

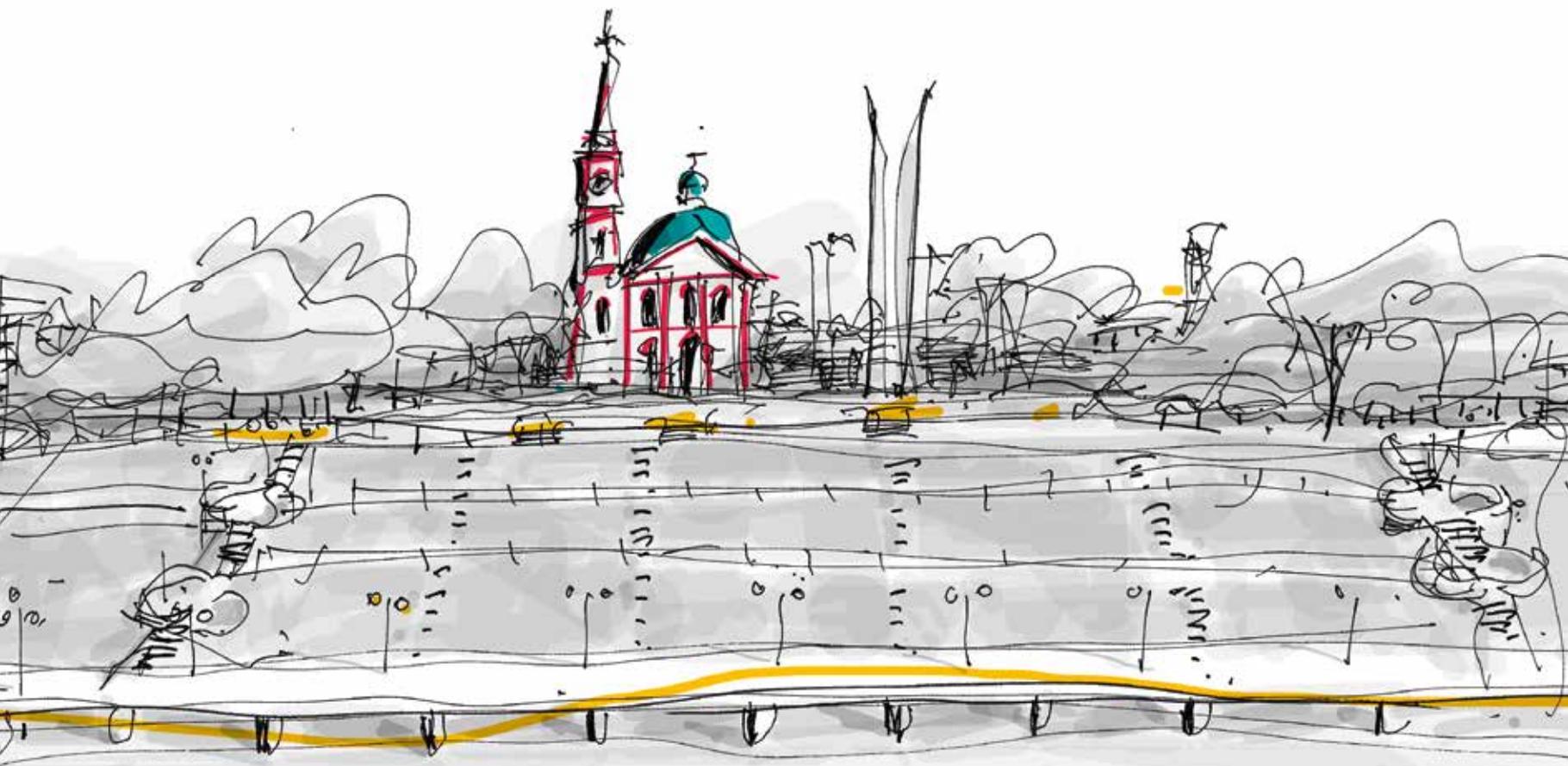


ESTRATEGIAS
LOCALES
UN PLAN
METROPOLITANO



San Lorenzo 2030

PLAN URBANO LOCAL









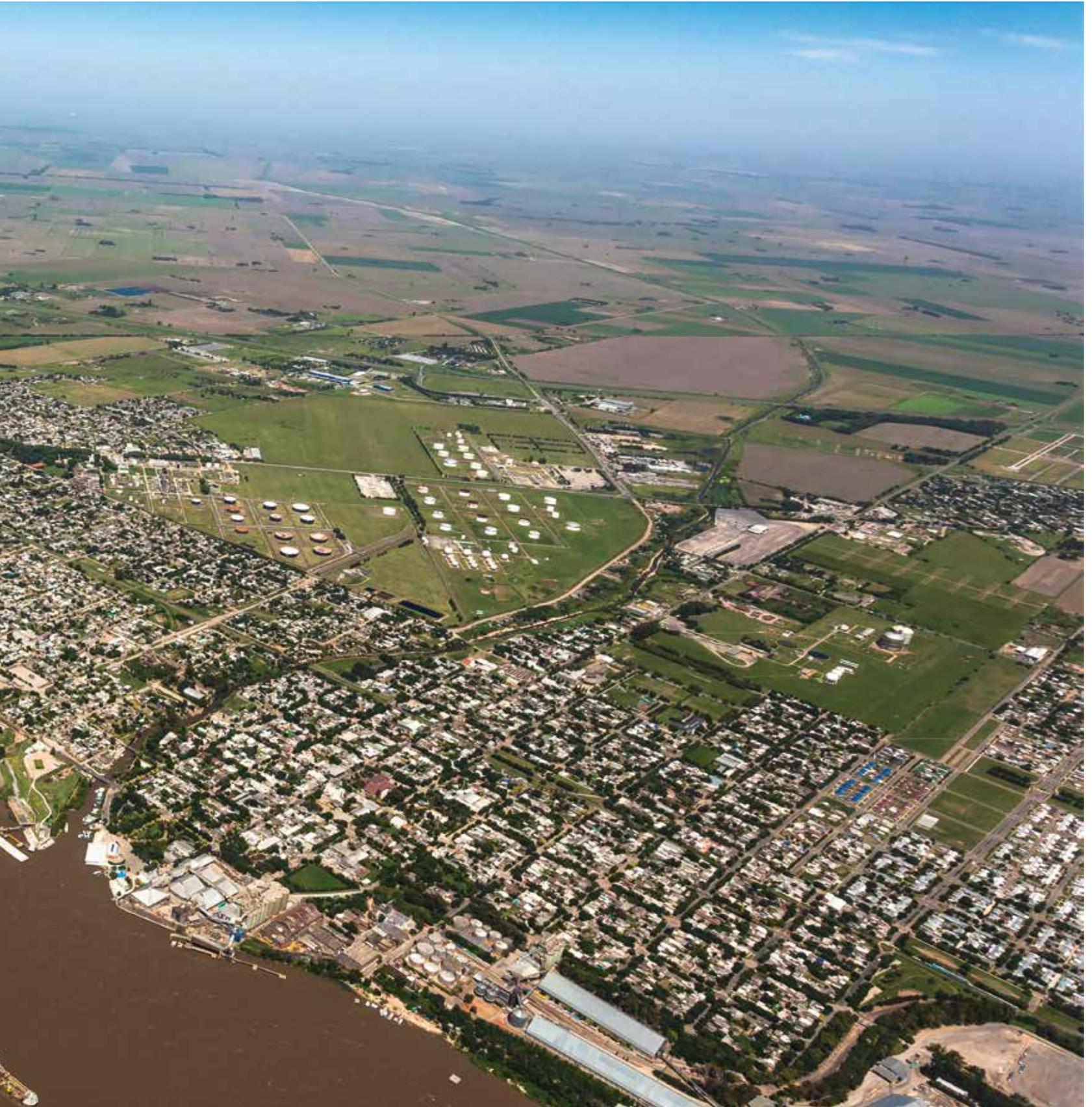
San Lorenzo 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea San Lorenzo. 2014



Estimados vecinos y vecinas:

San Lorenzo, como la mayor parte de las ciudades que se desarrollaron a partir del núcleo de una actividad productiva o portuaria, creció sin un plan urbano determinado.

Los requerimientos de infraestructura de servicios portuarios y residenciales ampliaron la planta urbana a costa de las áreas rurales. De manera particular, la ciudad se configuró en la combinación de plantas industriales y sitios históricos. Así, se suplió con pragmatismo lo que la falta de planificación no había permitido prever en su momento.

Esta situación, común a otras ciudades de la región, ha dificultado la concreción de un plan urbano que posibilite un desarrollo armónico de la ciudad, que atienda por sobre todo a la aspiración de brindar a los sanlorencinos un hábitat saludable, sustentable e integrador.

Sin embargo, en las últimas décadas se ha producido en nuestra región, de manera inédita, una conurbanización que ha concluido con los tradicionales límites rurales entre municipios y comunas, y originó espacios urbanos altamente compactos que no conocen de límites físicos e implican nuevos problemas y desafíos para la gestión territorial. De hecho, ya casi no existen cuestiones de ordenamiento espacial que puedan ser resueltas de manera uni-

lateral por las ciudades incluidas en contextos de esta naturaleza, ya que se corre el riesgo de afectar a los vecinos o de generar nuevos problemas de carácter regional, que conllevan mayores dificultades a futuro.

Sabido es, por otra parte, que los municipios y comunas santafesinos, numerosos y raramente dotados de recursos económicos y financieros suficientes, no suelen ser aptos para encarar costosos y complejos estudios de planificación urbana y, mucho menos, ejecutarlos de una manera consecuyente y sostenida en el tiempo.

A partir del año 2010, con la creación del ECOM, se ha abierto una nueva perspectiva de carácter regional metropolitana, para el ordenamiento territorial, a fin de trabajar en forma cooperativa y solidaria y establecer planes locales que satisfagan, a la vez, los intereses y necesidades del conjunto.

La posibilidad de articular normas comunes para los municipios y comunas de los corredores metropolitanos, basadas en directrices de ordenamiento territorial consensuadas, representa un extraordinario logro organizacional y de sinergia administrativa.

Como Intendente de la ciudad de San Lorenzo los convoco a participar activamente de este proceso. Esta iniciativa, se está

llevando adelante gracias a nuestra incorporación 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 han participado en su desarrollo coordinadas por el ECOM (CONICET, INTA, Universidad Nacional de Rosario y Colegio de Arquitectos), prestando colaboración técnica y aportando personal idóneo sumado a la tarea encauzada por los equipos de Metropolitana y al personal técnico de nuestro Municipio. Su realización se inscribe en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), encuadrado en el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del gobierno nacional, y cuenta con el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Gobierno de la provincia de Santa Fe.

Nuestra ciudad lleva casi una década fortaleciendo sus capacidades institucionales y ha generado numerosas acciones de largo plazo, como el Plan Estratégico San Lorenzo, que le ha permitido potenciar sus recursos humanos y formar una masa crítica apta para llevar adelante las transformaciones que la ciudadanía merece.

Leonardo Raimundo
Intendente de San Lorenzo

ÍNDICE

10 **INTRODUCCIÓN.**

CAPÍTULO 1.

CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano 18

Descripción general de la localidad20

Proceso de urbanización 21

- Configuración urbana y cambios de uso de suelo 21

- Transformaciones recientes 22

- Caracterización del suelo rural..... 27

CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

Sistemas Generales	30
• Sistema vial jerárquico	30
• Sistema ferroviario	30
• Sistema de espacios verdes	32
• Equipamientos urbanos significativos	34
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor	34
• Relevancia histórica del Combate de San Lorenzo en la región y la Nación .	40
Ejes temáticos sectoriales	42
• Urbanización y vivienda	42
• Déficit habitacional	43
• Estado de las infraestructuras y los servicios	49
• Desarrollo del suelo periurbano y rural	55
• Accesibilidad y movilidad	55
• Desarrollo industrial, productivo y de servicios	58
Principal normativa vigente	60
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	61
Identificación de las potencialidades locales	68

CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local	72
• Criterios generales	72
• Criterios particulares adoptados para las localidades del CNM	74
Síntesis de las estrategias de desarrollo para el CNM	81
Objetivos de transformación urbana	86
Criterios de urbanización a nivel local	88
Políticas y acciones para el desarrollo local	89
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda	89
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes	92
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad	94
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios	96
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios	96
• Modelo Integrado de las estrategias para el desarrollo local	100
Grandes operaciones estructurales	102
Instrumentos normativos y de gestión	112
• Normas urbanísticas generales	112
• Normas urbanísticas particulares	112
• Reglamento de edificación	114
• Instrumentos de gestión para la concertación	114
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano .	115

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)¹.

Esos instrumentos marcaron un rumbo a seguir y se constituyen en importantes antecedentes en materia de planificación del Área Metropolitana de Rosario (AMR), cuyo mayor impulso a partir de 2010 se debe a 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, se configura como referente en la coordinación y la promoción de políticas públicas consensuadas, y se consolida como un actor clave en la asistencia a las comunas y municipios que lo integran, para desarrollar sus propios instrumentos de planificación local: los Planes Urbanos locales (PUL).

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

cia 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 y se establece que la naturaleza de la asociación será la de gestionar, planificar, coordinar y promover distintas políticas consensuadas entre las diferentes localidades de una región, 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 municipios y comunas del Área Metropolitana de Rosario, entre las que se encuentra integrado el Municipio de San Lorenzo.

Esta iniciativa viene a solucionar un problema importante para la mayor parte de las localidades del área, ya que 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 los municipios se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N° 7317/67 y N° 563/78; o en el mejor de los casos, con normas locales parciales o con planes desactualizados.

La elaboración del “Plan Urbano Local San Lorenzo 2030” supone no sólo la actualización y reformulación implícita del cuerpo normativo vigente, sino, sobre todo, la adecuación a los objeti-

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

vos y políticas concertadas a nivel metropolitano. Los proyectos y propuestas urbanísticas, que se planteen en San Lorenzo, 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 ciudad a repensar sus propuestas y revisar su cuerpo normativo, a fin de actualizar y encuadrar los lineamientos a seguir para encauzar tanto el desarrollo local como para propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Se hace necesario reforzar los instrumentos que faciliten una gestión asociativa entre el sector público y el sector privado, como también el desarrollo de proyectos estratégicos en forma conjunta con otras localidades, que puedan encontrar financiamiento por parte del gobierno provincial y nacional. En la práctica, los procesos de planificación territorial metropolitana, así como su integración con los procesos de planificación urbana local, se presentan como una arena compleja, dinámica y cambiante en sus entornos y desafíos. Los mismos requieren nuevas modalidades de gestión del territorio con un fuerte sentido de innovación y participación de las comunidades sobre las que se despliegan.

Comprender que la ciudadanía, a través de las instituciones que la representan, deben ser sujetos protagonistas de estas definiciones, es clave a los fines de iniciar un proceso de planificación territorial integral, inclusivo y participativo. Con este objetivo y para consensuar los lineamientos a seguir se han desarrollado, en el curso del año 2015 y 2016, jornadas de trabajo con la participación del conjunto de localidades que integran el Corredor Norte Metropolitano (CNM), en las cuales participaron los técnicos de-

signados por la localidad de San Lorenzo. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para consensuar un diagnóstico sobre la situación urbanística general de la ciudad, y para debatir -junto a las fuerzas vivas, el intendente, funcionarios, actores políticos, empresariales y personal técnico- la propuesta preliminar de plan. Se analizaron, en esa instancia, las principales temáticas a tener en cuenta para la elaboración del Plan Urbano Local, y se profundizaron 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 el Municipio de San Lorenzo contó con una importante participación ciudadana, abarcó una amplia heterogeneidad de representaciones: miembros de la sociedad civil, empresarios, desarrolladores inmobiliarios, concejales, 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 conclusiones obtenidas del proceso participativo encauzado se procedió a efectuar la revisión final del documento de plan, cuyo texto se presenta en esta oportunidad.

14 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



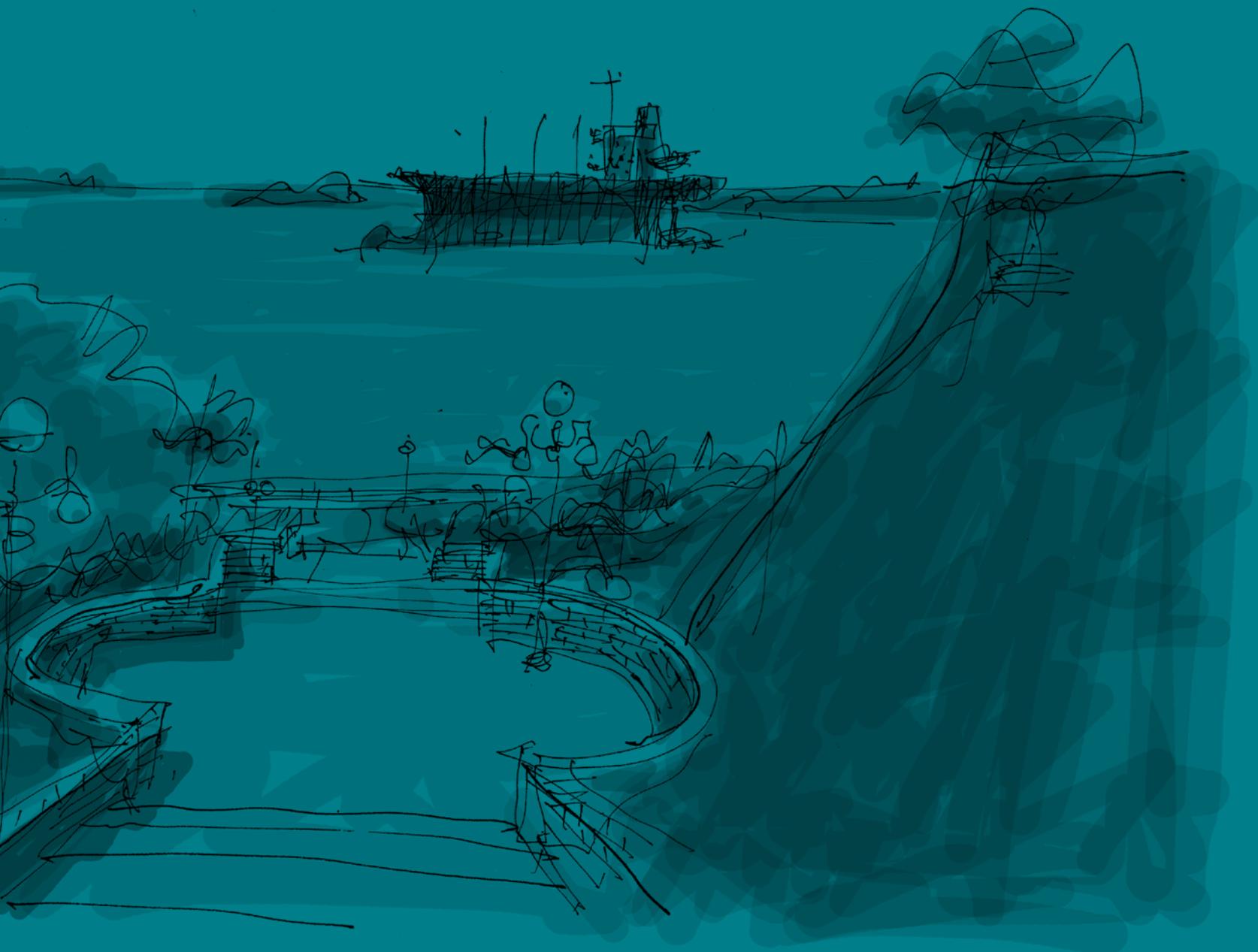


CAPÍTULO 1.**CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

San Lorenzo (SL), 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 un 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 para 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; esa relación debe asumir adecuadamente un espacio de intermediación y transición: el espacio interurbano.





18 UBICACIÓN EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

San Lorenzo (SL) integra el Corredor Norte del Área Metropolitana de Rosario (AMR), el cual se desarrolla hacia el norte de la ciudad de Rosario, a la vera del Paraná, y se estructura en torno a la ruta nacional N° 11, a las trazas de los FFCC Gral. M. Belgrano y Gral. B. Mitre y a la autopista Rosario-Santa Fe. Forman parte del mismo corredor las localidades de Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Puerto General San Martín, Timbúes, Pueblo Andino y Ricardone.

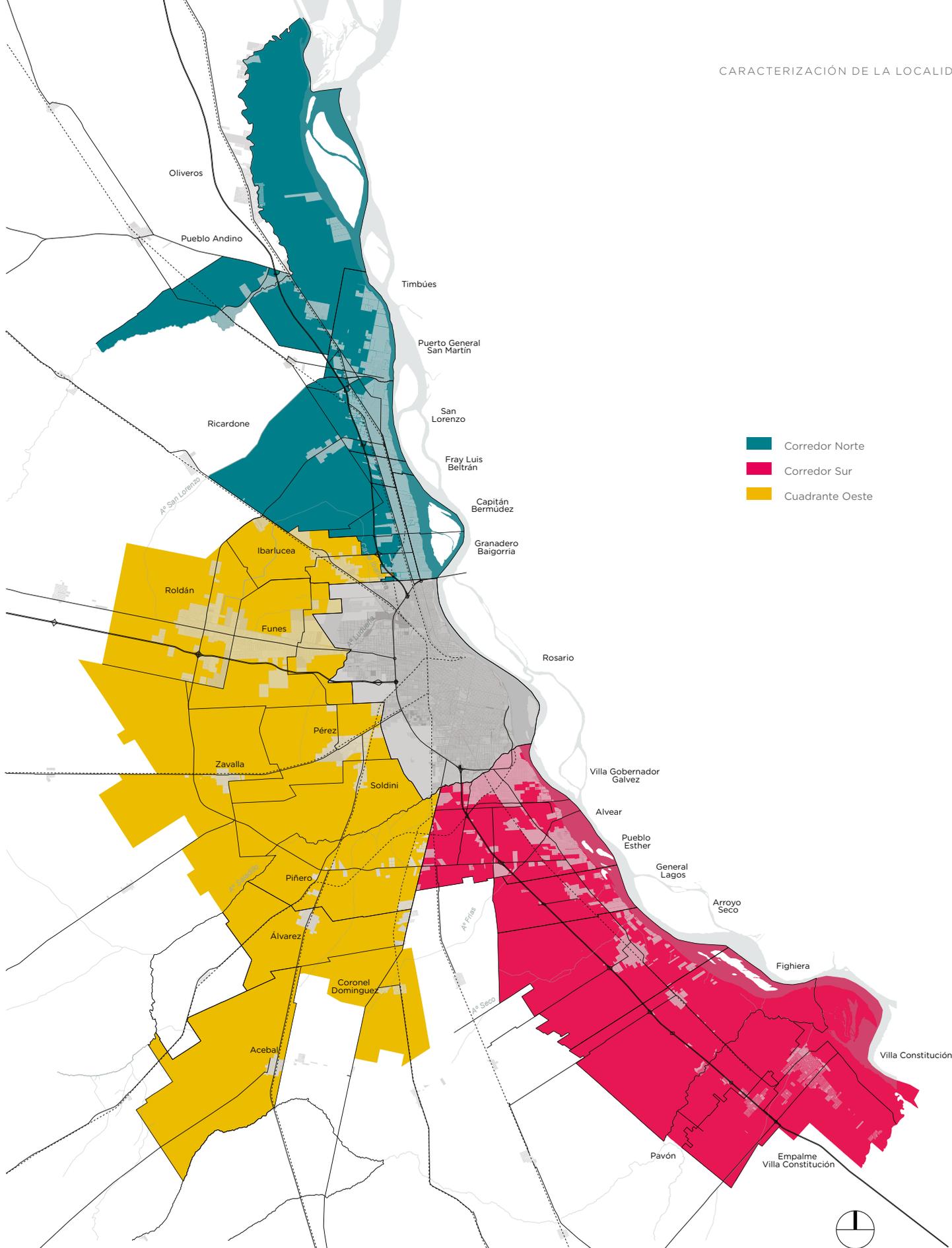
Es un corredor conformado por una estructura territorial con lógicas y dinámicas propias, íntimamente vinculadas a su origen y desarrollo, predominantemente industrial y estrechamente asociado a la consolidación de la cadena portuaria que distingue especialmente al Área Metropolitana de Rosario. Esta estructura define en gran medida su perfil productivo y la base económica del desarrollo regional. Presenta características análogas y problemáticas comunes que requieren ser abordadas coordinadamente entre todas las localidades que lo integran.

El frente ribereño de este corredor se encuentra hoy ocupado con diferentes usos. A pesar de la consolidación de grandes componentes productivos/portuarios o de la presencia de residencia privada, existen aún importantes predios situados en

una posición estratégica que representan la reserva de suelo para potenciales desarrollos urbanos de apertura al río, con la incorporación de espacios públicos y equipamientos comunitarios útiles para todo el corredor. Asimismo, se destaca la existencia de una barranca alta con bajadas puntuales al Paraná que permiten, en escasos puntos a lo largo de su recorrido, la presencia de pequeñas playas y lugares acotados de contacto con el agua.

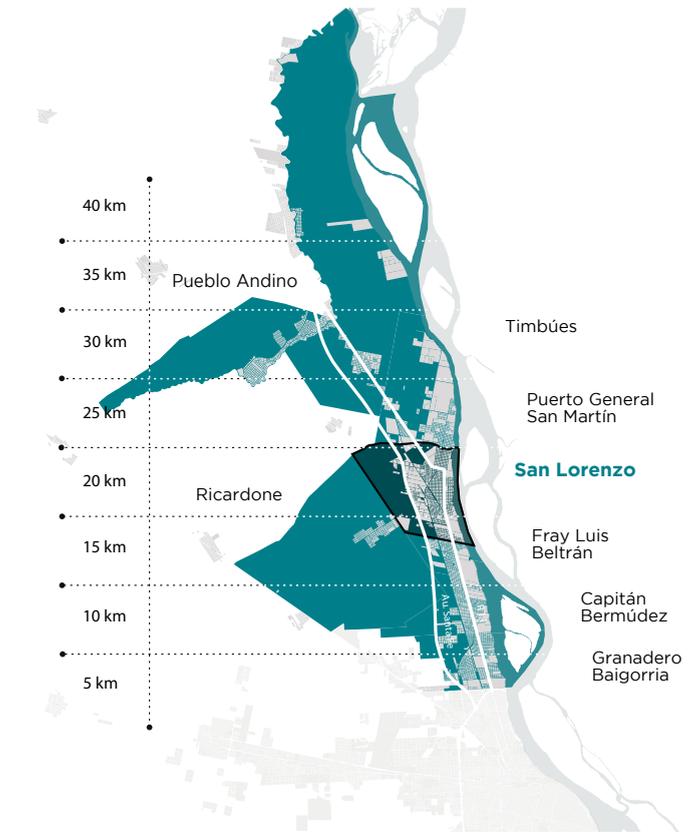
La ruta nacional N° 11, la autopista Rosario-Santa Fe, las vías ferroviarias y el frente ribereño en todas las localidades que integran el Corredor Norte Metropolitano determina una condicionante común al desarrollo local, esto obliga a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local y potencien el valor de estos vínculos.

Los ingresos al corredor de importantes vías de comunicación regional como las rutas provinciales N°91, 10, 26-S, 18, 34-S y la ruta nacional A012 junto con el puente Rosario-Victoria constituyen otro tema de preocupación a la hora de definir las estrategias de desarrollo local de las comunas y municipios integrantes de este corredor.



20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

San Lorenzo se ubica 26 Km, aproximadamente, al norte de la ciudad de Rosario. Esta localidad se distingue en la región por su valor y representatividad en el orden histórico. La presencia del Campo de la Gloria y el Convento de San Lorenzo constituyen un hito en el Área Metropolitana de Rosario. La existencia de dos frentes costeros -el arroyo San Lorenzo y el río Paraná- le otorgan un gran atractivo, al incorporar situaciones paisajísticas y recorridos públicos de mucho interés y valor a escala local. La presencia de terrenos singulares frente al río otorga la posibilidad de generar nuevos espacios públicos de llegada a la ribera. San Lorenzo presenta un rol central en el principal cordón industrial-exportador de la Argentina. Tiene una extensión territorial de 39 km² y su área residencial se encuentra definida en una superficie aproximada de 9,20 km². Según el Censo Nacional realizado en el año 2010, la población es de 46.239 habitantes en un total de 14.695 hogares, presentando en los últimos períodos intercensales incrementos del 5,73% (1991-2001) y del 6,24% (2001-2010). Este crecimiento es bajo en relación al aumento intercensal promedio en las localidades del Corredor Norte Metropolitano, que ha sido de un 16,66 %, entre 1991 y 2001 y de 11,77 % entre 2001 y 2010, pero alto en relación a la ciudad de Rosario que ha presentado en ambos períodos crecimientos de 0,05% y 4,30% respectivamente. La estructura etaria mantiene las características generales



46.239 Hab
CENSO 2010

6,24%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)

9,20 Km²
SÚP. URBANA

5.026 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANAS)
1.186 Hab/Km²
(RURAL + URBANA)

del corredor: la población hasta los 14 años representa el 24,90%; entre 15 y 65 años -población económicamente activa- representa el 65,20%; y los mayores a 65 años el 9,90%. La densidad poblacional del área residencial es de 5.026 hab./km², mientras que en la totalidad del tejido alcanza los 1.186 hab./km². Si tomamos en cuenta la población total del Corredor Norte Metropolitano, San Lorenzo aporta el 30,60% de sus habitantes y el 3,5% del Área Metropolitana de Rosario.

PROCESO DE URBANIZACIÓN

CONFIGURACIÓN URBANA Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

El territorio de la actual ciudad de San Lorenzo, originalmente conocido como paraje o posta de "Don Lorenzo", a partir de 1720 forma parte de la gran extensión de tierras pertenecientes a la Compañía de Jesús de Santa Fe. Luego de la expulsión de los Jesuitas, en 1768, estas tierras pasaron a la jurisdicción de la Junta de Temporalidades de Santa Fe, fueron subastadas y adquiridas por Don Francisco Aldao. Uno de sus hijos, Félix Aldao, recibe una legua cuadrada donde se localiza la actual ciudad de San Lorenzo y dona una extensión de terreno a la Orden Franciscana para construir un nuevo convento, que es habilitado en 1796. Frente a éste, el 3 de febrero de 1813, tiene lugar el Combate de San Lorenzo, la única batalla en territorio argentino que libró el General José de San Martín.

En 1860 se crea la Comuna de San Lorenzo -se denominó así al poblado que crece en torno al Convento San Carlos Borromeo-, luego de que el Vaticano venda estas tierras al Gobierno Provincial de Santa Fe. El pueblo se desarrolló en dos barrios, uno al sur y otro al norte del Convento. En 1861 se traza el nuevo camino de Rosario a San Lorenzo, y se facilitan los servicios de diligencia Rosario-San Lorenzo. En 1870, se aprueba el primer plano oficial, confeccionado por el Ing. Nicolás Grondona, que registra la ur-

banización de manzanas en su mayoría cuadradas, dispuestas en torno al Convento San Carlos, teniendo como límite el Paraná y proponiendo una gran extensión de manzanas hacia el norte, oeste y sur. Este plano fundacional se consolida en el área que delimitan los ferrocarriles General Belgrano y Mitre y las actuales calles San Luis y José Ingenieros.

En 1887, se inaugura la estación "San Lorenzo" del entonces Ferrocarril Buenos Aires-Rosario -en su extensión a Sunchales- (Ferrocarril Gral. B. Mitre). Años después, en 1891, se inaugura el ramal Rosario-San Lorenzo del ex Ferrocarril Provincial de Santa Fe y la estación denominada Pedro Araya (Ferrocarril Gral. M. Belgrano). En 1882, también se produce otra urbanización de relevancia localizada entre el río Paraná, el arroyo San Lorenzo, actuales calles I. Malvinas y Genaro Roldán.

El Nuevo Camino Rosario-San Lorenzo, a fines de la década de 1920, se convierte en la ruta nacional N° 11. En 1951, se comienza la ejecución de la ruta nacional AO12, que se convierte en el acceso sur desde autopista a la ciudad, y también se traza la ruta provincial N° 10 -hacia Andino y Aldao-, actual acceso norte desde autopista a la ciudad. En 1970 se habilita la autopista Rosario-Santa Fe y los dos accesos norte y sur a la ciudad de San Lorenzo.

A partir de la década de 1930, se intensifica la instalación de grandes componentes industriales-portuarios, especialmente en torno a dos grandes rubros: la producción química y petroquímica y la relacionada con el cereal y productos alimenticios. San Lorenzo se consolida como polo industrial-exportador. Entre las principales empresas que se instalan en su jurisdicción podemos mencionar: la planta de almacenaje de Yacimientos Petrolíferos



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

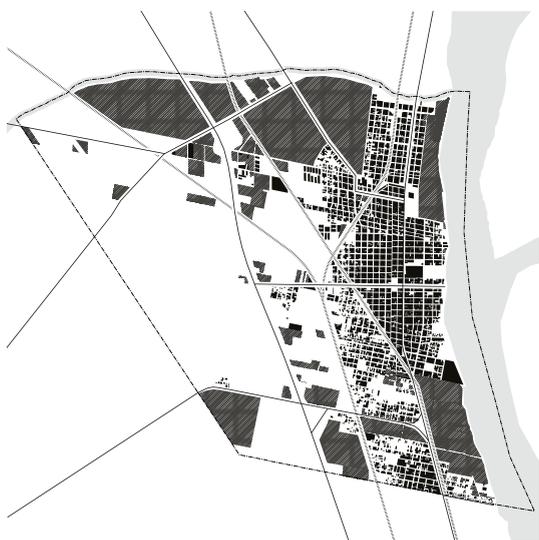


Gráfico 2: Suelo urbano ocupado, 2017.

Fiscales -YPF en 1936; la destilería de petróleo crudo de YPF en 1938; la planta Molinos Río de la Plata (actual Molinos Agro SA) en 1937; la planta de almacenaje de petróleo ESSO S.A. Petrolera Argentina (actual Axion Energy) en 1940; Cerámica San Lorenzo (actual Grupo Guerrero Pagoda SA) en 1952; la planta de Duperial S.A. en 1962. En las últimas cuatro décadas, instalan sus puertos: la Asociación de Cooperativas Argentinas -ACA- en 1983; Vicentín SAIC en 1987; y, Akzo Nobel -ex Duperial e ICI-.

La expansión de la trama urbana se realiza mayormente en el área comprometida entre ambos componentes ferroviarios, por extensión hacia el sur y por relleno hacia el norte, en el área vacante entre las dos urbanizaciones de origen. También se produce una expansión de la urbanización de origen cercana al Convento hacia el norte y el sur. Este último sector se constituye en la única área urbana en contacto directo con el río. Una gran parte del área costera (al norte y al sur) es ocupada por usos productivos-industriales. Actualmente, San Lorenzo se compone por 26 barrios, producto de distintos procesos de urbanización.

Esta ciudad constituye hoy un importante nodo de concentración de industrias, servicios y comercios, se posiciona así como centro comercial y cultural del Corredor Norte Metropolitano. El frente ribereño de la localidad se encuentra ocupado con diferentes usos, dentro de los cuales, se destacan: la residencia privada y enclaves productivos de gran impacto.

TRANSFORMACIONES RECIENTES

En la última década, se reconocen distintas tendencias en el proceso de urbanización de la ciudad. Se registra el completamiento de par-

celas en distintos barrios de la planta urbana consolidada, orientado a la radicación de vivienda permanente. Esta tendencia, si bien está presente en toda la localidad, se verifica especialmente en los barrios: Norte, El Pino, Capitán Bermúdez, Islas Malvinas, Mitre, Mariano Moreno, José Hernández, Villa Felisa, Morando, 2 de Abril, Rivadavia, Bouchard y 1° de Julio. A su vez, se registra un incremento de familias que viven en asentamientos irregulares localizados dentro de la trama urbana (por ejemplo, los barrios Mitre, Norte, Villa Felisa y Mariano Moreno y demás asentamientos menores dispersos).

El frente ribereño del Paraná se encuentra ocupado en el sector norte y sur por grandes componentes industriales y portuarios. Sólo el sector central, entre las calles Falucho y J. Cervera, presenta usos residenciales, culturales y recreativos. Se destaca que, en los últimos años, desde el municipio se ha desarrollado una política para conformar un recorrido ribereño continuo de acceso público. Se inauguró en el año 2009 el Paseo de la Libertad (sobre la barranca, junto al Campo de la Gloria) con nuevas plazoletas y sectores de paseo costanero peatonal¹.

La costa del arroyo San Lorenzo, perteneciente a esta jurisdicción, se encuentra prácticamente ocupada por industrias, a excepción del sector localizado entre las calles Díaz Vélez y San Carlos, que presenta usos residenciales. Asimismo, en gran parte del margen del arroyo entre General López hasta la intersección de ruta nacional N° 11 y la ruta provincial N° 10, se registran asentamientos irregulares. En los últimos diez años, se identifica un crecimiento de población que habita en este asentamiento. Debido a la alta

vulnerabilidad que presentan estas familias, se requiere el desarrollo urgente de políticas de reubicación y/o reordenamiento, según corresponda, para los habitantes en condición de riesgo.

El sector comprendido por el arroyo San Lorenzo al Norte, las vías del ferrocarril M. Belgrano al noreste, las vías del ferrocarril B. Mitre al este, calle J. M. Estrada al Sur y la autopista Rosario-Santa Fe al oeste, resulta el territorio con mayores transformaciones en la última década. En los terrenos ya loteados (barrio Las Quintas, barrio Morando y barrio Mitre), la ocupación aumenta en gran medida, y colinda con actividades industriales. A su vez, en el barrio Mitre surge, en este período, un nuevo asentamiento irregular de 60 familias aproximadamente. Estas tres áreas urbanas han crecido en los últimos años sin ninguna planificación previa, de manera que se requiere definir políticas de reordenamiento, completamiento y reestructuración interior.

Esta zona también se caracteriza por haber transformado una importante superficie de suelo rural para nuevos desarrollos residenciales e industriales. En la intersección de las vías ferroviarias del Mitre, Bv. Urquiza y la prolongación de la calle Santiago del Estero, se instala un barrio cerrado de 35 hectáreas denominado "Portal del Sol", cuya primera etapa se encuentra en construcción y se prevé el desarrollo de la segunda. Respecto a la habilitación del nuevo suelo industrial, se registran diversas instalaciones como la Planta de biodiesel de Patagonia Bioenergía, de 15 hectáreas y la Playa de camiones de Molinos Río de la Plata en un predio de 40 hectáreas. En especial en el área comprendida por la ruta

1. El Paseo de la Libertad se encuentra en proceso de rehabilitación por haber sufrido daños recientemente. Se destaca su rol público, recreativo y conmemorativo tanto para San Lorenzo como para toda la región.

provincial n° 10, la Autopista, la calle Berón de Astrada y las vías del ferrocarril Belgrano y el sector ubicado entre la Ruta nacional AO12 y la calle República de Brasil, República de Chile y autopista, se registran nuevas industrias dispersas.

En relación con las operaciones de vivienda pública que se desarrollaron en este sector cabe mencionar, Las Quintas, Fonavi Oeste, Mitre, José Hernández, Rivadavia y Bouchard.

El territorio localizado al oeste de la autopista Rosario-Santa Fe, correspondiente a la jurisdicción de San Lorenzo, comprende 1.308 hectáreas, de las cuales el 20% se encuentra ocupado por usos industriales, y el resto es suelo rural. Se registra un notable incremento de suelo industrial en los últimos diez años. Aunque la concentración productiva está dada en el sector norte, junto al arroyo San Lorenzo, también se identifican diversas industrias dispersas. Se destaca el desarrollo -en etapa inicial- del futuro Parque Industrial San Lorenzo, en el sector delimitado por las vías del Ferrocarril B. Mitre, la autopista Rosario-Santa Fe, la ruta provincial N° 10 y el arroyo San Lorenzo, con el objetivo de concentrar los diversos componentes

productivos y evitar conflictos con otros usos. La dispersión de usos industriales que conviven con áreas residenciales es uno de los rasgos más destacados en San Lorenzo. Esta situación sumada al importante atravesamiento de infraestructuras de conexión territorial complejizan el desarrollo de la planta urbana.

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 urbano” (34,3% de la superficie total). Este está constituido por la mayoría de las fincas de la localidad (97,8%) con un 88,6% de su superficie edificada. La superficie de suelo calificada como “suelo rural” ocupa el segundo lugar (33,7% de la superficie total), concentrado en el 0,8% de las fincas². El “suelo suburbano” (29,7% de la superficie total) se concentra en el 1,2% de las fincas con un 10,1% de su superficie edificada. El “suelo suburbano loteado” (2,3% de la superficie total) registra el 1,3% edificado.

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

Tipo de zona	Nro. Fincas	%	Sup. Terreno (Has.)	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada (m ²)	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	20.511	97,8	990	34,3	2.989.211	88,6	30,2
Suburbano	246	1,2	857	29,7	340.253	10,1	4,0
Suburbano Loteado	49	0,2	66	2,3	43.238	1,3	6,5
Rural	175	0,8	972	33,7	0	0,0	0,0
TOTAL	20.981		2.886		3.372.702		11,7

Tabla 1. Usos del suelo. Fuente: SCIT 2017



Plano 2. Asentamientos irregulares

CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

En San Lorenzo, la totalidad del suelo ubicado entre el río Paraná y la autopista Rosario-Santa Fe se encuentra casi en su totalidad ocupada por usos residenciales o industriales; al oeste de la misma, mayormente se localiza suelo rural. Esta área rural está limitada por actividades productivas industriales al norte y al sur, y por ende, su superficie está delimitada por la calle Berón de Astrada al norte y la ruta A012 al sur (según ordenanza de uso del suelo).

No obstante, se destaca que en gran parte de las localidades del AMR se reconocen áreas en contacto con el suelo urbano que manifiestan características correspondientes tanto al ámbito de lo urbano como de lo rural. Estas áreas registran particularidades paisajísticas, hídricas, ambientales, productivas y sociales propias. La importancia de reconocer una franja intermedia de suelo reside, justamente, en la capacidad de generar una interfa-

se entre el campo y la ciudad, de proteger el paisaje productivo que rodea las localidades de los procesos expansivos y de filtrar el uso de agroquímicos usados para la producción extensiva. El uso adecuado del suelo debería contribuir a recuperar el entorno productivo de cada localidad y reforzar la capacidad de abastecer las demandas de consumo de la región para rescatar las fuentes de trabajo que la actividad genera.

A diferencia del Corredor Sur y el Cuadrante Oeste, donde estos suelos se ubican entre los centros urbanos de las localidades, en el Corredor Norte los suelos periurbanos y rurales cuentan con menor superficie, y se ubican sólo al oeste de los centros. Se registra un continuo urbano sin espacios intermedios extendidos a lo largo de la ruta N°11. En el caso de San Lorenzo, al existir un límite físico importante como la autopista Rosario-Santa Fe que separa el suelo urbano del rural, no existe la necesidad de determinar un espacio intermedio.





CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

La caracterización territorial de San Lorenzo, su ubicación en el Área Metropolitana de Rosario y su particular articulación de usos del suelo y dinámicas de urbanización nos ofrecen una primera lectura de su configuración urbana y transformaciones recientes. A continuación, se pretende profundizar en el conocimiento de la situación urbana de la ciudad, 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 deservicios, 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 ciudad y hace posible la estructura de sostén para el sistema de movilidad. Como parte de este sistema pueden definirse dos tipos de corredores en la localidad, según su jerarquía o relevancia en relación con el flujo que puedan cargar y a su capacidad para vincular distintos sectores urbanos y relacionar a la ciudad con el territorio circundante:

Corredores Primarios, los conforma: la ruta nacional N°11 (incluyendo la prolongación norte de Av. San Martín), la ruta nacional A012, la ruta provincial N°10, la autopista Rosario-Santa Fe y los nudos de acceso perpendiculares desde autopista: los nudos norte y sur como distribuidores de transporte de cargas; y el más reciente nudo centro, como acceso vehicular de pasajeros, que posiciona a Bv. Urquiza como el eje articulador este-oeste.

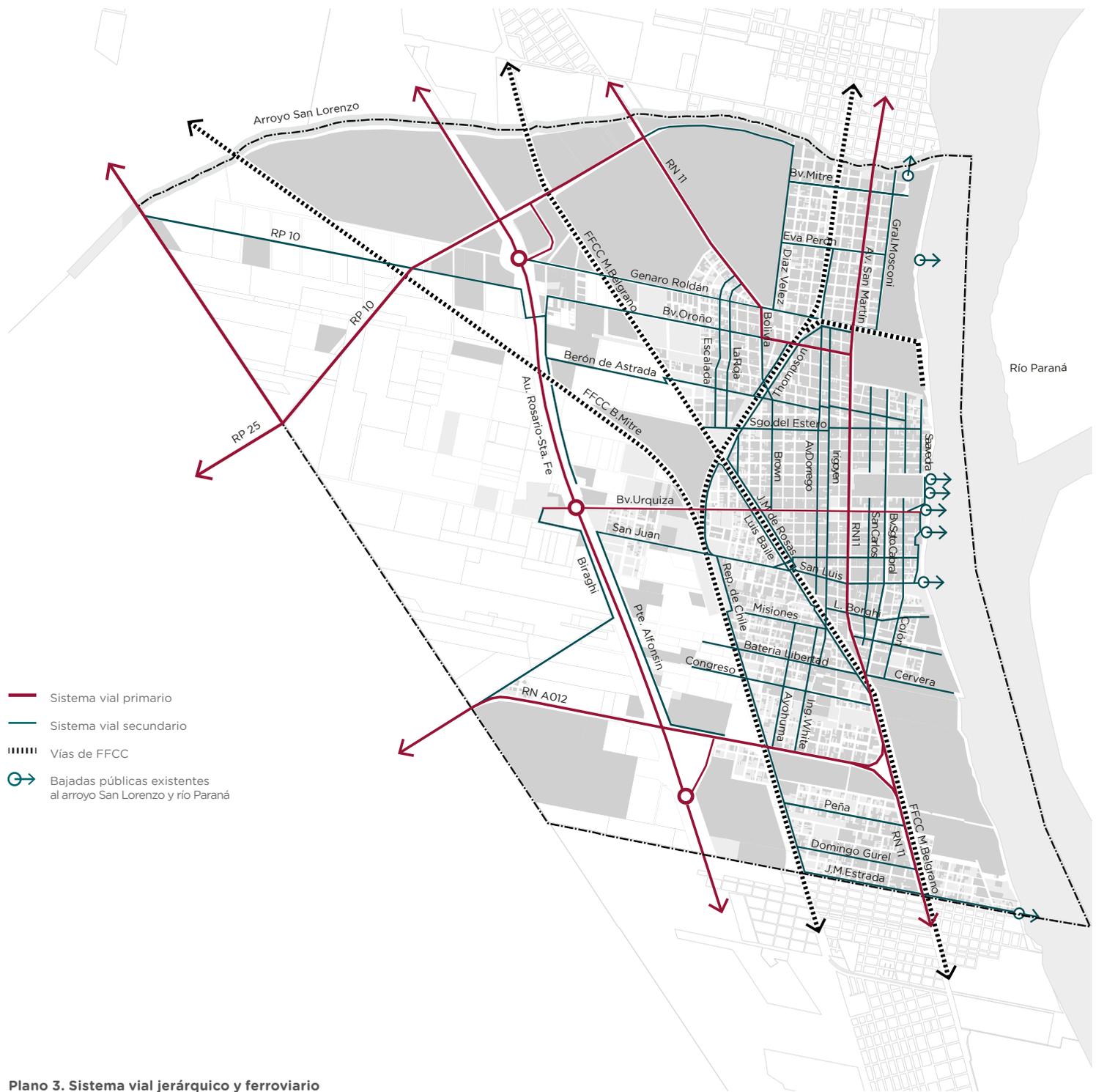
Corredores Secundarios, se conforman por los siguientes ejes transversales: Mitre, Eva Perón, Genaro Roldán, Bv. Oroño, Berón de Astrada, Santiago del Estero, San Juan, San Luis, L. Borghi, Misiones, Batería Libertad y Congreso. Al sur cabe mencionar N. Peña, Domingo Gurel y J. M. Estrada. Asimismo, funcionan como conectores internos de sentido norte-sur: General Mosconi, San

Carlos, Irigoyen, Av. Dorrego, Escalada, La Rioja, Bolivia-Brown, Thompson, J.M. de Rosas, República de Chile, Av. Dorrego, Irigoyen, Ingeniero White, Ayohuma, Sargento Cabral y las ribereñas Saavedra y Colón.

La ciudad se encuentra atravesada por rutas de conexión territorial y una autopista, situación que favorece su conectividad e integración con las localidades vecinas pero también provoca fragmentación en la planta urbana. Entre los problemas que presenta el sistema vial, se destaca principalmente la congestión que se produce en la ruta nacional N°11 (Avda. San Martín), en especial, debido a la centralidad que genera San Lorenzo respecto de los pueblos como Aldao, Andino, Serodino y Totoras por el paso de transporte de pasajeros. Asimismo, el tránsito de carga provoca serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental, al atravesar la planta urbana, particularmente en el tramo norte de la ruta nacional N°11 y su cruce con el arroyo San Lorenzo. Si bien la ciudad presenta un recorrido ribereño en el sector central del Paraná, se registra fragmentación del frente costero por la presencia de grandes enclaves productivos que impide la existencia de un recorrido público continuo en toda su jurisdicción. No obstante, se identifican recorridos y penetraciones que en algunos sitios aún podrían lograrse.

SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario está compuesto por las instalaciones de los Ferrocarriles Gral. M. Belgrano y Gral. B. Mitre. Se consideran dos niveles de complejidad por sobre la configuración urbana de la ciudad. Por un lado, es posible identificar fragmentaciones que las vías férreas han producido en el trazado urbano. Esto pro-



Plano 3. Sistema vial jerárquico y ferroviario

32 mueve la división de la ciudad en franjas o lonjas que cortan el tejido urbano en sentido norte-sur. Por otro, existe un importante número de vías y ramales que estarían en condiciones de ser reconvertidas para el transporte de pasajeros. Se destaca que el tendido ferroviario presenta algunas deficiencias en cuanto a la seguridad y mantenimiento, especialmente en los pasos a nivel en las intersecciones con las calles y rutas principales. La conservación de las trazas viales a los lados de las vías férreas tiene el potencial de encauzar recorridos alternativos a la ruta nacional N°11 para movimientos de tránsito de cargas menores.

SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

El sistema de espacios verdes está constituido por todos aquellos sitios del territorio municipal que, en general, presentan las siguientes características comunes: valor distintivo por sus dimensiones, morfología, características ambientales y utilización. Son lugares que desempeñan una función estructural en la organización espacial de la localidad y del territorio, así sean terrenos de dominio público o privado. Por sus características físicas y funcionales, podemos distinguir tres categorías de espacios verdes bien diferenciadas:

Frente ribereño del río Paraná. Comprende las parcelas localizadas sobre el borde este de la ciudad frente al río Paraná en toda su extensión, tanto en lo que respecta a la barranca alta como a los bajíos. Si bien la costanera central presenta miradores y recorridos públicos (como el Paseo de la Libertad), en el sector norte y sur del frente fluvial, se encuentran grandes enclaves productivos que impiden la existencia de un recorrido público continuo en toda la jurisdicción. Se destacan sectores en los que aún pueden

lograrse accesos y potenciarlos como miradores.

Frente costero del arroyo San Lorenzo. Comprende las parcelas frentistas de la ribera sur del arroyo San Lorenzo en toda su extensión, que presentan un gran potencial por sus condiciones paisajísticas. Se identifican sectores que podrían ser objeto de un proceso de reordenamiento y reconversión con la incorporación de paseos públicos ribereños.

Parques, plazas y paseos. Se incorporan en esta categoría los espacios abiertos de la ciudad de dimensiones y características ambientales especiales, cuyo uso colectivo está destinado, fundamentalmente, a actividades recreativas públicas y privadas. Se destacan, en especial, el Complejo del Campo de la Gloria junto al Convento San Carlos Borromeo y el Paseo de la Libertad (recorrido ribereño público de gran valor), paseo de la costa y paseo costanera, el predio la Querencia, la Bajada del tigre, Plaza Cantoia, Plazoleta Sargento Cabral, Paseo Carmen Córdoba, Plaza Estanislao López, Plaza Evita, Paseo del Bicentenario, Parque San Francisco, Paseo del Pino y Pino histórico, Plaza San Martín, Plazoleta del Correo, Plaza Casiano Hipólito Maldonado, Plaza de la Esperanza, Anfiteatro, Paseo arroyo San Lorenzo, Plaza Aduana, Plaza Italia, Plaza América, Plaza Díaz Vélez, Plazoleta Bajada Cardillo, Plazoleta A.R.A. Gral. Belgrano, Plaza Tambor de Tacuarí, Plaza Raúl Alfonsín, Plaza Pulmón Verde y Plaza Baúl de Sueños, Plaza Richieri, Plazoleta Moreno, Plazoleta Ovidio Lagos, Plaza Arcoiris y Plaza Morando.



EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

San Lorenzo cuenta con importantes equipamientos comunitarios que brindan servicios educativos, administrativos-culturales, deportivos-recreativos y de salud que se concentran fundamentalmente en torno a la franja central de la ciudad, en las adyacencias del Convento San Carlos Borromeo y en torno a las calles San Martín y Urquiza. A medida que la ciudad se extiende hacia los sectores más periféricos, se evidencian las carencias de estos servicios.

Entre los principales equipamientos urbanos, la ciudad cuenta con 22 escuelas (primarias y secundarias), un sanatorio regional, el Hospital Provincial Granaderos a Caballo (único del departamento San Lorenzo) y 16 centros de salud (entre los que se destacan el “Centro de Salud José Hernández”, el “Centro de Salud Don Juan Carlos Moreno”, el “Centro Médico 21 de Diciembre” y el CIC). En relación con los equipamientos deportivos-recreativos se destacan: el Polideportivo Municipal, los náuticos, las piletas del CIC y los distintos clubes presentes en la localidad. Respecto a los equipamientos administrativos-culturales, son de gran relevancia el Convento San Carlos Borromeo, el Palacio de Gobierno Municipal, el Concejo Municipal, el anfiteatro y el centro cultural. Si bien se registra un nivel considerable de equipamientos públicos educativos y de salud en toda la localidad, existen carencias de efectores privados de salud.

EL PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR

El patrimonio¹ construido en esta localidad se concentra en determinadas áreas consideradas de interés, en tanto se reconoce en ellas un tejido homogéneo que incluye edificios e instalaciones de valor patrimonial, barrios y arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos de valor singular diseminados en la planta urbana. Es de remarcar que la localidad de San Lorenzo cuenta con el “Inventario de edificios y sitios de valor patrimonial”, aprobado por Ordenanza N°3.439/2015. Por este motivo se remite a su catálogo de edificios y obras singulares.

No obstante, a fin de contribuir al reconocimiento de componentes de gran valor identitario para la localidad, se destacan especialmente 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;

- Convento San Lorenzo y Campo de la Gloria. Este conjunto urbano resulta pieza clave para la historia local, metropolitana y nacional. Por un lado, el poblado de la localidad de San Lorenzo crece en torno al Colegio y Convento San Carlos ubicado próximo al río Paraná. En el predio denominado Campo de la Gloria, ubicado entre el convento y la barranca, se evoca el denominado Combate de San Lorenzo de 1813 (librado entre las

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).

tropas realistas y el Regimiento de Granaderos del General José de San Martín). Este combate resulta la única contienda en que participó el Gral. San Martín en territorio argentino. Además, se localiza un pino sobre el cual las crónicas históricas detallan que San Martín descansó sobre el mismo luego de la Batalla. El conjunto del Campo de la Gloria, Convento y Colegio San Carlos Borromeo es declarado Monumento Histórico Nacional en 1940 por ley N°12.648. Se destacan, además, las características del tejido urbano que rodean este sector.

- Chalets Bv. Oroño. Es un conjunto de viviendas para obreros realizadas a partir de la década de 1940. El mismo se conforma por construcciones apareadas que, exteriormente, presentan un estilo chalet californiano, registran una clara unidad de conjunto edificio-urbano, e incluyen espacios verdes de uso comunitario.
- Cuadro de Estación San Lorenzo. Comprende el conjunto de edificaciones ferroviarias –estación, depósitos, tanque de agua–, las áreas forestadas (una gran arboleda de eucaliptus y otras especies) y el tejido urbano de sus bordes.
- Cuadro de Estación Araya. Resulta un conjunto relevante compuesto por cuadro de estación, depósitos, señaléticas e instrumentos ferroviarios y viviendas anexas. También se destaca la forestación y la relación con el tejido urbano circundante.

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;

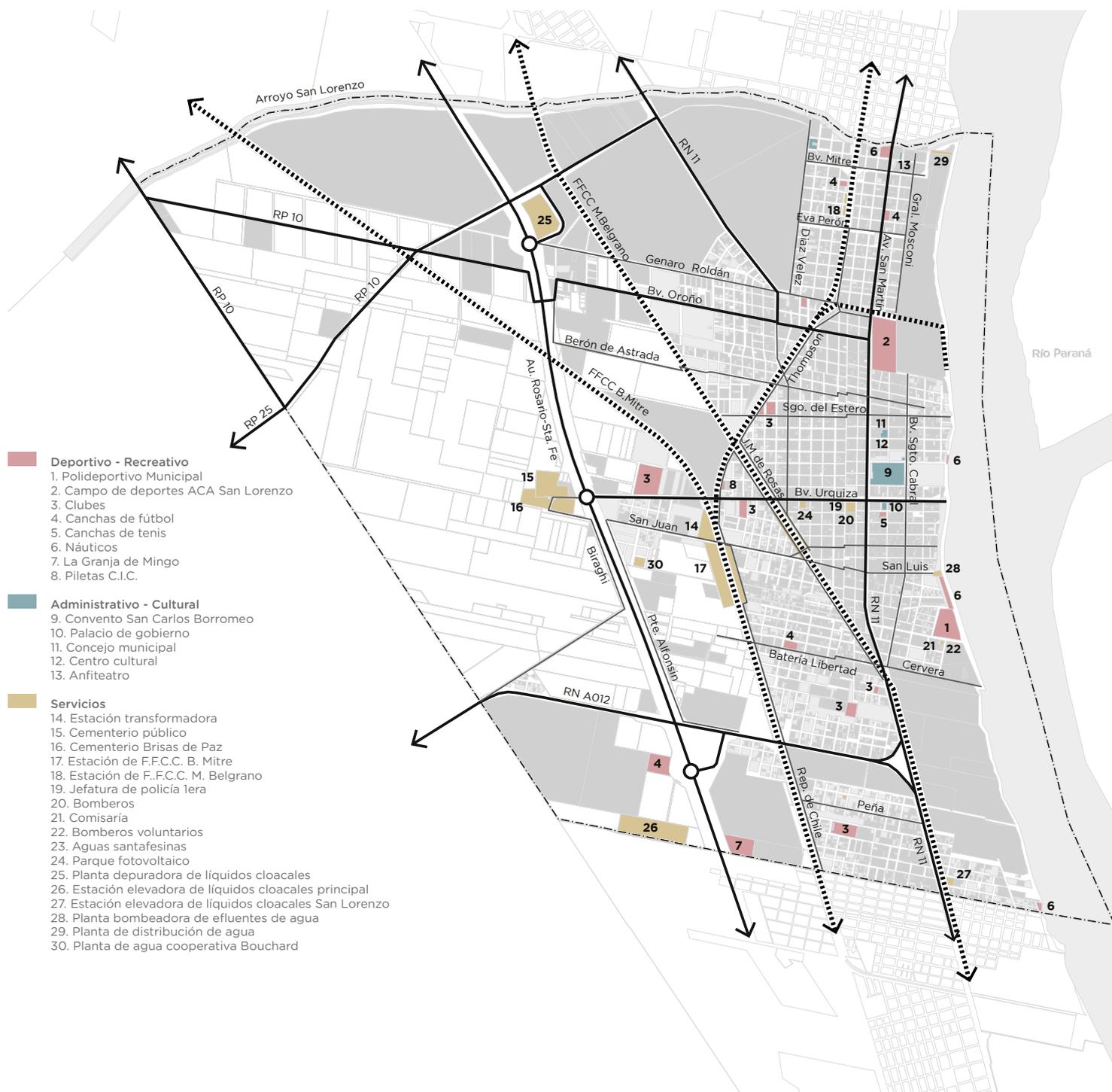
- Predio Refinería YPF. Este gran predio es una de las primeras localizaciones industriales en San Lorenzo en la década de 1930, el cual influye en la transformación urbano-territorial tanto de la ciudad como de la región. En el mismo se encuentra un conjun-

to arquitectónico de gran interés, como también plantaciones y especies arbóreas de gran valor.

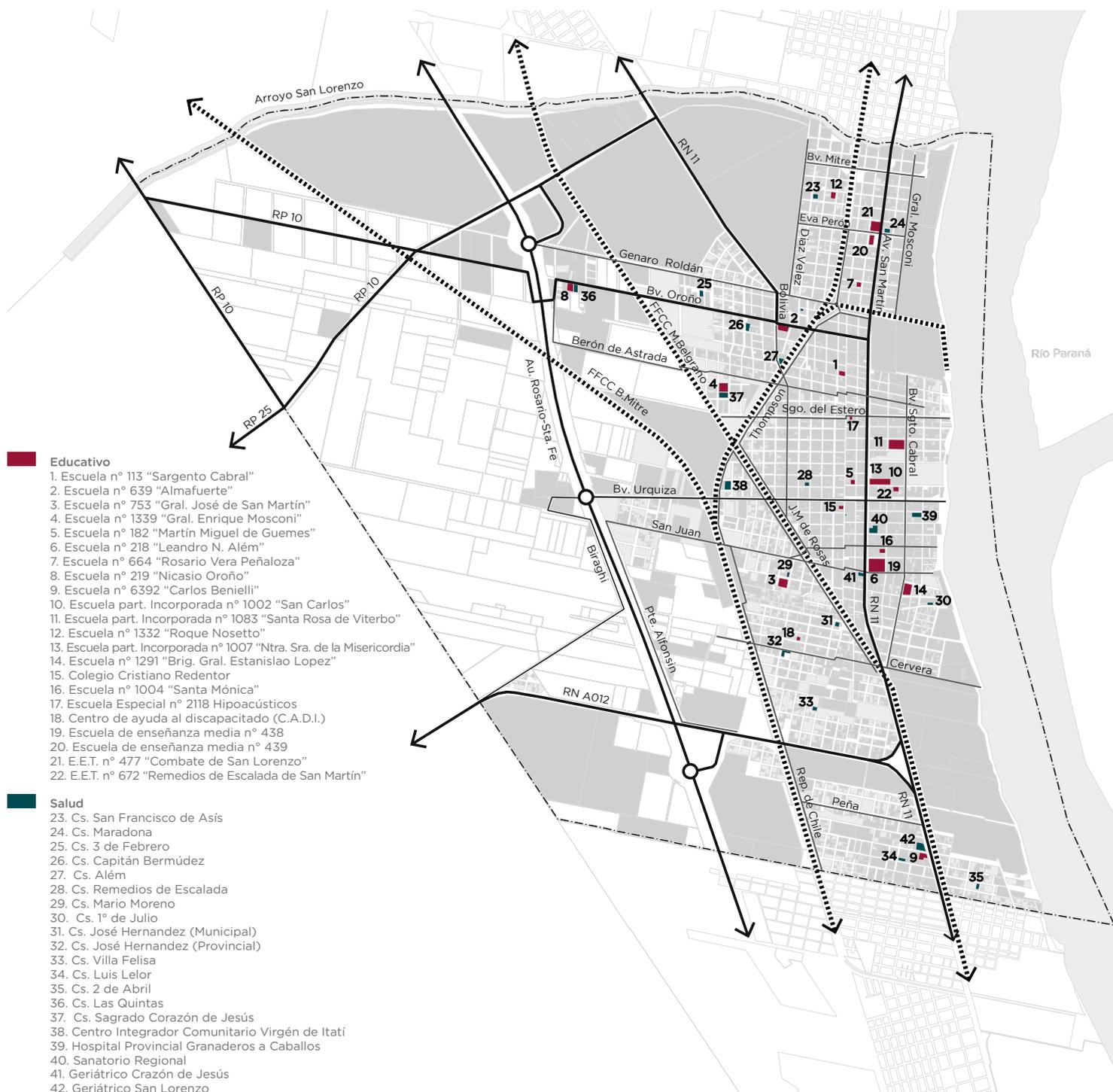
- Predio Estación Puerto San Lorenzo. Comprende el predio de la estación del ex FCBAyR y arboleda. Se destaca que el edificio principal ya ha sido refuncionalizado al ubicar en el mismo la biblioteca “Los Querubines” y el Centro de Adultos Mayores.
- Predio ACA (Ex Molinos Río de La Plata). Este complejo presenta instalaciones diversas dedicadas a la producción de aceite. Se destacan las residencias para los cargos de directivos que presentan un estilo chalet pintoresquista. Asimismo, son de relevancia los galpones, naves industriales, tambores y silos de actividades portuarias. Es de destacar que estos componentes se encuentran en un gran parque con diversas masas forestadas de gran importancia paisajística utilizadas para disminuir la contaminación propia de esta industria. Se localizan en un amplio predio sobre la ribera del Paraná.
- Predio Honda Guerrero (ex Cerámica San Lorenzo). En este predio, originalmente perteneciente a la Quinta Borghi, se destacan una serie de pabellones ubicados sobre la costa y especialmente una nave industrial originaria. También es de relevancia el barrio residencial del personal jerárquico, junto a las dependencias de ingreso.

Barrio significativo. Se considera así al sector urbanizado dentro de una localidad que presenta características relevantes y homogéneas de gran valor arquitectónico y/o ambiental. Generalmente suelen presentar una identidad unívoca, mayormente vinculada a la historia y desarrollo del poblado en el que se encuentran;

- Barrio YPF. El mismo consiste en un complejo habitacional construido para el personal jerárquico de la empresa YPF. Se desta-



Plano 5. Equipamientos urbanos deportivos-recreativos, administrativos-cultural y de servicios significativos



Plano 6. Equipamientos urbanos educativos y de salud significativos



Plano 6. Sitios y edificios de valor patrimonial



APH Convento
y Campo de la Gloria



Estación Puerto San Lorenzo
Estación San Lorenzo
Complejo ACA
(Ex Molinos Río de La Plata)



Predio ex Cerámica San Lorenzo



Barrio del Combate



Barrio Sargento Cabral

40

- ca su singularidad edilicia y la calidad ambiental del conjunto.
- Barrio S.U.P.E. Barrio de casas bajas destinado a las familias de trabajadores de YPF, bajo el nombre del sindicato que los agrupaba (SUPE). Si bien presenta una tipología repetitiva, se identifican gran cantidad de reformas del prototipo original.
 - Barrio Del Combate. Este barrio posee una gran cantidad de construcciones relevantes tanto por sus características arquitectónicas como identitarias de la localidad. Por ejemplo, en el Barrio del Combate se encuentran: Vivienda Urquiza 510, Vivienda H. Irigoyen 1485, Vivienda Belgrano 501/3, Escuela N° 672 Enseñanza Técnica, Vivienda en Belgrano 435, Colegio Nuestra Señora de la Misericordia, Vivienda de Santos Palacios y Colón, Colegio Santa Rosa de Viterbo, Centro Cultural Brigadier Estanislao López, Vivienda y local de San Martín y Entre Ríos, PH en San Martín y Tucumán, Vivienda de Gral. López 1664, entre otras.
 - Barrio Sargento Cabral. Este barrio también posee gran cantidad de construcciones relevantes, por ejemplo, se destacan: Vivienda San Carlos 1278; ALPI y Velatorio CIBA, Bar Antique y locales, Librería Argos, Comercio y vivienda de San Martín 1374, Banco Nación, Nuevo Banco de Santa Fe, Vivienda San Juan 668, Vivienda de San Juan e Irigoyen, Vivienda Rivadavia 842, Vivienda de Bv Sgto Cabral 1338, Vivienda y comercio de San Martín 1120, Registro Civil, Policía de San Lorenzo, Comercio de Gral. López y Dr. Ghio, Oficina y vivienda de Irigoyen y Rivadavia, Comercio y oficinas de Gral. Lopez y Rivadavia, Centro Médico Irigoyen 1007, Vivienda en Richieri 414. entre otras.
 - Barrio Cerámica San Lorenzo. El mismo constituye un complejo habitacional construido para el personal jerárquico de Cerámica San Lorenzo. Presenta características arquitectónicas y forestación de gran relevancia.

Obra significativa. Son aquellos elementos y unidades arquitectónicas urbanas sujetos a protección. Entre ellos se encuentran: monumentos arquitectónicos, edificios de protección histórica singulares, rincones urbanos y elementos destacados del entorno que serán evaluados y protegidos según diversos grados de preservación. Se identifican una gran cantidad de obras significativas que se detallan en el mencionado “Inventario de edificios y sitios de valor patrimonial”, aprobado por Ordenanza municipal N°3.439/2015.

RELEVANCIA HISTÓRICA DEL COMBATE DE SAN LORENZO EN LA REGIÓN Y LA NACIÓN

El Combate de San Lorenzo constituye un hito de suma relevancia tanto para la historia de la Nación Argentina, en el marco de la lucha de su independencia, como para toda el Área Metropolitana de Rosario (especialmente para su Corredor Norte). Es representativo de esto, que diversas localidades como Granadero Baigorria y Capitán Bermúdez del CNM han cambiado sus nombres en 1950 (originalmente Pueblo Paganini y Pueblo Ortíz, respectivamente) a fin de conmemorar la importancia de esta batalla, que ocurrió el 3 de febrero de 1813 y que resulta el único enfrentamiento en territorio argentino que libró el General José de San Martín.

Es de remarcar que este breve combate (cuya duración ha sido aproximadamente de 45 minutos), también consistió en un paso decisivo en el proceso de liberación de América del Sur, siendo el inicio de la gesta sanmartiniana en Latinoamérica y el importante rol del Regimiento de Granaderos a Caballo (creado por el General en 1812).

Es notable el triunfo de las fuerzas independentistas rioplatenses que defendían la patria argentina que, a pesar de la considerable superioridad numérica de las tropas realistas españolas, han logrado una victoria clave para la anhelada independencia. En este sentido, el rol patrimonial del Convento San Carlos y el Campo de la Gloria constituyen un indiscutido valor en nuestra identidad local, regional y nacional. Preservarlo, protegerlo y difundirlo a través de diversas políticas y acciones constituyen un compromiso asumido desde el Municipio de San Lorenzo y el ECOM-Rosario.



Batalla de San Lorenzo. Óleo de Julio Fernández Villanueva



Obras de construcción en el Campo de la Gloria. 1960



Campo de la Gloria y Convento San Carlos. 1970.

EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

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

URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

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

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

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

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

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

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.

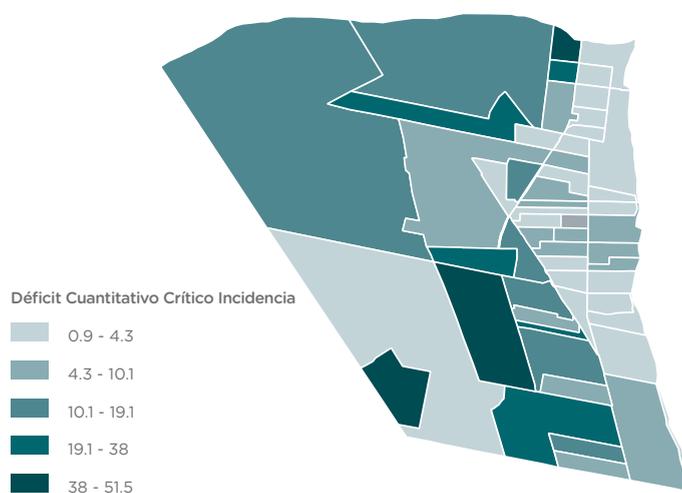
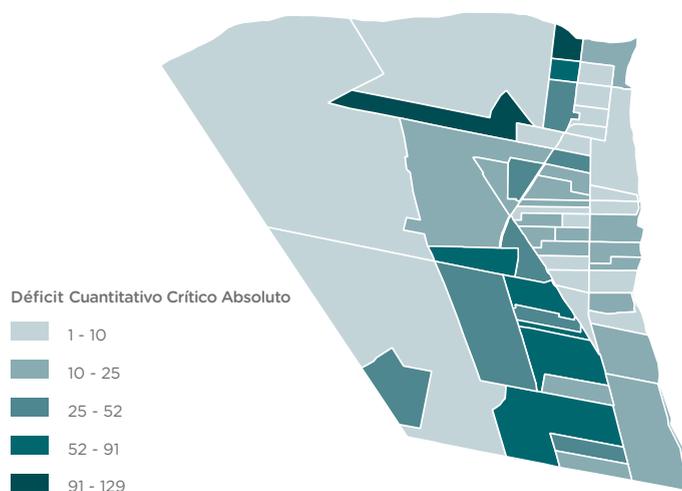
Déficit habitacional

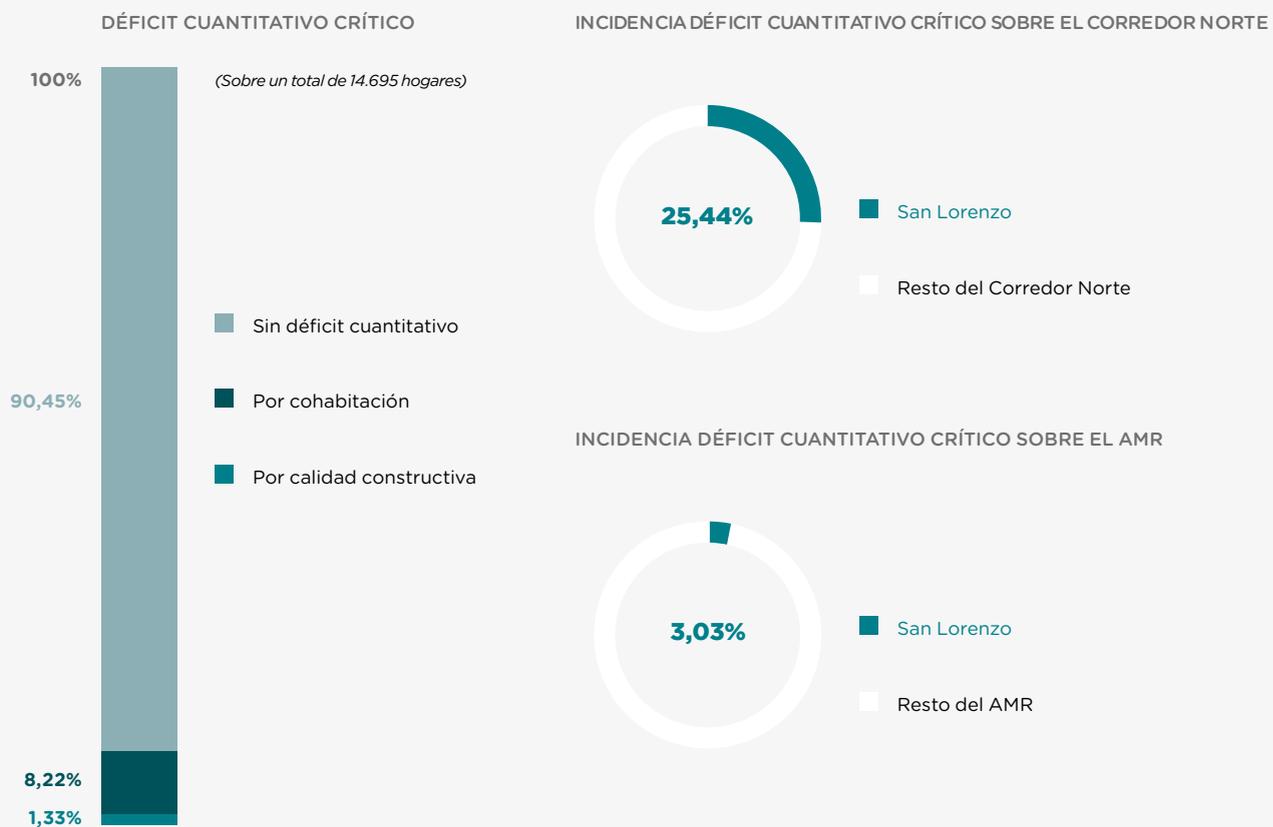
Déficit habitacional cuantitativo: Cuantifica la necesidad de construir viviendas nuevas con el objeto de reemplazar tanto a aquellas que se encuentran en estado irrecuperable como aquellas destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación (más de un hogar por vivienda). En la ciudad de San Lorenzo se estimó que se necesitan 1404 viviendas para cubrir esta necesidad. Esto implica que aproximadamente el 9,55% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. Considerando el Corredor Norte, el déficit de la localidad incide en un 25,44% sobre el total de hogares en esas condiciones y el 3,03% en toda el AMR. En este total se contempla que 196 viviendas se requieren para satisfacer la demanda de viviendas con serias deficiencias en la calidad constructiva y 1208 para hogares que cohabitan.

En el gráfico lateral, se muestra la distribución geográfica sobre los radios censales, donde los colores oscuros indican la mayor concentración de déficit cuantitativo crítico. Los mapas son orientativos en cuanto a la ubicación exacta de zonas críticas.

Además de las viviendas que abarcan el concepto anterior, se introdujo una variación metodológica que contabiliza aquellas viviendas que poseen condiciones un tanto mejores que las consideradas en el punto anterior, pero que aún tienen características de precariedad por ser construidas con materiales que no aseguran el buen aislamiento de sus moradores, y por lo tanto siguen siendo consideradas como irrecuperables. Bajo estas características se contabilizan para la ciudad 2192 hogares con necesidad de viviendas nuevas. Esto representa el 14,92% de los

Distribución del déficit cuantitativo crítico





DÉFICIT CUANTITATIVO CRITICO	San Lorenzo	Corredor Norte	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	196	822	6492	1,33%	23,84%	3,02%
b. Cohabitación	1208	4697	39782	8,22%	25,72%	3,04%
Total (a + b)	1404	5519	46274	9,55%	25,44%	3,03%

Tabla 2: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones

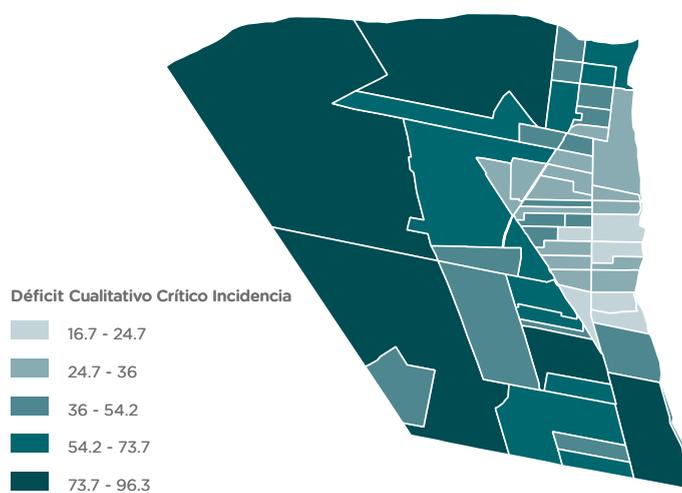
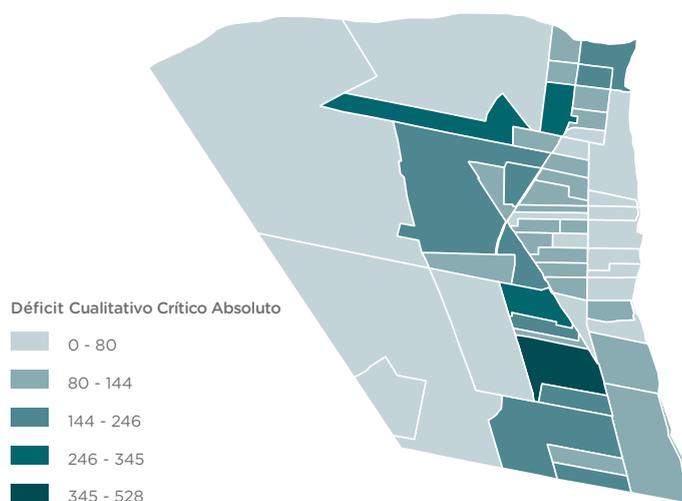
hogares de la localidad y representa dentro del déficit del Corredor Norte el 25,17% y en el AMR el 3%.

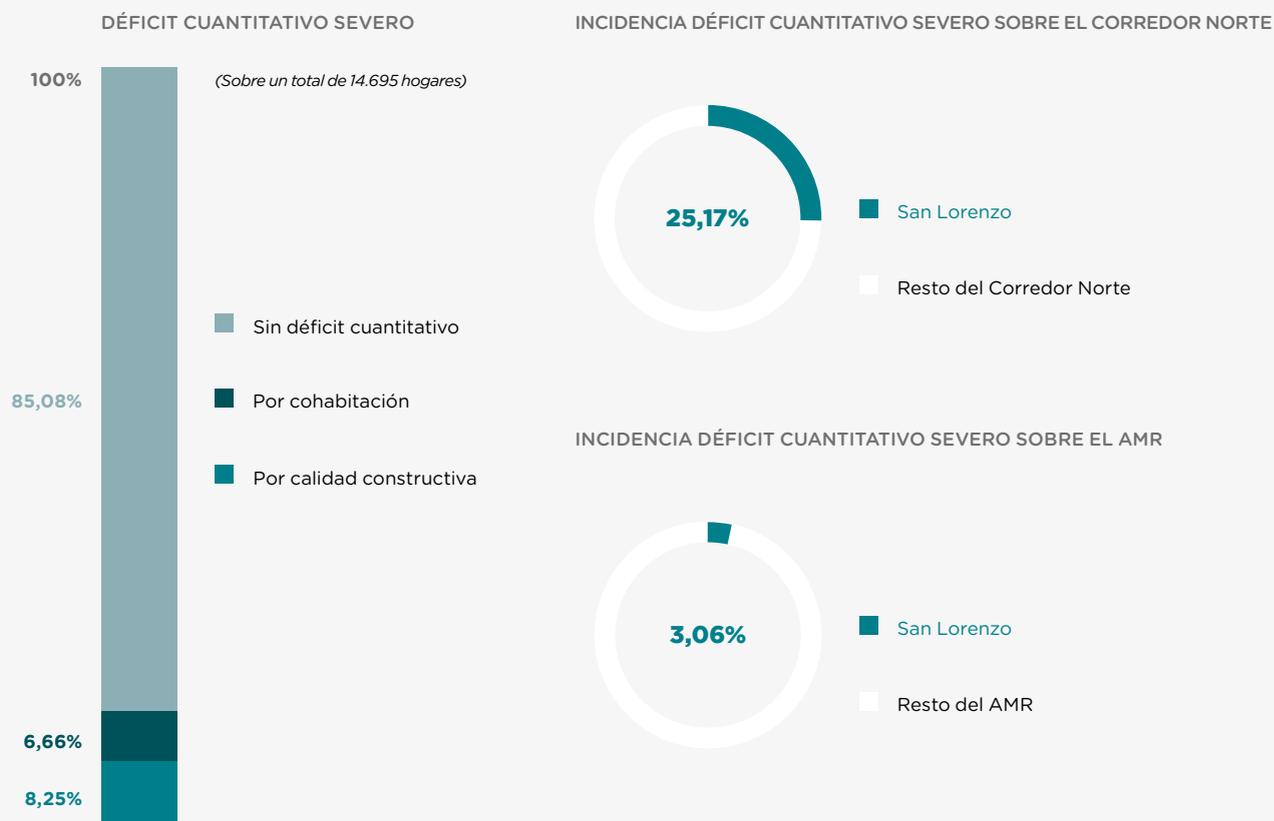
Déficit habitacional cualitativo. Contabiliza viviendas que deben ser mejoradas para lograr las condiciones óptimas de habitabilidad. Este déficit considera tres insuficiencias, en el siguiente orden de importancia: a) los materiales inapropiados de la construcción, b) la inexistencia de cañerías internas para el uso de agua de consumo y aseo, y c) la no conexión a redes de servicios públicos de agua potable y desagües cloacales. El cálculo se realiza sobre las viviendas excluyendo las identificadas como irrecuperables en el apartado anterior y se evalúa siguiendo el orden anterior en forma excluyente llegando a una cifra global que representa las viviendas con al menos una de las deficiencias.

Para la localidad de San Lorenzo se estima que este déficit está en el orden de las 6709 viviendas, lo que implica que dentro de la localidad el 45,65% de las viviendas presentan condiciones de infraestructura tolerables, pero necesitan algún tipo de refacción o conexión a servicios para lograr las condiciones máximas de habitabilidad. La localidad representa el 27,72% del déficit cualitativo del Corredor Norte y considerando el AMR el 3,52%. (Tabla 4).

Evaluar por separado dos de las 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 San Lorenzo se determina que 980 hogares carecen de conexiones internas de cañerías de agua para consumo y/o aseo, lo que implica un 6,67% del total de hogares de la localidad, un 27,37% del total de este

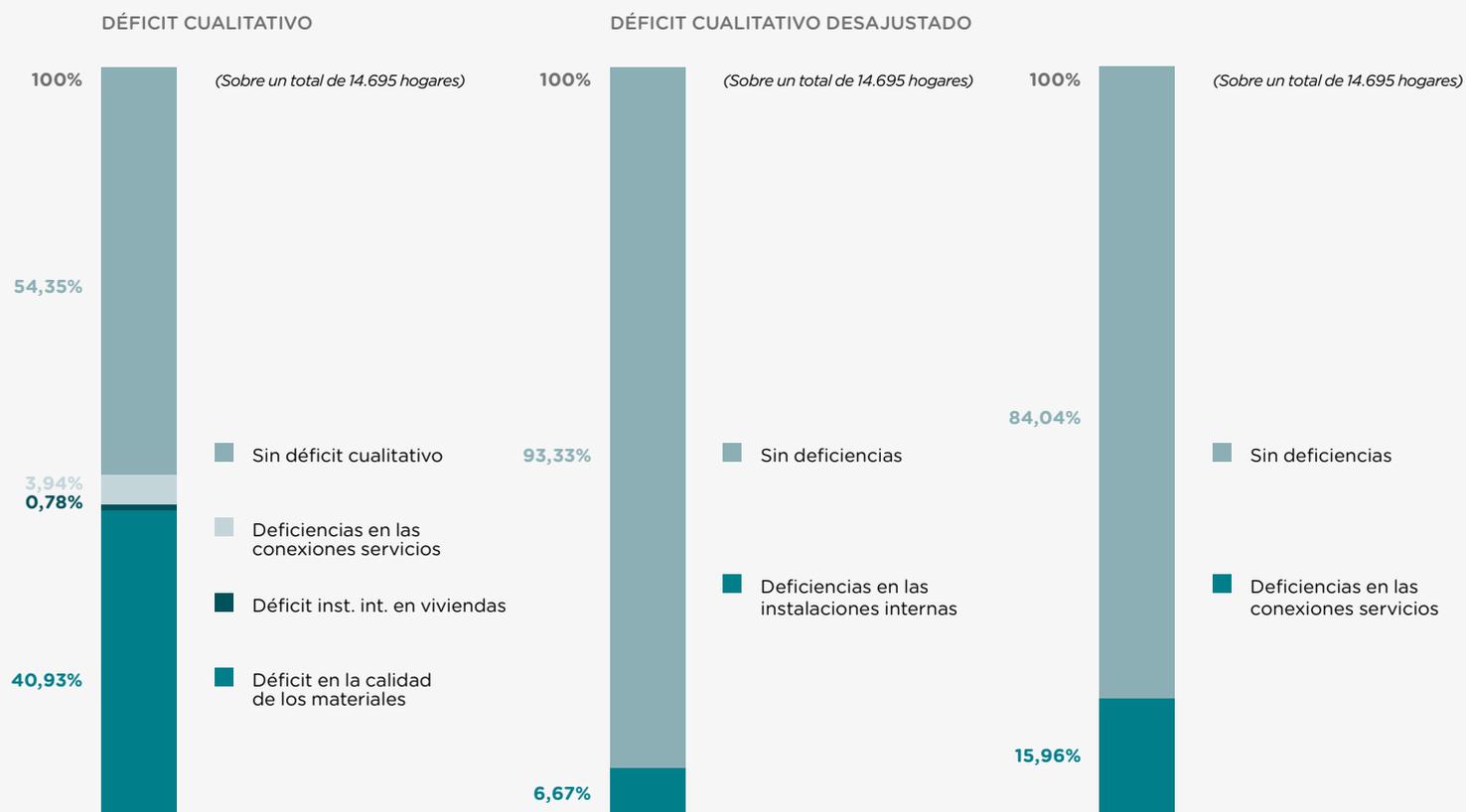
Distribución del déficit cualitativo





DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	San Lorenzo	Corredor Norte	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	1213	5169	39468	8,25%	23,47%	3,07%
b. Cohabitación	979	3539	32113	6,66%	27,66%	3,05%
Total (a + b)	2192	8708	71581	14,92%	25,17%	3,06%

Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones



DÉFICIT CUALITATIVO	San Lorenzo	Corredor Norte	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	6015	19577	156745	40,93%	30,72%	3,84%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	115	486	3584	0,78%	23,66%	3,21%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	579	4144	30412	3,94%	13,97%	1,90%
Total (a + b + c)	6709	24207	190741	45,65%	27,72%	3,52%

Tabla 4: Déficit cualitativo y sus dimensiones

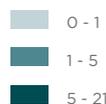
DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	San Lorenzo	Corredor Norte	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	980	3580	27006	6,67%	27,37%	3,63%
Deficiencias en las conexiones servicios	2345	12094	86247	15,96%	19,39%	2,72%

Tabla 5: Déficit cualitativo desajustado

48 Distribución del déficit cuantitativo crítico según régimen de tenencia del propietario de la vivienda



Déficit según régimen de Tenencia Absoluta



déficit del Corredor Norte y el 3,63 del AMR. Igualmente se determina que 2.345 hogares no están conectados a las redes públicas de agua potable y desagües cloacales, lo que representa un 15,96% del total de hogares de la localidad, el 19,39% de hogares con las mismas características del corredor Norte y un 2,72 del AMR. Los mapas temáticos muestran de una manera meramente descriptiva la distribución geográfica del déficit cualitativo.

Dentro de la evaluación del déficit habitacional una característica que debe también ser considerada ya que establece una mirada particular al momento de evaluar políticas en este sentido, es la calidad de ocupación, la cual es medida a través del déficit cualitativo por hacinamiento y que permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para evitar el hacinamiento, independientemente de otra carencia edilicia, aprovisionamiento de servicio o de infraestructura. En este sentido se han determinado que 368 (2,5%) hogares viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto) y 1687 (11,5%) con hacinamiento mitigable (viven de 2 a 3 personas por cuarto).

Áreas deficitarias. La cuantificación y localización de sectores o grupos vulnerables respecto de la situación habitacional brinda una herramienta más al momento de enfocar con más precisión las soluciones. Una opción para este análisis se genera a partir de vincular el

DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		San Lorenzo	Corredor Norte	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	1.687	6.545	53.360	11,48%	25,78%	3,16%
	Crítico	368	1.596	11.352	2,50%	23,06%	3,24%

Tabla 6: Déficit cualitativo por hacinamiento

déficit habitacional al régimen de tenencia de los hogares respecto de sus viviendas (variable censal). Esta definición permite realizar una primera aproximación de los hogares que habitan en condiciones de extrema vulnerabilidad similares a las de los asentamientos irregulares.

Así, se estima que el 0,61% de los hogares de la localidad habitan en viviendas con déficit cuantitativo crítico y son propietarios de la vivienda y no del terreno. Esto equivale a 90 hogares compuestos por 283 personas en promedio viviendo en asentamientos irregulares.

El análisis de los déficits cuantitativo y cualitativo, evalúan el escenario a fin de dimensionar la necesidad habitacional (tanto por el estado de construcción como por la carencia de infraestructura y servicios) y resultan un soporte a la hora de elaborar formas de 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.

Según datos provenientes del censo nacional 2010, en la localidad de San Lorenzo se dimensiona el déficit habitacional y se estima que es necesaria la construcción de aproximadamente 2192 viviendas, para otorgar solución habitacional a hogares que habitan en viviendas muy precarias o lo hacen compartiendo una. Además evaluando las viviendas que necesitan refacciones a fin de lograr la definición de habitabilidad óptima se estima que 6709 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio y 368 viviendas necesitan ser ampliadas ya que no pueden considerarse que cumplen con calidad de ocupación. Estos valores deben ser considerados como una aproximación a

la realidad, ya que estarán condicionados al tiempo transcurrido y las acciones desarrolladas en los últimos años.

Estado de las infraestructuras y servicios

Los procesos de urbanización deben abordar la urbanización integral de un área determinada, abarcando también la incorporación de todos los servicios e infraestructuras: pavimentación de las 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 estado de las infraestructuras y los servicios de la ciudad, 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, se volcó esta información asociada a la categorización del suelo que emplea dicha dirección; dividiendo las parcelas en: Urbano (suelo subdividido o parcelado que cuentan con ocupación o mejoras y algún grado de infraestructura); Suburbano mayor área (suelo sin subdivisión que generalmente no cuenta con ocupación o mejoras ni algún grado de infraestructura); Suburbano loteado (suelo subdividido o parcelado que pueden contar con ocupación o mejoras o no, con algún grado de infraestructura o no) y Rural (suelo asociado a los usos agrarios).

En la actualidad el agua potable destinada al abastecimiento de la ciudad es producto de captaciones a partir de perforaciones explotadas por la empresa ASSA. San Lorenzo cuenta con 23 perforaciones, ubicadas principalmente en el área rural, desde la calle Urquiza hacia el sur, mientras que las que se encuentran ubicadas

50

en la zona urbana dejaron de utilizarse. 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 (siempre exceptuando las parcelas rurales), la localidad cuenta aproximadamente con una cobertura de suministro de agua potable del 96%.

La empresa responsable del suministro de gas es Litoral Gas. Su actividad principal consiste en la distribución de gas natural por redes. Dicho suministro cubre el 82% de las parcelas, mientras que el resto de la cobertura en la planta urbana se lleva a cabo con gas envasado.

Respecto al tendido de cloacas, se observa en la actualidad una única salida de red, ubicada en la intersección de las calles San Luis y Colón. La misma, debido a su alto nivel de saturación, denota la imposibilidad de generar nuevas extensiones en diferentes sectores de la ciudad. Esta situación determina un límite a la red cloacal, dado que no resulta factible continuar agregando más cañerías al sistema existente. Por otro lado, si bien la pendiente natural del terreno se orienta al norte de la ciudad, donde se encuentra el arroyo San Lorenzo, la construcción de la red cloacal fue diseñada y ejecutada de manera inversa. Esta situación, marcó la necesidad de contar con estaciones elevadoras (en barrio Supe, barrio Norte y barrio Díaz Vélez) para compensar el desnivel del territorio. Por otra parte, el sector sur de la ciudad (en especial, barrio Felisa, 2 de Abril, Bouchard y Rivadavia) es el que presenta una mayor carencia del servicio de saneamiento y desagüe debido a postergaciones históricas en materia de infraestructura. En este caso, se evidencia la imposibilidad de hacer extensiones hacia dichos barrios, puesto que la cuenca, al presentar una gran saturación, resultaría incapaz

de resistir nuevas conexiones de gran envergadura. Ante esta situación, las autoridades de la empresa ASSA y especialistas señalan la necesidad de instalar una nueva planta depuradora. Esto se debe a que la actual red cloacal es antigua e insuficiente para la demanda actual. El tendido de cloacas actualmente alcanza el 64%.

En relación a las obras de pavimentos, hacia el año 2009 se inició un nuevo proceso de extensión que se propuso acompañar el crecimiento de la ciudad hacia el oeste de calle D. Poucel. Este proceso cuenta con la aplicación de pavimento asfáltico en su totalidad y cordón cuneta en forma parcial. La instalación del acceso a autopista por la zona central a través de Bv. Urquiza y las mejoras generadas en dicha arteria resultaron fundamentales para el desarrollo de la zona oeste. Este proceso ha sido acompañado con la definición de nuevas vías estructurales que permitieron mejorar los flujos de tránsito en el eje norte-sur, y proceder a la pavimentación de las calles paralelas a los ramales del ferrocarril. El objetivo de esta medida ha sido favorecer el paso de transporte liviano que se traslada de norte a sur de la ciudad sin necesidad de pasar por el centro, al utilizar una vía más rápida y segura.

De la misma manera y de acuerdo con la demanda que significa el tránsito pesado que accede al polo portuario-exportador, tanto en el norte como en el sur de la ciudad, se procedió a la pavimentación de los accesos a las grandes plantas industriales y agroexportadoras allí instaladas, empleando pavimento de mayor calidad que asegure su vida útil frente a la demanda que se da sobre los mismos. Las calles de la localidad se encuentran pavimentadas en un 73% del total; el 20% tiene algún tipo de mejorado y el 7% de las mismas es aún de tierra. Las tablas y gráficos siguientes muestran el estado actual de las infraestructuras y servicios.



Plano 7. Estado de las calles

- Pavimento
- Mejorado
- Tierra

Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales	segmentos
Pavimento	73%	181.200,84 ml	1.864
Mejorado	20%	49.341,67 ml	421
Tierra	7%	16.055,82 ml	81



Plano 8. Áreas previstas con desagües cloacales

■ Áreas previstas con servicio de cloacas por red domiciliaria

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	874	1305	2179	0	5	5	0	89	89	167
ocupadas	11692	5548	17240	0	27	27	0	235	235	0
	12566	6853	19419	0	32	32	0	324	324	167
	64 %	36 %								



Plano 9. Provisión de agua

■ Áreas provistas con servicio de agua potable por red domiciliaria

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	1919	260	2179	4	1	5	22	67	89	167
ocupadas	16890	350	17240	23	4	27	89	146	235	0
	18809	610	19419	27	5	32	111	213	324	167
	96 %	4 %								



Plano 10. Provisión de gas

■ Áreas provistas con servicio de gas por red domiciliaria

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Sin gas
vacantes	1.336	843	2.179	1	4	5	0	89	89	167
ocupadas	14.881	2.359	17.240	0	27	27	1	234	235	0
	16.217	3.202	19.419	1	31	32	1	323	324	167
	82 %	18 %								

DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

Como ya se mencionó, la superficie de la ciudad de San Lorenzo se encuentra mayoritariamente ocupada por suelo urbano, excepto al oeste de la autopista Rosario-Santa Fe, que presenta mayormente suelo rural. En este caso, como la autopista constituye un límite físico importante que separa el suelo urbano del rural, el periurbano deja de existir como tal.

Ahora bien, este límite físico no presenta bordes forestales o plantaciones arbóreas que ayuden a filtrar los usos de agroquímicos empleados en la producción agrícola.

La mayoría del suelo rural de San Lorenzo es de excelente aptitud sin limitantes productivos, la cual permite realizar gran diversidad de actividades agropecuarias sin restricciones considerables y con rendimientos óptimos. Respecto a la producción agropecuaria, se destaca una gran proporción de lotes dedicados a la agricultura extensiva, predominan los cultivos de soja, trigo, maíz y sorgo. Otra fracción de los suelos está explotada con actividades ganaderas de cría y engorde, con presencia de pasturas artificiales y naturales.

Hacia el límite norte-noroeste del suelo rural se encuentra el arroyo San Lorenzo, que conforma un corredor biológico a remediar y proteger. En las proximidades al mismo, existen suelos con aptitud media/baja, que limitan las actividades agropecuarias y los rendimientos obtenidos. Por esta razón, en esta zona predominan las explotaciones ganaderas.

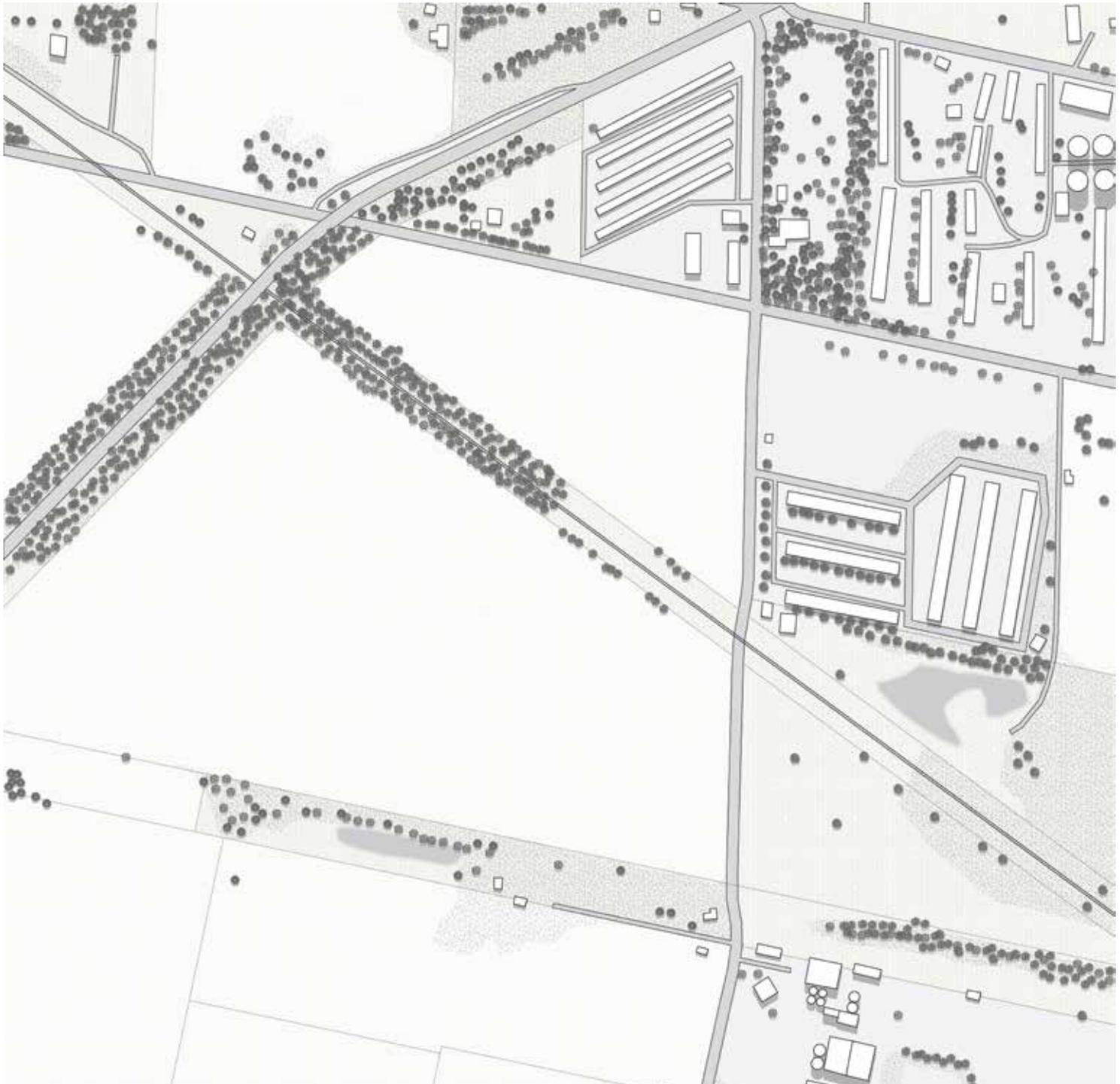
Asimismo, alrededor de las plantas industriales se destaca la presencia de lotes sin producción, en los cuales está presente la

vegetación natural que crece espontáneamente en dichas tierras. El suelo rural de San Lorenzo no presenta grandes concentraciones de árboles, más allá de algunos pequeños grupos en torno a los cascos de estancia.

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Como en todas las localidades del Corredor Norte Metropolitano, la estructuración primaria se da a través de la ruta nacional N°11 y la autopista Rosario-Santa Fe, ejes norte-sur que organizan la conurbación. En San Lorenzo, se registra el nivel de complejidad más alto respecto al contexto de localidades del ECOM. Es el centro de atracción del Corredor Norte ya que genera y atrae gran cantidad de viajes. Está atravesada por grandes trazados de alcance territorial tales como las dos trazas ferroviarias de la región (Ferrocarril Gral. M. Belgrano que, en San Lorenzo, curva su trazado atravesando la grilla vial y el Ferrocarril Gral. B. Mitre que bifurca sus vías en el corazón del fragmento urbano consolidado al oeste), la ruta nacional AO12, la ruta provincial N°10, la bajada centro de la autopista y las bajadas norte y sur que implican una trascendente presencia de vehículos de carga en largos pasajes del año. Esta caracterización condiciona el desarrollo y la conectividad de la ciudad.

Respecto a las características favorables relevadas para San Lorenzo, resalta una valiosa consolidación del tejido urbano, que facilita el abastecimiento local de transporte público y reafirma la centralidad de la ruta nacional N°11 como eje estructurador. Estas consideraciones permiten evaluar proyectos de diferenciación de los modos de movilidad, tales como espacios de circulación exclusiva para transporte público, bicicletas u otros modos sustentables de movilidad (segregación que torna más eficiente



Plano 11. Detalle del tejido rural de proximidad



Plano 12. Usos productivos en el suelo rural de borde de las áreas urbanizadas

58 cada modo de circulación). Esta ciudad se presenta como apta para transformaciones sustanciales en términos de movilidad que, con una inversión relativamente baja (fundamentalmente demarcación horizontal y vertical), podría modificar usos del espacio público que garanticen accesibilidad y conectividad a un colectivo social más amplio.

DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

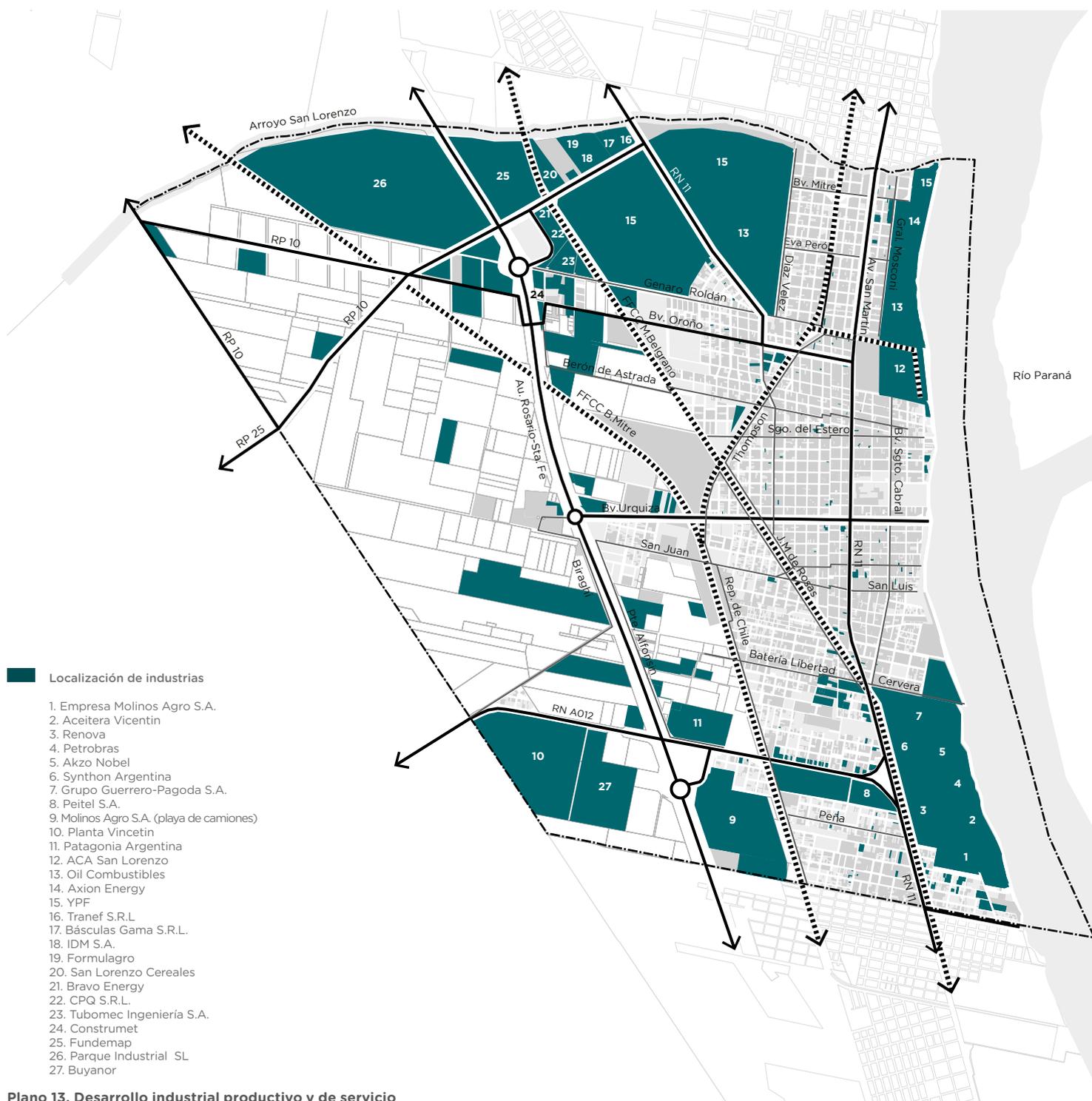
La reestructuración de la movilidad, sobre todo del transporte de cargas, se torna fundamental para el desarrollo de las actividades industriales, productivas y de servicio de San Lorenzo. Esta ciudad se caracteriza por un fuerte perfil industrial. Los principales agentes productivos de la industria manufacturera son: construcción y metales (40%), empresas agroalimenticias (21%), productos químicos (13%), textil (2%), resto (21%) y sin clasificar (2%). Entre las industrias presentes en la jurisdicción de San Lorenzo, se destacan: Empresa Molinos Agro S.A., Aceitera Vicentin, Renova, Asociación de Cooperativas Argentinas y Patagonia Bioenergía (vinculadas a la elaboración de aceites y grasas vegetales; biocombustibles, entre otros productos), Petrobras, Oil Combustibles, Axion Energy SA., Bravo Energy, YPF - YPF Gas, CPQ SRL, IDM, Akzo Nobel y Synthon Argentina (relacionadas a la fabricación de productos de la refinación del petróleo y/o la fabricación de materias y sustancias químicas y productos de laboratorio, entre otros), Grupo Guerrero Pagoda SA (fabricación de motocicletas, fabricación y armado de automotores), Grupo Brayco (es un conjunto de empresas ligadas al rubro construcción), Fundemap SA (fundición de metales no ferrosos), Peitel y Tubomec Ingeniería SA (fabricación de tanques, depósitos, recipientes de metal y de productos metálicos para uso estructural, tanques, depósitos, etc.), entre otras.

La norma que regula los usos del suelo admite permanentemente la condición de transitoriedad para generar suelo para desarrollos productivos sin evaluar el proceso en forma integral. Esto constituye un tema clave para el desarrollo de la localidad, reporta desequilibrios territoriales y acentúa conflictos entre el sector productivo y la población residente. En la actualidad, se intenta reordenar el sector productivo ubicado a través de la resolución de proyectos para el desarrollo de un área industrial (PI - Parque Industrial San Lorenzo) ubicada al oeste de la autopista Rosario-Santa Fe y al norte de la ruta provincial N°10.

Encontrar la forma de establecer una sana convivencia entre los usos productivos y las áreas residenciales representa, para San Lorenzo -en especial en su relación con todas las localidades del Corredor Norte-, ni más ni menos que orientar correctamente su futuro desarrollo y reforzar el rol que hoy tiene en el espacio metropolitano.

El comercio y los servicios son también sectores destacados como resultado de la alta concentración de población con la que cuenta la ciudad, ya que San Lorenzo es un polo de centralidad comercial para otras localidades de la región. Se destaca una importante concentración de comercios sobre la ruta nacional N° 11 (Avenida San Martín).

La producción agrícola no tiene la misma importancia que en otras localidades del AMR debido a su carácter industrial y de puerto. Tampoco se registra producción hortícola considerable. Sin embargo, existe una producción rural extensiva mayoritariamente concentrada en los cultivos de soja, trigo, maíz y sorgo. Por otro lado, debido a la capacidad de los suelos, hay zonas empleadas para ganadería, sobre todo en las cercanías al arroyo San Lorenzo.



PRINCIPAL NORMATIVA VIGENTE

Actualmente, la mayoría de los municipios y comunas 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 como 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 proyectos².

Una reflexión, que surge a partir del análisis de las normas, pla-

nes y regulaciones, 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 ciudad 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.

La Ciudad de San Lorenzo cuenta con un Reglamento de División y Urbanización de tierras, aprobado por la Ordenanza N°583/75; un Reglamento de Usos del suelo, aprobado por la Ordenanza N°1.178/1986 (complementada y actualizada parcialmente por ordenanzas posteriores); un Plan Director de Reactivación Urbana de Crecimiento y Desarrollo para la ciudad de San Lorenzo, aprobado por la Ordenanza N°2.158/98. A su vez, a través de la

2. Ley Provincial N° 11717/99, encuadrada como de medio ambiente y desarrollo sustentable, que establece en sus principios generales un conjunto de objetivos vinculados a la preservación ambiental, el ordenamiento territorial y la racionalidad en el uso del suelo; Decreto 101/03, que establece en el artículo 12 la condición de implementar instancias participativas de la ciudadanía y los sectores potencialmente afectados o interesados en debatir las incidencias de cualquier emprendimiento de carácter urbanístico. Mientras que, en los artículos 18, 19 y 26 de la Ley, se establece que las personas físicas o jurídicas responsables de los proyectos deberán presentar estudios de impacto ambiental ante la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable.

Ordenanza N°2.111/98, se define la Zona de promoción industrial de San Lorenzo y por la Ordenanza N°2.129/03, se establece la Promoción y construcción de Parque y Áreas Industriales. Asimismo, mediante la Ordenanza N°2.298/2000 se aprueba el Reglamento de Edificación.

Es importante destacar que en el 2008 la Municipalidad comienza las tareas de elaboración del Plan Estratégico San Lorenzo. Para su consolidación, este Plan requiere una planificación urbana preventiva y organizada de la ciudad, con la sistematización de un proceso de ordenamiento en el marco de la planificación estratégica. Este plan contribuye a conducir la relación entre el sector público y el privado hacia un vínculo más armónico que fortalezca el desarrollo en la dirección colectivamente asumida y mejore la calidad de vida de los ciudadanos.

En este marco, la elaboración de un nuevo Plan Urbano para la ciudad llevará implícita la reformulación del cuerpo normativo vigente, y su adecuación pertinente.

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 detectados de San Lorenzo. Los conflictos surgidos de la ausencia de un plan de ordenamiento territorial integral 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 desarrollar una futura planificación. El primer paso para plantear 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 puede analizar la dinámica hídrica de San Lorenzo en tres sectores: una porción menor ubicada en el suroeste de la jurisdicción que pertenece a la cuenca del canal Ibarlucea (que

aporta al canal Ricardone, afluente del anterior), el sector con escurrimiento en sentido sur-norte al arroyo San Lorenzo y, el sector centro y sur (con pendiente en sentido oeste-este) que descarga directamente al río Paraná. No obstante, el área localizada en el sector central al oeste de la autopista Rosario-Santa Fe, no puede escurrir directamente hacia el Paraná, por la falta de obras para tal propósito, por lo cual, sus aportes son transportados por la cuneta oeste de la autopista hasta el arroyo San Lorenzo.

Se identifican, especialmente, las siguientes problemáticas:

- Se registran tres zonas de riesgo diferenciadas: hacia el este, la zona de influencia del río Paraná, que solo afecta la barranca; hacia el norte, resulta significativo el ancho de inundación del arroyo San Lorenzo; mientras que, al sur y al oeste del distrito, se muestran acumulaciones superficiales como consecuencia de las bajas pendientes del sector y la falta de canalizaciones.
- En relación con el arroyo San Lorenzo, se remarca el desarrollo del Parque Industrial entre las vías del Ferrocarril Mitre y la autopista Rosario-Santa Fe. Según estudios de factibilidad hídrica realizados, el ancho de inundación es de 500m aproximadamente en el tramo ubicado entre la ruta provincial N°10 y la autopista, donde se afecta a zona rural. Entre dicha autopista y la ruta nacional N°11 el ancho de ocupación es de 200m y afecta predominantemente a predios industriales. A partir del puente sobre la ruta nacional N°11, la mancha es de unos 100m de ancho, llegando a afectar a viviendas ubicadas en asentamientos precarios. Tanto sobre la margen derecha como sobre la izquierda, la afectación además se da sobre todo en predios destinados a usos industriales.
- La escasa pendiente del sector rural ubicado al oeste de la au-

topista Rosario-Santa Fe, además de la escasa capacidad de las cunetas de caminos rurales que lo atraviesan, generan la formación de pequeñas lagunas en las depresiones del territorio.

- Se identifican zonas, especialmente del norte y centro de la localidad, que se encuentran con un importante estado de impermeabilización (entre 50 y 60%).
- Con excepción de la zona norte urbana, la ciudad cuenta con una pendiente sumamente escasa, ocasionando un escurrimiento lento, difuso y con tendencias a encharcamientos en la superficie de las calles.
- En cuanto a la infraestructura existente, se registran inconvenientes en los escurrimientos superficiales (por ejemplo, debido a los largos recorridos por calle que provocan concentración de agua en distintos sectores, pavimentos con badenes de escasa pendiente o presencia de zonas puntuales deprimidas). Se destaca que se encuentran en proyecto y ejecución diversas obras para dar respuesta a estos problemas.
- Como consecuencia de los nuevos pavimentos y construcciones con conexiones de techos con drenaje directo a las calles, puede preverse la persistencia de anegamientos en los lugares donde ya se manifiestan y una agudización de la situación a lo largo del tiempo.

Urbanización y vivienda

- Presencia de asentamientos irregulares en los que se registran índices de conflicto y vulnerabilidad social. Se destacan, en especial, los asentamientos localizados sobre el arroyo San Lorenzo.
- Fragmentación de la planta urbana por la presencia de importantes infraestructuras de conectividad que atraviesan el territorio.
- Complicaciones en la continuidad de las áreas urbanizadas, sur-

gidas de diferentes procesos de urbanización no planificados

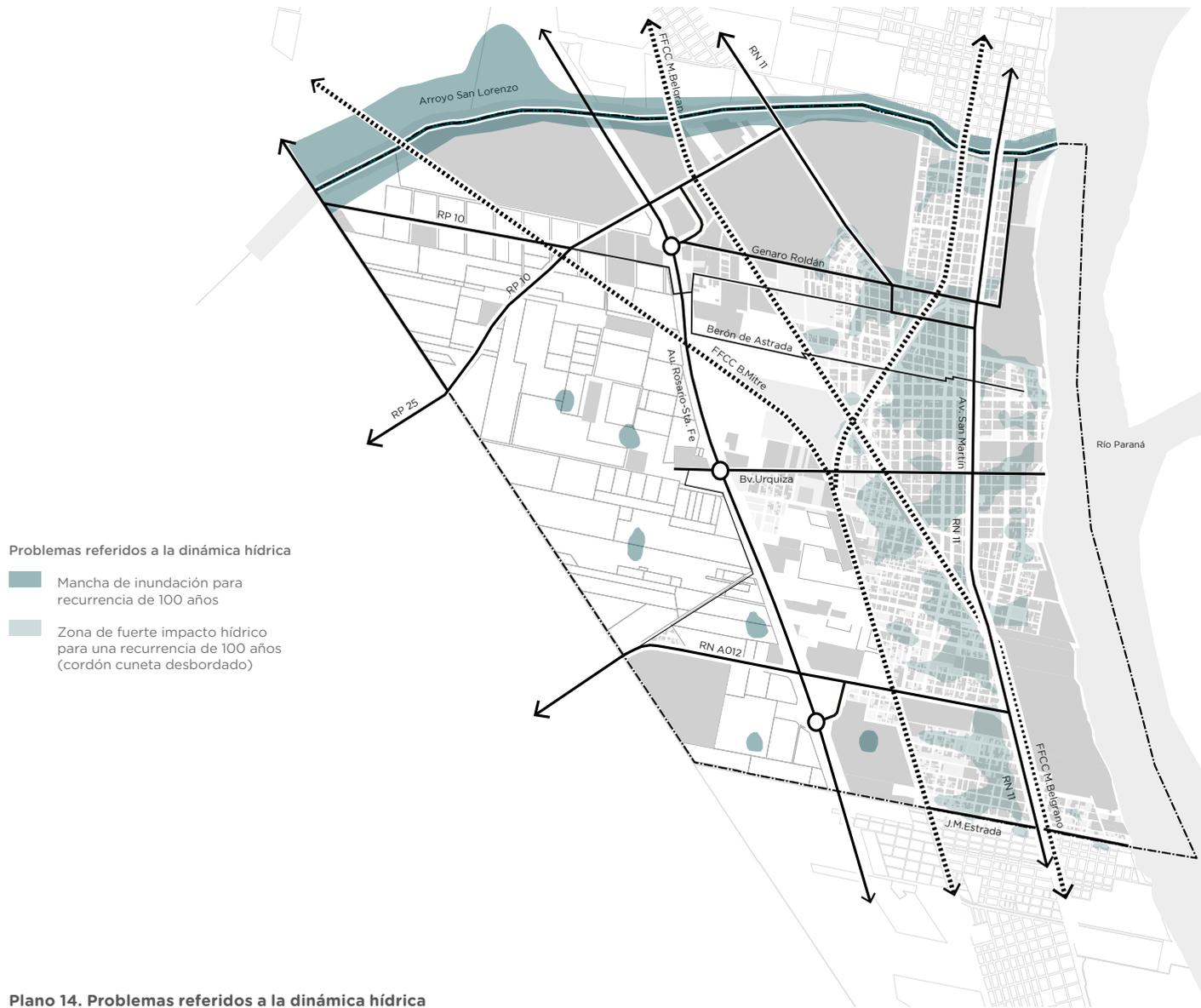
- Mixtura de usos productivos, residenciales y recreativos en el frente costero del arroyo San Lorenzo y en el río Paraná que requieren, para una mejor convivencia, el reordenamiento y la coordinación entre las distintas actividades, con mejoras de accesibilidad a la ribera.
- Déficit de vivienda y falta de integración de algunas áreas residenciales existentes, aun no del todo consolidadas sobre los sectores ubicados al oeste de la ruta nacional N°11 y al sur de Juan Manuel de Rosas. También en los sectores de borde del arroyo San Lorenzo.

Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales

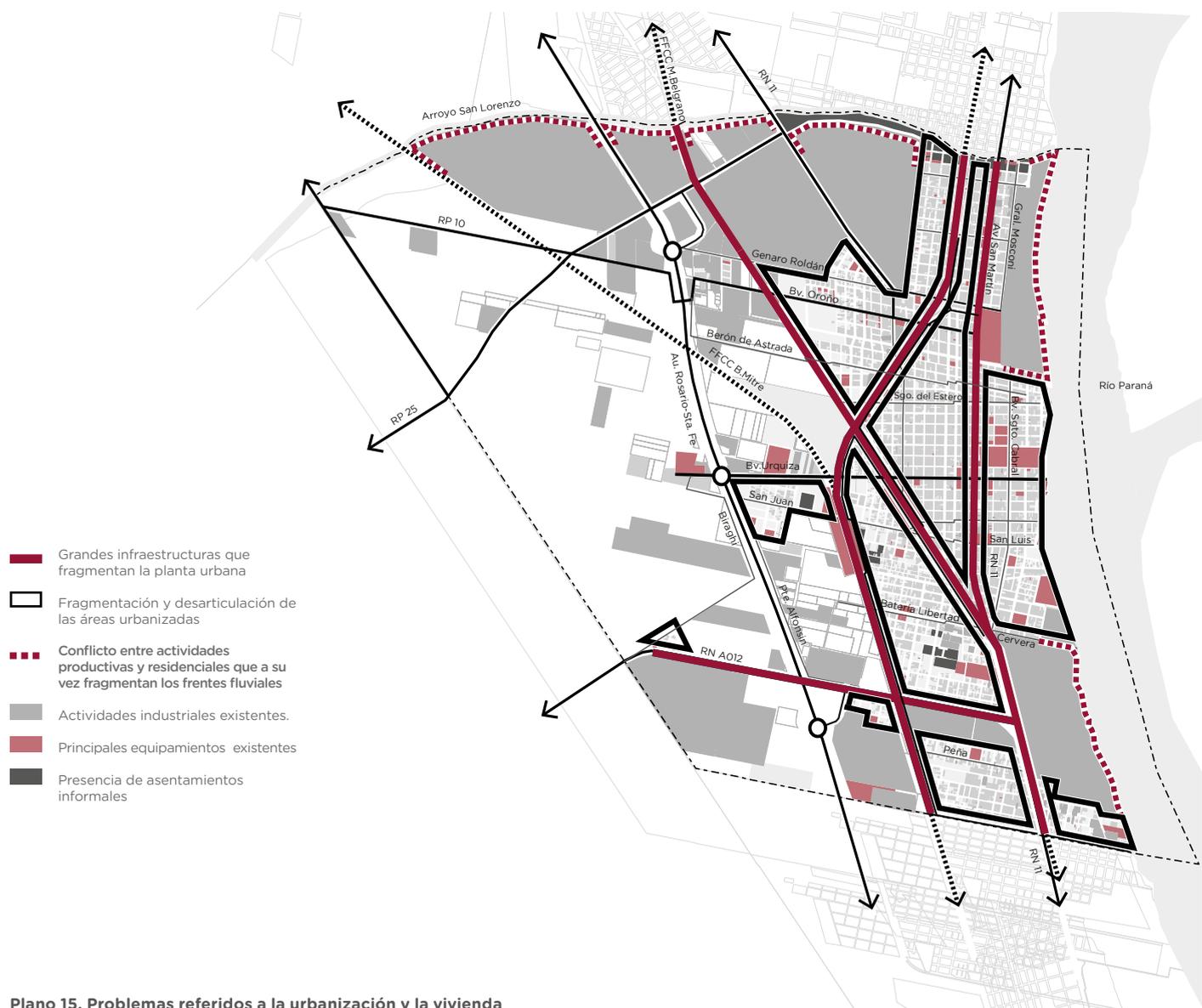
- Problemas de contaminación ambiental, en especial en torno a la calidad del aire, producto del impacto generado por las industrias radicadas en el territorio y también debido a que las mismas se desarrollan en forma imbricada con la residencia. Esto genera un gran flujo de camiones que circulan en el área y producen la saturación de sus principales vías de comunicación, lo cual demuestra la necesidad de reordenar la localización de usos industriales en la planta urbana.
- Fragmentación del frente costero por la presencia de grandes enclaves productivos en el arroyo San Lorenzo y al norte y al sur del río Paraná, que impide la existencia de un recorrido público continuo.
- Insuficiencia de accesos al río Paraná y de sistema de defensas de barrancas que registran una gran erosión.
- Deficiencia en el saneamiento del arroyo San Lorenzo y presencia de asentamientos irregulares.

Infraestructuras y servicios

- Falta de infraestructuras y servicios en algunos sectores urbanizados: Si bien el 96% de la planta urbana posee agua potable, un 36% no cuenta con red cloacal y el 18% de la localidad no tiene servicio de gas de red. A su vez, el 7% del total de trazados es de tierra y el 20% cuenta con algún tipo de mejorado.
- Gran conflictividad en el sistema de movilidad. La disposición de las trazas viales y ferroviarias, en relación con las áreas residenciales, complejizan la movilidad urbana y metropolitana del sector.
- El tránsito de carga provoca serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental al atravesar la planta urbana.
- Congestión por cruce de movilidad predominantemente de cargas entre la ruta nacional N°11 y el arroyo San Lorenzo, debido a la centralidad que genera San Lorenzo respecto a pueblos como Aldao, Andino, Serodino y Totoras, y al movimiento ocasionado por las terminales portuarias.
- Déficit de un servicio adecuado de transporte público a nivel metropolitano como de medios alternativos de movilidad, debido a la fuerte interconexión entre las localidades.
- Deficiencia en el mantenimiento y falta de continuidad de las colectoras de la autopista Rosario-Santa Fe, como vía de articulación del Corredor Industrial.
- Falta de consolidación de las vías alternativas (Chile y Juan Manuel de Rosas) para descongestionar el tránsito de cargas menores, producto de la distribución de los establecimientos industriales diseminados en el tejido.



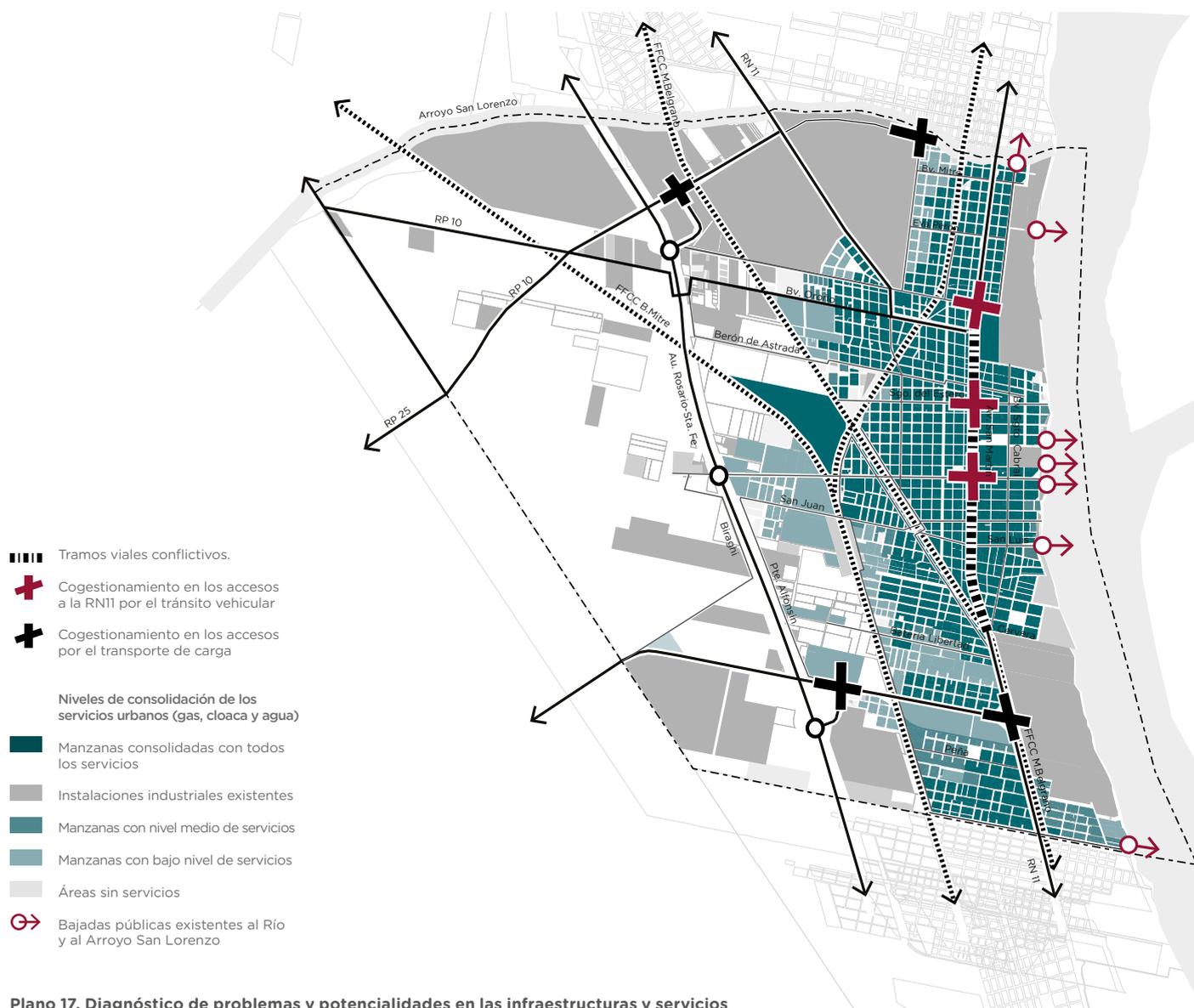
Plano 14. Problemas referidos a la dinámica hídrica



Plano 15. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda



Plano 16. Diagnóstico de problemas y potencialidades en los espacios libres



Plano 17. Diagnóstico de problemas y potencialidades en las infraestructuras y servicios

68 IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

A pesar de los problemas identificados, existen grandes potencialidades locales cuyo valor fundamental reside en su capacidad para constituirse en motor de la transformación urbana de la ciudad y también del territorio metropolitano. Entre las potencialidades más destacadas de San Lorenzo, pueden mencionarse algunas en relación con su situación favorable de localización, ya que se constituye como un centro comercial y de servicios del Corredor Norte Metropolitano y el nodo portuario-exportador más importante a nivel nacional. Asimismo, presenta dos frentes costeros de gran relevancia -el arroyo San Lorenzo y el río Paraná-, que le otorgan un gran atractivo y condiciones paisajísticas excepcionales. A su vez, se distingue en la región por su valor y representatividad en el orden histórico, dado que el Campo de la Gloria y el Convento de San Lorenzo constituyen un hito en el Área Metropolitana de Rosario. Se pueden identificar tres grandes temas para establecer una clasificación sencilla de las potencialidades locales:

Urbanización y vivienda

- Disponibilidad de suelo vacante privado que posibilitaría la realización de convenios con propietarios para llevar adelante operaciones conjuntas de urbanización. Esto contribuiría a

afrontar, en parte, el déficit de vivienda con la incorporación simultánea de espacio público y equipamiento comunitario, a través del desarrollo de una propuesta de carácter integral y de valor estratégico, a desarrollar fundamentalmente en los sectores aún no consolidados en su totalidad.

- Presencia de instalaciones productivo-portuarias que tienen un rol central en el principal cordón industrial-exportador de la Argentina.
- Presencia de gran actividad comercial, en especial sobre la Avenida San Martín (Centro Comercial a Cielo Abierto), que contribuye a potenciar la localidad de San Lorenzo como centro comercial del Corredor Norte Metropolitano. Se destaca que se encuentra en curso el proyecto del centro comercial a cielo abierto en dicha avenida.
- Presencia del Parque Industrial, ubicado en el límite jurisdiccional entre San Lorenzo, Aldao y Puerto General San Martín, (entre la autopista Rosario-Santa Fe, ruta provincial N°10 y el arroyo San Lorenzo), instalación que facilitará la reubicación de establecimientos industriales conflictivos localizados en áreas residenciales.
- Presencia de lotes de una localización estratégica, hoy subutilizados, frente al río Paraná para desarrollar proyectos especiales.

Espacios libres y red de espacios públicos

- Presencia de sitios y edificios de valor histórico y ambiental de gran relevancia tanto para la localidad como para toda el Área Metropolitana de Rosario. Se destaca el conjunto urbano del Campo de la Gloria, Convento San Lorenzo y Paseo de la Libertad.
- Posibilidad en el frente fluvial del río Paraná de aumentar los tramos de recorrido público ya existentes en la ribera central, de esta manera, consolidar un corredor público y desarrollar nuevas aperturas y miradores.

- Posibilidad de recuperación de la costa del arroyo San Lorenzo con el desarrollo de nuevos espacios públicos, miradores y sectores forestados.
- Posibilidad de crear un gran espacio verde en la zona oeste de la ciudad como nuevo parque recreativo regional.
- Existencia de áreas forestadas entre las que se destacan las arboledas de los cuadros de estación ferroviarios, del predio de ACA, el Campo de la Gloria y el predio del Convento (en especial el pino histórico).
- Presencia de sectores ribereños recuperados como espacios públicos y tramos de barranca no ocupados que aún pueden recuperarse como miradores públicos.

Infraestructuras y servicios

- Gran cobertura de infraestructura y servicios en gran parte de la ciudad.
- Accesibilidad franca al río en un importante tramo de la costa central.
- Disponibilidad de una traza vial liberada al borde de la vía del ferrocarril Mitre para generar una avenida interurbana destinada al tránsito de cargas menores que sirva para descongestionar la ruta nacional N°11.



Vista del frente ribereño del tramo central



CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

El Plan Urbano Local de San Lorenzo 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 ciudad. 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 municipal y define proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo. Fija procedimientos (modalidades e instrumentos) para orientar la gestión local.

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



72 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:¹

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

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

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

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

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

9. **Velar por el carácter compacto y continuo de la extensión urbana.** Reafirma el rechazo, ya apuntado anteriormente, a las implantaciones aisladas. Asimismo preconiza que los crecimientos urbanísticos por extensión se produzcan según lógicas de continuidad de las tramas urbanas existentes y tengan unas densidades que comporten un buen aprovechamiento del suelo que se urbaniza.
10. **Velar por el carácter continuo de la red de espacios libres.** Las regulaciones normativas provinciales y nacionales identifican los principales espacios naturales protegidos (ej. Ley 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.

- 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 CNM

Las localidades que conforman el Corredor Norte 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. Las áreas urbanizadas del corredor norte componen una conurbación que se extiende desde Puerto General San Martín hasta Rosario, especialmente entre las vías correspondientes al Ferrocarril General B. Mitre, al oeste, y la ribera del río Paraná, al este. Los componentes estructurales principales son el Paraná, la ruta nacional N°11 (eje central de conexión), las trazas de los Ferrocarriles M. Belgrano y B. Mitre y la autopista Rosario-Santa Fe.

El sector localizado entre el Ferrocarril Gral. B. Mitre y la autopista Rosario-Santa Fe tiene caracterización variada, dado que se presentan sectores urbanos yuxtapuestos a actividades rurales e industriales. La autopista, a su vez, se constituye en límite territorial, borde paisajístico del horizonte rural y componente esencial del área metropolitana, a partir del cual se despliega un suelo destinado a la producción rural extensiva. Esta situación se transforma en una potencialidad a sostener en el sistema de relaciones que se establece a nivel metropolitano.

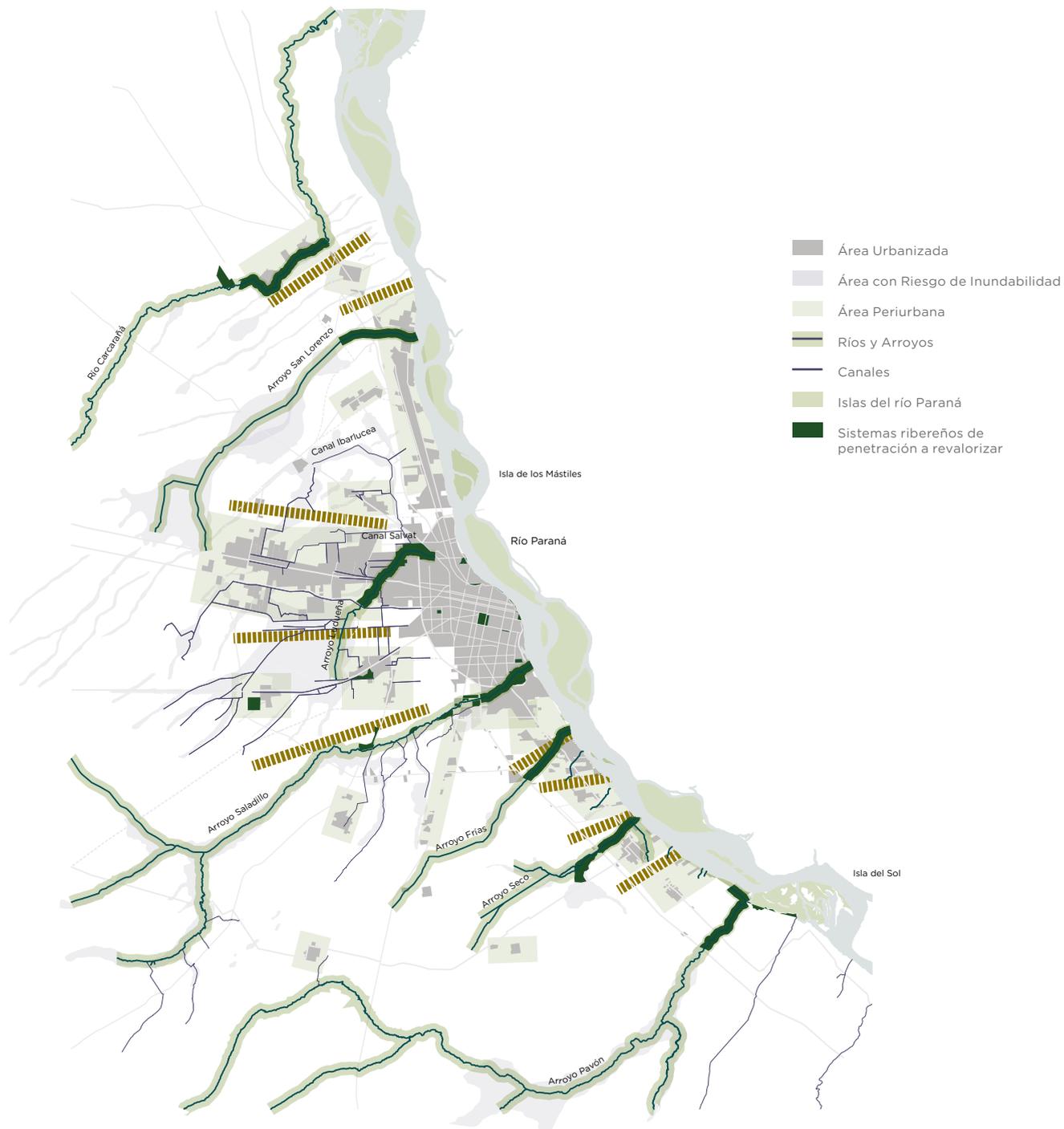
Con respecto a los usos industriales, a escala metropolitana, se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de los usos industriales y las áreas logísticas favorecerá la convivencia de

los diversos usos existentes en cada localidad del corredor. Una perspectiva integral de la ubicación de las industrias y empresas que considere su relación con la residencia permitiría mejorar la convivencia entre ambas partes.

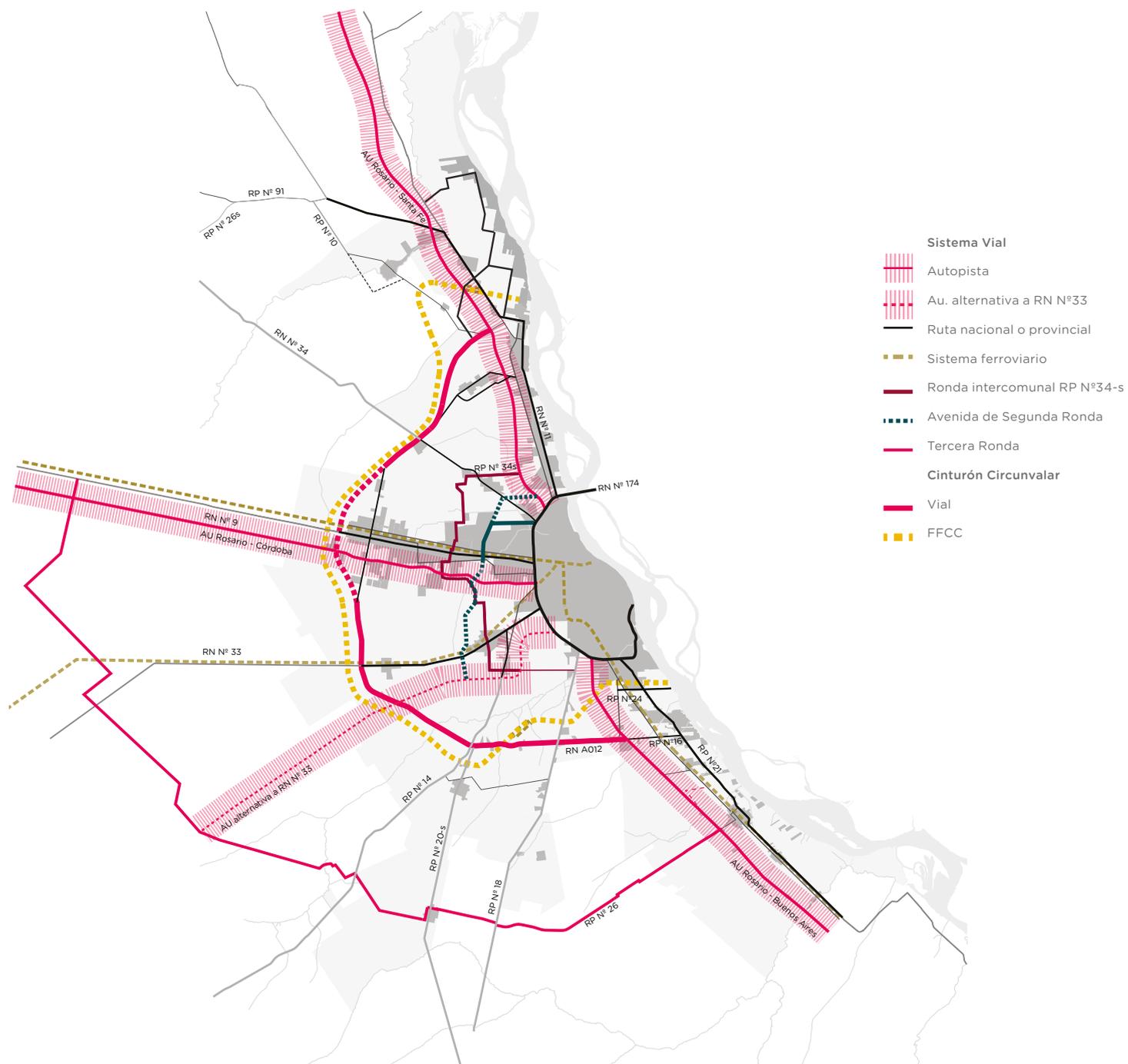
La protección de sus recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los componentes ambientales y paisajísticos que estructuran el territorio metropolitano y constituyen factores clave para mejorar la calidad de vida de los habitantes. Se pretende integrar una serie de acciones que apunte a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentran degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. En este sentido, se propone la refuncionalización del Centro de Disposición de Residuos de Ricardone para su transformación en un Centro GIRSU (Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos), entre otras grandes infraestructuras territoriales.

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 objeti-

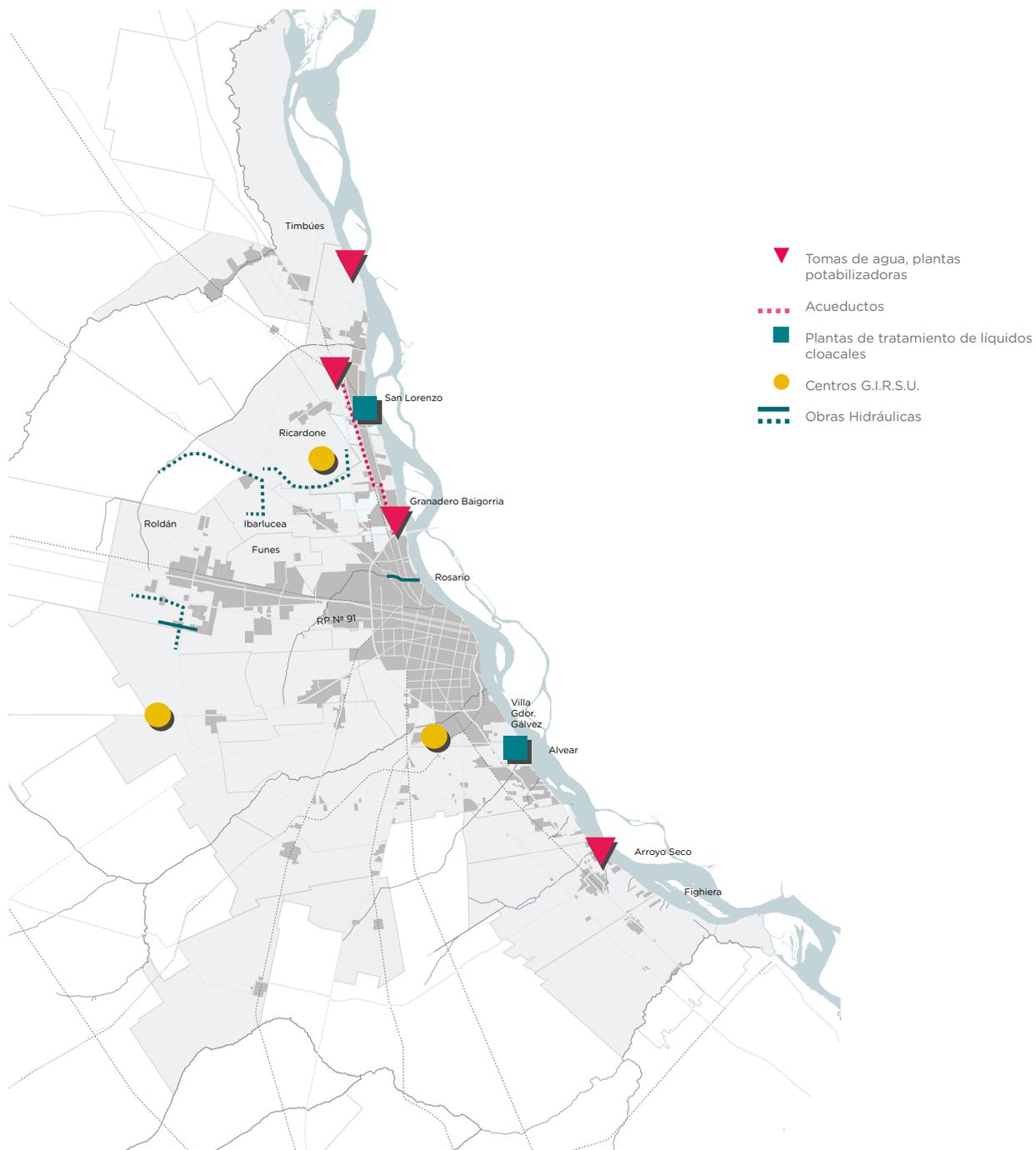
vos de carácter territorial. De este modo, se pretenden identificar los grandes sistemas que le serán tributarios: la canalización del transporte de cargas, la consolidación de los corredores interurbanos, priorizando el transporte de pasajeros, y la articulación intercomunal como alternativa a las vías regionales.



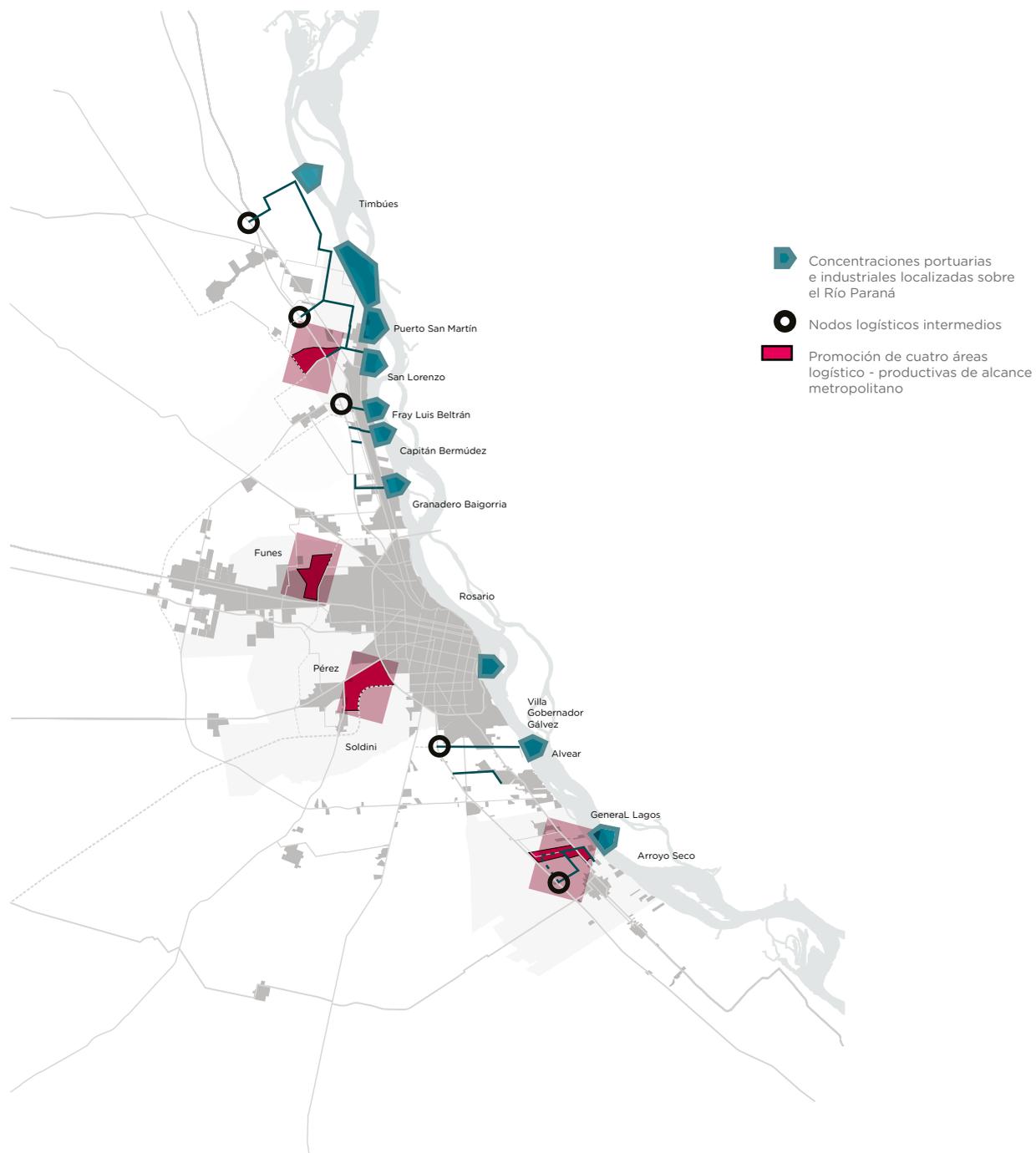
Plano 18. Sistema de parques metropolitanos



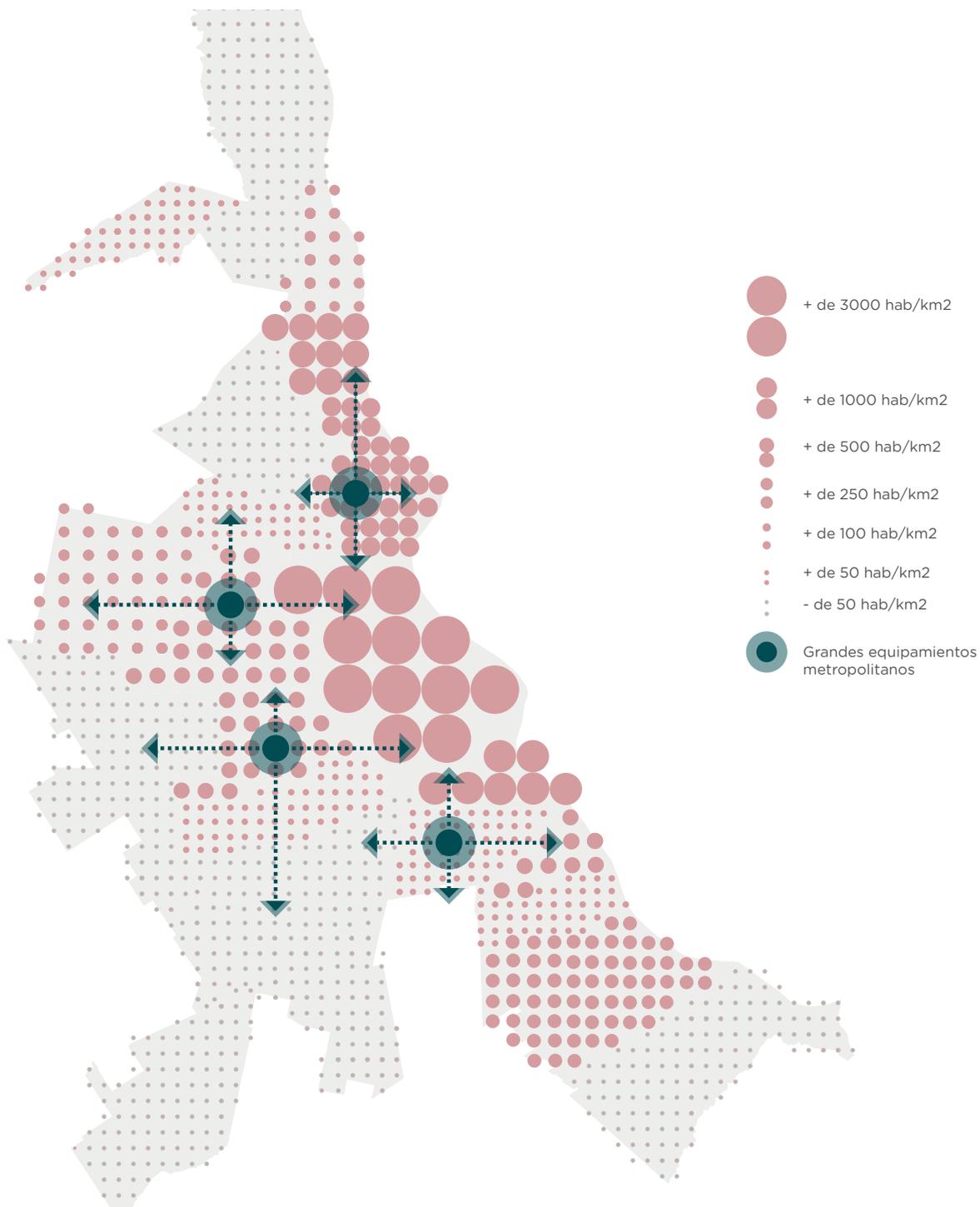
Plano 19. Accesibilidad y conectividad



Plano 20. Grandes infraestructuras de servicios territoriales



Plano 21. Plataformas logístico productivas y portuarias



Plano 22. Integración social y grandes equipamientos metropolitanos

SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CORREDOR NORTE

El Corredor Norte del Área Metropolitana de Rosario comprende los municipios y comunas que se encuentran, en su mayoría, a la vera del río Paraná, estructurados en torno a la ruta nacional N° 11, a las trazas de los Ferrocarriles Gral. M. Belgrano y Gral. B. Mitre y a la autopista Rosario-Santa Fe. Comprende desde la desembocadura del río Carcarañá -al norte-, hasta el límite jurisdiccional norte de la ciudad de Rosario -al sur del corredor-. Está conformado por una sucesión de núcleos poblacionales mayormente conurbados, involucrando los distritos de Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, San Lorenzo, Puerto General San Martín y Timbúes. Pueblo Andino y Ricardone se suman como desprendimientos de la conurbación, a la estructura del corredor.

En el sector este del corredor, sobre el Paraná, las áreas urbanizadas componen un continuo urbano que se extiende desde Puerto General San Martín hasta Rosario. En cambio, hacia el oeste y el norte, se caracteriza por la predominancia de suelo rural y por la presencia de núcleos urbanos de menor escala, predominantemente residenciales y dependientes, en diversos aspectos, de las localidades que conforman la extensión continua que se encuentra hacia el este.

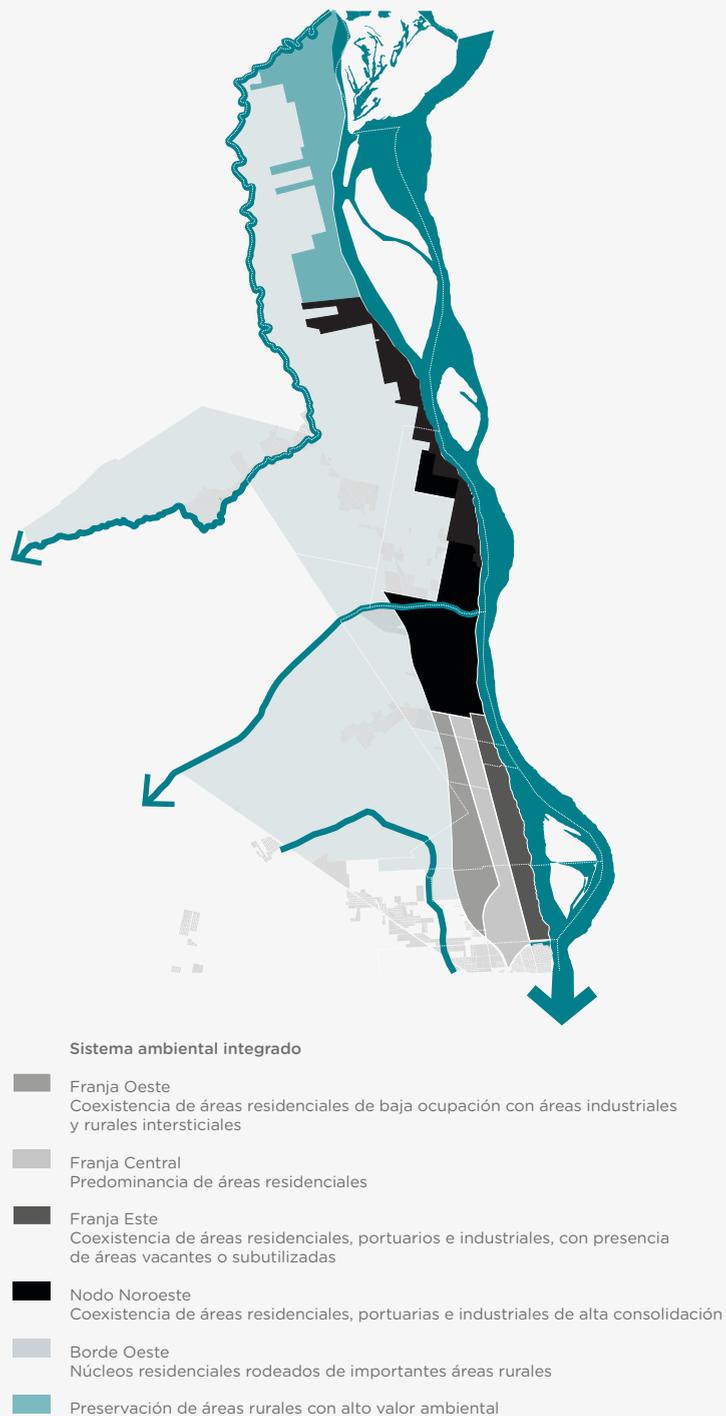
De acuerdo con los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el Área Metropolitana de Rosario,

en el Corredor Norte se propone:

- Desarrollo de un sistema eficiente de movilidad integral, para evitar el paso de camiones por las plantas urbanas de las localidades del corredor concentrando el tránsito de cargas mayores por la autopista y direccionando los mismos hacia las implantaciones productivas mediante la implementación de corredores logísticos.
- Reconversión de la ruta nacional N°11 en corredor interurbano, a partir de la implementación de un servicio ferroviario y/o tranviario metropolitano de transporte de pasajeros, para eliminar el transporte de carga de las vías del FFCC Belgrano.
- Consolidación de un corredor interurbano al este y en forma paralela a las vías del FFCC Belgrano para canalizar fundamentalmente el transporte público de pasajeros a nivel metropolitano.
- Implementación de un corredor interurbano para canalizar el tránsito de cargas menores, a desarrollarse en forma paralela a las vías del Ferrocarril Mitre, extendida desde la AO12, en San Lorenzo, hasta la Avenida de Circunvalación en Rosario.
- Ordenamiento, mediante el desarrollo de un plan específico, de los procesos de urbanización y transformación de la ribera del Paraná, contemplando el acceso público al frente costero, la continuidad de recorridos y la protección de elementos paisajísticos y naturales.
- Contención del desarrollo productivo portuario en los tramos ya desarrollados con esa actividad, aunque se admitirán expansiones controladas. Preservación de los tramos restantes para una apertura al río con actividades programadas.
- Refuncionalización y puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en el ámbito territorial

del Corredor Norte del AMR.

- Restricción a la conformación de nuevas áreas residenciales en las grandes extensiones rurales del sector oeste del Corredor Norte y preservación del suelo rural.
- Consolidación de las plantas urbanas, alentando el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro del núcleo urbano y desalentando los procesos de expansión que generan dispersión.
- Aprovechamiento de las grandes parcelas vacantes ubicadas estratégicamente para el desarrollo de los proyectos especiales.
- Desarrollo del Acueducto Gran Rosario que, en su primera etapa, abastece de agua potable a las localidades del CNM: Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán y San Lorenzo; y, tiene futura proyección para abastecer a Puerto General San Martín y Timbúes. Asimismo, en el marco del acueducto, se proyecta la Planta de Tratamiento de Efluentes Cloacales en San Lorenzo, a través de la cual se posibilitaría ampliar el saneamiento de las localidades del Corredor Norte Metropolitano.
- Desarrollo de un transporte fluvial que conecte localidades del Corredor Norte Metropolitano con Rosario, a partir de un estudio de demanda.





Río Paraná y arroyos

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



Corredor interurbano Ruta Nacional 11

- Tramo con tratamiento urbano RN° 11
- Sistema vial primario
- Área urbanizada
- Área rural

MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL
Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial
Corredor Norte

Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

-  Corredores regionales de carga (Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Acceso existente por Autopista (prioridad automóvil)
-  Acceso existente por Autopista (prioridad transporte de carga)
-  Acceso propuesto por Autopista
-  Red de ferrocarril existente
-  Vía metropolitana interurbana RN Nº11. Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Conectores a áreas industriales y portuarias
-  Vía de estructuración local. Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana
-  Vías colectoras paralela al ferrocarril
-  Propuesta de servicio tranviario metropolitano
-  Propuesta de terminal del servicio tranviario metropolitano de transporte de pasajeros Villa Gobernador Gálvez - San Lorenzo
-  Propuesta de traza de desdoblamiento A012 (Vialidad Nacional)

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
-  Área para equipamientos y servicios
-  Suelo recomendado para uso industrial
-  Concentraciones portuarias e industriales a mantener o limitar

Ordenación de los espacios libres

-  Área periurbana. Incentivo de desarrollo productivos agrícolas alternativos
-  Área rural protegida
-  Área natural protegida
-  Acceso público a la ribera

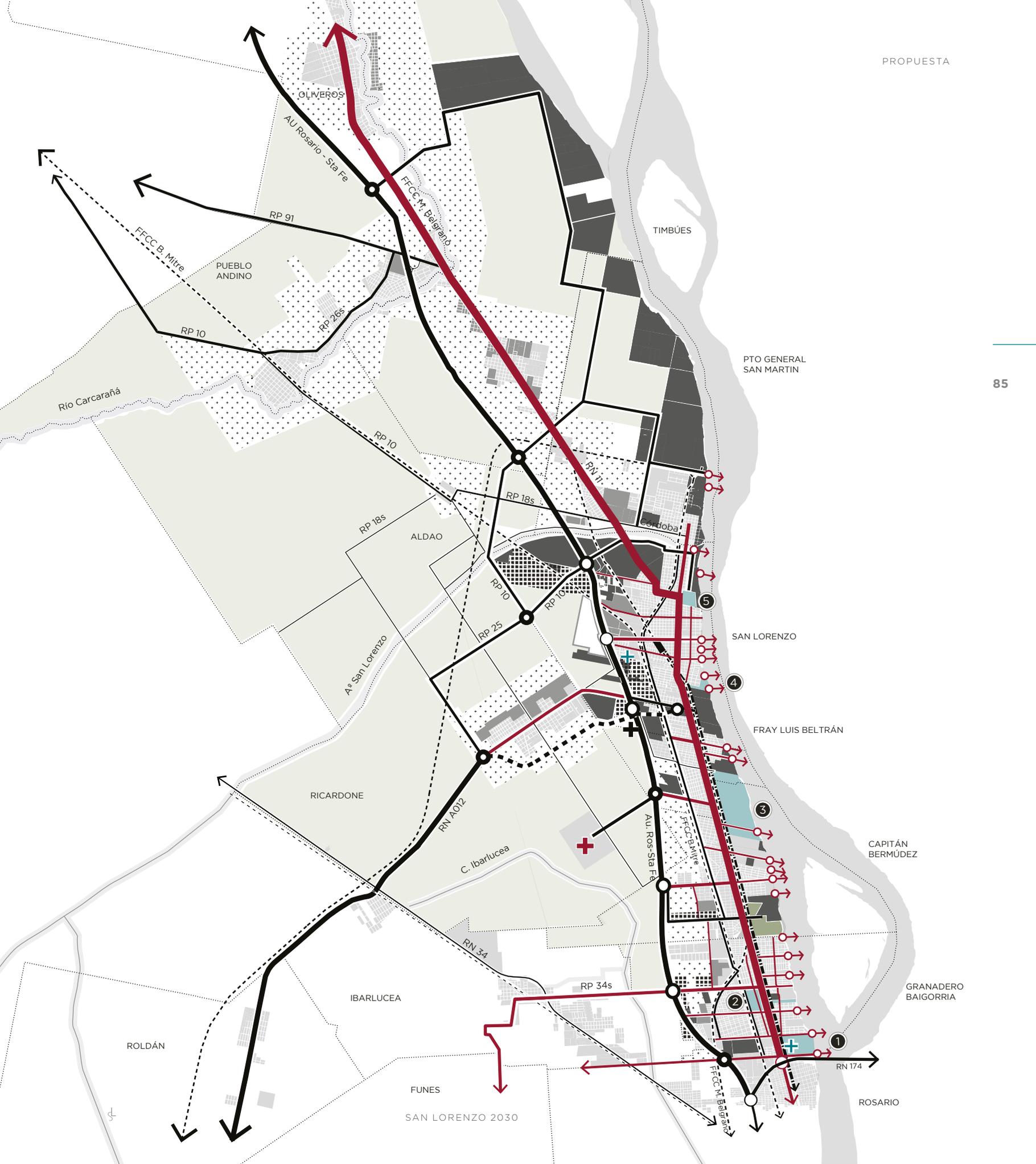
Grandes infraestructuras de servicios

-  Planta de tratamientos de Residuos Sólidos Urbanos (RSU)
-  Planta de tratamiento cloacal
-  Planta de tratamiento de agua / Tomas de agua

Proyectos especiales

-  Parque de la cabecera
-  Predio Paganini
-  Fábrica de Armas y Batallón de Arsenales
-  Predio Guerrero Pagoda
-  Predio ACA

Plano 23. Modelo territorial proyectual



86 **OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA**

Frente a los desafíos y potencialidades que presenta la ciudad de San Lorenzo, se asume el compromiso de encauzar tanto el desarrollo local como propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano, una transformación urbanística positiva potenciando la existencia de hechos naturales de valor. Cuatro grandes objetivos generales de plan guiarán el futuro desarrollo del municipio de San Lorenzo.

1. Completar y ordenar el sistema ribereño central. Se plantea potenciar el frente fluvial de San Lorenzo con la incorporación de nuevas situaciones de apertura al río. Si bien la ribera central de la localidad presenta una continuidad de espacios y recorridos públicos, el sector norte y sur de la misma se encuentran ocupados por grandes componentes productivos. Se considera importante afianzar un área de renovación y reordenamiento urbano, fijar nuevos indicadores con proyectos que garanticen la consolidación de un perfil residencial-recreativo en la costa central, con importantes accesos a la ribera, y garantizar el uso público de ese importante patrimonio paisajístico. Se propone reordenar el borde ribereño, a fin de mejorar la convivencia entre los diversos usos presentes e incrementar los accesos y recorridos públicos, con mejoras ambientales que potencien la situación de paisaje existente.

2. Reorganizar el borde costero del arroyo San Lorenzo. En el borde del arroyo San Lorenzo, a lo largo de su curso, se reconocen diversas situaciones que ameritan el planteo de una serie de propuestas específicas, entre ellas, el abordaje de la problemática de los asentamientos irregulares. Con la construcción del Parque Industrial y enclaves productivos localizados aguas arriba a la vera del arroyo, entre la autopista y la ruta nacional N°11, se busca la preservación de sus márgenes para rescatar sectores de valor paisajístico, con la posibilidad de intervenir en la conformación de corredores verdes continuos. Se desalentará la instalación de nuevas industrias o usos potencialmente contaminantes y se fomentará el control del vertido de efluentes industriales.





3. Conformar nuevos ejes centrales de estructuración urbana.

La ruta nacional N°11 articula zonas urbanas a lo largo de todo el Corredor Norte, donde conviven usos residenciales, recreativos, comerciales e industriales. Bajo el acuerdo de las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT), la traza de la ruta nacional N°11 debe pensarse como avenida urbana en un sentido pleno, que pondere la implementación de un servicio de transporte metropolitano de pasajeros, de gran importancia con impacto directo en la región, especialmente para el conjunto de localidades que conforman el Corredor Norte Metropolitano. Por otro lado, se propone una traza vial paralela al ex Ferrocarril Gral. Mitre como infraestructura exclusiva para el transporte de cargas menores, lo cual será fundamental para lograr una adecuada segregación de los sistemas de movilidad. Asimismo, se plantea fortalecer la centralidad en torno a la Estación Pino de San Lorenzo.

4. Potenciar y ordenar adecuadamente el uso productivo.

Con el objetivo de reordenar las localizaciones industriales, de acuerdo con el impacto ambiental generado, e impedir la radicación de usos industriales en áreas residenciales, se impulsa una política de regulación del uso del suelo y promoción de la radicación sostenible de empresas en áreas específicas con una nueva revisión normativa. Se propone la consolidación del Parque Industrial San Lorenzo, ubicado al oeste de la autopista Rosario-Santa Fe y al norte de la ruta provincial N°10, a fin de mejorar la convivencia entre los usos productivos y las áreas residenciales. Se plantea desalentar la instalación de nuevas industrias o usos potencialmente contaminantes sobre las riberas de los cursos de agua y en áreas residenciales consolidadas.

88 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 los sectores que la gente elige para vivir- y los proyectos de crecimiento 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 importante destacar la necesidad de suelo para construir vivienda en los próximos 10 a 15 años en toda el AMR.

El estudio estadístico desarrollado para el AMR arroja un déficit cuantitativo crítico global de 46.274 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 construc-

ción 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 estatus de la propiedad, es un suelo que ha adquirido algunos derechos debido a procesos de urbanización anteriores, donde se hizo frente a las obligaciones para adquirir esa categoría. Está subdividido en parcelas, tiene acceso por calles formalizadas y cuenta con infraestructuras y servicios básicos, o está en proceso de contar con ellos. Generalmente, la ocupación en el suelo urbano es alta, aunque no es condición para ser considerado como tal, ya que podría simplemente encontrarse vacante. A ese tipo de suelo, lo llamamos suelo urbanizado consolidado y por ello, son muy pocas las posibilidades que ofrecen en él para desarrollar políticas de ocupación. Sin embargo, existe una cantidad de suelo urbanizado que no cuenta con tal grado de consolidación o cuya ocupación es incipiente o vacante donde estas políticas encuentran suelo propicio para reestructuraciones urbanas o para definir áreas de completamiento; es el suelo urbano no consolidado. También pueden detectarse parcelas que, por la obsolescencia de sus usos, son objeto de una planificación especial, para las cuales se aplica la figura de “Área de Reserva” y con ella se preserva el área hasta que puede definirse un proyecto concreto juntamente con los dueños del suelo, la denominamos “Área de Reserva para Completamiento”.

Existe una proporción del suelo considerado como 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 donde se admite esa expansión. Además, deben fijarse las pautas y requerimientos que el urbanizador deberá cumplimentar para llevar adelante el proceso; la denominamos “Área de Reserva para Expansión”. Este instrumento permite definir el programa con el que se llevará adelante el proceso e incorporar equipamientos, infraestructuras y todos aquellos usos complementarios a la vivienda, es decir que la expansión involucra políticas integrales de urbanización.

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

La adscripción del suelo a una zona define su calificación y, en general, está asociada a un uso específico. Por ejemplo, los usos del suelo rural localizados 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 cuatro 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

San Lorenzo presenta una situación territorial particular, debido a su localización estratégica en el Corredor Norte Metropolitano, junto a importantes vías de comunicación territorial. La localidad dispone de escaso suelo rural (localizado al oeste de la autopista Rosario-Santa Fe), tiene intersticios urbanos sin completar, presenta un amplio frente fluvial sobre el Paraná (ocupado en sus extremos por grandes componentes productivos y residenciales de carácter privado) y también cuenta con el arroyo San Lorenzo, de gran potencialidad como corredor verde, aunque con usos industriales y asentamientos irregulares. Todas estas condiciones plantean la necesidad de encauzar las siguientes políticas de plan:

Organizar los procesos de urbanización y completamiento de los tejidos residenciales

- Consolidar la planta urbanizada para alentar el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro del tejido urbano.
- Contener el proceso expansivo de la localidad.
- Preservar el escaso suelo rural.
- Desalentar el avance de desarrollo de carácter industrial por sobre áreas destinadas al cultivo extensivo e intensivo y áreas de producción ganadera, buscar optimizar una convivencia equilibrada de los usos.
- Elaborar “Planes de Detalle” previo a toda actuación de urbanización en sectores de completamiento a consolidar, para propiciar acciones consensuadas entre los propietarios del suelo y el estado local.
- Ordenar, mediante el desarrollo de un plan específico, los procesos de urbanización y transformación de la costa del Paraná y el arroyo San Lorenzo, que contemple el acceso público a su frente, la continuidad de recorridos y la protección de elementos paisajísticos y naturales.
- Reordenar y reestructurar las áreas afectadas por la presencia de asentamientos irregulares, programar la reubicación de las familias asentadas en situación de riesgo o que ocupa trazas de calles. Se prevén acciones tendientes a mejorar la situación en aquellos barrios en condición de pobreza y que requieran el reordenamiento y regularización dominial.
- Definir en las áreas residenciales indicadores urbanísticos que planteen mayores grados de densidad, adecuados a la escala de esta localidad, sin desatender la heterogeneidad tipológica y funcional, y promover niveles crecientes de complejidad urbana, con la incorporación de los equipamientos institucionales necesarios y los espacios públicos a escala barrial.

Abordar el déficit de vivienda

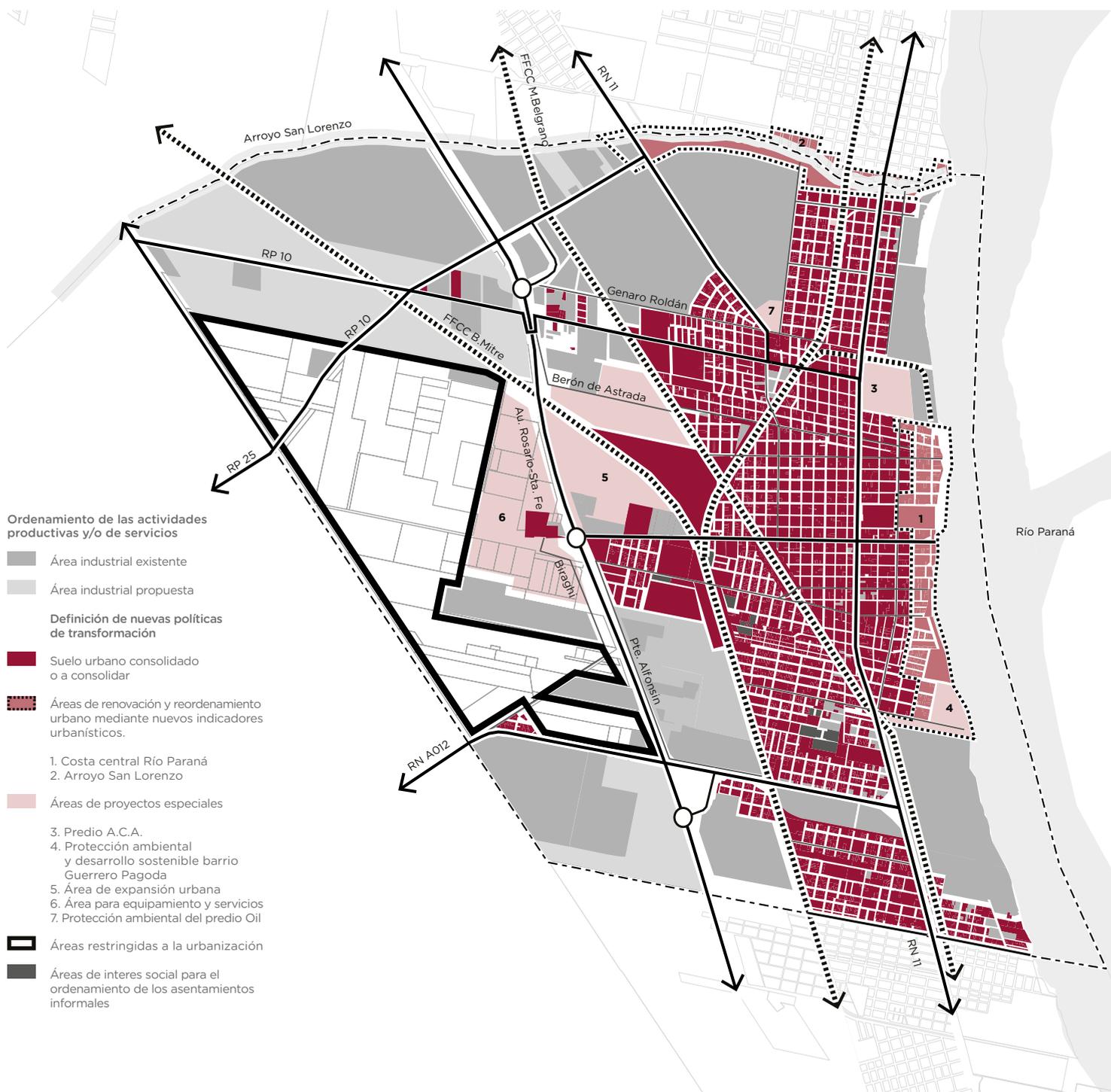
- Incluir a San Lorenzo en el desarrollo del “Programa Suelo Servicio y Vivienda para el AMR”, un programa que abordará la resolución de la problemática de la vivienda junto a la provisión de infraestructuras, equipamientos y servicios de manera integral (en cada localidad y en el área en su conjunto). Aparte incorporar tres estrategias diferentes: a) la aplicación del Plan Abre Familia, en las zonas más carenciadas que registran la presencia de asentamientos irregulares; b) la inducción al completamiento de lotes vacantes, en manzanas ya conformadas o en áreas en proceso de consolidación, y c) el desarrollo de intervenciones de carácter público-privadas como “Parques Habitacionales Integrados” (en áreas de completamiento y/o expansión de la planta urbana), con diferentes programas de vivienda para distintos sectores sociales, construcción de espacios públicos y equipamientos comunitarios e infraestructuras de servicios necesarias. Para su implementación efectiva, estas intervenciones deberán ser previamente planificadas por el Estado y concertadas con el sector privado.

Proteger las áreas rurales

- Preservar el suelo rural y restringir la urbanización del suelo localizado hacia el oeste de la autopista Rosario-Santa Fe, a excepción del Área de Reserva para proyecto especial de equipamientos y servicios.

Reordenar las áreas productivas

- Planificar una convivencia más armónica entre las distintas actividades que tienen lugar en la ciudad y promover, mediante gestiones concertadas, la reubicación progresiva de las industrias que ocasionan mayores conflictos hacia las áreas planificadas para esos fines.
- Consolidar el Parque Industrial ubicado en el límite jurisdiccional



Plano 24. Definición de nuevas políticas de urbanización

entre San Lorenzo, Aldao y Puerto General San Martín, entre la autopista Rosario-Santa Fe, ruta provincial N°10 y el arroyo San Lorenzo, a fin de contar con un área logística y productiva que favorezca la radicación industrial y la concentración del tránsito de carga en dicho sector. En este caso, se deberá garantizar la libre circulación en el borde del arroyo San Lorenzo. Se prevé, así, resolver los problemas de yuxtaposición e incompatibilidades con usos residenciales en el resto de la planta urbana.

- 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 una consolidación de la residencia. Se busca evitar nuevas instalaciones en sectores que se encuentran en contacto directo con los usos residenciales.
- Desarrollar acciones tendientes a recuperar y conservar las condiciones naturales del suelo y facilitar la filtración de las aguas de lluvia libremente, evitando las escorrentías excesivas, causal de las inundaciones tan recurrentes en la región.

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

La presencia del arroyo San Lorenzo, como uno de los soportes del gran sistema verde metropolitano, y del río Paraná como recurso ambiental excepcional y canal de acceso a los principales establecimientos portuarios, hace factible pensar en las siguientes políticas de plan:

Recuperar las márgenes de los cursos de agua.

- Arroyo San Lorenzo. Actuación integrada para la recuperación, reordenamiento y puesta en valor del arroyo San Lorenzo. La

recuperación de los bordes del arroyo San Lorenzo se debe vincular con las intervenciones a nivel metropolitano, con la intención de generar un sistema integrado de parques metropolitanos. Esta estrategia se vincula a la definición de una política habitacional que dé una solución integral a la problemática de los asentamientos irregulares. Se promueve la realización de convenios con empresas frentistas al borde costero para mejorar sus márgenes.

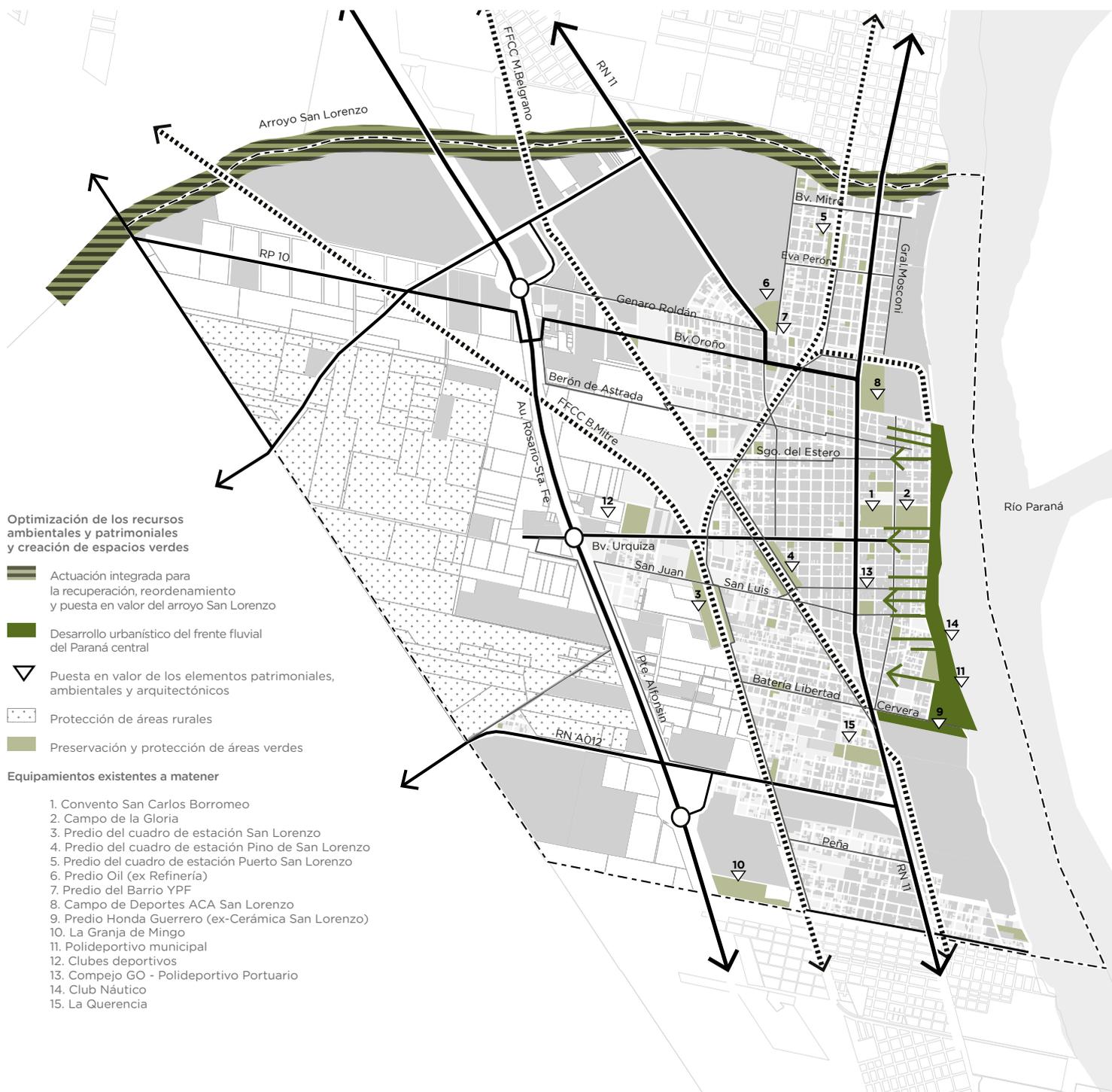
- Río Paraná. Actuación integrada para el desarrollo de la ribera central. El desarrollo urbanístico de dicho frente fluvial, de alto potencial, demandará la elaboración de una propuesta local que continúe promoviendo la accesibilidad pública, la generación de nuevos balcones al río y mejore la convivencia de las áreas residenciales y recreativas con los usos productivos existentes. Se prevé, en este sentido, la realización de convenios con empresas y propietarios de suelo frentistas al borde fluvial para mejorar sus márgenes.

Crear un sistema de parques metropolitanos

- Generar nuevos espacios públicos alineados frente al arroyo.
- Generar un nuevo Parque Regional en el sector oeste de la ciudad que posibilite un nuevo pulmón verde para San Lorenzo.

Poner en valor el patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural a través de las siguientes acciones:

- Revalorizar los cuadros de estación ferroviarios San Lorenzo, Araya y Puerto San Lorenzo, que contemplen los andenes, la forestación y las instalaciones e infraestructuras de soporte.
- Generar un Área de Protección Histórica del sector del Convento San Carlos y el Campo de la Gloria incluyendo el tejido urbano que lo rodea, reforzando la legislación existente sobre la preservación histórica.
- Rescatar y poner en valor las construcciones relevantes desde



Plano 25. Optimización de recursos ambientales y patrimoniales, y creación de espacios verdes

la perspectiva patrimonial localizadas en grandes predios productivos, como las que se encuentran en el predio ex Cerámica San Lorenzo, el Complejo ACA -ex Molinos Río de la Plata- y en el predio de la Refinería de YPF.

- Proteger las áreas forestadas de la localidad existentes tanto en espacios públicos como en predios privados (por ejemplo, las arboledas de Refinería YPF y del Complejo ACA).

Poner en valor el espacio rural

- Revalorizar las huertas productivas como elemento esencial del paisaje que circunda la localidad.
- Promover el asentamiento de pequeños productores hortícolas (con el incentivo al cultivo de productos orgánicos).
- Desarrollar circuitos recreativos y mejora de caminos rurales.

Recuperar el suelo rural como paisaje infraestructural

- Proteger las zonas inundables a partir de demarcar los usos permitidos en las distintas parcelas rurales a partir del estudio de la topografía y la presencia de cursos de agua.
- Fomentar la rotación de cultivos para contribuir al correcto drenaje del suelo.
- Fomentar la plantación de árboles que contribuyan a absorber el agua de las precipitaciones.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La autopista Rosario-Santa Fe, la ruta nacional N°11, el sistema ferroviario, el sistema vial y el frente ribereño del Paraná vinculan los diversos municipios y comunas que integran el Corredor Norte Metropolitano y determinan un rasgo estructural que define y compromete el sistema de relaciones existente entre las localidades. Esto supone la reafirmación a nivel local del municipio de San Lorenzo de las siguientes políticas del plan:

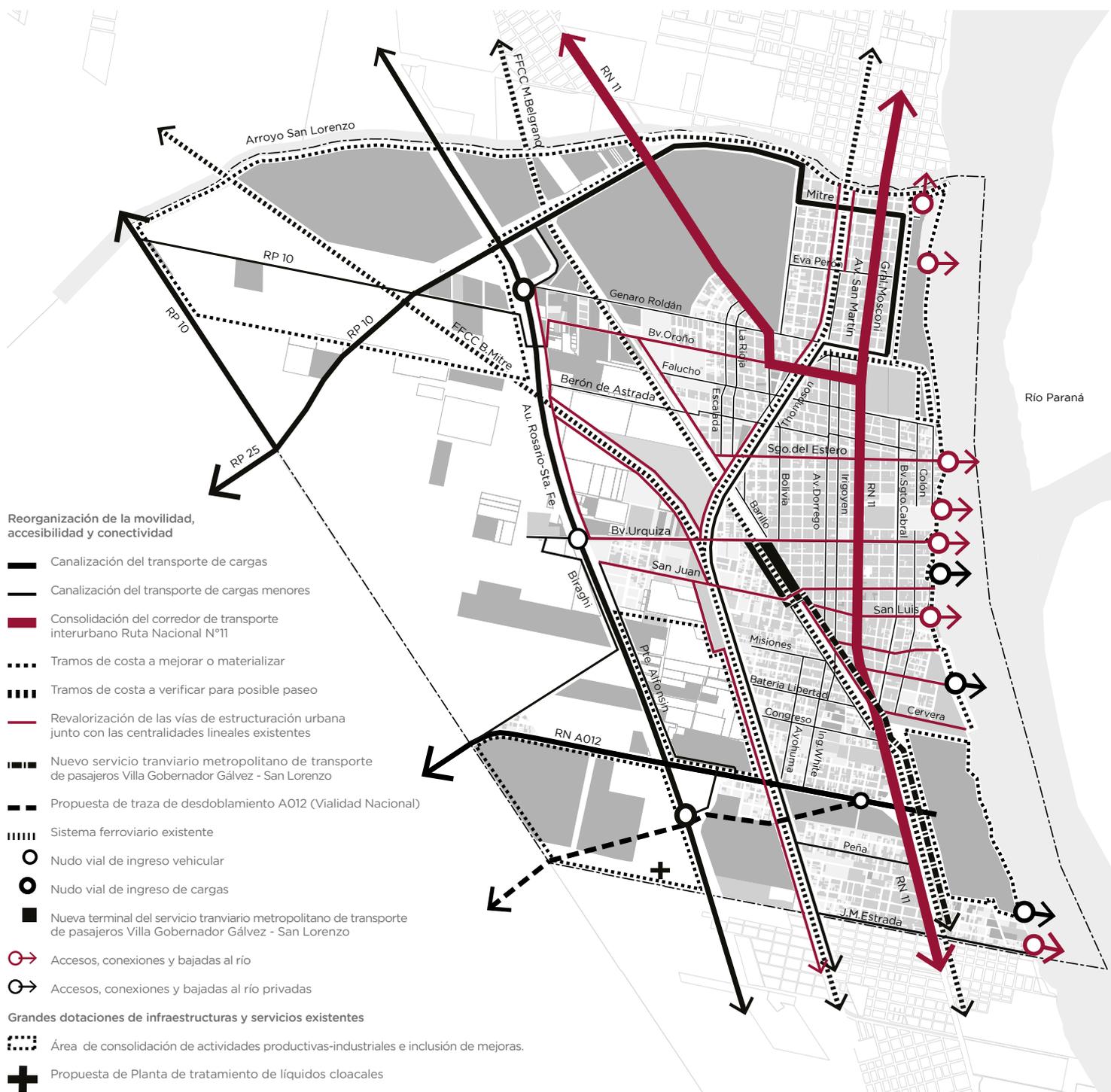
Preservar la canalización de las cargas para evitar el paso por las plantas urbanas

- Autopista Rosario-Santa Fe. Optimizar la utilización de la autopista como corredor de carga, sin comprometer su rol como eje territorial norte-sur de larga distancia, programar el desarrollo del transporte de carga y mejorar las conexiones directas a los principales destinos industriales y terminales portuarias, para evitar el paso de camiones dentro del centro urbano. Completar y mejorar las colectoras a ambos lados de la traza existente. Se propone también optimizar la conectividad con el Área Logística y Productiva: Parque Industrial San Lorenzo.
- Conector de carga Norte-Sur. Desarrollar el corredor de cargas menores paralelo a las vías del Ferrocarril General B. Mitre (primer tramo desde el sur hasta la A012).

Consolidar los corredores interurbanos, con prioridad en el transporte público de pasajeros.

- Corredor interurbano Rosario-Puerto General San Martín. Se presenta como una oportunidad para reafirmar y extender el carácter de “centro lineal” que en varios tramos asume este eje estructurador interurbano, con impacto directo en las localidades del entorno.
- Recalificar la ruta provincial N°10 en tramo Aldao-San Lorenzo, y conectar con Bv. Oroño, para promover esta vía de conexión de ingreso a la localidad, favorecer la descongestión de la ruta nacional N°11 y fortalecer la centralidad que ejerce la ciudad de San Lorenzo en relación con las localidades de Aldao, Andino, Serodino y Totoras.
- Consolidar la apertura de las trazas viales paralelas a las vías ferroviarias.

Recualificar la estructura interna. San Lorenzo es una ciudad plausible de transformaciones intraurbanas de gran impacto. La



Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad

- Canalización del transporte de cargas
- Canalización del transporte de cargas menores
- Consolidación del corredor de transporte interurbano Ruta Nacional N°11
- Tramos de costa a mejorar o materializar
- Tramos de costa a verificar para posible paseo
- Revalorización de las vías de estructuración urbana junto con las centralidades lineales existentes
- Nuevo servicio tranviario metropolitano de transporte de pasajeros Villa Gobernador Gálvez - San Lorenzo
- Propuesta de traza de desdoblamiento A012 (Vialidad Nacional)
- Sistema ferroviario existente
- Nudo vial de ingreso vehicular
- Nudo vial de ingreso de cargas
- Nueva terminal del servicio tranviario metropolitano de transporte de pasajeros Villa Gobernador Gálvez - San Lorenzo
- Accesos, conexiones y bajadas al río
- Accesos, conexiones y bajadas al río privadas
- Grandes dotaciones de infraestructuras y servicios existentes**
- Área de consolidación de actividades productivas-industriales e inclusión de mejoras.
- Propuesta de Planta de tratamiento de líquidos cloacales

Plano 26. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

estructura vial de una ciudad de esta escala permite proponer opciones razonables para la segregación de modos que garantice condiciones óptimas de circulación para cada ciudadano. En sentido norte-sur pueden identificarse ejes principales paralelos a la RN 11 como alternativas viables para circular de modo diferenciado (por ejemplo, Sargento Cabral y Dorrego). En el sentido este-oeste, la progresiva jerarquización del Bv. Urquiza marca una sofisticación del diseño que transforma la conectividad de un amplio fragmento urbano.

- En este contexto, se entiende factible una reorganización plena de la circulación de pasajeros tanto por medios públicos como privados, un desarrollo ampliado del sistema de circulación no motorizada y medidas complementarias que otorguen una accesibilidad superadora a la actual.

Construir circuitos paisajísticos y acceso a la ribera pública.

- Trazar calles paralelas a los cursos de agua existentes; además de promover una relación franca con un entorno paisajístico privilegiado, estas acciones incrementarán la dotación de espacios verdes urbanos. En el tramo central se trata de generar tramos peatonales en sectores de la barranca y apertura de calles en sectores de nueva urbanización.

ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

En vista del crecimiento de la actividad industrial, los conflictos de convivencia con el sector residencial y los problemas producidos por el vertido de los efluentes en los cursos de agua es necesario encauzar las siguientes políticas de plan:

Consolidar la zona de desarrollo productivo para mejorar la convivencia entre industria y vivienda.

Revisar la normativa que califica el suelo industrial. Se plantea redefinir la normativa actual que define el suelo industrial, a fin de concentrar la misma en determinados sectores establecidos y restringir el desarrollo de nuevas áreas industriales (especialmente entre la autopista, las vías del FFCC B. Mitre, calle República de Chile y ruta nacional AO12).

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).

Dado que la localidad presenta un gran porcentaje de habilitación de los servicios de agua y gas, es menester concentrarse en la provisión de red cloacal. Para ello, es necesaria la construcción de una planta de tratamiento de residuos cloacales a desarrollar en conjunto entre Fray Luis Beltrán y San Lorenzo. Sin esta obra, ya proyectada, no hay posibilidad de ampliar la red cloacal. Asimismo, también se plantea un esquema de mejoras y pavimentación de calzadas.

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

Pavimentos. Desde la Secretaria de Obras Públicas se estima que para el año 2020 se habrá asfaltado la totalidad de las calles en la zona urbana y se avanzará en algunas líneas importantes, como la colectora que une a San Lorenzo con la localidad de Ricardone

como parte de un proceso de incremento de la conectividad regional que refuerza la centralidad de la ciudad. El trabajo en materia de pavimentación por parte de la municipalidad es dinámico y se enfoca por un lado, en completar la planta en diferentes zonas de la ciudad y, por otro, en el mantenimiento de los recursos existentes, lo que implica la desafectación de maquinaria para riego y la incorporación de nueva maquinaria y tecnología para tal fin.

Agua potable. Actualmente, San Lorenzo ha gestionado su incorporación al proyecto Acueducto del Gran Rosario, que surge como una de las principales oportunidades en materia de saneamiento, ya que permitirá sustituir o combinar el consumo de agua de pozo por la potabilizada proveniente del río Paraná. La obra demandará varios años de ejecución y se concretará mediante la construcción de una cisterna en la zona de Barrio Mitre.

Gas natural. Dada la capacidad de la empresa Litoral Gas, se prevé la extensión de la red hacia todas las zonas de la ciudad que no cuentan con el servicio en base a una planificación y coordinación entre el municipio y la prestadora del servicio.

Saneamiento y Desagües. Actualmente, se realizan obras que permitirán la expansión de los servicios cloacales en los barrios Norte y Díaz Vélez que beneficiarán a 6.000 habitantes. En el futuro se podrá incrementar un 11% más la cobertura del servicio producto de 1.500 nuevas conexiones domiciliarias. Por otra parte, a fin de dar respuesta a la carencia del servicio de saneamiento y desagüe del sector sur del municipio, existe un proyecto preli-

minar que contempla la instalación de un sistema de estaciones elevadoras, que posibiliten mejorar las infraestructuras existentes.

Asimismo, la mayor parte de los recursos económicos y humanos que la empresa ASSA posee en la zona están destinados a renovar la red cloacal existente. Este tipo de trabajos, que se realiza de forma constante, requiere de una gran inversión. Además, dicha empresa está elaborando el proyecto para la construcción de una planta de tratamiento de efluentes cloacales, que estará ubicada en la zona sur de la ciudad, donde se destinarán todos los fluidos del cordón industrial. En dicho proyecto, también se tendrá en cuenta la construcción de la red cloacal para los barrios Bouchard, 2 de Abril y Rivadavia.

En relación a la dinámica hídrica de San Lorenzo, Se ha formulado un Plan Director para el Sistema de Desagües Pluviales². El mismo se constituye en el plan estratégico para el manejo del escurrimiento pluvial de la ciudad y su área de desarrollo. El Plan comprende dos sistemas de drenaje que se planifican y se dimensionan: el sistema menor o primario, donde se desarrolla el microdrenaje diseñado para evacuar flujos moderados relativamente frecuentes y, el sistema mayor o macrodrenaje que opera cuando el escurrimiento excede la capacidad del sistema menor. El Plan se completa con estrategias basadas en medidas de carácter preventivo -no estructurales- que limitan actividades y usos del suelo en las cercanías de las vías de escurrimiento y en las planicies de inundación de cursos de agua.

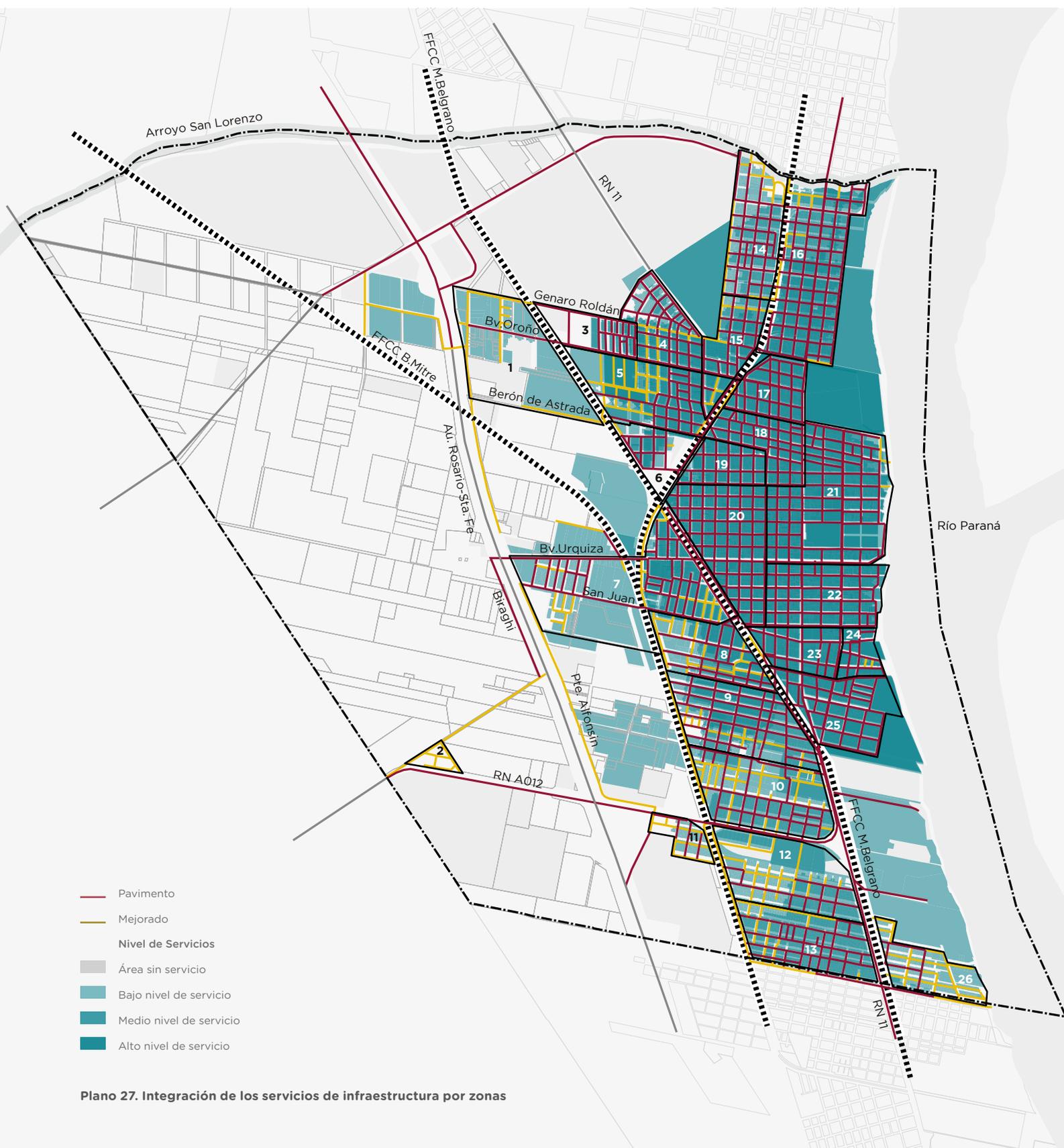
2. El Plan Director para el Sistema de Desagües Pluviales de la ciudad de San Lorenzo fue elaborado por el Departamento de Hidráulica de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura de la Universidad Nacional de Rosario, a partir de un Convenio acordado entre la misma y la Municipalidad de San Lorenzo en el año 2005. Se remite al mismo, respecto a mayores especificaciones de las acciones y obras propuestas.

De acuerdo con lo establecido en el Plan Director de Recursos Hídricos de la localidad, la zona ubicada al oeste de la autopista se reserva para uso rural, debido a la escasa pendiente que presenta y la insuficiente capacidad de las cunetas de los caminos rurales (produciendo la formación de pequeñas lagunas). Se propone la conservación de las condiciones existentes en el terreno, en particular, la capacidad de reserva y amortiguación del sistema de desagües. Asimismo, se debe verificar que las cunetas de la ruta provincial N°10 y la autopista Rosario-Santa Fe cuenten con una pendiente adecuada hacia el arroyo San Lorenzo para poder evacuar los caudales que a ellas llegan.

Se debe tener en cuenta que toda nueva urbanización o emprendimiento urbano (de transformación de uso de suelo), implica una impermeabilización del suelo que contribuirá al aumento del caudal que se aporta al sistema de desagües. Es así, que se deben mitigar estos efectos, sobre todo para los emprendimientos ubicados en sectores que aportan a las cuencas urbanizadas.

Se necesita abastecer la siguiente cantidad de parcelas:

Barrio	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
1. San Martin	829	0	0	1
2. Sargento Cabral	1199	3	13	15
3. Del Combate	1796	35	28	51
4. L N ALEM	783	0	0	0
5. Remedios de Escalada de San Martin	1650	0	2	0
6. SUPE	485	0	3	34
7. Diaz Velez	1557	28	13	527
8. El Pino	613	62	109	233
9. Las Quintas	195	64	195	195
10. Islas Malvinas	570	0	36	215
11. Norte	728	37	338	728
12. Jose Hernandez	1292	25	189	691
13. Mariano Moreno	576	0	152	200
14. Mitre	1334	117	530	532
15. Boucard	1024	0	67	1024
16. 2 de Abril	532	0	487	532
17. 17 de Agosto	650	0	0	0
18. Nicasio Oroño	649	0	0	0
19. Capitan Bermudez	758	52	60	132
20. 3 de Febrero	251	9	181	9
21. Villa Felisa	929	0	331	929
22. Rivadavia	520	18	266	520
23. 1 de Julio	213	0	0	15
24. Morando	163	35	163	163
25. San Eduardo	76	76	76	76
26. Fonavi Oeste	68	24	9	23



Plano 27. Integración de los servicios de infraestructura por zonas

MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

Ordenamiento de las áreas productivas y de servicio

-  Grandes concentraciones productivas
-  Suelo industrial propuesto

Revalorización y ordenamiento de los frentes ribereños

-  El frente costero del Paraná y sistema del Arroyo San Lorenzo

Áreas de renovación y reordenamiento urbano

1. Costa central del río Paraná
2. Arroyo San Lorenzo

-  Instalaciones productivas sobre el frente ribereño

Integración de la estructura local

-  Áreas de reserva para proyectos especiales
 3. Predio ACA
 4. Protección ambiental y desarrollo sostenible del barrio Guerrero Pagoda
 5. Área de expansión urbana
 6. Área para equipamientos y servicios
 7. Protección ambiental del predio Oil

Reorganización de la accesibilidad y conectividad

-  Corredor de transporte interurbano Ruta Nacional N°11
-  Nuevas trazas y remodelación de las existentes
-  Canalización del transporte de carga
-  Canalización del transporte de cargas menores
-  Nuevo servicio tranviario metropolitano de transporte de pasajeros Villa Gobernador Gálvez - San Lorenzo
-  Nueva terminal del servicio tranviario metropolitano de transporte de pasajeros Villa Gobernador Gálvez - San Lorenzo
-  Propuesta de traza de desdoblamiento A012 (Vialidad Nacional)
-  Sistema ferroviario
-  Nudo de ingreso vehicular
-  Nudo de ingreso de cargas
-  Accesos peatonales públicos a la ribera
-  Propuesta de accesos peatoales públicos a la ribera

Promoción productiva y patrimonial de los espacios rurales

-  Área de protección rural
-  Propuesta de Planta de tratamiento de líquidos cloacales



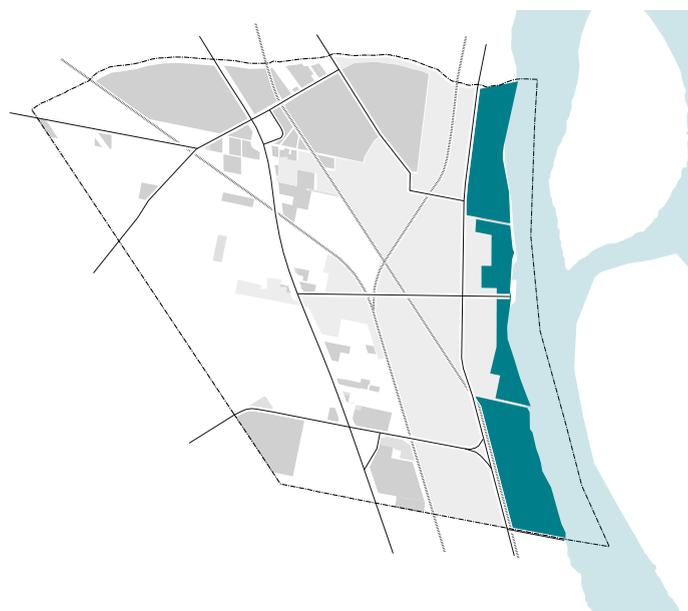
Plano 28. Modelo integrado de las principales estrategias de desarrollo local

102 **GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES**

Las acciones previstas en cada una de las cinco políticas mencionadas demandan el diseño de una estrategia general que las articule y las priorice en función de aquellas cuestiones que tengan un mayor impacto para la transformación urbanística. De este modo, “el Modelo Integrado de Desarrollo del Plan Urbano Local” se implementaría a partir de cuatro operaciones estructurales que le otorguen operatividad al plan 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 tanto para el interés público como para el privado.

A continuación, se detallan las cuatro grandes operaciones estructurales que definen la planificación del territorio para el municipio de San Lorenzo:

1. El frente costero del Paraná
2. El sistema del arroyo San Lorenzo
3. Los ejes de integración y conectividad
4. Las grandes concentraciones productivas

1. EL FRENTE COSTERO DEL PARANÁ

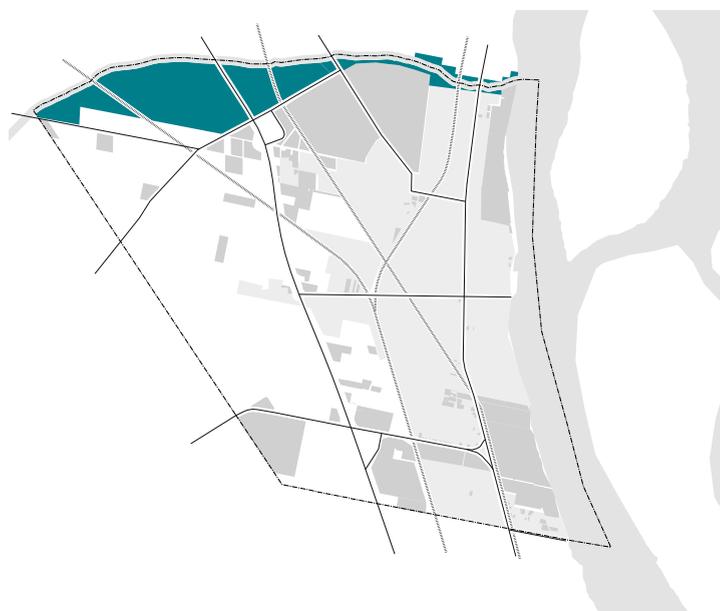
Cabe destacar, en este punto, que para la definición de políticas públicas que orienten las intervenciones sobre los territorios frentistas a los cursos de agua se está elaborando un anteproyecto de “Ley de Ordenamiento Territorial de los Frentes Ribereños de Ríos y Arroyos de la Provincia de Santa Fe”. Tiene como finalidad ordenar el territorio de los frentes ribereños y definir un conjunto de instrumentos operativos técnicos de planificación territorial. En el contexto del Plan Maestro del Frente Ribereño del Río Paraná Corredor Norte, en la jurisdicción de San Lorenzo, se identifican cuatro tramos: dos tramos ribereños de reestructuración productiva industrial y dos de consolidación y reordenamiento residencial y recreativo. A través del primero, se plantea mejorar la convivencia de las actividades industriales y residenciales,

adecuando las instalaciones productivas a las normativas ambientales, mediante la implementación de medidas de control y mitigación del impacto ambiental. A su vez, se propone el mejoramiento de la infraestructura de acceso y el ordenamiento de la circulación del tránsito pesado, a fin de reducir su impacto en las áreas urbanas.

Mediante el segundo tramo, se propone conservar el carácter predominantemente residencial y recreativo de la ribera, para lo cual se plantea inducir al crecimiento ordenado de los servicios y los usos residenciales, como a la creación de nuevos espacios públicos. Se pretende, así, garantizar la llegada al río y potenciar el espacio público como recurso de acceso; gestionar políticas asociativas con las localidades vecinas, para aplicar los mismos principios de recuperación del vínculo recreativo con la ribera del Paraná y la conexión franca con el río; y finalmente, regular el uso del suelo en las parcelas de borde. Las principales actuaciones propuestas son:

- La organización adecuada de los diferentes usos, con el fin de garantizar una óptima coexistencia entre distintas actividades.
- La preservación de las áreas de valor ambiental y patrimonial, los humedales y playas bajo barranca, como así también el rescate de los edificios de valor, localizados dentro las instalaciones productivas ribereñas.
- La promoción de nuevas vías de acceso perpendiculares a los cursos de agua para el desarrollo de actividades recreativas y el desarrollo de balcones al río, con recorridos públicos y de uso turístico.
- La implementación de masas forestales de contención sobre los límites industriales-residenciales.
- La restricción del avance productivo-industrial sobre barrancas y riberas bajas.

2. EL SISTEMA DEL ARROYO SAN LORENZO



En el marco del anteproyecto de “Ley de Ordenamiento Territorial de los Frentes Ribereños de Ríos y Arroyos de la Provincia de Santa Fe”, antes mencionada, se plantea la necesidad de elaborar el Plan Maestro del Frente Ribereño del Arroyo San Lorenzo para la reconstrucción del borde del arroyo San Lorenzo, a fin de preservar sus condiciones ambientales de gran relevancia y abogar por la conservación de sus características topográficas y ambientales. Este plan de ordenamiento engloba una serie de políticas con el objetivo de plantear el reordenamiento, conservación, recuperación y mejoramiento de las condiciones habitacionales, en especial con relación a los asentamientos irregulares existentes, junto a la rehabilitación de los elementos del medio natural que actualmente se encuentran degradados o en peligro



Renovación y reordenamiento urbano de la costa central



Predio Guerrero Pagoda



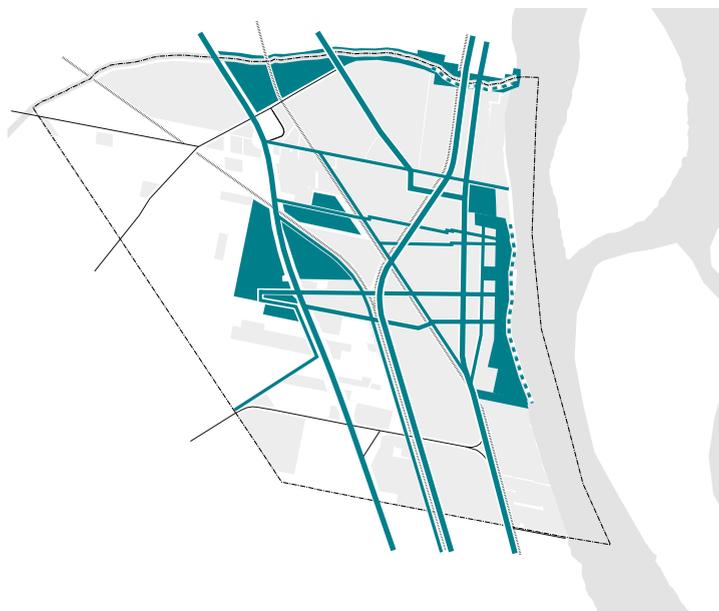
Renovación y reordenamiento urbano de la costa central y el arroyo San Lorenzo



de degradación. Las principales actuaciones propuestas son:

- La regulación del uso de suelo sobre los bordes del arroyo San Lorenzo.
- El reordenamiento e intervención sobre los asentamientos informales, ubicados sobre la costa del arroyo San Lorenzo y la generación de Áreas de Interés Social (AIS) para dar respuesta al mejoramiento del hábitat.
- La creación de un parque lineal metropolitano, junto al arroyo, con el tratamiento de ambas márgenes en su desembocadura. En un primer término, desde el río Paraná hacia la ruta nacional N°11, en un segundo término, desde allí hasta su cruce con la autopista Rosario-Santa Fe y, en un tercer término, desde allí hasta el límite noroeste del municipio. Esta acción generará oportunidades claras para la apertura de espacios públicos verdes y el desarrollo de emprendimientos inmobiliarios de bajo impacto.
- La adecuación de las instalaciones productivas junto al arroyo, en especial el Parque Industrial San Lorenzo, a las normativas ambientales a través de la implementación de medidas de control y mitigación del impacto ambiental, como del vertido de contaminantes en su cauce.
- La conservación de una franja sin ocupación sobre el borde del arroyo y de los caminos peatonales, ciclísticos y arbolados.

3. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



Con el claro objetivo de integrar los distintos barrios de la ciudad, se promueve una reorganización de la movilidad y el desarrollo de aquellos proyectos urbanos que confieran una lógica de cohesión al municipio. La principal actuación por desarrollar es la reestructuración territorial que incorpora mejoras estratégicas en la conectividad, tanto vial como ferroviaria, de cargas y de pasajeros. Se destaca, en especial, el desarrollo del Corredor Metropolitano de Transporte de Pasajeros. Como toda operación de movilidad, seguramente, traerá aparejada la posibilidad de desarrollar proyectos de urbanización con nuevas infraestructuras y servicios, capaces de reformular el entorno inmediato con la perspectiva de la accesibilidad. También se plantea reforzar recorridos costeros peatonales y completar el flamante sistema de ciclovías.

Se pretende la implementación de un Plan Básico de Movilidad que atienda a los objetivos de integración y conectividad y refuerce la segregación entre el transporte de las personas y el transporte de carga. Las operaciones que concretarían este plan son:

- Consolidación de un circuito para transporte de cargas mayores y menores. El acceso de vehículos de carga en esta localidad es particularmente sensible. Tal como lo establecen las Directrices de Ordenamiento Territorial, se pretende que las cargas no interfieran con la avenida urbana estructurante del corredor, en este caso, la ruta nacional N°11. La logística actual con la que se organiza la circulación interna da cuenta de esta característica. El circuito de cargas ha sido progresivamente segregado para no interferir en lo posible con los usos propios de residentes. Aun así, es preciso preservar algunas regulaciones y controles para conducir el proceso creciente de llegada de camiones, particularmente en los accesos norte y sur que suelen desbordarse en algunas épocas del año. Resulta particularmente sensible el proyecto de desdoblamiento de la ruta nacional A012 que impactará sobre la trama urbana. Se interpreta trascendente la resolución de una llegada que permita una circulación segregada de modos con el menor impacto posible en los usos cotidianos del espacio público. Por ello, se interpreta preferible que un eventual desdoblamiento de la A012 se produzca al oeste de la autopista, permitiendo una reformulación integral de la actual llegada de A012 con modos alternativos.

En concomitancia, está en proceso una obra interurbana de conexión entre San Lorenzo (desde la ruta nacional A012) y las localidades al sur, con una avenida paralela a las vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre, que permitirá el movimiento de cargas menores descongestionando los otros ejes norte-sur: la auto-

pista y la ruta nacional N°11. Enlazado a este proyecto, se postula una continuidad hacia el norte en el cruce con la A012 por el eje República de Chile, que enlace la circulación de cargas menores en fragmentos urbanos condicionados por la presencia ferroviaria, y que consolide el movimiento de cargas sobre vehículos de porte mediano. Este circuito, en su remate norte, permitiría enlazar a través del eje Bolivia hacia la ruta nacional N°11 y hacia el oeste, por Oroño, una fluida circulación con las localidades articuladas en torno a la ruta provincial N°10.

- Articulación intercomunal. Circuito interno norte-sur, conectividad con otras localidades del corredor. Organizada la segregación de vías pretendida, con el espacio interno de la localidad “libre” de las cargas, podrán priorizarse modos más seguros de circulación intra e inter-urbanas. Así, se podrá proponer a la ruta nacional N°11 como eje articulador de la localidad en sí y de todo el corredor, bajo la constitución segregada de la circulación para el transporte de pasajeros masivo. Se propone, en este sentido, la traza de la ruta N°11 como avenida en un sentido pleno: con los dos sentidos de circulación pautados a velocidad urbana (usualmente, con límites de velocidad no superiores a 60km), calidad de diseño pertinente a una apropiación ciudadana de usos jerárquicos (alta presencia de mobiliario urbano sistematizado, arbolado acorde al espacio tratado, reorganización del estacionamiento en la calle, señalización eficiente, incorporación de ciclovías, priorización del transporte público metropolitano en las reglas de circulación, espacios jerarquizados para el uso peatonal, etc.). Gran parte de estas medidas ya se contemplan en el proyecto Centro Comercial Cielo Abierto (CCCA). San Lorenzo cuenta con altos indicadores de servicios para el

transporte público, fundamentalmente en el eje de la ruta nacional N°11, pero también las conexiones por autopista que la vinculan a Rosario con mayor eficiencia (y en algunos servicios retoman la ruta nacional N°11 hacia el norte). Esta caracterización da cuenta del rol preponderante del transporte público en la ciudad e invita a proyectar condiciones ventajosas para la prestación del servicio, tales como criterios de exclusividad de circulación para colectivos, paradas jerarquizadas con una sistematización de refugios e información, unificación de medio de pago y prestaciones de servicio unificadas. El tratamiento diferenciado de la ruta nacional N°11 en los cruces principales resulta trascendental para articular el tránsito de paso con la distribución interna a la localidad.

- Consolidación de los ejes de la estructura interna. El paso siguiente consistiría en la reorganización interna del trazado vehicular, tanto del transporte público de la localidad³ como del privado, en modalidad motorizada y no motorizada. Para ello, se pretende articular el funcionamiento del servicio del transporte de pasajeros, con el vehículo privado y sus demandas usuales (organización del estacionamiento en el espacio público, prioridades de paso, restricciones de acceso).

Resulta trascendente evitar como único conector norte-sur a la ruta nacional N°11. Por el contrario, se refuerza la necesidad de articular Sargento Cabral (en el fragmento este) y Dorre-

go (en el oeste) como espacio priorizado de circulación vehicular de particulares. Un circuito continuado con un tránsito agilizado permitiría acceder a cualquier punto de la ciudad en poco tiempo. De allí la importancia de completar el circuito propuesto. Para que tal agilidad se concrete, se hace preciso garantizar espacios y tiempos circulatorios, anchos óptimos de calzada, reglas de estacionamiento que no entorpezcan la prioridad circulatoria y coordinación semafórica adecuada. Otro eje que considerar es el breve tramo de Bolivia en el que deriva la ruta nacional N°11. Allí, solo se cuenta con un diseño convencional de ruta, que puede ampliarse hasta devenir en avenida urbana con usos diferenciados. El eje estructurador de Bv. Urquiza actúa como conector interurbano fundamental de la localidad con el territorio y su diseño cuidado (actuación en curso) resulta central para ampliar un eje de notable accesibilidad al corazón de la urbanización. En especial, se destaca la conexión de este Bulevar con el Área de Reserva para proyecto especial de equipamientos y servicios localizado al oeste de la autopista Rosario-Santa Fe. Como se ha mencionado en el apartado anterior, la conexión Oroño (oeste) y ruta provincial N°10 permitiría un acceso oeste mejorado de San Lorenzo con muchas localidades de vinculación cotidiana, tales como Aldao, Andino, Serodino y Totoras. Estos ejes con diseño e infraestructura nueva organizarían con mayor eficiencia toda la circulación interna y su conexión con el territorio metropolitano.

3. En la actualidad, una gran cantidad de líneas interurbanas circulan por las calles internas de la ciudad, pero fundamentalmente circulan por la ruta nacional N° 11 y, en menor medida, conectan la Autopista con el núcleo urbano consolidado.

Puede decirse que los recorridos internos de San Lorenzo se encuentran altamente racionalizados, pero las condiciones de circulación aún no. La red estática funciona con eficiencia (muchos servicios concentrados en calles estructurales). La segregación de colectivos por carriles exclusivos o preferenciales y paradas jerarquizadas, además de una información al usuario más fluida y confiable otorgaría un servicio de mayor calidad.

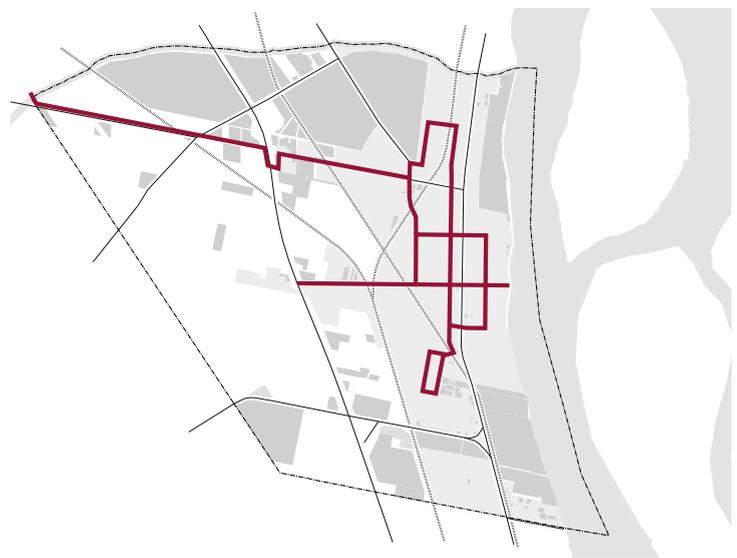
- Sistematización del transporte no motorizado. Incipientemente, la localidad está incorporando la movilidad no motorizada como modo recurrente de transporte. El recientemente inaugurado sistema de bicicletas públicas y la planificación de un sistema integral de ciclovías dan cuenta de este interés. Pese a este avance, aún falta un desarrollo sistemático de ciclovías que garanticen un viaje en condiciones seguras al ciclista y permitan accesibilidad amplia al resto del suelo urbanizado. La caracterización de la estructura vial permite especular un esquema inicial para desarrollar este sistema que conecte ampliamente el viaje ciclista y resulte ajeno al problema de las cargas, circunscriptas al límite norte y sur. En lo posible, siempre que las condiciones infraestructurales y el diseño geométrico lo permitan, el ciclista debe encontrarse con un circuito de lectura clara para circular. El diseño estructural de una localidad de esta complejidad permite aventurar un sistema amplio y con gran llegada a todos los fragmentos urbanos. Como etapa inicial, consolidar los circuitos de Bv. Urquiza, Sgto. Cabral y Av. Dorrego habilitaría una accesibilidad amplia al recorrido ciclista por la ciudad para luego completar el sistema en toda la planta urbana. En la actualidad, San Lorenzo cuenta con un sector de ciclovías ejecutadas sobre calle Cittadini desde Estrada hasta la ruta A012 y otro en Bv. Urquiza desde la autopista Rosario-Santa Fe hasta el río Paraná. Asimismo, se encuentran en proceso de gestión nuevos tramos de ciclovías: algunos ejecutados (sobre calle Cittadini entre la ruta A012 y calle Julián Cervera) y otros a proyectar (en las calles Sargento Cabral desde Julián Cervera a Falucho y en Bv. Urquiza desde Thompson hasta el río). A su vez, se establecen los lugares para las estaciones “biciudad”: Plaza América, Plaza de las Madres, Campo de la Gloria, Bv. Urquiza y San Martín, Escuela Benielli, Escuela 6390 Almafuerde, Plaza Alfonsín y Plaza Ovidio Lagos.



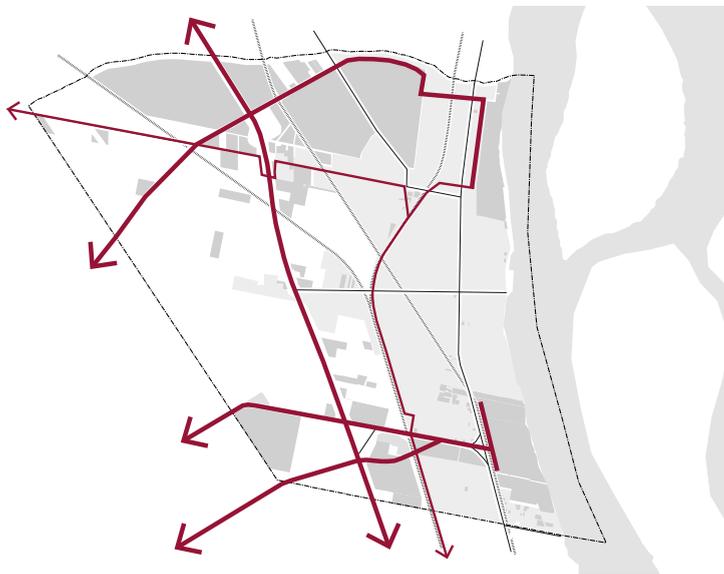
Programa de Movilidad Sustentable, “Biciudad”.



Consolidación del corredor interurbano



Consolidación de la estructura interna



Canalización del transporte de cargas



Constitución del circuito de ciclovías

4. LAS GRANDES CONCENTRACIONES PRODUCTIVAS



San Lorenzo representa un polo productivo-industrial de suma relevancia regional (pero también provincial y nacional) y tiene un rol clave en la cadena portuaria del Corredor Norte Metropolitano. En este sentido, se plantea consolidar este perfil, pero reordenar los establecimientos productivos a fin de establecer una sana convivencia entre el desarrollo industrial y las actividades residenciales, recreativas, comerciales y administrativas que tiene la ciudad. El grado de desarrollo de las actividades productivas y logísticas es un factor clave para definir la organización espacial y funcional del territorio. A partir de la localización de las industrias o enclaves industriales, los procesos de urbanización pueden verse condicionados y así, definirse una mejor o peor relación de convivencia entre los distintos usos urbanos.

Esta convivencia estará mejor resuelta en la medida en que se planifiquen los desarrollos productivos y su relación con las áreas residenciales sea contemplada. Con el objetivo de clasificar las industrias de acuerdo con el impacto ambiental generado e impedir la radicación de usos industriales por sobre usos residenciales y recreativos, se impulsa:

- La consolidación del perfil industrial de la localidad con criterios ambientales y funcionales en la franja norte y sur.
- Concentración de la circulación del transporte de cargas en esas dos franjas y por los corredores indicados.
- El desarrollo de una convivencia adecuada entre las áreas residenciales y los usos productivos-industriales, restringiendo la localización de industrias en la franja central de la ciudad.
- La regulación del uso del suelo y la programación del traslado progresivo de empresas conflictivas hacia los sectores antes apuntados.
- La consolidación del Parque Industrial San Lorenzo, localizado entre el arroyo San Lorenzo, la ruta provincial N°10 y la autopista Rosario-Santa Fe.

112 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 municipal y establecen los parámetros y las pautas básicas que condicionan la conformación del tejido urbano (trazados y parcelamientos, usos del suelo, morfología de la construcción, calidad ambiental y condiciones edilicias). Estas normas se encuentran clasificadas en tres categorías: Normas Generales de Tejido, Normas Generales de Trazado y Normas Generales de Uso.

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

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

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

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

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

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

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

REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

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

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

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

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

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

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

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

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

INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

El uso del mayor aprovechamiento urbanístico. La figura del uso de mayor aprovechamiento urbanístico se establece cuando por aplicación de las normas antes descriptas –a través de la aplicación de los Planes Especiales y los Planes de Detalle– se otorguen indicadores excepcionales que signifiquen un beneficio extraordinario para el propietario de suelo involucrado. Los actores beneficiados con estas determinaciones normativas deberán efectuar un aporte económico a modo de “precio compensatorio”, el cual quedará estipulado en cada uno de los instrumentos mencionados y seguir los procedimientos que regula el municipio. 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 San Lorenzo 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.

MUNICIPALIDAD DE SAN LORENZO

Intendente, Leonardo Raimundo

Secretario de Coordinación General, Esteban Arico

Secretario de Obras y Servicios Públicos, Arq. Leonardo Seoane

Subsecretaria de Planeamiento, Arq. Mariana Cantoia

Asesora Técnica Local ECOM, Arq. Analía Almada

Equipo Técnico Plan Estratégico San Lorenzo, Guillermo Álvarez, Ezequiel Apodaca, Romina Miani, Iris Moreyra y Nicolás Pereyra

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 Administrativa-Contable ECOM, CPN. María Celeste Soldatti
Auxiliar de Coordinación Urbanística, Arq. Federico Sileo
Auxiliar en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano, Ing. David Balaban
Auxiliar de Información Georreferenciada. GIS, Técnico Topógrafo Eric Jager
Asesora Estadística, Lic. Rosa Moses
Asesora en Accesibilidad y Movilidad, Ing. María Cecilia Lombardo
Asesor en Recursos Hídricos, Ing Civil Federico Derman
Auxiliares dibujantes, Arqs. Florencia Meucci, Sabrina Galarraga, Cecilia Pellegrini, Ignacio Cuenca, Guillermina Aguilera y Nicolás Vaz Ferreira
Auxiliares administrativos, Cp. Victoria Tinnirello e Ignacio Puntin.
Asesora administrativa contable, Cp. Ángeles Brunori
Responsable de publicaciones, DG. Raúl Sordoni
Colaboradores, 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 Corredor Norte Metropolitano, Arq. Claudio Sfiligoi, Arq. Ma. Gabriela García, Arq. Claudia Pereyra, Arq. Verónica André, Arq. Patricia Ten Brink y Arq. Ma. Cristina Rebagliatti.

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 y Dra. Arq. Cecilia Galimberti

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)

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

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

ISBN 978-987-46812-0-1

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.

ISBN 978-987-46812-0-1





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



San Lorenzo 2030

PLAN URBANO LOCAL

2030

