7. Capilla Santa Rita</li> <li>8. Parroquia San Nicolás</li> <li>9. Biblioteca Carlos Guido y Spano</li> </ol> | <p><b>Deportivo - Recreativo</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>10. Camping Club Atletico Unión</li> <li>11. Camping Santa Rosa</li> <li>12. Camping El Gaucho</li> </ol> <p><b>Salud</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>13. SAMCO</li> </ol> | <p><b>Servicios</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>14. Playa de camiones</li> <li>16. Cooperativa agropecuaria</li> <li>17. Cooperativa de agua potable</li> <li>18. Cementerio</li> <li>19. Planta de tratamiento cloacal</li> <li>20. Cuartel de bomberos</li> <li>21. Subcomisaría 3ra.</li> <li>22. Estación de servicios Montoani</li> <li>23. Estación de servicios Alvarez</li> </ol> |
|--|--|---|--|

**Plano 4. Equipamientos urbanos significativos**

### 34 EL PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR

El patrimonio<sup>1</sup> de Álvarez se concentra en determinadas áreas consideradas de interés, las cuales incluyen edificios e instalaciones de relevancia y enclaves de arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos singulares.

La Comuna de Álvarez, a través de su Secretaría de Cultura, está desarrollando el proyecto denominado “Revalorización Histórica de Edificios Públicos e Institucionales – Casas Antiguas”. El mismo es declarado de Interés Cultural Provincial mediante Resolución N°268/2016 por el Ministerio de Innovación y Cultura de la Provincia de Santa Fe. Entre los diversos componentes patrimoniales de valor se registran los siguientes:

**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/o condiciones de valor de conjuntos edilicios con espacios públicos de relevancia;

- Cuadro de Estación del Ferrocarril Mitre y Bv. San Martín. Este espacio está comprendido por el cuadro de estación, las áreas forestadas perimetrales y el tejido urbano de sus bordes. Se destacan la estación de trenes, el tanque de agua ferroviario y las masas arbóreas. Asimismo, en torno al cuadro de estación, se localizan construcciones relevantes de la historia local como la Cooperativa Agropecuaria (esquina Piacenza y Bv. San Martín) 1920; Casa Moscoloni Hermanos (esquina Las Heras y Bv.

San Martín), 1899; Sociedad Italiana Vittorio Emanuele II, 1910; Casa Bulleri (esquina Álvarez y San Martín) 1920; entre otras.

- Conjunto urbano del Bulevar N. M. Álvarez. Se destaca el conjunto urbano en torno al Bulevar N. M. Álvarez que, junto al Bv. San Martín, conforman los principales paseos urbanos de la comuna. En relación con el mismo, resultan relevantes el sector que corona el bulevar conformado por la plaza 25 de mayo y la iglesia San Nicolás de Tolentino.

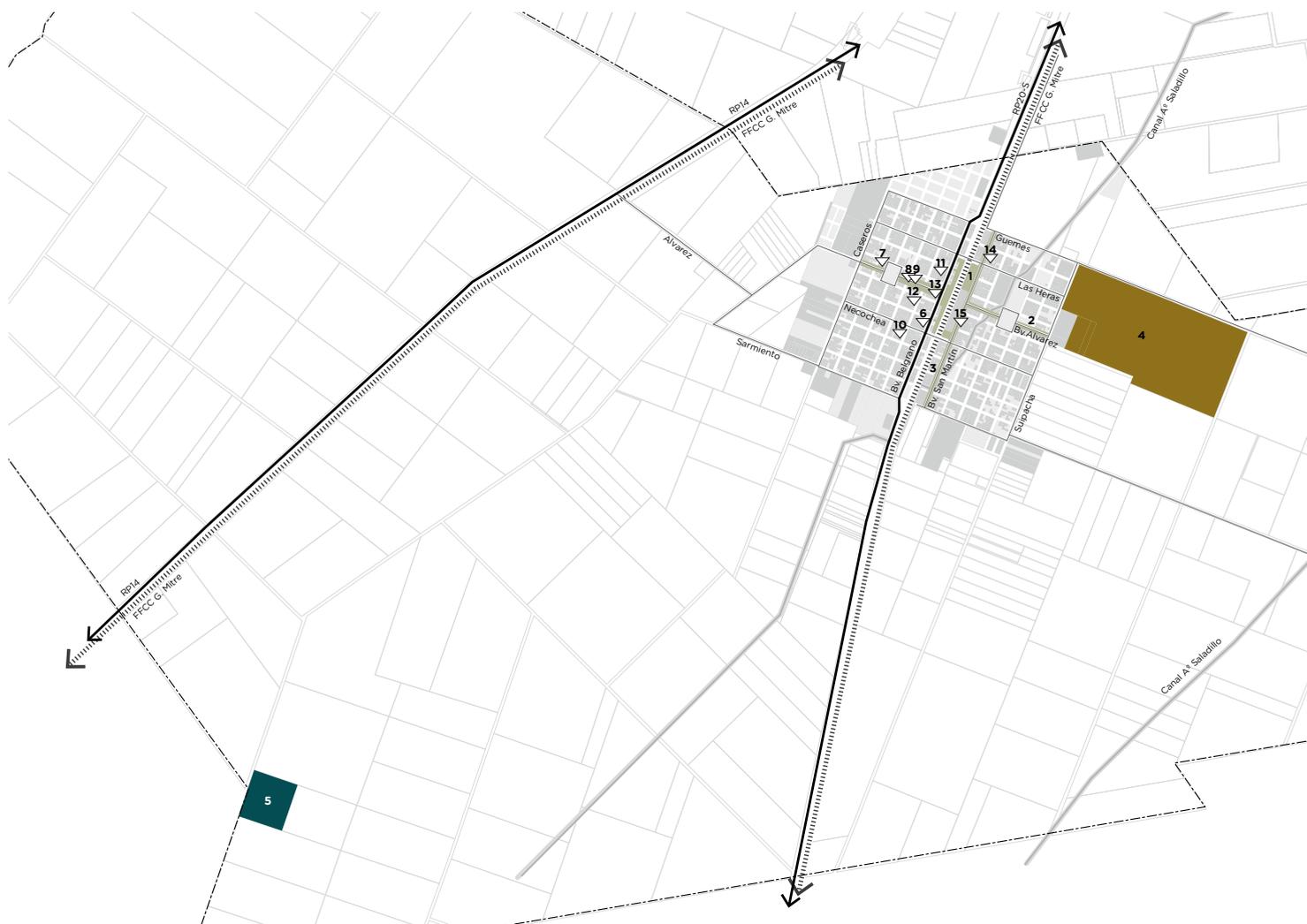
**Predio significativo.** Se define así a aquellas grandes parcelas -o conjuntos de parcelas- que corresponden a una entidad particular y que dentro de su perímetro se encuentran edificaciones y/o componentes ambientales de valor;

- Predio de plantaciones frutales Bosques de los Duraznos (calle Suipacha y Güemes). Se destaca el predio privado, localizado junto a la planta urbana, el cual posee forestaciones de relevancia, especialmente de especies frutales.

**Paraje.** Se define como paraje a un sitio o lugar de valor histórico, ambiental y/o arquitectónico, perteneciente al ámbito rural, y que, por sus características, resulta importante mantener y preservar;

- Casco de Estancia “San Antonio”. En 1806 se establece la estancia denominada “San Antonio” de aproximadamente 7.000 hectáreas, junto al arroyo Saladillo, fundada por Domingo Rodríguez (padre de Justina de Álvarez). Representa el primer hito de un asentamiento estable correspondiente a la futura jurisdicción de Álvarez.

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).



Área de protección histórica

1. Cuadro de la Estación FFCC
2. Tramo Bv. Alvarez
3. Tramo Bv. San Martin

Predio Significativo

4. Predio de plantaciones frutales  
Bosque de los duraznos

Parajes

5. Casco Estancia "San Antonio"

Obra significativa

6. Chalet de familia Alvarez
7. Iglesia San Nicolás de Toletino
8. Escuela de Enseñanza Media  
"Jorge Newbery"
9. Escuela Fiscal N° 122
10. Hospital Rural N° 51 SAMCO
11. Sociedad Italiana  
"Vittorio Emmanuelle"
12. Casa Boccolini
13. Casa Bulleri
14. Casa Moscoloni
15. Cooperativa Agropecuaria

Plano 5. Sitios y edificios de valor patrimonial

**36** *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 evaluados y protegidos según diversos grados de preservación;

- Chalet de la familia Álvarez. Corresponde a la actual casa de las religiosas “Hija de la Inmaculada Concepción”. Si bien no hay documentación sobre la fecha de construcción de esta casa, se considera que fue edificada con posterioridad al Censo de 1895, aproximadamente entre los años 1898 - 1900. También se destaca la importante forestación que se registra en torno a la edificación.
- Iglesia San Nicolás de Tolentino. Fundada en 1902, posee un campanario construido en su parte posterior que la distingue del resto de las iglesias de la región. Su posición, frente a la plaza 25 de Mayo, coronando el Bulevar N.M. Álvarez, refuerza su rol como pieza clave urbana.
- Escuela Fiscal N°122 “Justina R. De Álvarez”. Escuela que comienza sus actividades en 1905.
- Escuela de Enseñanza Media N°413 “Jorge Newbery”. Creada en 1963.
- Hospital Rural N°51 S.A.M.C.O. Comienza su construcción en 1940 e inicia sus actividades en 1949.
- Sociedad Italiana “Vittorio Emannuele II”. La inquietud de crear una Sociedad que nucleara y asistiese a los inmigrantes italianos y a sus descendientes nace en 1902. El gobierno de la provincia de Santa Fe, el 10 de agosto de 1910, responde favorablemente al pedido de la comisión directiva de la Sociedad de aprobación de los estatutos y solicitud de personería jurídica. En las décadas siguientes, la Sociedad sería escenario de numerosas

actuaciones de orquestas y cantantes de Buenos Aires, como así también de obras teatrales y reuniones sociales. Posteriormente, se realizan, además, proyecciones cinematográficas. Desde hace unos años se vienen realizando trabajos de restauración de su edificio y su fachada.

- Casa Boccolini (esquina de Salta y Moreno). La actual propiedad de esquina Salta y Moreno data de 1902, siendo una de las dos propiedades de ese año que aún continúa en pie.
- Casa Bulleri (esquina de Bv. Álvarez y Bv. Belgrano). El matrimonio constituido por Plinio Primo Bulleri y Asunta del Carlo Colombini se estableció en Álvarez y se dedicaron al comercio. En 1920 fundó el negocio de ramos generales, bazar y ferretería.
- Cooperativa Agropecuaria (esquina de Piacenza y Bv. San Martín). El origen de la Cooperativa se remite al año 1920. En la actualidad, es una de las pocas cooperativas agropecuarias que funciona desde hace más de 96 años.



Cuadro de Estación de Álvarez y plazoleta



Iglesia San Nicolás de Tolentino



Escuela Fiscal N°122 "Justina R. De Alvarez"  
Escuela de Enseñanza Media N°413, "Jorge Newbery"



Chalet de la Familia Álvarez  
Hospital Rural N°51 SAMCO



Sociedad Italiana "Vittorio Emanuele II"  
Casa Boccolini  
Casa Bulleri

## 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 actualmente en la región: Urbanización y Vivienda, Desarrollo del Suelo Periurbano y Rural, Accesibilidad y Movilidad y Desarrollo Industrial, Productivo y de Servicios.

### URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

En este eje se abordan 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 metro-

politana 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, 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 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 entre los distintos barrios.

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. Los valores que se expresan a continuación surgen de los datos arrojados por el censo 2010.

## Déficit habitacional

**Déficit habitacional cuantitativo:** Cuantifica la necesidad de construir viviendas nuevas con el objeto de reemplazar tanto aquellas que se clasifican como irrecuperables como aquellas destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación (más de un hogar por vivienda). Para la localidad de Álvarez se estimó que 107 viviendas son indispensables para cubrir esta necesidad. En este total se contempla que 18 viviendas se requieren para satisfacer la demanda de serias deficiencias en la calidad constructiva y 89 para hogares que cohabitan. Esto implica que aproximadamente el 5,58% de los hogares de la localidad habita en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. Si se considera el Cuadrante Oeste, el déficit de Álvarez incide en un 4,58% sobre el total de hogares en esas condiciones y el 0,23% del AMR.

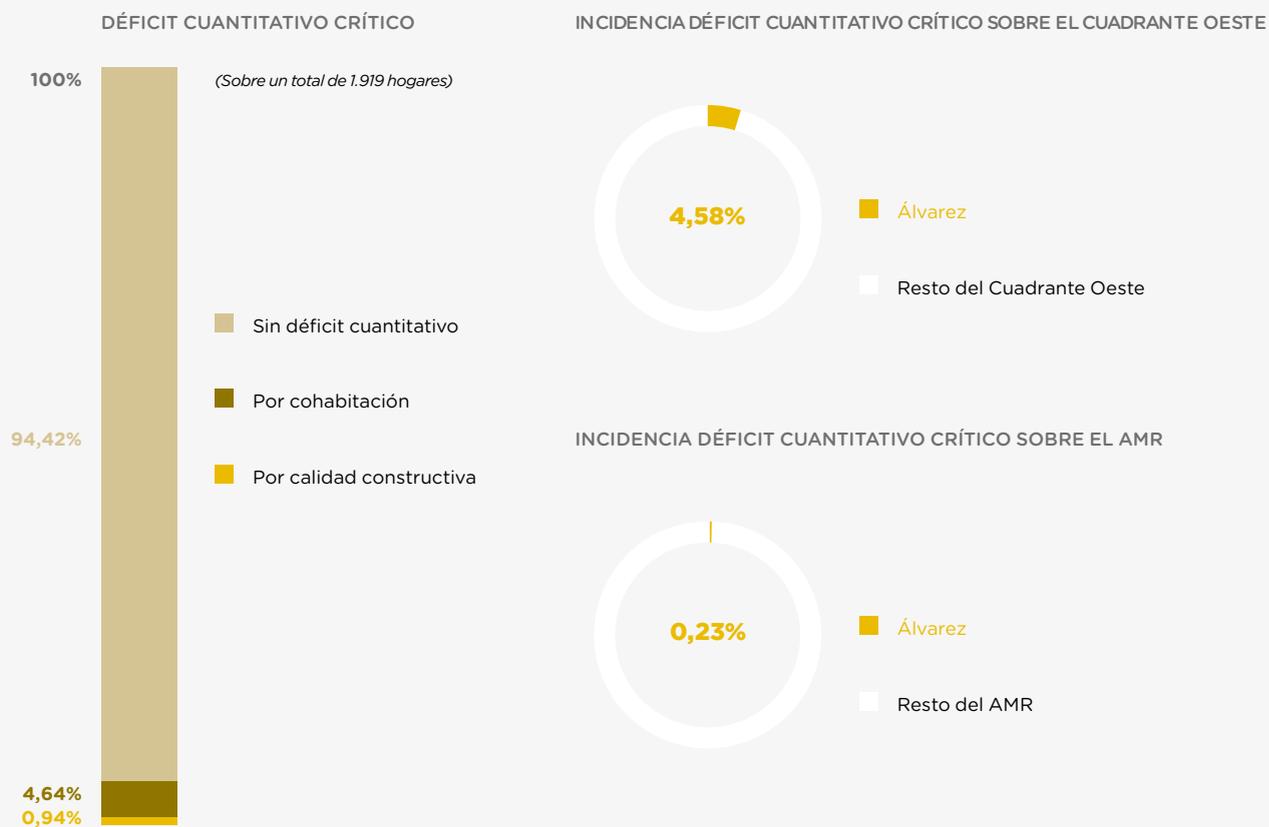
Además de las viviendas contempladas bajo el concepto anterior, se introdujo una variación metodológica que contabiliza las viviendas que poseen condiciones un tanto mejores que las consideradas en el punto anterior, pero que aún tienen características de precariedad por estar construidas con materiales que no aseguran el buen aislamiento, y por lo tanto también son consideradas irrecuperables. Bajo este nuevo concepto (denominado déficit cuantitativo severo) se contabilizan 253 hogares con necesidad de vivienda nueva. Esto representa en la localidad el 13,18% de los hogares, y su incidencia en el déficit del Cuadrante Oeste es de 5,48% y en el AMR el 0,35%.

**Déficit habitacional cualitativo:** Desde este enfoque se contabilizan viviendas que deber ser mejoradas para lograr las con-

diciones óptimas de habitabilidad. Este déficit considera tres insuficiencias, en el siguiente orden de importancia: a) materiales inapropiados de construcción, b) inexistencia de cañerías internas para el uso de agua de consumo y aseo, y c) falta de conexión a redes de servicios públicos de agua potable y desagües cloacales. El cálculo se realiza sobre las viviendas salvo las identificadas como irrecuperables en el apartado anterior, y se evalúa en el orden mencionado en forma excluyente para llegar a una cifra global que representa las viviendas con al menos una de las deficiencias.

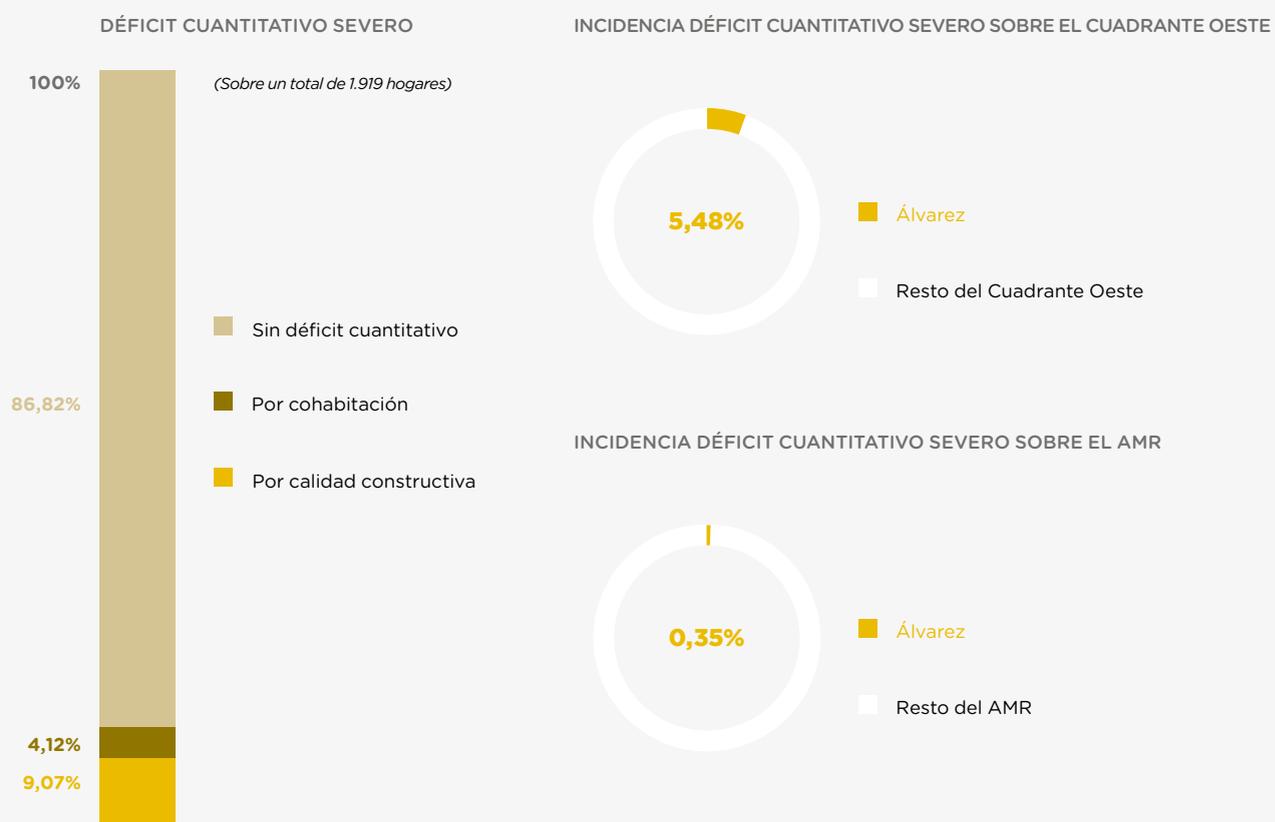
Para la localidad de Álvarez, se estima que este déficit está en el orden de las 1350 viviendas. Es decir que dentro de la localidad el 70,35% de las viviendas presenta condiciones de infraestructura tolerables, pero necesita algún tipo de mejora para lograr condiciones óptimas de habitabilidad. En relación con el Cuadrante Oeste, este déficit representa el 7,05% y si se considera el AMR el 0,71%.(Tabla 3).

Evaluar individualmente dos de los tres componentes del déficit cualitativo permite identificar grupos del total de hogares que habitan en viviendas con estas deficiencias independientemente de si las mismas coexisten simultáneamente. Esta variante se denomina déficit cualitativo desajustado, y para la localidad se determinó que el 54,61% (1048 viviendas) del total de hogares habita en viviendas que no están conectadas a red pública de agua o a desagües cloacales, representando el 6,87% dentro del cuadrante y 1,22% 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 9,07% (174 viviendas) necesita esta repa-



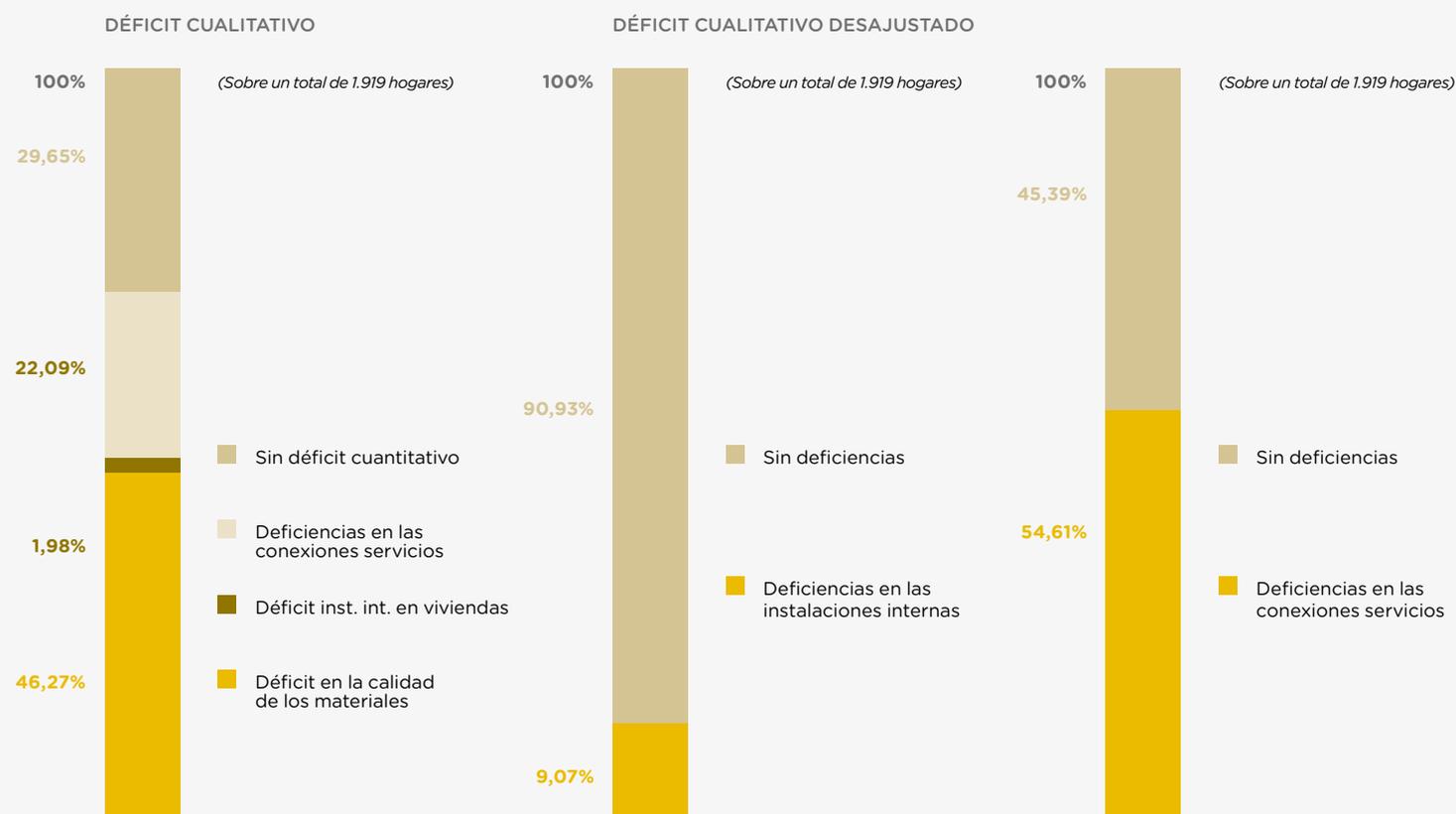
DÉFICIT CUANTITATIVO CRITICO	Álvarez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	18	339	6492	0,94%	5,31%	0,28%
b. Cohabitación	89	1999	39782	4,64%	4,45%	0,22%
<b>Total (a + b)</b>	<b>107</b>	<b>2338</b>	<b>46274</b>	<b>5,58%</b>	<b>4,58%</b>	<b>0,23%</b>

Tabla 2: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones



DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	Álvarez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	174	3000	39468	9,07%	5,80%	0,44%
b. Cohabitación	79	1618	32113	4,12%	4,88%	0,25%
<b>Total (a + b)</b>	<b>253</b>	<b>4618</b>	<b>71581</b>	<b>13,18%</b>	5,48%	0,35%

**Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones**



DÉFICIT CUALITATIVO	Álvarez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	888	11066	156745	46,27%	8,02%	0,57%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	38	583	3584	1,98%	6,52%	1,06%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	424	7496	30412	22,09%	5,66%	1,39%
<b>Total (a + b + c)</b>	<b>1350</b>	<b>19145</b>	<b>190741</b>	<b>70,35%</b>	7,05%	0,71%

Tabla 4: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	Álvarez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	174	3134	27006	9,07%	5,55%	0,64%
Deficiencias en las conexiones servicios	1048	15254	86247	54,61%	6,87%	1,22%

Tabla 5: Déficit cualitativo desajustado

ración, siendo el 5,55% de las viviendas del Cuadrante Oeste y el 0,64% del AMR.

Cuando se habla de viviendas que necesitan mejoras también se debe tener en cuenta la calidad de ocupación medida a través del déficit cualitativo por hacinamiento que permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para asegurar buenas condiciones de ocupación. En este sentido se han determinado para Álvarez que 61(3,18%) hogares viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto) y 237 (12,35%) con hacinamiento mitigable (viven de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

Según datos provenientes del censo nacional 2010, en tanto se dimensiona el déficit habitacional, se estima que, en la localidad de Álvarez, es necesaria la construcción de aproximadamente 253 viviendas para otorgar solución habitacional a familias que habitan en viviendas muy precarias o lo hacen compartiendo una. Si se evalúan las viviendas que necesitan mejoras a fin de lograr la definición de habitabilidad óptima, se estima que 1350 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio y 61 viviendas necesitan ser ampliadas por no poder considerarlas

adecuadas en cuanto a la calidad de ocupación (hacinamiento). Estos valores deben ser considerados como una aproximación a la realidad dado el tiempo transcurrido y las acciones desarrolladas en los últimos años.

El análisis de los déficits cuantitativo y cualitativo evalúa 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 intervenciones 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 tiendan a dar una solución al déficit detectado.

DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		Álvarez	Corredor Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del Cuadrante	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	237	3947	53360	12,35%	6,00%	0,44%
	Crítico	61	974	11352	3,18%	6,26%	0,54%

**Tabla 6: Déficit cualitativo por hacinamiento.**

#### 44 Estado de las Infraestructuras y los servicios

Los procesos de urbanización deben abordar la urbanización integral de un área determinada, abarcando también todos los servicios e infraestructuras: pavimentación de calles, 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 del nivel de abastecimiento 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 cuenta 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 puede contar con ocupación o mejoras o no, con algún grado de infraestructura o no) y *Rural* (suelo asociado a los usos agrarios).

El agua potable destinada al abastecimiento de la localidad es producto de captaciones a partir de perforaciones explotadas por la Cooperativa de Agua Potable. La comuna cuenta con 8 perforaciones, ubicadas principalmente en el área rural, desde la calle Caseros. El agua suministrada registra niveles aceptables de calidad, situación que la empresa proveedora monitorea en forma permanente. Además, se cuenta con pozos de salinización

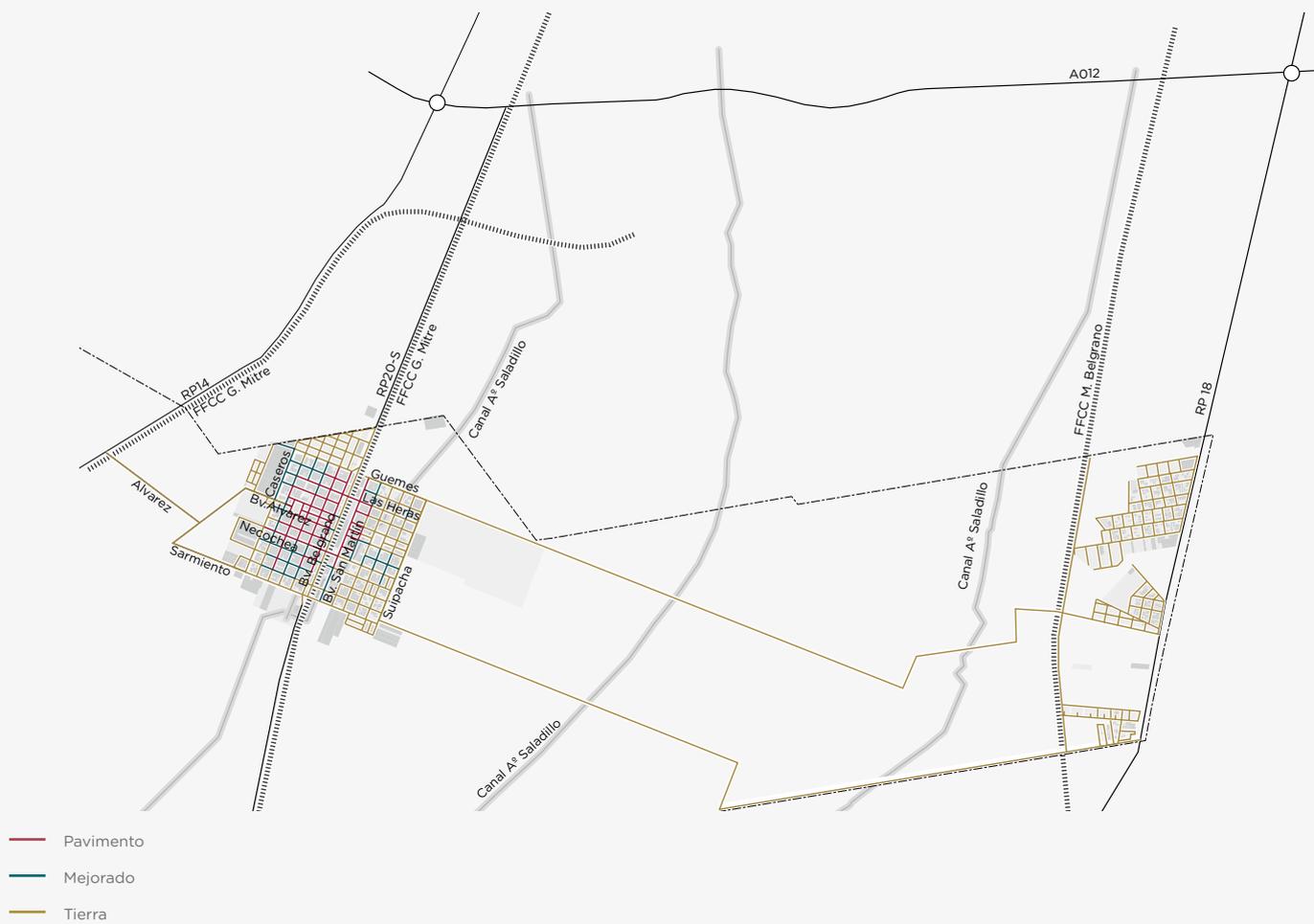
que la mantienen dentro de los parámetros establecidos para el consumo. Si se contabiliza el total de parcelas (con excepción de las parcelas rurales), la localidad de Álvarez cuenta aproximadamente con una cobertura de suministro de agua potable del 57%.

La empresa responsable del suministro de gas en la comuna de Álvarez es Litoral Gas. Su actividad principal consiste en la distribución de gas natural por redes. En cuanto al tipo de combustible que registran los hogares de Álvarez, se puede observar que los principales son el gas en red y el gas en tubo. La red de gas natural cubre el 50% de las parcelas.

El servicio de cloacas alcanza sólo al 27% de la planta urbana, siendo el sector sureste de la localidad (en especial, barrio El Gaucho y el Vendaval) el que presenta una mayor carencia de este servicio debido a postergaciones históricas en materia de infraestructura social.

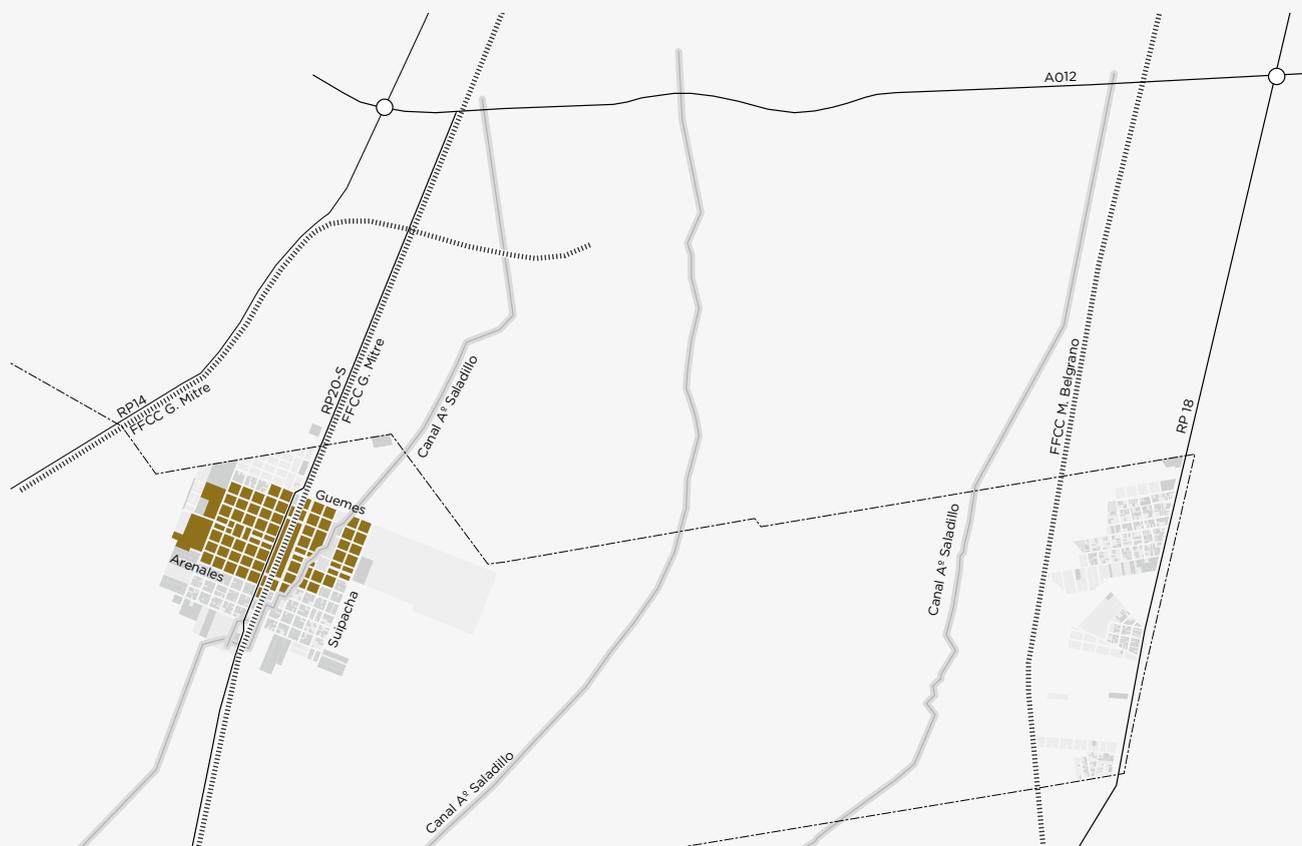
Las calles de la localidad se encuentran pavimentadas en un 15% del total; el 9% tiene algún tipo de mejorado y el 76% de las mismas son aún de tierra. Los loteos ubicados sobre la ruta provincial N°18 registran una situación problemática dado que, frente a grandes lluvias, las calles se inundan. El sector localizado sobre la ruta provincial N°18 presenta notable déficit de infraestructura (a diferencia de la planta urbana histórica que posee altos porcentajes de abastecimiento de servicios).

Las tablas y gráficos siguientes muestran el estado actual de las infraestructuras y servicios.



**Plano 6. Estado de las calles**

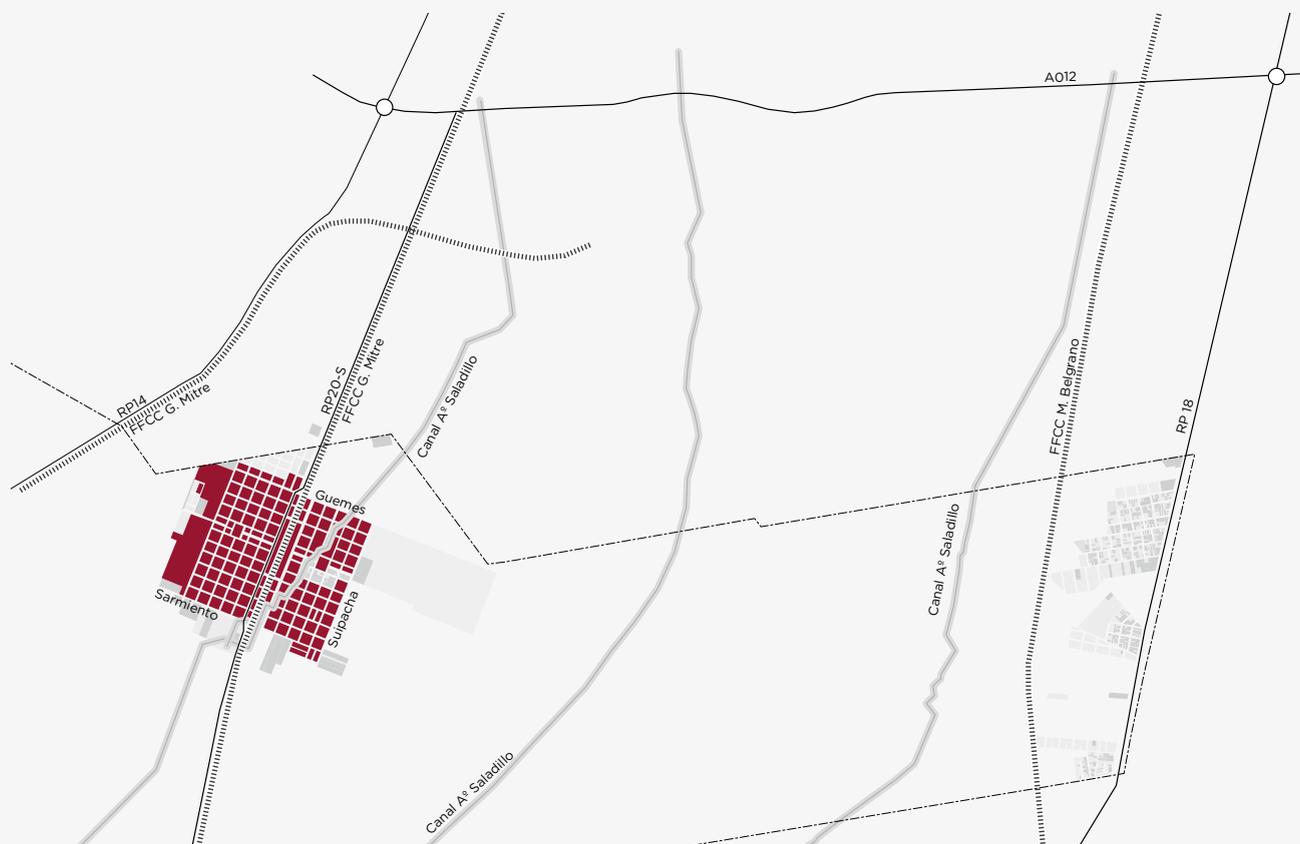
Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales	Segmentos
Pavimento	15%	11.869,84 m.l.	123 seg.
Mejorado	9%	6.810,75 m.l.	60 seg.
Tierra	76%	58.971,97 m.l.	559 seg.



■ Áreas provistas con servicio de cloacas por red domiciliaria

**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	152	300	452	0	1196	1196	2	18	20	397
ocupadas	1016	1159	2175	1	525	526	5	13	18	0
	1168	1459	2627	1	1721	1722	7	31	38	397
	<b>27 %</b>	<b>73 %</b>								



■ Áreas previstas con servicio de agua potable por red domiciliaria

**Plano 8. Provisión de agua**

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	423	29	452	50	1146	1196	5	15	20	397
ocupadas	2018	157	2175	13	513	526	9	9	18	0
	2441	186	2627	63	1659	1722	14	24	38	397
	<b>57 %</b>	<b>43 %</b>								



## 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 periurbano que rodea los centros urbanos. Este paisaje periurbano 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/instalaciones que tienen dificultad de ser integradas en los tejidos urbanos por la necesidad de grandes parcelas y los asentamientos residenciales. Cada uno 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 el espacio periurbano es fundamental su abordaje con una mirada integral.

Las parcelas identificadas como suelo periurbano de la localidad de Álvarez, es decir las que rodean al núcleo urbano, son de excelente aptitud, sin limitantes; permiten realizar una gran cantidad y diversidad de actividades agropecuarias sin restricciones considerables y con rendimientos óptimos. Se destaca una gran proporción de lotes dedicados a la agricultura extensiva. Dentro de los límites distritales, no se registran grandes concentraciones de árboles nativos, pero sí se encuentran algunos bordes forestales y una importante plantación de frutales.

Ubicado sobre la cuenca del arroyo Saladillo, el suelo periurbano y rural de Álvarez se encuentra naturalmente afectado por las dinámicas hídricas de la zona; lo atraviesan tres brazos del arroyo y presenta zonas bajas e inundables, especialmente en

el suelo periurbano ubicado sobre el Norte y el Sur de la localidad. Por otro lado, tanto los nuevos emprendimientos sobre la ruta provincial N°18 como el suelo periurbano que los rodea, se encuentran protegidos de las crecidas de los canales por el terraplén de la vía del Ferrocarril. Las condicionantes hídricas de la zona resultan fundamentales para la realización de cualquier proyecto territorial. Debido a su ubicación en el borde de las áreas urbanas de las localidades, 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 como urbano y realizar emprendimientos inmobiliarios. A esto se le suman los nuevos vecinos de los loteos ya desarrollados que esperan el cambio de las actividades productivas en las cercanías de sus hogares para que las aplicaciones de productos fitosanitarios no los alcancen.



Plano 10. Detalle del tejido rural de proximidad



Plano 11. Usos productivos en el suelo rural de borde de las áreas urbanizadas

## ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Álvarez está conformada por pautas clásicas de urbanización con origen ferroviario: un eje dominante ferroviario y vial (Ferrocarril Gral. B. Mitre y ruta provincial N°20-s), ejes complementarios de estructuración territorial (ruta provincial N°18, ruta provincial N°14, Bv. San Martín “espejando” la ruta provincial N°20-s con el eje ferroviario), y una urbanización compacta de formato cuadrado en torno al cuadro de estación, eje territorial que divide en dos la localidad. Esta disposición sencilla cuenta con singularidades que requieren particular atención, tales como los pasos a nivel (solo dos ubicados al límite del cuadro de estación). Esta limitación de conectividad genera concentraciones del flujo vehicular en pocos puntos, que dificultan la agilidad interna de movimientos cuando el paso del ferrocarril activa los cortes. Cabe destacar que ambos ejes en cuestión tienen un diseño particularizado en el tramo del cuadro ferroviario, a modo de boulevard, sin continuidad hacia el interior del resto de la urbanización.

Otra característica fundamental es que el eje estructurador paralelo a las vías (ruta provincial N°20-s) resulta un conector territorial de corto alcance, ya que, en sentido norte culmina en la A012 siendo la ruta provincial N°14 la vinculación de mayor alcance, la cual se enlaza a la localidad por medio de calle Álvarez con una calzada no constituida<sup>2</sup>. Esta diferenciación genera beneficios y dificultades, duplica opciones de acceso (que, en principio, ofrece una ventaja) pero sin una genuina diferenciación de usos, que provoca la desordenada convivencia de pasajeros

y cargas para ingresar y egresar de la localidad por cualquiera de las dos opciones.

El eje este-oeste Bv. Álvarez cuenta con una destacable consolidación a modo de boulevard, además de ser acceso oeste del casco fundacional. Enlaza equipamientos centrales en la “mitad” oeste del ámbito urbanizado, con la dificultad de no contar con cruce ferroviario directo, cuya conexión se desvía hacia los ejes auxiliares norte y sur. Esta disposición complejiza la distribución interna y debilita la constitución del mayor eje transversal a la ruta provincial N°20-s en su tramo este. Aun así, los cruces (Las Heras y Necochea) están en buenas condiciones. Cabe señalar que un gran número de calles, particularmente las que no conforman la estructura vial, no cuentan todavía con pavimento en óptimas condiciones.

Se remarca también el valor del perímetro externo ordenador que se vincula eficientemente con una especie de circunvalación incompleta, ya que el eje ferroviario y el curso de agua cortan las calles Güemes al norte y Sarmiento al sur. Caseros al oeste y Suipacha al este completan el circuito sin interrupciones.

Asimismo, Álvarez suma nuevas urbanizaciones en relación con la ruta provincial N°18, muy alejadas del casco original consolidado. Esta separación, aún incipiente en su desarrollo, multiplicará inconvenientes en cuanto a la provisión de bienes y servicios que solo puede ofrecer un ámbito urbano de mayor consistencia. En concomitancia, los dos ejes de conectividad que vinculan este

2. La prolongación de la ruta provincial N°20-s hacia el norte haría factible una fusión con la ruta provincial N°14 que confluya en Soldini y permita un viaje más directo a Rosario o a infraestructuras de mayor alcance territorial. Estudiar la factibilidad de esta prolongación debería redundar en opciones mayores y mejores tanto para Álvarez como para Piñero.

incipiente desarrollo con el centro tienen una constitución aún muy débil y una traza poco directa.

### DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

Se registran establecimientos industriales y de servicios, mayormente vinculados a la fabricación de silos y tinglados, metalúrgicas, fábrica de pirotecnia, plantas para la elaboración de cartones, fábricas de muebles, fábricas de aberturas de aluminio y carpinterías metálicas, producción de acoplados, carrocerías y remolques, además de una empresa de calzados, industrias, talleres metalmecánicos y acopiadoras de granos. Cuenta también con una playa de camiones y una exportadora de semillas.

Uno de los principales problemas que atraviesa la localidad de Álvarez es la dispersión en la planta urbana de estos establecimientos. Esto genera una desorganización total en la circulación de vehículos de gran porte, que provocan diversos inconvenientes como: destrucción de calles, conflictos en el tránsito, complicaciones en zonas de estacionamiento comunes, con el riesgo consecuente en la integridad de personas que circulan diariamente en la zona (caminando o con otros medios de transporte).

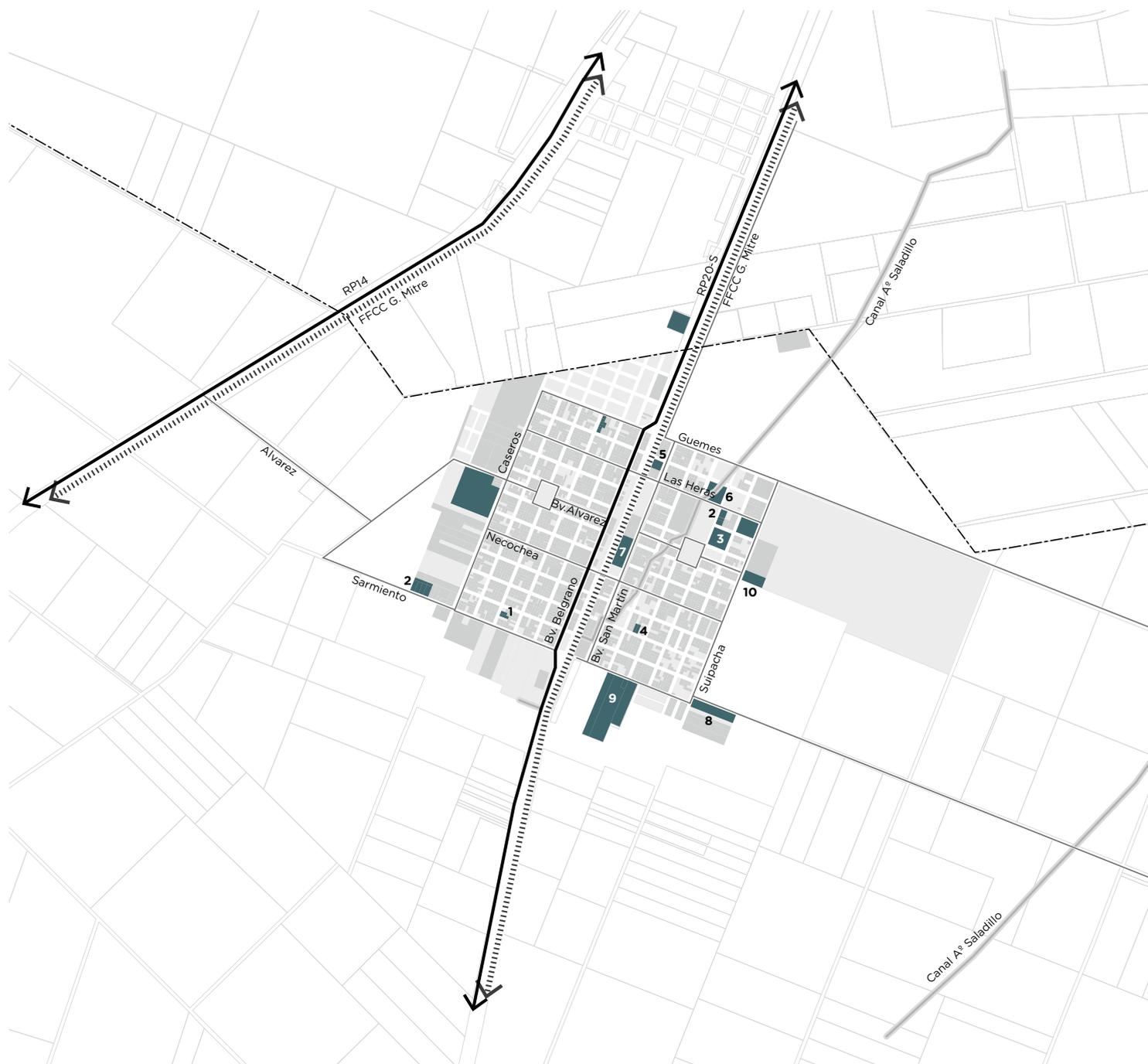
Otro aspecto importante que considerar en torno al desarrollo productivo se vincula con el uso del suelo rural. El Área Metropolitana de Rosario se caracteriza por tener grandes espacios libres entre los núcleos urbanos de las distintas localidades que la componen, utilizados mayoritariamente para la producción de alimentos. Un alto porcentaje de dicho territorio es utilizado para

la producción extensiva. Sin embargo, un porcentaje menor, principalmente ubicado en las cercanías a las áreas residenciales, es empleado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva.

En Álvarez se destaca una gran proporción de lotes dedicados a la agricultura extensiva, entre los que predominan los cultivos de soja, trigo y maíz. Por otro lado, existe una pequeña fracción de suelos del periurbano explotados con actividades ganaderas, con presencia de pasturas artificiales y naturales. Además, es importante destacar la presencia de plantaciones de frutales, tanto cítricos como de carozo, no tan comunes en el resto de las localidades del AMR, la cual se transforma en un rasgo distintivo de gran potencial para el desarrollo local.



Paisajes de la producción rural, 2017



**Localización de industrias**

- |                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| 1. ACA                  | 6. Ronald              |
| 2. Papelera Casalini    | 7. Cooper agropecuario |
| 3. Ragalli              | 8. Moscoloni           |
| 4. Papel Pack           | 9. Free colors         |
| 5. Metalurgica Strupeni | 10. Copini             |

**Plano 12. Desarrollo industrial productivo y de servicios**

## 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>3</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.

Entre los instrumentos de planificación relevados se detecta la promulgación de leyes o normas subsidiarias que ordenan o reglamentan su aplicación. A partir de la revisión de las leyes y decretos reglamentarios provinciales, con incidencia normativa en la comuna y su marco regional, cabe mencionar la reciente Resolución N° 350 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, entre otras obligaciones. Se entiende por “loteos con fines de urbanización” a la propuesta de subdivisiones o parcelamiento del territorio que impliquen apertura de calles, destinado a usos residenciales o actividades compatibles.

Álvarez cuenta con un Plan Regulador de 1972 en el que se establecen los lineamientos de división y urbanización de tierras. Siete tipos de zonas son formuladas según el uso: I) Zonas urbanizadas y aptas para urbanizar; II) Zonas aptas para lotes “fin de semana”; III) Zonas industriales; IV) Zonas previstas para futura extensión urbana (este plan no contempla ubicación); V) Zonas aptas para lotes quinta; VI) Zonas de reservas para espacios ver-

3. 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.

des y libres y esparcimiento; y, VII) Zona Rural. En dicha normativa se establecen, a su vez, los requerimientos y dimensiones de los trazados a realizar, la incorporación de nuevos espacios libres, forestación y los requisitos de provisión de infraestructuras y servicios para nuevas urbanizaciones. No obstante, dicho plan se encuentra profundamente desactualizado y no se han cumplimentado, a través de los años, varias de sus disposiciones y lineamientos. De todas maneras, recientemente se ha aprobado, a través de ordenanzas, la transformación de gran cantidad de hectáreas, clasificadas como Zona VII (zona rural) para la realización de nuevos emprendimientos urbanísticos (especialmente, en relación con la ruta provincial N°18).

Por otra parte, frente a la necesidad de regular las actividades vinculadas a la fumigación y manipulación de agroquímicos, se destaca la Ordenanza N°615/2007, a través de la cual se amplía en la comuna el radio de prohibición de circulación de máquinas aplicadoras de agroquímicos hasta 200 metros por fuera del radio urbano y se nombra a la Guardia Urbana Comunal como órgano de control y de aplicación de esta norma. Se denota así, la importancia que presenta el periurbano y la definición de usos en estos espacios que no sean incompatibles con la residencia.

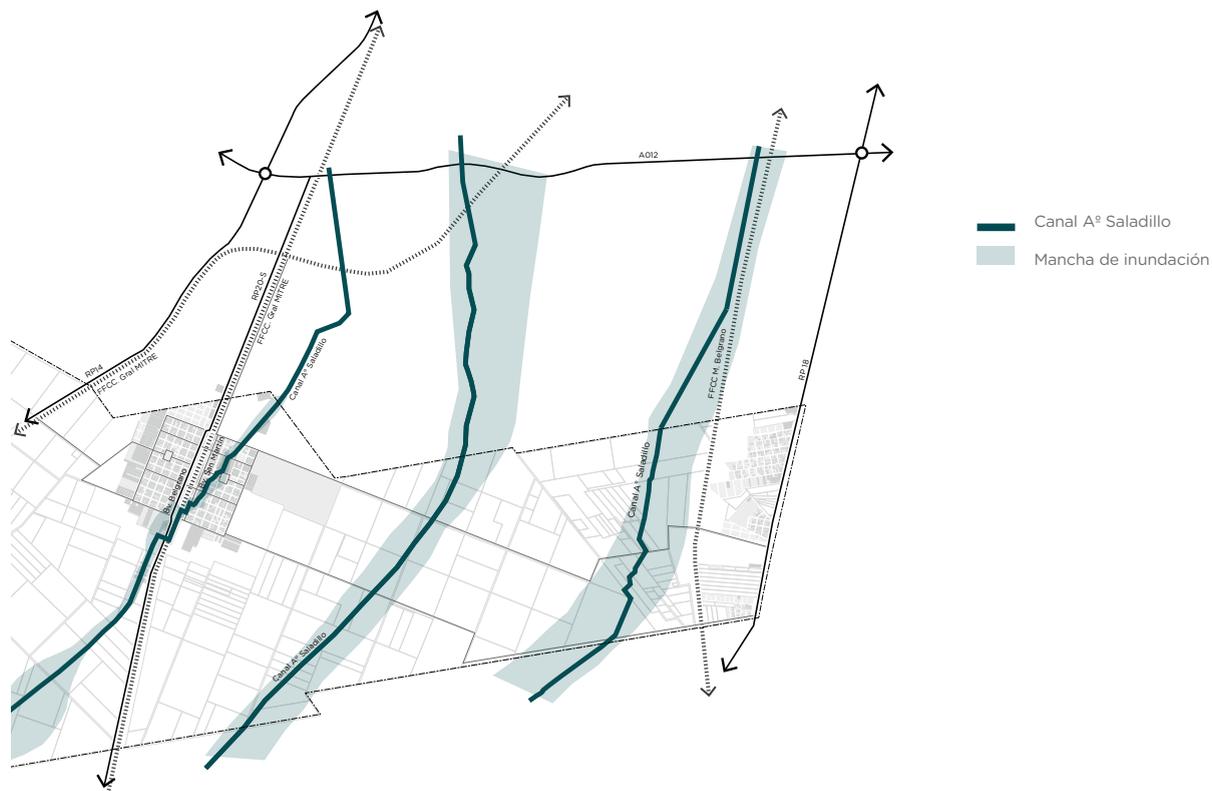
## SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

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 Álvarez. 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 que constituyen 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:

- Dinámica hídrica
- Urbanización y vivienda
- Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales
- Infraestructura y servicios

### Dinámica hídrica

Se destaca que casi la totalidad de la jurisdicción de Álvarez pertenece a la cuenca del Saladillo, con excepción de una franja situada sobre la RP N°18 que desagua hacia el arroyo Frías. Se registran, principalmente, los siguientes problemas:

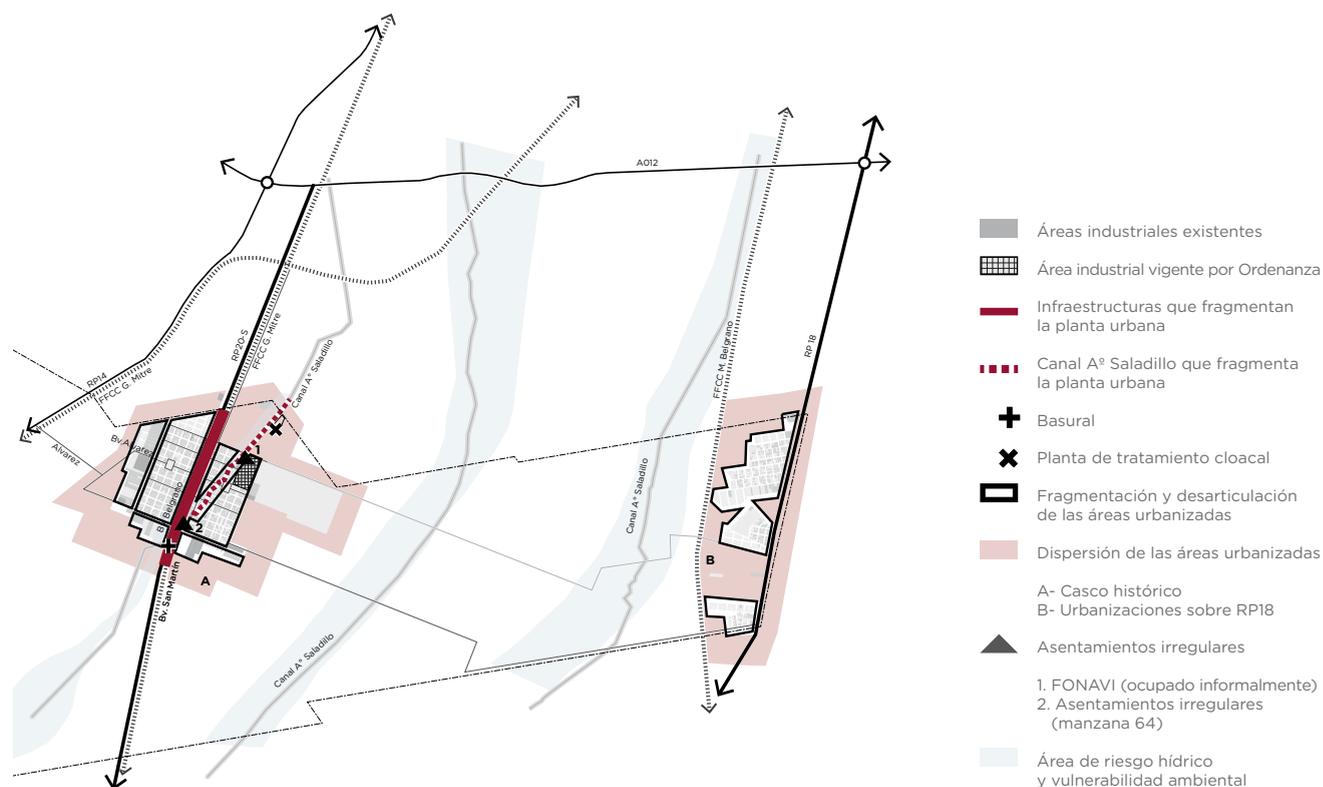


**Plano 13. Problemas referidos a la dinámica hídrica**

- Si bien la RP N°14 limita la afluencia de grandes caudales, cualquier emprendimiento que se desee desarrollar deberá tener en cuenta el escurrimiento natural del agua. La crecida del Arroyo Saladillo anega un sector importante de dicha zona.
- Hacia el este de la RP N°14, el escurrimiento se ve influenciado por la presencia de tres bajos naturales marcados que atraviesan el terreno de forma paralela. Además, los accidentes generados por la acción del hombre, en este caso los terraplenes de rutas y ferrocarriles, han modificado la situación preexistente.
- Álvarez ha avanzado sobre el valle de inundación del canal existente, sin reparar en distancias o uso residencial del suelo. El sector más afectado resulta el que se encuentra al este de la RP N°20-s, además de las manzanas ubicadas al oeste de la

ruta, entre las calles 9 de Julio, Alberdi y Sarmiento, que son alcanzadas por el embalse que se produce al resultar insuficiente la sección de paso de las alcantarillas existentes.

- Los asentamientos que se ubican sobre la RP N°18 se encuentran protegidos por el terraplén existente, por lo que no se encuentran en una situación de riesgo. De todas maneras, constituye un tema a analizar para las próximas urbanizaciones que se desarrollen hacia el oeste de esta franja debido a que, por la pendiente del terreno, éstas desaguan en las cuentas del terraplén y luego en las alcantarillas que lo cruzan. Para lluvias importantes el crecimiento del bajo puede ocasionar que las alcantarillas trabajen tapadas y se dificulte el escurrimiento de estas urbanizaciones. Una alternativa podría ser desaguar hacia la RP N°18, pero sus cunetas y alcantarillas de cruce ya son actualmente sobreexigidas.

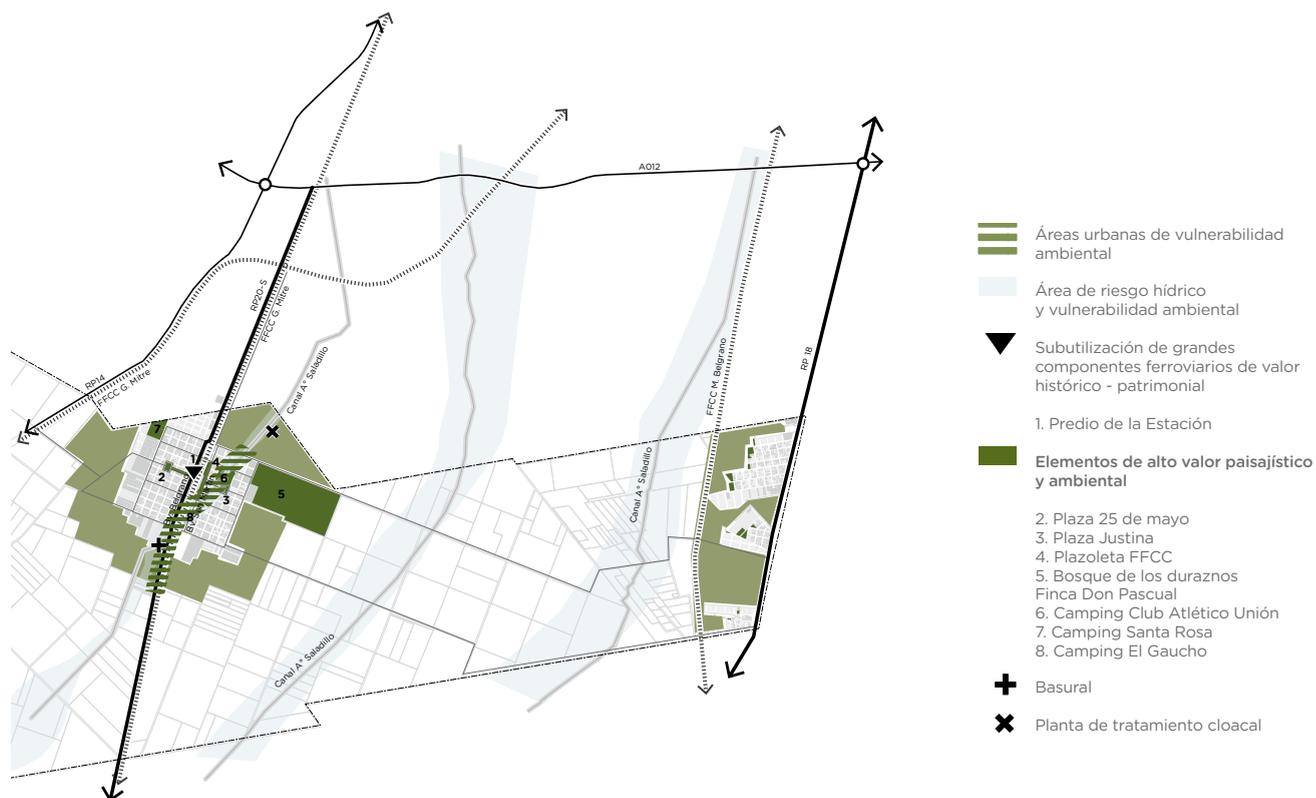


**Plano 14. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda**

### Urbanización y vivienda

El principal problema registrado, en términos de urbanización y vivienda, es el desdoblamiento de la planta urbana en dos núcleos distanciados entre sí y con lógicas de funcionamiento diferente, lo cual significa un conflicto en términos de gestión. Otros problemas, no menos importantes, son los que se detallan a continuación:

- Desarrollo de urbanizaciones desconectadas y alejadas de la planta urbana que han ido creciendo en torno a la ruta provincial N°18 y que carecen de condiciones adecuadas de accesibilidad, servicios y equipamientos.
- Presencia de asentamientos irregulares, en especial en el barrio FONAVI, la manzana 64 y sobre el Ferrocarril Gral. B. Mitre.
- Conflictividad por la existencia de usos industriales dispersos entre el tejido residencial de la comuna y localizados en diferentes puntos de la planta urbana.
- Desaprovechamiento de la parcela ferroviaria posicionada en el centro de la planta urbana.



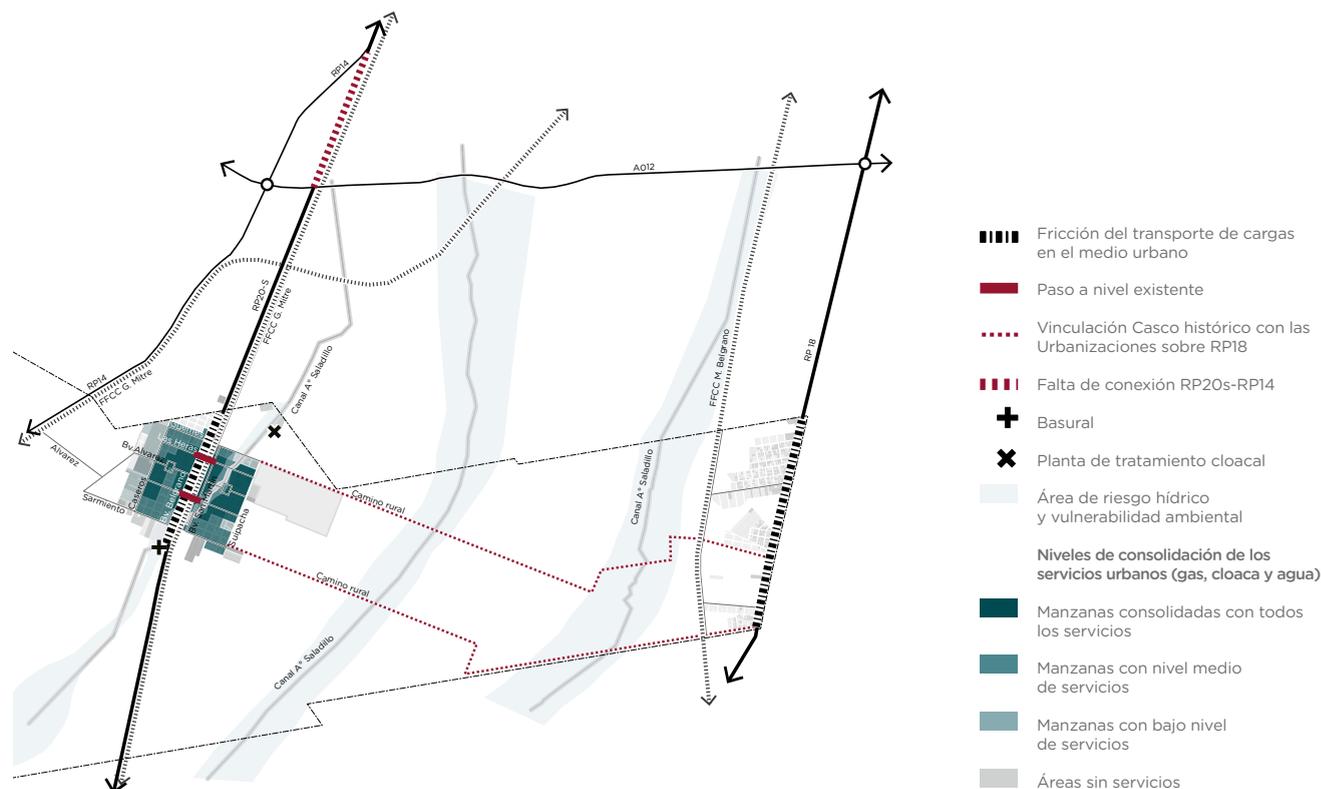
**Plano 15. Diagnóstico de problemas y potencialidades en los espacios libres**

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

- Conflictividad en la convivencia entre las áreas rurales y las áreas residenciales de la planta urbana por la utilización de agroquímicos.
- Subutilización de áreas ferroviarias de posible resignificación como espacio histórico-fundacional-recreativo.
- Vulnerabilidad ambiental debido al volcado de residuos en el basural localizado sobre la ruta provincial N°20-s y la presencia de cunetas a cielo abierto; también debido al ingreso de camiones dentro de la planta urbana.
- Anegamiento de campos y algunos sectores urbanos aledaños al canal que atraviesa la planta urbana de norte a sur y en las urbanizaciones localizadas sobre la ruta provincial N°18, en

particular en épocas de lluvia de gran intensidad.

- Carencia de medidas de protección de los bordes naturales de los arroyos y de los canales. Sobre todo, en relación al canal que atraviesa la localidad, cuyo recorrido no cuenta con un tratamiento adecuado.



**Plano 16. Diagnóstico de problemas y potencialidades en las infraestructuras y servicios**

### Infraestructuras y servicios

- Conflictividad en el sistema de movilidad. La disposición de las trazas ferroviarias y de la ruta provincial N°20-s, en relación con las áreas residenciales, complejizan la movilidad urbana y metropolitana.
- Problemas de conexión entre el este y el oeste de dicho trazado en tanto las vías e instalaciones del Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre dividen a la localidad en dos sectores.
- Problemas ocasionados con el tránsito de carga. Existen serios niveles de congestión vehicular y daños en calzadas, por el atravesamiento de la planta urbana. El uso recurrente y casi exclusivo de la ruta para resolver los distintos modos de movilidad, incluida las cargas, trae serios inconvenientes de

tránsito y una importante contaminación ambiental.

- Conflictos producidos por el almacenaje de productos agrícolas en silos dentro de la planta urbana, lo que ocasiona el ingreso de camiones a la comuna.
- Gran déficit de equipamientos socio-comunitarios e infraestructuras en las urbanizaciones localizadas sobre la ruta provincial N°18.
- Falta de tratamiento integral de los residuos sólidos urbanos.

## 62 IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

Entre las potencialidades existentes de Álvarez se destaca su situación favorable de localización, vinculada a Rosario y a otras localidades del AMR a través de diversas infraestructuras viales y ferroviarias. Si bien su núcleo urbano tiene un marcado perfil residencial, también se identifican usos comerciales e industriales de relevancia, en especial el rubro de mueblería, que generan exportaciones nacionales e internacionales. Además, la comuna cuenta con un valioso capital, natural y construido, asociado a la ruralidad, de gran potencial para el desarrollo de un perfil turístico y residencial, vinculado a la experiencia del ambiente natural. Se pueden identificar tres grandes temas para establecer una clasificación sencilla de las potencialidades locales:

### Urbanización y vivienda

- Compacidad de la planta urbana original. El núcleo urbano original se mantuvo en forma bastante acotado.
- Disponibilidad de suelo vacante de gran interés, bien posicionado dentro de la planta urbana, para el desarrollo de programas de vivienda que atiendan a las necesidades del área y de la propia localidad.
- Presencia de diversos equipamientos y servicios, principalmente vinculados a educación, cultura, deportes y salud, dentro de la planta urbana.

- Posibilidad de replantear los sectores urbanos localizados en relación de la ruta provincial N°18 -alejados del caso histórico-, con el fin de otorgarles un carácter distintivo a través del completamiento de los servicios, una mayor conexión y la incorporación de nuevos programas de vivienda con la provisión de espacios públicos y equipamientos comunitarios.
- Existencia de suelo bien posicionado para ordenar el desarrollo de las actividades productivas en áreas industriales debidamente planificadas, en relación directa con los nodos logísticos y los principales corredores viales destinados al transporte de cargas.

### Espacios libres y red de espacios públicos

- Presencia de sitios y edificios de valor ambiental y patrimonial, como el cuadro de estación del ferrocarril, la iglesia San Nicolás de Tolentino y la plaza principal de la localidad.
- Presencia de áreas de gran valor paisajístico y ambiental como el arroyo Saladillo y los canales fluviales subsidiarios, juntamente con sus respectivos entornos, con capacidad de configurar una estructura de nuevas reservas naturales en relación con los mismos.
- Existencia de montes de forestación y componentes rurales de gran relevancia como el casco de la Estancia Álvarez.
- Presencia del Bosque de Duraznos como un elemento paisajístico de valor.

### Infraestructuras y servicios

- Presencia de importantes vías de comunicación y transporte, entre los que se destacan los Ferrocarriles Gral. B. Mitre y M. Belgrano, la ruta provincial N°20-s, la ruta provincial N°14 y la ruta provincial N°18.

- Posibilidad de consolidar y potenciar el camino Álvarez-Acebal, como recorrido-trayecto de importante apreciación paisajística.
- Posibilidad de impulsar un desarrollo más eficiente de la movilidad a través de la canalización del transporte de cargas, evitando el paso de camiones dentro de la planta urbana. Aún es posible generar un sistema de ronda al núcleo urbano para jerarquizar un recorrido y ordenar el tránsito.
- Factibilidad de replantear el desarrollo de la ruta provincial 20-s, impulsando su conexión con la ruta provincial N°14, para reforzar la comunicación entre Álvarez, Piñero, Soldini y Pérez.



Canal del arroyo Saladillo, 2017



## CAPÍTULO 3.

### PROPUESTA

El Plan Urbano Local de Álvarez 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: 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.



## 66 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. 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 N.º25675, 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.

- 68
- 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 COM

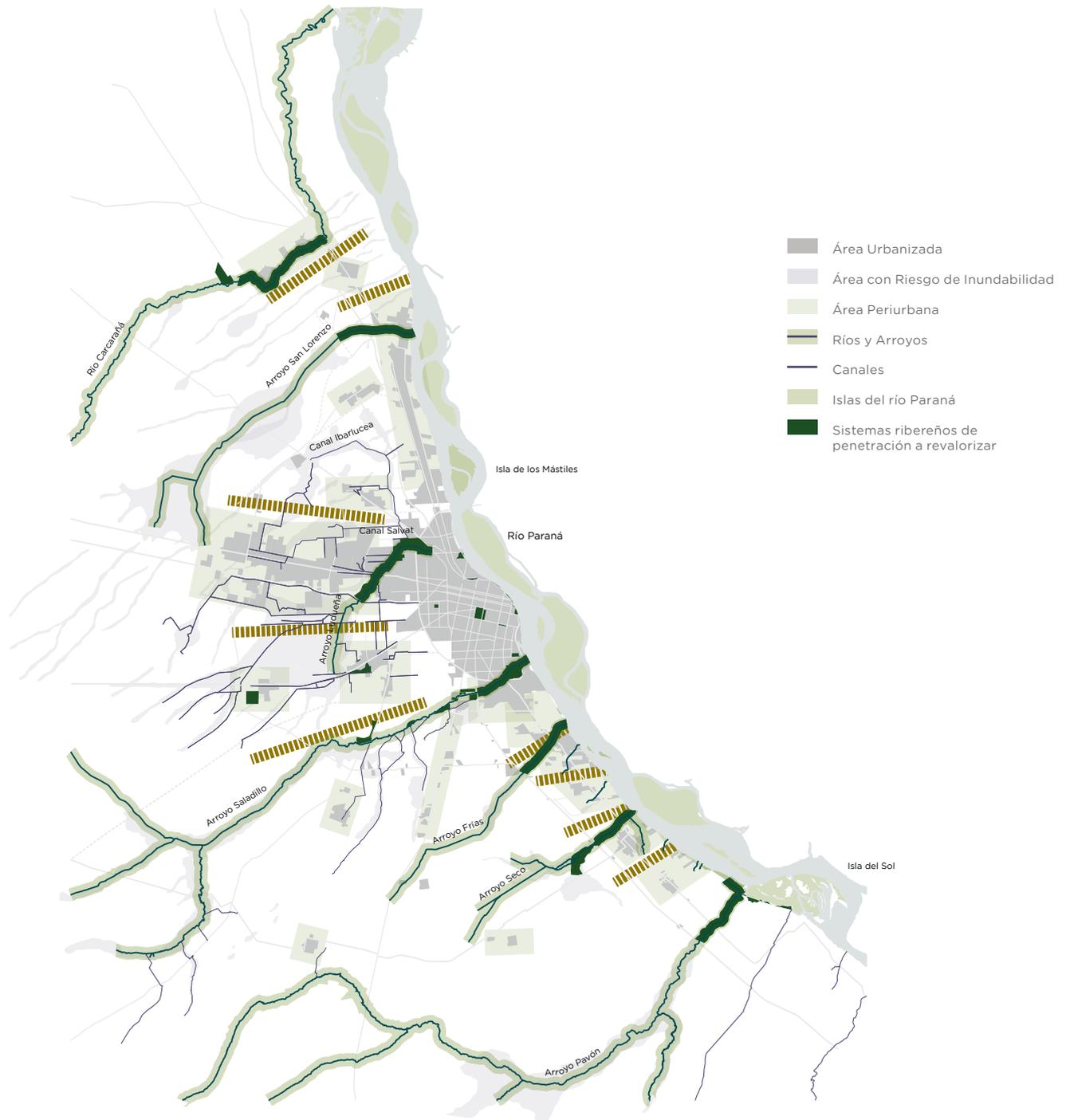
Las localidades que conforman el Cuadrante Oeste Metropolitano comparten ciertos rasgos particulares que las distinguen en el contexto territorial del AMR y que, por tanto, merecen una consideración especial en cuanto a las estrategias de planeamiento. Se trata de núcleos urbanos independientes que mantienen su identidad gracias a la presencia de áreas rurales que las circundan y distancian evitando un proceso intensivo de conurbación (como sí se ha dado en el Corredor Norte). Mayormente, son franjas diferenciadas y delineadas en torno a los arroyos, cañadas y áreas rurales, que reconocen diversos corredores viales como ejes centrales de conexión (autopista Rosario-Córdoba, rutas nacionales N°34, N°9, N°33, AO12 y rutas provinciales N°14, N°34-s, N°20-s).

En relación con 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 y las áreas logísticas favorecerá la convivencia de los diversos usos existentes en cada localidad del cuadrante. Una perspectiva integral de la localización de las industrias y empresas que considere su relación con la residencia permitiría mejorar su convivencia. Para alcanzar este objetivo se promueve el reordenamiento de las actividades productivas y de servicio de mayor porte en un sector específico, destinado a tal fin y desarrollado de forma conjunta entre diferentes localidades.

La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo

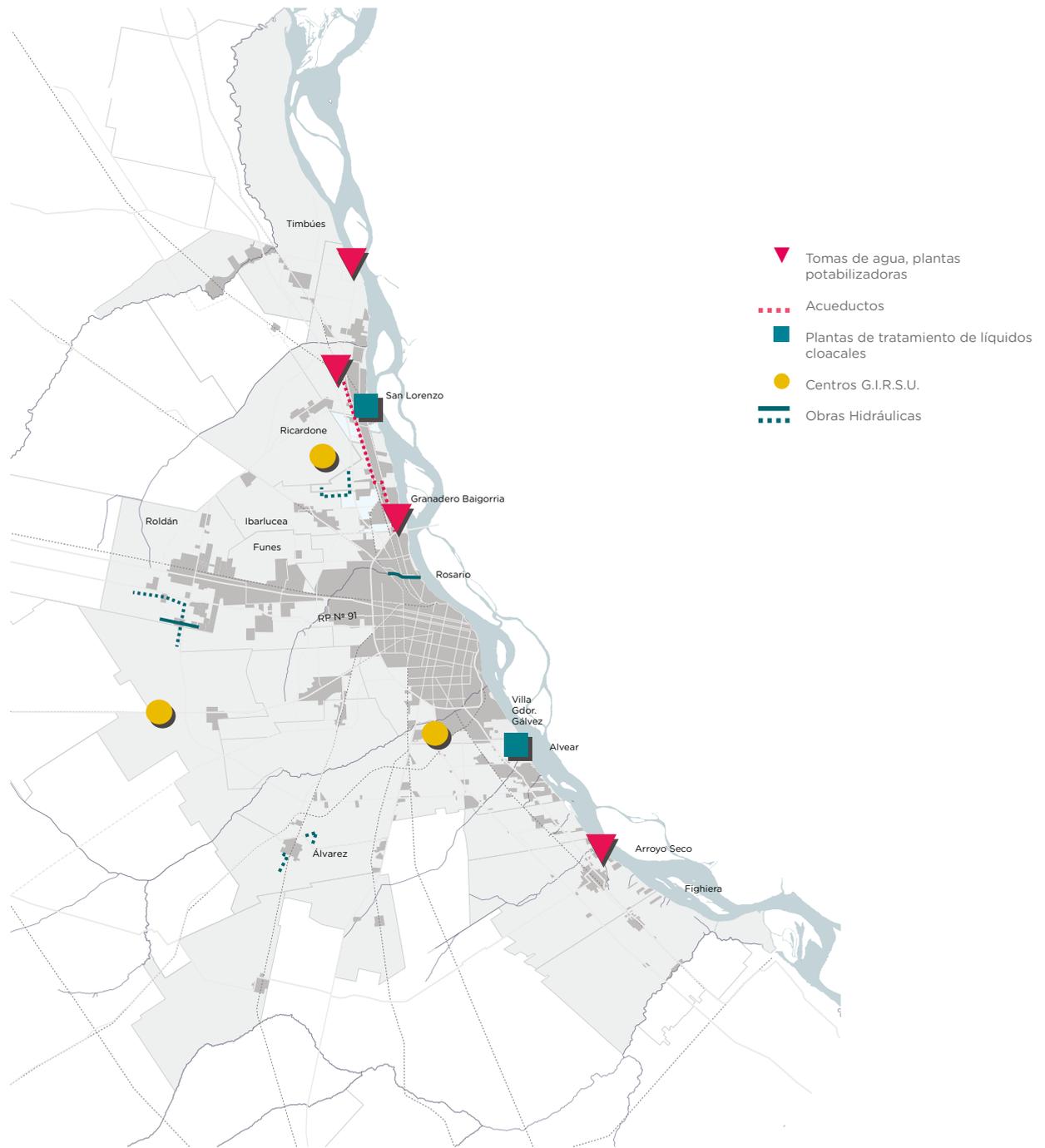
al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los recursos ambientales y paisajísticos que estructuran el territorio metropolitano y constituyen factores clave para mejorar la calidad de vida de los habitantes. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentran degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. La problemática hídrica y el tratamiento del suelo periurbano y rural cobra en este cuadrante especial interés por la problemática que se registra y por la extensión de suelo rural que rodea a los municipios, fundamentalmente hacia el sector sudoeste.

La aspiración de contar con un sistema de ciudades conectadas por una accesibilidad y conectividad eficiente 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 toda 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.

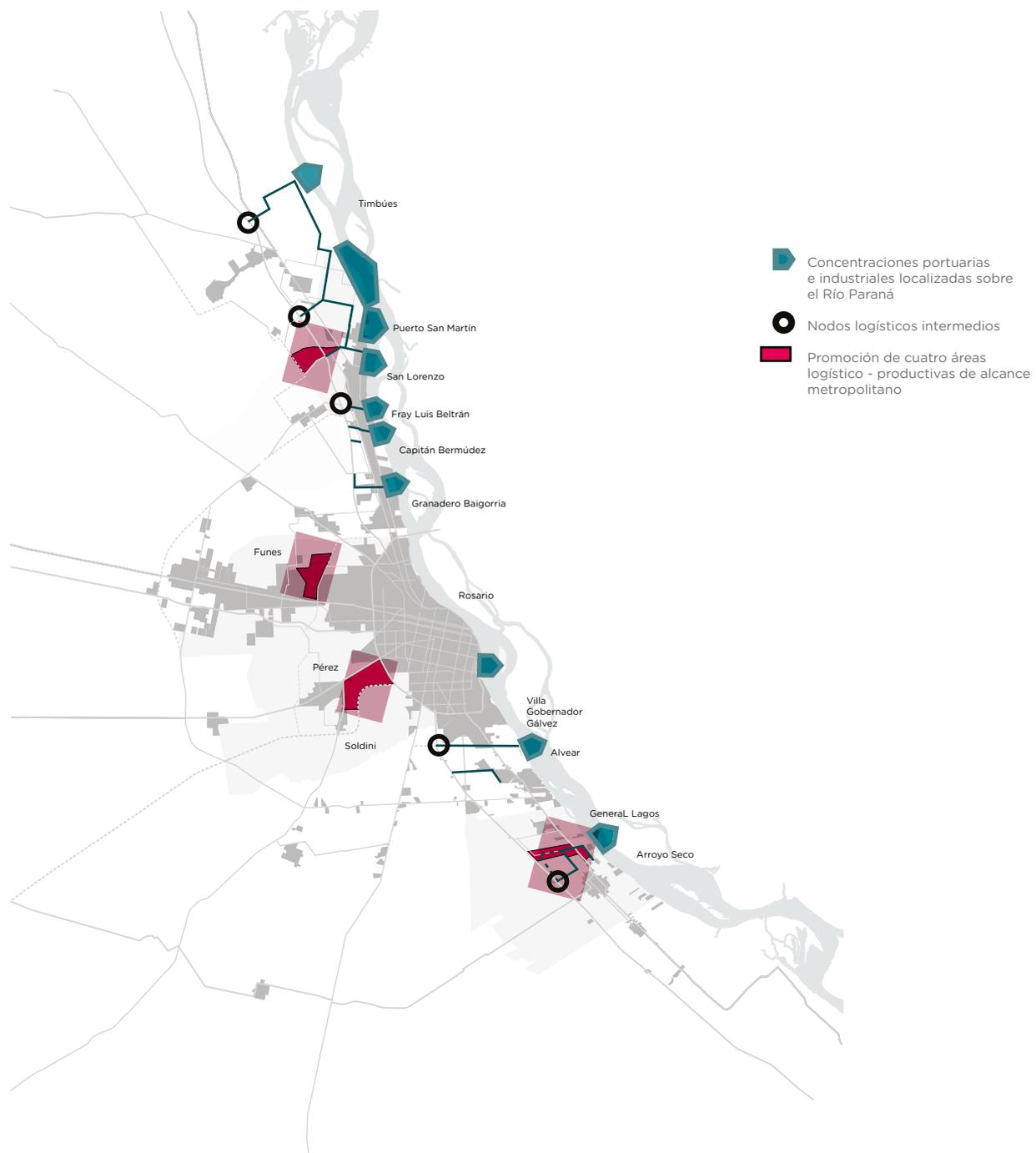


Plano 17. Sistema de parques metropolitanos

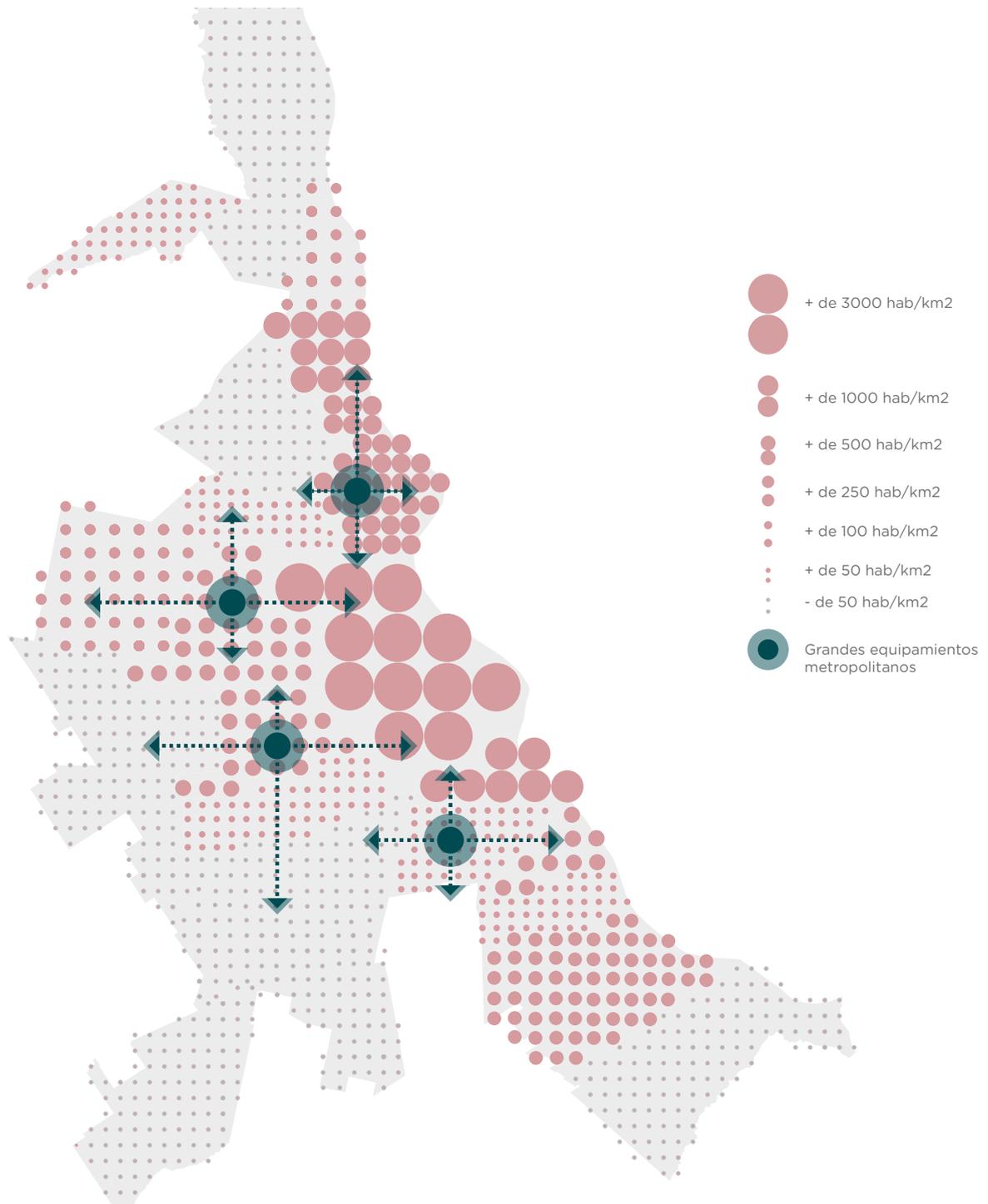




Plano 19. Grandes infraestructuras de servicios territoriales



Plano 20. Plataformas logístico productivas y portuarias



Plano 21. Integración social y grandes equipamientos metropolitanos

## SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CUADRANTE OESTE METROPOLITANO (COM)

El Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario se extiende al oeste de la ciudad de Rosario, conformado por un marco territorial complejo que incluye diversos municipios y comunas. Las localidades que lo integran son: Ibarlucea, Funes, Roldán, Pérez, Zavalla, Soldini, Piñero, Álvarez, Coronel Domínguez y Acebal. Su estructura territorial está asociada a diferentes componentes viales y ferroviarios.

En el Cuadrante Oeste Metropolitano se reconocen distintos procesos de crecimiento y expansión urbana que, en general, responden al modelo de ciudad dispersa. El cual se distingue, especialmente, por presentar un patrón de urbanización basado en desarrollos residenciales de baja densidad, escasa dotación de infraestructuras y una movilidad apoyada, preponderantemente, en el uso del automóvil particular. Si bien este proceso de formación de áreas suburbanas se inicia en las localidades que fueron tradicionalmente centros recreativos estacionales y de fin de semana (Funes y Roldán), en las últimas dos décadas se incrementa esta dinámica también en el resto de las localidades de este cuadrante como, por ejemplo, Ibarlucea, Zavalla, Soldini, Piñero y Álvarez. Frente a estas tendencias de crecimiento disperso, se propone una estrategia de contención y reorientación de estos procesos, alentando fundamentalmente las operaciones de completamiento del tejido urbano en todas las localidades y

de una expansión controlada, a través del desarrollo de proyectos cuidadosamente planificados.

Este cuadrante, por su gran conexión territorial, presenta un notable crecimiento, especialmente en los últimos años, de desarrollo de industrias y áreas calificadas para tal fin. A su vez, posee una extensa superficie de suelo destinada a actividades rurales extensivas, como también se destaca el desarrollo de actividades de producción fruti y flori-hortícolas en distintas comunas y municipios lo que constituye un componente identitario del sector oeste metropolitano. Asimismo, se destaca un valioso sistema hídrico, al presentar un suelo atravesado por un gran número de canales, cauces, cañadas, paleo-cañadas, lagunas y sectores deprimidos, que forman parte de las cuencas de los arroyos Luedueña y Saladillo. Esta particularidad del territorio obliga a tener una mirada cuidadosa y respetuosa de su condición de los procesos de urbanización, en los sectores que registran situaciones de inundabilidad y anegamiento.

De acuerdo con los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el Área Metropolitana de Rosario, en el Cuadrante Oeste se propone:

- Desarrollo de un sistema eficiente de movilidad integral, para evitar el paso de camiones por las plantas urbanas de las lo-

calidades del cuadrante y canalizando el transporte de cargas fundamentalmente hacia las autopistas (la actual y la proyectada) hacia la segunda ronda.

- Desarrollo de una nueva infraestructura vial para encauzar el tráfico de cargas y evitar su ingreso a las plantas urbanas de Pérez y Soldini, descongestionando la ruta nacional N°33.
- Implementación de diversos corredores interurbanos, reconvirtiendo las rutas en avenidas urbanas -al atravesar cada núcleo poblado- y consolidando circuitos de conexión entre los municipios y comunas que conforman el cuadrante.
- Consolidación de la Segunda Ronda Metropolitana para absorber una mejor y mayor accesibilidad al Aeropuerto desde las distintas localidades.
- Consolidación y desarrollo de áreas logísticas productivas, a fin de concentrar la actividad industrial, logística y de servicios en sectores estratégicos del Cuadrante Oeste; lo que permitiría que las industrias y el tránsito de carga convivan armónicamente con usos residenciales en el resto de la planta urbana, sin superponer actividades.
- Desarrollo de posibles soluciones para las situaciones deficitarias de hábitat que presentan asentamientos irregulares existentes en las localidades del Cuadrante Oeste.
- Refuncionalización y puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en el ámbito territorial del Cuadrante Oeste del AMR.
- Protección ambiental y potenciación turística y recreativa en espacios de carácter metropolitano, especialmente junto a cursos de agua y/o grandes masas de forestación, aprovechando las características paisajísticas del territorio.
- Consolidación de las plantas urbanas, alentado el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro de cada

núcleo urbano y el desaliento de los procesos de expansión que generan dispersión.

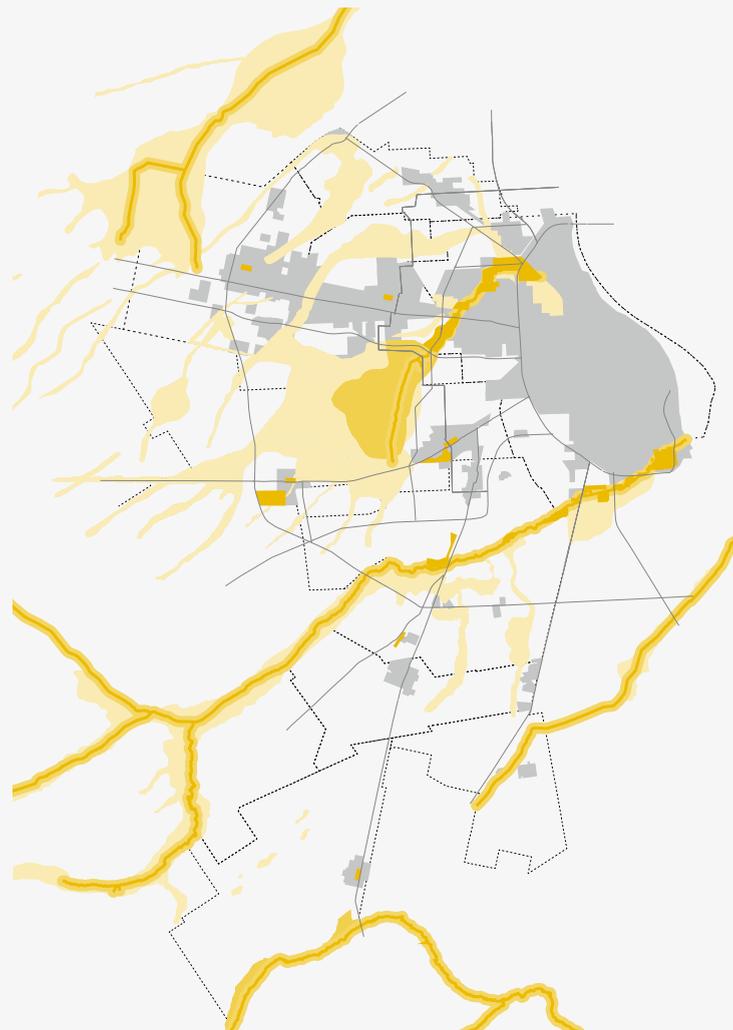
- Definición de un plan de dotación y extensión de los servicios infraestructurales, en particular de provisión de agua potable y desagües cloacales.
- Elaboración de un plan hídrico y definición de áreas con restricciones a la urbanización por afectaciones hídricas ambientales.
- Implementación de las etapas sucesivas de desarrollo del Acueducto del Gran Rosario que posibilitará la construcción de los ramales a Pérez y a Roldán. El nuevo acueducto en su primera etapa provee a Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, norte y noroeste de Rosario. Así la actual Planta Rosario (barrio Arroyito) tiene menos demanda y mejora su producción para optimizar la provisión de agua potable en las redes existentes, beneficiando al sur de Rosario y a Villa Gobernador Gálvez.
- Determinación de un área de protección del aeropuerto.





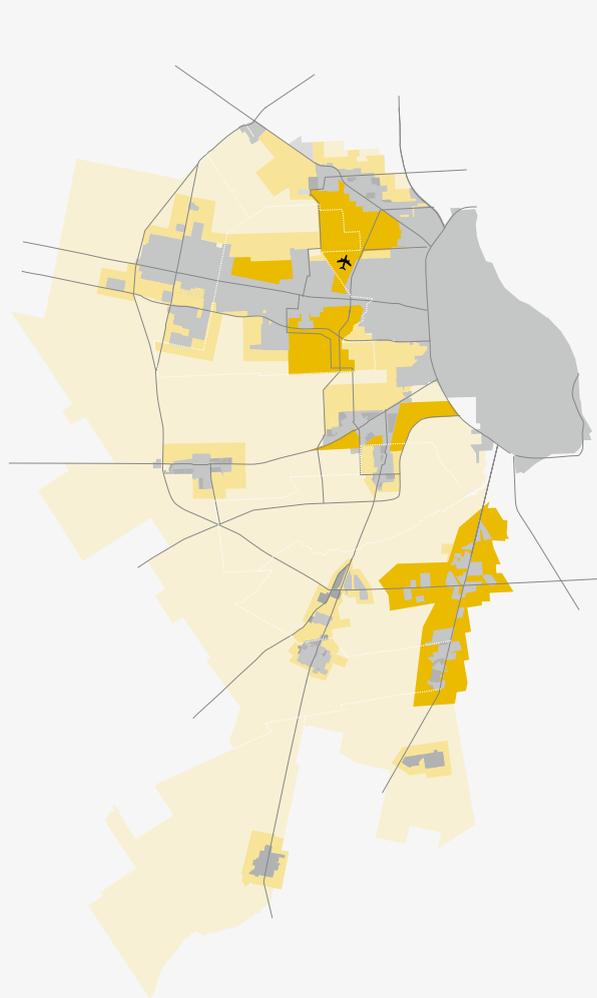
**Esquema de movilidad del transporte**

-  Corredores regionales de carga  
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Corredores regionales de carga proyectada
-  Propuesta de autopista alternativa RN-N°33
-  Corredores interurbanos.  
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Vías de de estructuración urbana Transporte de cargas
-  Área urbanizada
-  Área logística productiva Rosario-Perez-Soldini  
Sector aeropuerto
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"



**Sistema ambiental integrado**

-  Distrito
-  Arroyos y cañadas
-  Áreas de riesgo hídrico
-  Área natural protegida sobre los cursos de agua
-  Área de valor paisajístico



**Criterios para el ordenamiento territorial**

- Área urbanizada existente
- Área periurbana
- Área rural
- Área para Proyectos Especiales
- Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"



**Plan Especial interjurisdiccional metropolitano RP N°18 (PIM R18)**

- Área urbana
- Área de expansión
- Área periurbana

**MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL**  
Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial  
**Cuadrante Oeste**

**Ordenación de las infraestructuras de la movilidad**

-  Corredores regionales de carga  
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Corredores regionales de carga proyectada  
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Conectores a áreas industriales
-  Acceso existente
-  Acceso propuesto
-  Red de ferrocarril existente
-  Tren regional
-  Cinturón Ronda FFCC
-  Corredores interurbanos  
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Cinturón Vial Segunda Ronda RP N°34s
-  Vía de estructuración local  
Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana

-  Vías colectoras paralela al ferrocarril

**Ordenación de las áreas urbanizadas**

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

**Ordenación de los espacios libres**

-  Área periurbana  
Incentivo de desarrollo productivos agrícolas alternativos
-  Área rural
-  Área natural protegida sobre cursos de agua
-  Áreas de valor paisajístico
-  Áreas de riesgo hídrico
-  Obras de retención
-  Presa Ludueña
-  Acceso público al Arroyo

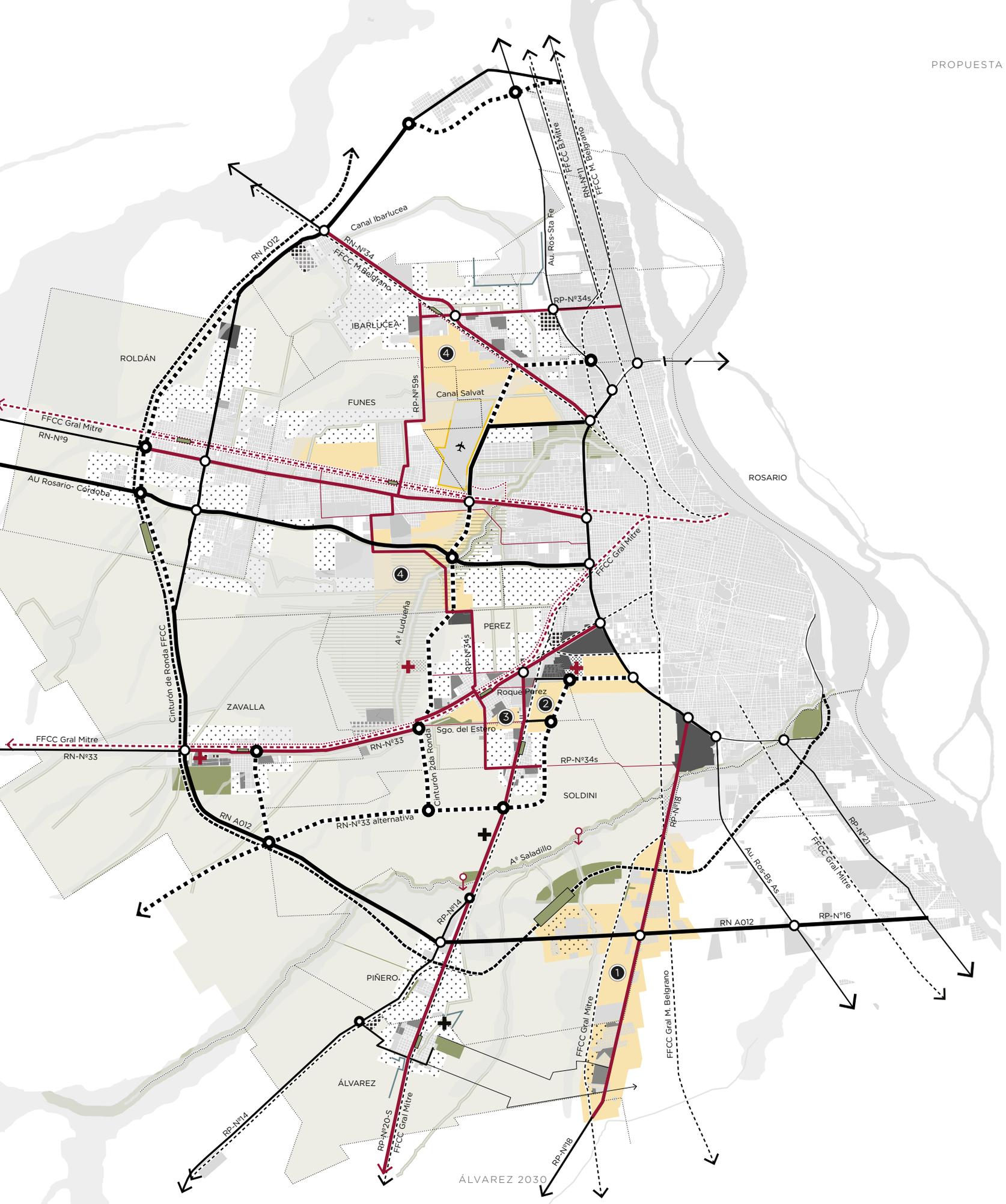
**Grandes infraestructuras de servicios**

-  Planta de tratamiento cloacal / Lagunas de decantación
-  Planta de tratamientos de Residuos Sólidos Urbanos (RSU) / Vertederos a cielo abierto
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"

**Proyectos Especiales**

-  Proyecto especial Ruta Provincial N°18
-  Área logística productiva Rosario-Perez-Soldini
-  Proyecto interjurisdiccional Parque Recreativo Productivo Perez-Soldini
-  Proyecto Ambiental Arroyo Ludueña

**Plano 22. Modelo territorial proyectual**



## 82 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Tres grandes objetivos generales de plan guiarán el futuro desarrollo de la Comuna de Álvarez:

1. **Potenciar la centralidad local.** Se plantea fortalecer la centralidad local, históricamente desarrollada en torno a la Estación Álvarez del Ferrocarril Gral. B. Mitre, y mejorar el uso y aprovechamiento de esta parcela. Se propone la potenciación del eje central norte-sur estructurado por las instalaciones ferroviarias y la ruta provincial N°20-s y del eje este-oeste, Bv. N. Álvarez; y de las calles Güemes, Sarmiento, Caseros y Suipacha como Bulevares de Ronda, mejorando la convivencia con las áreas productivas adyacentes y conteniendo el crecimiento de la planta urbana.
2. **Consolidar la planta urbana existente y restringir los procesos expansivos.** Álvarez presenta una planta urbana de once por once manzanas, rodeada por usos mayoritariamente rurales e industriales. Especialmente en las últimas décadas se han realizado algunas expansiones menores aledañas a la misma y, mayormente, se han desarrollado nuevas urbanizaciones en torno a la ruta provincial N°18, alejadas 17 km por camino pavimentado del núcleo original. Se propone completar los vacíos urbanos existentes dentro de la planta urbana, definir una ampliación acotada a sus áreas contiguas inmediatas, a fin de evitar el desarrollo de nuevos procesos urbanos dispersos en la jurisdicción. A su vez, se plantea resolver la problemática provocada por las urbanizaciones sobre la ruta provincial N°18, a través de un completamiento residencial con la inclusión de infraestructura y equipamientos propios, mediante el desarrollo de un Plan Interjurisdiccional Metropolitano Ruta 18 que involucra las comunas de Álvarez, Piñero, Albear y Villa Amella.
3. **Ordenar y potenciar el uso productivo para proteger las áreas residenciales.** Se identifica la presencia de usos industriales dentro del tejido residencial de la localidad, como también se registran conflictos por la coexistencia de áreas rurales que utilizan agroquímicos junto a sectores residenciales urbanos. Se propone planificar el ordenamiento de los distintos usos del suelo, a fin de preservar las áreas residenciales de inconvenientes provocados por otras actividades, siempre y cuando se garantice y se potencie el desarrollo productivo de la localidad. Se plantea así, reordenar las actividades industriales dispersas re-encauzándolas en el área planificada para esos fines y desarrollar áreas de amortiguación entre las áreas urbanas y las productivas (rurales e industriales).



## 84 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 esta complejidad de factores.

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 y la conveniencia de que esa demanda sea cubierta en los núcleos urbanos existentes reforzando y potenciándolos.

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 ha definido 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.

Según 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 se ofrecen en él 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 resultan propicias para afrontar 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 aplica 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, mediante el desarrollo de un proyecto o Plan Especial 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 (ver plano N°27).

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.

## POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

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

### DEFINICIÓN DE NUEVAS POLÍTICAS DE URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

La definición de nuevos criterios de urbanización en Álvarez está destinada a orientar el desarrollo territorial hacia el modelo deseado. Se basa en el reconocimiento de las características y las tendencias actuales de transformación, a fin de mejorar la convivencia de los distintos usos presentes en la jurisdicción. De acuerdo con los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el área metropolitana, en Álvarez se proponen las siguientes acciones:

**Organizar los procesos de urbanización y completar los tejidos residenciales:**

- Consolidar la planta urbana ya urbanizada alentando el com-

pletamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro del tejido residencial existente y evitar los procesos expansivos que generan dispersión y adoptan la forma de enclaves residenciales autónomos.

- Desalentar los nuevos procesos de urbanización difusa, contemplar el completamiento y consolidación de aquellas urbanizaciones dispersas ya existentes en la jurisdicción de la comuna, y reconocer la necesidad de provisión de infraestructura y servicios.
- Promover acciones integrales para la resolución de las condiciones deficitarias que presentan los asentamientos irregulares existentes, a través de su calificación y desarrollo como "Área de Interés Social". Se prevén acciones tendientes a mejorar la situación en aquellos barrios en condición de riesgo y en barrios que requieran el reordenamiento y regularización dominial.

*Poner en valor el espacio periurbano y rural:*

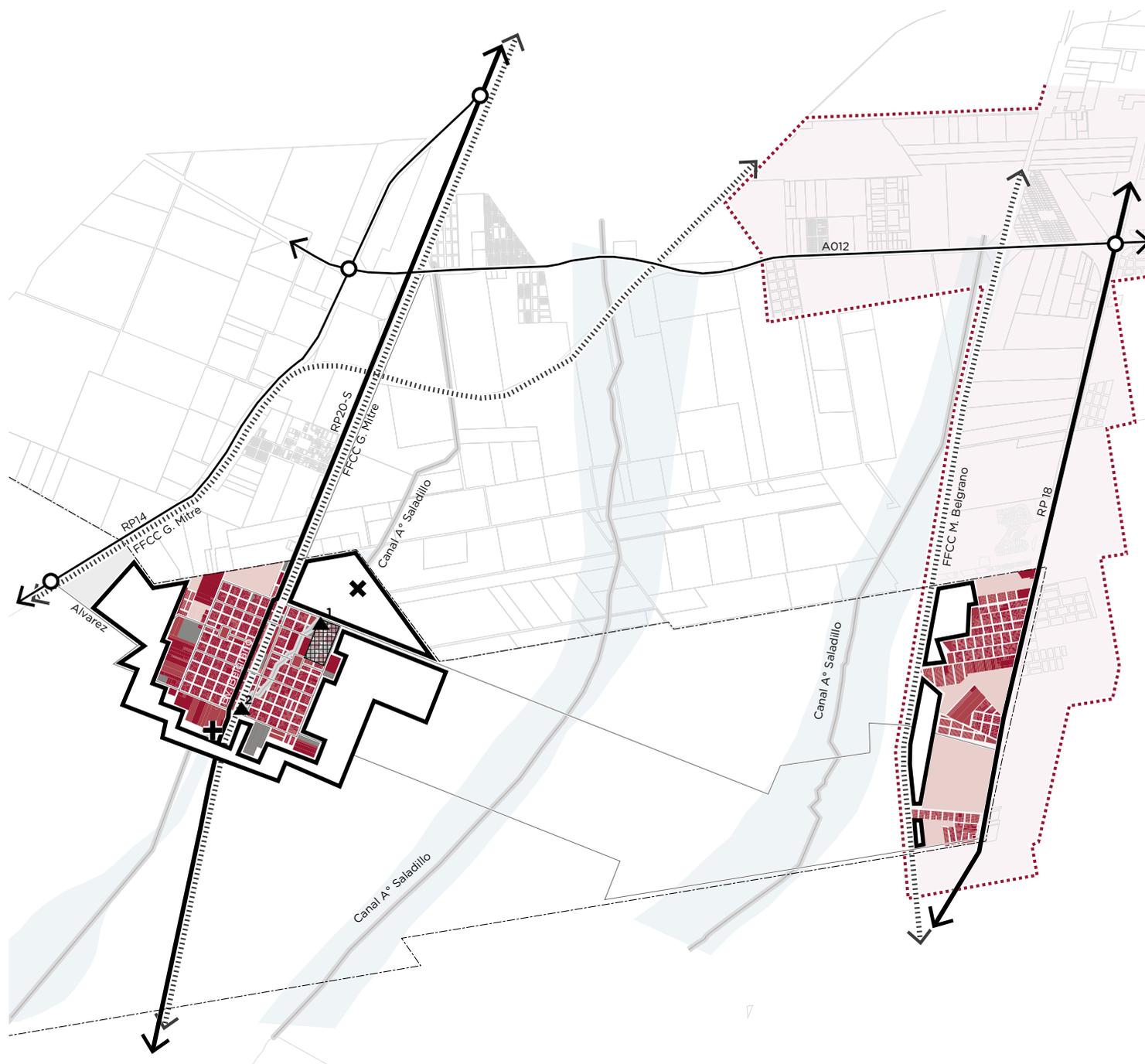
- Definir pormenorizadamente las áreas periurbanas que oficiarán a modo de límite del centro poblado, para resguardarlas de los avances indiscriminados de loteos residenciales.
- Proteger las áreas verdes intersticiales aún vacantes.
- Desarrollar acciones tendientes a recuperar y conservar las condiciones naturales del suelo rural, que se comporta como soporte productivo de la economía regional, y facilitar la filtración de las aguas de lluvia libremente, para evitar las escorrentías excesivas, causantes de las inundaciones tan recurrentes en la región. También evitar el desarrollo de usos productivos en el suelo de protección rural; esto demanda una rectificación de los usos donde se encuentran instalaciones desmanteladas de la actividad productiva.

*Reordenar las áreas productivas.*

- Definir una política de localización de suelo industrial para que el desarrollo industrial y/o de servicios no vaya en desmedro del potencial reconocido de la localidad para usos residenciales.
- Concentrar las actividades productivas en áreas industriales, en relación directa con los nodos logísticos y los principales corredores viales destinados al transporte de cargas.
- Prohibir la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en las áreas con una clara vocación residencial y en áreas de exclusiva producción rural. Restringir, en lo sucesivo, la instalación de nuevas industrias en áreas en las que se apunta hacia una consolidación de la residencia. Se busca evitar nuevas instalaciones en sectores que se encuentran en contacto directo con los usos residenciales.

**OPTIMIZACIÓN DE LOS RECURSOS AMBIENTALES Y PATRIMONIALES Y CREACIÓN DE ESPACIOS VERDES**

La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo de Álvarez sino también a toda el AMR. En este sentido, cobra valor la definición de una política de preservación del frente del canal que atraviesa la localidad, así como la protección de las masas arbóreas, los espacios verdes libres y las áreas rurales presentes en la localidad. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural y cultural que se encuentran degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. Por lo expuesto, resulta factible pensar en las siguientes políticas de plan:



- |   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| <b>Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios</b> | <b>+</b> Erradicación del basural                       | Áreas de expansión urbana y proyectos especiales         | <b>▲</b> Reestructuración urbana de áreas de interés social |
| Industrias existentes   | <b>x</b> Planta de tratamiento cloacal                  | Plan Especial Interjurisdiccional ruta 18 "P.E.I.R. °18" | 1. FONAVI (ocupado informalmente)                           |
| Área industrial propuesta   | <b>Definición de nuevas políticas de transformación</b> | Áreas restringidas a la urbanización                     | 2. Asentamientos irregulares (manzana 64)                   |
| Recalificación normativa del área industrial                        | Suelo urbano consolidado o a consolidar                 | Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental        |   |

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

**88** *Recuperar las márgenes de los canales y del arroyo Saladillo.* La recuperación de estos frentes ribereños se debe vincular con las intervenciones a nivel metropolitano, con la intención de generar un sistema integrado de reservas naturales y parques metropolitanos. Se propone la realización de convenios con propietarios de predios privados frentistas en sus bordes para mejorar sus márgenes y preservar sus condiciones naturales y paisajísticas. Con respecto al canal que atraviesa la planta urbana se propone la definición de una franja de liberación y tratamiento especial para la generación de un recorrido peatonal.

*Poner en valor el patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural.* La identificación de aquellos edificios patrimoniales que caracterizan al casco fundacional deberá ser acompañada con políticas de preservación adecuadas. En especial, se destaca el Cuadro de Estación del Ferrocarril Gral. B. Mitre (instalaciones y forestación existente), las construcciones de fines del siglo XIX y principios del siglo XX y la iglesia San Nicolás de Tolentino.

#### *Poner en valor el espacio periurbano*

- Consolidar su perfil turístico en relación con la condición de ruralidad que registra, incluida la revalorización de antiguos cascos de estancia.
- Desarrollar circuitos recreativos en relación con el espacio periurbano.
- Revalorizar las huertas productivas como elemento esencial del paisaje que circunda la localidad.

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

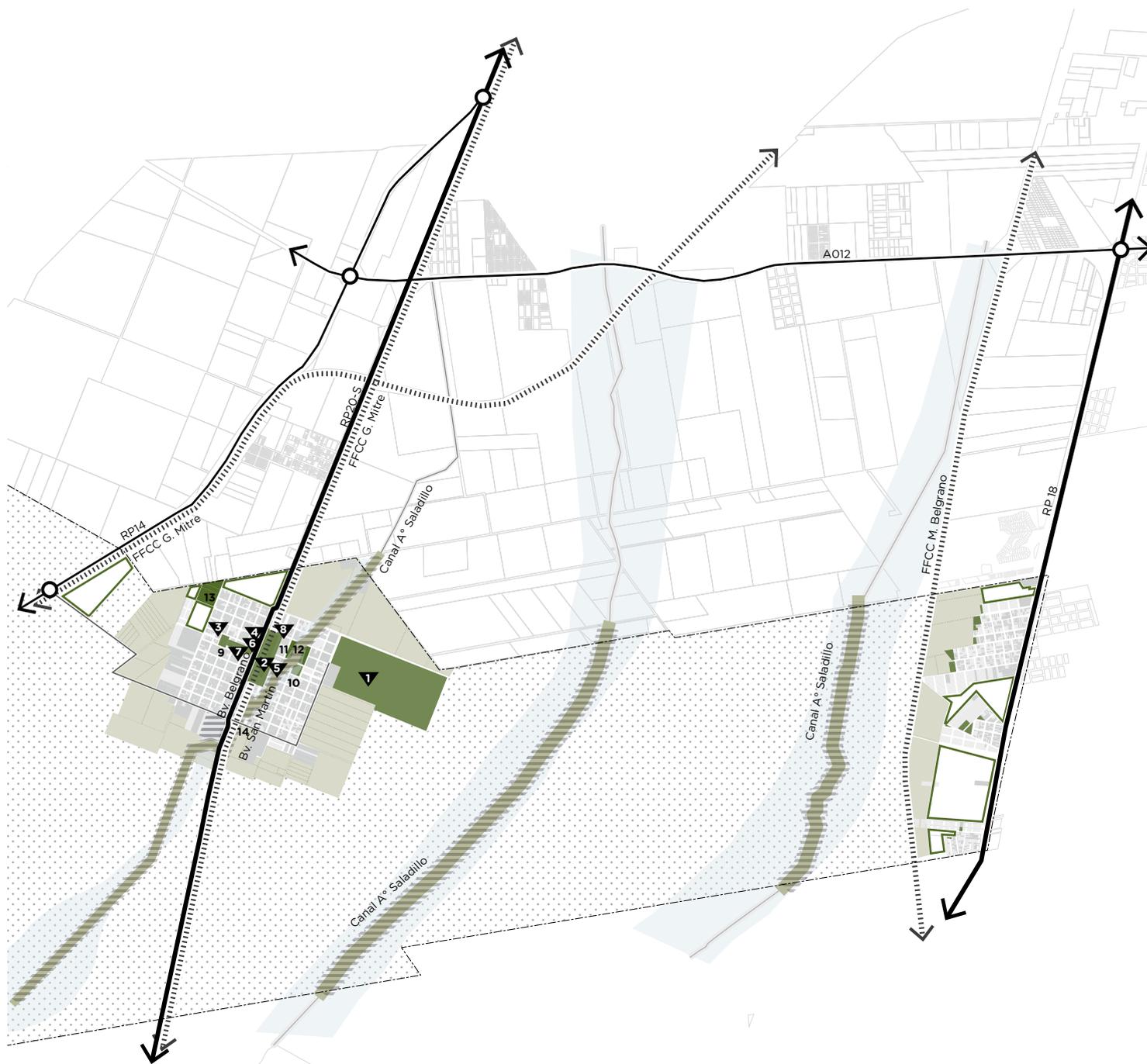
- Usar el espacio periurbano como filtro gradual entre los usos urbano y rural a partir del cuidado de los modos productivos empleados y la incorporación de barreras forestales.

- Proteger las zonas inundables dentro del área periurbana y rural a partir del estudio de las dinámicas hídricas en relación con la topografía y la presencia de cursos de agua, limitando en estos sitios los usos de suelo y los tipos productivos permitidos.
- Fomentar la rotación de cultivos y la incorporación de árboles para contribuir a la absorción del agua de lluvia y así evitar la acumulación de agua en la napa freática.

## REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La existencia de rutas nacionales y provinciales y vías ferroviarias, que vinculan las comunas y municipios correspondientes al Cuadrante Oeste Metropolitano, conforma un fuerte rasgo estructural que define y compromete el sistema de relaciones existente entre las mismas. Esto supone la reafirmación a nivel local de la comuna de Álvarez de las siguientes políticas del plan:

- Canalizar el transporte de cargas y redireccionar la circulación de camiones para evitar el paso por la planta urbana. El caso de Álvarez es singular, ya que se organiza en torno a un cuadrado bien delimitado. Esto, sumado a los usos productivos relevados, permite considerar un circuito de cargas que circunvale el perímetro sin adentrarse en la trama residencial más consolidada.
- Consolidar una vía de movilidad interurbana con la prioridad en el transporte público de pasajeros. Si bien la escala de Álvarez no auspicia un tránsito segregado del transporte público, resulta importante proteger condiciones favorables hacia el acceso de medios públicos colectivos de transporte.
- Articular las vías intercomunales como alternativa a las vías regionales de comunicación. En este sentido, resulta trascendente consolidar un camino alternativo que ganen eficiencia en la vinculación de la localidad con los poblados vecinos.



**Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes**

- Recuperación, reordenamiento y puesta en valor de los canales
- Puesta en valor de los elementos patrimoniales, ambientales y arquitectónicos

1. Predio de plantaciones frutales Bosque de los duraznos
2. Predio de la Estación FFCC
3. Parroquia San Nicolás de Tolentino
4. Sociedad Italiana
5. Cooperativa agropecuaria
6. Casa Bulleri
7. Casa Boccolini
8. Casa Moscoloni Hnos.

**Protección de áreas rurales**

- Preservación y protección del Área rural
- Definición de Áreas periurbanas
- Vacíos intersticiales para transformación urbana
- Áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

**Principales equipamientos asociados a los espacios libres**

9. Plaza 25 de mayo
10. Plaza Justina
11. Plazoleta FFCC
12. Camping Club Atlético Unión
13. Camping Santa Rosa
14. Camping El Gaucho

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

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

El marcado crecimiento de la actividad industrial, los importantes conflictos de convivencia entre el sector residencial y el industrial, y los problemas que se registran con el vertido de los efluentes en los cursos de agua hacen necesario encauzar las siguientes acciones:

*Consolidar una zona de desarrollo productivo* para mejorar la convivencia entre industria y vivienda y programar el tránsito de carga dirigido hacia los enclaves productivos.

*Revisar la normativa que califica el suelo industrial*, restringiendo la localización de industria en áreas residenciales, de acuerdo a una clasificación de industrias en función del impacto que producen.

### DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

De acuerdo con el diagnóstico desarrollado se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad (provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas y diferentes niveles de terminación de calzadas).

En la comuna de Álvarez se registra que el proceso de urbanización acelerado de las últimas tres décadas, en especial en torno a la ruta provincial N°18, no ha sido acompañado por la provisión de infraestructura y servicios, por lo cual, actualmente se registra una demanda de ejecución de obras que posibilitan un mayor desarrollo urbano.

El estado de situación se acompaña de las siguientes políticas y acciones previstas en materia de:

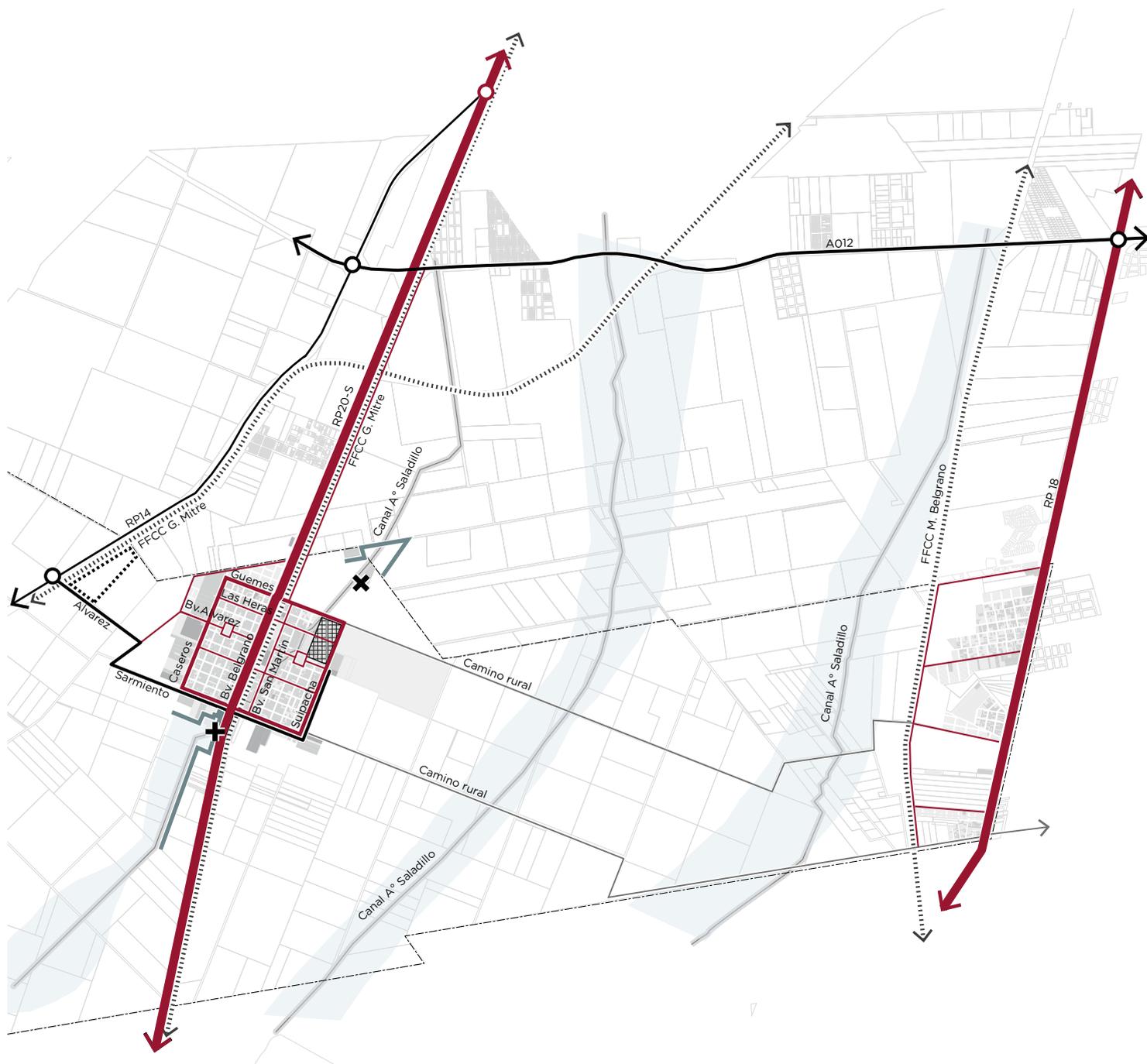
*Agua Potable.* Si se tienen en cuenta todas las áreas urbanas existentes en la jurisdicción de Álvarez, existe un déficit de provisión de agua potable de más del 40%. Para poder dar respuesta a esta carencia se prevé el desarrollo de un plan obras.

*Pavimentos.* Se denota un alto porcentaje de calles de tierra. Especialmente, los loteos ubicados junto a la ruta provincial N°18 se encuentran en una situación problemática, dado que en su mayoría presentan calles de tierra, con importantes inconvenientes de inundabilidad frente a grandes lluvias. Por lo cual se prevé una planificación integral de mejoras y futuras pavimentaciones.

*Gas natural.* Una de las oportunidades, que puede señalarse, se vincula con la capacidad de la empresa de gas para extender la red hacia todas las zonas de la localidad que no cuentan con el servicio, en base a una planificación y a la coordinación de proyectos entre comuna y la prestadora del servicio.

*Saneamiento y desagües.* Actualmente se realizan obras que permitirán la expansión de los servicios cloacales a través de las cuales se beneficiarán 3000 habitantes en la primera etapa del proyecto. En el futuro se podrá incrementar un 50% más la cobertura del servicio, producto de 1200 nuevas conexiones domiciliarias.

Respecto a la dinámica hídrica, a fin de resolver la problemática derivada de los frecuentes desbordes del canal que cruza la planta urbana se pueden mencionar distintas estrategias. La posibilidad de incrementar la capacidad de dicho canal se ve limitada por la



- |   |  |  |
|---|--|--|
| <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: red; margin-right: 5px;"></span> Consolidación de corredores de transporte interurbano</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid red; margin-right: 5px;"></span> Revalorización de vías de estructuración urbana</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Propuesta de canalización del transporte de cargas</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Propuesta de nudo vial de ingreso vehicular</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border-top: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Sistema ferroviario existente</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px dotted black; margin-right: 5px;"></span> Área industrial propuesta</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-image: linear-gradient(to right, black 1px, transparent 1px), linear-gradient(to bottom, black 1px, transparent 1px); background-size: 4px 4px; margin-right: 5px;"></span> Recalificación normativa del área industrial</li> </ul> | <p><b>Infraestructuras y servicios existentes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: lightblue; margin-right: 5px;"></span> Erradicación del basural</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Planta de tratamiento cloacal</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Traza tentativa presa de retención</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: lightblue; margin-right: 5px;"></span> Área de riesgo hídrico definida después de la construcción de las represas retardadoras</li> </ul> |
|---|--|--|

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

92

falta de espacio disponible y los costos asociados al reemplazo de una gran cantidad de alcantarillas de cruce dentro de la trama urbana por otras de dimensiones apropiadas para el paso de caudales de recurrencias importantes. Además, se debe tener en cuenta que al acelerar el flujo se estaría aumentando el caudal pico en las alcantarillas ubicadas bajo la ruta nacional A012 y la traza ferroviaria, lo que exigiría el aumento de las secciones correspondientes. Entonces, ante la imposibilidad de adaptar el canal al caudal de 100 años de recurrencia, la alternativa pasa por retener una parte de ese caudal antes de que llegue a la localidad y permitir solo el paso de aquel que se puede evacuar por el existente (luego de una limpieza y cambio de las alcantarillas en peores condiciones hidráulicas). Esto se logra mediante la materialización de una presa de retención y una obra de descarga. Sin perjuicio de la eventual ejecución de esta obra, todo el sector ubicado al sur de calle Sarmiento y al oeste de la ruta provincial N°20-s debería ser considerado zona de reserva. Es primordial desalentar el establecimiento de emprendimientos residenciales o industriales y, en lo posible, comenzar la relocalización de asentamientos ya instalados, para poder construir la represa. También se hace necesaria la erradicación del basural existente, ubicado en una situación crítica.

Por otra parte, se requiere un estudio de desagüe integral que proponga mejoras en las cunetas de la ruta provincial N°18, a fin de mejorar sensiblemente el escurrimiento, siempre y cuando se reacondicione previamente el sistema del arroyo Frías, para no perjudicar los terrenos ubicados aguas abajo.

### Se necesita abastecer la siguiente cantidad de parcelas:

Barrio	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
1. BELGRANO	367	367	367	367
2. EL GAUCHO	344	0	136	344
3. AREA 3	399	72	62	143
4. LOS PINOS	875	875	875	875
5. EL CAMELO	327	327	327	327
6. AREA 5	963	0	39	247
7. LAS TORONJAS	348	0	41	348
8. LA LATA	157	28	68	85
9. AREA 2	40	0	0	40
10. AREA 4	130	0	14	54
11. VENDAVAL	116	16	65	89
12. CACHAMAY	78	44	6	73
13. AREA 1	31	22	0	27

Asfalto  
Mejorado

Nivel de servicios  
Sin servicios  
Bajo nivel de servicios  
Medio nivel de servicios  
Alto nivel de servicios



Plano 26. Integración de los servicios de infraestructura por unidad barrial

## MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

### Ordenamiento de las áreas productivas y de servicios

-  Áreas de expansión industrial
-  Recalificación normativa del área industrial

### Integración de la Estructura Local

-  Áreas de expansión urbana y proyectos especiales
  -  Plan Especial Interjurisdiccional ruta 18 "P.E.I.R. °18"
  -  Nuevos barrios en proceso de consolidación
  -  Áreas de protección histórica y ambiental
1. Generación de un área de nueva centralidad urbana
  2. Protección del Bosque de los duraznos / Finca Don Pascual
  3. Preservación de los bordes forestados del canal arroyo Saladillo

### Los espacios periurbanos

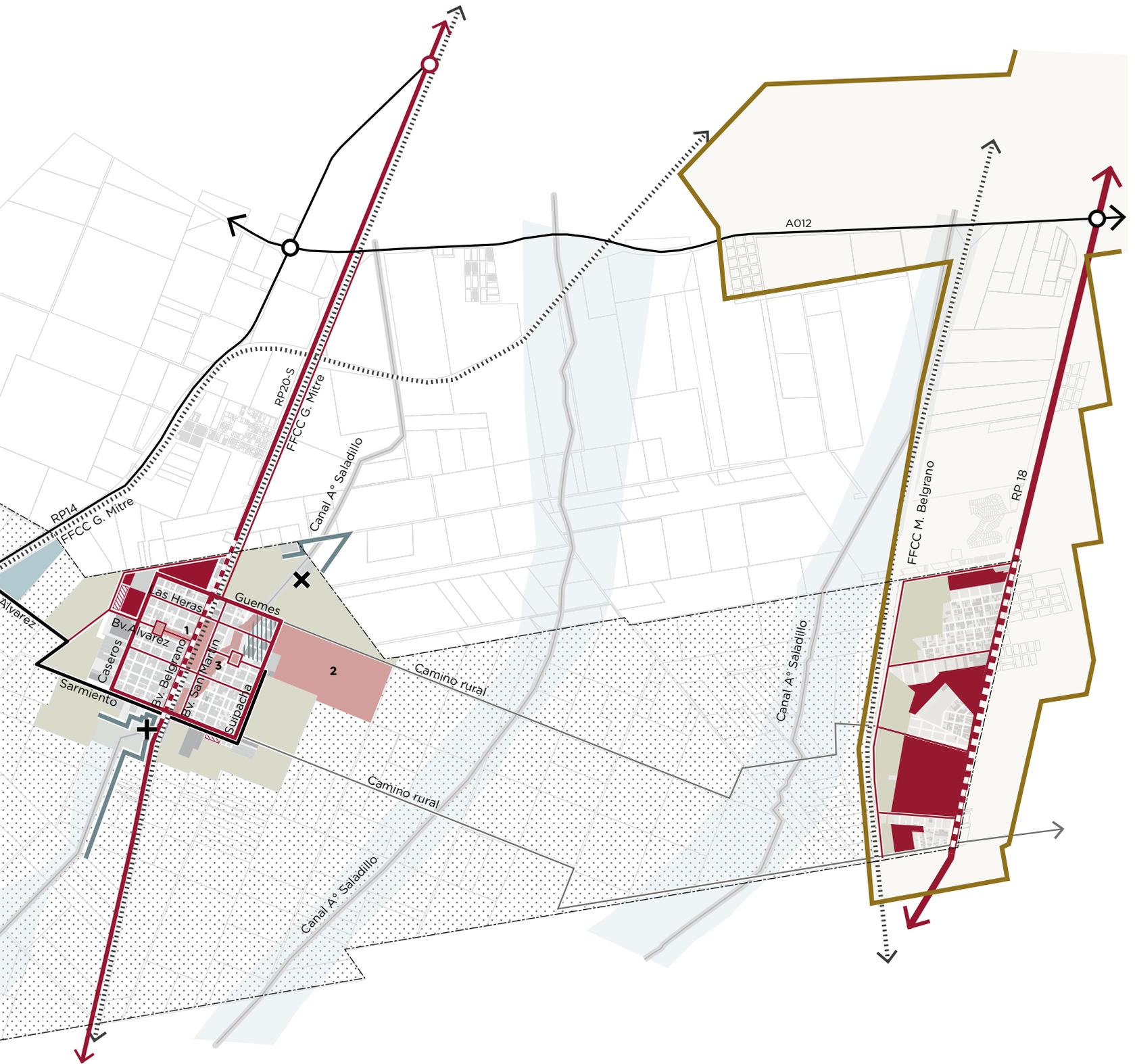
-  Área periurbana
-  Área rural

### Movilidad y conectividad

-  Vía de articulación intercomunal
-  Nuevas trazas y revalorización de las trazas existentes
-  Propuesta de canalización del transporte de cargas
-  Sistema ferroviario
-  Propuesta de nudo vial de ingreso vehicular

### Medidas de mitigación canal urbano arroyo Saladillo

-  Traza tentativa presa de retención
-  Área de riesgo hídrico definida después de la construcción de las represas retardadoras
-  Erradicación del basural
-  Planta de tratamiento cloacal



Plano 27. Modelo integrado de las principales estrategias de desarrollo local

## 96 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

Las acciones previstas en cada una de las cinco políticas mencionadas demandan una estrategia general que las articule y 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 cuatro operaciones estructurales que le otorguen operatividad y permitan reflexionar acerca de las múltiples oportunidades y escenarios de transformación que debe 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 para el interés público como para el privado. A continuación, se detallan las cuatro grandes operaciones estructurales que definen la planificación del territorio para la Comuna de Álvarez: 1) *El desarrollo del Plan Interjurisdiccional Metropolitano Ruta 18 - PIM R18*, 2) *El desarrollo productivo y el borde urbano-rural*, 3) *Los ejes de Integración y Conectividad*, y 4) *Los espacios periurbanos*.

### 1. EL DESARROLLO DEL PLAN INTERJURISDICCIONAL METROPOLITANO RUTA 18 - PIM R18



La jurisdicción de Álvarez presenta diversos loteos que se establecen en torno a la ruta provincial N°18, los cuales son resultantes de diversos procesos de urbanización autónomos, sin una planificación integral previa, y se encuentran alejados de la planta urbana unos 17 km por camino pavimentado. A fin de mejorar las condiciones de habitabilidad de sus pobladores y una mayor conectividad con el núcleo central, se prevé una actuación integral de desarrollo de equipamientos, infraestructuras y servicios, como así también se propone mejorar la conectividad e integración con la planta urbana histórica. Asimismo, se promueve la creación de nuevos recorridos paisajísticos, así como las mejoras en la conexión y articulación entre el sistema de espacios públicos, equipamientos y servicios, y se sumarán viviendas (con variaciones tipológicas que generen diversidad frente a distintos posicionamientos urbanos). Las principales actuaciones propuestas son:

- Dotación de espacios públicos y equipamientos comunitarios en los sectores urbanos localizados junto a la ruta provincial N°18.
- Definición, en las áreas residenciales, de indicadores urbanísticos que planteen mayor densidad adecuados a la escala de esta localidad, sin desatender la heterogeneidad tipológica y funcional, promoviendo niveles crecientes de complejidad urbana, con la incorporación de los equipamientos institucionales necesarios y los espacios públicos a escala barrial.
- Provisión gradual de infraestructuras y servicios de agua potable, gas, desagües cloacales y pluviales, como la realización de mejorado y pavimentación en las urbanizaciones alejadas de la planta urbana.

Para llevar adelante esta operación se promueve la aprobación en forma conjunta entre las localidades involucradas (Alvear, Piñero, Villa Amelia y Álvarez) del Plan Interjurisdiccional Metropolitano Ruta 18.

## 2. EL DESARROLLO PRODUCTIVO Y EL BORDE URBANO-RURAL



A fin de evitar futuras urbanizaciones dispersas y proteger la residencia de los agroquímicos utilizados en las áreas agrícolas extensivas o los conflictos ocasionados por las actividades industriales, se propone consolidar la planta urbana de Álvarez y contener los procesos expansivos a través de la jerarquización de las actuales calles de borde (Güemes, Sarmiento, Caseros y Suipacha) transformándolos en bulevares de ronda, con un ancho de traza acorde a esta jerarquización. También así se plantea la definición de las áreas periurbanas con usos adecuados a la yuxtaposición de los componentes residenciales y se prevé el completamiento de los espacios vacantes dentro de la localidad. Las principales actuaciones propuestas son:

- Concentración de las actividades productivas, para industrias ligeras y logísticas, en el sector establecido para dichos fines localizado frente a la ruta provincial N°14.

98

- Resguardo del suelo periurbano y rural productivo, cambio de uso de suelo únicamente en aquellos sectores donde el proceso expansivo de la localidad quede supeditado a un Proyecto Especial de carácter integral y estratégico de ordenamiento urbano.
- Jerarquización y dotación de forestación a las calles Sarmiento, Güemes, Caseros y Suipacha, que contribuya a resguardar la planta urbana de otros productivos.
- Firma de un convenio con el propietario del predio Bosque de Duraznos para jerarquizar el emprendimiento e integrarlo al Programa de desarrollo del suelo periurbano y rural.

### 3. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



Se promueve una reorganización de la movilidad y el desarrollo de proyectos urbanos que confieran una lógica de cohesión a la comuna. La principal política por desarrollar consiste en la incorporación de mejoras estratégicas en la conectividad, tanto vial como ferroviaria, de cargas y de pasajeros. La estructura vial de Álvarez facilita una propuesta de polígonos de circulación diferenciada según el modo o la jerarquización de alguna vía estructuradora con un diseño integral. Pocas localidades permiten una disposición clara para proyectos de este tipo. La dificultad principal para una conectividad segregada reside en los cruces ocasionados por las vías del ferrocarril, que se limitan a dos pasos y obliga a una convivencia desorganizada de modos, o a la búsqueda de alternativas para lidiar con la barrera que significan las vías férreas. Cabe destacar que estos cruces cuentan actualmente con un diseño a modo de avenida con un ancho de paso bien constituido, perfil que no persiste al interior de la localidad.

Esta caracterización continuada en sentido este-oeste hubiera permitido disposiciones segregadas más efectivas de los distintos modos de movilidad.

Pese a la disposición geométrica clara del trazado, en el tejido se verifica la dispersión de algunas instalaciones logístico/productivas que no se remiten a un circuito nítido de cargas, lo que implica problemas de circulación interna en la localidad y un impacto ambiental indebido, además del recurrente maltrato a las calzadas. Otra circunstancia a tener en cuenta es la deficiente conectividad con las urbanizaciones que comienzan a desplegarse de un modo desarticulado en forma paralela a la ruta provincial N°18, con apenas un par de caminos rurales que la conectan al centro histórico. Por lo expuesto, se pretende la implementación de un Plan Básico de Movilidad que atienda a los objetivos de integración y conectividad, y que segregue la circulación de pasajeros y de cargas. Las operaciones a desarrollar son:

**Canalización de transporte de cargas.** La movilidad de las cargas en Álvarez resulta singular por distintos motivos. La duplicación de ejes territoriales de conexión hace plausible pensar en una segregación efectiva de modos, característica poco usual en otras localidades. La decisión de segregación entre pasajeros y cargas indica una lógica de conectividad específica para cada eje: la ruta provincial N°14 (alejada de la planta urbana y con buen alcance territorial) debería concentrar los viajes de cargas y la ruta provincial N°20-s (eje norte-sur de la planta urbana, yuxtapuesta con la estación ferroviaria fundacional) los viajes de pasajeros. Unir la traza de la ruta provincial N°20-s con la ruta provincial N°14, resulta una acción de suma importancia para dar continuidad a una conexión interurbana.

En concomitancia, los usos industriales que precisan buena acce-

sibilidad para vehículos de carga se ubican mayoritariamente en el perímetro del casco urbano, lo que redundaría en una potencial circulación alejada del fragmento central con usos residenciales consolidados. Esta configuración habilitaría un circuito de ronda eficiente para camiones sin interferencias con la circulación de los pasajeros. Para su constitución definitiva sería preciso dar continuidad a calle Sarmiento, límite sur de la localidad, hecho que permitiría una circulación en “U” para el ingreso y salida de camiones desde la ruta provincial N°14. Con esta definición, la planta consolidada de Álvarez no recibiría el paso indebido de camiones, limitándolo a una parte de su perímetro y liberando el actual límite norte.

Asimismo, es plausible imaginar en el mediano plazo una segunda ronda que libere de camiones las calles Caseros y Sarmiento para especializar aún más el circuito perimetral con prioridad de paso para la circulación de cargas.

Por otra parte, se relevan diversas dificultades, por ejemplo, que no todos los enclaves industriales se localizan en los ejes perimetrales. Algunos de ellos se encuentran en torno al límite norte de la urbanización, en conflicto con los usos residenciales y con el curso de agua que atraviesa la localidad, además de provocar viajes con vehículos pesados sobre calzadas constituidas para circulación de vehículos livianos. Estos usos deberían trasladarse al sector promovido para el desarrollo industrial.

Otra dificultad relevada consiste en la pobre constitución del acceso oeste a la localidad que, a la salida de la ruta provincial N°14, se encuentra con un trazado sin pavimento definitivo. Resulta preciso avanzar en esta infraestructura que, de constituirse con un pavimento definitivo, permitiría una conectividad más sólida con el territorio del transporte de cargas y, también, habilitaría un nuevo enclave industrial en un espacio mucho más propicio

para esta actividad: el encuentro de esta nueva infraestructura (calle Álvarez como acceso oeste al poblado) con la ruta provincial N°14, conector territorial. La constitución de este circuito (y su potencial traslado a la “segunda ronda” propuesta) induciría a un mejor aprovechamiento de la planta urbana liberándola para usos propios de pasajeros, residentes y visitantes, que se movilizaran tanto en medios públicos como privados.

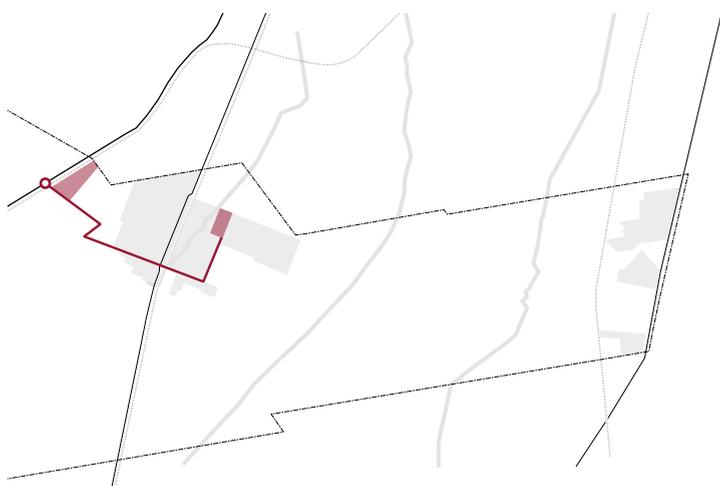
**Articulación intercomunal: Transporte público de pasajeros, ruta provincial N°20-s.** El Cuadrante Oeste se denomina como tal en tanto no existe una caracterización de corredor que ordene la disposición urbanística en torno a un eje. Esta condición diluye la posibilidad de líneas ordenadoras que concentren el transporte público, y dejan a cada localidad del Cuadrante (salvo pocas excepciones) con bajas posibilidades de servicios públicos sustentables en el tiempo.

Pese a esto, se prestan servicios que llegan a la localidad con regularidad. En orden de mejorar sus prestaciones y jerarquizar su presencia, se pretende postular intervenciones puntuales que ponderen el valor del transporte público como modo de movilidad privilegiado (alta presencia de mobiliario urbano sistematizado, arbolado acorde al espacio tratado, reorganización del estacionamiento en la calle, señalización eficiente, entre otras acciones). La escala local acotada y su pertenencia al Cuadrante Oeste, en principio, inhabilitan una segregación plena de transporte en el espacio público de circulación. Pero, no por ello disuaden la actuación de jerarquización del modo público de movilidad. Resultará propicio proyectar un entorno diferenciado de la parada principal (coincidente con la estación ferroviaria) y evaluar la posibilidad de extender el servicio en el fragmento este de la localidad con un tramo que “espeje” el recorrido oeste, en orden

de generar una mejor accesibilidad (y potenciar su desarrollo) al fragmento de menor consolidación actual. Para ello, será preciso la pavimentación y/o mejoras que habiliten una circulación en óptimas condiciones del vehículo colectivo, particularmente por el Bv. Álvarez y calle Maipú o San Lorenzo, dependiendo de la extensión de servicio que se proponga oportunamente.

**Mejora de las condiciones de la infraestructura vial.** Existe un porcentaje considerable de calles pavimentadas, o con mejorados, que precisan una progresiva superación en sus prestaciones. Esta política de desarrollo de la infraestructura interna debería seguir un plan de accesibilidad amplio, acorde a la estructura total de la planta urbanizada. Para ello, resulta imperioso evaluar al detalle los perfiles de las calles secundarias que hacen a la conectividad interna (Necochea y Las Heras) por ser las arterias de cruce ferroviario habilitadas, y construir un circuito jerarquizado de distribución interna. La idea de polígono ordenador debería consolidarse con un pavimento de mayor calidad y capacidad de prestación (por la calidad de su constitución material, el ancho de carriles de circulación, la señalización vertical y horizontal, etc.) que enlace no solo con el eje estructurador de acceso a la localidad (ruta provincial N°20-s) sino también con los cruces que otorgan accesibilidad hacia el este y el oeste.

En la medida de lo posible, estos dos ejes deberían persistir en una configuración amplia como se constituyen en el tramo del cuadro ferroviario a modo de boulevard y, si bien resulta compleja una constitución tipo boulevard a doble mano en todo su desarrollo, al menos deberá evaluarse el uso del espacio circulatorio y su relación con la habilitación (o no) del estacionamiento habitual, como la convivencia entre modos en el tramo circulatorio que cruza las vías. Un diseño particularizado de estos espacios tan



**Canalización de transporte de cargas**



**Articulación intercomunal**



**Mejora de las condiciones de la infraestructura vial**



**Vías para el transporte no motorizado**

sensibles induciría un mejor ordenamiento general de los modos de transporte al interior de toda la localidad.

Con la ponderación de una circulación diferenciada, complementada por las calles perimetrales Caseros y Suipacha, la localidad aseguraría una alta accesibilidad en buenas condiciones de toda la planta urbanizada, que acerque los viajes internos con eficiencia desde cualquier origen hasta cualquier destino.

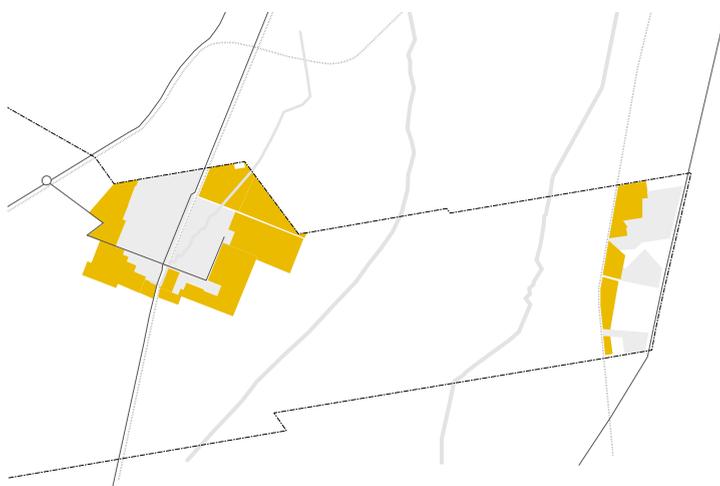
*Inclusión de vías para el transporte no motorizado.* Álvarez se ha desarrollado en una escala intermedia respecto a las localidades vecinas del territorio metropolitano. Dicha escala implica una dificultad para proponer segregación plena de modos no motorizados respecto de los motorizados. La exclusividad de paso para un modo de movilidad precisa de un mínimo de “masa crítica” de vehículos para encontrar sentido. Podría plantearse alguna ciclovia, pero se corre el riesgo de instrumentar una segregación de paso poco apropiada para los usuarios. Aun así, es plausible pensar circuitos que celebren una movilidad no motorizada con diseños alternativos (un solado constituido con piezas intertrabadas, que induzcan una velocidad controlada; ensanche de canchales centrales con profusa vegetación y pisos con habilitación de uso ciclista/peatonal; etc.).

Los ejes estructuradores este-oeste cuentan con características valorables para implementar velocidades controladas de circulación intra-urbana. En particular, el eje Álvarez de plaza a plaza, con el cuadro de estación intermedio, cuenta con características propicias para un circuito ciclista o, al menos, para condicionar la circulación a velocidades amables a vehículos no motorizados. Los otros dos ejes estructuradores (Las Heras al norte y Necochea al sur) tienen un paso logrado en el tramo del cuadro de estación, pero reducen su calzada tanto al este como al oeste,

lo que dificulta una constitución segura a la circulación ciclista. Por ello, se interpreta prudente un circuito ciclista que debería pensarse en torno al cuadro de estación para conectar ambas plazas: la más constituida del oeste y la más desdibujada del este. Este circuito, factible de ser ampliado a posteriori, tiene algunas potenciales alternativas: el paso por Álvarez (hoy cercado), requiere que la autoridad ferroviaria habilite un paso peatonal seguro que pueda convivir con el paso ciclista; y el constituido “de hecho”, a una cuadra al sur de Necochea, que se da por Arenales y que también precisaría autorización ferroviaria para constituirse como paso peatonal/ciclista.

Si bien se sugiere en todas las localidades que postulen al ciclista como ciudadano “pleno” de la movilidad local, y que se reserven lugares de paso exclusivos (ciclovías), en Álvarez se detecta una instancia de desarrollo intermedia que haría razonable una convivencia actual entre el uso recreativo/paisajístico (paseos ciclísticos) con el transporte no motorizado (ciclovías segregadas del transporte motorizado en calzadas consolidadas).

#### 4. 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 pierden 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, identificar la presencia de elementos paisajísticos de valor patrimonial y las afectaciones referidas a la dinámica hídrica. 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, superpuestos sobre parcelas productivas, configuren un paisaje con características espaciales mixtas. Por otra parte, el espacio periurbano debe velar por la protección del suelo rural, y funcionar 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, y que cumple distintas funciones de acuerdo con su ubicación y a sus características preexistentes. Ese reconocimiento establece no sólo las características del espacio periurbano, 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 tres categorías:

- Periurbano de Proximidad
- Periurbano Productivo / Patrimonial
- Periurbano Hídrico / Ambiental

**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 con áreas industriales, se determina el tipo de producto posible a desarrollar dependiendo del tipo de industria

**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 inmo-

biliaria 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 saturación 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.

**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



- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  | Periurbano productivo y patrimonial          |  | Futura área de expansión urbana                   |
|  | Periurbano paisajístico, hídrico y ambiental |  | Futura área de expansión industrial               |
|  | Periurbano de proximidad a núcleos urbanos   |  | Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental |

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

- 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, generar una simbiosis entre los distintos elementos que favorezca a la riqueza paisajística del lugar. Se asignará a cada una de las áreas antes tipificadas los modos productivos que corresponden 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, disminuir la velocidad de los vientos, y evitar que los agroquímicos afecten a las áreas urbanas. Además, el paisaje puede ser empleado para contener el agua de lluvia, usar la topografía para que trabaje como reservorio y retardador para evitar 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.
  - Creación de barreras forestales que cambien la dirección y disminuyan la velocidad de los vientos, y que eviten que los agroquímicos usados en áreas rurales afecten a las áreas urbanas.
  - Recuperación y conservación de las condiciones naturales de los suelos para facilitar así la filtración del agua de lluvia. Además, incorporación de reservorios y retardadores que eviten inundaciones.
- Limpieza y mantenimiento de los cursos de agua para su mejor escurrimiento.
  - Incorporación de árboles semilleros autóctonos en contacto con los corredores biológicos con el fin de restablecer la fauna local y el equilibrio ambiental.



## 108 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 localidades, 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 o 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 o comunal, en general inversores inmobiliarios. Los convenios urbanísticos se suelen

implementar para impulsar acciones de nueva 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 o 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, 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 de la localidad y su población. 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 Álvarez 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 ÁLVAREZ

*Presidente Comunal*, Joel De Genaro

*Ex Presidente Comunal*, Dr. Guido Ulises Paz

*Secretario de Gobierno*, Rodrigo Mazzelani

*Secretario de Obras y Servicios Públicos*, Adrián Mansilla

*Asesor Técnico*, Arq. Emiliano Bonomelli

*Asesor Técnico Local ECOM*, Arq. María de los Ángeles Strupeni

### 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

*Secretario Ejecutivo*, Juan Martín Atencio

*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*, M. Sc. Arq. Agustina González Cid  
*Coordinador de Información Georreferenciada. GIS*, Agr. Daniel Sartorio  
*Coordinadora en Comunicación y Logística ECOM*, Lic. Verónica Perelló  
*Coordinadora de Desarrollo Productivo 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, Directora de Proyectos Especiales*, Arq. Marianela Motkoski y *Auxiliar de Proyectos Especiales*, Arq. Martín Cabezudo  
*Asesor en Recursos Ambientales*, Ing. Ambiental Andrés Carbajo  
*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 Cuadrante Oeste 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, Dra. Arq. Cecilia Galimberti y Arq. Federico Sileo

*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 Desarrollo Territorial y Economía Social*, Mauro 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*

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

AA.VV. (1971) Prefectura del Gran Rosario: Análisis preliminar de la estructura física del Área Metropolitana de Rosario. Documentos A&P, FAPyD, Rosario.

CABALLERO, Adrián (Coord) (1991) Proceso de Formación urbano-territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario. CFI, Rosario.

GALIMBERTI, Cecilia (2015) La reinención del Río. Procesos de transformación de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina. UNR editora, Colección Tesis Doctorales A&P, Rosario.

MATEOS, Alicia (2007) Plan de Ordenamiento Territorial Costa Metropolitana del Gran Rosario. Cordón Sur. Diagnóstico. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

MATEOS, Alicia; DOCOLA, Silvia; PUIG, Mónica (2007) Patrimonio: Del Saladillo al del Medio - Cordón Sur - Costa Área Metropolitana Gran Rosario. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1985a) La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario. Cuaderno N°7 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1985b) La interpretación arquitectónica de las ciudades de reciente formación. Cuaderno N°6 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.

MONGSFELD, Oscar (1983) El Área Metropolitana de Rosario y El Pago de los Arroyos. Centro de Estudios Urbanos del Rosario, Rosario

RIGOTTI, Ana María (2007) Plan de ordenamiento territorial. Costa metropolitana del Gran Rosario. Cordón norte, Informe Final. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

RIGOTTI, Ana María; HEREDIA, Elina (2007) Inventario Patrimonio Natural y Construido. Cordón Norte - Costa Área Metropolitana Gran Rosario. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

ROFMAN, Alejandro (1971) Prediagnóstico de la estructura productiva del área del Gran Rosario. Municipalidad de Rosario: Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la ciudad de Rosario, Rosario

Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

Álvarez 2030 : plan urbano local. - 1a ed . - Rosario : ECOM, 2018.

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

ISBN 978-987-46812-2-5

1. Planes Urbanos. 2. Ordenamiento Territorial. CDD 711



Editado en la ciudad de Rosario, Sante Fe, en el mes de Marzo de 2018. Se ha hecho el depósito de Ley 11.723  
Este libro se terminó de imprimir en Marzo de 2018 en AKIAN GRAFICA EDITORA S.A., Clay 2992, CABA, Argentina.











Acebal  
Álvarez  
Alvear  
Arroyo Seco  
Capitán Bermúdez  
Coronel Domínguez  
Empalme Villa Constitución  
Figliera  
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



