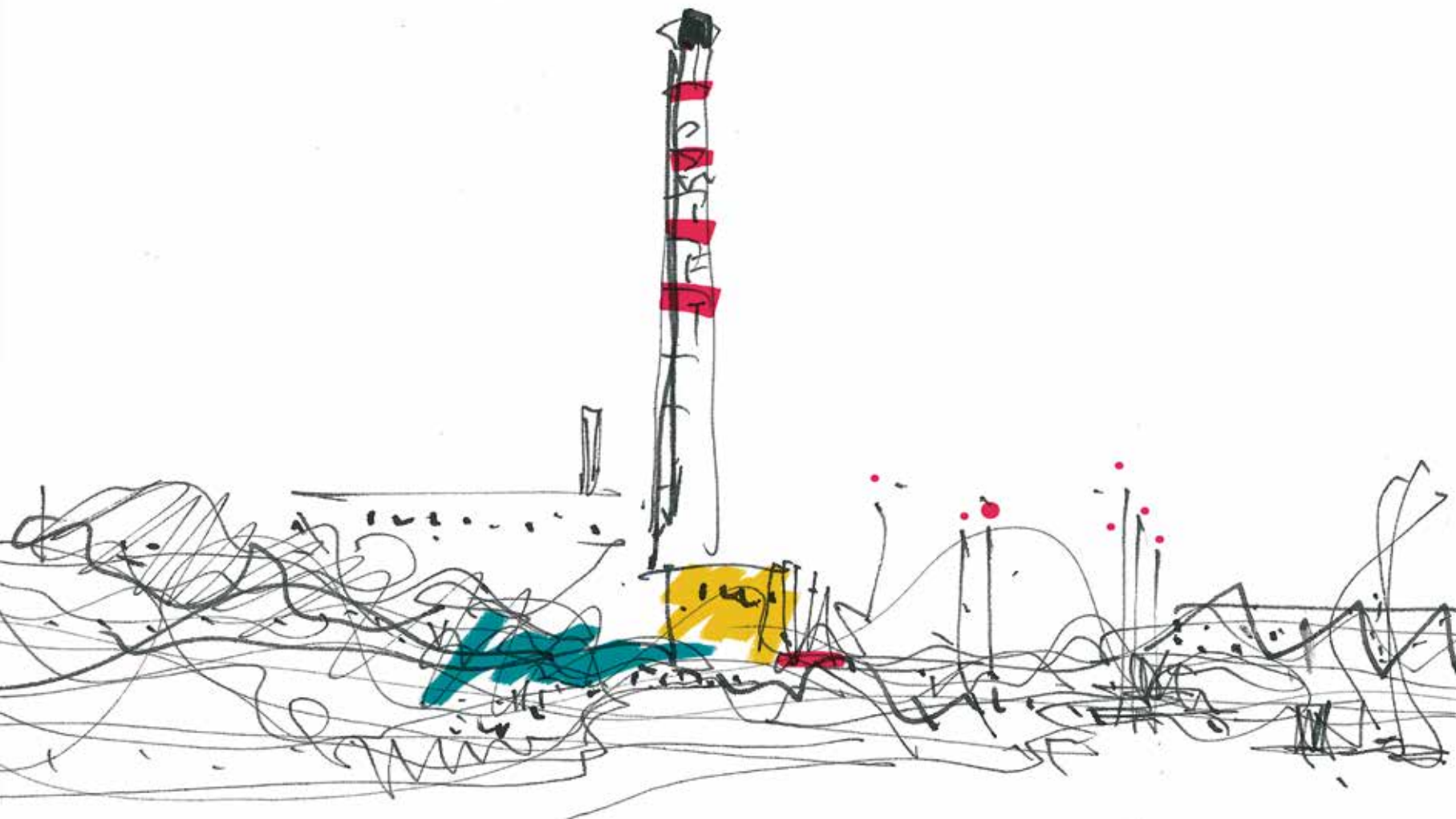




Villa Gobernador Gálvez 2030

PLAN URBANO LOCAL





Municipalidad
Villa Gobernador Gálvez





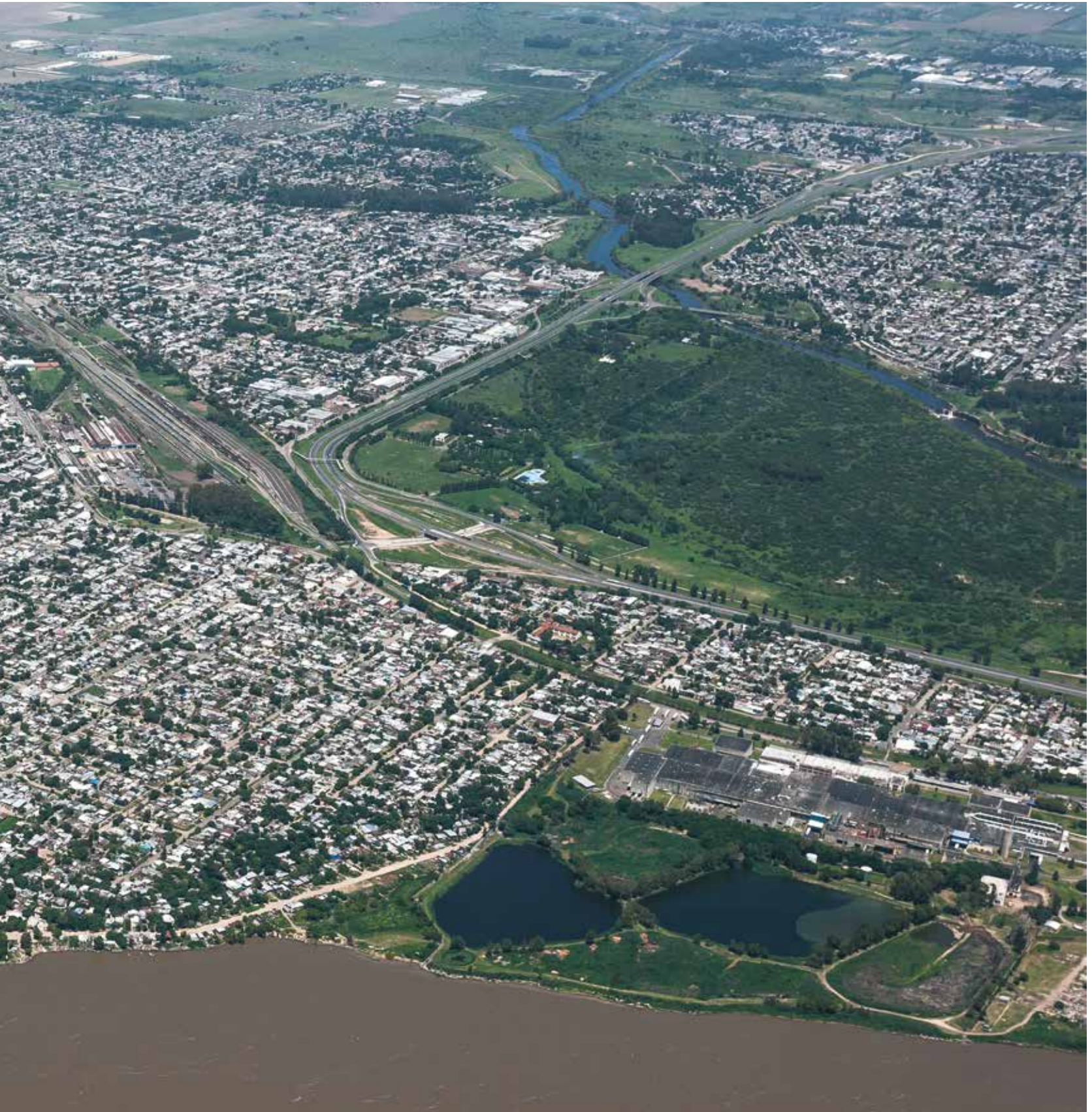
Villa Gobernador Gálvez 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Villa Gobernador Gálvez. 2014



Estimados vecinos y vecinas:

Como intendente de la ciudad de Villa Gobernador Gálvez me es muy grato presentarles el Plan Urbano de Villa Gobernador Gálvez 2030, que ha surgido de un importante proceso de participación, encauzado en el Área Metropolitana de Rosario, para debatir la construcción de los planes urbanos encuadrados en un Plan Estratégico Metropolitano.

Estamos convencidos de que los problemas que se presentan día a día no deben impedirnos pensar el futuro de nuestra ciudad a más largo plazo. Nuestro compromiso es atender a las urgencias y también visualizar las posibilidades de transformación urbanística con una proyección a 10 o 15 años, porque lo que hagamos hoy será el primer paso en la construcción de un proyecto mayor; de una estrategia de desarrollo urbano de más largo alcance.

Con esta visión de ida y vuelta desde una mirada metropolitana a una mirada local, intervinieron en el proceso de planificación desplegado, en una primera instancia, las autoridades y equipos técnicos de las localidades que integramos el ECOM-Rosario; en una segunda instancia, se sumaron al debate los actores políticos, institucionales y privados de nuestra ciudad. También han efectuado un aporte importante diferentes reparticiones y organismos provinciales involucrados en las temáticas abordadas.

En sucesivas instancias participativas hemos reconocido los problemas y potencialidades que tenemos, para poder definir y volcar a este plan las políticas y estrategias que fijan un nuevo rumbo a seguir. También reflexionamos sobre los proyectos estratégicos que queremos implementar, muchos de los cuales nos vinculan con otras localidades vecinas ayudándonos a lograr una mayor y mejor integración metropolitana y regional.

Esta iniciativa que encauzamos en la ciudad se llevó adelante gracias a nuestra incorporación al programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, junto a doce comunas y municipios que constituyen el Entre de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM-Rosario) y que fueron integradas en una primera fase de su implementación.

Agradecemos muy especialmente 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.

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.

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

Alberto Ricci

Intendente de Villa Gobernador Gálvez

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 actual y cambios de uso de suelo 21

- Transformaciones recientes 22

- Caracterización del suelo rural 26

CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

Sistemas Generales	30
• Sistema vial jerárquico	30
• Sistema ferroviario	30
• Sistema de espacios verdes	32
• Equipamientos urbanos significativos	34
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor	34
Ejes temáticos sectoriales	40
• Urbanización y vivienda	40
• Déficit habitacional	41
• Estado de las infraestructuras y los servicios	47
• Desarrollo del suelo periurbano y rural	52
• Accesibilidad y movilidad	54
• Desarrollo industrial y productivo	54
Principal normativa vigente	57
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	59
Identificación de las potencialidades locales	64

CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local	68
• Criterios generales	68
• Criterios particulares adoptados para las localidades del CSM	70
Síntesis de las estrategias de desarrollo para el CSM	77
Objetivos de transformación urbana	82
Criterios de urbanización a nivel local	84
Políticas y acciones para el desarrollo local	85
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda	85
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes	88
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad	90
• Modelo Integrado de las estrategias para el desarrollo local	92
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios	94
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios	94
Grandes operaciones estructurales	100
Instrumentos normativos y de gestión	114
• Normas urbanísticas generales	114
• Normas urbanísticas particulares	114
• Reglamento de edificación	116
• Instrumentos de gestión para la concertación	116
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano ..	117

INTRODUCCIÓN

12

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

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

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

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

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

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 los municipios se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N° 7317/67 y N° 563/78; o en el mejor de los casos con normas locales parciales o con planes desactualizados.

La elaboración del “Plan Urbano Local Villa Gobernador Gálvez 2030” supone no sólo la actualización y reformulación implícita

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

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

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

Sur Metropolitano (CSM), en las cuales participaron los técnicos designados por la localidad de Villa Gobernador Gálvez. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para consensuar un diagnóstico sobre la situación urbanística general del Municipio, y para debatir -junto a las fuerzas vivas, su Intendente, funcionarios, actores políticos, empresariales y personal técnico- la propuesta preliminar de plan. Se analizaron en esa instancia las principales temáticas a tener en cuenta para la elaboración del Plan Urbano Local, 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 el municipio de Villa Gobernador Gálvez contó con una importante participación ciudadana, abarcando una amplia heterogeneidad de representaciones: miembros de la sociedad civil, empresarios, desarrolladores inmobiliarios, concejales, vecinos y funcionarios del gobierno local y provincial. Contar con esta multiplicidad de actores permitió el intercambio de miradas, a veces contrapuestas, en un clima de trabajo

14 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
Septiembre de 2017

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



CAPÍTULO 1.**CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

Villa Gobernador Gálvez (VGG), 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, buscando los ajustes necesarios para la construcción del plan local y el plan metropolitano.

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



18 UBICACIÓN EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

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

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

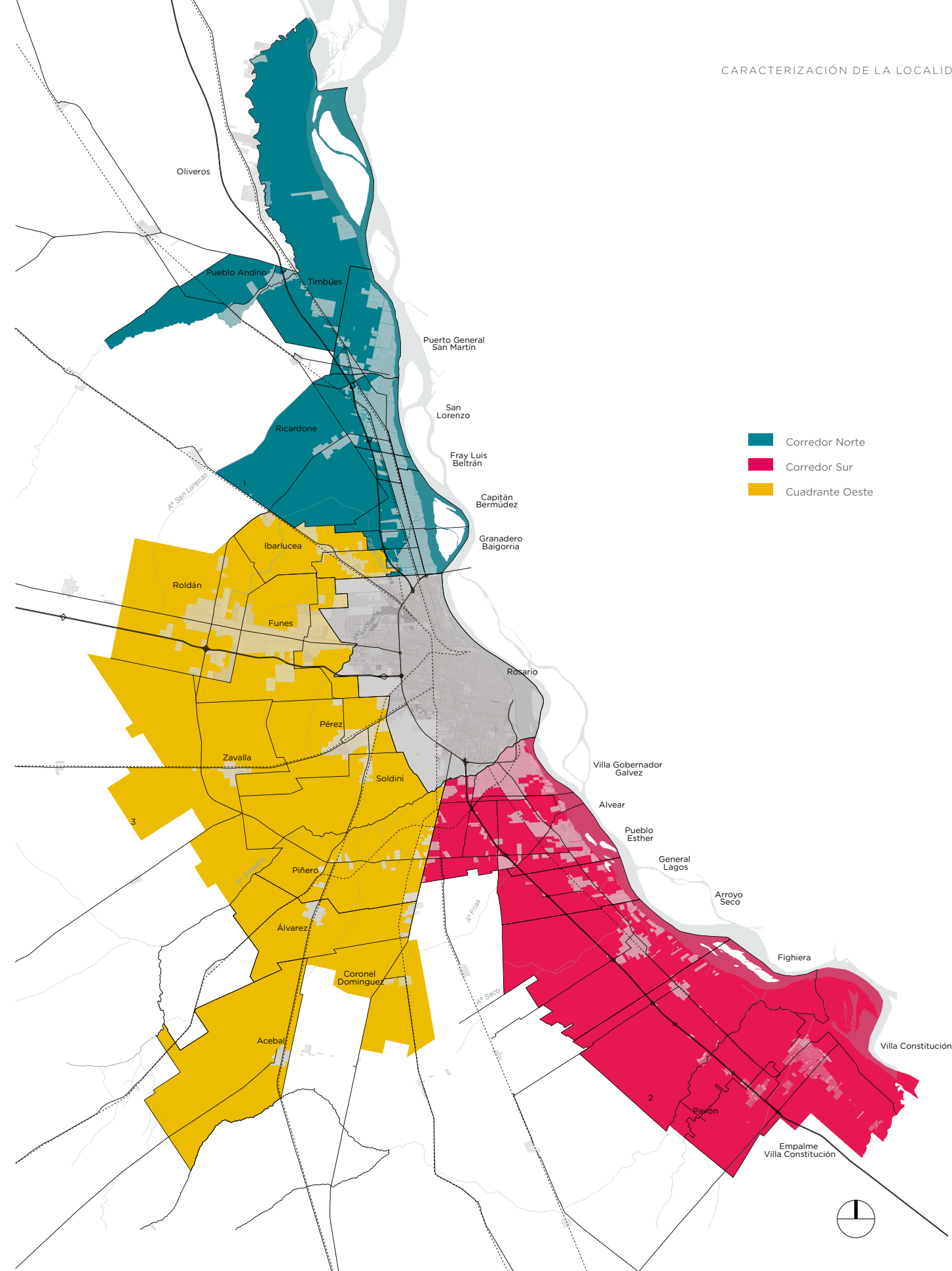
Se distingue de esta alineación la forma de vinculación que se establece entre la ciudad central, Rosario, y Villa Gobernador Gálvez, ya no separadas por un área rural como en el resto de los casos sino por un curso natural, el arroyo Saladillo, que opera como límite político y geográfico entre ambas.

La mayoría de las localidades del Corredor Sur se originaron por la aparición de las estaciones del ferrocarril de la Línea Campa-

na-Rosario habilitada en 1886 que vinculaban a Rosario con Buenos Aires. El camino de Postas que unía dichas ciudades –previo a la instalación del ferrocarril– contaba con escaso desarrollo. El camino pavimentado en 1931 se definió como ruta nacional N° 9 y, posteriormente, como ruta provincial N° 21, denominación que mantiene actualmente.

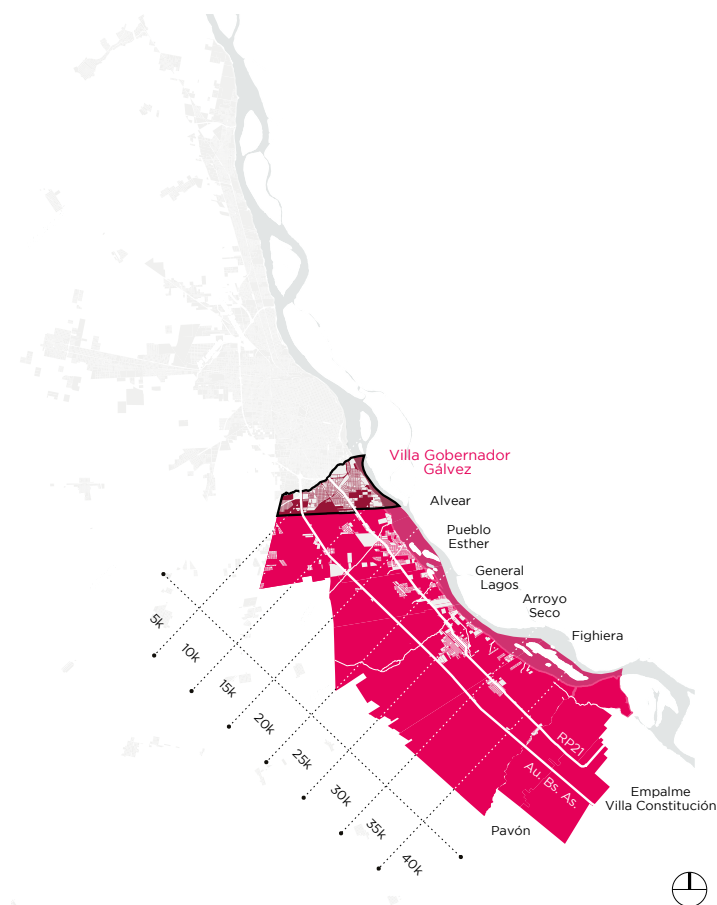
El frente ribereño de este corredor se encuentra hoy ocupado con diferentes usos, dentro de los cuales se destacan la residencia privada y enclaves productivos de gran impacto dificultando la posibilidad de acceso público al río. La presencia de arroyos y de cañadas intermedias –con sus condiciones ambientales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

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



20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

Villa Gobernador Gálvez tiene una posición estratégica dentro del Corredor Sur Metropolitano, debido a la cercanía territorial a los centros de altos estudios, investigación e innovación. Cuenta con un entorno favorable para el desarrollo de sinergias productivas de calidad. Tiene una extensión territorial de 31 km² y su área residencial queda definida en una superficie aproximada de 11 km². Es, después de Rosario, el municipio más poblado del Área Metropolitana de Rosario. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 80.769 habitantes presentando en los últimos períodos intercensales crecimientos del 18,4% (1991-2001) y del 10,81% (2001-2010). Este crecimiento está en consonancia con la variación intercensal promedio en las localidades del Corredor Sur Metropolitano ha sido de un 15,4%, entre 1991 y 2001 y de 11,5% entre 2001 y 2010, y que la ciudad de Rosario ha presentado en ambos períodos crecimientos de 0,05% y 4,30% respectivamente. Tiene una cantidad de 22.320 hogares. La estructura etaria mantiene las características generales del corredor: la población hasta los 14 años representa el 27,74%; entre 15 y 65 años -población económicamente activa- representa el 64,47%; y los mayores a 65 años el 7,79%. La densidad poblacional de su área residencial es de 7.343 hab./km², mientras que en la totalidad del ejido urbano alcanza los 2.605 hab./km². Si tomamos en cuenta la población total del Corredor Sur Metropolitano, Villa Gobernador Gálvez aporta el 65,53% de sus habitantes y el 6% del Área Metropolitana de Rosario.



80.769 Hab
CENSO 2010

10,8%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)

11 Km²
SUP. URBANA

7.343 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANAS)

2.605 Hab/Km²
(EN EJIDO DISTRITAL)

PROCESO DE URBANIZACIÓN

CONFIGURACIÓN ACTUAL Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

Villa Gobernador Gálvez alcanzó el estatus de ciudad en 1962 a partir del agregado de tres localidades preexistentes: Villa Gobernador Gálvez (fundada en 1888 a partir de intereses especulativos alentados por la presencia de la traza del ferrocarril); Villa Diego (creada a partir de la instalación de los talleres ferroviarios y la playa de maniobra en 1906) y Pueblo Nuevo (fundada en 1924, a partir de la instalación del Frigorífico Swift).

Estas localidades se habían instalado en un territorio de atravesamiento de múltiples caminos, rutas y vías férreas de acceso a Rosario y se conformaron en relación a los trazados ferroviarios. La original VGG se ubicó en lo que constituye hoy el sector centro-oeste de la ciudad, en el cruce de la actual ruta provincial N° 25S y las vías de FFCC Mitre, con una planta desarrollada a ambos lados de las vías férreas. La primitiva Villa Diego se localizó en el centro-norte de la ciudad actual, en la intersección entre la actual ruta provincial N°21 y las vías del FFCC Belgrano, con una planta que se desarrollaba a ambos lados de esta encrucijada, situación agravada por la presencia de una extensa zona ocupada por la playa de maniobras y los talleres ferroviarios. Pueblo Nuevo se instaló en lo que conforma hoy el extremo noreste de

la planta, al este de la traza ferroviaria en la que confluían las vías del ferrocarril Mitre y del Belgrano, que lo separaba de las instalaciones del frigorífico Swift. Varios años después, la construcción del acceso Sur al puerto de Rosario significaría una nueva ruptura que seccionaría algunas manzanas de este sector. Luego de la unificación político-administrativa de estas tres localidades, el territorio urbano resultante quedó constituido como una ciudad profundamente fragmentada.

Esta nueva ciudad, que resulta de la unificación, tuvo su mayor expansión a partir de los años 70 con el desarrollo de loteos económicos, muchos de carácter irregular y sin infraestructura, determinando un crecimiento vertiginoso de escasa calidad urbana. Este crecimiento se fue dando primero por ampliación de los núcleos originales y luego avanzando hacia el sur de la planta así conformada, con el amanzanamiento y loteo de parcelas aisladas de escaso tamaño (algunas de ellas destinadas a operaciones de vivienda pública). En el sector sureste este tipo de crecimiento fue generando pequeños fragmentos urbanizados ocupando suelo destinado a la producción hortícola que abastece a la ciudad de Rosario. Estos fragmentos han quedado conformados como urbanizaciones absolutamente aisladas en el territorio, al estar vinculados por calles trazadas en sentido este-oeste que se derivan de la ruta provincial N°21, con una muy débil articulación en el sentido norte-sur.

Paralelamente al desarrollo del proceso de urbanización formal, se conformaron importantes asentamientos irregulares. Entre los más antiguos se encuentran los ubicados sobre la ribera del Paraná, vinculados originalmente con la actividad de pescadores: La Ribera (entre las plantas de los frigoríficos Swift y Pala-

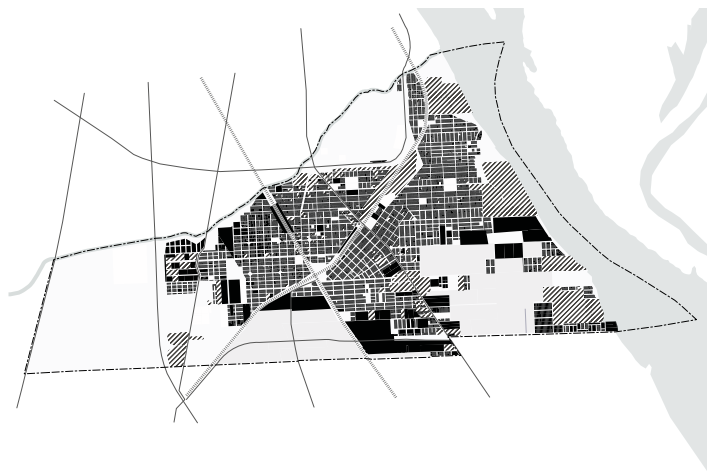


Gráfico 1: Suelo urbano en el ámbito del distrito, 2017.

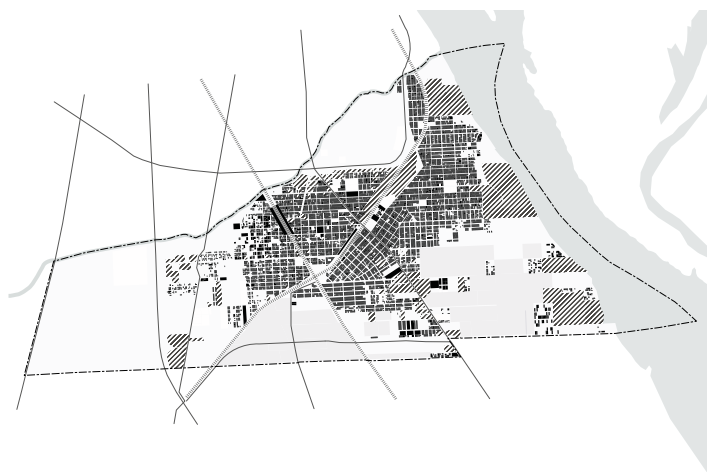


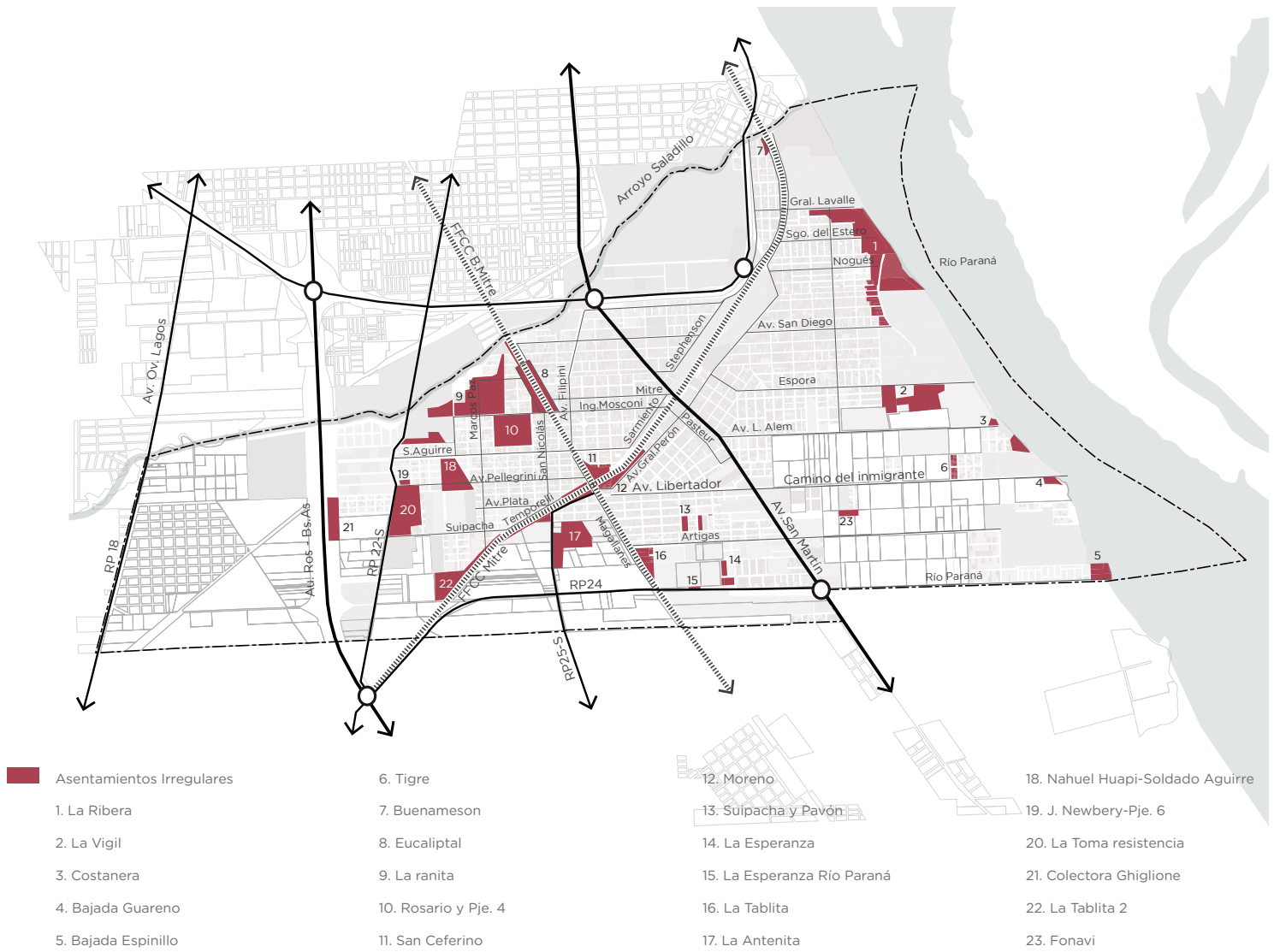
Gráfico 2: Suelo urbano ocupado, 2017.

dini); Vigil (al sur de la planta de Paladini, ocupando un predio recreativo perteneciente a la Asociación Biblioteca Constancio C. Vigil¹) y Boca de Tigre, ubicado al sur de la planta de Unilever. Otros asentamientos relativamente antiguos son los que se ubican en zona del cuadro de la Estación Aguirre, sobre el cruce de las dos vías ferroviarias; además de aquellos localizados sobre el arroyo Saladillo.

TRANSFORMACIONES RECIENTES

En los últimos años, los asentamientos irregulares han tenido un crecimiento muy significativo, a la vez que se han generado nuevas radicaciones cuya aparición se verifica –en muchos casos– en forma repentina, aunque llamativamente ocupando el suelo de forma ordenada (con apertura de trazas de calles que continúan el trazado oficial). Algunas ocupaciones de este tipo se produjeron en el sector oeste de la planta urbana, entre mediados de 2008 y principios de 2010, y continuaron en 2011 con la incorporación de un sector que se localizó sobre la ruta provincial N°225-s y dos más que se instalaron en el sureste de la ciudad. Este proceso se intensificó notablemente hacia fines de 2012 y principios de 2013, con la ocupación de aproximadamente 35 ha de suelo rural. Junto a este proceso de generación de nuevas radicaciones, cabe señalar la notable densificación de las pre-existentes, fundamentalmente del asentamiento La Ribera norte y de los dos ubicados sobre las vías ferroviarias. No obstante, no se registra entre los planos catastrales 2004 y 2014, la existencia de nuevas urbanizaciones aprobadas formalmente.

1. Este predio fue confiscado por el gobierno provincial de facto en 1976 y luego cedido a la Municipalidad de Villa Gobernador Gálvez con destino específico para la construcción de viviendas. Parte de este predio fue vendido a la empresa Paladini.



Plano 1. Ubicación de los asentamientos irregulares

24 Además de estos procesos, que son los más significativos, durante este período, se presentan relativamente poca cantidad de extensiones oficiales de la planta urbana. En todos los casos constituyen operaciones de completamiento de bordes, que en ocasiones han servido para enlazar urbanizaciones anteriormente disociadas. Entre estas operaciones existen dos importantes de vivienda pública ubicadas en los bordes de la ciudad y dos más pequeñas conformadas como como completamientos interiores; en todos los casos se trata de viviendas individuales. Esto marca una diferencia con décadas anteriores en las que se produjeron varias urbanizaciones (incluyendo un conjunto de vivienda pública colectiva) en pleno sector rural. Además de las operaciones de crecimiento, se registra -en general- un importante proceso de completamiento de la ocupación en manzanas conformadas que, en períodos anteriores, registraban ocupación incipiente.²

VGG se caracteriza, además, por registrar en su proceso de urbanización una relación muy compleja entre usos residenciales e industriales. El uso industrial ocupa una gran proporción de la planta urbana y se dispone de modo disperso y desordenado. Dos plantas frigoríficas de gran envergadura, una fábrica de jabones y una cerealera-aceitera, se encuentran localizadas sobre la ribera del Paraná de forma alternada con usos residenciales y espacios rurales; una planta frigorífica, Mattievich (ex Sugarosa) se ubica sobre el arroyo Saladillo; Euro (manufacturera de vísceras de origen animal para elaboración de embutidos y productos medicinales) y una industria química, Total Química; e industrias

medianas, fundamentalmente metalmecánicas, se disponen a lo largo de la ruta provincial N° 21 en su tramo sur. En los últimos 10 años, se ha conformado un área industrial en un sector localizado hacia el oeste de la ciudad, colindante con la Autopista Rosario-Buenos Aires. En gran medida, esta situación se asocia al hecho de que varios desarrollos residenciales estuvieron vinculados -justamente- a la presencia de tales industrias, pero también al hecho de que se han ampliado en forma permanente los perímetros de las áreas destinadas a uso industrial o se han creado nuevas zonas industriales, avanzando sobre áreas calificadas previamente como residenciales e incluso sustituyéndolas (aún cuando han contado con ocupación residencial efectiva).

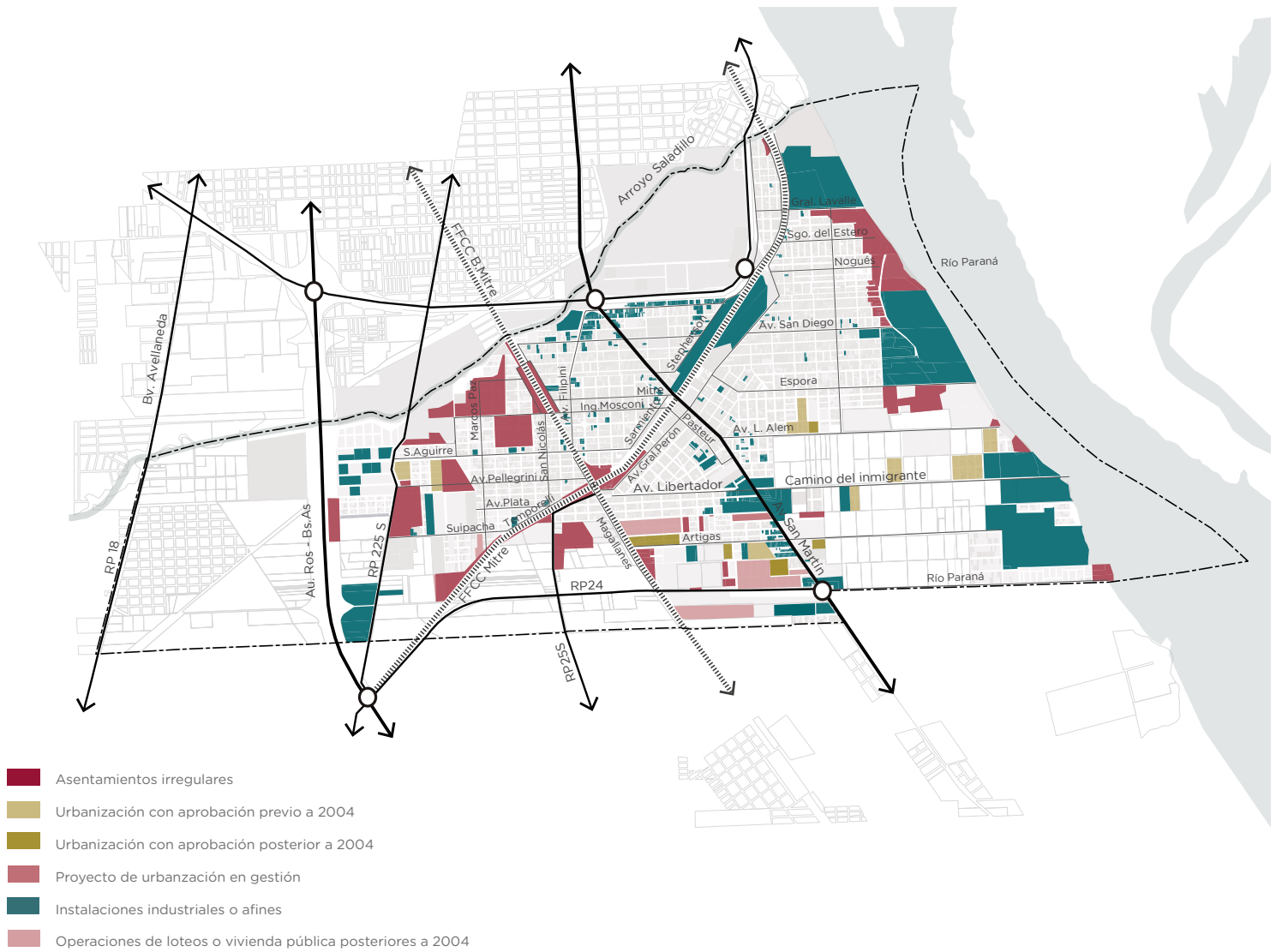
Como demuestra un estudio realizado sobre el cuerpo normativo de este municipio,³ la mayoría de las ordenanzas modificatorias del Código Urbano de 1995 han tenido como finalidad el cambio de destino de uso del suelo, en diversas localizaciones, para permitir la radicación de industrias en áreas no previstas normativamente.⁴ Estos cambios normativos constantes, sin mediar la formulación de un nuevo plan de ciudad que organice adecuadamente los usos del suelo, ha generado una profunda inestabilidad y ha dado lugar a situaciones de conflictos entre usos, hoy muy difíciles de resolver.

Según la clasificación del Catastro Provincial, la configuración actual de los usos del suelo está dada en la mayor superficie declarada de

2. En el Plano N°2, se han señalado aquellos donde se registra un proceso de completamiento más significativo. Asimismo, a los efectos de visualizar las tendencias de crecimiento del tejido residencial en la ciudad, se incorpora a las áreas en proceso de transformación, aquellas previstas para futuro crecimiento y los proyectos en gestión.

3. Ver, CFI-MATEOS, A., resp. (2007): Plan de Ordenamiento Territorial para la Costa Metropolitana del Gran Rosario - Cordón Sur. Diagnóstico. Anexo Ficha Pre-diagnóstico Villa Gobernador Gálvez.

4. Se hace referencia a las ordenanzas N° 1304/98, 1429/99 y 1561/2003 que han tenido por finalidad la recalificación de distritos, sustituyendo la calificación residencial por la industrial.



Plano 2. Proceso de completamiento y expansión de las áreas urbanizadas

Tipo de zona	Nro. Fincas	%	Sup. Terreno	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	21.372,0	91,9	912,1	39,4	2.531.561,0	86,6	27,8
Suburbano	283,0	1,2	1.052,6	45,5	339.817,0	11,6	3,2
Suburbano loteado	1.544,0	6,6	186,7	8,1	50.936,0	1,7	2,7
Rural	52,0	0,2	161,6	7,0	0,0	0,0	0,0
Total	23.251,0		2.313,0		2.922.314,0		12,6

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

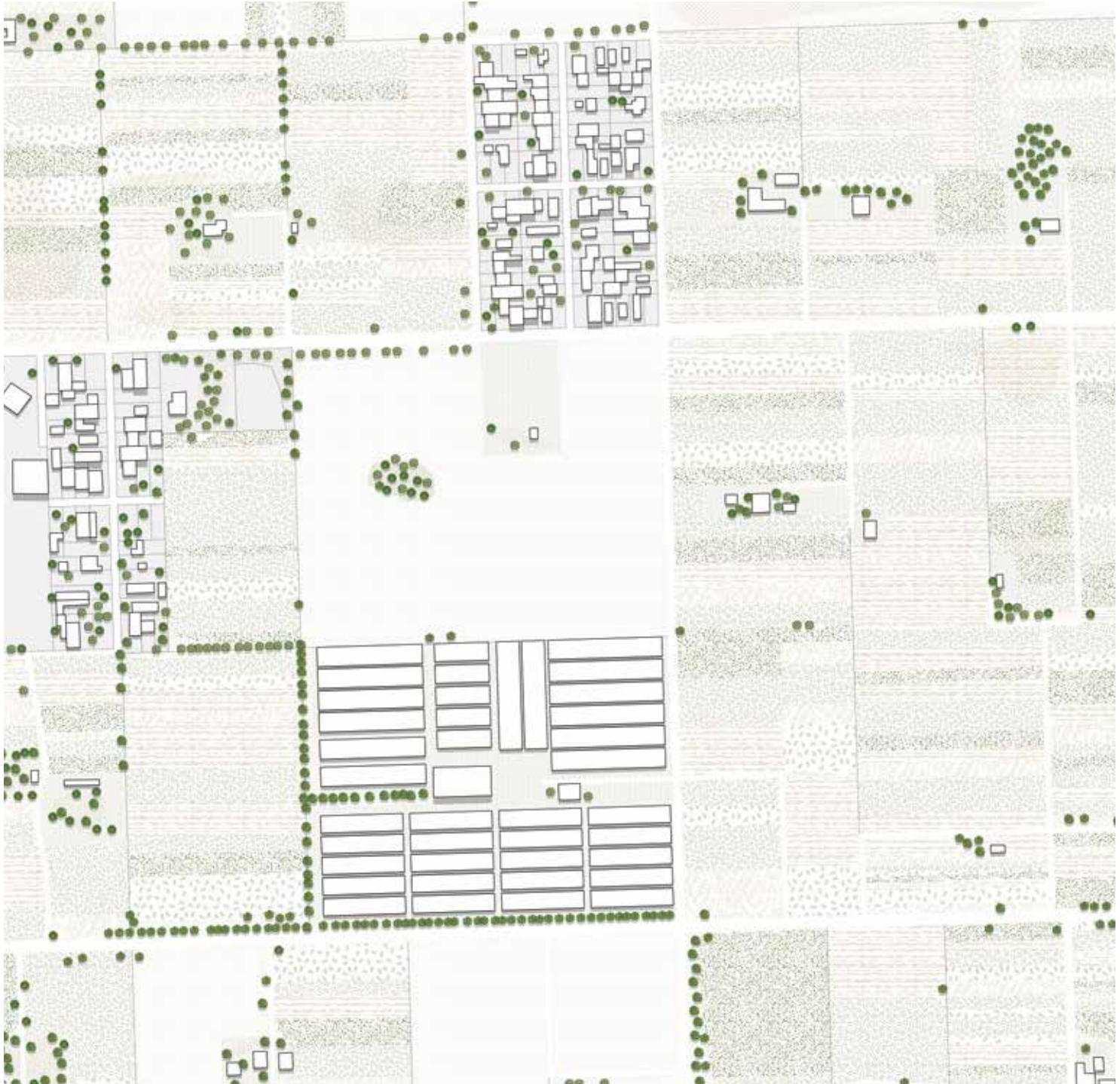
la localidad por la categoría *suelo suburbano* (43% de la superficie total), concentrado en el 1% de las fincas con un 3% de su superficie edificada, el *suelo suburbano loteado* (12% de la superficie total) registra el 2% edificado y, el *suelo rural* (8% de la superficie total). La superficie de suelo calificada como *suelo urbano* ocupa el segundo lugar (37 % de la superficie total), está constituido por la mayoría de las fincas de la localidad (86%). Estas fincas poseen el 27.86% de la superficie edificada.⁵

CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

Como se evidencia en el cuadro anterior, en la ciudad de Villa Gobernador Gálvez, el suelo rural toma menor peso que en el resto de las localidades del Área Metropolitana de Rosario; en cambio, adquiere mayor importancia el espacio periurbano, que es el área ubicada entre el suelo rural y el suelo urbano con características paisajísticas, ambientales, productivas y sociales propias. En la actualidad se resta importancia a este espacio intermedio donde coexisten tanto actividades productivas como actividades residenciales y recreativas, que

generan un filtro gradual entre los dos extremos. La importancia de este espacio periurbano se asienta, justamente, en esta capacidad de mediar entre el campo y la ciudad, protegiendo el paisaje productivo que rodea las localidades de los procesos expansivos y filtrando el uso de agroquímicos usados para la producción extensiva. Además de contribuir a recuperar el entorno productivo de cada localidad, refuerza su capacidad de abastecer las demandas de consumo de la región y rescata las fuentes de trabajo que la actividad genera. En el caso de Villa Gobernador Gálvez, debido al tamaño de la planta urbana y su cercanía a los centros urbanos vecinos, estos espacios se encuentran concentrados sólo al sur de la localidad, separando a la misma de su vecina Alvear. La planificación del espacio periurbano debería comenzar estableciendo los criterios para definirlo. Se propone categorizarlo de manera tal que se establezcan objetivos específicos que contribuyan al modelo de ordenamiento territorial. Así, podrían determinarse áreas en las cuales se aplicarán políticas de protección del valor productivo, paisajístico y patrimonial de la zona; de conservación de la biodiversidad y la matriz biofísica e hídrica del territorio, y de cuidados de la salud ambiental y de sus habitantes.

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



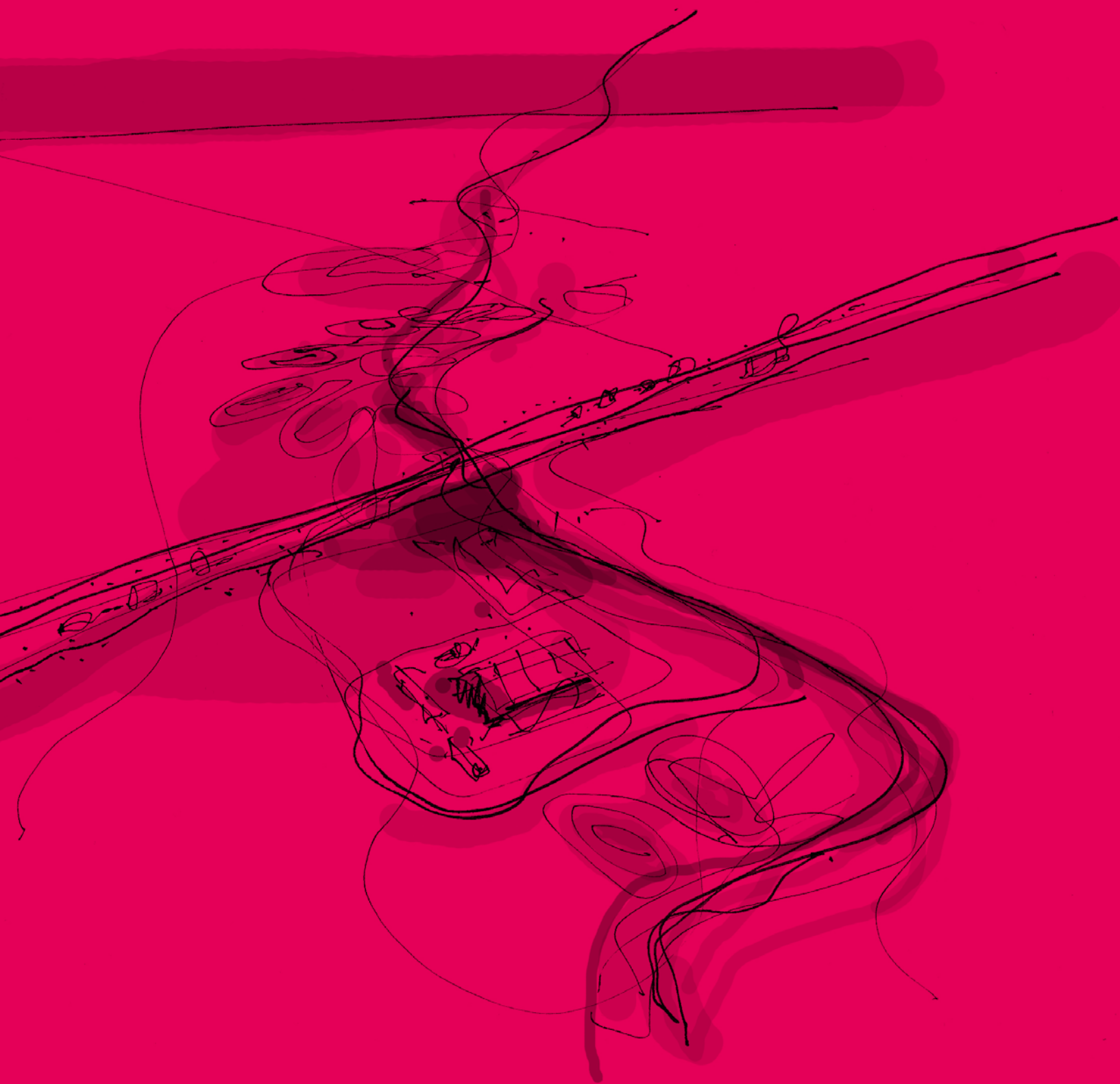
Plano 3. Detalle del tejido rural de proximidad



CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

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



SISTEMAS GENERALES

SISTEMA VIAL JERÁRQUICO

La red vial está conformada por las principales calles de la ciudad que hacen posible una estructura de sostén para el sistema de movilidad. Pueden definirse dos tipos de corredores en la localidad, según su jerarquía o grado de significación y en relación al flujo que pueden conducir y a su capacidad de vincular distintos sectores urbanos y de relacionar a la ciudad con el territorio circundante:

Corredores Primarios, conformados por las siguientes rutas y avenidas: la ruta provincial N°21 (Avenida San Martín en VGG), la ruta provincial N°22-s, la ruta provincial N°25-s, la autopista Rosario-Buenos Aires, la ruta provincial N°18, la ruta provincial N°24 y la Avenida de Circunvalación 25 de Mayo.

Corredores Secundarios, conformados por las siguientes calles y avenidas: hacia el este del FFCC Mitre, en sentido este-oeste: Gral. Lavalle, Santiago del Estero, Nogués, Avenida San Diego, Espora, Avenida Leandro N. Alem, Avenida Libertador-Camino del Inmigrante, Artigas y Río Paraná; en sentido norte-sur: 17 de Octubre, Avenida Juan Domingo Perón. Hacia el oeste del FFCC Mitre en sentido este-oeste: Mitre, Ingeniero Mosconi, Avenida Soldado Aguirre-Sarmiento, Avenida Pellegrini, Suipacha - Temporelli y en sentido norte-sur: Avenida Fillipini, Marcos Paz y San Nicolás.

La ciudad se encuentra atravesada por rutas de conexión territorial y una autopista, situación que si bien favorece su conectividad e integración con las localidades vecinas también provoca fragmentación en la planta urbana. Los corredores viales secundarios se interrumpen en el centro de la ciudad por la presencia de la parcela ferroviaria, de este modo no existe ningún eje de atravesamiento vial completo en sentido este-oeste. No se registran recorridos ribereños continuos frente al río Paraná y son reducidos frente al arroyo Saladillo, como tampoco se dan situaciones de llegada jerarquizadas en forma perpendicular a la ribera del río. Esto impide el contacto y disfrute por parte de la población de situaciones paisajísticas naturales, con recorridos y penetraciones que en algunos sitios aun podrían lograrse.

SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario está compuesto por dos ejes conformados por las vías del ferrocarril Mitre, que se cruzan en el centro de la localidad impactando fuertemente en su desarrollo urbano; además de las playas y estaciones ferroviarias que interrumpen los tejidos urbanos. Este atravesamiento constituye una temática de gran complejidad a resolver. La planta urbana en general se encuentra muy fragmentada, situación que a su vez provoca discontinuidades e interrupciones en el sistema vial jerárquico de la ciudad.

Es importante determinar cuáles de las infraestructuras que actualmente componen el sistema ferroviario deberán ser conservadas y cuáles podrán ser descartadas en función de una futura reactivación de los ramales.



Plano 4. Sistema Vial Jerárquico y Ferroviario

SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

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

Frente ribereño del río Paraná. Comprende las parcelas localizadas sobre el borde este de la ciudad frente al río Paraná en toda su extensión, tanto en lo que respecta a la barranca alta como a los bajíos. Este territorio, actualmente se halla fragmentado por la presencia de diferentes usos (productivo/portuario y recreativo) y está compuesto por un alto porcentaje de propiedades privadas. Se destacan particularmente el área denominada “El Bosquecito” ubicado en las cercanías del sitio arqueológico de “Cueva de Tigre”, el área de ribera baja que se extiende entre las lagunas de los frigoríficos Swift y Paladini, la ribera y barranca forestada localizadas frente al predio de la Vigila; además de las bajadas.



Estructura de los espacios verdes forestados



- Sistemas de espacios verdes**
- 1. Borde del Arroyo Saladillo (Proyecto de la cascada)
- 2. Área verde sobre La Ribera (Recuperación de accesos)
- 3. Cueva de Tigre
- 4. Playa Ibai Ondo
- 5. El Bosquecito
- 6. Balneario La Vigil
- 7. Parque regional sur
- 8. Plazas
- 9. Reserva natural

Plano 5. Equipamientos y espacios verdes

34 *Frente ribereño de arroyo Saladillo.* Comprende a las parcelas alineadas en la ribera sur del Saladillo en toda su extensión, que se presentan conformando un corredor verde. Se destaca el Parque Regional y algunos elementos que asumen valor excepcional, como “El Salto” y las “Quebradas del Arroyo”, así como el área de su desembocadura.

Parques, plazas y paseos. Se incorporan en esta categoría los espacios abiertos de la ciudad de dimensiones y características ambientales especiales, cuyo uso colectivo está destinado, fundamentalmente, a actividades recreativas: el Parque Regional, los paseos urbanos, las plazas y masas forestales de los cuadros de estación de Villa Diego y Coronel Aguirre. Además, se destaca la fisonomía particular de la calle San Diego, en el tramo que se extiende entre el predio de Radio Nacional y la Escuela Teodolina de Alvear, como así también la hondonada ferroviaria localizada en Pueblo Nuevo, los bordes de la Avenida de Circunvalación y las plazas del Barrio de Coronel Aguirre (giradas a 45° con respecto a la trama).

Espacio Periurbano. Se reconoce como tal al espacio conformado por las parcelas ubicadas alrededor de las áreas urbanas destinadas principalmente a las actividades productivas rurales. Se valora su capacidad de actuar como filtro gradual entre el suelo urbano y el suelo rural.

EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

Entre los principales equipamientos urbanos, cabe mencionar, que la ciudad cuenta con importantes equipamientos comunitarios que brindan servicios educativos, administrativos-culturales, deportivos-recreativos y de salud, los cuales se concentran fundamentalmente en torno a la franja central de la ciudad, en las adyacencias de la Estación de Villa Diego. A medida que la ciudad se extiende hacia los sectores más periféricos se evidencian las carencias de estos servicios.

Además, se registran en la ciudad numerosos equipamientos que se destacan por su valor patrimonial y otros que, si bien no tienen esta connotación, adquieren un valor institucional importante por los servicios comunitarios que brindan.

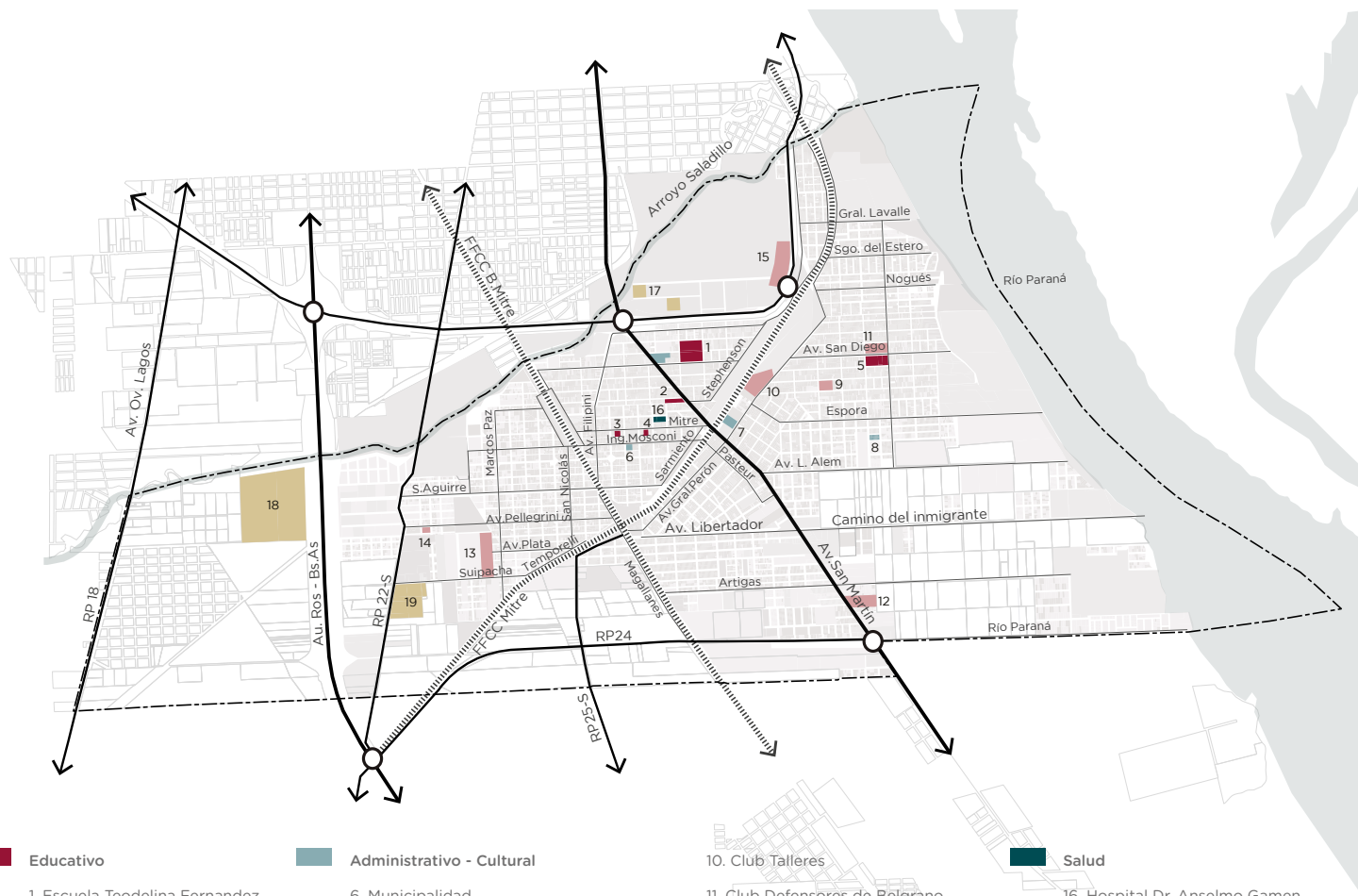
Además, se registran en la ciudad numerosos equipamientos que se destacan por su valor patrimonial y otros que, si bien no tienen esta connotación, adquieren un valor institucional importante por los servicios comunitarios que brindan.

El patrimonio urbano - arquitectónico de valor

En el 2001 se sancionó la Ordenanza N° 1474/2001, por la que se creó el Programa de Preservación de Edificios y fachadas pertenecientes al patrimonio histórico, urbanístico y arquitectónico de la ciudad, estableciendo la necesidad de dictar medidas tendientes a la conservación de los edificios de valor histórico de la ciudad.¹

El patrimonio construido en esta localidad se concentra en determinadas áreas consideradas de valor patrimonial, en tanto se reconoce en ellas un tejido homogéneo que incluye edificios e instalaciones de valor patrimonial, barrios y enclaves de arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos de valor singular. Esas áreas se encuentran diseminadas en el tejido. Se destacan entre las más importantes:

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).



- | | | |
|---|---|---|
| ■ Educativo | ■ Administrativo - Cultural | ■ Salud |
| 1. Escuela Teodelina Fernandez de Alvear | 6. Municipalidad | 10. Club Talleres |
| 2. Colegio Sagrado Corazón | 7. Anfiteatro | 11. Club Defensores de Belgrano |
| 3. Escuela n132 | 8. Centro cultural | 12. Predio Central Córdoba |
| 4. Escuela n136 | ■ Deportivo - Recreativo | 13. Club Coronel Aguirre |
| 5. Escuela n 6418 | 9. Club Villa Diego | 14. Club Defensores |
| | | 15. Club General Paz |
| | | ■ Servicios |
| | | 16. Hospital Dr. Anselmo Gamen |
| | | 17. Plantas transmisoras de tv y radio |
| | | 18. Basural |
| | | 19. Cementerio |

Plano 6. Equipamientos urbanos significativos

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 Villa Diego. Este conjunto urbano con fuerte identidad ferroviaria resulta patrimonio relevante no sólo para la localidad, sino también para la región. Sobresalen el cuadro de estación con sus talleres ferroviarios -aún activos en gran parte-, el monte de eucaliptus situado hacia el norte del mismo. En su entorno también se destacan arquitecturas relevantes conformando tramos, al igual que en el borde urbano de la Avenida Perón y Stephenson.
- Cuadro de Estación Coronel Aguirre. Comprende el cuadro de la estación, el equipamiento ferroviario, las áreas forestadas y el tejido de sus bordes. Se registran asentamientos irregulares en este predio.
- Plaza e Iglesia San Enrique. Se destaca el conjunto urbano de la Plaza y la Iglesia San Enrique.
- Plaza y entorno Escuela. Se destaca la conformación urbana de la calle San Diego, con la Plaza, la Iglesia, la Escuela Teodelina Fernández de Alvear y el edificio de Radio Nacional.

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

- Predio Swift. Especialmente se destaca el sector localizado junto a la desembocadura del arroyo Saladillo, por su posicionamiento junto al río Paraná y al arroyo, con la presencia de miradores y forestación que lo transforma en un enclave con gran potencial

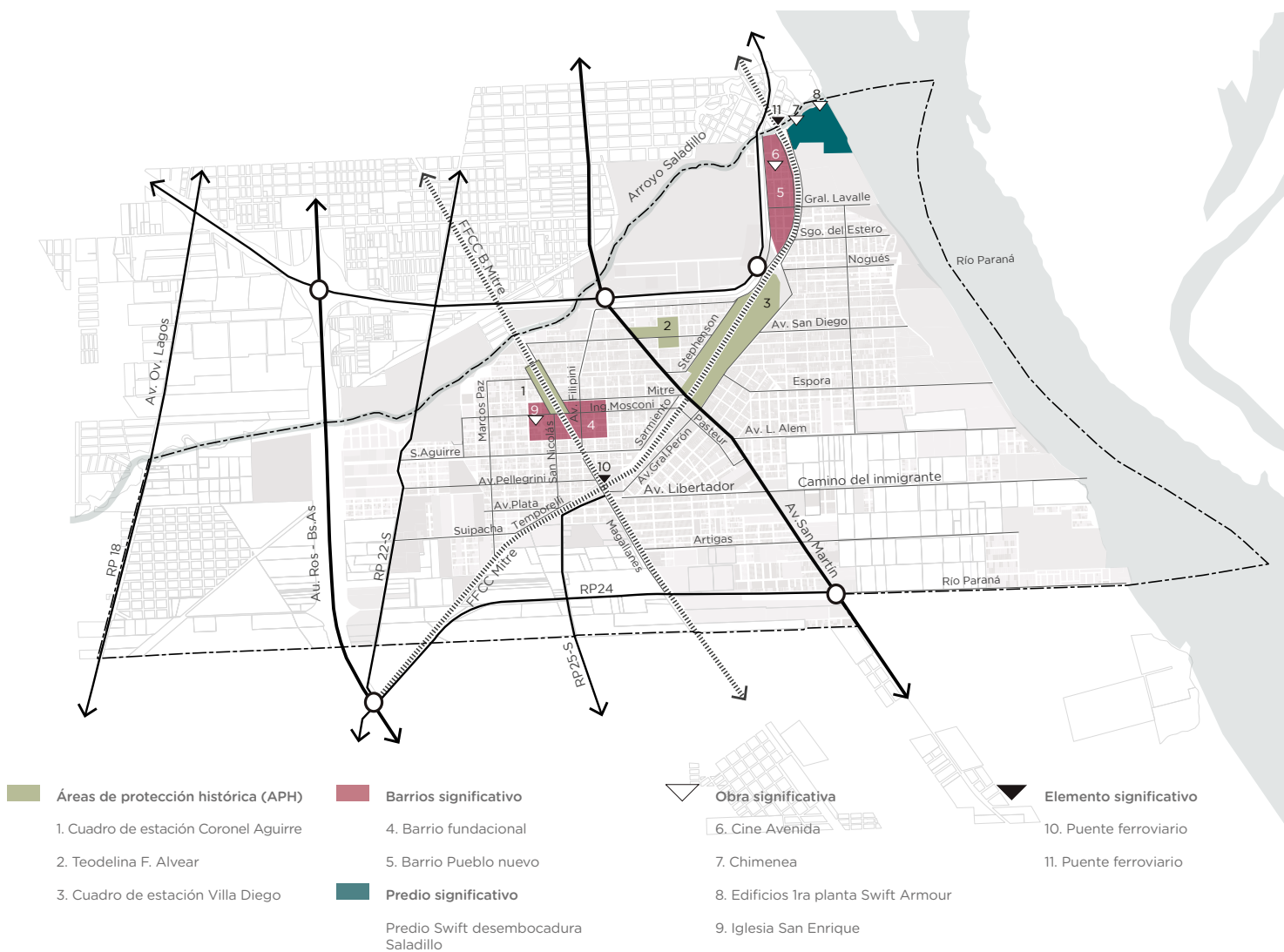
para su recuperación. Se registran aquí las construcciones originales del frigorífico de gran valor identitario y arquitectónico.

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

- Pueblo Nuevo. Este sector resulta fundante del ex poblado Pueblo Nuevo (hoy unificado con Villa Gobernador Gálvez) que surge junto a la instalación del frigorífico Swift entre las décadas de 1920 y 1930. Entre sus construcciones se destacan casas originales, el edificio del cine “Avenida”, la hondonada ferroviaria y el puente ferroviario sobre el Saladillo.

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

- Iglesia San Enrique. Inaugurada en 1890, fue declarada Monumento histórico por Decreto N°271 del 23 de Febrero de 1978 (expediente N°30219) y reivindicada en democracia el 31/03/2016.
- Escuela Primaria Teodelina Fernández De Alvear. Se destaca el conjunto edilicio conformado por la escuela y la Iglesia, ubicado frente a la plaza.
- Puente Ferroviario. Elemento que rescata la identidad originaria ferroviaria, tanto de la localidad de VGG como de la región.
- Chimenea Swift, declarada de Interés Patrimonial e Histórico (Expte. N° 3514/09).



Plano 7. Sitios y edificios de valor patrimonial



Chimenea Swift, declarada de interés patrimonial e histórico



Cuadro de Estación Villa Diego



Estación Coronel Aguirre



Predio Swift

Iglesia San Enrique



EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

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

URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

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

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

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

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

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

El tratamiento del déficit habitacional de cada una de las localidades que componen el AMR es de fundamental importancia debido al papel que desempeña a la hora de la diagramación y planificación de las políticas habitacionales en particular y las políticas públicas en general. Éste, computado a través del marco metodológico del “Déficit cuantitativo y cualitativo” permite dimensionarlo y valorarlo en términos absolutos y relativos, y delimitar y localizar áreas deficitarias tanto por el estado de construcción, cohabitación, o por la carencia de infraestructura y servicios. Villa Gobernador Gálvez posee, según el censo 2010, una población de 80.769 habitantes viviendo en 22.320 hogares.

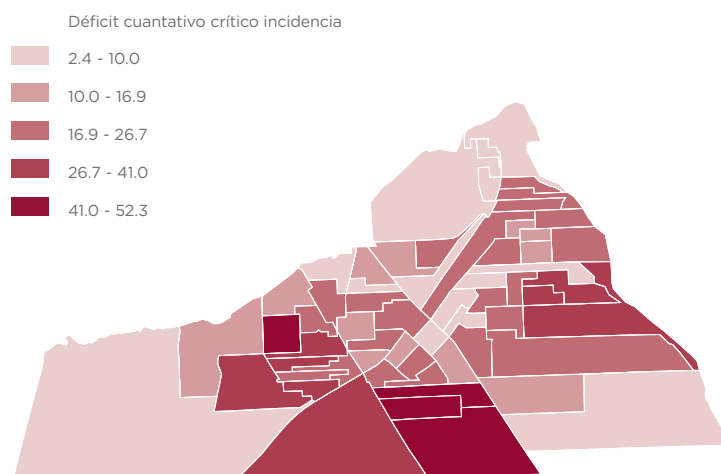
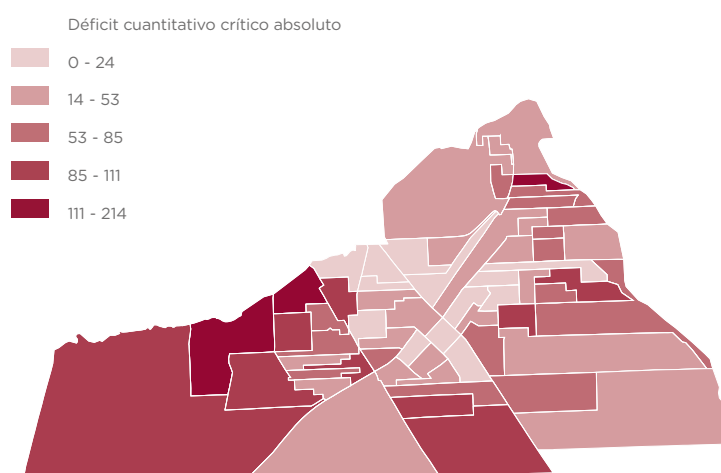
Déficit habitacional

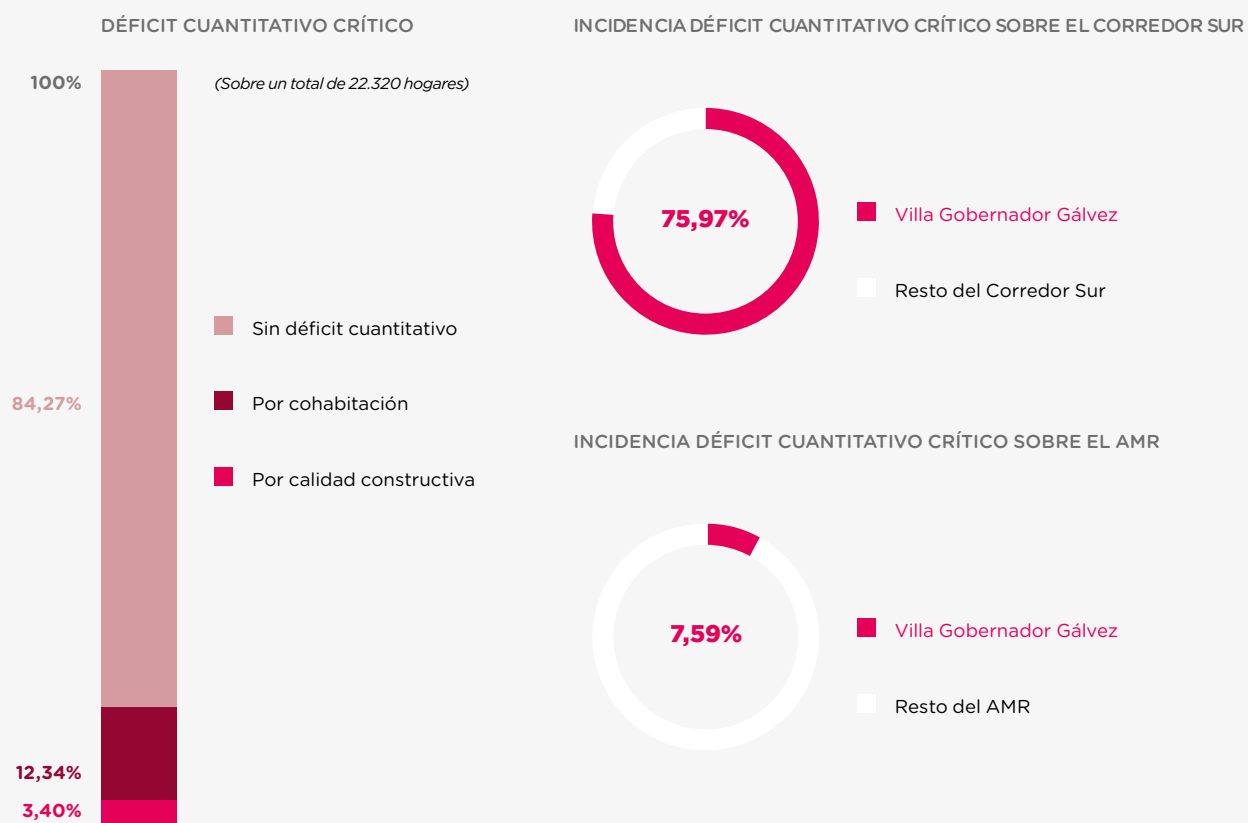
Déficit habitacional cuantitativo. Este refiere a la necesidad de viviendas nuevas a construir por ser viviendas en estado irrecuperable. Para la ciudad de V. G. Gálvez se estimó que el 16% de los hogares se encuentran con alta deficiencia de vivienda. Se necesitan un total de 3.500 viviendas aproximadamente a construir para satisfacer la necesidad de hogares que habitan viviendas irrecuperables o que cohabitan. En este valor se consideran 800 viviendas para evacuar la necesidad de hogares con situación habitacional sumamente precaria (3% del total de hogares) y 2.800 viviendas para hogares cohabitando (12%). Los valores representan el 76% del déficit cuantitativo crítico total del Corredor Sur Metropolitano y el 8% del AMR.

Una variación metodológica es el déficit cuantitativo severo, que contabiliza además de las viviendas incluidas en el déficit crítico, aquellas viviendas que poseen condiciones un tanto mejores pero que aun tienen características de precariedad y por lo tanto también son consideradas como irrecuperables. En este caso el déficit es mayor y el valor asciende a 6.400 viviendas a construir, lo cual afecta al 29% de los hogares. Dentro de este déficit cuantitativo severo, se calcula un valor de 4.300 viviendas para hogares habitando en condiciones precarias (19% de los hogares) y 2.100 viviendas para satisfacer la condición de cohabitación (10%):

Déficit habitacional cualitativo. El déficit cualitativo contabiliza viviendas que deben ser refaccionadas para lograr las condiciones óptimas de habitabilidad. Para el cálculo de este valor se establecen criterios de prioridad, comenzando por determinar viviendas con deficiencias en la calidad de los materiales, sobre

Distribución de la incidencia del déficit cuantitativo crítico





DHC CRITICO	V.G.Gálvez	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	758	1004	6492	3,40%	75,50%	11,68%
b. Cohabitación	2754	3619	39782	12,34%	76,10%	6,92%
Total (a + b)	3512	4623	46274	15,73%	75,97%	7,59%

Tabla 2: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones

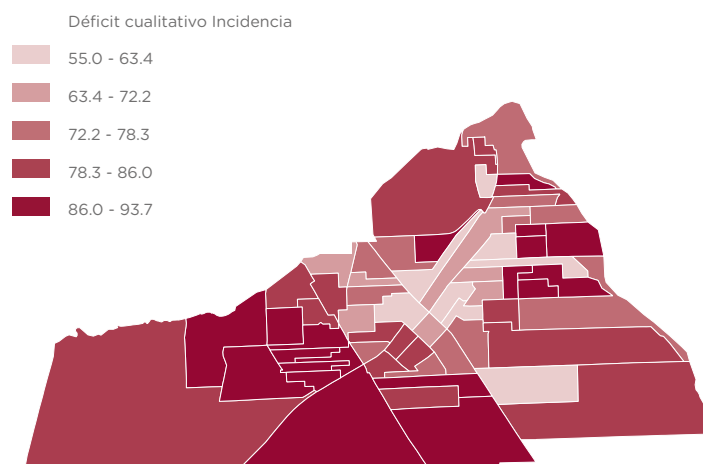
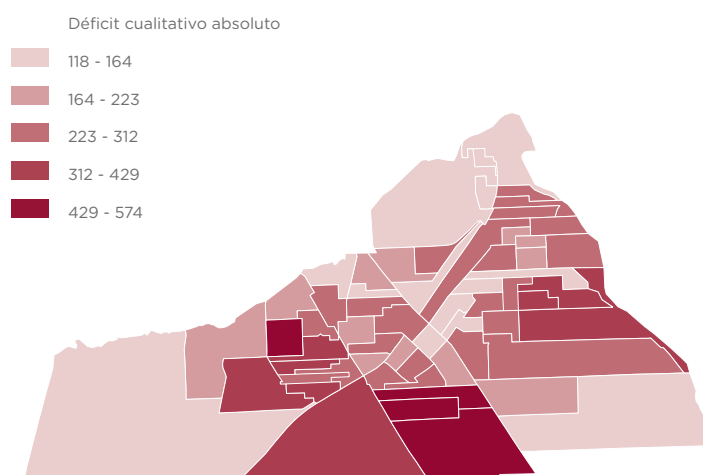
el remanente se contabilizan las que tienen deficiencias en las instalaciones internas y sobre las viviendas restantes se evalúan las deficientes en la conexión a servicios de sanidad. Se estima que este déficit para la localidad de VGG está en el orden de las 15.500 viviendas. La información detallada de la composición de este déficit se presenta en la Tabla 4:

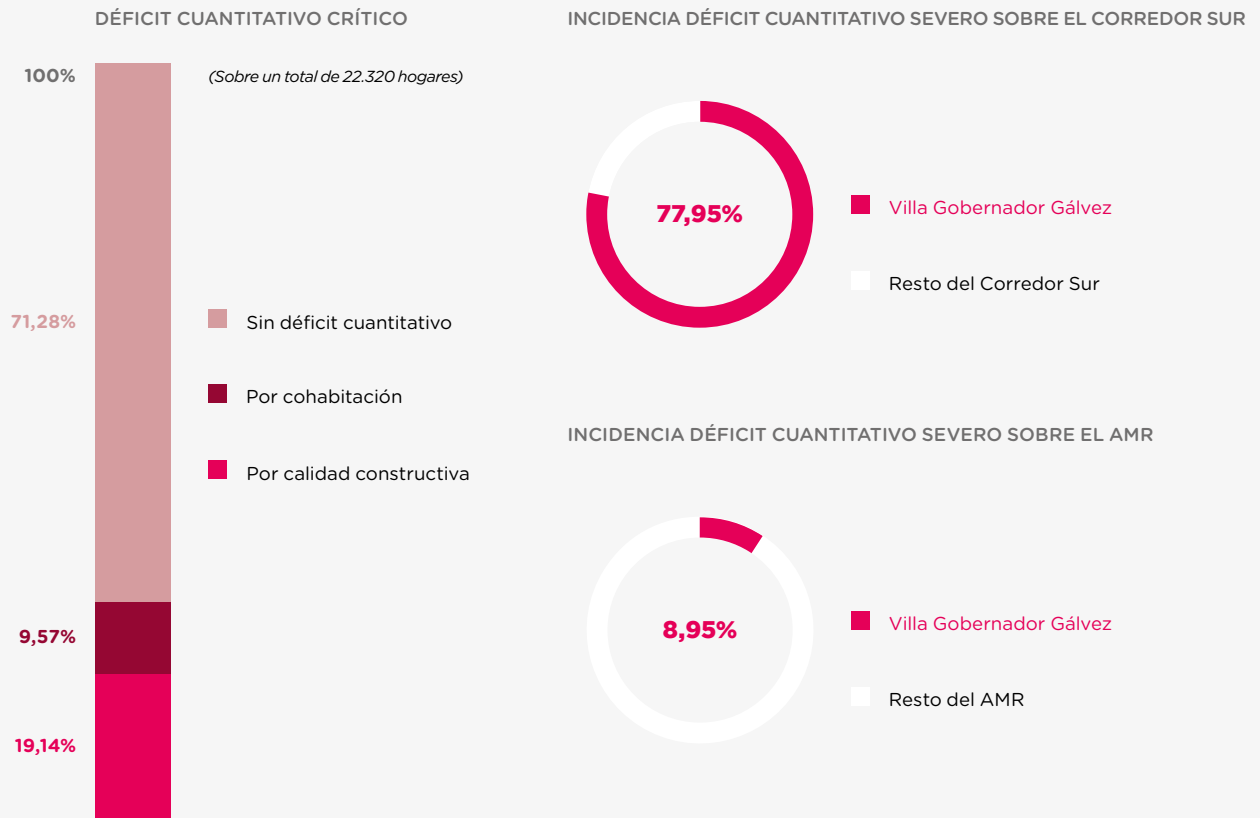
El déficit cualitativo desajustado cuantifica considerando el conjunto total de viviendas, aquellas que necesitan de la provisión y/o construcción de instalaciones internas de cañerías y/o inodoro con descarga de agua y por otro lado aquellas que no cuentan con conexiones a servicios de sanidad (agua potable y/o cloacas), siendo en VGG el 15,80% y el 50,26% respectivamente.

En cuanto a la calidad de ocupación medida a través del déficit cualitativo por hacinamiento, permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para asegurar buenas condiciones de ocupación. En este sentido se ha determinado para la localidad de VGG que 1.200 hogares viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto), y 4.500 con hacinamiento mitigable (viven de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

Áreas deficitarias. La cuantificación y localización de sectores o grupos vulnerables respecto de la situación habitacional brinda una herramienta más al momento de enfocar con más precisión las soluciones. Una opción para este análisis se genera a partir de vincular el déficit al régimen de tenencia de los hogares respecto de sus viviendas (variable censal). Esta definición permite realizar una primera aproximación de los hogares que habitan en asentamientos irregulares.

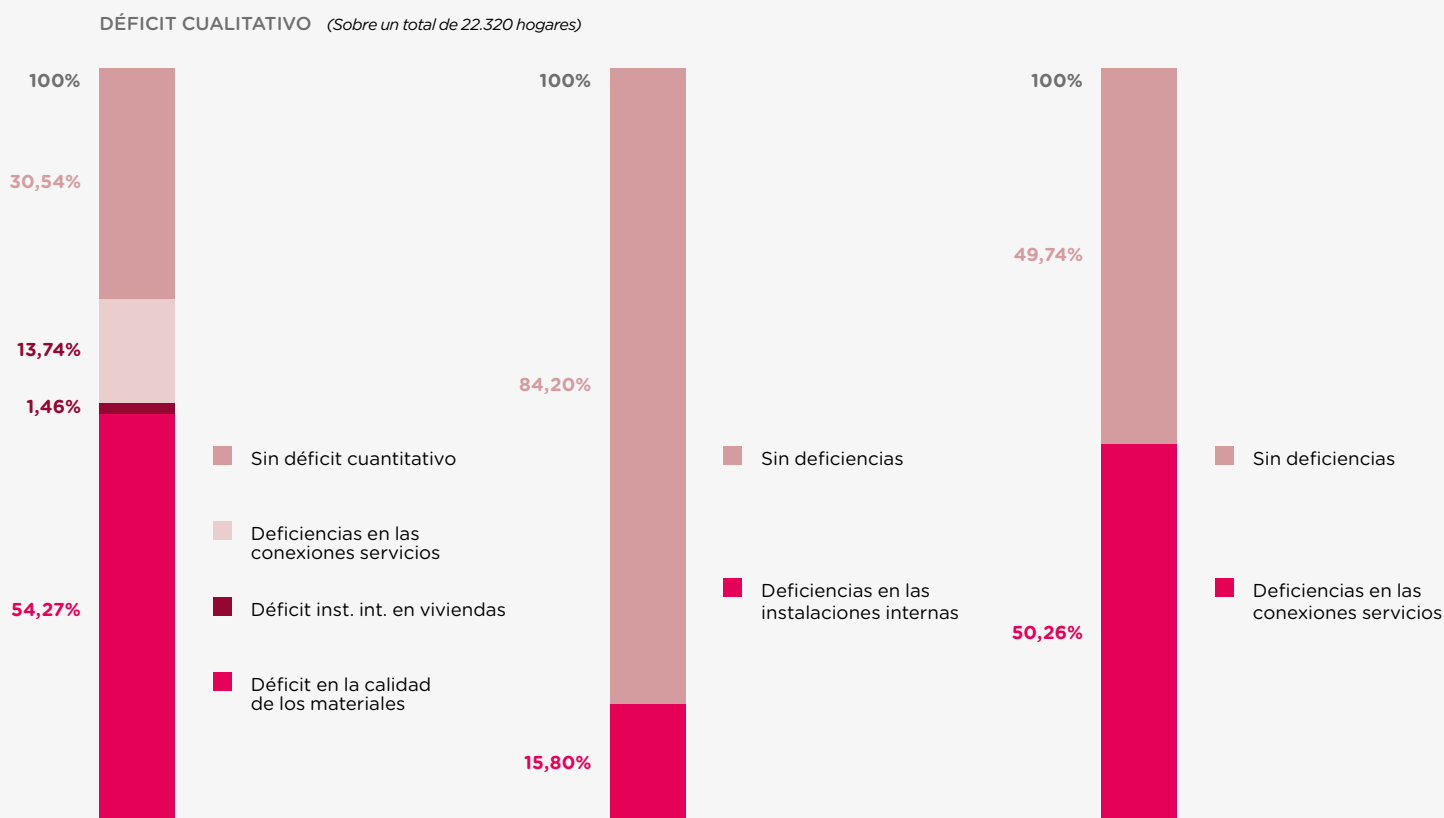
Distribución de la incidencia del déficit cualitativo





DHC SEVERO	V.G.Gálvez	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
a.Calidad constructiva	4273	5392	39468	19,14%	79,25%	10,83%
b. Cohabitación	2137	2831	32113	9,57%	75,49%	6,65%
Total (a + b)	6410	8223	71581	28,72%	77,95%	8,95%

Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones



DEFICIT CUALITATIVO	V.G. Gálvez	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	12112	18245	156745	54,27%	66,39%	7,73%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	325	461	3584	1,46%	70,50%	9,07%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	3067	4572	30412	13,74%	67,08%	10,08%
Total (a + b + c)	15504	23278	190741	69,46%	66,60%	8,13%

Tabla 4: Déficit cualitativo y sus dimensiones

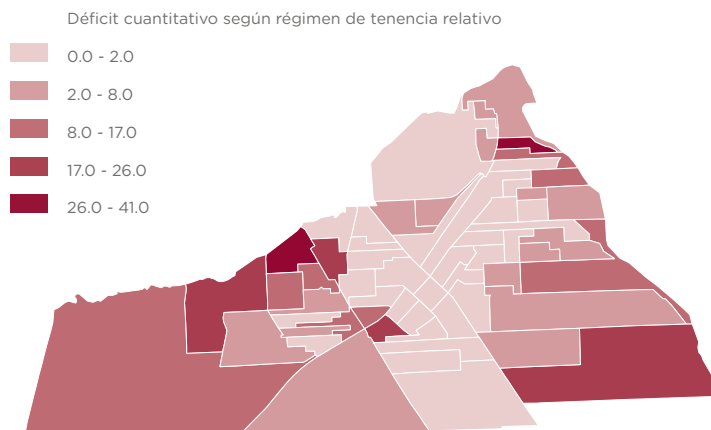
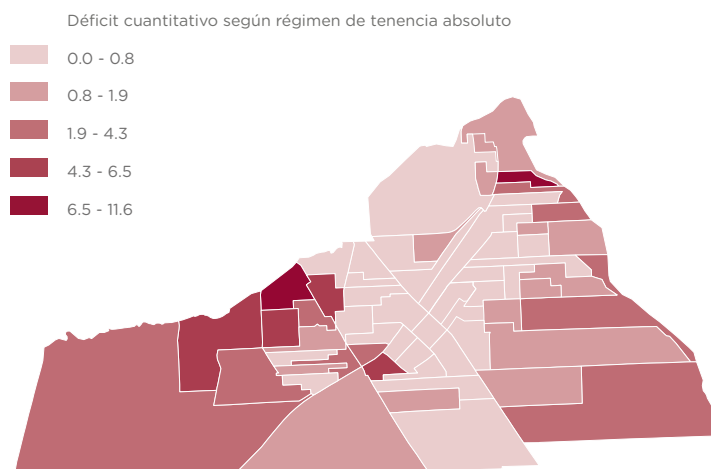
DEFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	V.G. Gálvez	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	3527	4505	27006	15,80%	78,29%	13,06%
Deficiencias en las conexiones servicios	11217	14882	86247	50,26%	75,37%	13,01%

Tabla 5: Déficit cualitativo desajustado

46 El mapa resultante a nivel radio censal, en el cual los colores más oscuros indican mayor concentración de viviendas en estado irrecuperable donde los habitantes son propietarios de la vivienda y no del terreno, tiene una gran similitud con la ubicación de asentamientos irregulares, de acuerdo a la información brindada por la Municipalidad de VGG.

El análisis de los déficits cuantitativo y cualitativo evalúan el escenario a fin de dimensionar la necesidad habitacional (tanto por el estado de construcción como por la carencia de infraestructura y servicios) y resultan un soporte a la hora de elaborar formas de intervenciones en áreas deficitarias. Además, brinda una herramienta de diagnóstico para abordar la construcción de nuevas viviendas, en áreas de completamiento de la planta urbanizada y a través del desarrollo de proyectos especiales donde puedan convivir distintos programas que tienda a dar una solución al déficit detectado.

Distribución de la incidencia del déficit cuantitativo crítico



DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		V.G.Gálvez	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	4495	6215	53360	20,14%	72,33%	8,42%
	Crítico	1215	1599	11352	5,44%	75,98%	10,70%

Tabla 6: Déficit cualitativo por hacinamiento

Estado de las Infraestructuras y los servicios

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

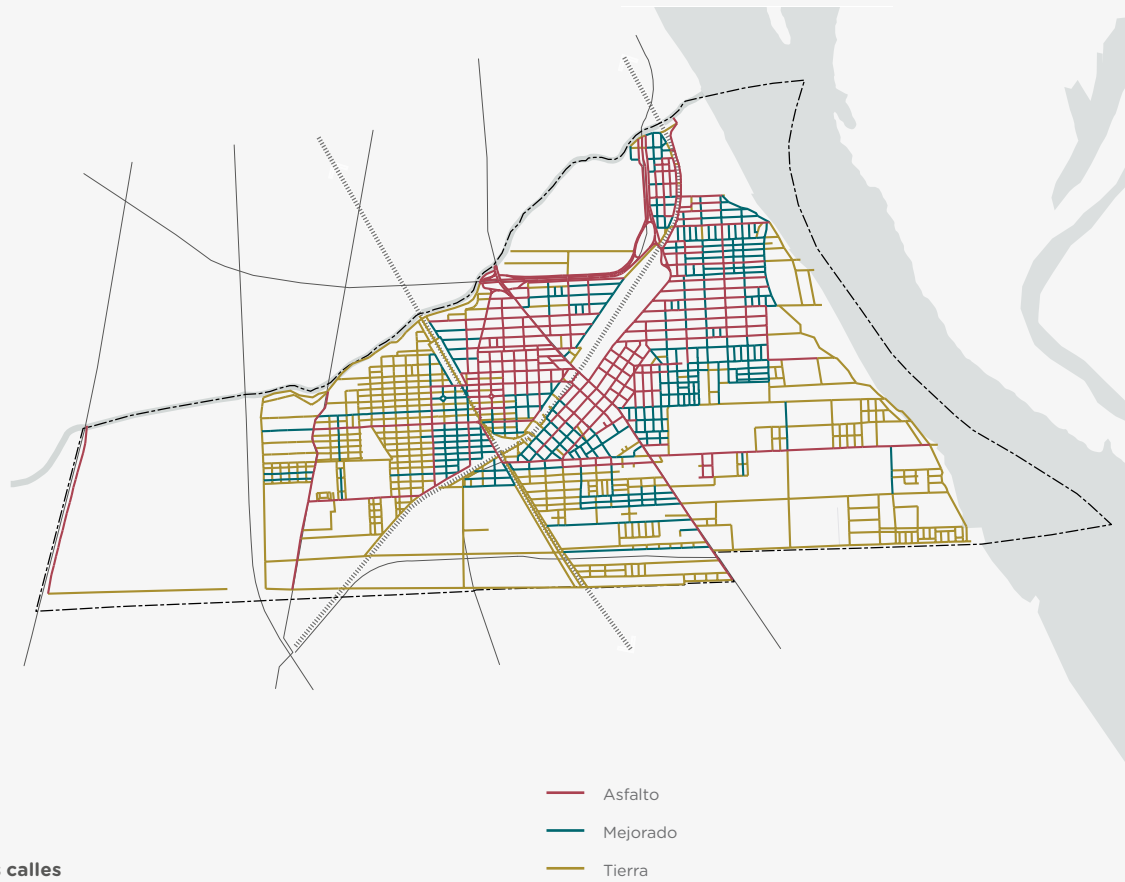
Para hacer un diagnóstico de las infraestructuras y servicios en la comuna, se armó una base de datos de información georreferenciada con relevamientos recientes aportados por oficinas locales competentes. Sobre el plano base aportado por la dirección de catastro de la provincia de Santa Fe, esta información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

Contabilizando el total de parcelas (siempre exceptuando las parcelas rurales) la localidad de VGG cuenta aproximadamen-

te con una cobertura de suministro de agua potable del 80%. El suministro de gas cubre el 57% de las parcelas, mientras que el resto de la cobertura del servicio en la planta urbana se lleva a cabo con gas envasado. El tendido de cloacas, con el que se comenzó a trabajar a partir de 2013, alcanza solo al 12%, pero en breve se posibilitará la conexión del 25% de las parcelas urbanas.

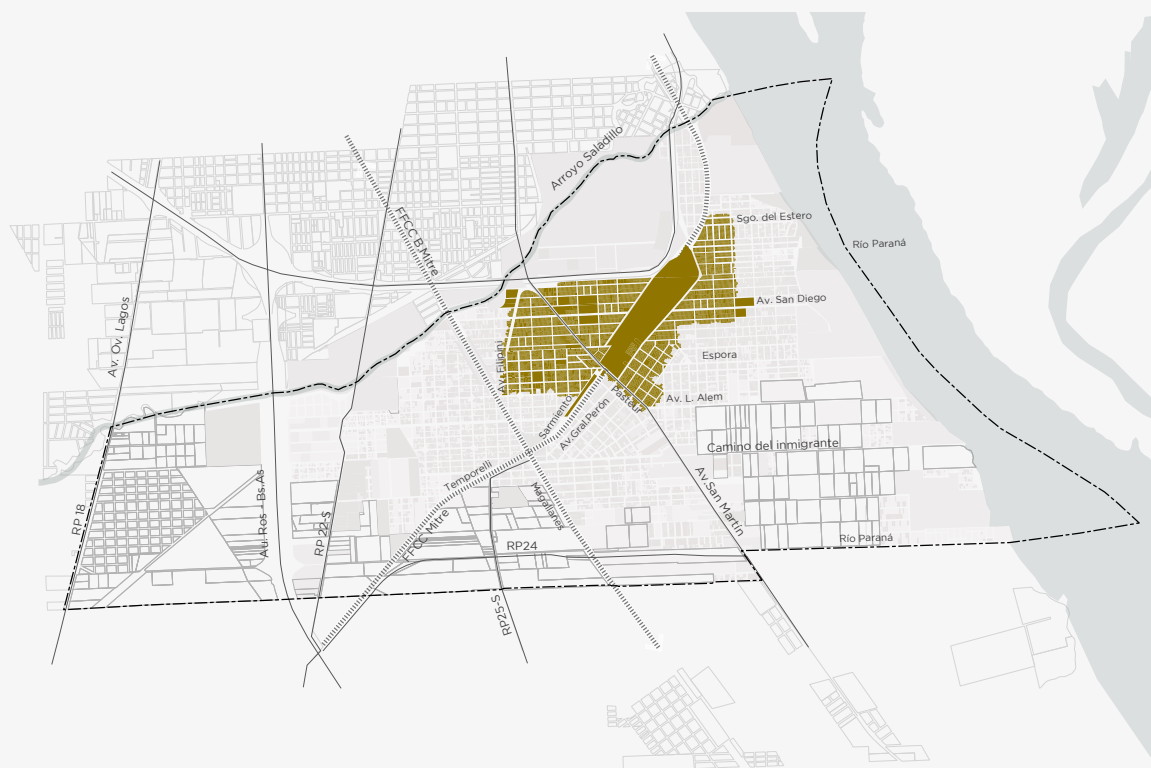
Las calles de la localidad se encuentran pavimentadas en un 48% del total; el 2% tiene algún tipo de mejorado, y el 50% de las mismas son aún de tierra.

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



Plano 8. Estado de las calles

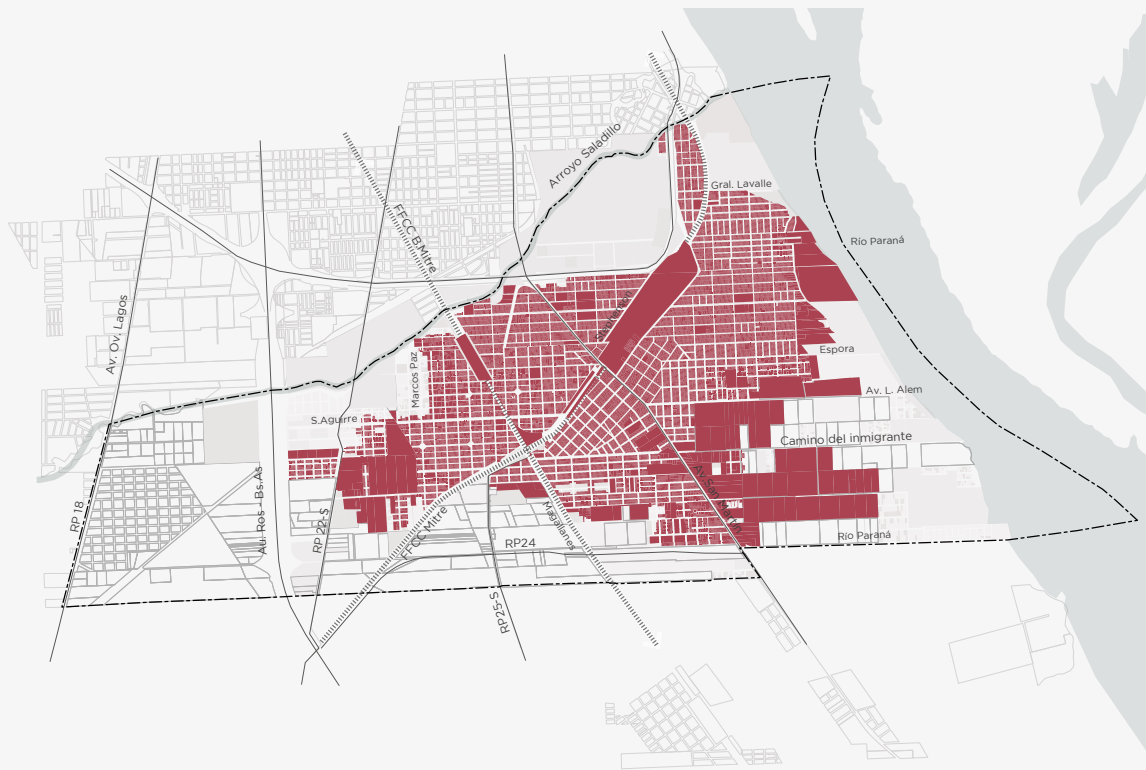
Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales	segmentos
Pavimento	48%	125981,26 m.l.	1153 seg.
Mejorado	2%	4003,3 m.l.	50 seg.
Tierra	50%	131993,61 m.l.	1227 seg.



Plano 9. Cobertura de desagües cloacales

■ Áreas provistas con servicio de cloacas por red domiciliaria

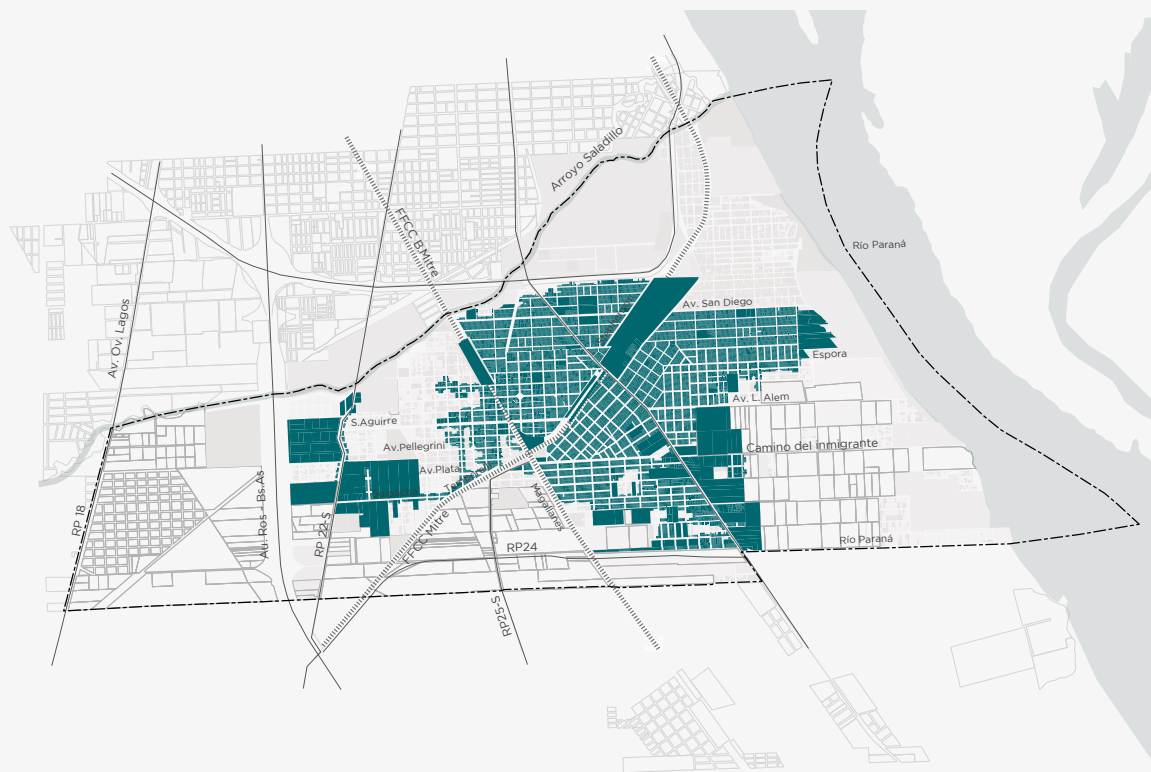
Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con cloacas	Sin cloacas	Total	Con cloacas	Sin Cloacas	Total	Con cloacas	Sin Cloacas	Total	Sin Cloacas
baldías	271	2327	2598	0	897	897	0	233	233	44
edificadas	5128	14350	19478	0	454	454	2	33	35	0
	5399	16677	22076	0	1351	1351	2	266	268	44
	23%	77%								



Plano 10. Provisión de agua

■ Áreas provistas con servicio de agua potable por red domiciliaria

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Sin agua
baldías	1931	667	2598	20	877	897	55	178	233	44
edificadas	18549	930	19479	14	440	454	11	22	33	1
	20480	1597	22077	34	1317	1351	66	200	266	45
	87%	13%								



Plano 11. Provisión de gas

■ Áreas previstas con servicio de gas por red domiciliaria

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Sin gas
baldías	271	2327	2598	0	897	897	0	233	233	44
edificadas	5128	14350	19478	0	454	454	2	33	35	0
	5399	16677	22076	0	1351	1351	2	266	268	44
	57%	43%								

52 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, particularmente los del Corredor Sur. Este paisaje es el resultado de la superposición de cuatro elementos: la naturaleza (topografía, vientos, cursos de agua, flora y fauna), los sistemas productivos variados (especialmente la producción rural extensiva e intensiva), las infraestructuras y los asentamientos residenciales. Cada una de estos cuatro elementos tiene una lógica propia. Estas lógicas muchas veces se oponen o contrarrestan. Sin embargo, para trabajar en el espacio periurbano es fundamental favorecer la coexistencia entre los mismos para lograr así que funcionen juntos.

El suelo que rodea a las áreas urbanizadas, en Villa Gobernador Gálvez es de menor superficie que el resto de las localidades del área, esto no impide que tenga una alta presencia de quintas e invernaderos (no tan comunes en el resto del AMR, debido al costo de su inversión inicial). A su vez, algunas parcelas son usadas en la actualidad para la producción extensiva, otras poseen pasturas para la cría de ganado, para la producción de ladrillos y, por último, otras no registran producción aparente. Además, existen dentro del espacio periurbano, parcelas ocupadas por asentamientos irregulares.

En él también aparecen pequeños grupos de árboles esparcidos sin generar grandes concentraciones arbóreas, sin embargo, existen algunas cortinas forestales sembradas al sur y al oeste de las quintas para proteger los cultivos de los vientos predominantes de la

zona. A su vez, al límite oeste de la localidad, el espacio periurbano toca el arroyo Saladillo, límite entre las ciudades de Rosario y VGG.

Debido a su ubicación en el borde de las áreas urbanas de las localidades, 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. También existen algunos conjuntos habitacionales inmersos en medio de áreas productivas, lo que genera roces entre vecinos por los usos tan disímiles de la tierra.

La actividad agrícola en los bordes del tejido la desempeñan, en gran medida, productores hortícolas extranjeros provenientes del vecino país de Bolivia. Muchos de ellos viven con sus familias dentro de las mismas fincas y en casas precarias, ya que al tratarse de tierras arrendadas, no invierten en mejoras de las viviendas. Por otro lado, los asalariados o jornaleros contratados como mano de obra para trabajar en las quintas, viven generalmente en sus cercanías, tanto por razones económicas para ahorrar en transporte como también para poder hacer “horario cortado” como es costumbre en la actividad.

Existen dentro del espacio periurbano de VGG algunas conexiones oeste-este que unen la trama urbana con la costa del río Paraná, atravesando las áreas productivas. Las conexiones norte-sur son escasas, con calles de tramos cortos e inconexas. Se puede observar entonces que este ámbito presenta potencialidades paisajísticas, económicas y sociales que, con una correcta planificación, pueden lograr un nuevo modo de entender y habitar este espacio intermedio entre lo urbano y lo rural.



Plano 12. Usos productivos en el suelo rural y periurbano

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

La movilidad es otro de los temas que determina la compleja conformación urbana de VGG. El problema más conflictivo radica en el atravesamiento de grandes infraestructuras de transporte rodado y ferroviario sin adecuación urbanística a los usos de la pequeña escala (fundamentalmente, la residencia y el comercio minorista). Las trazas viales y ferroviarias más importantes (parrilla ferroviaria, ruta provincial N°21 y N°24, autopista Rosario-Buenos Aires, avenida de Circunvalación), han condicionado el desarrollo urbanístico de la región, sin lograr cohesionar los nuevos agregados urbanos que se fueron sucediendo.

El sistema vial primario contiene importantes trazas desarrolladas, fundamentalmente, en sentido norte-sur complementándose con vías secundarias, que se extienden en sentido este-oeste. La presencia de la ruta provincial N°21 y del tendido diagonal ferroviario provocan un quiebre importante en trama urbana, dificultando tanto la continuidad de las calles como la accesibilidad a determinados servicios en vastos sectores barriales. Las conexiones efectivas que intentan subsanar estos “quiebres” son escasas y distantes entre sí y, por ello, se saturan recurrentemente. El par formado por la ruta provincial N°21 (San Martín) y calle Pasteur (donde desemboca Av. Mosconi) a la altura del cruce ferroviario, da cuenta de este conflicto. Otra arteria trascendente que registra habituales conflictos de tránsito es Av. Perón, al actuar como colectora de viajes de un vasto sector consolidado al este de la ruta provincial N°21.

Esta configuración provoca una conducta de movilidad individual e ineficiente, con el uso del vehículo privado motorizado (ya sea

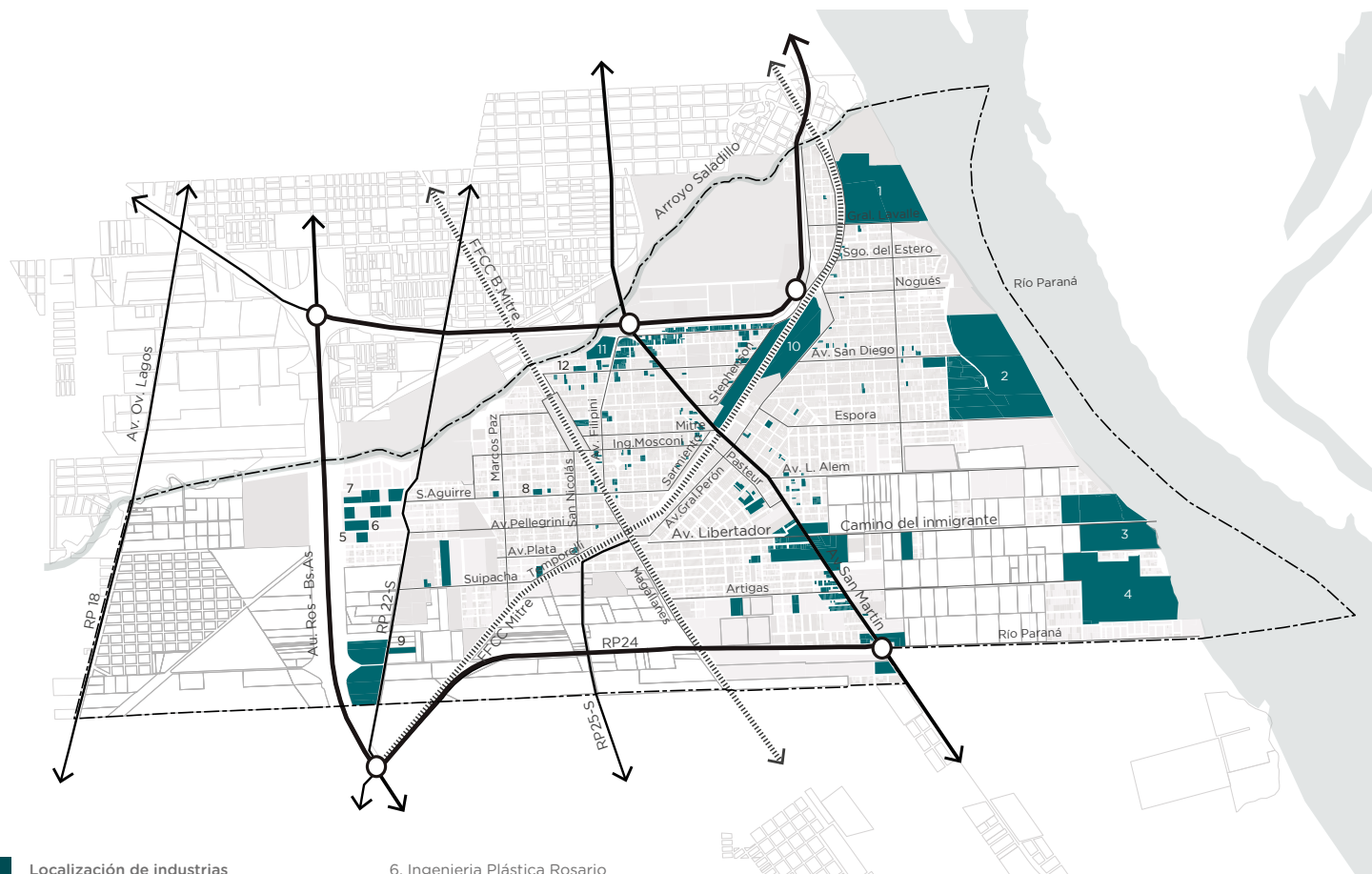
el auto o la moto) o también el remisse, lo que se traduce en un alto costo de transporte. De esta manera, la ciudadanía se aleja de la posibilidad de construir un sistema solidario de transporte: el transporte público urbano o la movilidad no motorizada.

El sistema de Transporte Urbano de Pasajeros rosarino tiene la mayor cantidad de extensiones hacia VGG, respecto al resto de las localidades del área metropolitana, lo que en principio es una buena señal. Pero la lógica de su funcionamiento refiere a la conexión Rosario-VGG más que a la vinculación de partes inconexas intra-urbanas, lo que redundaría en una dependencia funcional hacia la ciudad cabecera, aún para servicios elementales. En distintas circunstancias, resulta más sencillo para el ciudadano galvense recurrir a servicios localizados en zona sur de Rosario (y aún en el centro rosarino) que trasladarse dentro de su propia ciudad.

Además de toda esta complejidad, se suma el hecho de que VGG es un centro de actividad industrial de gran escala con instalaciones diseminadas en vastos fragmentos urbanos, por lo que se registra la presencia de una considerable cantidad de vehículos de gran porte desplazándose por la localidad, compartiendo espacio circulatorio inadecuadamente con el automóvil, la moto, el colectivo y el peatón. En este escenario, resulta imprescindible una reestructuración de la movilidad estableciendo otras reglas de circulación; es preciso modificar conductas, reasignar roles de algunas calles o avenidas, e incorporar nuevas infraestructuras.

DESARROLLO INDUSTRIAL Y PRODUCTIVO

La reestructuración de la movilidad, sobre todo del transporte de cargas, se torna fundamental para el desarrollo de las actividades



- | | |
|--|--------------------------------|
| Localización de industrias | 6. Ingeniería Plástica Rosario |
| 1. JBS Argentina (exfrigorífico Swift Armour) | 7. Plasticraft SRL |
| 2. Frigorífico Paladini | 8. Scheimberg vidrios S.A. |
| 3. Unilever Argentina | 9. Dielfe S.R.L |
| 4. Cargill S.A.C.I | 10. Nuevo Central Argentino |
| 5. Mattievich S.A. | 11. Mattievich |
| | 12. Euro |

Plano 13. Desarrollo industrial y productivo

56 industriales, productivas y de servicio de VGG. El carácter fuertemente industrial, que comparte con la comuna de Alvear, la distingue del conjunto de localidades en el Corredor Sur Metropolitano. Su localización, contigua a la ciudad de Rosario, y con frente simultáneo al arroyo Saladillo y al río Paraná, le asigna condiciones favorables para la radicación de este tipo de actividades. Se destaca una importante presencia de la industria frigorífica cárnica y metalmecánica, fuerte especialización en el sector autopartista y carroceros y, en menor medida, en el armado de bicicletas. Actualmente adquiere también importancia la producción, procesamiento y elaboración de alimentos y bebidas, y también se registran varias empresas dedicadas a la inyección plástica; Plasticraft, Work, Voss 2000, Industrias Plásticas Rosario, Strada, Conquest, entre otras.

Las empresas más reconocidas que se encuentran en la localidad son Swift Armour S.A. -actualmente JBS S.A.-, Frigorífico Paladini S.A., Sugarosa S.A.-actualmente Mattievich S.A.- (en el sector producción, procesamiento y conservación de carnes y productos cárnicos) y José Lequio e Hijos S.A. -en la actualidad es Euro S.A.-; Cachamay (elaboración de yerba mate y tisanas); Cargill VGG S.A. (planta de molienda y terminal portuaria), José Troyano y Cía S.A.I.C., Carrocerías Saldivia y Metalsur Carrocerías S.R.L. y Montenegro (fabricación de remolques, semirremolques y acoplados, carrocerías e industrias de apoyo autopartistas y de servicios).

El grado de desarrollo de las actividades productivas y logísticas es un factor clave para definir la organización espacial y funcional del territorio. A partir de la localización de las industrias o enclaves industriales pueden verse condicionados los procesos de urbanización y así definirse una mejor o peor relación de convivencia entre los distintos usos urbanos. Esta convivencia estará

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

La condición de transitoriedad a la que es permanentemente sometida la norma que regula los usos de suelo -con el objeto de generar suelo para desarrollos productivos pero sin evaluar el proceso en forma integral- constituye un tema clave para el desarrollo de la localidad, reportando graves desequilibrios en el territorio y acentuando conflictos entre el sector productivo y la población residente.

Sin embargo, cabe destacar que actualmente la localidad intenta reordenar los diferentes sectores industriales, tales como: el borde de la autopista Rosario-Buenos Aires junto al borde sur de la ruta provincial N°22-S, el borde ribereño ocupado por las empresas existentes, el borde sur de la Avenida de Circunvalación 25 de Mayo en la intersección con la ruta provincial N°21; y el borde de la ruta provincial N°21, en el tramo comprendido desde Avenida Leandro N. Alem hacia el sur del municipio.

Encontrar la forma de establecer una sana convivencia entre los usos productivos y las áreas residenciales representa, para Villa Gobernador Gálvez y Alvear, ni más ni menos que orientar correctamente su futuro desarrollo reforzando el rol que hoy tienen en el espacio metropolitano.

El comercio y los servicios son también sectores destacados como resultado de la alta concentración de población que cuenta la ciudad. La principal concentración de comercios se da en torno a la Plaza San Martín y sobre las calles Gral Mosconi y Mitre.

Otro aspecto importante a considerar en torno al desarrollo productivo se vincula con el uso del suelo rural. El área metropolitana de Rosario se caracteriza por 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 estas parcelas son utilizadas para la producción extensiva. Sin embargo, un porcentaje menor, principalmente ubicado en las cercanías a las áreas residenciales, es utilizado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva.

El espacio periurbano de VGG, si bien es de menor tamaño que en el resto de las localidades del AMR, está caracterizado por una alta presencia de quintas para la producción de hortalizas de hoja, crucíferas, verdeo, apio, hinojo, zapallito, y lechuga, entre otras. Incluso, en el espacio se encuentran invernaderos, también utilizados para producir principalmente hortalizas de hoja. A su vez, algunas parcelas son usadas en la actualidad para la producción extensiva de soja y maíz. Otras poseen pasturas usadas para la cría de ganado. Hay algunos lotes también sin producción aparente, algunos usados para la producción de ladrillos y otros ocupados por viviendas precarias.

PRINCIPAL NORMATIVA LOCAL VIGENTE

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

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

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

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

Los instrumentos de planificación relevados tienen, en general, un valor directriz no vinculante, en la medida que no se han promulgado leyes o normas subsidiarias que ordenen o reglamenten su aplicación, a excepción de pocas cuestiones sectoriales, en materia de seguridad pública y salud de la Regionalización de Santa Fe, incluida dentro PEP. No obstante, parece necesario señalar

que a partir de la revisión de las leyes y decretos reglamentarios provinciales y las normas locales, con incidencia normativa en la ciudad y su marco regional, surge que estas condiciones se cumplen de modo parcial.

La localidad cuenta con un Código Urbano aprobado en 1995 por medio de la Ordenanza N°1144/95 y ordenanzas modificatorias del mismo. Puede mencionarse además el desarrollo más reciente del “Plan Interjurisdiccional Metropolitano Cuenca del Arroyo Saladillo”, entre cuyas acciones principales se prevé: el abordaje de la dimensión ambiental, la construcción de un sistema verde regional y el reordenamiento urbanístico del área. También la remodelación integral del Parque Regional y su extensión en la margen sur mediante la incorporación de una reserva natural ya inaugurada.



Reserva natural, margen sur del arroyo Saladillo

SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

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

Urbanización y vivienda

- Alta concentración de asentamientos informales localizados sobre las riberas, en los valles de inundación del río Paraná y el arroyo Saladillo, y en inmediación de las vías del ferrocarril (actualmente en funcionamiento).
- Conflictos vinculados a la inseguridad y la fragmentación social.
- Limitación de instrumentos legales para detener procesos de ocupación informal en el territorio.
- Conflictos en la organización de usos y formas de ocupación del suelo, fundamentalmente por la contigüidad de usos industriales y residenciales, registrándose demasiado suelo para uso industrial en relación a su ocupación efectiva y al tejido residencial consolidado.
- Desarrollos residenciales aislados.
- Falta de identificación con el patrimonio cultural y valores simbólicos del territorio. El patrimonio edificado presenta grandes pérdidas y estado de abandono; no existe un registro y protección patrimonial de edificios de valor en la ciudad, evidenciado en el gran deterioro del barrio de Pueblo Nuevo y el área fundacional de VGG
- Ocupación del frente ribereño con usos productivos/portuarios que dificulta la posibilidad del acceso público al río. En dicho sector también convive un grupo de pobladores que reside en condiciones precarias utilizando la pesca como modo de sustento económico; en otros casos, la actividad económica es el cultivo en quintas.
- Gran fragmentación urbana y falta de conectividad entre distintas partes de la ciudad, ocasionada, en parte, por la interrupción de la planta urbana debido a la presencia de grandes playas de maniobra e importantes vías ferroviarias, en parte

60

por situaciones no resueltas de la movilidad general, también son responsables el atravesamiento producido por las infraestructuras de conexión territorial de gran escala (rutas provinciales y nacionales); y los movimientos de carga que provocan serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental.

- Complicaciones en la continuidad de los trazados de calles y avenidas, dados por los cambios abruptos de dirección de los fragmentos urbanos surgidos de diferentes procesos de urbanización no planificados.
- Gran déficit de vivienda y falta de integración de áreas residenciales existentes.



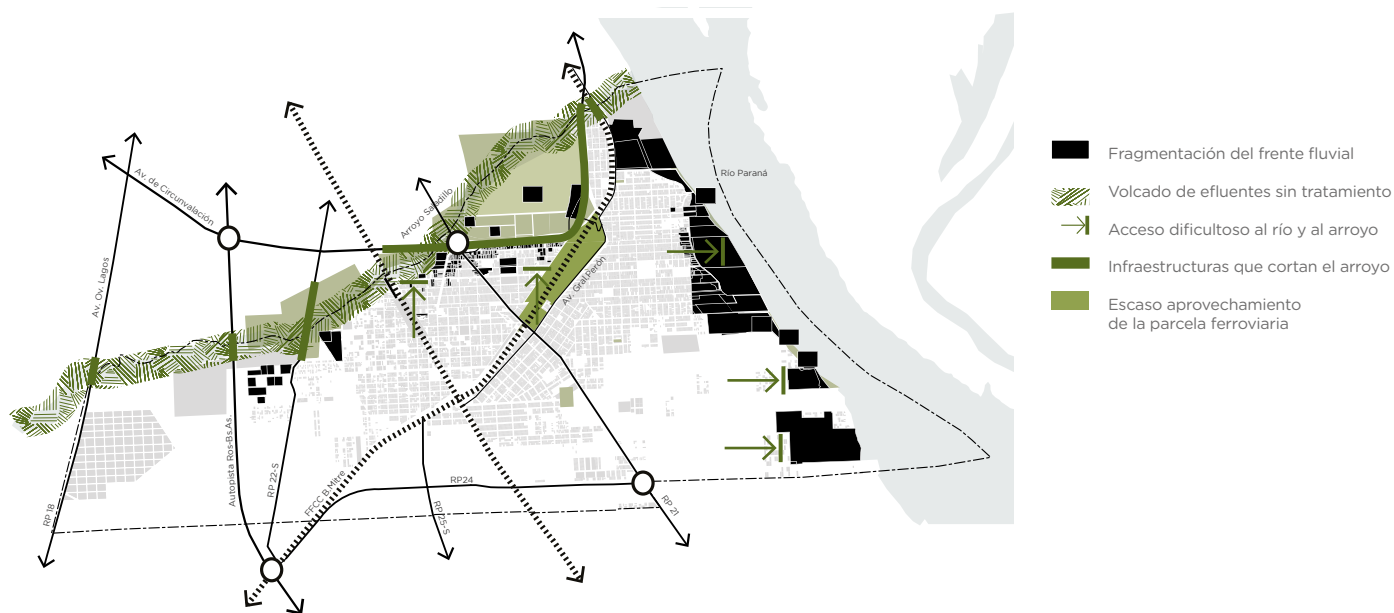
Plano 14. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda

Espacios libres y red de espacios públicos

- Volcado de efluentes cloacales sin tratamiento o tratamiento incompleto por parte de industrias frigoríficas y camiones atmosféricos. Actualmente, los bordes del arroyo Saladillo poseen escaso acceso público y presentan problemas de degradación ambiental, al igual que el borde del río Paraná. Se encuentra en proceso de construcción un Centro GIRSU (Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos), localizado en el borde sur del arroyo Saladillo,

al sur de Av. Circunvalación 25 de Mayo, al este de la autopista Rosario-Buenos Aires y al oeste de la ruta provincial N°22-s.

- Ubicación de usos contaminantes en relación a componentes de valor patrimonial y ambiental.
- Disposición informal de los residuos conformando basurales a cielo abierto, en forma de micro-basurales dispuestos en diversos puntos de la ciudad. Gran contaminación de napas subterráneas (volcado de efluentes domiciliarios, etc.). No se separan los residuos domiciliarios.



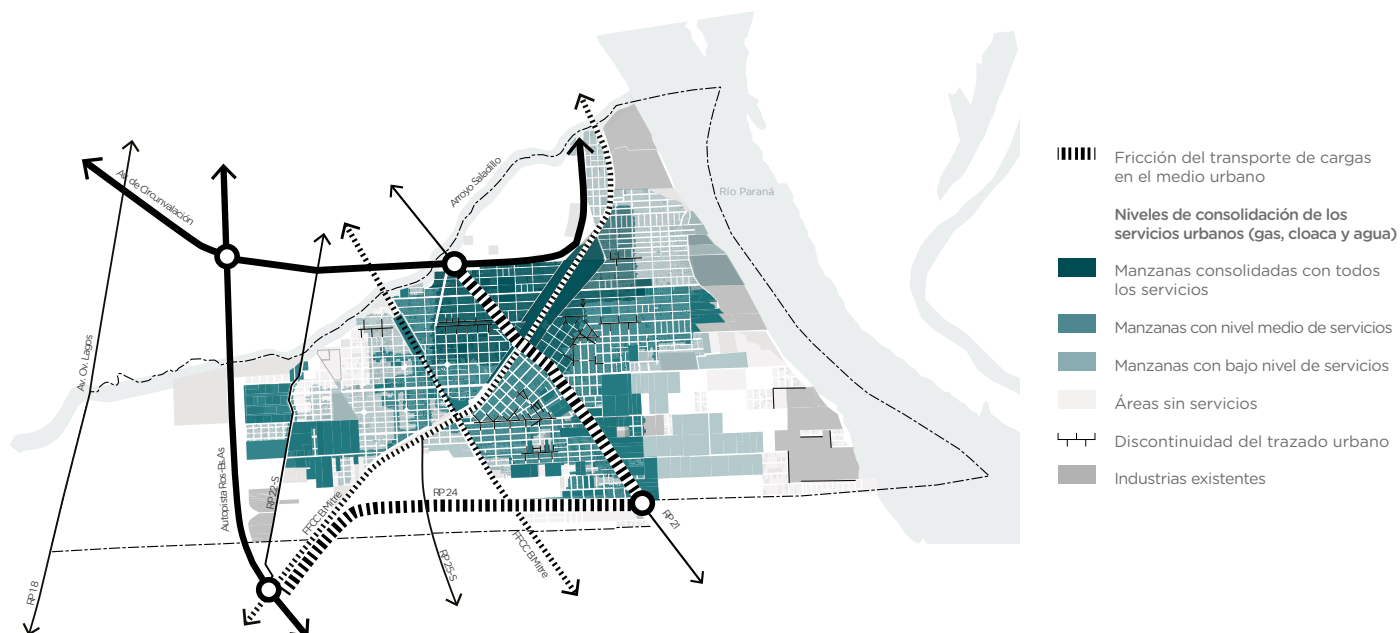
Plano 15. Problemas referidos a los espacios libres

Infraestructura y servicios

- Falta de infraestructuras y servicios: un 35% de la planta urbana no cuenta con agua potable, más de la mitad no tiene gas y prácticamente toda la ciudad carece de cloacas; además son muchas las calles que aún no están asfaltadas. La falta de inversión sostenida en obras públicas es de carácter estructural.
- Déficit en equipamientos socios comunitarios, no incorporados en el desarrollo de los procesos de urbanización. Deterioro de

instalaciones comunitarias y educativas, en los tres niveles de educación.

- Conflictividad en el sistema de movilidad, tanto de cargas como de pasajeros. Las trazas viales y ferroviarias más importantes (parrilla ferroviaria, ruta provincial N°21 y N°24, autopista Rosario-Buenos Aires, Avenida de Circunvalación), han condicionado el desarrollo urbano al dificultar la vinculación entre los diferentes barrios. Los grandes movimientos de carga, además, generan serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental.



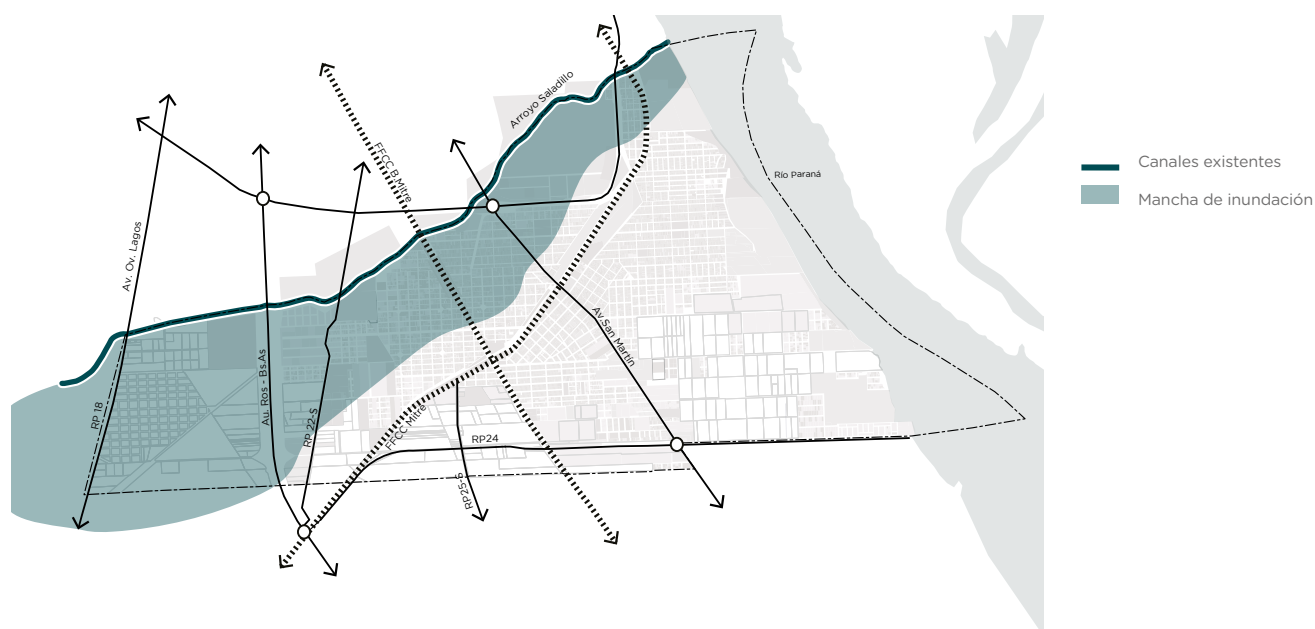
Plano 16. Problemas referidos a las infraestructuras y servicios

Dinámica hídrica

- El escurrimiento al oeste de la avenida San Martín se desarrolla en sentido general sur-norte hacia el arroyo, mientras que al este de la ruta se presenta otra situación. Al norte de las vías del ferrocarril la pendiente del terreno se dirige al arroyo, mientras que hacia el sur y este, el escurrimiento es directo hacia el río Paraná. Esta situación da como resultado la existencia de terrenos bajos en proximidad del arroyo Saladillo. Actualmente las defensas existentes ante las crecidas del arroyo corresponden

a una crecida de 50 años de recurrencia, es por ello que, ante una lluvia de 100 años de recurrencia se obtiene una mancha de inundación que afecta a gran parte de la ciudad. Se observa que las propuestas de urbanización al este de la autopista comparten los riesgos existentes para el entorno urbano en el que se encuentran y, deberían estar sujetas a condicionamientos hídricos.

- Falta de infraestructura pluvial adecuada en los sectores más carenciados y en la autopista debido a la ausencia de colectoras
- Riesgo de desborde ante el crecimiento de la cascada.



Plano 17. Problemas referidos a la dinámica hídrica

64 IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

No obstante los problemas, existen grandes potencialidades locales cuyo valor fundamental reside en su capacidad para constituirse en motor de la transformación urbana de la ciudad y también del territorio metropolitano. Entre las potencialidades más destacadas de la ciudad de Villa Gobernador Gálvez pueden mencionarse algunas en relación a su situación favorable de localización, ya que está ubicada próxima a la ciudad central proveedora de gran cantidad de servicios, y con la disponibilidad de un substancial frente ribereño desplegado sobre el río Paraná y el arroyo Saladillo.

Posee una valorable conectividad con Rosario, garantizada por las líneas de transporte interurbano existentes y a reforzar a futuro con la implementación del sistema tranviario proyectado. También se destaca la cercanía a la Universidad Nacional de Rosario, universidades privadas y la amplia oferta de educación técnica y especializada en temáticas requeridas por los sectores productivos locales. Se pueden identificar tres grandes temas para establecer una clasificación sencilla de las potencialidades locales:

Urbanización y vivienda

- Disponibilidad de suelo vacante para afrontar, en gran parte, el déficit de vivienda incorporando simultáneamente espacio

público y equipamiento comunitario, a través del desarrollo de una propuesta de carácter integral y de valor estratégico;

- Posibilidad de determinar e iniciar un proceso de densificación y crecimiento inédito en la ciudad;
- Disposición de terrenos localizados en el área central, resultado de la obsolescencia de ciertos sectores de infraestructuras ferroviarias, que implican una oportunidad de gestionar proyectos de alto valor estratégico;
- Posibilidad de atravesar la gran parcela ferroviaria que hoy fragmenta la ciudad, transformándola en un elemento de integración urbana;
- Cercanía al único puerto de la región favorecido para la exportación de cargas secas diversas; un importante desarrollo productivo que conforma la base económica de sustento a escala local, provincial y nacional, generando fuentes de trabajo y empleo para su población y localidades vecinas;
- Existencia de un área ubicada al oeste de la autopista y al este de la ruta provincial N°22-s, definida como área potencial para el asentamiento de industrias y nodos logísticos, cuyo desarrollo incentivaría el establecimiento de emprendimientos productivos, localizados a pocos metros de la autopista.

Espacios libres y red de espacios públicos

- Existencia de sitios y edificios de valor ambiental y paisajístico, con capacidad de configurar una estructura de espacios públicos;
- Vigencia del acuerdo firmado entre VGG y Rosario para encauzar juntas el Plan Interjurisdiccional del arroyo Saladillo, a través del cual se espera establecer criterios comunes para el tratamiento de los espacios públicos y la regulación de usos sobre el curso de agua, incluyendo la protección de ambas márgenes.

El Parque Regional, que se encuentra circunscripto en este plan, es el principal enclave forestal localizado al borde del arroyo;

- Presencia de áreas forestadas entre las que se destacan las arboledas del cuadro de estación (de posible resignificación como espacio fundacional); los bordes de las parrillas ferroviarias o los tramos de barranca no consolidada en los que se incluyen pequeños sectores de playas rústicas informales;
- Presencia de clubes, un anfiteatro y la plaza principal, que pueden ser puntos de posible conexión con la zona costera, la desembocadura del arroyo Saladillo y la incorporación de futuros proyectos deportivos y recreativos;
- Existencia de las áreas periurbanas que tienen un particular valor productivo en su destino flori-hortícola y en su capacidad de contener el proceso expansivo de la ciudad.

Infraestructura y servicios

- Presencia de grandes conexiones territoriales y accesos transversales, trazados entre la ruta provincial N° 21 y la ribera, cuya jerarquización permitiría una mejor organización y una mayor conectividad entre los diferentes sectores;
- Posibilidad de constituir un circuito perimetral a la planta urbana, con la consolidación de un proyecto específico sobre calle Ecuador, destinado a resolver la movilidad de las cargas evitando interferencias entre modos de movilidad incompatibles;
- La habilitación del Centro GIRSU, una importante obra de infraestructura para la gestión de los residuos, moderna planta industrial que incorpora nueva tecnología capaz de reducir progresivamente la disposición final de los residuos sólidos urbanos permitiendo la sustitución de los dos basurales por un área de recuperación ambiental, una reserva natural de 20

hectáreas y un parque público de 21 hectáreas, desde el cual será posible el acceso público al arroyo Saladillo. El “Proyecto Integral de Saneamiento y Recuperación ambiental del borde sur del arroyo Saladillo” constituye una experiencia innovadora de gestión, en el marco de una operación integral de desarrollo urbano y saneamiento ambiental, encuadrada en el Plan Especial Interjurisdiccional del Arroyo Saladillo.

- Decisión de concretar, por parte del gobierno provincial, la construcción de la Planta de Tratamiento de Líquidos Cloacales a localizar en la comuna vecina de Alvear, que permitirá resolver importantes conflictos ambientales presentes en la ciudad.
- Disposición urbanística óptima –por compacidad y continuidad– para configurar servicios de transporte público local eficiente.



Centro de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos - GIRSU.



CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

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

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

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

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





68 RELACIÓN ENTRE EL PLAN METROPOLITANO Y EL PLAN URBANO LOCAL

CRITERIOS GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

- 70
- 12. *Hacer de la movilidad un derecho y no una obligación.*** Nunca se puede garantizar que determinados ciudadanos tendrán el lugar de trabajo cerca de su vivienda, pero en un modelo de áreas residenciales de baja densidad y áreas especializadas de actividad económica, puede asegurarse que todos lo tendrán lejos y con improbable transporte público. Tejidos urbanos mixtos y compactos pueden liberar a muchas personas de la obligación de desplazarse en vehículo privado para ir al trabajo o acceder a los equipamientos y servicios. Asimismo, al igual que otras redes de servicio, la accesibilidad al transporte público debe ser una condición principal para los desarrolladores y gobiernos locales a la hora de plantear nuevas áreas de expansión, tanto residenciales como productivas.
- 13. *Facilitar el transporte público mediante la polarización y la compacidad de los asentamientos.*** A través del reforzamiento nodal que se preconiza en el criterio 11 y del carácter compacto y mixto de los tejidos urbanos que se propone en los criterios 10 y 12, se crean las condiciones para dotar de un transporte público eficiente tanto a los movimientos intra-urbanos como a los inter-urbanos.
- 14. *Atender especialmente la vialidad que estructura territorialmente los desarrollos urbanos.*** El planeamiento del territorio ha de poner especial atención en aquellas propuestas viarias que por capacidad y trazado pueden estructurar las extensiones periféricas y los aglomerados supramunicipales de los últimos decenios. Aquellas vías que no han podido ser abordadas por planes urbanísticos municipales por la insuficiencia de su ámbito y que tampoco, por otras razones, han sido consideradas en los planes de carreteras.

CRITERIOS PARTICULARES ADOPTADOS PARA LAS LOCALIDADES DEL CSM

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

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

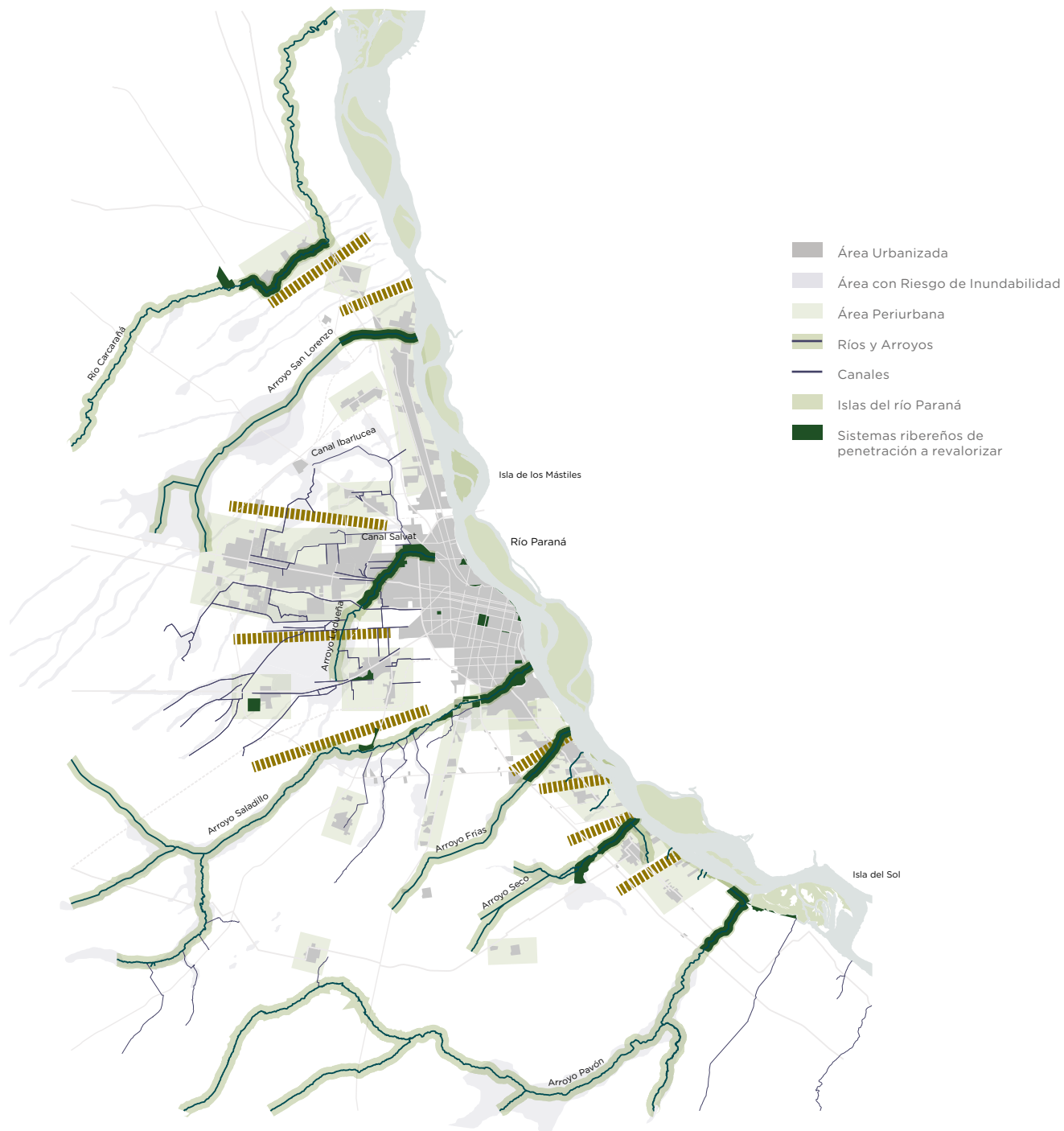
Con respecto a los usos industriales, a nivel metropolitano, se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de las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

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

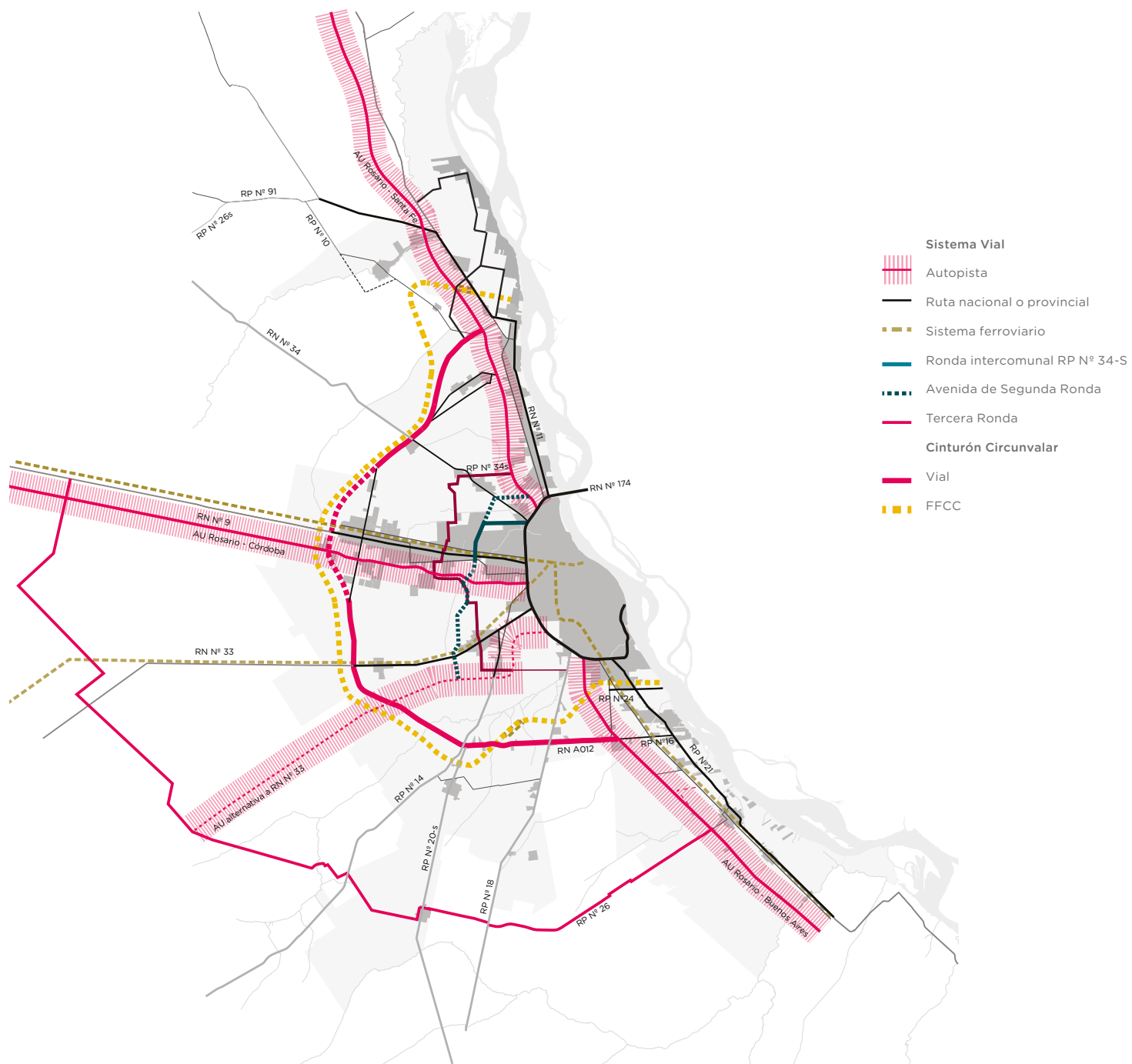
La protección de sus recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los componentes ambientales y paisajísticos que estructuran el territorio metropolitano y constituyen factores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

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

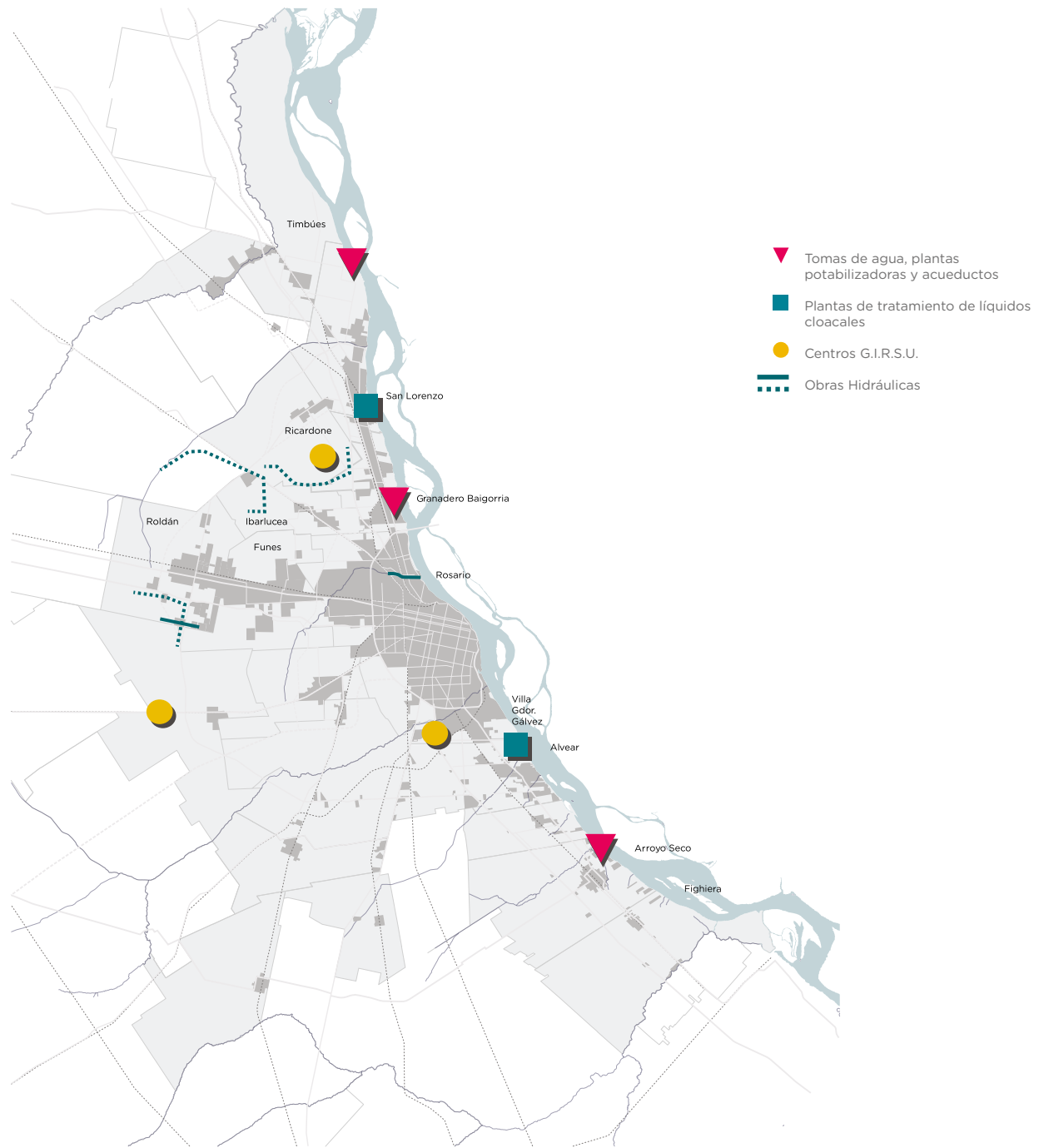
La aspiración a contar con un sistema de ciudades conectadas por una accesibilidad y conectividad eficientes, se logrará en la medida en que se puedan articular y ordenar distintas formas de conectividad (vial, ferroviaria de carga y de pasajeros) conformando un sistema en red. Para optimizar el desarrollo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



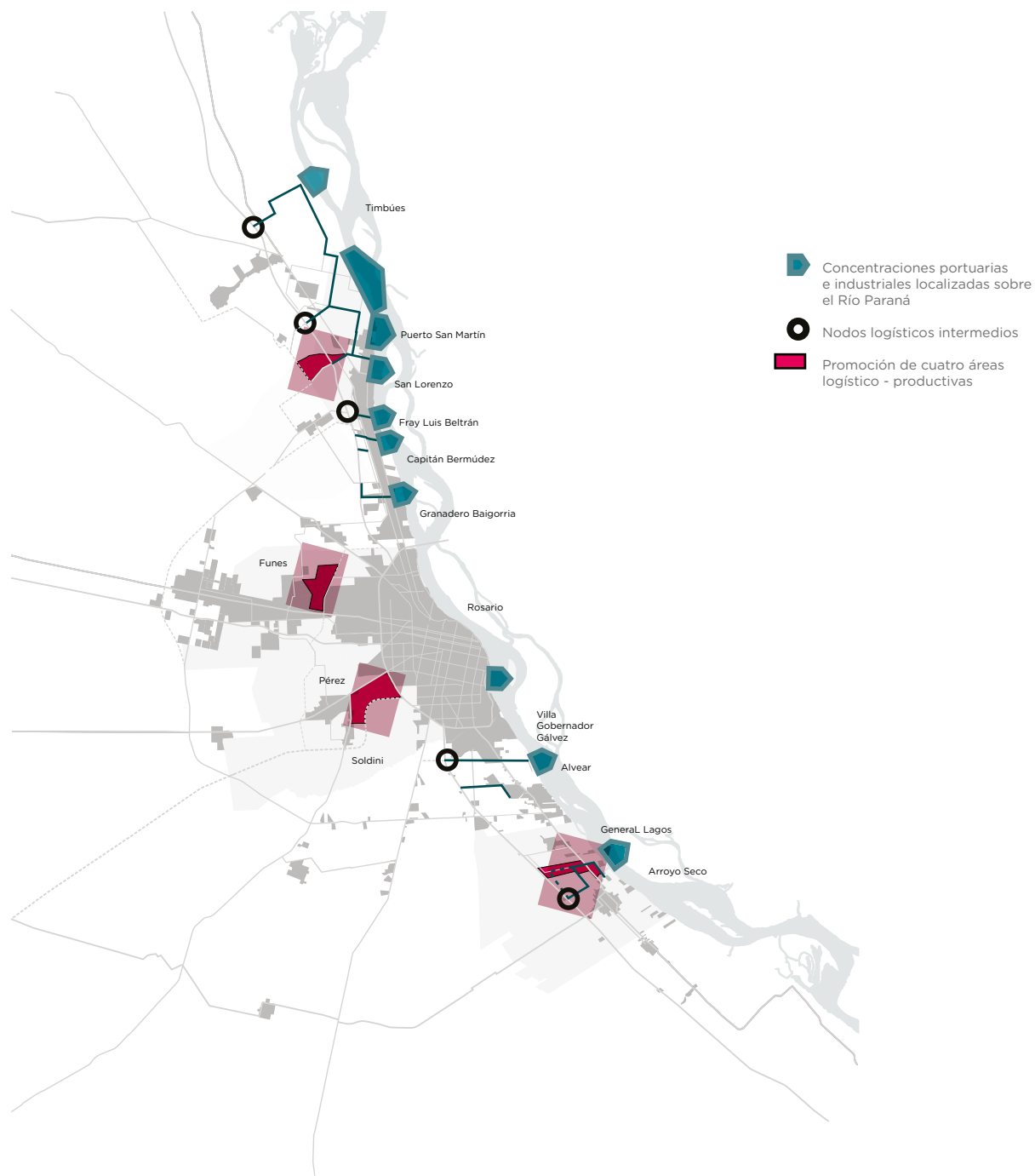
Plano 18. Sistema de parques metropolitanos



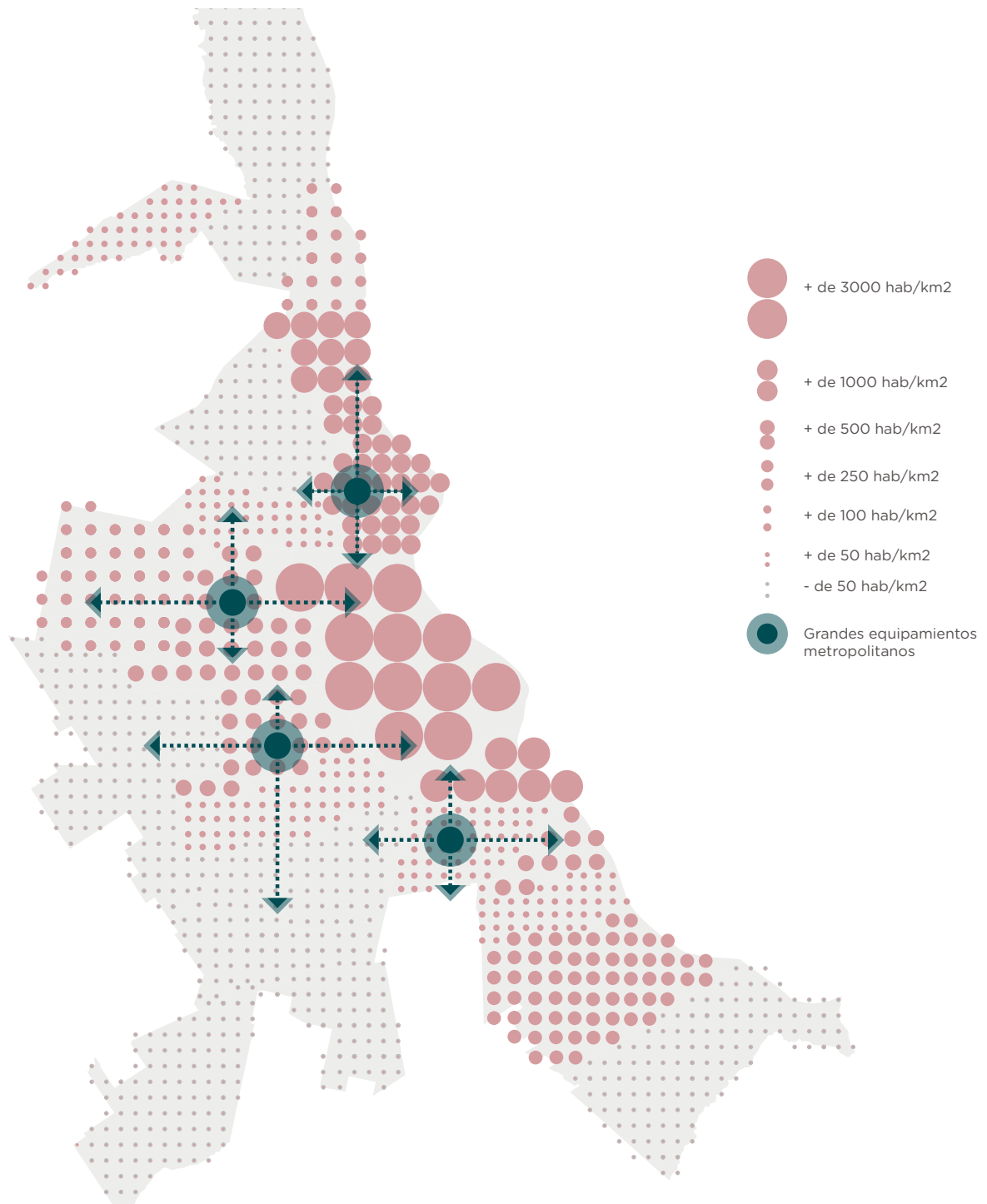
Plano 19. Accesibilidad y conectividad



Plano 20. Grandes infraestructuras de servicios territoriales



Plano 21. Plataformas logístico productivas y portuarias

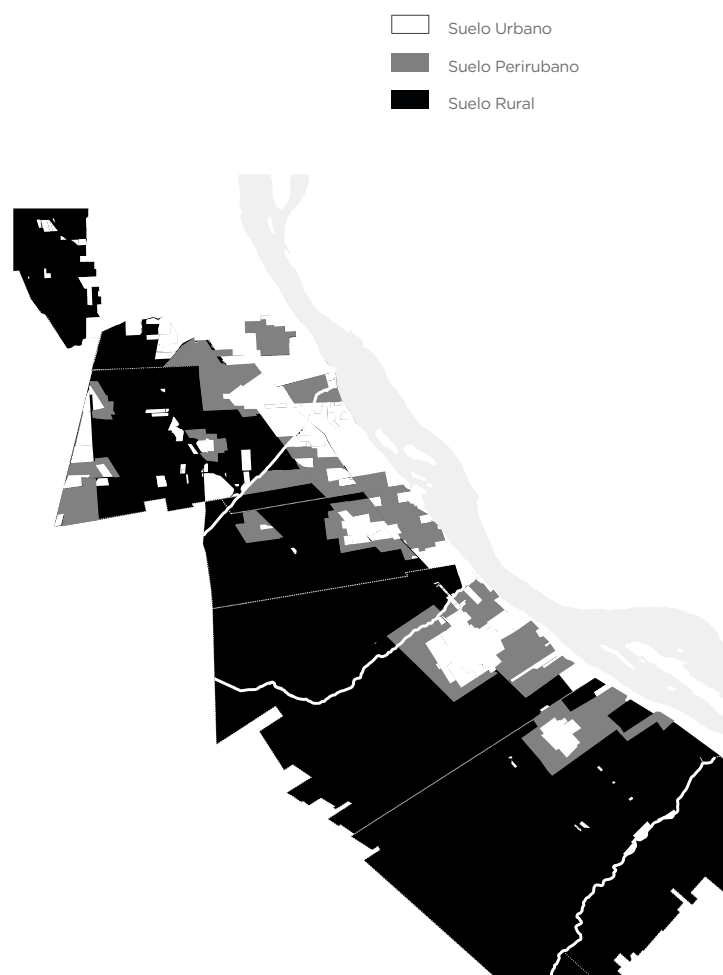


Plano 22. Integración social y grandes equipamientos metropolitanos

SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CORREDOR SUR

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

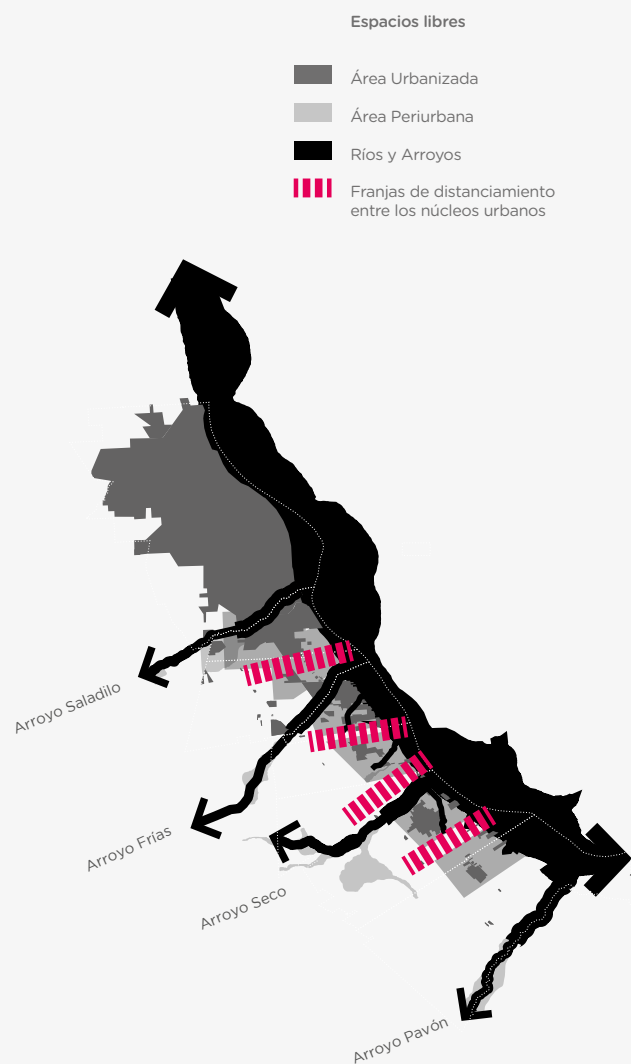
Los arroyos Saladillo, Frías, Seco y Pavón, a los que se suman pequeñas cañadas intermedias, estructuran fuertemente el territorio y condicionan los procesos de urbanización y ocupación del suelo. Asimismo, la distancia que mantienen los centros urbanos entre sí, con franjas de territorio rural intermedio,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

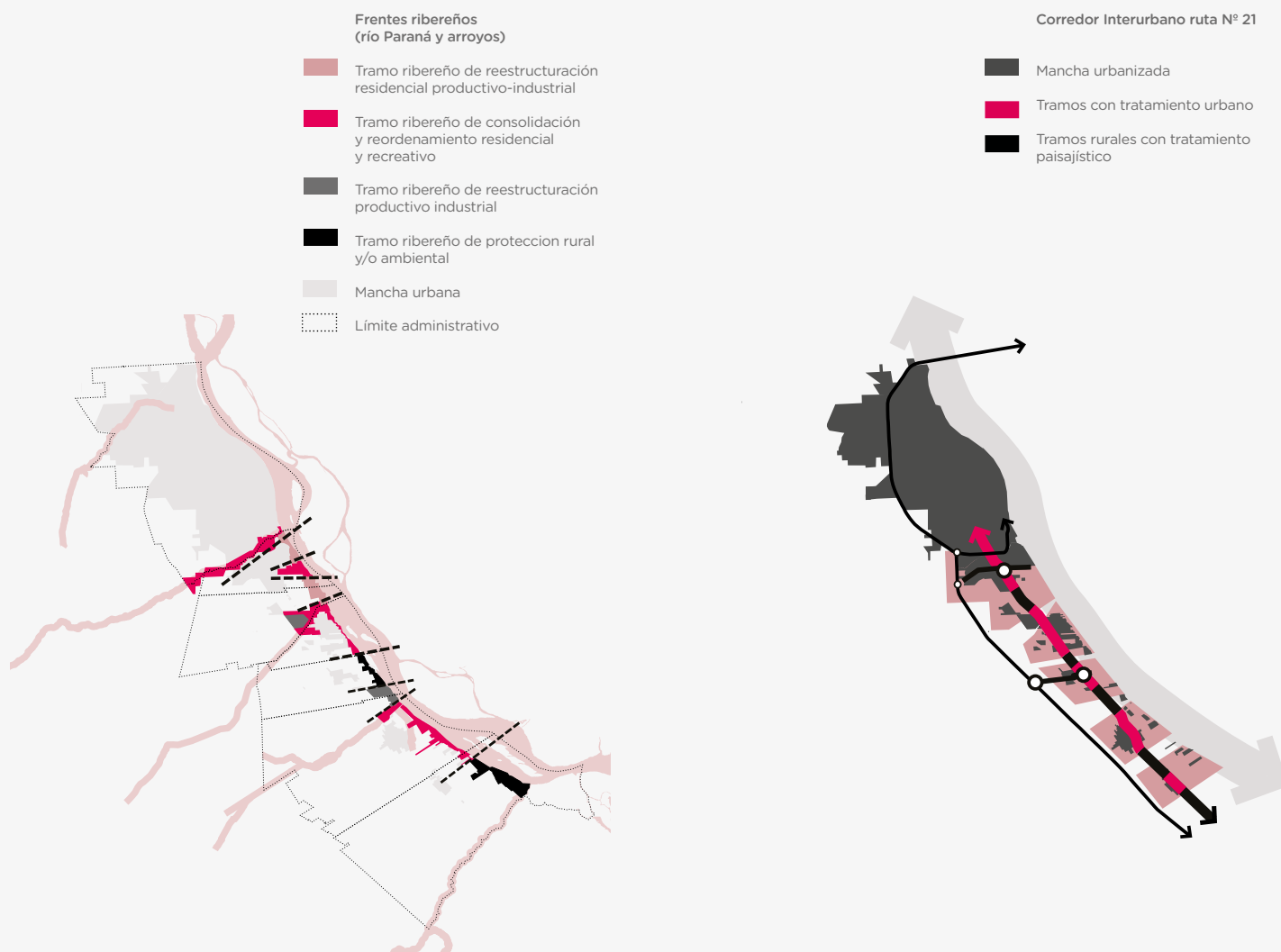


78

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

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





26 ESTRATEGIAS LOCALES

ROSARIO

VILLA GDOR. GÁLVEZ

ALVEAR

PUEBLO ESTHER

GENERAL LAGOS

ARI








80








Plano 23. Modelo territorial proyectual

MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL
 Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial
Corredor Sur





Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

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



Ordenación de las áreas urbanizadas

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



Ordenación de los espacios libres

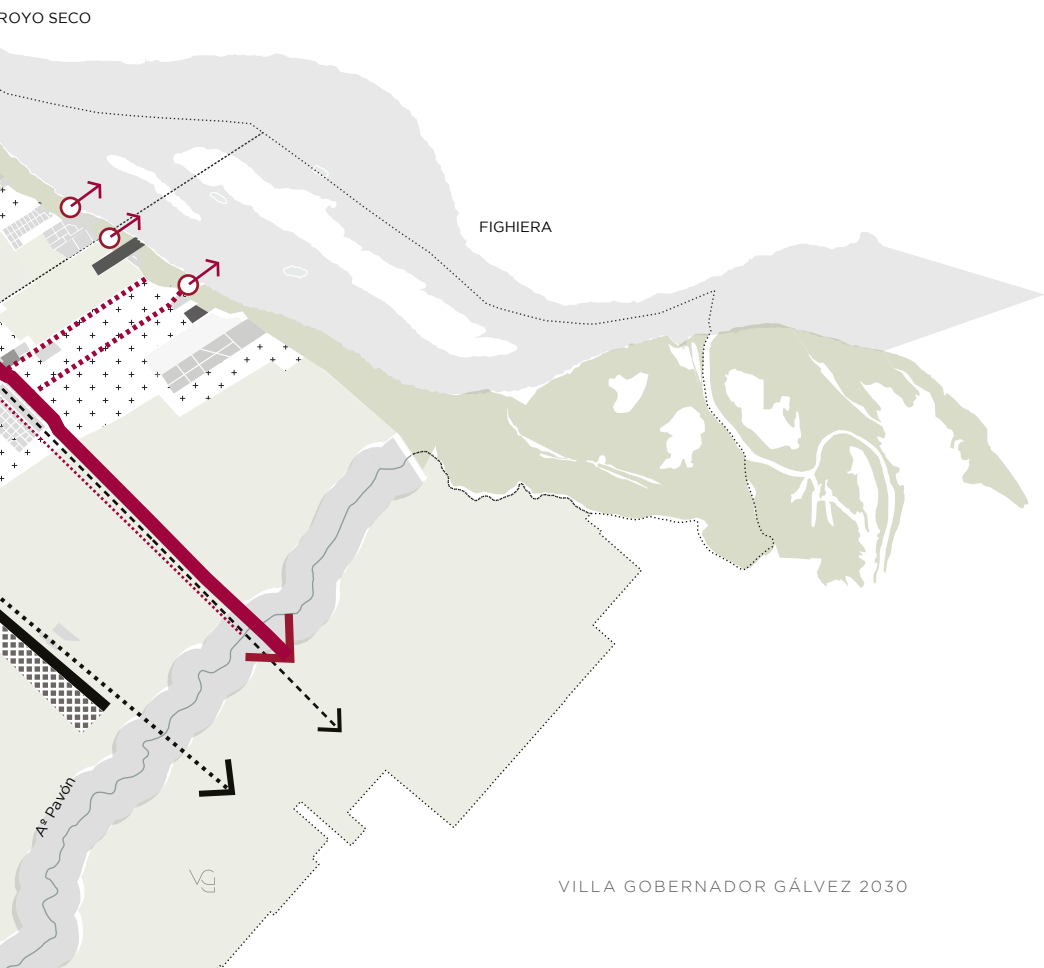
-  Área periurbana
Incentivo a desarrollos productivos agrícolas alternativos
-  Área rural
-  Área natural protegida
-  Acceso público a la ribera

Grandes infraestructuras de servicios

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

Proyectos especiales

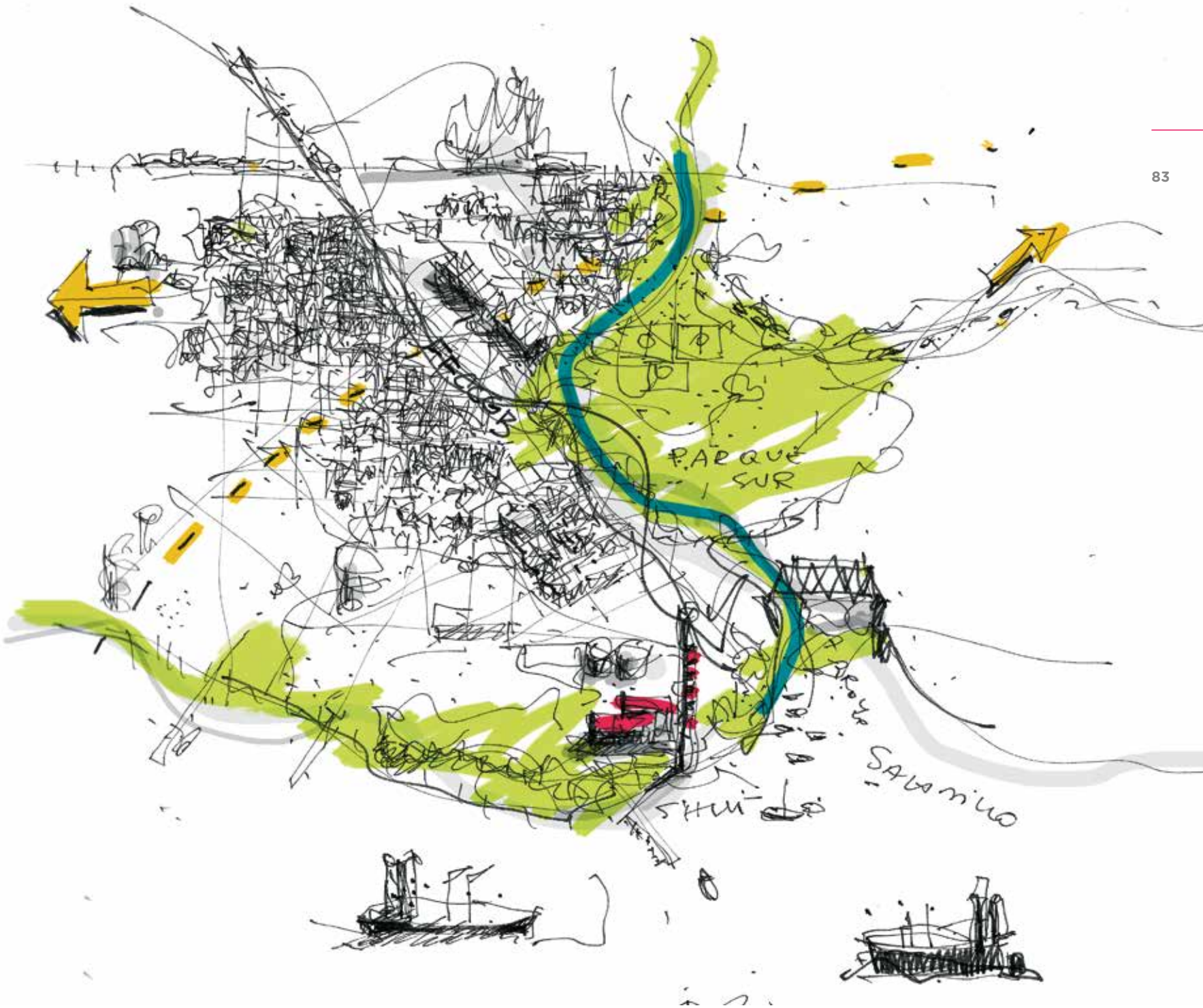
-  Proyecto especial Ruta Provincial N°18
-  Proyecto especial Alvear - Pueblo Esther



82 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Tres grandes objetivos generales del plan guiarán el futuro desarrollo del Municipio de Villa Gobernador Gálvez:

1. **Impulsar el logro de una cohesión social y territorial.** A partir de la configuración actual de la planta urbana de Villa Gobernador Gálvez (producto de la unificación de tres poblados cuyo origen se reconoce independiente, y del gran impacto que producen los trazados viales y ferroviarios locales y regionales que fragmentan aún más el ámbito del distrito), urge el inicio de un proceso de cohesión social y territorial sobre el tejido urbano, acoplado a un proceso de planificación que incluya la resolución de la problemática de vivienda, infraestructuras y servicios.
2. **Planificar el ordenamiento de los usos del suelo para garantizar adecuadamente el desarrollo productivo.** A la condición de fragmentación, se agrega, además, el riesgo y conflictos que supone la localización de la vivienda contigua a establecimientos industriales o al área productiva. Sin embargo, su identificación como ciudad de carácter principalmente industrial y su localización, contigua a la ciudad de Rosario, y con frente simultáneo al arroyo Saladillo y al río Paraná, le asigna condiciones favorables para la radicación de empresas de carácter industrial y productivo, por lo cual se hace indispensable planificar adecuadamente una convivencia más armónica de las distintas actividades.
3. **Reforzar su centralidad.** Otro de los objetivos primordiales como localidad, segunda en cantidad de habitantes del AMR, debe ser su posicionamiento en términos de centralidad, tanto en términos de la propia localidad, como en relación a otros municipios y comunas. Términos que deberán expresarse en incorporación de mejoras e incremento de infraestructuras y servicios y desarrollo más eficiente de la movilidad, como así también el desarrollo de espacios verdes de calidad que se tributen a la consolidación de un “Sistema de Parques Metropolitanos”. Cobran especial significación, en este sentido, las actuaciones vinculadas a la transformación de los frentes ribereños del río Paraná y el arroyo Saladillo.



84 CRITERIOS DE URBANIZACIÓN A NIVEL LOCAL

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

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

El estudio estadístico desarrollado para el AMR arroja un déficit cuantitativo crítico global de 46.274 hogares, lo cual necesariamente implica la construcción de viviendas en ese orden para encontrar una solución posible a ese problema.

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

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

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

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

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

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

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

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

POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

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

DEFINICIÓN DE NUEVAS POLÍTICAS DE URBANIZACIÓN

La caracterización de VGG está dada por su particular inserción territorial, con una continuidad de sus tejidos urbanos con los de la ciudad de Rosario (separado sólo por el arroyo Saladillo y el Parque Regional). También, por la disponibilidad de escaso suelo rural (localizado al sur de la localidad), por la presencia de dos cursos de agua (el río Paraná y el arroyo Saladillo) donde se localizan establecimientos industriales y asentamientos informales. Todas estas condiciones plantean la necesidad de encauzar las siguientes políticas de plan:

Organizar los procesos de urbanización y completamiento de los tejidos residenciales:

- Contener la urbanización en las márgenes del arroyo Saladillo

definiendo áreas parquizadas y de protección de la biodiversidad.

- Resguardar el escaso 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.
- Elaborar “Planes de Detalle” previo a toda actuación de urbanización para propiciar acciones consensuadas entre los propietarios del suelo y el estado local.
- Consolidar la planta urbanizada, alentando el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro del manzanero ya conformado.
- Densificar la planta urbana con mayor cobertura de servicios, definiendo un área central para el crecimiento.
- Proteger los elementos paisajísticos y naturales para garantizar el acceso público al frente costero.
- Reordenar y reestructurar las áreas afectadas por la presencia de asentamientos irregulares, previendo el traslado de las familias asentadas en situación de riesgo u ocupando trazas de calles.

Abordar el déficit de vivienda

- Incluir a VGG en el desarrollo del “Programa Suelo Servicio y Vivienda para el AMR”, un programa que abordará la resolución de la problemática de la vivienda junto a la provisión de infraestructuras, equipamientos y servicios de manera integral (en cada localidad y en el área en su conjunto), incorporando tres estrategias diferentes: a) la aplicación del Plan Abre Familia, en las zonas más carenciadas que registran la presencia de asentamientos irregulares; b) medidas de inducción al completamiento de lotes vacantes, en manzanas ya conformadas o en áreas en proceso de consolidación, y c) el desarrollo de intervenciones de carácter público-privadas conformando “Parques Habitacio-

nales Integrados” (en áreas de completamiento y/o expansión de la planta urbana), donde se constituyen diferentes programas de vivienda para distintos sectores sociales, se construyan espacios públicos y equipamientos comunitarios y se provea las infraestructuras de servicios necesarias. Para su implementación efectiva, estas intervenciones deberán ser previamente planificadas por el Estado y concertadas con el sector privado.

Proteger las áreas rurales

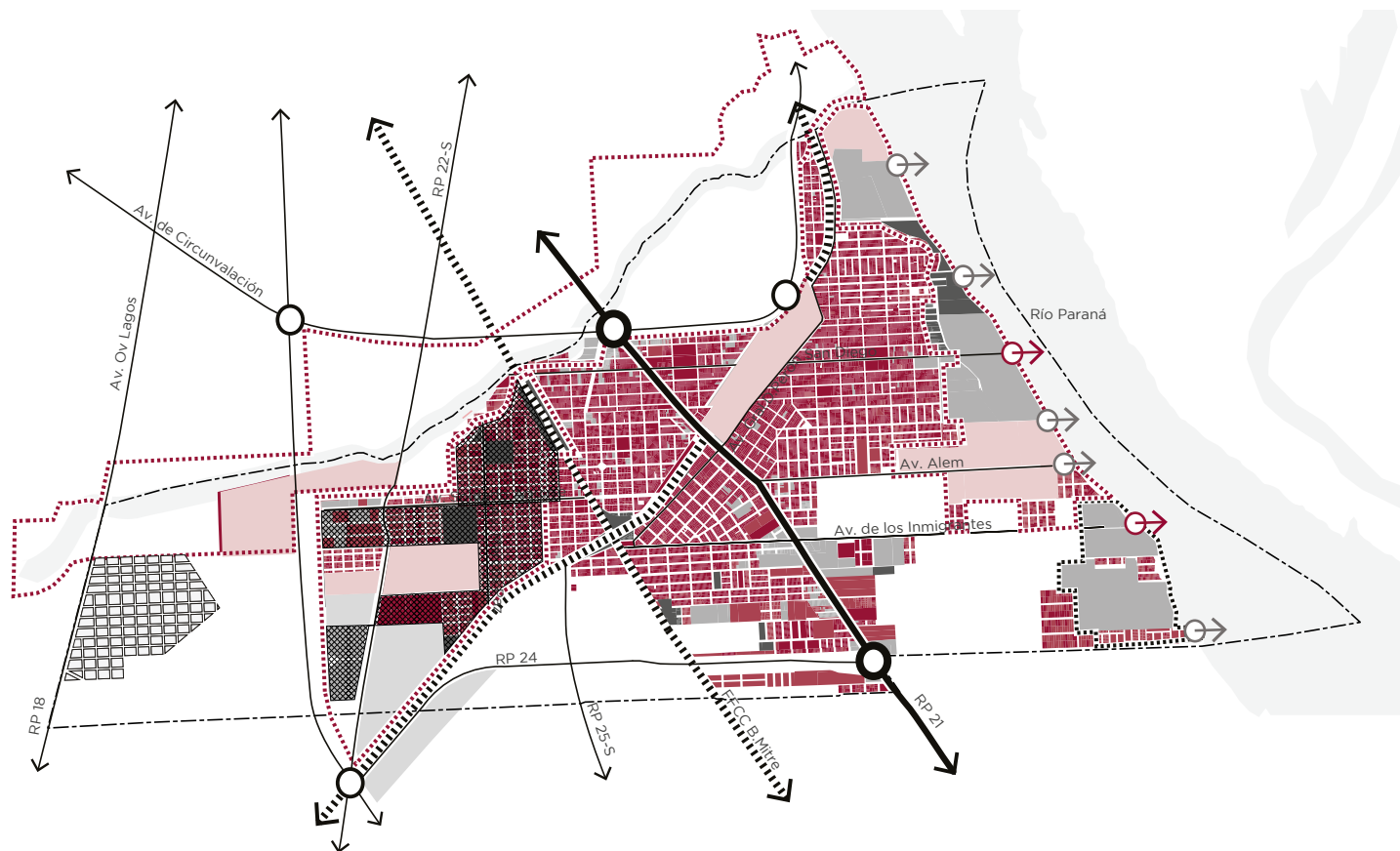
- Definir las áreas periurbanas que oficiarán a modo de límite del centro poblado y resguardo de los avances indiscriminados de loteos residenciales.
- Protección de las áreas verdes intersticiales aún vacantes.

Poner en valor del espacio periurbano

- Revalorizar las huertas productivas como elemento esencial del paisaje que circunda la localidad.
- Promover las parcelas en áreas periurbanas, para el asentamiento de pequeños productores hortícolas (con el incentivo al cultivo de productos orgánicos) y el desarrollo de nuevos viveros, protegiendo así un factor fundamental en la consolidación de la identidad del Corredor Sur.
- Desarrollar circuitos recreativos en relación al espacio periurbano y mejora de caminos rurales.

Recuperar el suelo rural y periurbano como paisaje infraestructural

- Disponer del espacio periurbano como filtro gradual entre los usos urbano y rural a partir del cuidado de los modos productivos empleados en el mismo y de la incorporación de barreras forestales.
- Proteger de las zonas inundables dentro del área periurbana y rural a partir del estudio de la topografía y la presencia de cursos de agua, delimitando en estos sitios los usos de suelo y los tipos productivos permitidos.



- | | | | |
|--|--|--|---|
| <p>Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios</p> <ul style="list-style-type: none"> Industrias existentes Mejora de los corredores industriales y productivos | <p>Definición de nuevas políticas de transformación</p> <ul style="list-style-type: none"> Suelo urbano consolidado o a consolidar Expansión planificada y proyectos especiales Nuevo suelo industrial | <ul style="list-style-type: none"> Áreas de reordenamiento y reestructuración Áreas de mejora barrial Loteo sin consolidación para reconvertir a suelo rural Reordenamiento de los Asentamientos irregulares | <ul style="list-style-type: none"> Nuevos accesos, conexiones y bajadas al río Accesos, conexiones y bajadas a río existentes |
|--|--|--|---|

Plano 24. Definición de nuevas políticas de urbanización

- Fomentar la rotación de cultivos y la incorporación de árboles para contribuir a la absorción del agua de lluvia, evitando su acumulación en la napa freática.

Reordenar las áreas productivas

- Consolidar las áreas portuarias existentes, mejorando su accesibilidad y resolviendo problemas de yuxtaposición con usos residenciales incompatibles, fundamentalmente en el sector sur frente a la ribera del río Paraná.
- Reordenar y consolidar los corredores industriales y productivos, mejorando las condiciones de radicación de las industrias existentes (corredor metalmecánico en confluencia de la autopista Rosario-Buenos Aires; y ruta provincial N°22-S).
- Prohibir la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en forma dispersa, tanto en áreas rurales productivas como en áreas periurbanas y en frentes ribereños.

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

La presencia del arroyo Saladillo, como uno de los soportes del gran sistema verde metropolitano, del Parque Regional como gran pulmón verde asociado al desarrollo de las dos ciudades, y del río Paraná, como recurso ambiental excepcional y canal de acceso a los principales establecimientos portuarios, hacen factible pensar en las siguientes políticas de plan:

Recuperar las márgenes de los cursos de agua

- Arroyo Saladillo. Incorporar un programa de usos para vincular a la localidad con Rosario y generar nuevos espacios públicos.²

- Río Paraná. Integrar las actuaciones para el desarrollo urbanístico de la costa sur, con la elaboración de una propuesta que promueva la accesibilidad pública y mejore la convivencia de las áreas residenciales/recreativas con los usos productivos ya instalados.

Crear de un sistema de parques metropolitanos

- Desarrollar el Parque Regional como parque metropolitano, en ambas márgenes.
- Generar nuevos espacios públicos alineados frente al arroyo.

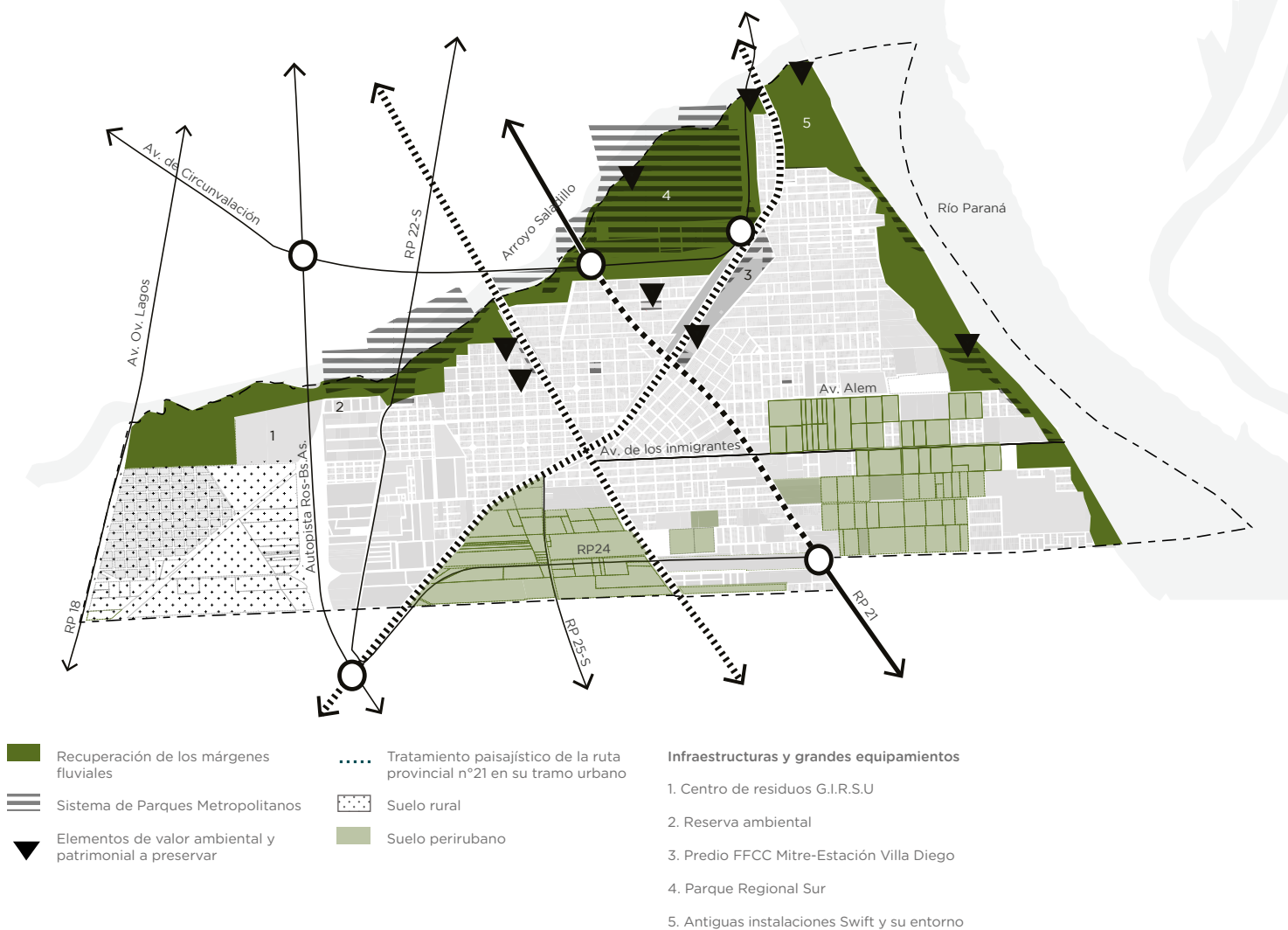
Poner en valor el patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural

- Revalorizar los cuadros de estación del ferrocarril, contemplando los andenes, su forestación y las instalaciones e infraestructuras de soporte.
- Recuperar y refuncionalizar los edificios que componen la planta del ex frigorífico Swift y su entorno.
- Mejorar y poner en valor el barrio Pueblo Nuevo. Identificar, proteger y restaurar los edificios y elementos de valor singular. Jerarquizar la calle Italia y Av. Nuestra Señora de la Paz, como ejes estructuradores con marcada identidad histórica.
- Rescatar y poner en valor el sector fundacional y primer trazado urbano de Villa Gobernador Gálvez, iglesia y espacios públicos.
- Proteger el sitio de valor arqueológico paleontológico Cueva de Tigre y barrio Ibai Ondo.

Valorizar el espacio periurbano como plataforma verde

- Desarrollar circuitos recreativos en relación al espacio periurbano.
- Revalorizar las huertas productivas como elemento esencial del paisaje que circunda la localidad.

2. Cabe mencionar como antecedente importante, la celebración del convenio interjurisdiccional entre ambas localidades para desarrollar el Plan Maestro del arroyo Saladillo, mediante el cual se plantea la rehabilitación del curso de agua, el control de los efluentes de las industrias, la eliminación de basurales y acciones de parquización.



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

Articular los modos productivos para su utilización como ordenadores decisivos en la construcción del paisaje

- Disponer del espacio periurbano como filtro gradual entre los usos urbano y rural a partir del cuidado de los modos productivos empleados en el mismo.
- Proteger los reservorios naturales definiendo los usos permitidos en las distintas parcelas, a partir del reconocimiento de la topografía existente y la presencia de cursos de agua.
- Fomentar la rotación de cultivos para contribuir al correcto drenaje del suelo y la plantación de árboles que contribuyan a absorber el agua de las precipitaciones.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La localización contigua a la ciudad de Rosario, con quien VGG comparte vías de acceso y de quien recibe el beneficio de la organización de su sistema de transporte público, así como su rol altamente productivo marcado por la presencia de importantes establecimientos industriales y portuarios, hacen necesario encauzar las siguientes políticas de plan:

Canalizar el transporte de cargas redireccionando la circulación de camiones, preferentemente hacia autopistas, rutas provinciales y nacionales, evitando el paso por las plantas urbanas. Optimizar la utilización de la autopista como corredor de carga, sin comprometer su rol como eje territorial norte-sur de larga distancia, permitiendo programar el desarrollo del transporte de carga e implementar las conexiones directas a los principales destinos industriales; y el completamiento de las colectoras a ambos lados de la traza existente.

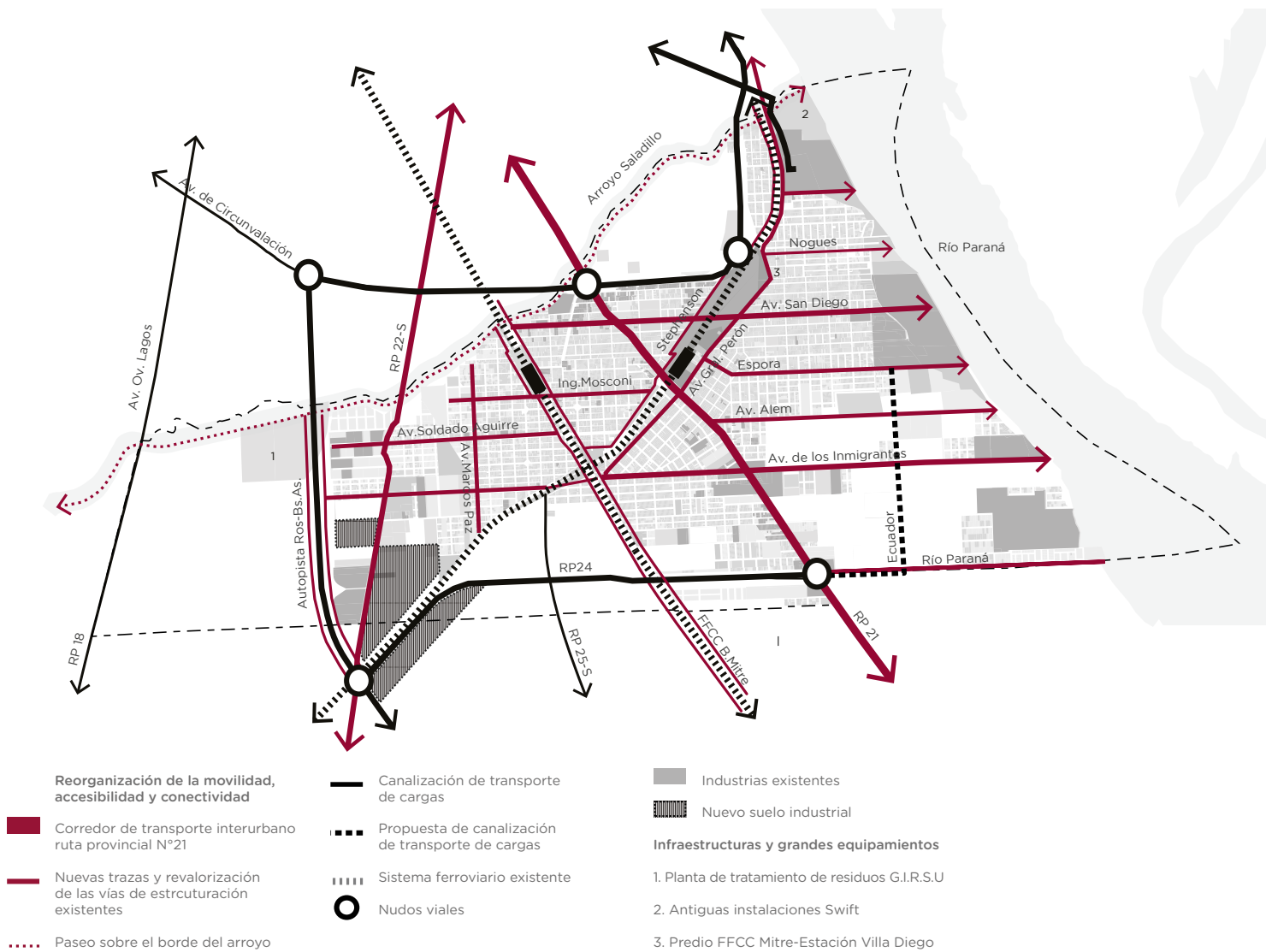
Desplazar hacia el sur la traza de ferrocarril de carga de acceso a la zona portuaria de Cargill (en forma paralela al nuevo acce-

so en camino límite, entre Villa Gobernador Gálvez y Alvear ruta provincial N° 24).

Consolidar los corredores interurbanos, priorizando el transporte público de pasajeros. Corredor interurbano Rosario-Fighiera (ruta provincial N° 21). La actual ruta provincial N° 21 atraviesa diversos tramos con cualidades urbanísticas que interesa preservar. Su consolidación, como eje urbano, será factible a partir de la conformación de los conectores de carga propuestos anteriormente, lo que inducirá a un cambio de carácter: de “ruta” a “avenida interurbana”, modificando el perfil de tránsito con la instalación de los semáforos necesarios para organizar el cruce este-oeste y eliminar el carácter de barrera que la ruta provincial N° 21 tiene en estos momentos.

Reforzar las vías de estructuración urbana, circuitos paisajísticos este-oeste y acceso a ribera pública. Abrir calles en las márgenes de los cursos de agua o en su proximidad. Estos circuitos permitirían superar la excesiva fragmentación de la trama urbana y favorecer la accesibilidad a la ribera; además promoverán una relación franca con un entorno paisajístico privilegiado, a la vez que incrementarían la dotación de espacios verdes urbanos. *Articular las vías intercomunales como alternativa a las vías regionales de comunicación.*

- Colectora ferroviaria Villa Gobernador Gálvez-Alvear-General Lagos-Arroyo Seco. Se propone la pavimentación del camino de borde de las vías desde Villa Gobernador Gálvez hasta Arroyo Seco y se alienta la resolución de su conexión con la ruta provincial N°21, al sur del ejido urbano de Arroyo Seco.
- Corredor interurbano ribereño. Se intenta consolidar fragmentos de recorrido costero buscando obtener un circuito paisajístico unificado y metropolitano para potenciar el uso del río y posibilitar nuevos accesos.













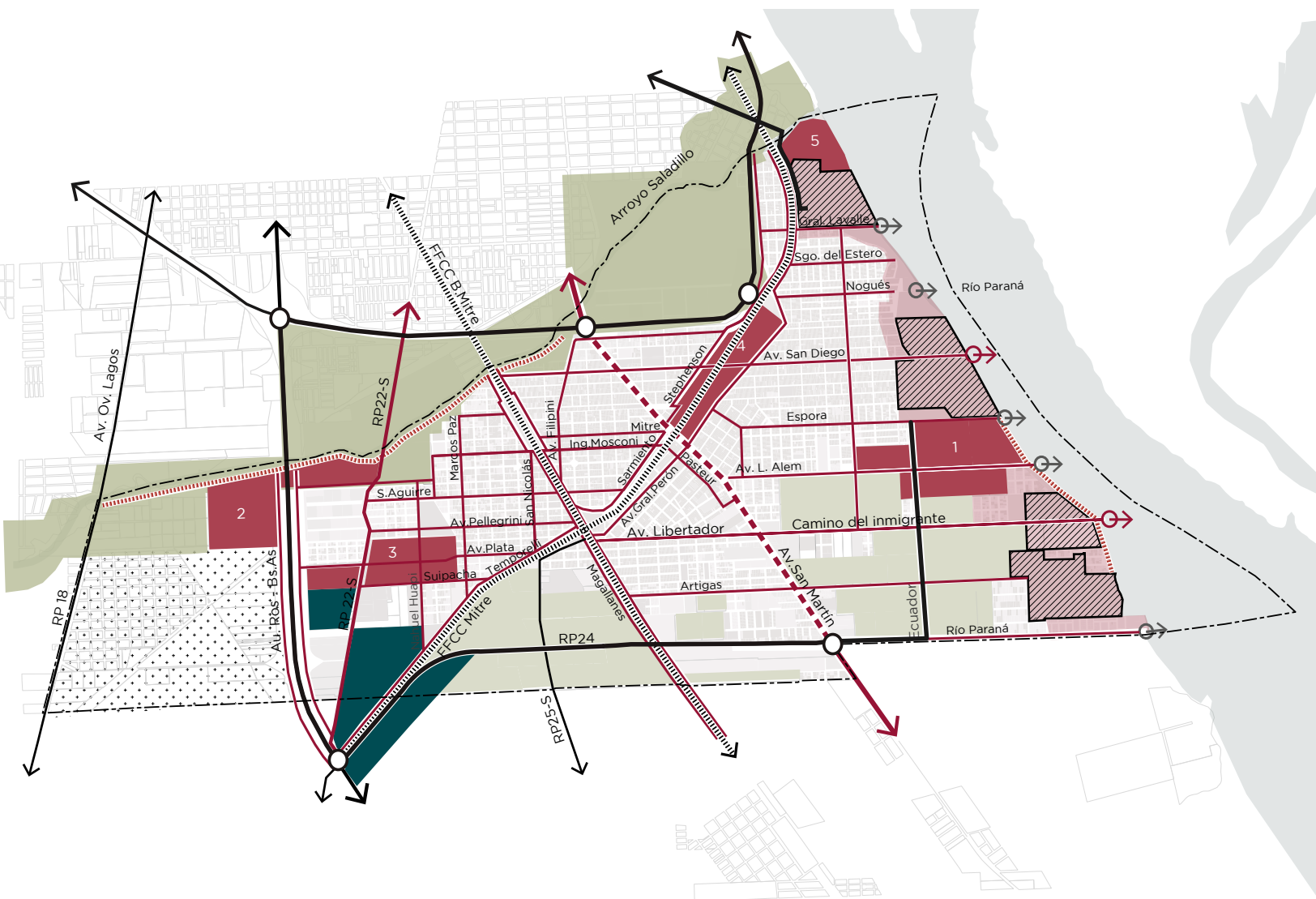
Plano 26. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

92 *Implementar un servicio ferroviario y/o tranviario metropolitano de transporte de pasajeros.*

- Puesta en marcha de un servicio tranviario metropolitano de pasajeros "Villa Gobernador Gálvez-Granadero Baigorria". Como complemento a esta iniciativa, se propone completar la intermodalidad del servicio a través de un sistema de autobuses convencionales, mediante transbordo en cabeceras metropolitanas de transporte urbano.
- Conectividad en sentido este-oeste, evaluando la posibilidad de incorporar otros servicios de transporte urbano de pasajeros, que disminuya la dependencia de la ciudad cabecera en distintos servicios que se prestan en el ámbito local.

MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

	Ordenamiento de las Áreas Productivas
	Nuevo suelo industrial
	Revalorización de los Márgenes de los Cursos de Agua
	El frente costero del Paraná
	Instalaciones productivas sobre el frente ribereño
	Integración de la Estructura Local
	Áreas de proyectos especiales
	1. Eje de conexión Ciudad-Río/Desarrollo residencial
	2. Centro GIRSU
	3. Desarrollo habitacional - equipamiento - servicios
	4. Predio FCC Mitre - Estación Villa Diego
	5. Recuperación edificios de valor patrimonial Ex Frigorífico Swift
	Áreas de reestructuración urbana Pan Especial Sector Ruta Provincial 22-S
	Plan maestro de reestructuración Arroyo Saladillo
	Movilidad y conectividad
	Corredor de transporte interurbano
	Nuevas trazas y remodelación de las existentes
	Calles de borde sobre cursos de agua
	Sistema ferroviario
	Nudos viales
	Bajadas públicas a la ribera
	Propuesta de accesos peatonales públicos a la ribera
	Los espacios perirurbanos
	Área perirubana
	Área rural



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

94 ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

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

Ordenar el frente portuario e industrial. Consolidar una zona de desarrollo portuario- productivo potenciando el privilegio de contar con un acceso directo desde la autopista Rosario- Buenos Aires, en el límite con Alvear (ruta provincial N°24)

Desarrollar los nodos logísticos intermedios. Consolidar el Nodo logístico Villa Gobernador Gálvez- Alvear, sobre la intersección de la ruta provincial N°21 y el acceso a Cargill, es decir sobre una vía de comunicación regional y una arteria vial conectora, para programar el tránsito de carga dirigido hacia los enclaves productivos.

Revisar la normativa que califica el suelo industrial.

- Redefinir el eje metalmecánico Villa Gobernador Gálvez-Alvear-Pueblo Esther. En vista de la radicación industrial que efectivamente ha tenido lugar a lo largo de la autopista Rosario-Buenos Aires, y a casi 20 años de sancionada la ley provincial N° 11.285 que le dio origen (destinada a la promoción de la radicación de la industria metalmecánica), se estima conveniente una modificación a la delimitación establecida por dicha norma. Se propone, entonces, consolidar esta zona industrial expandiéndola en un eje definido entre el límite sur del distrito de Alvear y el Arroyo Saladillo, aprovechando el impacto producido por las nuevas colectoras, la autovía ruta nacional A012 y la ruta provincial N° 18.
- Reordenar la actividad industrial en el sector de la ruta 22-s, mediante el desarrollo de un Plan Especial de transformación integral del área.

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

En el Municipio se constata un constante proceso de completamiento y, especialmente en las últimas décadas, una fuerte expansión de sus límites urbanos hacia el oeste y sur de la ciudad; en muchos casos por loteos aprobados sin el debido cumplimiento de las obras requeridas de infraestructura, servicios y espacios verdes, como se establece por ordenanza municipal N°1144/95. En muchos otros, producto de ocupaciones informales sobre terrenos públicos y privados, principalmente hacia el oeste desde la estación de ferrocarril Coronel Aguirre sobre las secciones catastrales 11-12-15, y sobre las márgenes del río y el arroyo Saladillo. Zonas que por su acelerado crecimiento y las distancias al centro urbano servido, aún no cuentan con las mínimas condiciones de infraestructura y cobertura de servicios.

La aprobación de loteos independientes que sin planificación se fueron incorporando a la planta urbana existente, conformaron un tramado en mosaico, que junto a los atravesamientos ferroviarios por las áreas de mayor centralidad, derivaron en una alta fragmentación y un importante problema de conectividad vial que caracteriza a la ciudad. Hoy, frente a su gran crecimiento demográfico, la desconexión entre barrios es también un problema prioritario que demanda un gran esfuerzo de inversión en proyectos y obras de infraestructura de gran envergadura pero fundamentales para el futuro de la ciudad.

De acuerdo al diagnóstico desarrollado, y con el fin de poder incluir en el presupuesto económico para la obra pública de infraestructura, se cuantificaron las áreas servidas de toda la

localidad (provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas y diferentes niveles de terminación de calzadas).³ El estado de situación se acompaña de las siguientes políticas y acciones previstas en materia de:

Saneamiento y desagüe. La ciudad cuenta con una estación elevadora de bombeo que impulsa los líquidos cloacales directamente al río Paraná sin tratamiento previo. Actualmente se están ejecutando importantes obras de desagües cloacales, a través de la empresa Aguas Santafesinas S.A., que finalmente permitirán conectar al 25% del total de la población; ya que sólo el 12% de los hogares cuenta con servicio de red cloacal.

Respecto a los desagües pluviales, se ha realizado el mantenimiento de todos los canales y zanjones a cielo abierto. Será prioritario continuar la ejecución ya iniciada de obras de desagües pluviales que permitan el rápido escurrimiento del agua superficial, para evitar los actuales anegamientos y por ende favorecer la vida útil de los pavimentos.

Agua potable. El 65% de la población cuenta con suministro de agua potable. Su distribución se encuentra dentro de los estándares de calidad permitidos para el consumo, a través de controles que se realizan periódicamente por parte de Aguas santafesinas S.A., empresa prestataria del servicio. La distribución se produce a través de una cisterna de bombeo ubicada en Av. San Diego y calle Rivadavia que redistribuye el agua a toda la ciudad. La empresa está revirtiendo la situación de la baja presión en la red distribuidora con obras de acueductos de refuerzos y con la

colocación de nuevas bombas, notándose actualmente un mejoramiento en la presión del agua. El agua potable se recibe por acueducto desde la localidad de Rosario y también de perforaciones realizadas recientemente en el Parque Regional Sur, la expansión de esta red de agua potable se encuentra supeditada a la concreción de la obra Acueducto Gran Rosario que permitiría el suministro a barrios que aún no cuentan con el servicio y por supuesto, a futuros emprendimientos.

Gas. El 50% de la planta urbana se encuentra cubierta con suministro de gas natural. El resto se abastece con gas envasado. La empresa prestataria del servicio de gas en la ciudad es Litoral Gas S.A. El personal de la municipalidad realiza las obras de expansión de redes de gas en forma continua, con profesionales matriculados para poder ejecutarlas y de acuerdo a una planificación elaborada por el municipio pero en base a proyectos realizados por Litoral Gas S.A. Se mantendrá este compromiso con las obras próximas.

Calles y pavimentos. De la totalidad de los trazados aproximadamente el 48% se encuentra pavimentado, el 50% corresponden a calles de tierra y el resto cuenta con algún tipo de estabilizado. Anualmente, el municipio, a través de la Secretaría pertinente, elabora proyectos de obras de pavimentos que se gestionan ante organismos provinciales y nacionales, en virtud de programas y recursos financieros posibles. La mayoría de los pavimentos existentes presentan un gran deterioro debido a la falta de mantenimiento de los últimos años, y la permanente circulación

3. El cálculo se realizó mediante el conteo digitalizado, previa información proporcionada por el Municipio de V.GG, de la totalidad de las fincas sistematizadas en GIS, identificadas por el Catastro provincial, asociadas a algún servicio..

96

de vehículos de tránsito pesado que atraviesa diariamente el área urbana hacia las distintas empresas e industrias localizadas de forma dispersa en la ciudad, como así también las líneas de transporte interurbano de pasajeros. Se torna fundamental continuar en el desarrollo de proyectos que contemplen el desvío de tránsito pesado a corredores adecuados, como es el caso de la obra recientemente iniciada de pavimentación de calle Ecuador.

Dinámica hídrica. Se están desarrollando importantes obras de saneamiento con la construcción del Centro GIRSU, la profundización de canales existentes, la realización de las obras hidráulicas que forman parte de las colectoras de la autopista, y la reconstrucción del terraplén existente sobre calle Bordabehere ocupando la misma traza de calle que sirve de límite a la Reserva Natural, que se constituye como nuevo parque de la ciudad. La actualización de los estudios hídricos que se están encauzando, a partir de los últimos fenómenos atmosféricos desarrollados, permitirá delinear otras acciones que resulten necesarias encauzar.

En el siguiente cuadro, se detalla a modo de resumen, por zona, la cantidad de manzanas que deberían completarse para lograr que toda el área urbanizada cuente con los servicios e infraestructuras necesarias. Se analizan dos de los servicios básicos, dado que el tendido de cloaca es muy incipiente en la localidad y requiere un plan de obra específico, no sólo de completamiento. Se destaca que las zonas que se presentan como prioritarias para el completamiento son las próximas a las áreas que ya cuentan con el servicio.

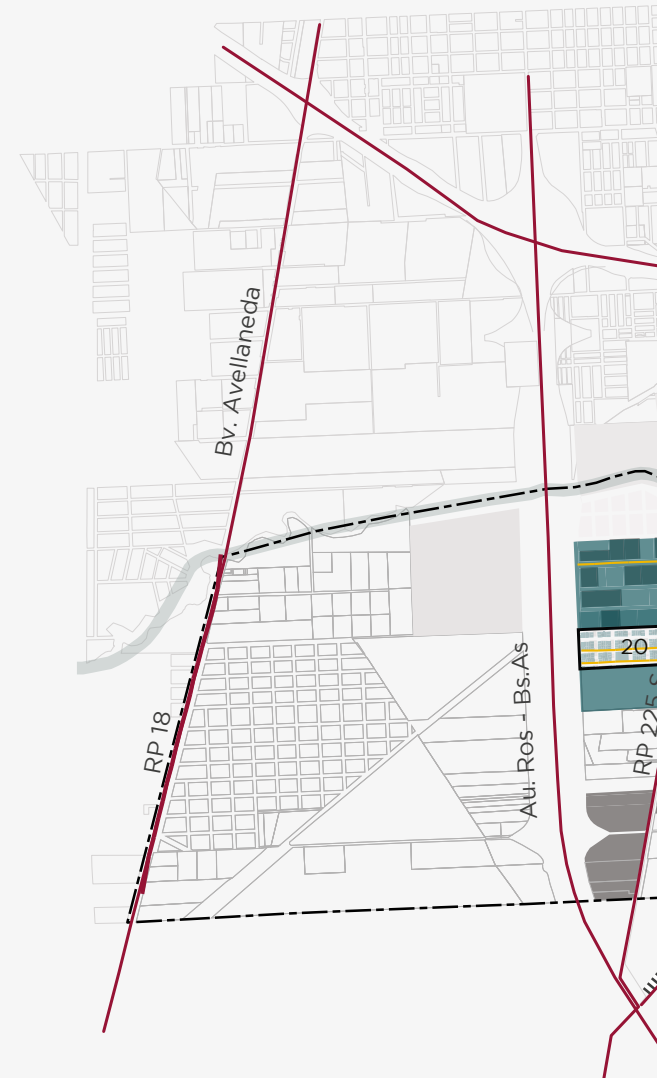
**Centro de Gestión
Integral de Residuos
Sólidos Urbanos - GIRSU.
Corredor Sur Metropolitano**

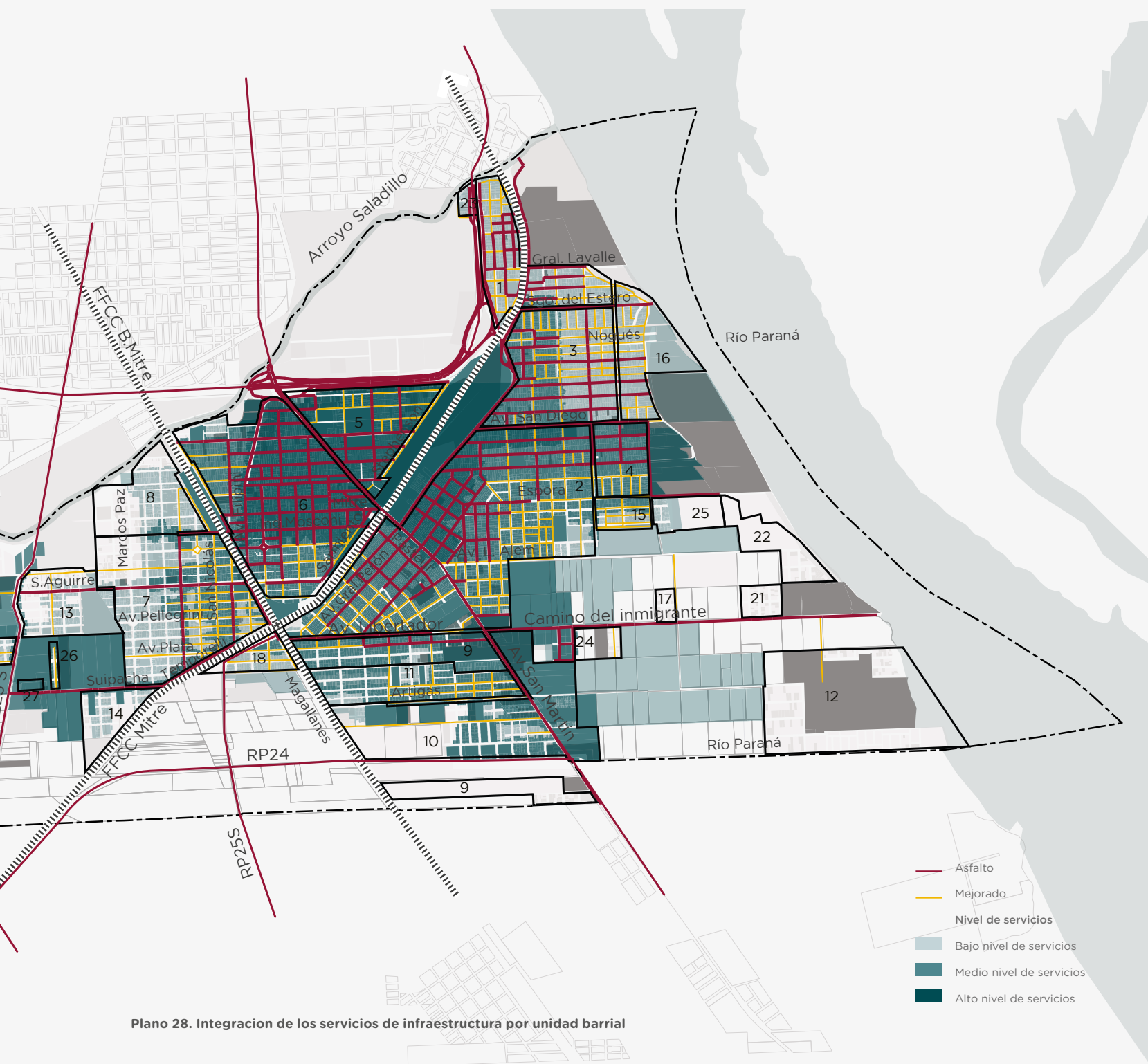




98 Se necesita abastecer la siguiente cantidad de parcelas:

Barrio	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
1. PUEBLO NUEVO	1227	0	1227	1141
2. VILLA DIEGO	5158	12	154	4071
3. TALLERES	2190	0	2190	1029
4. PALADINI	684	0	0	684
5. VILLA DIEGO OESTE	1144	44	82	1
6. GALVEZ	3299	33	131	1415
7. CORONEL AGRUIRRE	2408	224	1430	2408
8. EUCALIPTAL	700	212	657	700
9. LAS PALMERAS	427	427	427	427
10. LA ESPERANZA	819	164	231	819
11. MORTELARI	945	101	134	945
12. IBAI ONDO	503	503	503	503
13. CANCHA DE REMO	619	342	585	619
14. SAN FRANCISCO	305	133	263	305
15. LA PALOMA	223	0	113	223
16. LA RIVERA	592	0	592	592
17. VILLA DOLORES	96	96	96	96
18. ALTO VERDE	203	1	172	203
19. PARQUE ALEGRE	743	0	53	743
20. GHIGLIONE	200	0	189	200
21. TIGRE	190	190	190	190
22. COSTA ESPERANZA	154	154	154	154
23. LA ISLETA	45	0	45	45
24. FONAVI	143	127	127	143
25. LA VIGIL	99	5	95	99
26. NUEVO MILENIO	54	0	0	54
27. CEMENTERIO	6	0	0	6





Plano 28. Integración de los servicios de infraestructura por unidad barrial

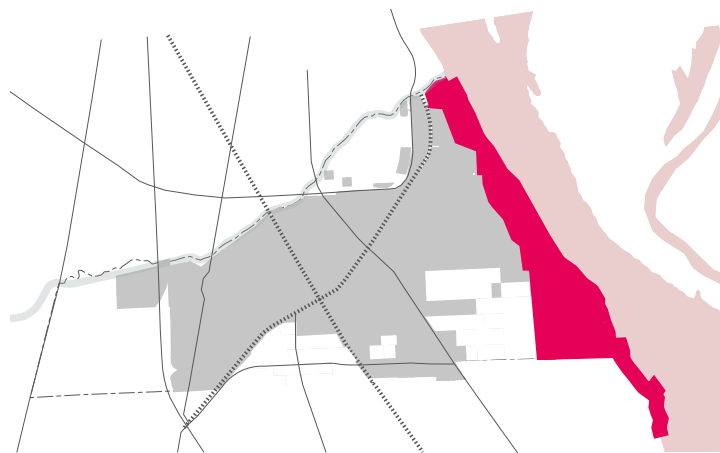
100 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

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

A continuación se detallan las 5 grandes operaciones estructurales que definen la planificación del territorio para el municipio de Villa Gobernador Gálvez:

1. El frente costero del Paraná
2. El sistema del arroyo Saladillo
3. Las grandes concentraciones productivas
4. Los ejes de integración y conectividad
5. Los bordes periurbanos

1. EL FRENTE COSTERO DEL PARANÁ



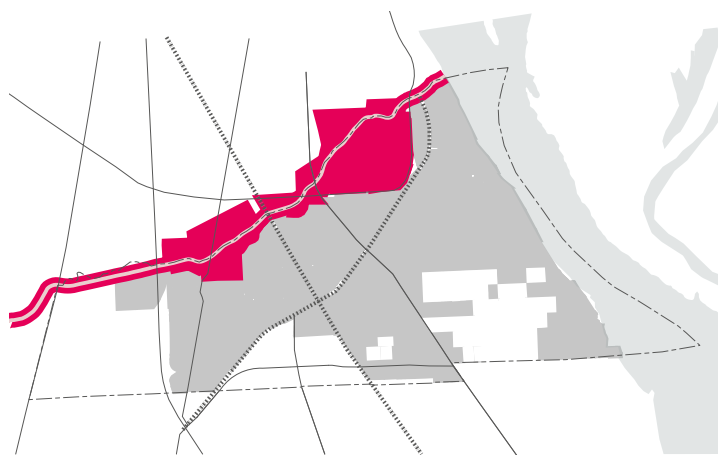
En el marco del ECOM Rosario se ha desarrollado un Anteproyecto de “Ley de Ordenamiento Territorial de los Frentes Ribereños de Ríos y Arroyos del Área Metropolitana de Rosario”. Tiene como finalidad ordenar el territorio de los frentes ribereños y definir un conjunto de instrumentos operativos técnicos de planificación territorial.

Sobre el frente del río Paraná en VGG se identifican dos tramos; uno de renovación y reordenamiento urbano y otro de reestructuración productiva. En el primero se propone conservar el carácter predominantemente residencial de la ribera, para lo cual se plantea inducir el crecimiento ordenado de los servicios y los usos residenciales, como la creación de nuevos espacios públicos. En el segundo, se propone mejorar la convivencia de las actividades productivas y residenciales, como así también adecuar los desarrollos productivos -nuevos y existentes- a las normativas ambientales vigentes.

Se pretende así, garantizar la llegada al río potenciando el espacio público como recurso de acceso; gestionar políticas asociativas con las localidades vecinas, para aplicar los mismos principios de recuperación del vínculo recreativo con la ribera del Paraná y la conexión franca con el río; y finalmente, regular el uso del suelo en las parcelas de borde y abordar la problemática de los asentamientos irregulares. Las principales actuaciones propuestas son:

- El reordenamiento e intervención sobre los asentamientos informales, ubicados sobre la ribera del río Paraná entre el frigorífico Swift y el frigorífico Paladini, lugares donde se concentra el mayor déficit de vivienda. Esta actuación llevaría implícita tanto la construcción de nueva vivienda como el mejoramiento de la existente; además de la construcción de la infraestructura, espacios públicos y equipamiento comunitario necesario.
- La incorporación de programas de vivienda para distintos sectores sociales en las áreas definidas para el desarrollo de proyectos especiales. La intención es lograr una mayor y mejor integración entre los sectores medios de la población y los sectores de más bajos recursos.
- La implementación de un acceso al río adecuado, mediante la apertura de la avenida San Diego y jerarquización y mejora de la accesibilidad desde calle Alem, conjuntamente con el desarrollo de un proyecto residencial integral que ponga en relación la ciudad con el río.
- La preservación de las áreas de valor ambiental y patrimonial, localizadas en la confluencia del río y la desembocadura del arroyo, con sus humedales y playas bajo barranca, como así también el rescate de los edificios de valor, localizados dentro las instalaciones productivas, con el desarrollo de un Plan de Detalle.

2. EL SISTEMA DEL ARROYO SALADILLO



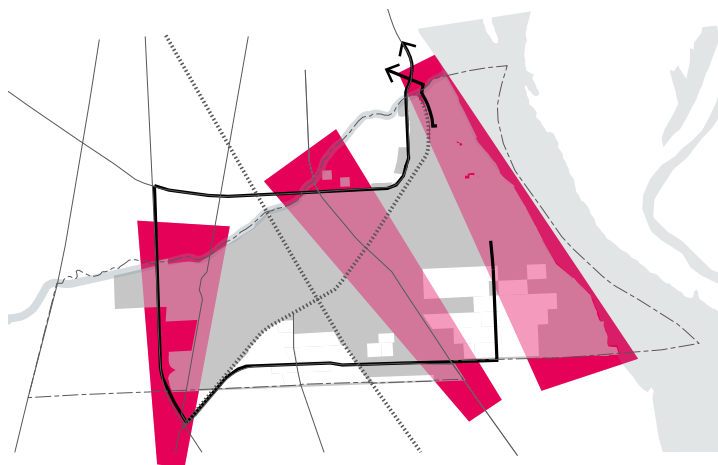
En el marco de la “Ley de Ordenamiento Territorial de los Frentes Ribereños de Ríos y Arroyos del Área Metropolitana de Rosario”, antes mencionada, se plantea la necesidad de elaborar el **Plan Especial Interjurisdiccional para el arroyo Saladillo** (pág.112) ponderando las condiciones ambientales de gran relevancia a preservar, la prohibición de instalación de enclaves productivos y la conservación de sus características topográficas y ambientales en el suelo rústico o rural predominante. Este plan englobará una serie de proyectos concretos con el objetivo de plantear políticas de conservación, recuperación y mejoramiento del medio natural y del patrimonio edificado, que actualmente se encuentran degradados o en peligro de degradación. Las principales actuaciones propuestas son:

- La recuperación y puesta en valor del edificio del Frigorífico Swift y su entorno, ubicado en la desembocadura del arroyo Saladillo, en la actualidad desafectado de su uso original, con

posibles usos gastronómico y recreativo-cultural; ya sea por medio de explotación pública, privada o pública-privada. Se plantea la posibilidad de generar la “Plaza de Mercado” como emprendimiento gastronómico y recreativo de llegada al río, venta y consumo de los productos del Frigorífico.

- La mejora e incorporación de un circuito turístico del Parque Regional, punto de atracción más importante de la ciudad que, además de ser un pulmón de 150 has. de espacio verde bordeando el arroyo Saladillo, contaría con una zona de camping, actividades deportivas y un salón de usos múltiples, para favorecer el desarrollo de diferentes actividades recreativas que convivan con los recursos naturales (como ser visitas guiadas, paseos hasta la cascada, cabalgata, paseos en bicicleta, etc).
- La revalorización y parquización del espacio verde localizado sobre el borde de arroyo Saladillo, entre las rutas provinciales N°21 y N°22-S, otorgando un tratamiento paisajístico como paseo público con equipamiento.
- La generación de nuevos espacios públicos frente al arroyo. La construcción de la Reserva Natural, en el marco de realización del Centro GIRSU, constituye un gran avance en la consolidación de nuevos parques para la ciudad.
- La puesta en marcha del Centro GIRSU (Centro de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos) ya construido, de manera integrada a una operación de saneamiento ambiental capaz de atender esta problemática a nivel regional.

3. LAS GRANDES CONCENTRACIONES PRODUCTIVAS

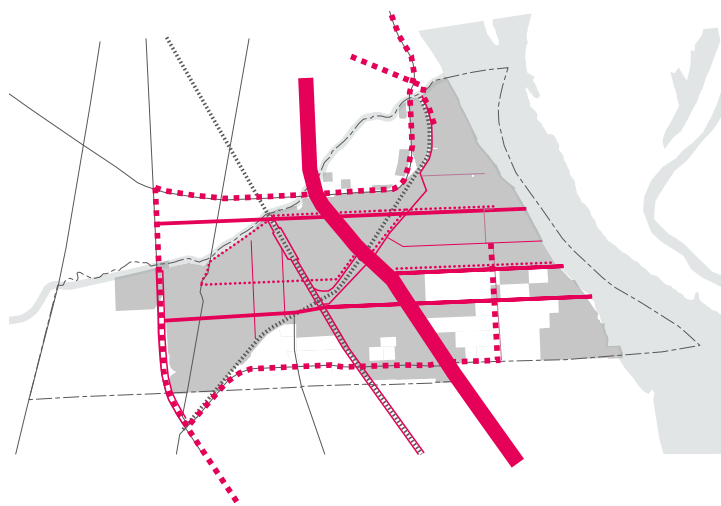


Se identifican, fundamentalmente, tres grandes enclaves de localización industrial y productiva implantados a lo largo de los corredores más relevantes que estructuran la ciudad: la ribera del Paraná, la ruta provincial N°21 y la autopista Rosario-Buenos Aires. El marcado perfil industrial que esta configuración territorial le confiere a la localidad, es difícil de soslayar a la hora de decidir futuros establecimientos de carácter productivo.

Con el objetivo de clasificar las industrias de acuerdo al impacto ambiental generado e impedir la radicación de usos industriales por sobre usos residenciales y recreativos, se impulsa una política de regulación del uso del suelo y promoción de la radicación sostenible de empresas en áreas específicas, con orientación de los sistemas de financiamiento y beneficios impositivos, a la vez que una nueva disposición normativa. Las principales actuaciones propuestas son:

- Ordenamiento de usos industriales, mediante la utilización de instrumentos normativos y de gestión.
- Inclusión de mejoras en áreas de paso y conexión con el sector industrial: la autopista Rosario-Buenos Aires, la ruta provincial N°18 y la ruta provincial N° 225-S (calle Raúl Alfonsín).
- Adecuación de las arterias para dar prioridad al tránsito pesado, orientado desde la autopista y desde las principales rutas provinciales hacia las concentraciones industriales, descongestionando otros sectores de la ciudad (casco céntrico y alrededores).
- Promoción de un área logística, localizada en el encuentro de la ruta provincial N° 225s y la autopista, en relación con la nueva propuesta definida del Plan Circunvalar (cinturón de ronda que integra movilidad vial y ferroviaria).
- Desplazamiento hacia el sur de la traza del ferrocarril de carga de acceso a la zona portuaria.

4. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



Con el claro objetivo de integrar los distintos barrios de la ciudad en una única planta urbana, se promueve una reorganización de la movilidad y el desarrollo de proyectos urbanos que confieran una lógica de cohesión al municipio.

La principal política a desarrollar es la de reestructuración territorial incorporando mejoras estratégicas en la conectividad, tanto vial como ferroviaria, de cargas y de pasajeros. Como toda operación de movilidad, seguramente, traerá aparejada la posibilidad de desarrollar proyectos de urbanización con nuevas infraestructuras y servicios, capaces de reformular el entorno inmediato con la perspectiva de la accesibilidad. Las principales actuaciones propuestas son:

- Generación de un eje de centralidad, conformando una conexión directa desde la autopista hacia la planta urbana y con la posibilidad de acceder a la ribera por este circuito.

- Consolidación de la expansión urbana en sectores que cuentan con loteos aprobados o por aprobar, dentro de áreas de uso predominantemente residencial. Estas áreas deberían funcionar como vínculo entre áreas residenciales que quedaron aisladas y el sector más urbanizado de la ciudad.
- Rehabilitación de la parcela ferroviaria central de Villa Diego consolidando un espacio público de integración este-oeste. Desarrollo de veredas perimetrales y circuito de bicisenda.
- Conexión Av. San Diego y Av. Plata, a ambos lados de la vía.
- Preservación del suelo rural y de quintas de nuevas urbanizaciones, exceptuando aquellas parcelas que, con su desarrollo, formen parte de un proyecto de vital importancia para la transformación urbana, como lo es el desarrollo urbanístico de Av. Alem en su tramo final hacia la ribera del Paraná.
- Implementación de un plan de movilidad que atienda a los objetivos de integración y conectividad antes descriptos reforzando la segregación entre el transporte de las personas y el transporte de las cargas, estableciendo circuitos claros con recorridos preferentemente diferenciados o mixtos, cuando la geometría de los trazados habilite esta opción, favoreciendo un esquema de movilidad metropolitano que prioriza el fortalecimiento de las vías de comunicación a escala del corredor. Las operaciones que concretarían este plan son:
 - *Consolidación de un circuito perimetral para transporte de cargas.* Para ello, se propone una virtual “circunvalación” vehicular de las cargas, donde los principales atractores de camiones consoliden un circuito lo más ajeno posible al tejido residencial. En orden de constituir este circuito, se postula que las grandes trazas que rodean la mayor concentración de suelo urbanizado (autopista Rosario-Buenos Aires, Circunvalación, la calle Ecuador y su prolongación hacia el norte,

ruta provincial N°24), sirvan de conectores continuados que abastezcan fundamentalmente a los grandes enclaves industriales, localizados principalmente sobre el río Paraná, sobre la autopista Rosario-Buenos Aires y también como “frentistas” de Av. Circunvalación.

A este circuito, quizás deban sumarse algunos caminos menores, adecuados a la circulación de vehículos de gran porte, para aquellos enclaves que no queden directamente incluidos en un radio acotado de alcance de este anillo. Aún así, las industrias en cuestión no son las más convocantes y se circunscriben fundamentalmente al encuentro entre la ruta provincial N° 21 y la ruta provincial N° 24.

Respecto a la fuerte presencia ferroviaria que estructura el territorio de la localidad, se interpreta que la actividad en estos ejes mantendrá y/o incrementará su impronta, por lo que se pretende avalar políticas de conexión del ejido urbano fuera del nivel de las vías férreas (soterrando o elevando la conexión vial que se proponga). Además, y en el mismo sentido, se propone la ejecución de un desvío en el borde sur del municipio, para resolver el ingreso directo de cargas al núcleo productivo instalado sobre la costa, reduciendo así la frecuencia de paso del transporte ferroviario por la planta urbana.

- *Articulación intercomunal.* Circuito interno norte-sur, su conectividad con otras localidades del corredor. Una vez organizada la segregación de vías pretendida, con el espacio interno de la localidad “libre” de las cargas, podrán priorizarse modos más seguros de circulación intra e inter-urbanas. Así, se podrá proponer a la ruta provincial N°21 como eje articulador, de la localidad en sí y de todo el corredor, bajo la constitución segregada de la circulación para el transporte de pasajeros masivo.

En concomitancia, es importante articular los puntos más convocantes de público con un tratamiento diferenciado de las paradas más significativas de este eje (con servicio de información al usuario y calidad del diseño de espacios públicos que propicien el acercamiento de la ciudadanía). Estas articulaciones funcionan como nodos intercambiadores de diferentes formas de movilidad (vehículos particulares motorizados, bicicletas, peatones, otros servicios de transporte público) deviniendo espacios estructuradores de toda la movilidad local.

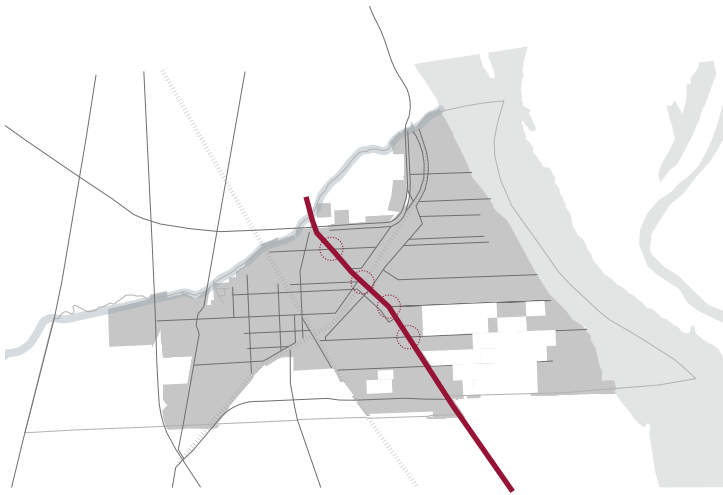
- *Consolidación de los ejes transversales.* El paso siguiente consistiría en la reorganización interna del trazado vehicular, tanto del transporte público de la localidad⁴ como del privado, ya sea en modalidad motorizada como no motorizada. Para ello, se pretende articular el funcionamiento del servicio del Transporte Urbano de Pasajeros y del Transporte Interurbano de Pasajeros (TUP/TIP), con el vehículo privado y sus demandas usuales (organización del estacionamiento en el espacio público, prioridades de paso, restricciones de acceso). Dada la problemática configuración del trazado, se interpreta que el eje norte-sur estaría articulado por la ruta provincial N°21 y sería necesario incluir una sucesión de conectores este-oeste más consolidados que generen una cobertura jerárquica redefinida en toda la planta de la ciudad. Estos conectores deberán vincularse con aquellos puntos más significativos de acceso al transporte público, sobre la ruta provincial N°21. Fundamentalmente la Av. San Diego (conectándola a desni-

vel, para atravesar sin interferencias las vías ferroviarias), el eje compuesto por el par Alem /Soldado Aguirre (indirectamente, conectando por la RP21 y calle Sarmiento) y la Av. del Libertador/Av. Plata (con un cruce a desnivel de las vías). La consolidación de estos conectores este-oeste habilitará una conectividad más fluida en el ámbito interno del ejido urbano, permitiendo además saldar una vieja deuda de la ciudad: acceder al Río vía el eje de calle Alem.

Además, dada la particular disposición de los trazados que fueron configurando la planta urbana, se propone la consolidación y mejoramiento de los ejes paralelos a las vías del FFCC: el eje Sarmiento/Stephenson (o Domingo González) en el borde noroeste y el eje Pte. Perón en el sudeste que alcanza a vincularse con Rosario, cruzando el Saladillo por la extensión de Av. del Rosario.

- *Inclusión de vías para el transporte no motorizado.* A continuación, se incorporarán vías segregadas para el transporte no motorizado (TNM) en aquellas vías que por su diseño geométrico permitan este tipo de flujo vehicular con una circulación segura. Cabe señalar que se prioriza la circulación que es propia de los motivos de viaje trabajo y/o estudio, postergando aquellos circuitos de carácter exclusivamente recreativo, más propios del diseño del espacio público. Aún así, en algunos tramos, conviven el rol recreativo y el funcional.

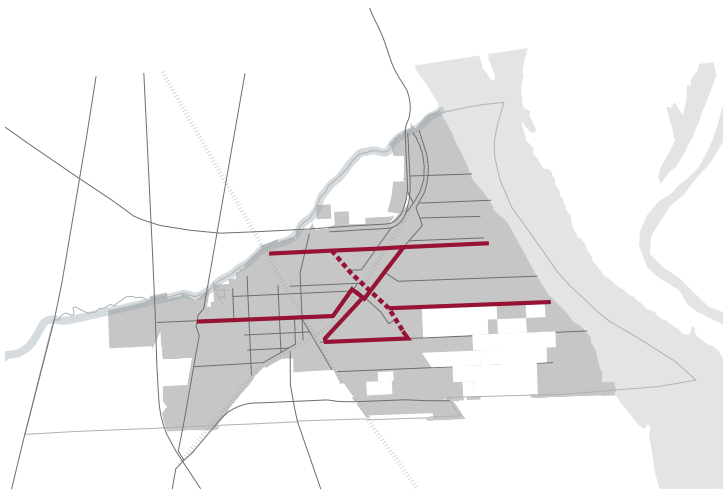
4. Si bien VGG no cuenta con un servicio público de Transporte de Pasajeros propio, puede decirse que tiene una movilidad pública interna de mucha trascendencia. Es la localidad del ECOM con mayor número de extensiones del TUP rosarino y suma el valioso aporte de la línea interurbana 35/9 en sus distintas banderas. Con ello, puede decirse que VGG ya cuenta con un servicio de transporte público de pasajeros "interno" a la localidad, aunque formalmente no sea así. En orden de complementar estas prestaciones, un servicio urbano de transporte público cubriría viajes que hoy sólo pueden cubrirse con medios privados.



Corredores interurbanos



Canalización del transporte de cargas

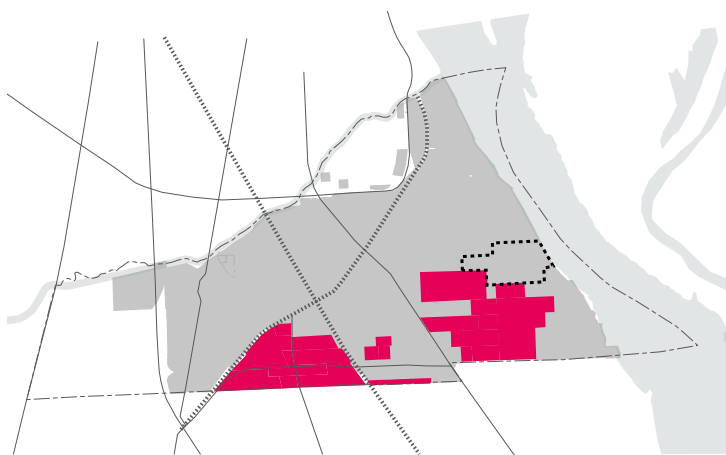


Consolidación de los ejes transversales



Vías para el transporte no motorizado

5. LOS ESPACIOS PERIURBANOS



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

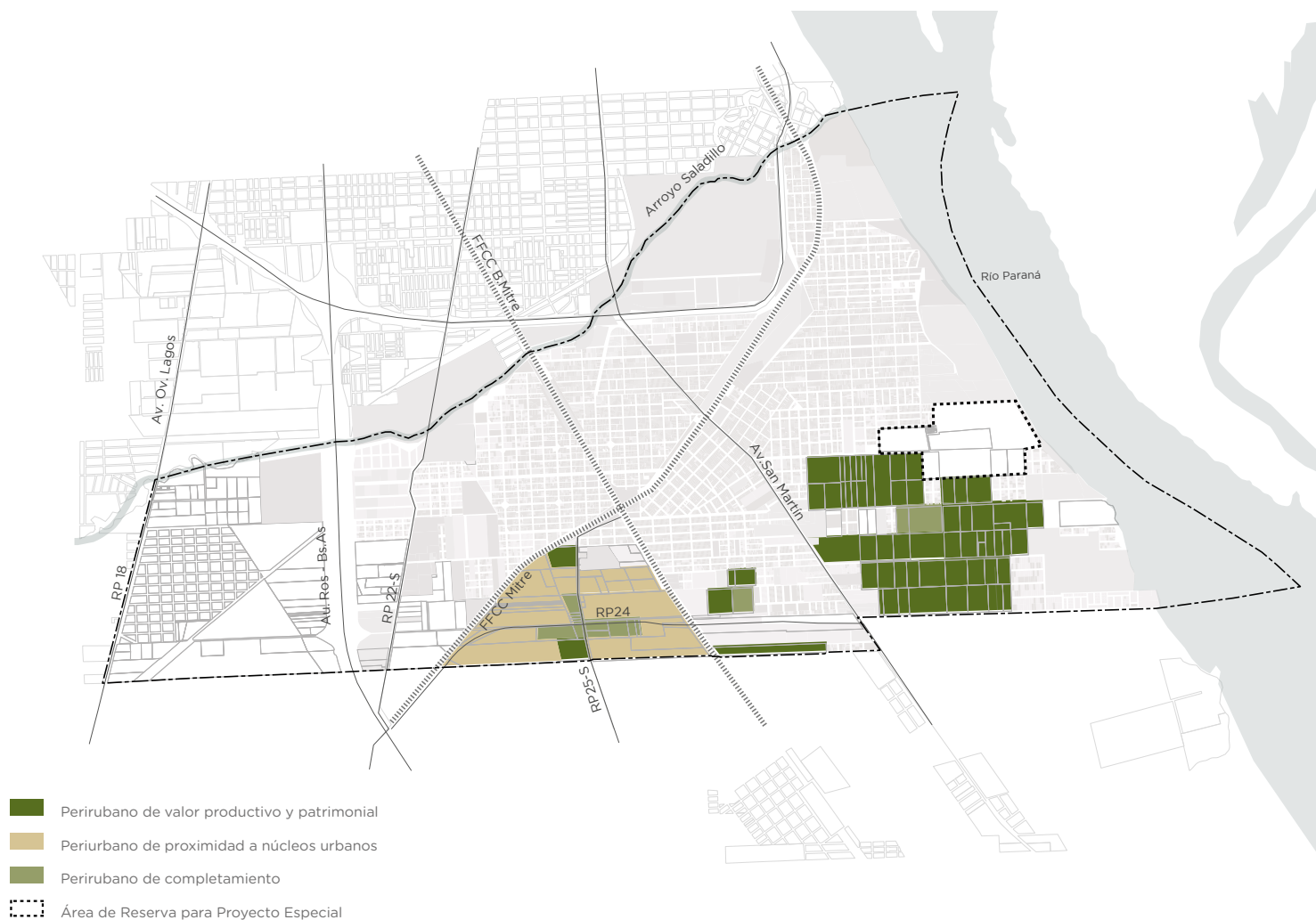
Periurbano de Completamiento. Esta categoría define parcelas seleccionadas para extender el suelo periurbano hasta algún borde físico o ambiental, cumple la función de establecer una continuidad espacial dentro del suelo periurbano. De esta manera, se logra fortalecer los circuitos recreativos y recomponer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

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

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

una de las áreas antes tipificadas los modos productivos que correspondan a cada caso y que estén listados en el catálogo.

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



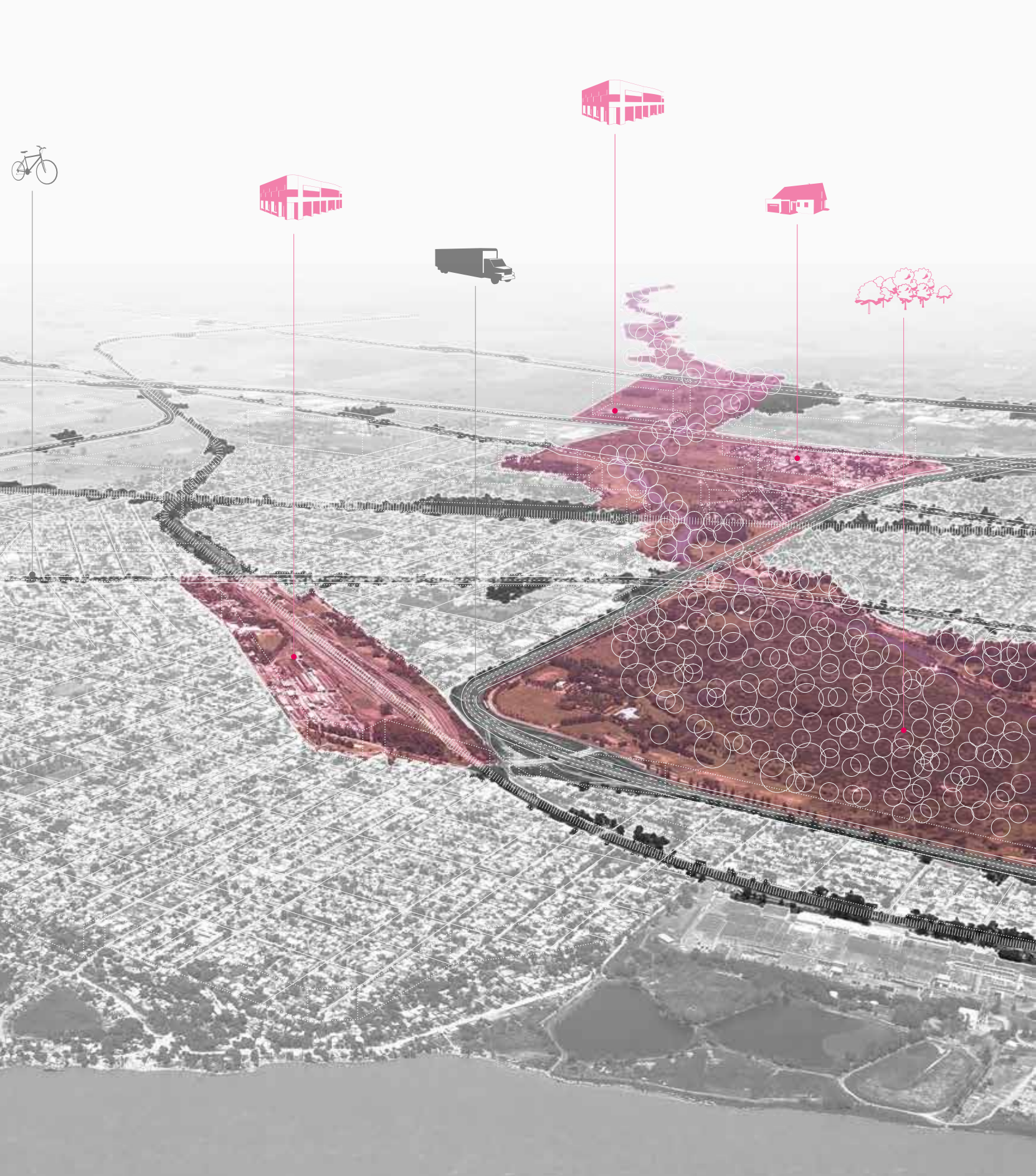
Plano 29. Selección preliminar de las parcelas para la categorización del suelo periurbano



Plan Interjurisdiccional para el arroyo Saladillo

El Plan Interjurisdiccional para el arroyo Saladillo involucra fundamentalmente a las localidades de Villa Gobernador Gálvez y Rosario. En él se prevén actuaciones de diferente carácter sobre ambas márgenes del curso de agua; una de las cuales radica en la preservación paisajística y ambiental de la cuenca y la recuperación de áreas degradadas. Este plan, de carácter metropolitano, tiene por finalidad desarrollar una operación de reconstrucción urbana en los bordes de las ciudades de Rosario y Villa Gobernador Gálvez, bajo una perspectiva de incorporación de mejoras ambientales e inclusión social. Está integrado por un conjunto de proyectos tales como la incorporación de huertas urbanas, de reservorios para el control y el escurrimiento de las aguas, desarrollo de políticas habitacionales atendiendo al condicionamiento hídrico, incorporación de equipamientos de alcance regional y el tratamiento de los residuos sólidos urbanos. En este sentido, el centro G.I.R.S.U., constituye la obra de más relevancia desarrollada en el marco de este Plan. Es el primer emprendimiento de gestión metropolitana, del Área Metropolitana de Rosario. Constituye una moderna planta industrial, que incorpora nueva tecnología capaz de reducir progresivamente la disposición final de los Residuos Sólidos Urbanos. Concebido como un proyecto integral de saneamiento y recuperación ambiental, resuelve un problema urbanístico, social y ambiental, a través de un modelo de colaboración y gestión asociativa de los actores involucrados.





114 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
- 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 cinco tipos de instrumentos: **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 presenten 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.

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, correspondiente a una o más ciudades, así como detallar las particularidades de la configuración definida para las áreas del dominio público y privado. Contiene precisiones acerca de la configuración definitiva de la red de espacios públicos; el carácter y tratamiento; la superficie y localización destinada a la construcción de vivienda

pública, si correspondiera; y la división del área, objeto del plan en unidades de ejecución para el desarrollo de planes de detalle.

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

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

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

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

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

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

REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

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

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

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

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

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

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

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

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

INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

El uso del mayor aprovechamiento urbanístico. La figura del uso de mayor aprovechamiento urbanístico se establece cuando por aplicación de las normas antes descritas –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 Villa Gobernador Gálvez se llevó adelante en el marco del Programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, coordinado por el ECOM Rosario con la participación de comunas y municipios que lo integran. Encuadrado en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) del gobierno nacional, el programa cuenta con el financiamiento del Ministerio del Interior de la Nación, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Gobierno de la provincia de Santa Fe, a través del Programa Municipal de Inversiones PROMUDI.

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

MUNICIPALIDAD DE VILLA GOBERNADOR GÁLVEZ

Intendente, Alberto Ricci

Secretario de Gobierno, Esteban Lenci

Secretario de Obras y Servicios Públicos, Fabián Nallino

Asesora Técnica Local ECOM, Arq. Florencia Massetto

ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO (ECOM- ROSARIO)

Presidenta, Intendente de Rosario Mónica Fein

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

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

Directora General, Mirta Levin

Directora de Ordenamiento Territorial, Maira Cimolini

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

Coordinadora del Programa, Soledad Iglesias

Responsable Área Metropolitana de Rosario, Ricardo Gallo

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

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

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

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

INSTITUCIONES COLABORADORAS

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

EQUIPOS TÉCNICOS

EQUIPO TÉCNICO ECOM

Directora General del Programa "26 estrategias locales, un plan metropolitano", Mag. Arq. Mirta Levin
Coordinadora Urbanística, Arq. Maira Cimolini
Coordinador en Accesibilidad y Movilidad, Arq. Gustavo Chialvo
Coordinadora en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano, Mag. Arq. Agustina González Cid
Coordinador de Información Georreferenciada. GIS, Agr. Daniel Sartorio
Coordinadora en Comunicación y Logística ECOM, Lic. Verónica Perelló
Coordinadora Administrativa- Contable ECOM, CPN. María Celeste Soldatti
Auxiliar de Coordinación Urbanística, Arq. Federico Sileo
Auxiliar en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano, Ing. David Balaban
Auxiliar de Información Ge- referenciada. 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.
Colaboradores, Coordinadora de Proyectos Especiales, Arq. Marianela Motkoski y *Auxiliar de Proyectos Especiales*, Arq. Martín Cabezudo

EQUIPOS TÉCNICOS ENTIDADES COLABORADORAS

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

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

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

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

EQUIPOS TÉCNICOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES

Desarrollo y coordinación, Licenciados Natalia Carnovale, Diego Beretta

Responsable Metodológica, Lic. Aneley Berardo

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

EDICIÓN

Coordinación editorial, Arq. Maira Cimolini

Diseño Gráfico, Dg. Raúl Sordoni. Sordoni ADV

Ilustraciones, Arq. Luis Lleonart

Corrección y revisión de textos, Dra. Julia Musitano

Imprenta, Akian Gráfica Editora

AGRADECIMIENTOS

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



Ente de Coordinación Metropolitana-ECOM

Villa Gobernador Gálvez 2030 : plan urbano local. - 1a ed. - Rosario : ECOM, 2017.

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

ISBN 978-987-45382-4-6

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



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

Se ha hecho el depósito de Ley 11.723

Impreso en Argentina

ISBN 978-987-45382-4-6





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
Rícardone
Roldán
Rosario
San Lorenzo
Soldini
Timbúes
Villa Constitución
Villa Gobernador Gálvez
Zavalla





Villa Gobernador Gálvez 2030

PLAN URBANO LOCAL

