



Soldini 2030

PLAN URBANO LOCAL









Soldini 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Soldini. 2014



Estimados vecinos y vecinas:

Como Presidente Comunal de Soldini me es muy grato presentarles el Plan Urbano Local Soldini 2030, que ha surgido de un importante proceso de participación encauzado en el Área Metropolitana de Rosario.

Soldini es una localidad que pertenece al Área Metropolitana de Rosario. Está integrada a un contexto mayor con el cual se relaciona para abordar temas que se presentan cotidianamente. Nuestro futuro desarrollo está muy vinculado a las localidades vecinas más próximas: Pérez, Zavalla y Rosario. Con ellas debemos estrechar lazos para impulsar la implementación de proyectos estratégicos que nos permitan alcanzar un mayor grado de desarrollo e integración metropolitana y regional.

En nuestra comuna queremos ofrecer la mejor calidad de vida para los ciudadanos que elijan este lugar para vivir, generando nuevos programas de vivienda y ordenando la implantación de actividades productivas en el territorio, para evitar conflictos con las áreas residenciales. Necesitamos implementar líneas de acción para lograr una mejor convivencia entre los usos productivos rurales y los usos urbanos.

Elaborar un Plan implica pensar juntos el futuro de nuestra localidad visualizando sus posibilidades de transformación urbanística con una mirada a 10 o 15 años, y eso hemos hecho convencidos de que tomaremos mejores decisiones en el quehacer diario si tenemos en claro un proyecto a más largo plazo. Este Plan incluye posibles proyectos estratégicos que podremos impulsar junto a localidades vecinas, con una perspectiva metropolitana y regional. Existen importantes iniciativas a potenciar a partir de establecer consensos y pautar acciones comunes con otras comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario.

Esta iniciativa que encauzamos en la comuna se llevó adelante gracias a nuestra incorporación al programa “26 Estrategias Locales, Un Plan Metropolitano”, junto a doce 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.

Agradezco a las distintas instituciones que participaron en su elaboración, coordinadas por el ECOM (CONICET - INTA - Universidad Nacional de Rosario y Colegio de Arquitectos), prestando colaboración técnica y aportando personal idóneo que se sumó a la tarea encauzada por los equipos técnicos del ECOM y por nuestro personal técnico local.

Muy especialmente, también agradezco al ex Presidente Comunal, Raúl Poire, que inició y sostuvo en su gestión este proceso.

Su realización fue posible gracias al apoyo del Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) encuadrado en el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del Gobierno Nacional, y al financiamiento aportado por el programa, por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y por el Gobierno de la provincia de Santa Fe.

Seguramente esta experiencia marcará un rumbo a seguir impulsando la transformación positiva de nuestra localidad para mejorar la calidad de vida de nuestra gente.

Alejandro Luciani

Presidente Comunal de Soldini

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..... 24

CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

Sistemas Generales	28
• Sistema vial jerárquico	28
• Sistema ferroviario	28
• Sistema de espacios verdes	28
• Equipamientos urbanos significativos	32
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor	32
Ejes temáticos sectoriales	37
• Urbanización y vivienda	37
• Déficit habitacional	38
• Estado de las infraestructuras y los servicios	42
• Desarrollo del suelo periurbano y rural	48
• Accesibilidad y movilidad	51
• Desarrollo industrial y productivo	51
Principal normativa vigente	54
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	55
Identificación de las potencialidades locales	60

CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local	64
• Criterios generales	64
• Criterios particulares adoptados para las localidades del COM	66
Síntesis de las estrategias de desarrollo para el COM	73
Objetivos de transformación urbana	80
Criterios de urbanización a nivel local	82
Políticas y acciones para el desarrollo local	83
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda	83
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes	84
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad	86
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios	86
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios	88
• Modelo Integrado de las estrategias para el desarrollo local	92
Grandes operaciones estructurales	94
Instrumentos normativos y de gestión	106
• Normas urbanísticas generales	106
• Normas urbanísticas particulares	106
• Reglamento de edificación	108
• Instrumentos de gestión para la concertación	108
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano	109

INTRODUCCIÓN

12

La dimensión metropolitana resulta hoy una condición indispensable para abordar las complejas transformaciones existentes en el territorio actual, a fin de proyectar de manera conjunta el desarrollo de un Área Metropolitana más equitativa, consensuada e integrada. La ciudad de Rosario, cabecera del área, desarrolló una amplia trayectoria en materia de planificación urbanística. Desde las primeras décadas del siglo XX, gracias 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 para seguir constituyendo importantes antecedentes en materia de planificación del Área Metropolitana de Rosario (AMR), la cual toma mayor impulso a partir de 2010 con la creación del Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM), organismo que involucra hoy una asociación voluntaria de 25 localidades que rodean a la ciudad de Rosario. Este Ente se conforma como un ámbito de planificación y gestión de iniciativas metropolitanas, configurándose como referente en la coordinación y promoción de políticas públicas consensuadas; también, se consolida como un actor clave en la asistencia a las comunas y municipios que lo integran, para desarrollar sus propios instrumentos de planificación local: los Planes Urbanos locales (PUL).

Con la promulgación de la Ley Provincial de Áreas Metropolita-

nas N°13.532 en abril de 2016, impulsada por el gobierno de la Provincia de Santa Fe, se le otorga al ECOM Rosario el estatus de Ente Público no Estatal. Se impulsa con esta ley la creación de otros entes de coordinación entre ciudades y comunas de una determinada región de la provincia de Santa Fe y se establece que la naturaleza de la asociación será la de gestionar, planificar, coordinar y promover distintas políticas acordadas entre las diferentes localidades que la integran, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

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

Esta iniciativa viene a solucionar un problema importante para la mayor parte de las localidades del área, las cuales no cuentan con instrumentos de planificación actualizados que incorporen herramientas acordes a las necesidades actuales. A nivel local, el único municipio del AMR que dispone de un plan urbano de estas características es la ciudad de Rosario. Ante esta situación, la mayoría de las localidades se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N°7.317/67 y N°563/78; o en el mejor de los casos con normas locales parciales o con planes desactualizados.

La elaboración del “Plan Urbano Local Soldini 2030” supone no

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

solo la actualización y reformulación implícita del cuerpo normativo vigente, sino, sobre todo, su adecuación a los objetivos y políticas concertadas a nivel metropolitano. Los proyectos y propuestas urbanísticas que se planteen en Soldini juegan un papel clave en la consolidación de un plan metropolitano, conformado por las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT) definidas para el AMR y acordado en Mayo de 2014 por los 21 intendentes y presidentes comunales integrantes en ese entonces del ECOM. Los nuevos compromisos asumidos a escala metropolitana obligan a la comuna a repensar propuestas y revisar el cuerpo normativo, a fin de actualizarlo encuadrando los lineamientos a seguir, para encauzar tanto el desarrollo local y 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 debe constituirse como sujeto protagonista de estas definiciones, es clave a los fines de iniciar un proceso de planificación territorial integral, inclusivo y participativo. Con este objetivo y para consensuar los lineamientos a seguir se han desarrollado, en el curso del año 2015, 2016 y 2017, jornadas de

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

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

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

14 tas, 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.

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



SO



CAPÍTULO 1.**CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

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

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





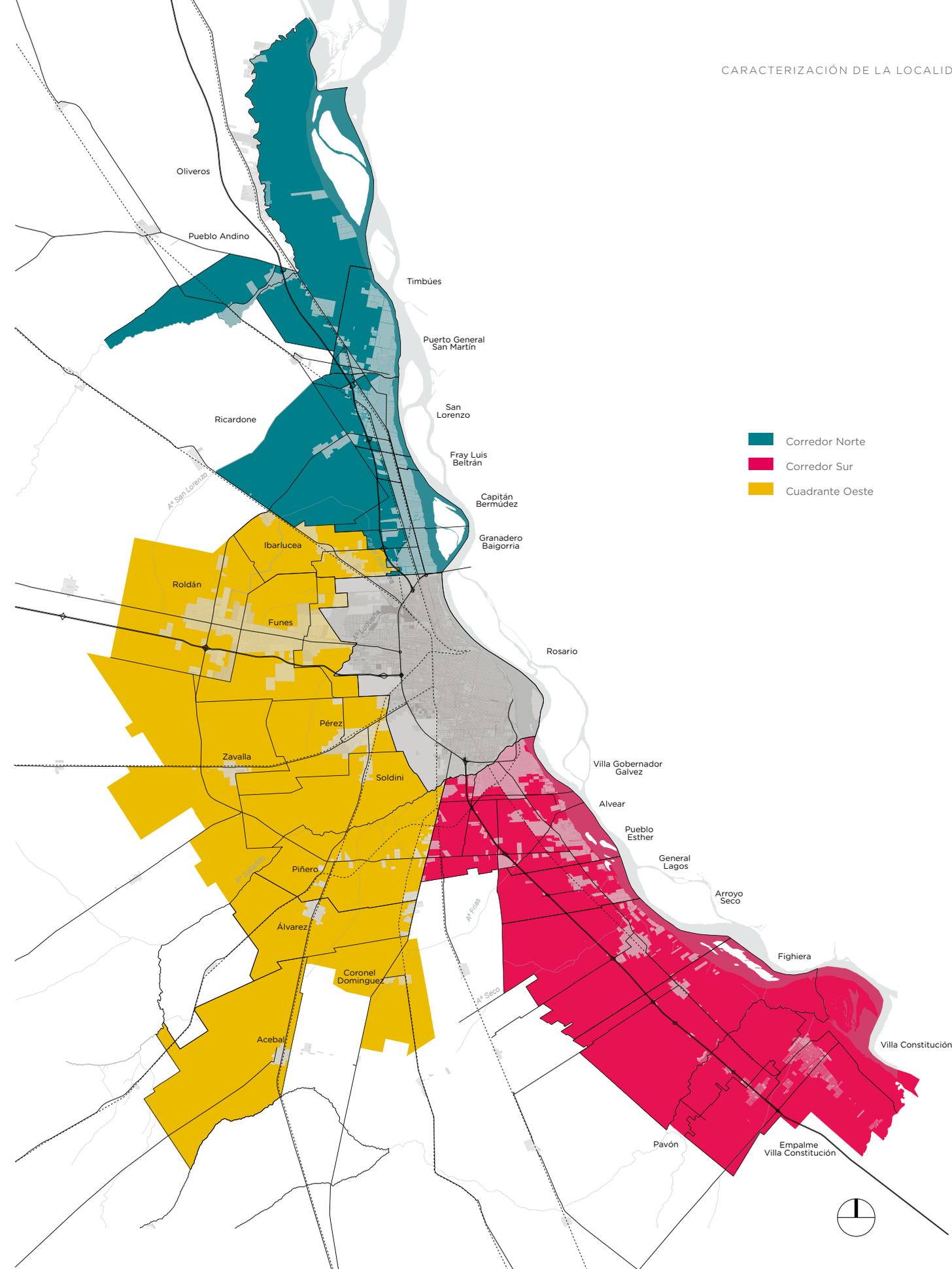
UBICACIÓN EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

Soldini (SO) integra el Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario (AMR) y se estructura, principalmente, en relación con las trazas del Ferrocarril Gral. B. Mitre y la ruta provincial N°14, por la cual se vincula con Pérez, hacia el norte, y con Piñero, hacia el sur. Además, el territorio se encuentra atravesado por la ruta provincial N°34-s y la ruta nacional AO12, a través de las cuales se relaciona con diversas localidades de la región. También es importante destacar que el arroyo Saladillo que resulta límite sur de su jurisdicción, presenta un gran potencial recreativo-ambiental.

Se destaca que los núcleos urbanos que se localizan en el Cuadrante Oeste Metropolitano se vinculan entre sí utilizando diversas vías de comunicación que los conectan con la ciudad central, sin llegar a consolidar una estructura de corredor (a diferencia de como sucede en el Corredor Norte y Corredor Sur). Si bien estos centros se distancian entre sí y de Rosario por la presencia de áreas rurales intermedias, sus vinculaciones se afianzan cada vez más generando un núcleo de articulación cuya intensidad fue creciendo en el tiempo. Las relaciones entre el territorio y los procesos económico-sociales han determinado un paisaje urbano y rural que tuvo su origen mayormente debido a la actividad productiva rural. Es así, que este ámbito territorial presenta características análogas y problemáticas comunes

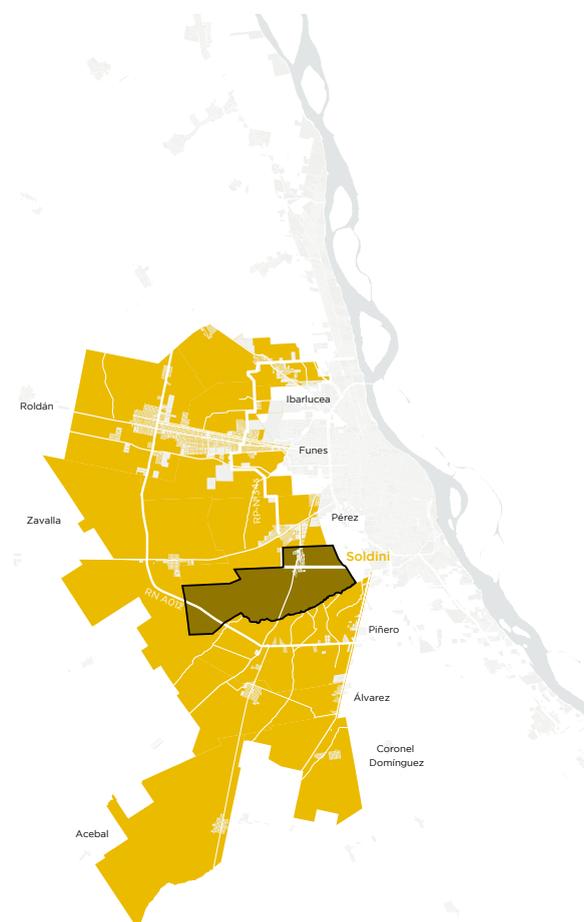
que requieren ser abordadas coordinadamente entre todas las localidades que lo conforman.

La existencia de diversos componentes viales y ferroviarios que articulan las distintas localidades pertenecientes al Cuadrante Oeste Metropolitano, junto a las características propias de este territorio, determina una condicionante común al desarrollo local, lo cual obliga a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local y potencien estas vinculaciones y la existencia de hechos naturales de valor.



20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

Soldini se localiza, aproximadamente, a 16 km al suroeste de la ciudad de Rosario y es lindero a la ciudad de Pérez. Tiene una extensión territorial de 71 km² y su área residencial queda definida en una superficie aproximada de 2,32 km². Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 3.212 habitantes en un total de 968 hogares, aunque presenta en los últimos períodos intercensales crecimientos del 25,71% (1991-2001) y del 15,90% (2001-2010). Este incremento es importante si se considera que la variación intercensal promedio en las localidades del Cuadrante Oeste Metropolitano ha sido de un 20,52%, entre 1991 y 2001 y de 16,71% entre 2001 y 2010 y que la ciudad de Rosario ha presentado en ambos períodos aumentos de 0,05% y 4,30% respectivamente. Por otro lado, la estructura etaria mantiene las características generales del cuadrante: la población hasta los 14 años representa el 23,79%; entre 15 y 65 años –población económicamente activa– constituye el 64,88%; y los mayores a 65 años el 11,33%. La densidad poblacional de su área residencial es de 1.384 hab./km², mientras que en la totalidad de su jurisdicción alcanza los 45 hab./km². Si se toma en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano, Soldini aporta el 3,47% de sus habitantes y el 0,24% del Área Metropolitana de Rosario.



3.212 Hab
CENSO 2010

15,90%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)



2,32 Km²
SUP. URBANA



1.384 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANAS)

45 Hab/Km²
(RURAL + URBANA)

PROCESO DE URBANIZACIÓN

CONFIGURACIÓN URBANA Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

Soldini no cuenta con fundación oficial, su origen ha sido producto de un proceso de localización de pobladores, fundamentalmente inmigrantes, efectuado entre fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX. El pueblo era conocido a fines del siglo XIX como Pueblo Arán y Soldini. Esta doble denominación se debe a dos donaciones: la de Domingo Arán y Luis Soldini Domeq que dieron impulso a dos urbanizaciones inicialmente separadas, nacidas del proyecto de conversión de suelo rural a urbano. En 1891 Luís Soldini Domeq, propietario de una estancia de la zona, donó al entonces Ferrocarril Central Argentino parte de sus tierras para que se construyera allí la estación de la línea de Rosario a Peyrano, instalada en 1886. Este fue el inicio de una urbanización.

Por otra parte, a comienzos del siglo XX, el catalán Domingo Arán tomó la decisión de radicarse en esta zona adquiriendo tierras. El inicio de su actividad agrícola-ganadera se desarrolló en una chacra de la que donó una manzana para la construcción de la iglesia, una escuela y dependencias oficiales. A esta localización se la llamó Pueblo Viejo y la que se organizó en torno a la estación del ferrocarril se la denominó Pueblo Nuevo. Esta última se



Suelo urbano ocupado, 2017.

22 desarrolló extendiéndose hasta el camino viejo a Soldini o camino a Calle Plata (actual calle Cristo Rey).

El Pueblo Nuevo en un principio, estaba unido a la localidad de Pérez. En 1905 el gobierno provincial creó la Comisión de Fomento con jurisdicción en Soldini y Pérez y con asiento en Soldini, trasladándose posteriormente a Pérez. La comuna de Soldini se creó el 17 de enero de 1921. Ambas se separan recién en diciembre de 1929, año en que se aprueba su trazado oficial.

Su jurisdicción es extensa y se compone por un núcleo urbano lineal y, fundamentalmente, por un vasto territorio rural y productivo. La planta urbana se extiende, mayormente, sobre el eje de movilidad que originalmente conformó el ferrocarril y que en la actualidad consolida la ruta provincial N°14 (que atraviesa en sentido norte-sur el distrito). Sobre la ruta provincial N°14, especialmente al norte de su jurisdicción, se localizan industrias y desarrollos productivos. Esto indica la presencia mixta de usos productivos y residenciales en lotes urbanos.

TRANSFORMACIONES RECIENTES

Del análisis de los procesos de urbanización que tuvieron lugar en los últimos 10 años se identifican las siguientes características. Por un lado, se tiende al completamiento de la planta urbana existente, principalmente orientado a la radicación de vivienda permanente por el traslado de los habitantes y trabajadores rurales al pueblo. Pero, por otra parte, también se registra la tendencia del desarrollo de nuevas urbanizaciones de barrios abiertos: las Pérgolas, los Viñedos, La Bodega, loteo Guardia I y II, loteo Nazareno I, entre otros, en la periferia de la localidad. El principal

problema radica en que la urbanización se va concretando por pequeños sectores sin que exista un proyecto general que los encuadre y que prevea la incorporación de nuevos equipamientos al incrementar la superficie urbanizada y, por ende, aumentar la cantidad de habitantes. Frente a una marcada rentabilidad inmobiliaria, dada por la transformación de suelo rural a urbano, se tiende a la expansión creciente de la planta urbana en detrimento de otros usos, como la tradicional producción fruti-hortícola.

En Soldini, la densidad poblacional es muy baja y aún existe un importante porcentaje de suelo disponible dentro de la planta urbana, de gran potencial para su completamiento con la incorporación de nueva residencia. A su vez, es relevante mencionar que en esta localidad no se registran asentamientos irregulares. También así, se identifica la instalación de nuevas instalaciones industriales y locales comerciales, mayormente ubicadas a ambos márgenes de la ruta provincial N°14 (Estanislao López), en el sector norte de la localidad, en proximidad a Pérez.

El arroyo Saladillo, límite jurisdiccional de más de 10 Km de extensión en Soldini, no presenta transformaciones en su frente costero en la última década. Ha sido ocupado mayormente por usos rurales (principalmente agricultura extensiva). Se destaca la presencia de enclaves forestados y paisajísticos de gran valor y potencial para fomentar el acceso público y desarrollo de usos recreativos.

Si bien la superficie rural de la jurisdicción de Soldini está dedicada mayormente a la práctica de agricultura extensiva, resultan también de gran relevancia los sectores existentes de producción fruti-hortícola. Esta práctica que identifica a la localidad, actual-



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

24 mente tiende a disminuir su actividad.

La provisión de servicios y de infraestructuras aún es insuficiente, especialmente en relación con la dotación de desagües cloacales y pavimentos o algún tipo de mejorado. .

Según la clasificación del Catastro Provincial, la configuración actual de los usos del suelo está dada en la mayor superficie declarada de la localidad por la categoría “suelo rural” (97,5% de la superficie total) concentrado en el 20,2% de las fincas¹. El “suelo urbano” ocupa el segundo lugar (1,8% de la superficie total) y está constituido por la mayoría de las fincas de la localidad (72,3%). La superficie de suelo calificada como “suburbano” (0,5% de la superficie total) está constituido por el 1,1 % de fincas, con un 4,9% de su superficie edificada. El “suelo suburbano loteado” constituye el 0,2% de la superficie total.

CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

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

Alineada sobre las vías del Ferrocarril Gral B. Mitre que la atraviesa longitudinalmente, su planta urbana está contenida por el espacio a definir como periurbano donde se desarrollan actividades productivas con un alto porcentaje de actividades intensivas, pero también extensivas.

1. 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	Cantidad de Fincas	%	Sup. Terreno (Hectáreas)	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada (m ²)	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	2.013	72,3	122	1,8	248.828	95,0	20,4
Suburbano	31	1,1	36	0,5	12.855	4,9	3,6
Suburbano Loteado	178	6,4	14	0,2	123	0,0	0,1
Rural	562	20,2	6.743	97,5	0	0,0	0,0
TOTAL	2.784		6.915		261.806		0,4

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

El suelo que se identifica y califica como periurbano es el encargado de mediar entre el suelo rural y el suelo urbano, de proteger el paisaje productivo que rodea las localidades de los procesos de expansión urbana, de filtrar el uso de agroquímicos para la producción de alimentos, de rescatar los espacios naturalmente destinados a cumplir funciones hídricas como reservorios, de proteger y recuperar el hinterland productivo de cada localidad, y de reforzar su capacidad de abastecer las demandas de consumo de la región e incorporar fuentes de trabajo que la actividad

propicia. Así el periurbano genera un espacio con características paisajísticas, ambientales, productivas y sociales propias.

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



**CAPÍTULO 2.****DIAGNÓSTICO**

La caracterización territorial de Soldini, 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, así como la particular condición rururbana. A continuación, se pretende profundizar en el conocimiento de la situación urbana de la comuna, mediante el diagnóstico de los Sistemas Generales (viario, ferroviario, espacios verdes y equipamientos urbanos) y de aquellas cuestiones clave que merecen un tratamiento particularizado (infraestructuras y servicios, movilidad, desarrollo industrial, productivo y de servicios, vivienda y ruralidad), que denominaremos “Temáticas Sectoriales”. Asimismo, se describe la principal normativa vigente, para finalizar con la síntesis de los problemas y las potencialidades de la localidad.





SISTEMAS GENERALES

SISTEMA VIAL JERÁRQUICO

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

Corredores Primarios. Los conforman la ruta provincial N°14 (que atraviesa longitudinalmente la planta urbana transformándose en Avenida Brigadier E. López) y el trazado ferroviario del Ferrocarril B. Mitre que se dispone de igual forma. Esto caracteriza a Soldini como una localidad estructurada por su urbanización lineal que acompaña el sentido de estos ejes. A partir de esta disposición, su vinculación primaria se da hacia la rotonda que la enlaza con la ruta nacional N°33, comunicándola con Pérez al oeste y con Rosario al este. En el sentido sur, la ruta provincial N°14 conecta a la localidad con la A012, habilitando una conectividad amplia con el territorio. En el sentido transversal, la ruta provincial N°34-s (que ingresa a la localidad con el nombre de Cristo Rey) vincula a Soldini con Pérez y con el resto de las comunas y municipios que integran el Cuadrante Oeste.

Corredores Secundarios. Los conforman a nivel territorial, la calle Santiago del Estero (límite norte). Otras vías secundarias de trascendencia son Venezuela, Antártida Argentina y Guatemala que organizan la distribución intraurbana este-oeste, más el par San Martín - Almirante Brown, bifurcación de la ruta provincial N°14 hacia el este, que envuelve el trazado ferroviario y estructura al núcleo urbano en sentido norte-sur. En el extremo sur, calle Guatemala es el eje de acceso de las últimas urbanizaciones.

SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario está compuesto por el eje conformado por las vías del Ferrocarril General B. Mitre. Se extiende de norte a sur, y en el centro de la planta urbana se localiza el predio correspondiente al cuadro de la estación. Este atravesamiento constituye una complejidad a resolver, dado que fragmenta en dos el tejido urbano y provoca discontinuidades e interrupciones en el sistema vial de Soldini.

SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

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



Plano 2. Sistema Vial Jerárquico y Ferroviario

30 *Frente ribereño del arroyo Saladillo.* La localidad limita con el arroyo Saladillo en su jurisdicción. Comprende a las parcelas alineadas en la ribera norte del Saladillo en toda su extensión, que se presentan como potencial corredor verde. Se destaca la posible recuperación del balneario Saladillo. Este territorio actualmente es utilizado por usos rurales en su totalidad.

Parques, plazas y paseos. Incluye los espacios abiertos de la localidad con dimensiones y características ambientales especiales

y cuyo uso colectivo está destinado, fundamentalmente, a actividades recreativas. Se destacan, en especial, paseos urbanos, plazas, masas forestales del cuadro de estación Soldini y el parque lineal en torno a la vía.

Suelo Periurbano. Comprende las parcelas localizadas alrededor de las áreas urbanas destinadas principalmente a actividades productivas rurales. Este espacio funciona como filtro gradual entre el suelo urbano y el suelo rural.



Estructura de los espacios verdes forestados



Plano 3. Equipamiento y espacios verdes

EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

Entre los principales equipamientos urbanos de Soldini cabe mencionar el edificio comunal de Sede de Gobierno, cuya ampliación fue recientemente inaugurada, y que se destaca por su importancia como centro público y de servicios, y por su gran valor patrimonial.

En relación con el sistema de salud, la localidad posee un dispensario comunal y una unidad de traslado. Respecto a educación, Soldini cuenta con un jardín de infantes comunal y uno privado, la escuela primaria Falucho N°131 (en la cual también se desarrolla el jardín provincial N°328). También registra un establecimiento de educación secundaria (J.L.G. N°444) y un espacio para niños y jóvenes con capacidades diferentes (Centro de día: Tendiendo puentes).

Los principales establecimientos culturales de la comuna son la Casa de la Cultura, un salón de usos múltiples (SUM), la biblioteca popular José Pedroni y la agrupación tradicionalista El Relincho. En cuanto a deportes y recreación, la localidad cuenta con dos instituciones deportivas: el Club Atlético Liceo Argentino y el Club Atlético Alumni. Además, posee el Camping Comunal Soldini, un importante complejo de recreación con piletas, canchas, mesas con parrilleros y gran forestación añosa.

Entre las instalaciones de servicios cabe mencionar la conflictiva localización de las instalaciones de mantenimiento ferroviarias, ubicadas en un lugar central de la planta urbana.

EL PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR¹

El patrimonio de Soldini se concentra en determinadas áreas consideradas de interés que incluye edificios e instalaciones de relevancia, barrios y enclaves de arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos singulares. Entre los cuales se destacan:

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

- Cuadro de Estación Soldini. Este espacio está comprendido por el cuadro de la estación, el área forestada, el espacio verde libre y el tejido urbano de sus bordes. Se destacan las edificaciones ferroviarias de 1891, como la estación de trenes con su andén y las construcciones donde hoy se desarrollan la biblioteca pública y la escuela de maquinistas.
- Conjunto Plaza Domingo Aran. La plaza es el espacio más significativo y representativo de la localidad, siendo el primer espacio público utilizado por los primeros pobladores en 1890. La tierra fue donada por don Domingo Aran, uno de los primeros habitantes. Se destaca la importancia de preservar la misma en relación con las características de su entorno edificado.

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;

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).



Plano 4. Equipamientos urbanos significativos

- Predio Edén. Tiene una vegetación añosa con especies variadas, allí se desarrollaban actividades de tipo recreativas, con instalaciones para campamentos. Actualmente funciona un templo evangélico y un jardín de infantes, presentando diversas actividades recreativas.
- Paseo de la Bodega. El paseo de la Bodega presenta una relevante arboleda añosa y posee un arco de gran significación, elemento representativo de lo que fue el predio de la Bodega Parodi S.A. con su planta y viñedos.
- Camping Comunal. Se destaca, especialmente, su importante forestación; es un relevante predio recreativo para la comuna.

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

- Ex Estación Km 22 del Ferrocarril Rosario-Mendoza. Si bien la traza del ferrocarril Rosario-Mendoza ha sido desmantelada en el año 1944, quedaron algunas huellas de su existencia como la relevante construcción de la estación ferroviaria km 22.
- Escuela rural Loma Verde. Se encuentra cercana a la estación km 22 y ha sido muy importante para la formación educativa de los hijos de los trabajadores rurales de la jurisdicción local.
- Estancia Loma Verde: Perteneció a la familia inglesa Sword. A través del tiempo ha sido fraccionada, pero se mantiene su casco antiguo. Aún se conserva con el mismo nombre, un parque diseñado por el paisajista Carlos Thays.

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 entor-

no que serán evaluados y protegidos según diversos grados de preservación;

- Comuna de Soldini. La comuna de Soldini, en sus inicios, radica sus oficinas en diferentes edificios prestados por los pobladores, hasta que, en el año 1934, comienza la construcción de su propio edificio sobre dos lotes donados por Enrique Ginocchio.
- Iglesia Nuestra Señora del Carmen. Como impulso de los primeros pobladores surge la primera comisión a cargo de la construcción de la iglesia y la escuela. En 1901 comienza la edificación del templo en el terreno donado por Don Domingo Aran. La construcción se realiza a cargo del inmigrante italiano Francisco Furigo.
- Ramos Generales “El Invisible”. Construcción de 1897 (hoy perteneciente a la familia Favani).
- Ramos Generales Galaretto. (Hoy perteneciente a la familia Ferracutti). El Sr. Galareto fue un importante benefactor que acompañó la creación de instituciones relevantes de la comuna como la escuela pública. Brindaba sus propias instalaciones para las reuniones de la Comisión de Fomento, ya que aún no tenían un edificio propio.
- Ex Sociedad Italiana. La Sociedad Italiana de Socorros Mutuos “20 de Septiembre” de Soldini construye en 1932 su salón de fiestas. Posteriormente es adquirido por el Club Atlético Liceo Argentino en 1953.
- Casa Luraschi. (Hoy perteneciente a la familia Furigo). De arquitectura significativa, construida en 1940, llamada Villa Judit. Actualmente se mantiene con su diseño original.



Área de Protección Histórica

1. Conjunto Plaza D. Arán
2. Cuadro de la Estación FFCC

Predio Significativo

3. Paseo de "La Bodega"
4. Camping comunal
5. Predio Eden

Parajes

6. Ex - Estación Km 22 del FFCC Rosario - Mendoza
7. Escuela rural Loma Verde
8. Estancia Loma Verde

Obras significativas

9. Comuna de Soldini
10. Iglesia Nuestra Sra. del Carmen
11. Ramos Generales "El Invisible"
12. Ramos Generales Galaretto
13. Ex Sociedad Italiana (Club Liceo)
14. Casa Luraschi (Furigo)

Plano 5. Sitios y edificios de valor patrimonial

Cuadro de Estación Soldini
Plaza Domingo Aran



36

Paseo de la Bodega
Predio Edén



Comuna de Soldini
Iglesia Nuestra Señora del Carmen



Ramos Generales "El Invisible"
Ex Sociedad Italiana (Hoy C.A.L.A)



Ex Estación Km 22 FFCC Rosario-Mendoza
Escuela rural Loma Verde



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

Se pretende en este eje abordar la problemática de consumo de suelo, provisión de infraestructuras y servicios, y construcción de vivienda que se presenta en el AMR, con una mirada metro-

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

La problemática de la vivienda y su integración al desarrollo urbano constituye una de las temáticas más importantes que deberá abordar el Plan Urbano Local. La existencia de áreas residenciales aun no consolidadas en su totalidad requiere una particular atención como política de plan.

En este sentido, cobra mayor importancia el cuidado del suelo aun no ocupado, que pueda ser destinado a desarrollos residenciales, así como el diseño de las conectividades adecuadas entre los distintos barrios.

El tratamiento del déficit habitacional de cada una de las localidades que componen el AMR es de fundamental importancia debido al papel que desempeña a la hora de la diagramación y planificación de las políticas habitacionales en particular y las políticas públicas en general. Éste, computado a través del marco metodológico del "Déficit cuantitativo y cualitativo" permite dimensionarlo y valorarlo en términos absolutos y relativos, y delimitar y localizar áreas deficitarias tanto por el estado de construcción, cohabitación, o por la carencia de infraestructura y servicios. Los valores que se expresan a continuación surgen de los datos arrojados por el censo 2010.

Déficit habitacional

Déficit habitacional cuantitativo: Cuantifica la necesidad de viviendas nuevas a construir con el objeto de reemplazar tanto aquellas que se encuentran en estado irrecuperable como aquellas destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación (más de un hogar por vivienda). Para esta localidad, se estimó que se necesitan 47 viviendas para cubrir esta necesidad. Esto implica que aproximadamente el 4,86% de los hogares habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. En este total se contempla que 12 viviendas se requieren para satisfacer la demanda de serias deficiencias en la calidad constructiva y 35 para hogares que cohabitan. Considerando el déficit global del Cuadrante Oeste, el déficit de Soldini incide sobre dicho déficit en un 2,01% y el 0,10% sobre el del AMR.

Además de las viviendas incluidas bajo el concepto anterior, se introdujo una variación metodológica para contabilizar aquellas viviendas que poseen condiciones un tanto mejores pero que aún tienen características de precariedad por estar construidas con materiales que no aseguran el buen aislamiento a sus moradores y, por lo tanto, siguen siendo consideradas irrecuperables. Bajo estas características se contabilizan 120 hogares con necesidad de una vivienda nueva, que incluyen viviendas irrecuperables como viviendas para hogares en cohabitación. Esto representa en la localidad el 12,40% de los hogares, su incidencia en el Cuadrante Oeste es de 2,60% y en el AMR de 0,17%.

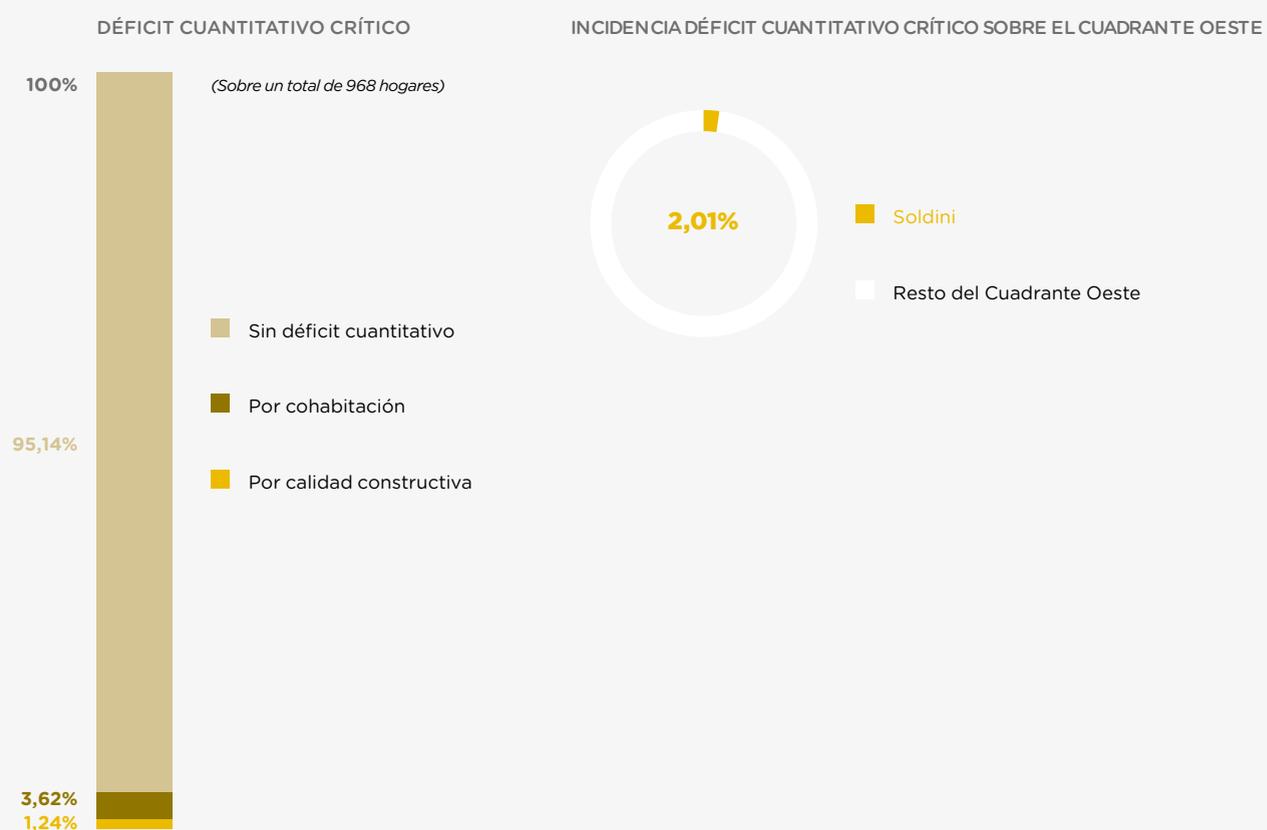
Déficit habitacional cualitativo: Aquí se contabilizan viviendas que deben ser mejoradas para lograr las condiciones óptimas de habitabilidad. Este déficit considera tres insuficiencias en el

siguiente orden de importancia: a) materiales inapropiados de la construcción, b) inexistencia de cañerías internas para el uso de agua para consumo y aseo, 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 Soldini, se estima que este déficit está en el orden de las 756 viviendas. Es decir que, dentro de la localidad, el 78,1% de las viviendas presentan condiciones de infraestructura tolerables, pero necesitan algún tipo de refacción o conexión a servicios para lograr el máximo de bienestar. En relación con el Cuadrante Oeste este déficit representa el 3,95% y si se considera el AMR el 0,40% (Tabla 5).

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. En Soldini, se encuentra que el 70,76% (685 viviendas) del total de viviendas de la localidad carece de alguna o ambas conexiones a servicios (agua de red o desagüe cloacal), representando el 4,49% del déficit del cuadrante y 0,79% del AMR. En cuanto a las viviendas que necesitan mejoras internas como la provisión y/o construcción de instalaciones internas de cañerías y/o inodoro con descarga de agua se calcula que el 12,9% (125 viviendas) necesita esta reparación, siendo el 3,9% de las viviendas del Cuadrante Oeste y el 0,46% del AMR.

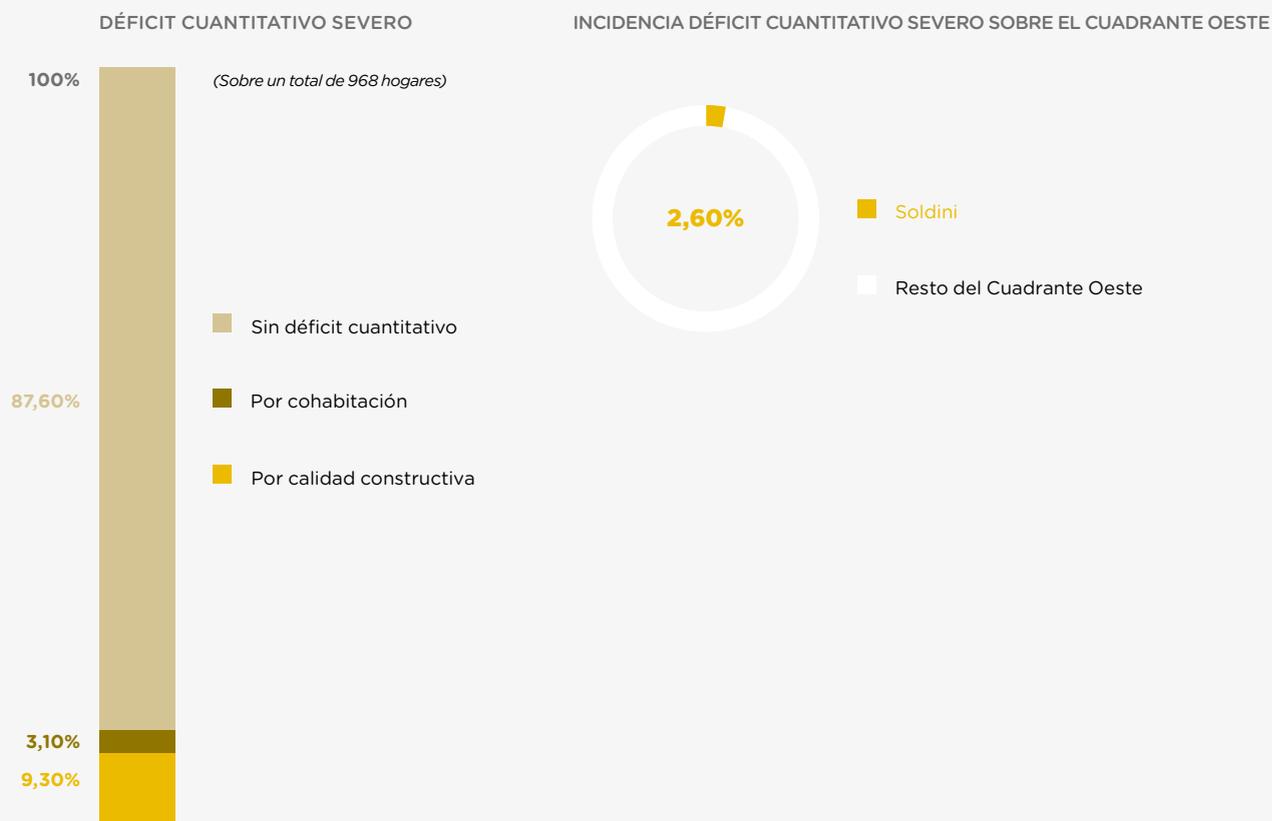
Dentro de la evaluación del déficit habitacional una característica



DÉFICIT CUANTITATIVO CRITICO	Soldini	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	12	339	6492	1,24%	3,54%	0,18%
b. Cohabitación	35	1999	39782	3,62%	1,75%	0,09%
Total (a + b)	47	2338	46274	4,86%	2,01%	0,10%

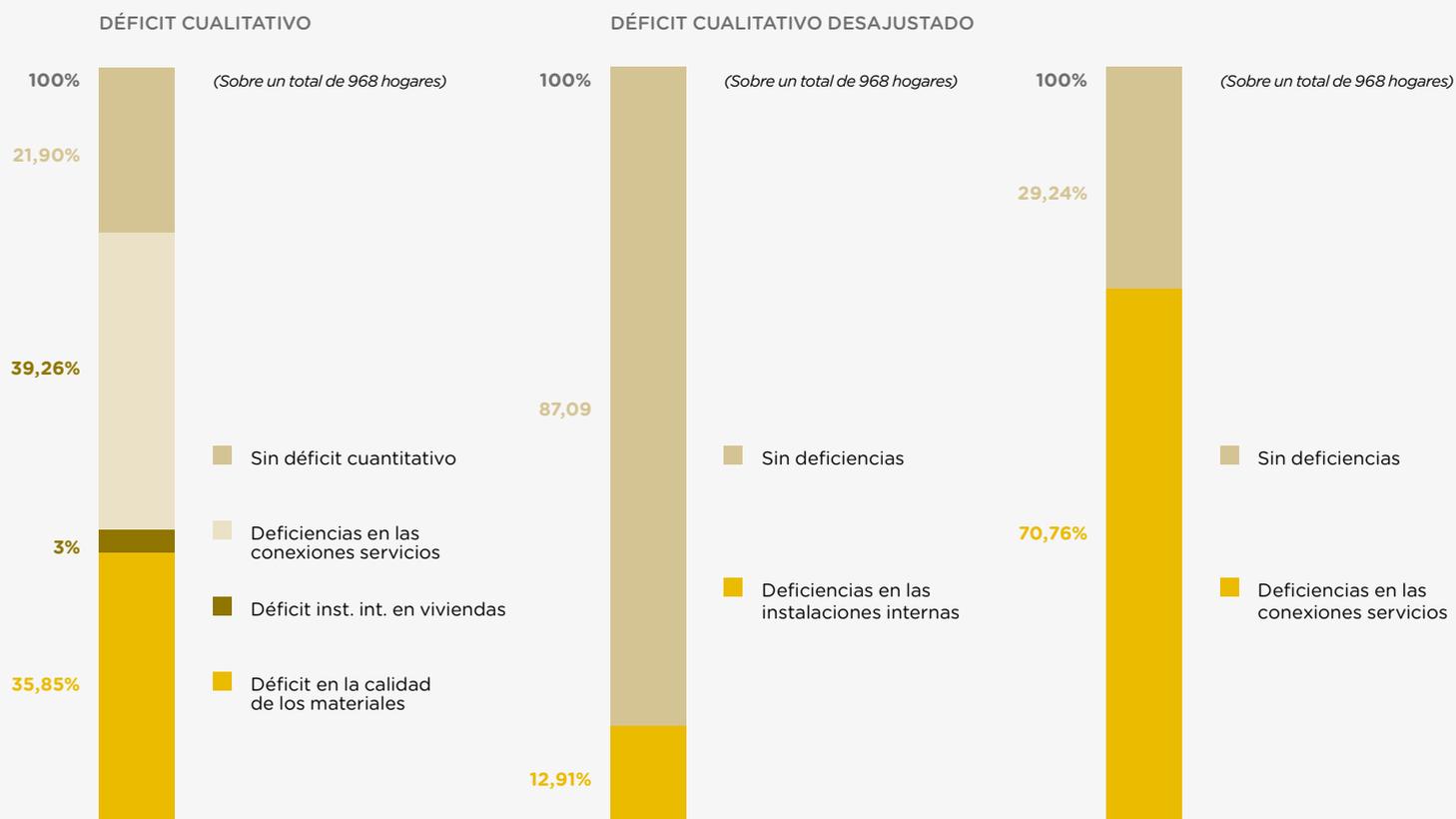
Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones

40



DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	Soldini	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	90	3000	39468	9,30%	3,00%	0,23%
b. Cohabitación	30	1618	32113	3,10%	1,85%	0,09%
Total (a + b)	120	4618	71581	12,40%	2,60%	0,17%

Tabla 4: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones



DÉFICIT CUALITATIVO	Soldini	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	347	11066	156745	35,85%	3,14%	0,22%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	29	583	3584	3,00%	4,97%	0,81%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	380	7496	30412	39,26%	5,07%	1,25%
Total (a + b + c)	756	19145	190741	78,10%	3,95%	0,40%

Tabla 5: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	Soldini	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	125	3134	27006	12,91%	3,99%	0,46%
Deficiencias en las conexiones servicios	685	15254	86247	70,76%	4,49%	0,79%

Tabla 6: Déficit cualitativo desajustado

DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		Soldini	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del cuadrante	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	141	3947	53360	14,57%	3,57%	0,26%
	Crítico	32	974	11352	3,31%	3,29%	0,28%

Tabla 7: Déficit cualitativo por hacinamiento.

que debe también ser considerada ya que establece una mirada particular al momento de evaluar políticas en ese sentido, es la calidad de ocupación medida a través del déficit cualitativo por hacinamiento, que permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para asegurar buenas condiciones de ocupación. En este sentido se han determinado para Soldini que 32 (3,31%) hogares viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto) y 141 (14,57%) con hacinamiento mitigable (viven de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

En breves palabras, según datos provenientes del censo nacional 2010, en la localidad de Soldini, a partir de dimensionar el déficit habitacional, se estima que es necesaria la construcción de aproximadamente 120 viviendas para otorgar solución habitacional a viviendas muy precarias o compartidas. Al evaluar las viviendas que necesitan mejoras a fin de alcanzar una habitabilidad óptima, se estima que 756 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio y 32 viviendas necesitan ser ampliadas por no poder considerarlas adecuadas en cuanto a la calidad de ocupación (hacinamiento). Estos valores deben ser considerados como una aproximación a la rea-

lidad, dado el tiempo transcurrido y las acciones desarrolladas en los últimos años.

El análisis de los déficits cuantitativo y cualitativo evalúa el escenario a fin de dimensionar la necesidad habitacional (tanto por el estado de construcción como por la carencia de infraestructura y servicios) y resulta 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 tienda a dar una solución al déficit detectado.

Estado de las Infraestructuras y los servicios

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

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

El agua potable de la localidad proviene de cuencas subterráneas y es captada a partir de un sistema de pozos de extracción y bombeo desde 1997. Actualmente cuenta con cuatro perforaciones con bombeos, un tanque de reserva de 150.000 litros y un sistema de cloración automático. La calidad del agua es controlada regularmente. Se realizan controles diarios de cloro y presión, cada quince días controles químicos y bacteriológicos y semestralmente se efectúa un control de potabilidad. Contabilizando el total de parcelas (siempre exceptuando las parcelas rurales) la localidad de Soldini cuenta aproximadamente con una cobertura de suministro de agua potable del 92%.

La localidad dispone, desde el año 2009, de una Planta de Tratamiento de Líquidos Cloacales, que ha permitido desde entonces reducir el impacto negativo, que generaba el vuelco de efluentes en pozos absorbentes individuales en cada lote domiciliario, y la

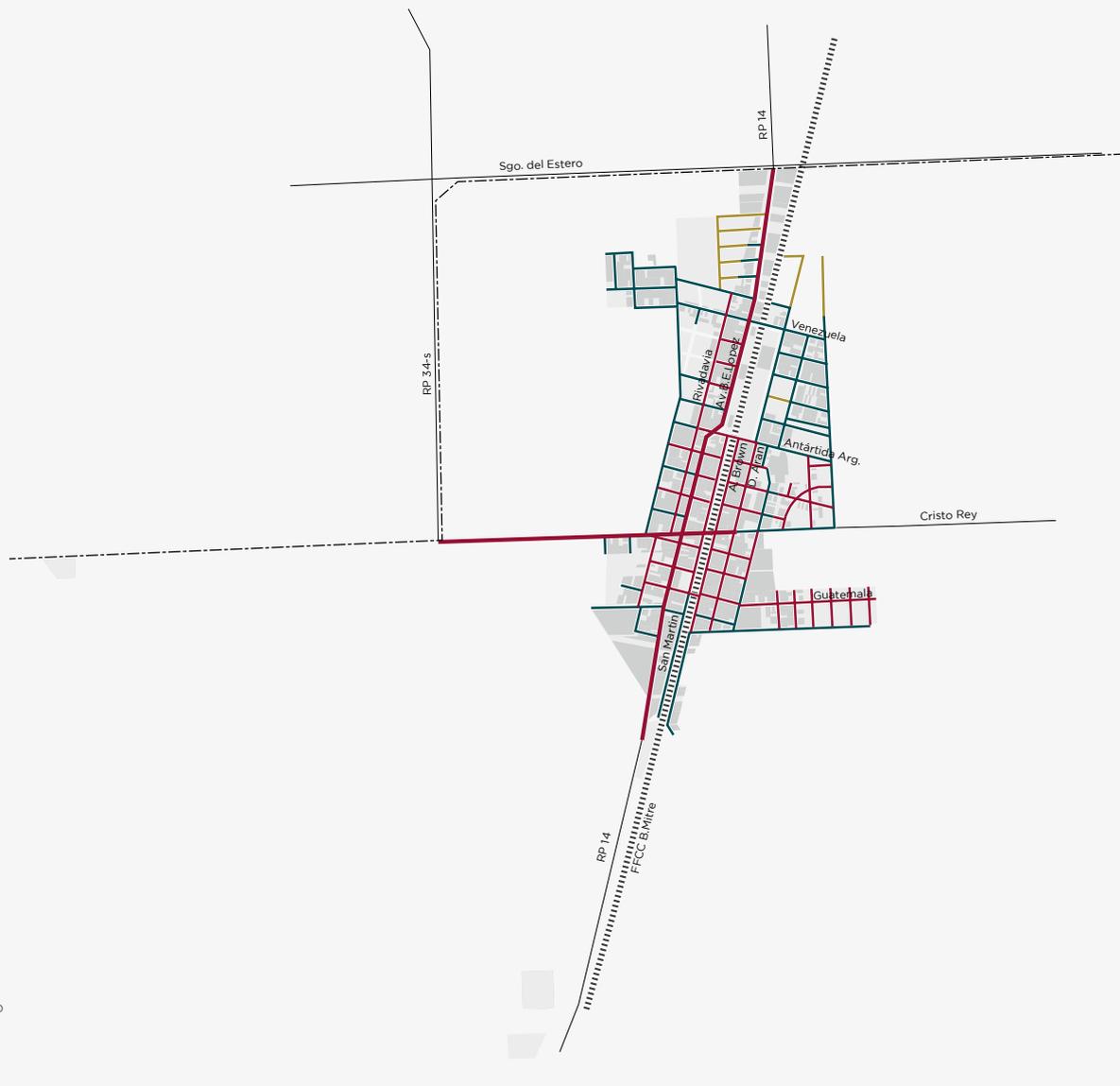
contaminación de las napas. La importancia de esta instalación es muy significativa para la población por el mejoramiento en su calidad de vida. La condición geográfica y la existencia del arroyo Saladillo dentro del distrito han favorecido esa posibilidad. El servicio de cloacas alcanza al 59% de la planta urbana, mientras que el resto de la misma será cubierto a partir de la ejecución de etapas sucesivas.

El suministro de gas cubre el 92% de las parcelas, servicio que comenzó a brindarse a partir de 1992.

Respecto al trazado urbano, la principal problemática está vinculada al mantenimiento general de la red vial, ya que muchas de las calles asfaltadas se encuentran altamente deterioradas en virtud del cumplimiento de su vida útil. Esta situación se agrava por las copiosas lluvias recibidas durante los últimos años, que han generado filtraciones en las bases y la exposición diaria al tránsito pesado. Las calles de la localidad se encuentran pavimentadas en un 48% del total; el 47% tiene algún tipo de mejorado y el 5% de las mismas son aún de tierra.

Cabe señalar que la supuesta población que se programa albergar en los nuevos emprendimientos urbanísticos casi duplicaría la actual cantidad de habitantes del distrito. Esto representará un enorme impacto en la demanda de servicios y equipamientos, por lo que será necesario, asimismo, prever y programar paralelamente la ejecución de las infraestructuras necesarias y la dotación de los equipamientos de salud y educación correspondientes.

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



Plano 6. Estado de las calles

Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales	Segmentos
Pavimento	48%	15.328,51 m.l.	149 seg.
Mejorado	47%	14.822,61 m.l.	144 seg.
Tierra	5%	1608,24 m.l.	13 seg.



Plano 7. Cobertura de desagües cloacales

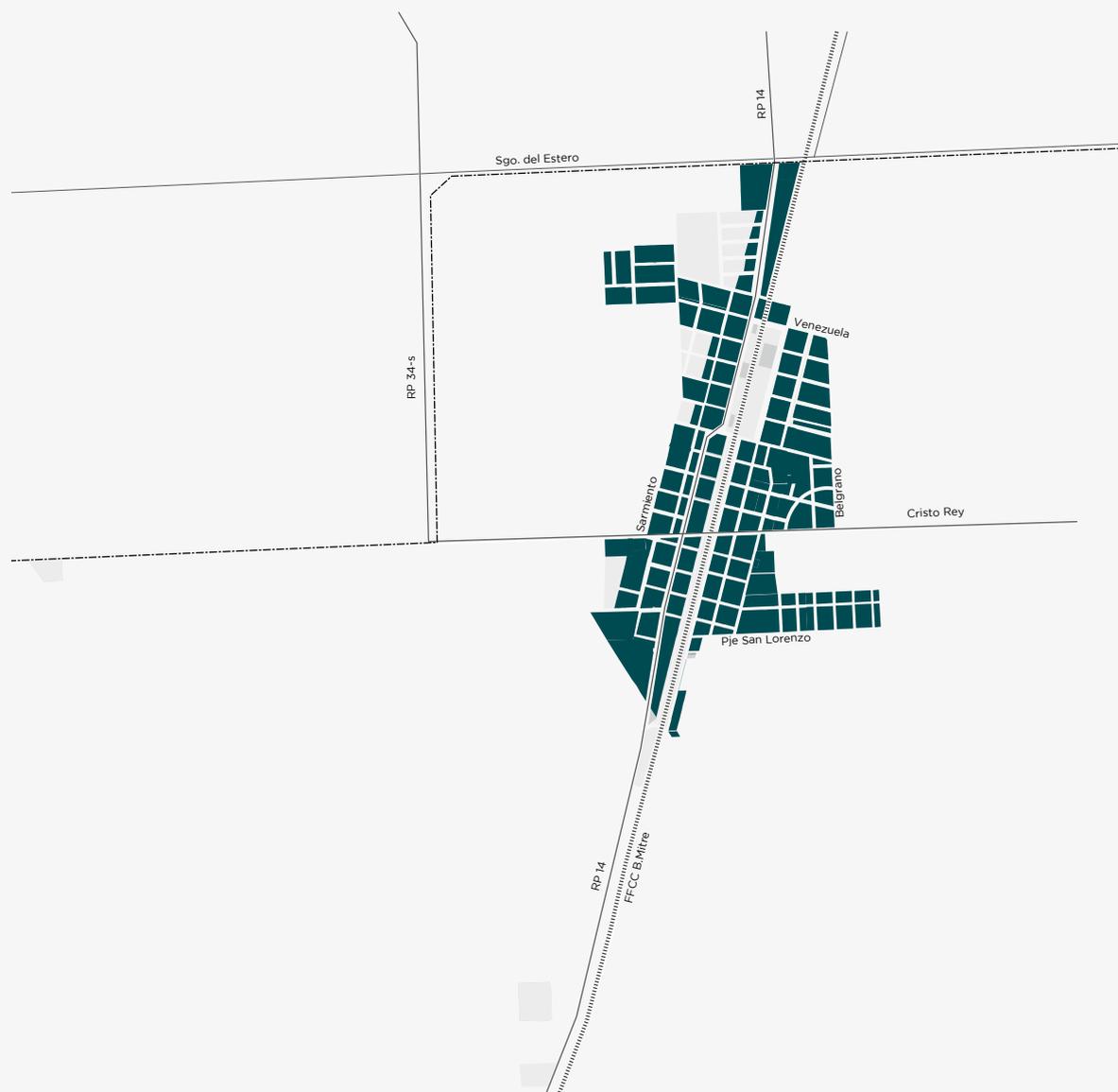
Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con cloacas	Sin cloacas	Total	Con cloacas	Sin Cloacas	Total	Con cloacas	Sin Cloacas	Total	Sin Cloacas
vacantes	304	468	772	31	141	172	4	8	12	527
ocupadas	1070	357	1427	0	1	1	11	5	16	1
	1374	825	2199	31	142	173	15	13	28	528
	59 %	41 %								



■ Áreas provistas con servicio de agua potable por red domiciliaria

Plano 8. Provisión de agua

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Sin agua
vacantes	672	100	772	102	70	172	4	8	12	527
ocupadas	1427	0	1427	0	1	1	12	4	16	1
	2099	100	2199	102	71	173	16	12	28	528
	92 %	8 %								



■ Áreas provistas con servicio de gas por red domiciliaria

Plano 9. Provisión de gas

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	673	99	772	100	72	172	4	8	12	527
ocupadas	1427	0	1427	0	1	1	12	4	16	1
	2100	99	2199	100	73	173	16	12	28	528
	92 %	8 %								

48 DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

Además del carácter singular de los tejidos residenciales de las diferentes comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario, cabe señalar la fuerte presencia del paisaje periurbano que rodea los centros urbanos. Este paisaje periurbano es el resultado de la superposición de cuatro elementos: la naturaleza (topografía, vientos, cursos de agua, flora y fauna), los sistemas productivos variados (especialmente la producción rural extensiva e intensiva), las infraestructuras/instalaciones que tienen dificultad de ser integradas en los tejidos urbanos por su necesidad de grandes parcelas, y los asentamientos residenciales. Cada uno de estos cuatro elementos tiene una lógica propia: leyes que marcan la manera de trabajar de los mismos. Estas lógicas muchas veces se oponen o contrarrestan. Sin embargo, para trabajar en el espacio periurbano es fundamental una mirada integral.

La planta urbana de Soldini está contenida por suelo definido como periurbano donde se desarrollan actividades productivas mayoritariamente intensivas. Casi la totalidad de los suelos de la localidad de Soldini poseen tierras de muy buena capacidad productiva, permitiendo realizar una gran cantidad y diversidad de actividades agropecuarias sin restricciones considerables y con altos rendimientos. En lo que respecta a este tipo de producciones, realizadas actualmente en el espacio periurbano, se destaca una gran proporción de lotes dedicados a la agricultura extensiva, predominando los cultivos de soja, trigo y sorgo. Otra fracción del espacio periurbano está explotado con actividades ganaderas, con presencia de pasturas artificiales y naturales. Existe un área de considerable superficie donde se destaca la existencia de explotaciones intensivas hortícolas, principalmente al norte de la localidad, en contacto con la municipalidad de Pérez. Sin

embargo, estas parcelas cuentan con mínima presencia de estructuras de protección de cultivos del tipo invernadero.

Existen en esta localidad algunos bordos forestales, orientados mayormente con la dirección este-oeste para así poder controlar los vientos predominantes del sur. A su vez, hacia el norte, donde la actividad hortícola es más fuerte, muchas parcelas se encuentran cerradas en sus cuatro lados por líneas forestales. Por otro lado, en el suelo rural de la localidad existen algunos grupos pequeños de árboles en torno a cascos de estancia.

Soldini limita al sur con el arroyo Saladillo que separa a la localidad de su vecina Piñero. A diferencia de Piñero, donde el retiro es mayor, las márgenes del arroyo del lado de Soldini se encuentran con producción agrícola extensiva hasta prácticamente el curso de agua. Esto deteriora la calidad del mismo. El arroyo Saladillo se presenta entonces como un importante corredor biológico a recuperar y a conservar. A su vez, el oeste de la localidad se encuentra afectado por zonas bajas inundables, con lagunas temporarias. Cabe destacar que en este territorio se encuentra la división de los arroyos Ludueña y Saladillo.

Debido a su ubicación en el borde de las áreas urbanas de las localidades, en el espacio periurbano conviven distintos grupos sociales con agendas divergentes. Por un lado, se encuentran aquellos dueños o arrendatarios de parcelas utilizadas para la producción rural, tanto intensiva como extensiva, que han trabajado la tierra por años. Por el otro, están aquellos inversores interesados en recalificar el suelo como urbano y realizar emprendimientos inmobiliarios. A esto se le suman los nuevos vecinos de los loteos ya desarrollados que esperan el cambio de



Plano 10. Usos productivos en el suelo rural de borde de las áreas urbanizadas

50



Plano 11. Detalle del tejido rural de proximidad

las actividades productivas en las cercanías de sus hogares para que las aplicaciones de productos fitosanitarios no los afecten.

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Soldini se encuentra fuertemente condicionada por su linealidad en torno a la ruta provincial N°14 y las vías del Ferrocarril B. Mitre. Este trazado ferroviario, de tanto peso territorial en una localidad de escala contenida, condiciona los movimientos cotidianos de la comuna entre el sector este y el oeste.

A nivel de vialidad territorial, depende de la conectividad que le otorga la ruta provincial N°14, que ofrece un nivel de servicio aceptable en la mayor parte del tiempo, pero que, al encontrarse con la ruta nacional N°33, sufre una notable afectación que entorpece la movilidad general, debido a la alta participación del transporte de cargas que utiliza este eje. Esto afecta severamente la capacidad de conexión interurbana de pasajeros, tanto por medios públicos como privados.

A su vez, si bien es menor con respecto a la afectación que sufre Pérez, es notable la participación modal de camiones en la composición del tránsito local. Esto no queda solo circunscripto a la ruta provincial N°14, ya que también se registra la presencia de camiones en calles alternativas, tanto en tránsito como estacionados en la planta urbana. Estas incompatibilidades requieren infraestructuras o reglas de uso alternativas, en orden de preservar el normal desarrollo de la circulación de pasajeros en el entramado urbano.

Cabe señalar la bifurcación de la ruta provincial N°14 en su tramo residencial más consolidado como una característica valiosa. Esto genera

una virtual “avenida” que envuelve la traza ferroviaria haciendo del par San Martín y A. Brown, un eje de centralidad alternativa a la ruta en sí.

DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

El potencial agroindustrial de Soldini acrecienta las ventajas comparativas para el desarrollo equitativo y sustentable, a partir de la continuidad de una política de administración comunal caracterizada por la búsqueda de consensos. Las empresas más significativas que se encuentran en la localidad son: Aserradero Soldini S.A, Molinos Indelmec S.R.L., IRA Fábrica de escapes para motos, CyM Materiales S.A., Zamparo alimento balanceados, Rodríguez Cereales y Palmeritas Manjares Hojal tres S.R.L., entre otras.

Cabe destacar que actualmente la localidad intenta reordenar los diferentes sectores industriales tales como: el borde de la ruta provincial N°14 (al inicio de la localidad al norte), la conformación de un área industrial y logística de carácter metropolitano (junto con las localidades de Pérez y Rosario), entre otras acciones. Encontrar la forma de establecer una sana convivencia entre los usos productivos y las áreas residenciales representa, para Soldini, Pérez y Rosario, la posibilidad de orientar correctamente su futuro desarrollo y reforzar el rol que hoy tienen en el espacio metropolitano.

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

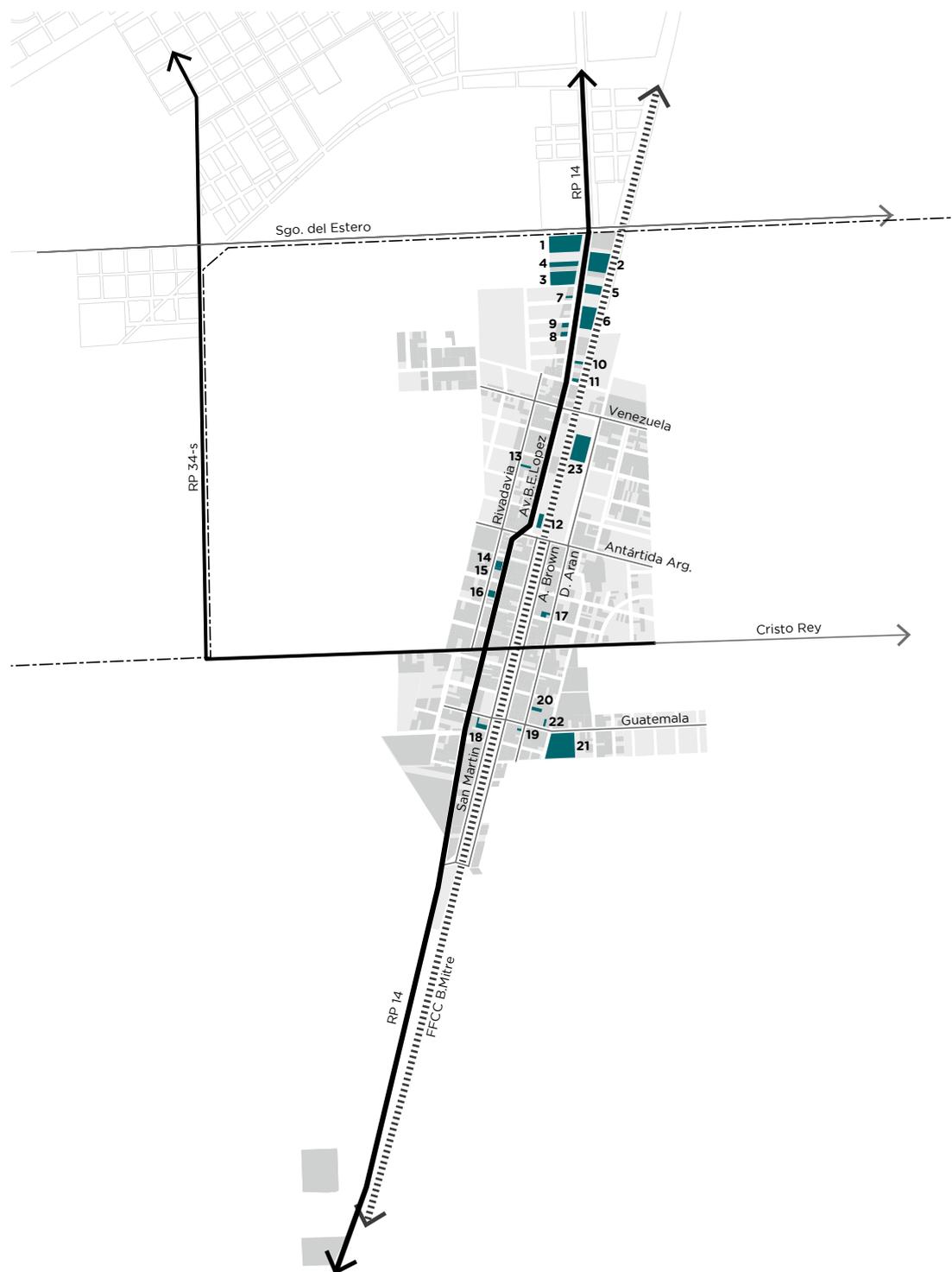
52 la producción extensiva. Sin embargo, un porcentaje menor, principalmente ubicado en las cercanías a las áreas residenciales, es empleado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva.

En lo que respecta a las producciones agropecuarias, que se realizan en el territorio demarcado como periurbano de Soldini, se

destaca una gran proporción de lotes dedicados a la agricultura extensiva, predominando los cultivos de soja, trigo y maíz. Otra fracción del periurbano está explotada por actividades ganaderas, con presencia de pasturas artificiales y naturales. Existe también un área de considerable superficie donde se destaca la presencia de explotaciones intensivas, principalmente hortícolas.



Paisajes de la producción rural, 2017



Localización de industrias

1. CYM Materiales
2. Aserradero Soldini
3. Morichetti - Molienda
4. Aserradero
5. Zamparo Hnos.
6. Rodriguez cereales
7. Hojaltres SRL
8. Martino Equipo de Transportes
9. Corralón materiales
10. Tornería Mezzabotta
11. Borrotzu
12. FFCC Mantenimiento
13. Carpintería Amelit
14. Grupo Bini
15. Aberturas Gusic
16. IRA Fábrica de escapes para motos
17. Gagliardini materiales
18. Molinos Indelmec
19. Baterías Zamsun
20. FyP Soldini Metálicos
21. Prunel
22. Carpintería Ilieff
23. Rocalo SRL Cerealera

Plano 12. Desarrollo industrial productivo y de servicios

54 PRINCIPAL NORMATIVA VIGENTE

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

Los municipios y comunas que no cuenten con planes reguladores aprobados, además de las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano, deben basarse en las leyes provinciales para las aprobaciones de los diferentes proyectos².

Una reflexión, que surge a partir del análisis de las normas, planes y regulaciones analizadas, permite establecer un conjunto

de objetivos y lineamientos concurrentes, planteados desde el urbanismo y el ordenamiento territorial en sus distintos niveles (nacional, provincial, metropolitano y local), que en términos generales coinciden en la consideración de los problemas, ejes de desarrollo identificados en los diferentes apartados de este diagnóstico.

Entre los instrumentos de planificación relevados se detecta la promulgación de leyes o normas subsidiarias que ordenan o reglamentan su aplicación. A partir de la revisión de las leyes y decretos reglamentarios provinciales, con incidencia normativa en la 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.

Las propuestas de nuevos emprendimientos de urbanización que se presentan en Soldini se evalúan caso por caso desde la comuna. Para la localización de industrias se sigue la misma línea de actuación. Los emprendimientos se someten a un análisis pormenorizado de requerimientos ambientales, y se evalúa su compatibilidad con el resto de los usos residenciales. Actualmente,

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.

se encuentra en desarrollo una nueva normativa para regular y delimitar el uso de suelo de zona industrial.

Soldini, a su vez, cuenta con un cuerpo de normas para la regulación y el ordenamiento territorial, entre las que se destacan: el Reglamento para la División y Urbanización de Tierras, redactado de acuerdo con el Plan Regulador aprobado por Decreto Provincial N°2.899/76; la Ordenanza 07/78 que define la división y urbanización de la tierra, los requisitos generales para el proyecto del trazado urbano, loteos y espacios verdes, como así también los procedimientos a seguir; las Ordenanzas 12/76 y 13/76, que han sido sancionadas para ratificar el Plan Regulador aprobado por la Dirección General de Comunas, el 17 de septiembre de 1976. Asimismo, la localidad cuenta con una ordenanza para definir la línea agronómica o delimitación para proteger las áreas urbanas de la contaminación de químicos agrícolas.

Sin embargo, con la aprobación del presente Plan, será necesario revisar el cuerpo normativo vigente para ajustar sus definiciones a las políticas definidas por el mismo.

SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

55

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

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



Dinámica hídrica

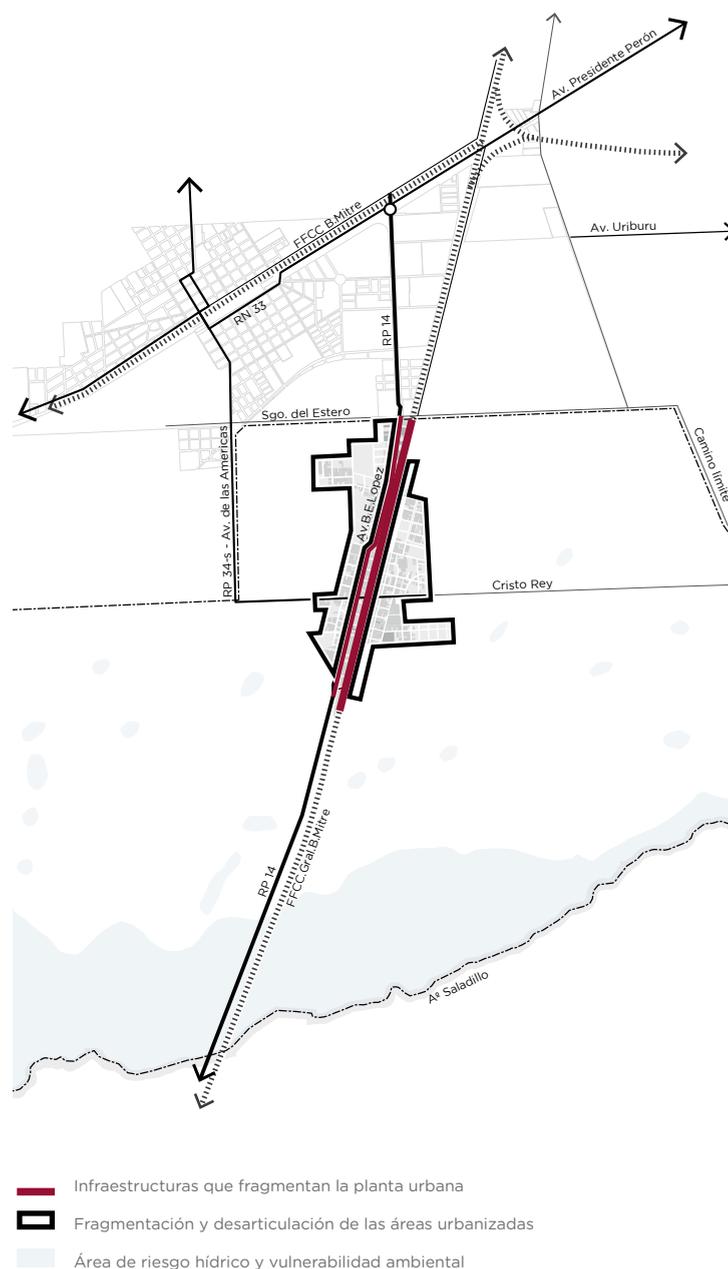
Se puede analizar la dinámica hídrica de Soldini en base a la divisoria de las cuencas del arroyo Saladillo y del arroyo Ludueña, que cruza en dirección suroeste a noroeste en toda la localidad, dividiéndola en dos mitades. Se registran, principalmente, los siguientes problemas:

- Desde la ruta provincial N°14 hacia el oeste, todos los excedentes pluviales pertenecientes a la cuenca del Saladillo se dirigen por los bajos y canales, donde se concentran en el bajo correspondiente al aporte sur del mencionado arroyo.
- Existe una dificultad de evacuación de los excedentes pluviales en el sector definido entre la ruta provincial N°14 y el camino límite con Rosario dado que el terreno es prácticamente plano. A medida que los niveles descienden hacia el núcleo urbano, la pendiente del terreno se va reduciendo. Esta situación se traduce en la formación de lagunas transitorias que almacenan agua de lluvia en eventos de mediana e importante magnitud.
- Frente a eventos de lluvias importantes, se debe bombear agua por sobre la ruta provincial N°14 hacia el canal Pérez-Soldini, ya que éste se ve colmado rápidamente e imposibilita la pronta evacuación de agua del sector urbano ubicado al oeste de la ruta.

Plano 16. Problemas referidos a la dinámica hídrica

Urbanización y vivienda

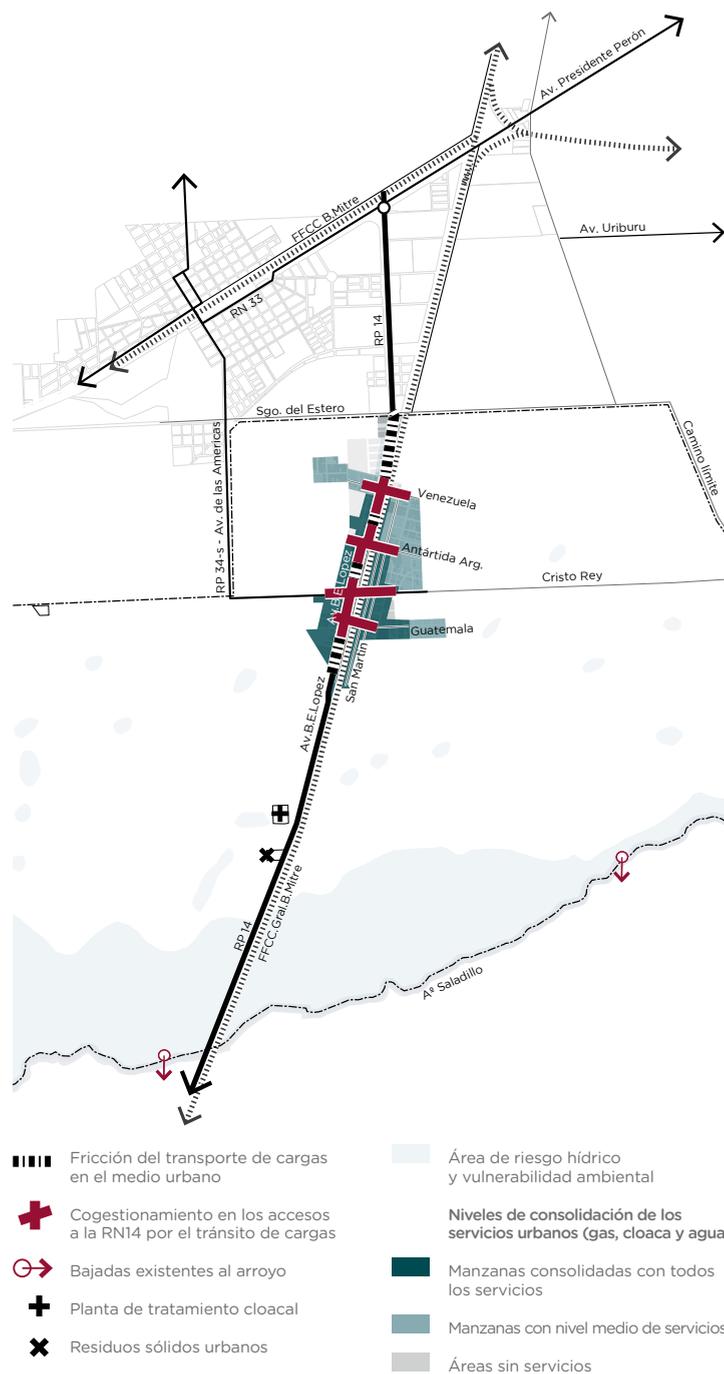
- Fragmentación de la planta urbana por la presencia del cuadro de estación y las vías ferroviarias en toda la extensión del tejido urbano y por el atravesamiento de la ruta provincial N°14.
- Conflictividad por la existencia de usos industriales dispersos en el tejido residencial de la localidad.
- Falta de integración de áreas residenciales existentes en la periferia de la planta urbana.



Plano 13. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda

Infraestructuras y servicios

- Conflictividad en el sistema de movilidad. La disposición de las trazas viales y ferroviarias, en relación con el tejido residencial, complejizan la movilidad urbana y metropolitana del sector. La conectividad con Rosario, a través de la ruta nacional N°33, está totalmente sobrecargada y se registra tránsito pesado conflictivo desde el límite con Pérez hasta la avenida Las Palmeras.
- Problemas ocasionados con el tránsito de carga. Existen serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental, por el atravesamiento de la planta urbana. La carencia de una playa de camiones ocasiona el estacionamiento de tránsito pesado en el interior de la localidad.
- Las vías del Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre y la playa ferroviaria dividen a la localidad en dos sectores, generando graves problemas de conexión entre el este y el oeste de dicho trazado. Se produce la interferencia simultánea de tres pasos a nivel, debido a la existencia del taller de reparación y playa de maniobras. La existencia de una instalación ferroviaria de uso frecuente en el interior de la planta urbana constituye un conflicto a resolver.
- Déficit de infraestructuras y servicios cloacales en gran parte del área urbana y conflicto en torno a la recolección y disposición final de residuos sólidos.
- Déficit en equipamientos socio-comunitarios, educativos y de salud no incorporados en el desarrollo de los procesos de urbanización.



Plano 15. Diagnóstico de problemas y potencialidades en las infraestructuras y servicios

60 IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

Entre las potencialidades existentes de Soldini se destaca la favorable localización, ya que está ubicada de forma próxima a la ciudad central -proveedora de gran cantidad de servicios-. Presenta conectividad con Rosario, garantizada por las líneas de transporte interurbano existentes y a reforzar a futuro; como también es de gran relevancia el proyecto para implementar un sistema urbano de pasajeros entre las localidades de Soldini, Pérez y Álvarez. Se pueden identificar tres grandes temas para establecer una clasificación sencilla de las potencialidades locales:

Urbanización y vivienda

- Existencia de una planta urbana bastante compacta.
- Disponibilidad de suelo vacante dentro de la planta urbana para afrontar su completamiento y expansión, que implica una oportunidad de gestionar proyectos de alto valor estratégico a través del desarrollo de una propuesta de carácter integral.
- Posibilidad de replantear el uso y disponibilidad de la gran parcela ferroviaria que hoy fragmenta la ciudad, transformándola en un elemento de integración urbana y resolviendo de otro modo el paso conflictivo de la vía con el transporte de carga.
- Desarrollo productivo que comienza a conformar la base económica de sustento de la comuna generando fuentes de

trabajo y empleo para su población. Se destaca el potencial desarrollo de un área para el asentamiento de industrias y nodos logísticos que incentivaría el establecimiento de emprendimientos productivos localizados a pocos metros de Rosario y de Pérez.

Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales

- Presencia de sitios y edificios de valor ambiental y paisajístico, con capacidad para configurar una estructura de espacios públicos.
- Presencia del arroyo Saladillo -reserva natural y autóctona de relevancia- de gran potencial paisajístico-recreativo para incorporar futuros proyectos deportivos y recreativos como la recuperación del balneario local.
- Existencia de áreas periurbanas cuyo particular valor productivo reside en su destino flori-hortícola y en su capacidad para contener el proceso expansivo de la localidad, actuando como barrera entre el tejido residencial y el suelo rural que utiliza agroquímicos para la fumigación.
- Posibilidad de consolidar su perfil turístico en relación con las características de ruralidad que registra, y la presencia de antiguos cascos de estancia -algunos con actividad hortícola-.

Infraestructuras y servicios

- Presencia de importantes vías de comunicación y transporte, entre los que se destacan el Ferrocarril Gral. B. Mitre, la ruta provincial N°14, la ruta provincial N°34-s, la ruta nacional N°33 y la ruta nacional AO12 cuya jerarquización permitiría una mejor organización y una mayor conectividad entre los diferentes sectores.

- Posibilidad de constituir un corredor vial para el tránsito pesado, destinado a resolver la movilidad de las cargas evitando interferencias entre modos de movilidad incompatibles.
- Posibilidad de plantear el traslado de las actividades ferroviarias de mas alto impacto fuera de las áreas urbanizadas, en territorio rural. Disponibilidad de suelo para efectuar dicho traslado.





CAPÍTULO 3.

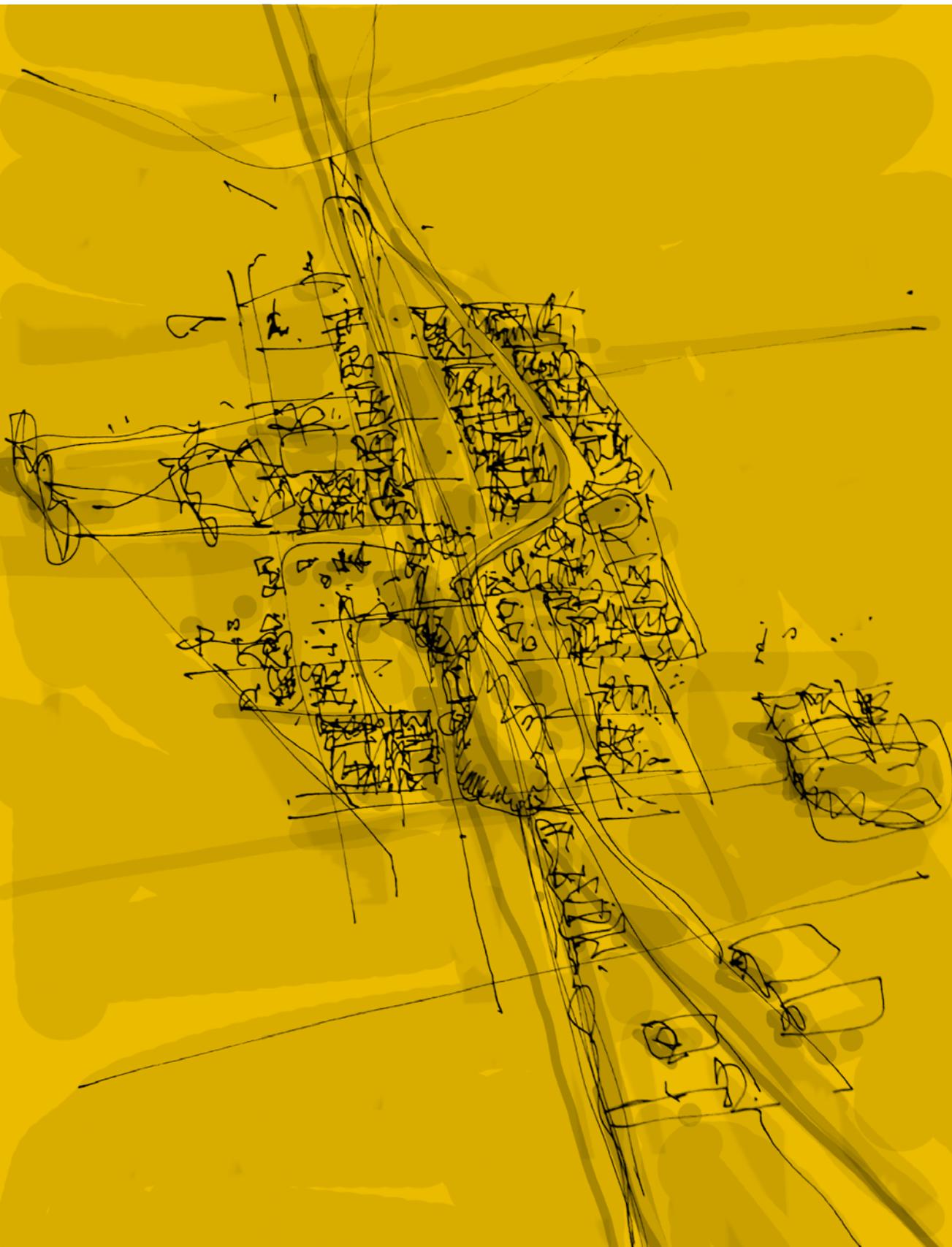
PROPUESTA

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

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

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

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



64 RELACIÓN ENTRE EL PLAN METROPOLITANO Y EL PLAN URBANO LOCAL

CRITERIOS GENERALES

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

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

CRITERIOS PARTICULARES ADOPTADOS PARA LAS LOCALIDADES DEL COM

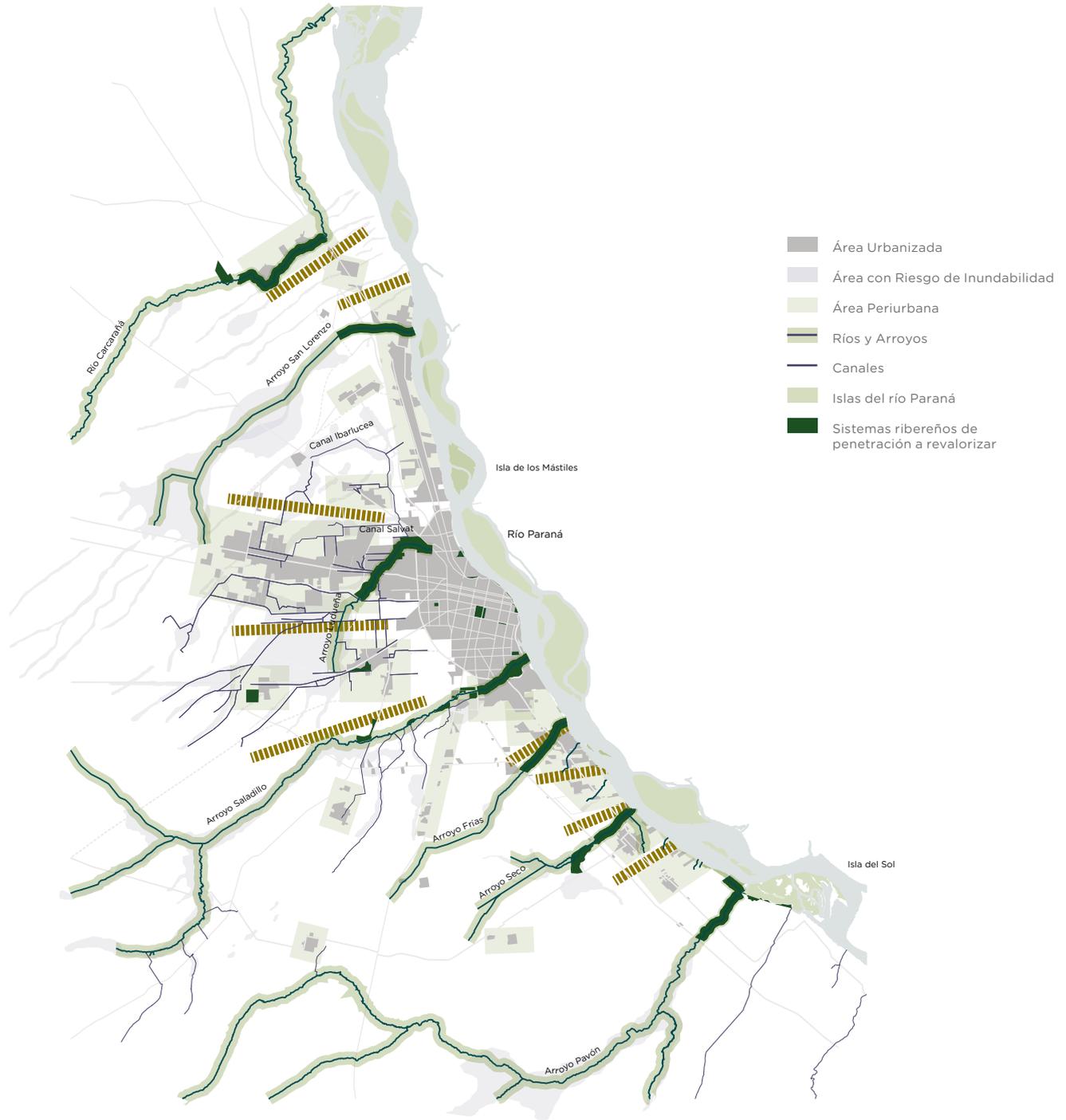
Las localidades que conforman el Cuadrante Oeste Metropolitano comparten ciertos rasgos particulares que las distinguen en el contexto territorial del AMR y que, por tanto, merecen una consideración especial en cuanto a las estrategias de planeamiento. Se trata de núcleos urbanos independientes que mantienen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

En relación con los usos industriales, a nivel metropolitano, se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de las actividades productivas y las áreas logísticas favorecerá la convivencia de los diversos usos existentes en cada localidad del cuadrante. Una perspectiva integral de la localización de las industrias y empresas que considere su relación con la residencia permitiría mejorar su convivencia. Para alcanzar este objetivo se promueve el reordenamiento de las actividades productivas y de servicio de mayor porte en un sector específico, destinado a tal fin y desarrollado de forma conjunta entre diferentes localidades.

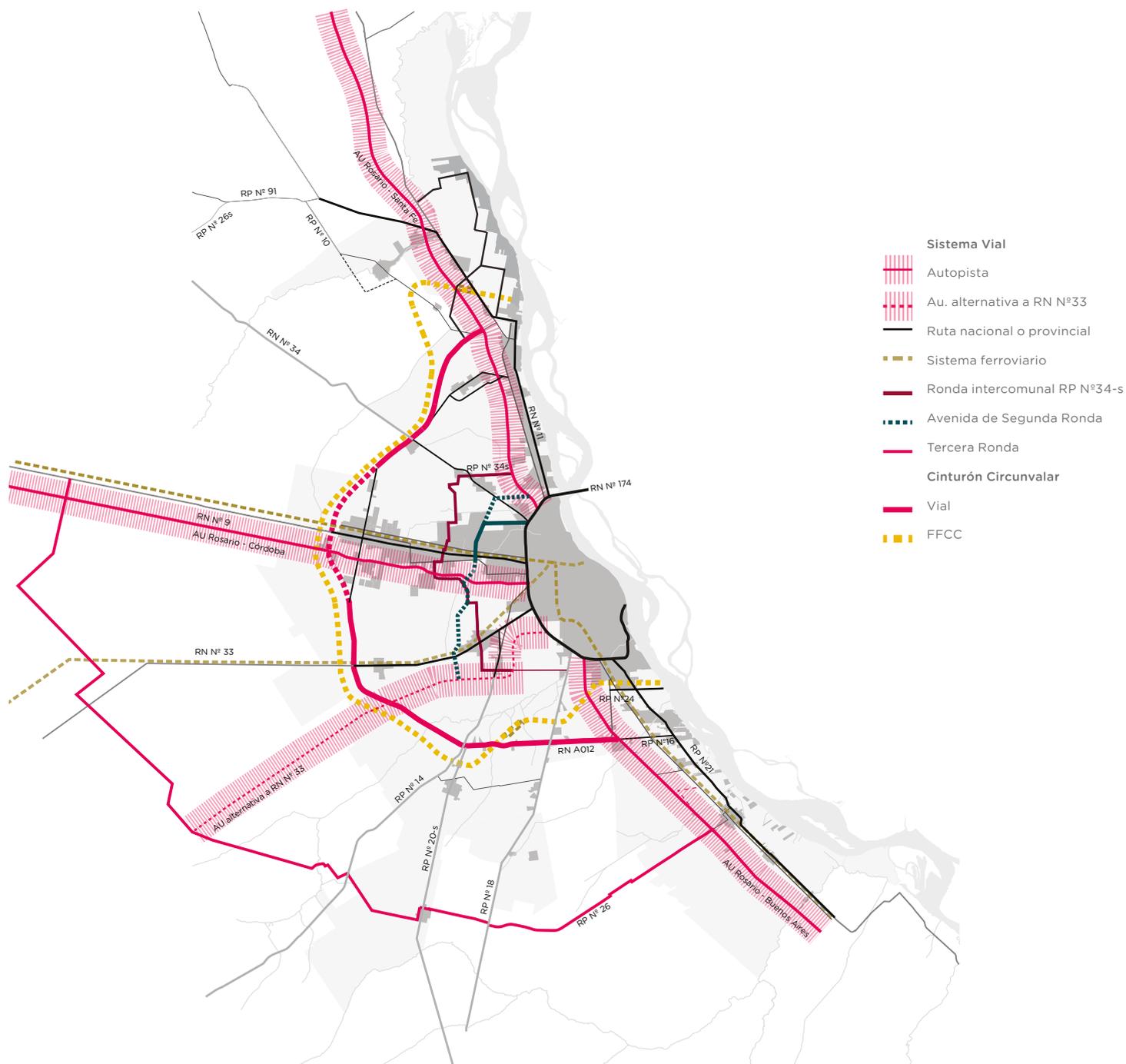
La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo

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

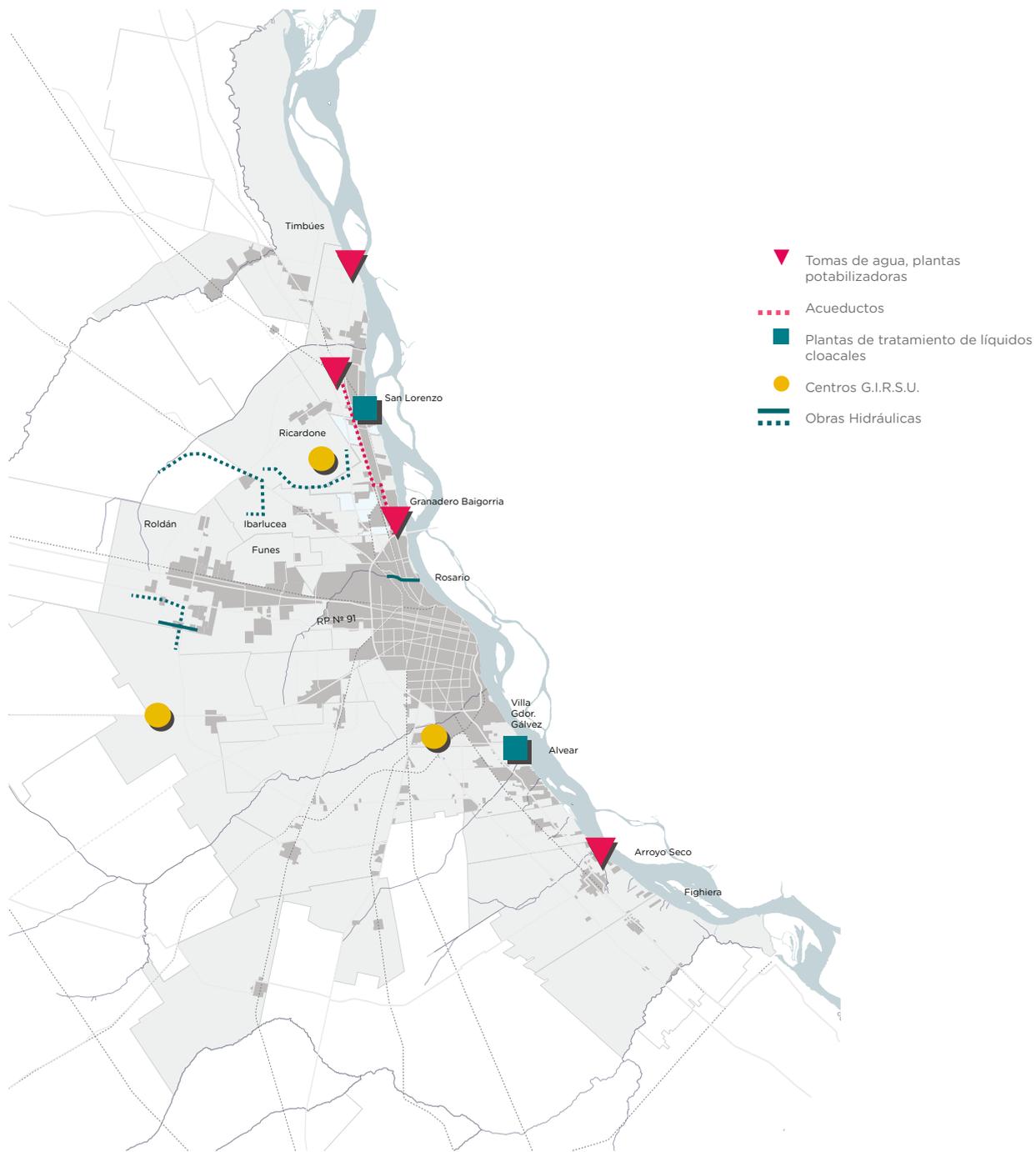
La aspiración de contar con un sistema de ciudades conectadas por una accesibilidad y conectividad eficiente se logrará en la medida en que se puedan articular y ordenar distintas formas de conectividad (vial, ferroviaria de carga y de pasajeros) conformando un sistema en red. Para optimizar el desarrollo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



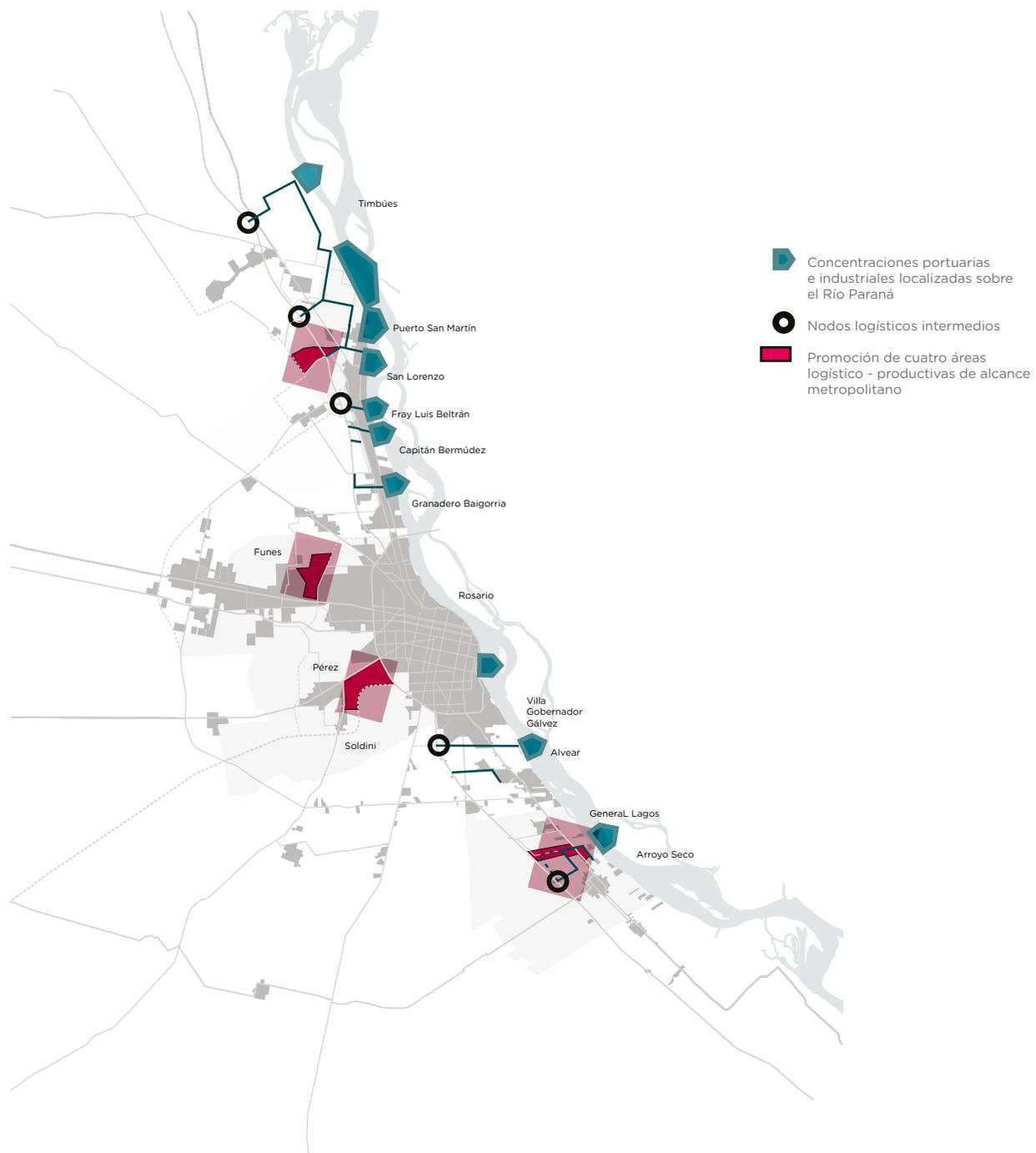
Plano 17. Sistema de parques metropolitanos



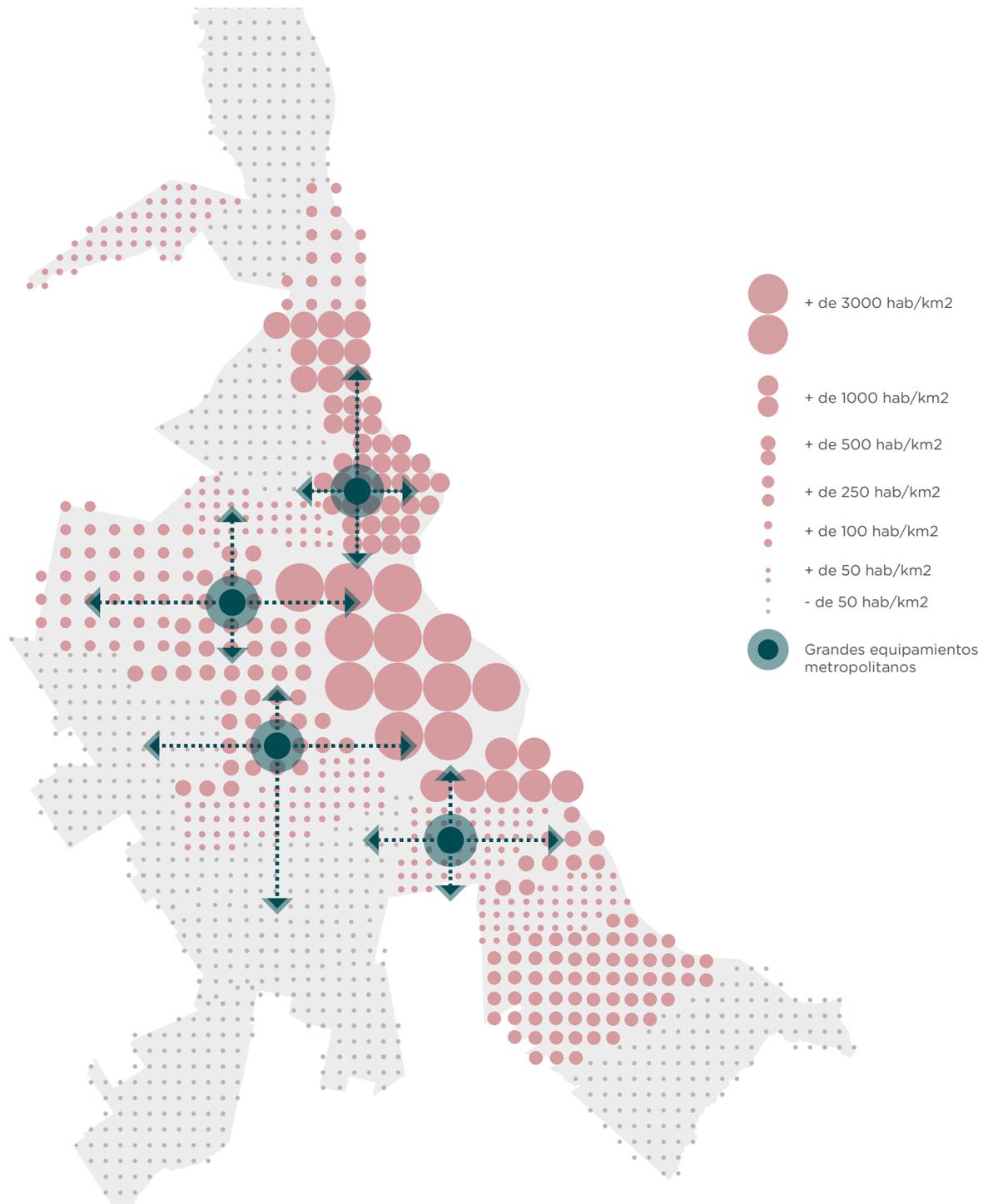
Plano 18. Accesibilidad y conectividad



Plano 19. Grandes infraestructuras de servicios territoriales



Plano 20. Plataformas logístico productivas y portuarias



Plano 21. Integración social y grandes equipamientos metropolitanos

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

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

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

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

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

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

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

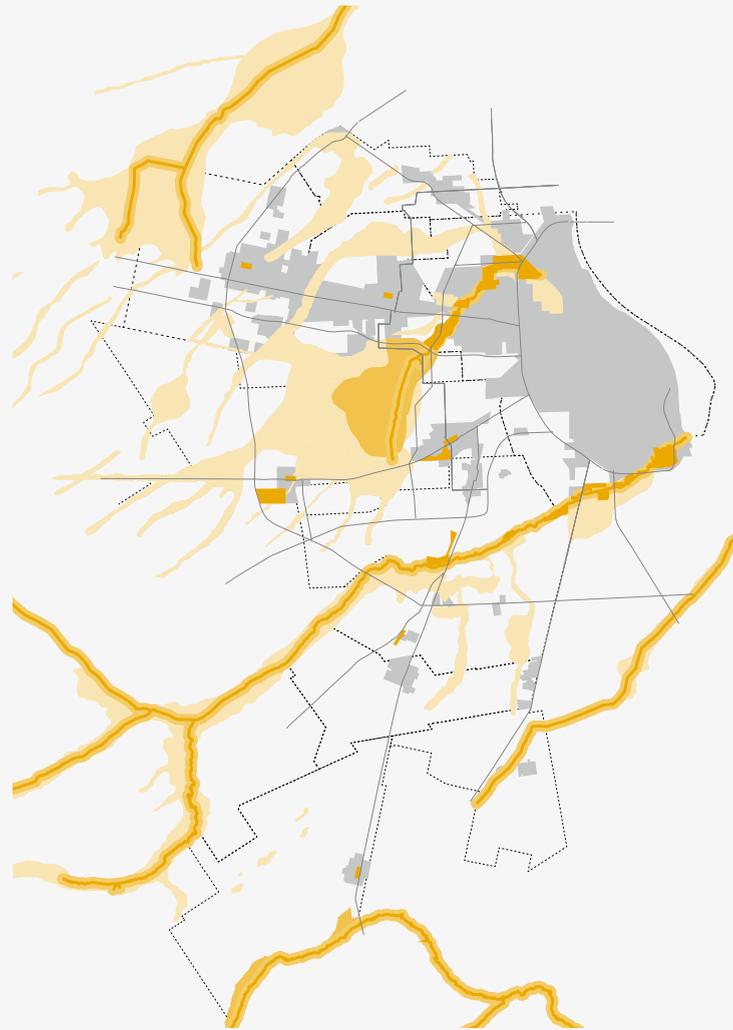
calidades del cuadrante y canalizando el transporte de cargas fundamentalmente hacia las autopistas (la actual y la proyectada) hacia la segunda ronda.

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

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

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



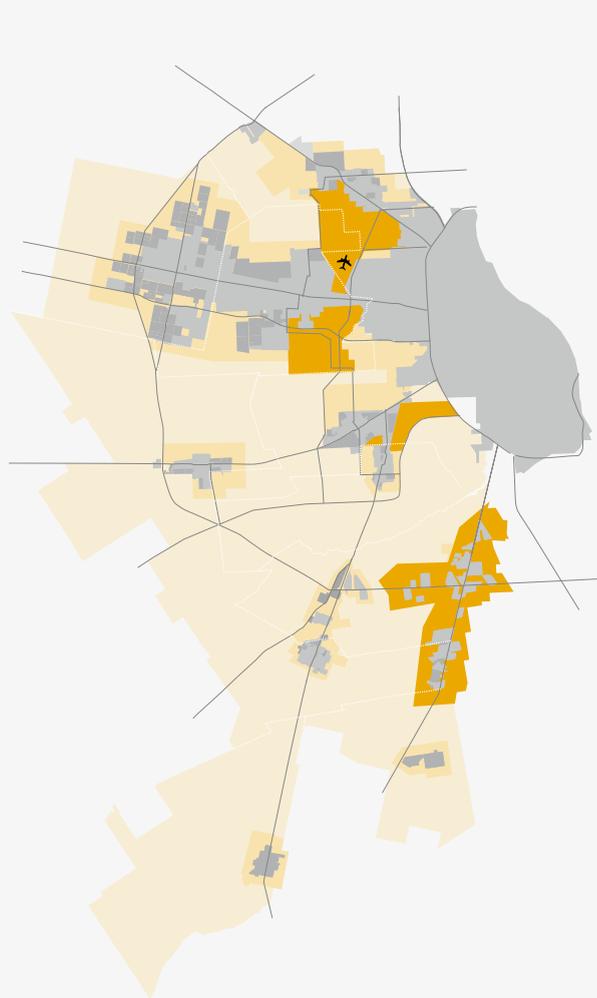


Esquema de movilidad del transporte

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

Sistema ambiental integrado

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



Criterios para el ordenamiento territorial

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



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

- Área urbana
- Área de expansión
- Área periurbana

MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL

Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial
Cuadrante Oeste

Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

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

Ordenación de las áreas urbanizadas

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

Ordenación de los espacios libres

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

Grandes infraestructuras de servicios

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

Proyectos Especiales

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

Plano 22. Modelo territorial proyectual

80 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

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

1. **Consolidar la centralidad y articular la planta urbana existente.** Soldini presenta una marcada fragmentación física entre el sector este y oeste de su planta urbana, por el paso de dos grandes infraestructuras de movilidad: por un lado, las vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre y la localización del cuadro de estación a lo largo de casi toda su extensión y, por otro, la ruta provincial N°14, que discurre paralela a la anterior. La intervención estratégica sobre estas infraestructuras permitiría no solo unir las dos grandes partes de la ciudad, sino potenciar su localización estratégica, en el corazón de la misma, para implantar usos que potencien la centralidad urbana, como un parque lineal, y permitan revalorizar edificios de valor patrimonial y áreas forestadas significativas, en especial el predio del cuadro de estación.
2. **Garantizar y potenciar el desarrollo productivo a través de la correcta ordenación de los usos del suelo.** Son dos los factores que dificultan el correcto desarrollo productivo en la comuna de Soldini: la presencia de actividades industriales dentro de las áreas residenciales y la utilización de agroquímicos en las

áreas rurales contiguas a las áreas residenciales. Frente a esta situación, se propone reordenar los distintos usos del suelo para disminuir los inconvenientes que provocan las actividades incompatibles con la residencia, garantizando y potenciando el desarrollo productivo de la localidad. Se plantea así, por un lado, consolidar el área industrial en el sector norte de la comuna -en relación con Pérez y el Parque Industrial Metropolitano- y, por otro, establecer una franja de suelo de amortiguación entre las áreas urbanas y las rurales en las que se desarrollen cultivos extensivos.

3. **Preservar el rol productivo y conservar la identidad de Soldini.** Se propone reforzar la identidad de la localidad potenciando, al mismo tiempo, tanto su rol productivo como su perfil turístico vinculado a la ruralidad. Soldini presenta un eminente desarrollo industrial de gran relevancia para la base económica, en la medida que genera numerosos puestos de trabajo para la comuna. En particular, la actividad fruti-hortícola define un área periurbana que permite contener el proceso de urbanización expansiva y, al mismo tiempo, crear un paisaje que refuerza la identidad local. Además de los bordes urbanos, los márgenes del arroyo Saladillo también son parte de esta política, en la medida que generan situaciones de llegada y nuevos recorridos públicos con actividades recreativas, fomentando un turismo ambientalmente sustentable como parte de la consolidación del "Sistema de Parques Metropolitanos".



82 CRITERIOS DE URBANIZACIÓN A NIVEL LOCAL

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

Aun cuando en las localidades del AMR se registra un importante proceso expansivo, el cual sin dudas excede las necesidades propias de crecimiento de los municipios o comunas, es necesario destacar la necesidad de suelo para construir vivienda en los próximos 10 a 15 años en toda el AMR y la conveniencia de que esa demanda sea cubierta en los núcleos urbanos existentes reforzando y potenciándolos.

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

En las DOT se ha definido la conveniencia de apuntalar la consolidación de los núcleos urbanos existentes mediante la construcción de nueva vivienda en las localidades que evidencian mejores condiciones para su incorporación.

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

El suelo urbanizado es el ámbito de mayor status de la propiedad, es un suelo que ha adquirido algunos derechos debido a procesos de urbanización anteriores, donde se hizo frente a las obligaciones para adquirir esa categoría. Está subdividido en parcelas, tiene acceso por calles formalizadas y cuenta con infraestructuras y servicios básicos, o está en proceso de contar con ellos. Generalmente, la ocupación en el suelo urbano es alta, aunque no es condición para ser considerado como tal, ya que podría simplemente encontrarse vacante. A ese tipo de suelo, lo llamamos suelo urbanizado consolidado y por ello, son muy pocas las posibilidades que se ofrecen en él para desarrollar políticas de ocupación. Sin embargo, existe una cantidad de suelo urbanizado que no cuenta con ese grado de consolidación o cuya ocupación es incipiente o vacante donde estas políticas 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 pueda definirse un proyecto concreto conjuntamente

con los dueños del suelo; la denominamos “Área de Reserva para Completamiento”.

Existe una proporción del suelo no urbanizado pero que es apto para urbanizar, fundamentalmente porque sus condiciones de localización responden al modelo de ordenamiento territorial que se pretende. También aplicando la figura de Área de Reserva, se delimita un área de actuación donde llevar adelante una expansión de la planta urbana. Esta operación debe ser programada y se debe definir hasta dónde se admite esa expansión. Además, deben fijarse las pautas y requerimientos que el urbanizador deberá cumplimentar para llevar adelante el proceso; la denominamos “Área de Reserva para Expansión”. Este instrumento permite definir el programa con el que se llevará adelante el proceso e incorporar equipamientos, infraestructuras y todos aquellos usos complementarios a la vivienda, es decir que la expansión involucra políticas integrales de urbanización (ver plano N°27).

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

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

POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

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

DEFINICIÓN DE NUEVAS POLÍTICAS DE URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

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

Organizar los procesos de urbanización y completar los tejidos residenciales:

- Consolidar la planta ya urbanizada para alentar el completa-

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

- Contener la urbanización dentro de los límites y áreas previstas por el plan.
- Resguardar el suelo periurbano y suelo rural productivo, impulsando el cambio de uso de suelo únicamente en aquellos sectores donde el proceso expansivo de la localidad quede supeditado a un proyecto integral y estratégico de ordenamiento urbano.

Proteger las áreas rurales:

- Definir pormenorizadamente las áreas periurbanas que oficializarán a modo de límite del centro poblado para resguardarlas de los avances indiscriminados de loteos residenciales.
- Proteger las áreas verdes intersticiales aún vacantes.

Reordenar las áreas productivas.

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

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

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

Recuperar las márgenes de los cursos de agua. La intención de generar un sistema integrado de parques metropolitanos vincula necesariamente la recuperación del borde del arroyo Saladillo con las intervenciones a nivel metropolitano. Se propone sanear las márgenes del arroyo, controlar el volcado de efluentes al mismo y conservar sus características topográficas y ambientales. Se plantea mejorar los accesos a su ribera y la incorporación de futuros proyectos deportivos y recreativos como también la recuperación del balneario local.

Poner en valor el patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural. La identificación de aquellos edificios patrimoniales que caracterizan al casco fundacional deberá ser acompañada con políticas de preservación adecuadas. En especial, se destaca el cuadro de estación ferroviario (incluye el edificio de la estación, andenes y la masa arbórea existente), las construcciones existentes de principios de siglo XX, y el entorno del edificio de la Comuna de Soldini.



Plano 23. Definición de nuevas políticas de urbanización

Poner en valor el espacio periurbano

- Consolidar el perfil turístico en relación con la condición de ruralidad que registra, y revalorizar los antiguos cascos de estancia.
- Desarrollar circuitos recreativos en relación con el espacio periurbano.
- Revalorizar las huertas productivas como elemento esencial del paisaje que circunda la localidad.
- Con respecto al resto del suelo rural, que se comporta como soporte productivo de la economía regional, se propone desarrollar acciones tendientes a recuperar y conservar las condiciones naturales del suelo y facilitar la filtración de las aguas de lluvia libremente, y evitar así las escorrentías excesivas, causales de las inundaciones tan recurrentes en la región. Evitar asimismo el desarrollo de usos productivos en el suelo de protección rural demanda una rectificación de los usos donde se encuentran instalaciones desmanteladas de la actividad productiva.

Recuperar el suelo rural y periurbano como paisaje infraestructural

- Usar el espacio periurbano como filtro gradual entre los usos urbano y rural a partir del cuidado de los modos productivos empleados y la incorporación de barreras forestales.
- Proteger las zonas inundables dentro del área periurbana y rural a partir del estudio de las dinámicas hídricas en relación con la topografía y la presencia de cursos de agua, limitando en estos sitios los usos de suelo y los tipos productivos permitidos.
- Fomentar la rotación de cultivos y la incorporación de árboles para contribuir a la absorción del agua de lluvia y así evitar la acumulación de agua en la napa freática.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

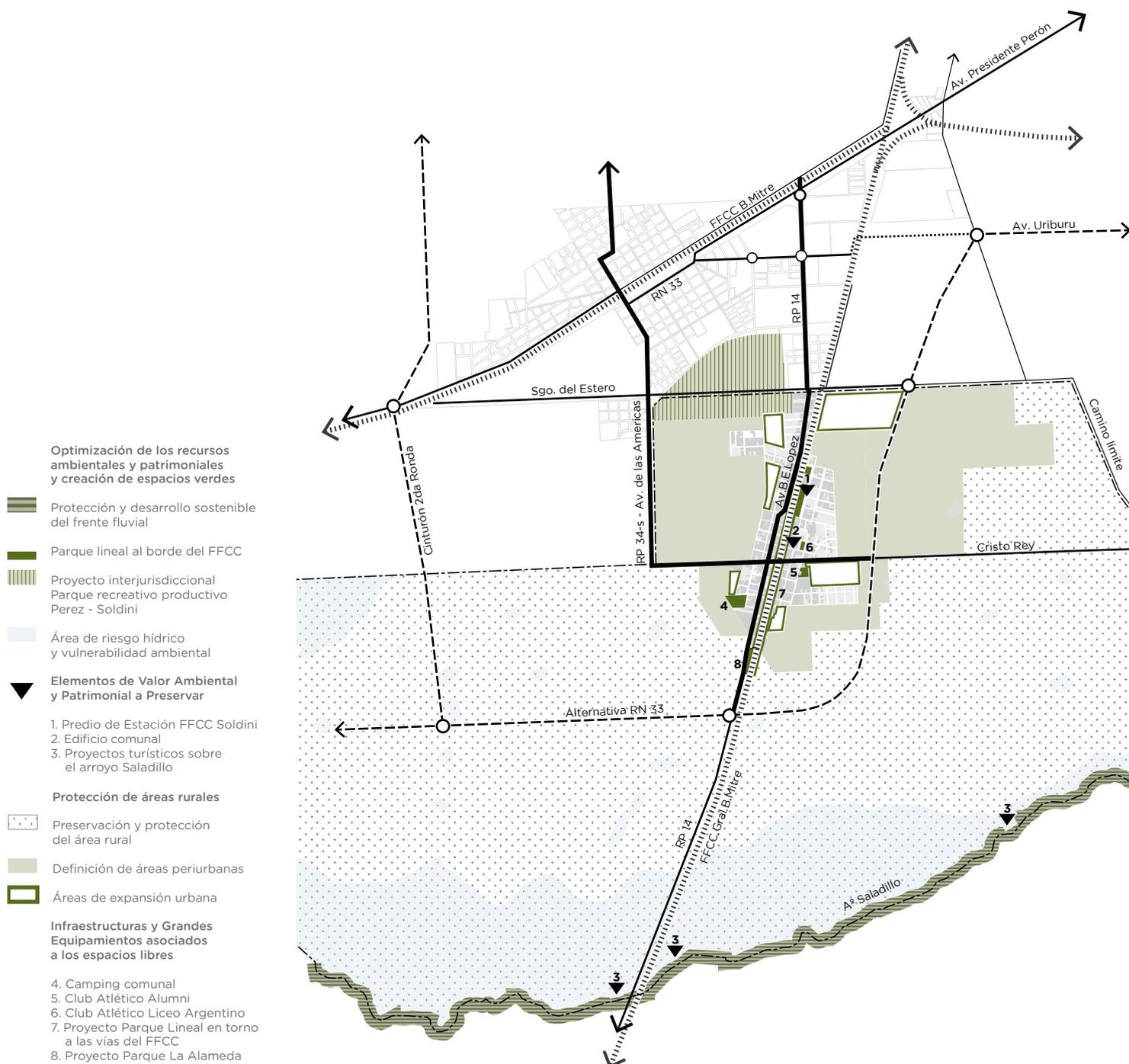
La existencia de rutas, vías férreas y arroyos determinan un condicionante común al desarrollo local en las comunas y municipios

que integran el Cuadrante Oeste Metropolitano y conforman un rasgo estructural que define y compromete el sistema de relaciones existente entre las mismas. Esto supone la reafirmación a nivel local de las siguientes políticas del plan:

- Canalizar el transporte de cargas a través de un corredor vial para el tránsito pesado, destinado a resolver la movilidad, evitar interferencias entre modos de transporte incompatibles y el paso de camiones dentro de la planta urbana. Para la constitución de esta política es preciso evaluar alternativas que permitan circunvalar tanto Pérez como Soldini y conectar usos industriales actuales y propuestos en orden de evitar afectaciones con el suelo de dominancia residencial.
- Consolidar vías de movilidad interurbanas para priorizar el transporte público de pasajeros. Si bien la escala de Soldini no auspicia un tránsito segregado del transporte público, resulta importante proteger condiciones favorables hacia el acceso de medios públicos colectivos de transporte.
- Articular las vías intercomunales como alternativa a las vías regionales de comunicación. Esto se complementa con el punto anterior en el sentido en que se trata de consolidar caminos alternativos que ganen eficiencia en la vinculación de la localidad con sus vecinas principales: Pérez y Rosario.

ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

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



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

- 88
- Planificar y desarrollar una convivencia más armónica de las distintas actividades que tienen lugar en la ciudad y promover, mediante gestiones concertadas, la reubicación progresiva de las industrias contaminantes hacia la concentración productiva planificada para esos fines en forma continua al parque industrial de Pérez y Rosario, conformando allí un proyecto integrado entre los tres núcleos urbanos.
 - Reordenar las actividades industriales dispersas, localizadas dentro de la planta urbana, a fin de garantizar una óptima coexistencia entre distintas actividades. Se propone la consolidación del sector industrial ubicado al norte de la comuna, para industrias ligeras y logísticas, junto a la generación de barreras forestales para preservar la residencia de la industria.
 - Consolidar el Polo Industrial y Logístico Metropolitano Rosario - Pérez - Soldini, a fin de concentrar la radicación industrial y el tránsito de carga hacia dicho sector, resolviendo los problemas de yuxtaposición e incompatibilidades con otros usos en el resto de la planta urbana.

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

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

En la comuna de Soldini se registra un constante proceso de completamiento y crecimiento de la planta urbana.

Cabe señalar que la población teórica que se estima albergar en los nuevos emprendimientos urbanísticos casi duplicaría la ac-

tual población del distrito. Esto representará un enorme impacto en la demanda de servicios y equipamientos, por lo que será necesario prever y programar paralelamente la ejecución de las infraestructuras necesarias y la dotación de los equipamientos de salud y educación correspondientes.

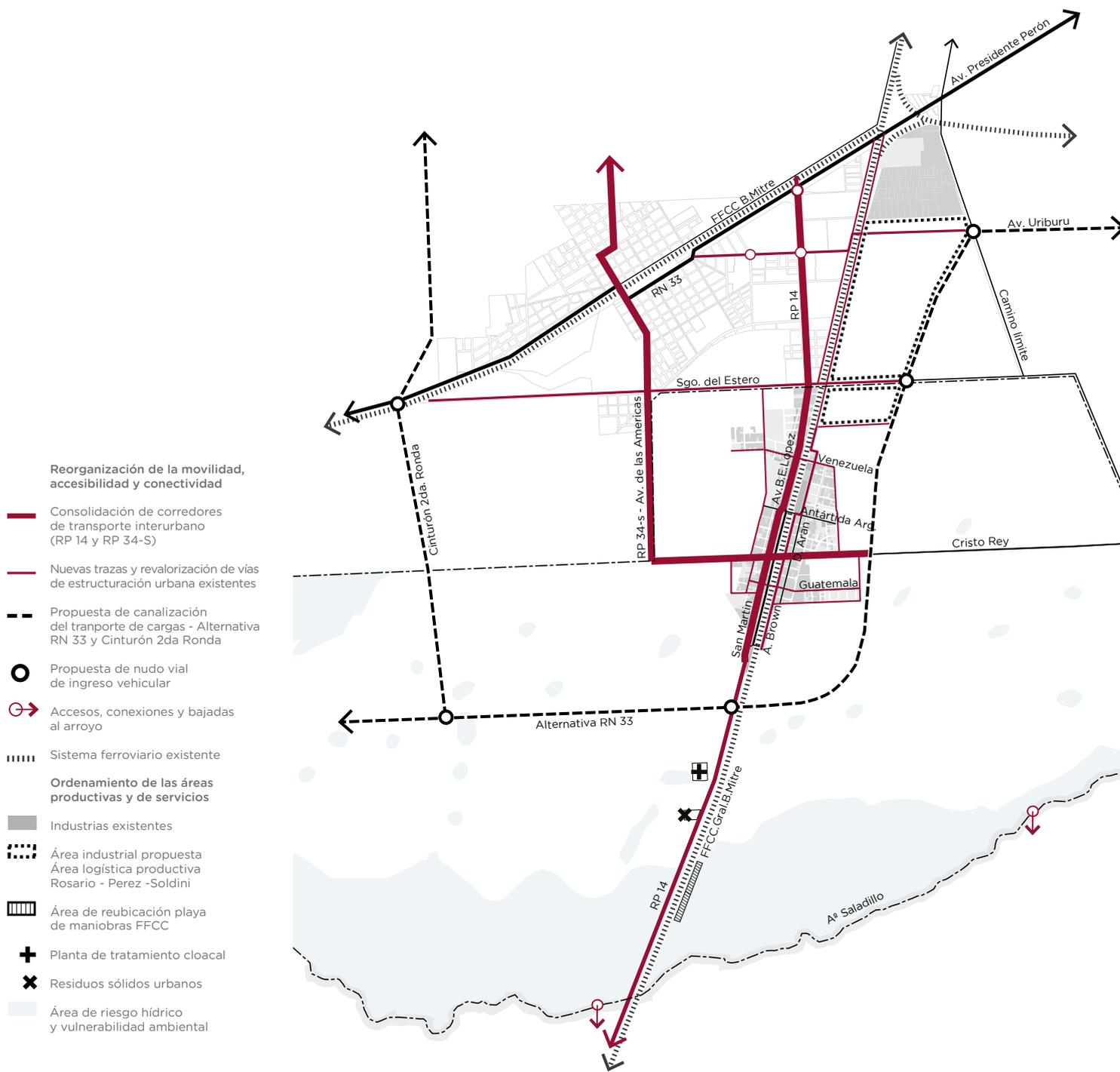
El estado de situación se acompaña de las siguientes políticas y acciones previstas en materia de:

Agua Potable. Si bien Soldini cuenta con una alta provisión de agua potable, en virtud del constante crecimiento, la comuna intenta preservar el buen funcionamiento de este servicio a partir de diferentes acciones como la de agregar dos nuevas perforaciones con bombeo, con colaboración de los nuevos urbanizadores interesados.

Pavimentos. La comuna ha desarrollado a principios de 2016 un proyecto que prevé la pavimentación y cordón cuneta a nuevas cuadras (actualmente con mejorado) en barrio Mercurio. A tales efectos se ha solicitado un subsidio a la Nación. Asimismo, desde el año 2015, todos los nuevos desarrollos urbanos tienen la exigencia de realizar calles asfaltadas en su totalidad.

Gas natural. Actualmente Soldini y otras localidades se encuentran dentro del Fideicomiso Sistema Metropolitano de Gas Rosario, que implica una obra de aplicación de caudal muy importante para la zona.

Saneamiento y desagües. El pueblo cuenta con el 65% de la planta urbana con servicio de cloacas, mientras que el resto de la misma será cubierto a partir de la ejecución de etapas sucesivas, ya planificadas, para el tamaño de expansión de la planta



Plano 25. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

90

de tratamiento actual. En la primera instancia, el financiamiento de esta obra es gestionado por la comuna a partir de aportes de los propios vecinos y luego, en sucesivas etapas, con aportes de la provincia. El abordaje del completamiento será a través de la gestión de la comuna, en conjunto con la provincia de Santa Fe. La siguiente etapa es sumar el servicio de cloacas a los barrios Mateo y Nazareno I, con la incorporación de un nuevo lecho percolador y una estación elevadora. Posteriormente se prevé cubrir el barrio Mercurio a través del proyecto de mejoras solicitadas a Nación en 2016.

Respecto a la dinámica hídrica, con el objetivo de mejorar el escurrimiento de la zona rural del suroeste del distrito, e indirectamente del núcleo urbano, se plantea un proyecto -que se encuentra en etapa preliminar- a través del cual se propone excavar un canal ("Vita") que derive los excedentes pluviales generados en la trama urbana y campos ubicados al este de la ruta provincial N°14 hacia el arroyo Saladillo.

Asimismo, actualmente se encuentra en proceso la elaboración del proyecto de una futura autopista alternativa a la ruta nacional N°33. Si bien la disposición de la misma no se encuentra totalmente definida, a fin de evitar posibles inconvenientes para el escurrimiento de las aguas, se sugieren realizar estudios específicos para definir la mejor alternativa viable.

Se necesita abastecer la siguiente cantidad de parcelas:

Barrio	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
1. CENTRO	877	1	1	1
2. SUR	74	5	4	24
3. MERCURIO	329	14	14	301
4. LA ESTACION	220	0	0	14
5. NORTE	109	0	0	92
6. LAS PERGOLAS	168	0	0	69
7. LOS VIÑEDOS	145	0	0	144
8. LA BODEGA	48	0	0	0
9. MATEO	120	0	0	120
10. NAZARENO	47	0	0	40
11. GUARDIA	79	3	3	3





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

MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

Ordenamiento de las Áreas Productivas

 Área logística productiva Rosario - Perez - Soldini

Integración de la Estructura Local

 Áreas de completamiento y expansión urbana

 Áreas de protección histórica y ambiental

1. Protección y puesta en valor del Predio de Estación FFCC
2. Proyecto interjurisdiccional Parque Recreativo Productivo Perez- Soldini
3. Proyecto Parque Lineal en torno a las vías del FFCC
4. Proyecto Parque La Alameda
5. Proyectos turísticos sobre el Arroyo Saladillo

Los espacios periurbanos

 Área periurbana

 Área rural

Movilidad y Conectividad

 Vía metropolitana RP34-s

 Vía de articulación intercomunal

 Nuevas trazas

 Revalorización de las trazas existentes

 Propuesta de canalización del transporte de cargas
Alternativa RN 33 y Cinturón 2da Ronda

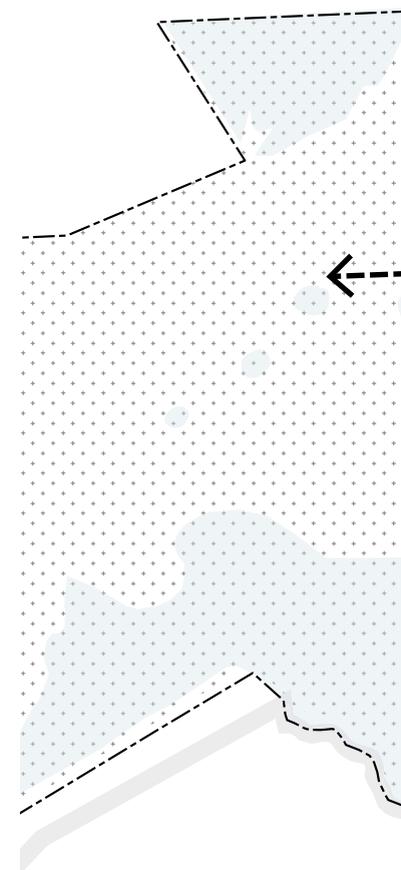
 Sistema ferroviario existente

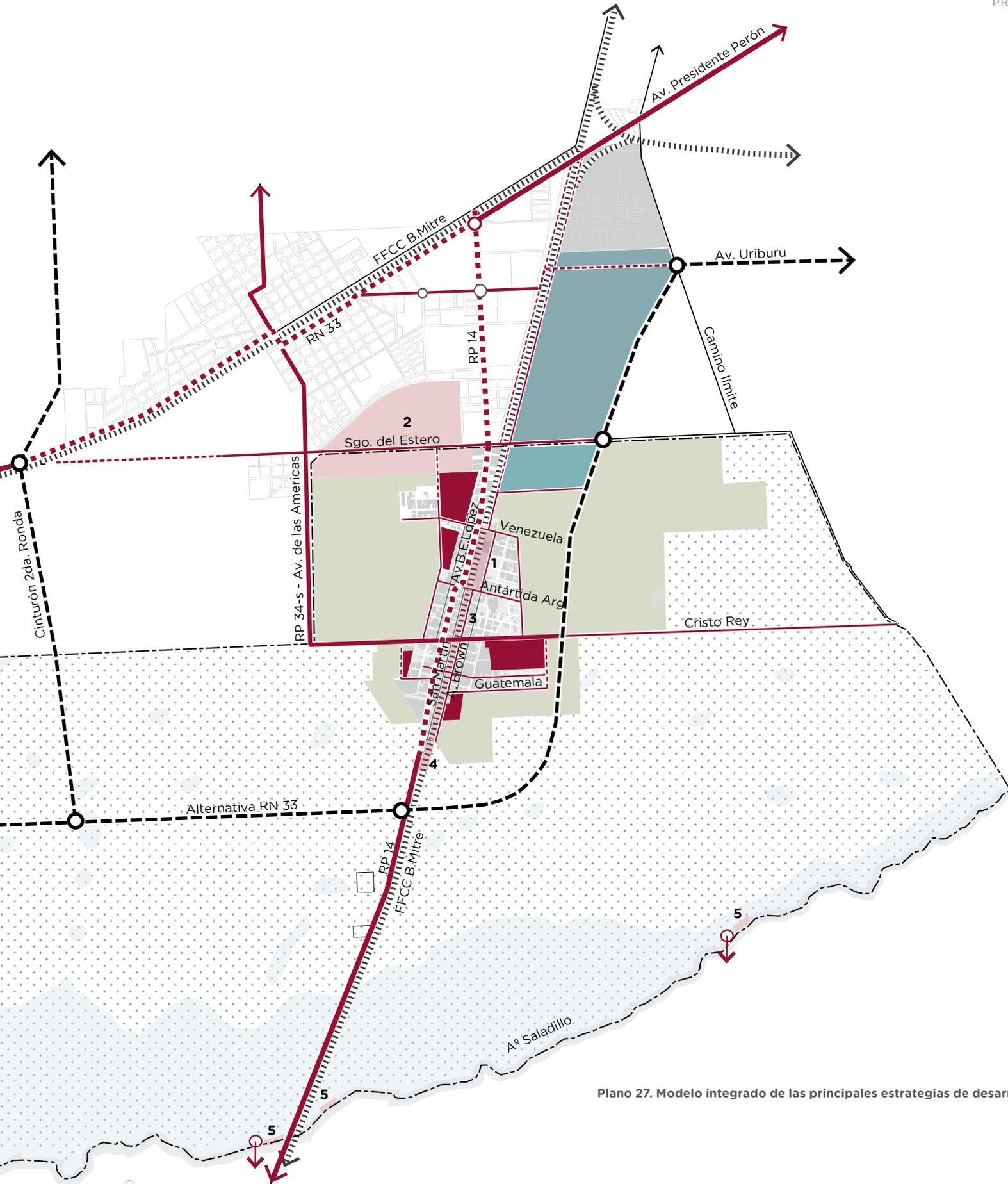
 Propuesta de nudo vial de ingreso vehicular

 Nudo vial ingreso de vehículos

 Accesos, conexiones y bajadas al arroyo

 Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental





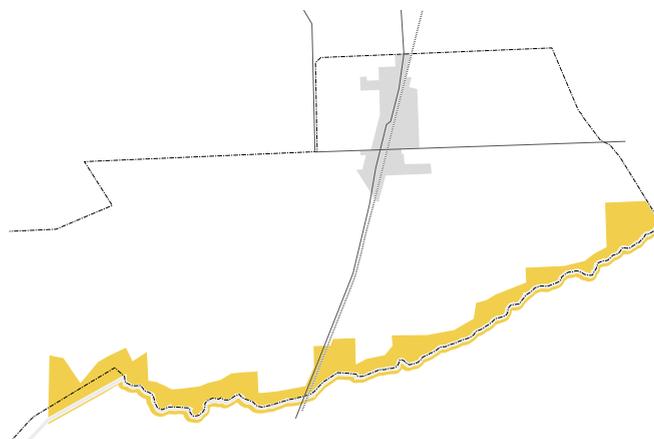
Plano 27. Modelo integrado de las principales estrategias de desarrollo local

94 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

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

A continuación, se detallan las cinco grandes operaciones estructurales que definen la planificación del territorio para la Comuna de Soldini: 1) *El sistema del arroyo Saladillo*, 2) *La nueva centralidad local y la ordenación de la estructura urbana*, 3) *El desarrollo productivo y el borde urbano-rural*, 4) *Los ejes de Integración y Conectividad*, y 5) *Los espacios periurbanos*.

1. EL SISTEMA DEL ARROYO SALADILLO



En el marco del anteproyecto de “Ley de Ordenamiento Territorial de los Frentes Ribereños de Ríos y Arroyos de la Provincia de Santa Fe”, se plantea el desarrollo del Plan Maestro del Frente Ribereño del Arroyo Saladillo que pondera las condiciones ambientales de gran relevancia a preservar, la prohibición de instalación de actividades productivas y la conservación de sus características topográficas y ambientales en el suelo rústico o rural predominante. El plan prevé una serie de proyectos concretos con el objetivo de plantear políticas de conservación, recuperación y mejoramiento para rehabilitar los elementos del medio natural que actualmente se encuentran degradados o en peligro de degradación, para lo cual se propone:

- Regulación del uso de suelo sobre los bordes del arroyo Saladillo y el desarrollo de nuevos caminos de acceso que puedan albergar actividades recreativas, de esparcimiento y permitan descubrir el paisaje característico del borde del arroyo y su forestación natural.

- Potenciación y puesta en valor del arroyo Saladillo a fin de promover nuevos espacios públicos y recorridos costeros vinculados al arroyo.
- Recuperación del Balneario de Soldini y de la Reserva Natural local en relación con el Saladillo.

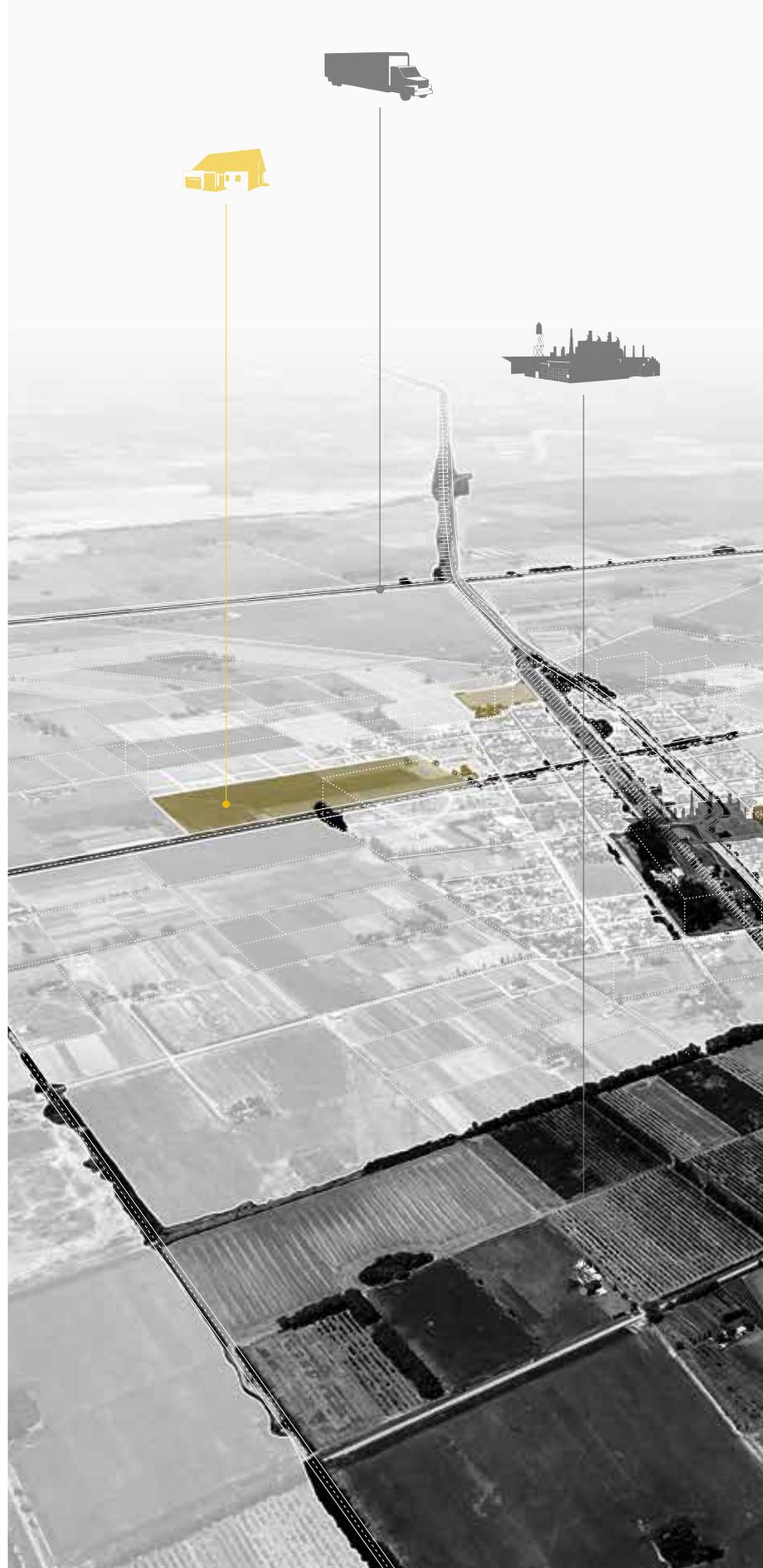
2. LA NUEVA CENTRALIDAD LOCAL Y LA ORDENACIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA

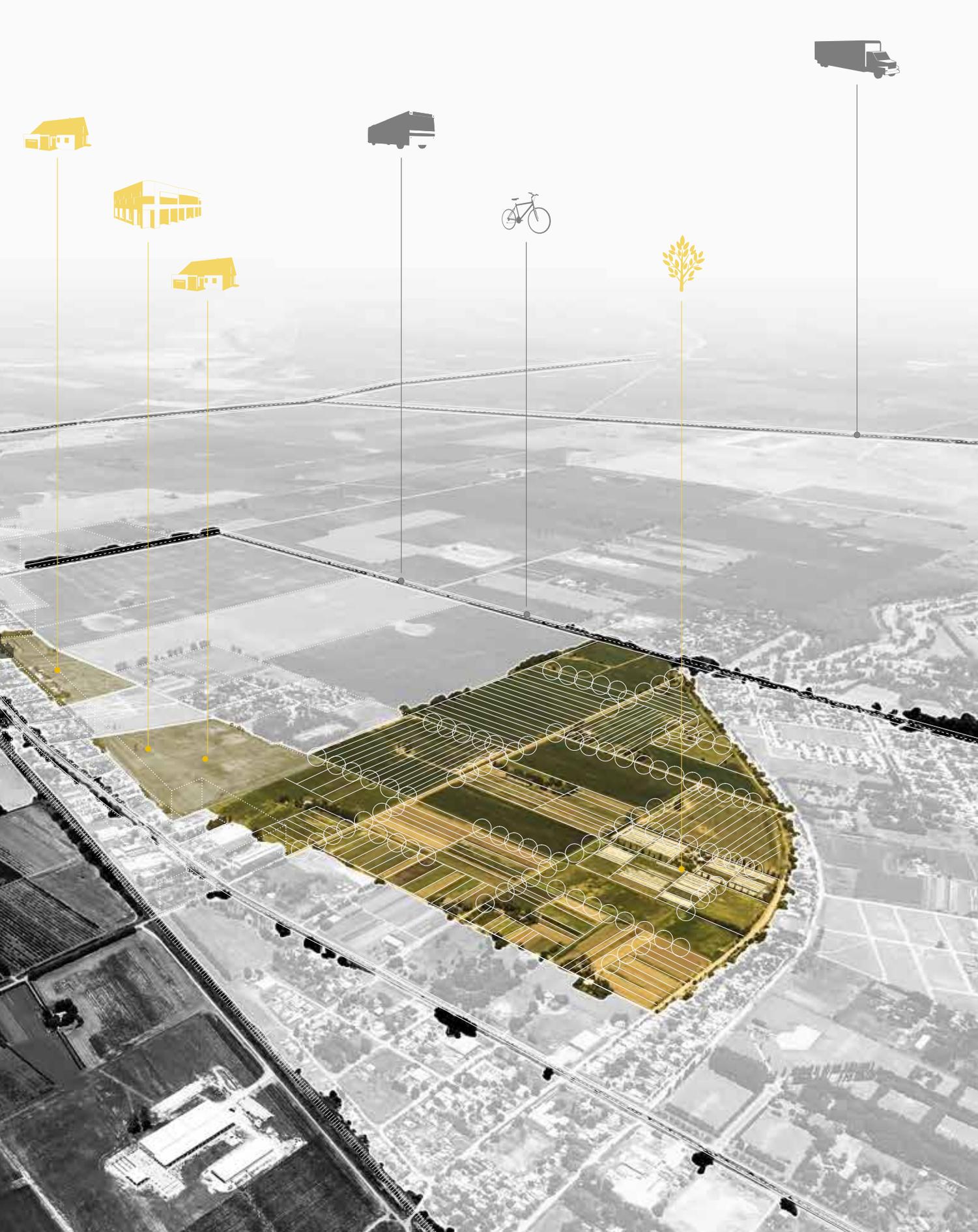
95



Se trata de una operación estructural a desarrollar dentro de la planta consolidada tendiente a identificar y generar nuevas áreas de oportunidad, ordenando las ya existentes, a fin de lograr un correcto equilibrio y convivencia de las actividades residenciales y productivas. La presencia de un eje central en la localidad ofrece la oportunidad de recomponer la estructura urbana de Soldini, estableciendo un recorrido que se extienda desde el cuadro de estación hacia el sur del distrito, hasta llegar al arroyo Saladillo. El desarrollo de este eje permitiría incorporar nuevos espacios públicos y equipamientos comunitarios, preservar los edificios de valor histórico-patrimonial, sumar viviendas (con variación tipológica tal que genere diversidad en el paisaje urbano) y, de forma complementaria, usos comerciales y de servicio. La reestructuración de estas vías urbanas posibilitaría la creación de nuevos circuitos paisajísticos, así como la generación de mejores accesos públicos a la ribera. Las principales actuaciones propuestas son:

- Definición de una zona de usos mixtos, comercial-residencial. Se trata de un área ubicada sobre los bordes de la Av. López, en su tramo urbano, idónea para promover actividades residenciales y comerciales en el centro de la ciudad. Esta propuesta también permitiría consolidar el área comercial y de servicios sobre la ruta provincial N°14 (en el tramo comprendida entre las calles transversales Guatemala, Cristo Rey, Antártida Argentina y Venezuela), e incentivar la actividad diversificada de comercios menores. Asimismo, esta transformación implicaría el traslado de algunas fábricas localizadas en el sector hacia la nueva zona industrial.
- Protección paisajística y patrimonial: Se trata de preservar el carácter paisajístico de diversos espacios verdes, ubicados dentro de la planta urbana, que se destacan por contener edificios y áreas forestadas de valor histórico. El dominio diversificado de estos espacios, privado y público (ferroviario y provincial), demanda una gestión especial e integrada. Se proponen, en especial, el desarrollo de los siguientes paseos: 1. Paseo urbano-productivo. Se trata de un camino que se inicia en el cuadro de estación y se extiende hacia el sur del distrito hasta llegar al arroyo Saladillo. Intercepta los caminos alternativos de llegada al arroyo y alberga espacios diversos tales como huertas orgánicas, áreas de esparcimiento, complejos recreativos, entre otros; 2. Paseo de la Estación. Comprende el predio localizado entre las calles Venezuela, B. E. López, Antártida Argentina y D. Aran y los espacios verdes que bordean las vías ferroviarias, en el tramo entre las calles Antártida Argentina y 2 de Abril; 3. Parque de la Alameda. Se trata de un predio perteneciente a la provincia que se encuentra al sur del Paseo Lineal Verde "Paseo de la Estación", ubicado entre la calle B. E. López, las vías del FFCC y la calle 2 de Abril.





3. EL DESARROLLO PRODUCTIVO Y EL BORDE URBANO-RURAL



A fin de preservar la comuna de Soldini de futuras urbanizaciones dispersas y proteger las áreas residenciales de los agroquímicos utilizados en los cultivos extensivos, se propone consolidar la planta urbana a la vez que contener los procesos expansivos a través de la generación de dos bulevares de borde: este y oeste. El primero se extendería desde la calle Venezuela (paso a nivel límite) hasta la calle Cristo Rey, al sur de la planta urbana. El Bulevar Oeste, por su parte, se extendería desde el camino que limita al norte con la localidad de Pérez hasta el predio del Camping Comunal, al sur. También así, se plantea la definición de las áreas periurbanas con usos compatibles con la residencia y se prevé el completamiento de los espacios vacantes dentro de la localidad, estableciendo la delimitación de dos sectores para el futuro crecimiento. Las principales actuaciones son:

- Promoción de la zona industrial al norte de la planta urbana, en el predio de 25 ha (actualmente clasificado como suelo rural) que limita con la zona industrial de Pérez. Además, podría

accederse al mismo desde la nueva autopista propuesta (alternativa a la ruta nacional N°33). Se plantea, asimismo, la promoción de un área logística, articulada con el futuro Ferrocarril Circunvalar (un proyecto de cinturón de ronda que integra la movilidad vial y ferroviaria).

- Desarrollo de una nueva playa de maniobras ferroviaria en la zona rural, localizada al sur del distrito. El predio resulta de la cesión de suelo proveniente de una parcela ferroviaria. El terreno liberado se utilizaría como espacio público potenciado por su localización céntrica.
- Resguardo del suelo periurbano y rural productivo, a través de impulsar el cambio de uso de suelo únicamente en aquellos sectores donde el proceso expansivo de la localidad quede supeditado a un proyecto integral y estratégico de ordenamiento urbano.
- Promoción de quintas y huertas orgánicas. Se trata de mantener y promover la actividad hortícola en el distrito, apoyar las experiencias avanzadas e incentivar nuevos emprendimientos como motor de la generación de empleo local.

4. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



Se promueve la reorganización de la movilidad y el desarrollo de proyectos urbanos que confieran una lógica de cohesión a la comuna. La principal política por desarrollar consiste en la incorporación de mejoras estratégicas en la conectividad, tanto vial como ferroviaria, de cargas y de pasajeros. La disposición urbanística de esta localidad no propicia la constitución de circuitos diferenciados según el modo de movilidad. Quizás admita alguna actuación puntual, tal como un tratamiento diferenciado en alguna parada de colectivos o la constitución eventual de una ciclovía, aunque más asociada a una vocación recreativa. Por lo tanto, el objetivo fundamental a cumplir aquí radica en la más eficiente segregación de los flujos circulatorios del transporte de pasajeros y de cargas. La usual indiferencia para constituir efectivamente esta segregación deviene en una pobre calidad de uso del espacio público. El ámbito urbano necesita de precauciones en torno a la circulación de las cargas mayores, la cual debería llegar a espacios de circulación interna en vehículos de menor porte con

capacidad para transportar carga ya desconsolidada, y así dejar la circulación de vehículos de gran porte para infraestructuras de magnitud territorial. Cabe aclarar que la ruta provincial N°14 constituye un eje de conexión interurbana, pero no corresponde (por su extensión, posición y configuración) considerarla de escala territorial. Las operaciones por desarrollar son:

Consolidación de un circuito perimetral para transporte de cargas. La notoria presencia de vehículos de carga precisa regulaciones que segreguen adecuadamente vehículos de gran porte para las cargas respecto a la circulación de pasajeros. Canalizar este tránsito para evitar interferencias entre modos de transporte incompatibles resulta fundamental para Soldini. Actualmente, se encuentra en proceso de ejecución el primer tramo de la autopista que unirá Rufino a Rosario (en su extremo oeste), y resta definir el proyecto de la traza desde la A012 hasta Circunvalación. Tanto Soldini, como Rosario, Pérez y Zavalla se constituyen en actores centrales en esta definición, que depende en gran medida de los usos consensuados en el marco del ECOM.

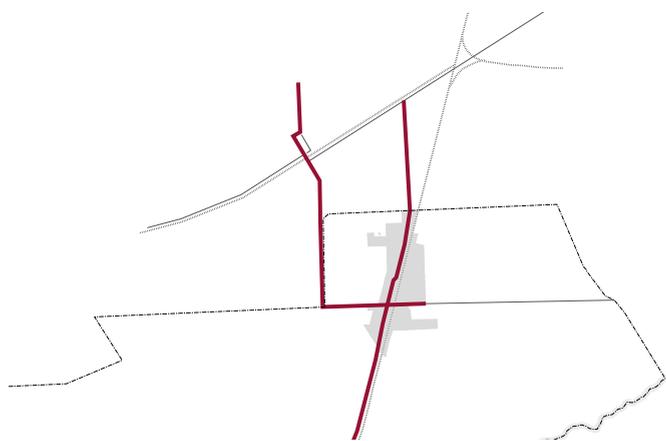
La propuesta de reformulación del extremo este de la futura autopista no sólo solucionaría los problemas de atravesamiento del transporte de cargas entre las localidades afectadas, sino que mejoraría también las condiciones de accesibilidad a los establecimientos industriales que se ubican en el polo productivo en funciones y su ampliación compartida por las localidades involucradas (Rosario, Pérez y Soldini). Este acuerdo propicia la llegada de la autopista a su entorno, rodea las localidades al sur para generar una ordenada segregación de flujos vehiculares: por un lado, las cargas y la circulación de alta velocidad (al sur, en la futura autopista) y, por otro, los pasajeros urbanos e interurbanos

y la movilidad a velocidades acordes con el espacio urbanizado (al norte, este y oeste; en las rutas y avenidas de conexión urbana e interurbana). En el diseño propuesto de llegada para la autopista, se consideran bajadas de autopista tanto en calle Santiago del Estero (acceso al norte de Soldini) como en el camino límite entre Rosario y Pérez (acceso al actual parque industrial). Cabe señalar que el proyecto de autopista propiciado desde ECOM, se complementa con un tramo de la futura Segunda Ronda, que garantice conectividad con Pérez y las localidades del norte, en orden de evitar el uso de la ruta provincial N°14 que las afectaría como lo hace actualmente a Soldini.

Articulación intercomunal. La ruta provincial N°14, una vez liberada de las cargas mayores cuando se constituya la autopista, podrá pensarse como eje interurbano de pasajeros en mejores condiciones que las actuales. Por la escala de Soldini no resulta factible considerarla como un eje de viajes masivos, lo que propicia la exclusividad de paso del colectivo, pero sí admite consideraciones de convivencia ordenada entre el servicio público de transporte y la motorización individual, ya sea en autos o motos. En orden de jerarquizar el transporte público, acondicionar paradas de los servicios actuales con medidas complementarias (tratamiento diferenciado de solados, facilidades de acceso a peatones y ciclistas, entre otras acciones) y establecer prioridades de uso del espacio circulatorio para colectivos (descartada la exclusividad de carriles por su baja cantidad de servicios, sí pueden reorganizarse la disposición de estacionamientos particulares para no perturbar la circulación preferencial de servicios públicos en tramos centrales) pueden optimizar las prestaciones del transporte público interurbano al estimular mejores frecuencias y cantidad de servicios. Estas intervenciones se sugieren en

los ejes longitudinales de preeminencia circulatoria en el tramo central: San Martín, A. Brown y la ruta provincial N°14, particularmente entre Antártida Argentina y Cristo Rey.

Inclusión de vías para el transporte particular motorizado y no motorizado. La escala de Soldini resulta aún pequeña para inducir una segregación plena de modos de movilidad. Esto no necesariamente implica una desventaja. Al quedar claramente identificadas las vías de función estructural para la vialidad, pueden proponerse medidas de pequeña escala: disposición de velocidades controladas en todo el entramado urbano (zona calma), donde la convivencia entre vehículos motorizados (autos y motos) no resulte incompatible con la movilidad no motorizada (bicicletas, peatones). En este sentido, se proponen intervenciones acordes a un tránsito controlado: unificación de calzadas, utilización de mobiliario urbano para disuadir velocidades altas, incorporación de usos alternativos al espacio habitualmente destinado al vehículo motorizado, entre otras. Estas intervenciones (que en primera instancia podrían aplicarse al entorno del cuadro de estación) apuntan a reforzar aquel espíritu de ámbito urbano de amplia dominancia residencial, ajeno a las condicionantes propias de formaciones urbanas más complejas y en disputa con el espíritu bucólico de esta localidad.



Consolidación del corredor interurbano

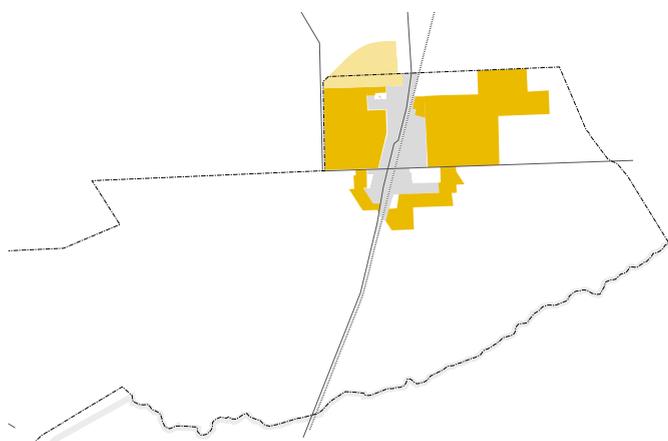


Canalización del transporte de cargas



Reorganización de la movilidad intraurbana

5. LOS ESPACIOS PERIURBANOS



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

Desde el Plan Urbano Local se plantea la definición del espacio periurbano como un tipo de suelo con características propias, que se delimita a partir de parámetros cualitativos y no cuantitativos. Se propone trazar sus límites a partir del análisis del entorno cercano a las áreas urbanizadas, identificar la presencia de elementos paisajísticos de valor patrimonial y las afectaciones referidas a la dinámica hídrica. La definición y demarcación del suelo periurbano contempla todos

los elementos involucrados en el mismo como así también su naturaleza cambiante.

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

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

Se reconocen cuatro situaciones diferentes en un suelo que no es homogéneo, y que cumple distintas funciones de acuerdo con su ubicación y sus características preexistentes. Ese reconocimiento establece no sólo las características del espacio periurbano, sino también los sistemas productivos permitidos en cada uno y aquellas actividades extras que se podrían realizar en cada caso. El Suelo Periurbano queda entonces establecido en cuatro categorías:

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

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

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

En el caso del periurbano en contacto con áreas industriales, se determina el tipo de producto posible a desarrollar dependiendo del tipo de industria

Periurbano Productivo / Patrimonial. En este caso se propone la protección de las huertas existentes como un valor paisajístico y patrimonial. Se pretende valorizar la producción en el entorno más

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

Periurbano Hídrico / Ambiental. El principal objetivo de delimitar un suelo periurbano hídrico/ambiental es el de velar por el ambiente natural protegiendo las zonas urbanas en sus cercanías. Para esto, es fundamental planificar la producción que se desarrolla, como así también el tratamiento paisajístico, por lo cual se distinguen dentro de esta categoría aquellos suelos con afectaciones hídricas y aquellos suelos con valor paisajístico ambiental a preservar. Para las áreas con afectación hídrica, se propone el diseño de reservorios que puedan alojar el agua de lluvia excedente por períodos de tiempo para evitar la saturación de los cursos de agua. Además, es necesario el correcto tratamiento de los bordes de los arroyos para poder controlar las crecidas, con la incorporación de árboles que ayuden a disminuir el impacto de inundaciones y recuperar los mismos como corredores biológicos fundamentales para el correcto desarrollo de la flora y la fauna autóctona.

Periurbano de Completamiento. Esta categoría define parcelas seleccionadas para extender el suelo periurbano hasta algún

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

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

- Implementación de un programa específico con un modelo de gestión que integre a propietarios de suelo y productores para lograr una adecuada implementación de las políticas propuestas.
- Elaboración de un “Catálogo de Modos Productivos” que incorpore nuevas prácticas en el uso y apropiación del suelo tendiente a garantizar la protección de los elementos naturales, su flora y su fauna, así como también los cursos de agua que lo atraviesan. Para esto, se deben establecer modos productivos que sean amables con los ecosistemas naturales, generar una simbiosis entre los distintos elementos que favorezca la riqueza paisajística del lugar. Se asignará a cada una de las áreas antes tipificadas los modos productivos que corresponden a cada caso y que estén listados en el catálogo.
- Conformación de corredores ecológicos en la unión de elementos naturales fundamentales para la protección ambiental a escala metropolitana. El paisaje periurbano debe ser entendido como una infraestructura en sí, que rabaje en favor de ciertos objetivos ambientales particulares. Por ejemplo, se plantea la creación de barreras forestales para cambiar la dirección y disminuir la velocidad de los vientos, y evitar que los agroquímicos afecten a las áreas urbanas. Además, el paisaje puede ser empleado para contener el agua de lluvia, de manera que la topografía trabaje como reservorio y retardador con el fin de evitar inundaciones.
- Incorporación de caminos, ciclovías, viviendas de tipo rural en parcelas productivas, luminaria, señalética e infraestructuras que permitan una calidad de vida contemporánea inmersa en un paisaje productivo.
- Creación de barreras forestales que cambien la dirección y disminuyan la velocidad de los vientos, y así evitar que los agroquímicos usados en áreas rurales afecten a las áreas urbanas.
- Recuperación y conservación de las condiciones naturales de los suelos para facilitar así la filtración del agua de lluvia e incorporar reservorios y retardadores que eviten inundaciones.
- Limpieza y mantenimiento de los cursos de agua para su mejor escurrimiento.
- Incorporación de árboles semilleros autóctonos en contacto con los corredores biológicos con el fin de restablecer la fauna local y el equilibrio ambiental.



Plano 28. Selección preliminar de las parcelas de suelo periurbano

106 INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTIÓN

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

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

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

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

NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES

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

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

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

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

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

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

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

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

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

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

INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

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

CRÉDITOS

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

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

COMUNA DE SOLDINI

Presidente Comunal, Alejandro Luciani

Ex Presidente Comunal, Raúl Alberto Poire

Secretario de Producción y Desarrollo, Ing. Agr. Rubén Lopresti

Asesora Técnica Local ECOM, Arq. Alejandra Rossi

ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO (ECOM- ROSARIO)

Presidenta, Intendente de Rosario Mónica Fein

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

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

Directora General, Mirta Levin

Secretario Ejecutivo, Juan Martín Atencio

Directora de Ordenamiento Territorial, Maira Cimolini

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

Coordinadora del Programa, Soledad Iglesias

Responsable Área Metropolitana de Rosario, Ricardo Gallo

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

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

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

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

INSTITUCIONES COLABORADORAS

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

EQUIPOS TÉCNICOS

EQUIPO TÉCNICO ECOM

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

EQUIPOS TÉCNICOS ENTIDADES COLABORADORAS

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

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

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

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

EQUIPOS TÉCNICOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA. FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES

Desarrollo y coordinación, Licenciados Natalia Carnovale, Diego Beretta

Responsable Metodológica, Lic. Aneley Berardo

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

EDICIÓN

Coordinación editorial, Arq. Maira Cimolini, Dra. Arq. Cecilia Galimberti y Arq. Federico Sileo

Diseño Gráfico, Dg. Raúl Sordoni. Sordoni ADV

Ilustraciones, Arq. Luis Lleonart

Corrección y revisión de textos, Dra. Julia Musitano

Imprenta, Akian Gráfica Editora

AGRADECIMIENTOS

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

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

Soldini 2030 : Plan Urbano Local. - 1a ed. - Rosario : ECOM, 2017.

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

ISBN 978-987-45382-7-7

1. Planes Urbanos. 2. Ordenamiento Territorial. I. Título. 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 978-987-45382-7-7





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



