



La construcción y consolidación de un Plan Metropolitano

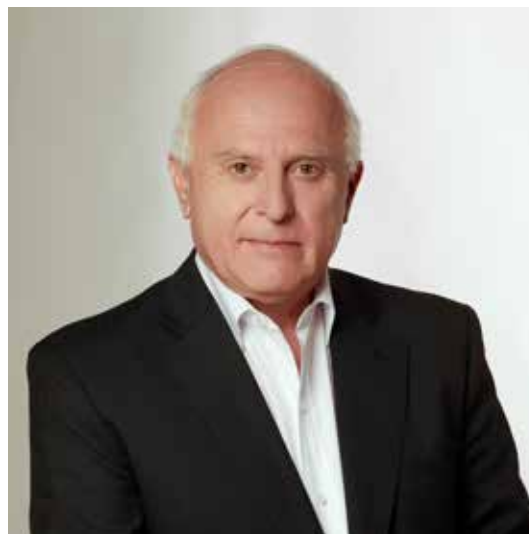




La construcción y consolidación
de un Plan Metropolitano

PRÓLOGOS	8
MIGUEL LIFSCHITZ - GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE SANTA FE	
MÓNICA FEIN - PRESIDENTA DEL ECOM ROSARIO	
HÉCTOR FLORIANI - RECTOR UNR	
INTENDENTES Y PRESIDENTES COMUNALES ECOM ROSARIO	
INTRODUCCIÓN	33
CAPÍTULO I.	
ESTRUCTURA POLÍTICO-INSTITUCIONAL DEL ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO	36
PASOS INICIALES EN LA CONFORMACIÓN DEL ECOM ROSARIO	38
CONSOLIDACIÓN DE UNA ESTRUCTURA INSTITUCIONAL	41
CAPÍTULO II.	
CONFORMACIÓN Y CARACTERIZACIÓN	46
CONFORMACIÓN Y CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL AMR	48
DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LAS LOCALIDADES ECOM	70
CAPÍTULO III.	
ANTECEDENTES	98
CONSTRUCCIÓN DEL PENSAMIENTO METROPOLITANO	100

CAPÍTULO IV.	
CONSTRUCCIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO METROPOLITANO	102
BASES DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL METROPOLITANO	104
DIRECTRICES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL METROPOLITANO	107
DIRECTRICES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL INTEGRADAS POR CORREDOR	124
PLANES URBANOS LOCALES	130
PLANES ESPECIALES Y PLANES DE DETALLE	136
EJES TEMÁTICOS SECTORIALES	138
PLANES INTERJURISDICCIONALES METROPOLITANOS	140
CAPÍTULO V.	
EJECUCIÓN DEL PLAN	150
PROYECTOS Y OBRAS	152
CAPÍTULO VI.	
PARTICIPACIÓN CIUDADANA	174
DESARROLLO DE LAS JORNADAS PARTICIPATIVAS LOCALES	
CAPÍTULO VII.	
REFLEXIONES FINALES	188



Miguel Lifschitz

Gobernador de Santa Fe

Esta publicación del ECOM Rosario se propone dar cuenta, de manera ágil pero pormenorizada, de un proceso de construcción político-institucional en el territorio, inédito en nuestro país y en nuestra región sudamericana, me atrevo a decir: de la consolidación y articulación de un área metropolitana.

Desde hace muchas décadas, la agenda de la urbanización ocupa un lugar central en las instituciones de Rosario y su región. La inquietud por planificar una mejor manera de articular las interacciones sociales y productivas que de forma espontánea y creciente se van dando en el territorio conoce diferentes capítulos, diversas etapas a lo largo de décadas que de manera sucesiva y complementaria nos han permitido construir un sólido proceso de articulación metropolitana, que hoy es una realidad.

En nuestra siempre cambiante Argentina, con sus vaivenes político-económicos y sus deudas pendientes en materia de desarrollo territorial equitativo, parece una utopía pensar en la posibilidad de consolidar dinámicas de articulación metropolitana orgánicas, equilibradas, eficaces y eficientes, que potencien el conjunto a partir del análisis de las complementariedades de las localidades y sus diversos actores en el territorio. Todo un modelo para armar, un rompecabezas urbano con multiplicidad de escalas, actores, potencialidades e intereses.

Las experiencias de los países que mejor han gestionado su desarrollo territorial nos muestran que en la escala metropolitana, en su ordenamiento para la gestión y el control de la urbanización en marcha, se encuentra la “llave” para el progreso.

La región Rosario, una vez más, está a la vanguardia en este aspecto. Me siento particularmente orgulloso de este proceso porque mi compromiso e impulso, desde los diferentes roles públicos que he ocupado, ha sido permanente.

Primero como Secretario General de la Municipalidad de Rosario, al frente del proceso que sentó las bases de la planificación estratégica en 1998 con el Plan Estratégico Rosario (PER). Allí definimos por primera vez las prioridades de la ciudad, que comenzaba a vislumbrar la necesidad de pensarse a escala metropolitana. Ya como Intendente de Rosario y habiendo cumplido la mayor parte de los

proyectos del PER, seguimos adelante y formulamos el segundo escalón en este camino de la planificación. Con el PER+10, la agenda estratégica proyectaba los primeros lineamientos para la planificación de Rosario a escala metropolitana. En ese marco, firmamos el Acta de Constitución del ECOM, creándolo formalmente.

En ambas agendas estratégicas, el ECOM se proponía como proyecto clave, la plataforma desde la cual dar un salto cualitativo al proceso. Una mesa de pares, donde los Intendentes y Presidentes Comunales de las localidades que conforman el Área Metropolitana Rosario pudiesen de manera horizontal articular y coordinar la gestión de un territorio que ya no puede ser leído sólo en clave de jurisdicciones municipales y necesita ser entendido y gestionado de manera más inteligente: comprendiendo los flujos e interacciones que tejen ese territorio común. Y a la par de esa mesa política, un equipo de profesionales de diversas disciplinas, que ordenados bajo una agenda de planificación urbana, pudiese construir las herramientas de análisis e intervención para guiar la iniciativa política del conjunto.

Luego, como Senador Departamental, propuse la Ley de Áreas Metropolitanas con el objetivo de que la experiencia del ECOM Rosario tuviera el paraguas jurídico necesario para seguir avanzando y para que las otras áreas metropolitanas de nuestra provincia puedan emprender este camino con mayores facilidades.

Ya como Gobernador de Santa Fe tuve la satisfacción de promulgar dicha ley una vez que la Legislatura Santafesina le diera sanción, haciendo cumplir el apoyo financiero y técnico provincial que allí se establece.

Cuando analizo en perspectiva este proceso, pleno de esfuerzos, saberes y convicciones, se recorta claramente el valor de la política: construir a partir del consenso y la diversidad, identificando objetivos comunes que nos permiten alcanzar una mejor realidad para todos.

No nos detuvieron los obstáculos, los desafíos nos entusiasmaron más y hoy podemos subir otro peldaño en este proceso que tiene un inicio pero no un fin, que es el de la gestión de la dinámica metropolitana. Un enorme equipo de valiosas mujeres y hombres, jóvenes que se hicieron adultos y -afortunadamente- nuevos jóvenes, pusieron y ponen su pasión y su saber al servicio de la construcción de este ambicioso proyecto desde 1998. Por eso el ECOM no se detiene, avanza porque sus bases son sólidas, con más de 20 años de trabajo.

Soy Ingeniero y los logros que pueden materializarse en infraestructuras me llenan de satisfacción. Pero la construcción, consolidación y ampliación de las ingenierías institucionales, los puentes humanos que nos conectan y los andamiajes sociales que dan contenido y se vuelven motor de los proyectos, colman mis expectativas y me llenan de orgullo. Reafirman mi convicción de que hay mejores maneras de hacer las cosas: cuesta un poco más de tiempo y esfuerzo, pero marca la diferencia. Y el ECOM Rosario está aquí para dar cuenta de ello.

¡Felicitaciones, hemos recorrido un largo camino!

Miguel Lifschitz

Gobernador de la provincia de Santa Fe



Mónica Fein

Presidenta del ECOM Rosario

Esta publicación del ECOM Rosario, cuya edición hemos impulsado, muestra una experiencia de construcción político-institucional muy particular y ambiciosa de creación y consolidación de un área metropolitana, el Área Metropolitana de Rosario.

Particular, porque su desarrollo se basa en una asociación horizontal entre pares, intendentes y presidentes comunales de las 26 comunas y municipios que la conforman. Constituye un vínculo elegido, no impuesto, que muestra una gran diferencia: la voluntad de sus integrantes de pertenecer e incidir en la construcción de un proyecto común para nuestra región. Pone en evidencia una necesidad, la de compartir problemas comunes y encontrar juntos las mejores soluciones para afrontarlos revirtiendo situaciones conflictivas que nos afectan a todos.

Ambiciosa, porque incluye una mirada compartida por actores gubernamentales que representan al amplio espectro político presente en la región. Intendentes y presidentes comunales que, además, han variado en todos estos años en función de los procesos electorales que existieron, los cuales exigen la participación de los intendentes (cada cuatro años) y de los presidentes comunales (cada dos años).

Esta constante movilidad de actores ha sumado complejidad al proceso, lo cual también ha exigido mucha constancia y perseverancia en la construcción y consolidación de este ambicioso andamiaje institucional. Cada uno de nosotros ha aprendido algo sustancioso, que la unión hace la fuerza, y que “solos podemos hacer poco, juntos podemos hacer mucho” (Helen Keller).

Desde mi rol de Presidenta del ECOMR, he aprendido que liderar un espacio de estas características implica mucha responsabilidad pero, también, representa asumir entre todos un espíritu de solidaridad. Si bien las localidades más pequeñas se pueden ver beneficiadas por el apoyo y empuje que le otorga al proceso la participación de la ciudad central, la ciudad central recibe a su vez grandes beneficios de la sinergia que produce esta unión. Beneficios que surgen al momento de afrontar y resolver los grandes temas que le preocupan y que adoptan, sin duda, una dimensión metropolitana: el desarrollo productivo, los fenómenos de expansión urbana y vivienda, la accesibilidad de las personas y las cargas, el transporte, el cuidado del medio ambiente, el tratamiento y disposición de los residuos, el mantenimiento de los cursos de agua, el patrimonio arquitectónico y ambiental, como tantos otros.

Entre todos los gobernantes involucrados nos hemos animado a planificar juntos el territorio del Área Metropolitana de Rosario y a planificar nuestro propio territorio local con una mirada ampliada. Hemos defendido cada uno de nosotros el espacio local que nos toca gobernar, pero también respetamos los acuerdos que pudimos alcanzar para consolidar el espacio metropolitano. Realizamos, encuadrados en un mismo programa, 26 planes urbanos.

En este complejo proceso no sólo logramos identificar proyectos comunes que queremos impulsar, sino que fuimos más allá, los desarrollamos con mayor profundidad. Hasta, para ejecutar algunos de ellos, conseguimos recursos. Construimos el primer Centro Integral de Tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos (Centro GIRSU) del Corredor Sur Metropolitano, para servir a siete localidades ECOM. Logramos unir a dos ciudades, Rosario y Granadero Baigorria, a través de un Sistema Ribereño y reforzar sus vínculos con el desarrollo de un gran parque metropolitano. Conseguimos saldar una gran deuda en el Corredor Norte Metropolitano construyendo una vía alternativa a la antigua ruta N°11, para aliviar y mejorar la congestión de tránsito con una obra que beneficia a cinco localidades.

Pero hicimos mucho más que eso, le hemos demostrado al gobierno provincial, al gobierno nacional y a organismos internacionales que cuando nos proponemos llevar adelante iniciativas comunes, en el marco de esta institucionalidad, somos capaces de hacerlo. Los logros alcanzados con éxito dan cuenta de ello.

El ECOMR inició y recorrió un camino que no tiene retorno. Puso la semilla que dio impulso a otras experiencias similares en la provincia y el país. Ha servido y sirve de ejemplo para dictar legislaciones provinciales referidas a áreas metropolitanas y para gestionar proyectos de gran complejidad territorial.

Estos nueve años transitados nos han demostrado que valió la pena el esfuerzo, que pudimos consolidar juntos un gran proyecto, particular y ambicioso, que nos llena de orgullo a todos los que hemos participado y nos compromete en la defensa de su permanencia en el tiempo.

Integrar la mesa grande, en las 35 reuniones de Consejo de Gobierno y Directorio realizadas, rodeada de todos los intendentes y presidentes comunales ha sido una experiencia para mí invaluable, que atesoraré siempre con una gran satisfacción y con el orgullo de haber contribuido a consolidar un espacio institucional inédito en el país y en la región.

Por todo lo expuesto, quiero agradecer, en primer lugar, a mis pares que me acompañaron en este proceso; en segundo lugar, al gobernador Ing. Miguel Lifschitz que impulsó la creación del ECOMR y nos brindó su apoyo en su desarrollo; en tercer lugar, al Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) que nos brindó su cobertura en todos estos años, junto al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), de quién hemos recibido un importante financiamiento. Finalmente, quiero agradecer especialmente a las instituciones y a los equipos técnicos que trabajaron durante estos años para asegurar los importantes logros alcanzados.

¡Muchas gracias a todos por compartir esta gran experiencia!

Mónica Fein

Intendenta de Rosario, Presidenta del ECOM Rosario.



Héctor Floriani

Rector Universidad Nacional de Rosario
Período 2015-2019

La experiencia de planificación espacial del fenómeno metropolitano estructurado a partir de Rosario se destaca en el contexto nacional e, incluso, en el marco de la región latinoamericana. Ello es el fruto de una relativamente temprana toma de consciencia, en esta encrucijada de geografía e historia, de la progresiva emergencia de un fenómeno urbano de características distintas -en términos cuantitativos y cualitativos- y de la conveniencia de intentar gobernarlo.

Hace medio siglo, en 1969, surgía el primer esfuerzo explícito e institucionalizado destinado a realizar ese intento de gobernar el fenómeno metropolitano rosarino: la Prefectura del Gran Rosario. Se trató de una iniciativa sin precedentes en el país, que generó una importante estructura técnico-profesional para conocer mejor, e intervenir más eficazmente, el área metropolitana de Rosario, arriesgando incluso una verosímil perimetración para la misma.

Resulta fácil hoy, “con el diario del día después”, subrayar las debilidades de esa experiencia: su excesiva pesantez administrativa, su difícil articulación con la estructura del Estado en sus distintos niveles, su sesgo tecnocrático, por no hablar de su innegable inscripción en la política de un gobierno autoritario y autocrático. Sin embargo, todo esto no es impedimento para reconocer el aporte que esa experiencia hizo al desarrollo de una consciencia colectiva de la cuestión metropolitana y de la necesidad de conocerla y gobernarla.

Si bien a la hora de relevar los orígenes de una preocupación por lo metropolitano en estas tierras la mirada se detiene en esa experiencia de la Prefectura, es preciso recordar que existieron señales anteriores de tal preocupación, aunque más aproximativas y sin alcanzar instancias propositivas. La primera de ellas se encuentra en el Plan Regulador y de Extensión de 1935 (de Della Paolera, Farengo y Guido), en cuya Memoria Descriptiva y Justificativa aparece una planimetría titulada “Plan Regulador de Rosario y de la zona que lo circunda”, con la graficación del sistema de asentamientos del territorio que se extendía “con radio de 20 km desde la Plaza 25 de mayo”: se trata de la primera representación del área metropolitana rosarina.

También cabe agregar que el proceso de planificación posterior al Plan de 1935, y en cierta medida desencadenado por él –proceso que reconoce como principales hitos la Ordenanza N°172/1939, la Comisión Nacional creada en 1943, la Ley Nacional 16052/1961 de aprobación del Plan Rosario y, finalmente, la formulación del Plan Regulador de 1967-, fue portador de contribuciones a la asunción de la dimensión metropolitana del fenómeno urbano-territorial conformado a partir, y en torno, de Rosario.

Ahora, ¿por qué vale la pena subrayar la relativamente temprana asunción de esta problemática en estas latitudes? ¿Qué tiene de virtuoso pensar –y actuar– en términos metropolitanos? El meollo de la cuestión radica en la eficacia de la planificación; es decir, en la obtención de resultados cuando se apuesta a gobernar el fenómeno urbano que ha adquirido las dimensiones y la complejidad de la metropolización.

Un área metropolitana es un hecho urbano de cierta relevancia dimensional y cierta complejidad funcional que se localiza en una pluralidad (dos o más) de jurisdicciones locales (Municipios y Comunas en la Provincia de Santa Fe); y la experiencia demuestra que esa no correspondencia entre hecho urbano y jurisdicción local reduce drásticamente las posibilidades de gobernar los procesos urbanos que se desarrollan con esa modalidad. Cabe aclarar aquí que por gobernar se entiende la capacidad de incidir en el curso de tales procesos, en función de objetivos socialmente válidos; y va de suyo que resulta ilusorio aspirar a un mínimo de eficacia en ello si no abordamos los problemas y las oportunidades (recordemos que la planificación espacial lidia con ambos tipos de cuestiones) en la misma escala espacial en que se manifiestan tales problemas y tales oportunidades.

He aquí el quid de la cuestión; y he aquí, también, un cierto virtuosismo de la sociedad y de las administraciones de la región, que se ha ido desplegando desde la recuperación de la institucionalidad democrática y republicana, para abordar el gobierno de lo metropolitano.

Recordemos que la experiencia de la Prefectura, abierta por el Gobierno de facto de 1966-1973, fue cerrada por la siguiente administración de igual signo (1976-1983). Pero el retorno a la vigencia plena de la Constitución permitió retomar una praxis más abierta, plural y participativa de la planificación –incluso mayor que en los períodos constitucionales anteriores–, en la que pronto volvió a despuntar “la cuestión metropolitana”. Y en las tres décadas y media transcurridas se ha ido consolidando y expandiendo la convicción de que el verdadero objeto de la planificación espacial aquí, el verdadero hecho urbano merecedor de nuestros esfuerzos en ese sentido, es la Rosario metropolitana; que ésta es mucho más que el municipio de Rosario, y más incluso que la suma algebraica de los municipios y comunas que la constituye; que frente nuestro tenemos el desafío de proyectar políticas y acciones para tornar más eficiente (con una acepción amplia del vocablo, que no excluye la equidad) este dispositivo territorial dimensionalmente relevante y funcionalmente complejo.

Hay que reconocer que se ha avanzado mucho en ese sentido; y el libro que estamos prologando –último eslabón, por ahora, de una serie de notables publicaciones del ECOM referidas a este proceso de planificación metropolitana– así lo pone de manifiesto.

Detrás de esos logros hay muchas y variadas responsabilidades. En primer lugar debe mencionarse a las administraciones locales y provincial, que en un marco de diversidad política han sabido acordar las condiciones institucionales mínimas para que el proceso avance; pero también está el equipo técnico del ECOM, que con su alta profesionalidad ha sabido, primero, “decodificar” la realidad metropolitana, y después, intervenirla con normas y proyectos; en fin, no puede soslayarse el aporte de un gran número de actores sociales (de la producción, del trabajo, de las profesiones, de la cultura) que han aportado a esa decodificación del presente y a la proyección del futuro. Un párrafo aparte se merece la participación de la Universidad, sujeto colectivo relevante en esta categoría de “actores sociales” operantes en todo el proceso.

La Universidad, y los universitarios, se han mostrado interesados en la problemática de la planificación urbana prácticamente durante el entero siglo de existencia en este territorio de la institución de educación superior, pero muy especialmente desde la creación en su seno de los cursos de Arquitectura y Urbanismo (1923). Fue marcado el protagonismo del sector universitario local en la promoción de la confección de un plan urbanístico para Rosario durante la década de 1920, y es muy significativa la presencia de tres representantes de la Universidad (uno por cada una de las tres Facultades presentes en Rosario) en el Jurado que en 1929 encargó a Della Paolera, Farrengo y Guido el Plan Regulador y de Extensión que habría de ser entregado en 1935.

Pero es en los últimos treinta y cinco años que el aporte universitario al proceso de planificación (estratégica o urbanística, municipal o metropolitana) alcanza niveles más intenso y más calificados, al punto de poder afirmarse que los logros en la acción planificadora resultan inseparables de la presencia en Rosario de esa “usina” de producción de conocimientos y de formación superior que es la UNR y de las proficuas relaciones de colaboración que se ha sabido entablar entre ella y las administraciones locales.

Todo esto autoriza a sostener, asimismo, que esos logros, y en particular los alcanzados en la planificación a nivel metropolitano -que el presente libro reconstruye con precisión y eficacia-, pueden ser vistos como logros de la comunidad regional, como capital social de esa comunidad. Por supuesto que esta aseveración contiene tanto una interpretación de lo sucedido como una apuesta de futuro; y está bien que así sea, porque este modo de asumir la tarea realizada empodera a los verdaderos actores de un proceso de planificación que aspira a la eficacia y a la sustantividad, y con ello se contribuye a constituirlo en un mojón irremovible en el camino del progreso cívico y social.

Héctor Floriani

Rector Universidad Nacional de Rosario
Período 2015-2019

MUNICIPIOS Y COMUNAS MIEMBROS DEL DIRECTORIO

20



Adrián Maglia

Granadero Baigorria

Nos ha unido la buena voluntad.

La experiencia que hemos vivido con el trabajo en conjunto en el Ente de Coordinación Metropolitana ha sido un ejemplo para toda la región. Desde diferentes lugares pudimos generar desarrollos urbanos de gran impacto para los vecinos.

Hemos asumido el compromiso de dejar de ver cada localidad como un espacio autónomo y poder pensar como región, desde cada municipio y comuna. Esa impronta nos garantizó el desarrollo de todas las partes que conforman el ECOM.

Haber podido ahondar en políticas públicas de manera unánime, aún desde gobiernos de distintos sectores políticos, nos ha permitido mostrar resultados efectivos y modernos.

En Granadero Baigorria, hoy se puede disfrutar de la continuidad de la Av. Los Plátanos y de la intervención en el Predio Paganini. Dos obras que cambiarán sustancialmente a la ciudad y quedarán siendo grandes hitos en su historia.

Poder brindar este tipo de desarrollos a la comunidad nos permite seguir pensando a futuro, seguir desarrollando una localidad inclusiva que contenga a todos los vecinos, pero sobre todo, con identidad propia.

Nos ha unido la buena voluntad de cada dirigente y equipo técnico con absoluto espíritu de cooperación para lograr así, el mayor impacto posible en nuestras comunidades. Hemos trabajado desde el lugar que nos ha tocado para lograr que los vecinos vivan mejor.



Leonardo Raimundo

San Lorenzo

San Lorenzo forma parte de un gran conurbano con límites geográficos arbitrarios y, vale decirlo, cierta propensión histórica a lo comarcal. Gracias al trabajo del Ente de Coordinación Metropolitana, hemos reconocido conflictos que son comunes y los comenzamos a resolver, revirtiendo así situaciones de parálisis que databan de décadas.

Ahora bien, la planificación se puede hacer de manera autocrática, con especialistas resolviendo y el gobierno estampando la firma de la autoridad competente, o de manera participativa, en marcos como los que establece el ECOM: con debates en el que los intereses entran en confrontación, pero se armonizan con la herramienta de participación colectiva.

De ese modo, San Lorenzo viene trabajando en su plan estratégico, pero gran parte de los problemas que tenemos no los podemos resolver a escala local. Tales son los casos de seguridad, salud pública, medio ambiente y proyectos de infraestructura, como el acueducto integrado o la construcción de la avenida interurbana entre San Lorenzo y Rosario, ambos en plena ejecución.

En definitiva, los sanlorensinos somos localistas, pero sería absurdo no reconocer que estamos inmersos en un área metropolitana fuerte y poderosa que nos genera muchos beneficios y también complejidades. El ECOM es sin dudas la experiencia de planificación más importante de la República Argentina y ya vemos sus resultados concretos.



Alberto Ricci

Villa Gobernador Gálvez

La planificación a futuro de la localidad marca un objetivo para llegar a la Villa Gobernador Gálvez que el vecino se merece. El trabajo propuesto por el ECOM nos permite el trabajo coordinado en la región. Los vecinos no son de una localidad u otra; somos un conjunto, el Ente nos permite la posibilidad de que todas las localidades estemos pensando juntas cómo resolver los problemas de los vecinos. Trabajamos en equipo, en un organismo que no mira el color político de la localidad y trabaja para el beneficio de la región.

Tener un Plan Urbano local, con proyección a largo plazo, permite un crecimiento ordenado de la ciudad, con un objetivo claro y planteando intervenciones de acuerdo a una planificación estratégica, con obras de infraestructura, con mejoramiento de la transitabilidad y con mejores servicios.

Esto sólo es posible con la participación de las instituciones intermedias locales y cada uno de los vecinos y vecinas porque son ellos quienes conocen las necesidades de cada sector. El Plan Urbano no es sólo un libro, es la expresión de los vecinos y autoridades, sobre la visión de la ciudad que queremos.

Tener un proyecto de Villa Gobernador Gálvez a 2030 en lo que respecta a urbanización, accesibilidad y servicios, nos permite gestionar políticas públicas que lleven no sólo a un reordenamiento, sino también al crecimiento de la ciudad.

Ahora es posible encontrar un objetivo claro, a partir del cual plantear intervenciones de acuerdo a una planificación estratégica, con obras de infraestructura, con mejoramiento de la transitabilidad, y con mejores servicios para cumplir nuestro eje fundamental que es mejorar la calidad de vida de las y los villagalvenses.



Esteban Ferri

General Lagos

Ser parte del Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM) significa para General Lagos la posibilidad de contar con una planificación estratégica de políticas públicas a mediano y largo plazo, que permitan el crecimiento de la localidad y su inserción en el área metropolitana de Rosario.

A su vez nos permite desarrollar una agenda común de temas entre los municipios y comunas integrantes, proponiendo alternativas y posibles soluciones consensuadas en respuesta a las problemáticas comunes.

Un proceso inédito en la región y en el país, que se construyó sobre la base de consensos locales, con una participación activa de los ciudadanos y las instituciones.

Ser parte del ECOM es un medio para la elaboración, el desarrollo y ejecución de proyectos a escala regional y que permiten, sin lugar a dudas, mejorar la calidad de vida de los vecinos de General Lagos.

MUNICIPIOS Y COMUNAS MIEMBROS DEL CONSEJO DE GOBIERNO

22



Nizar Esper

Arroyo Seco

Desde la Municipalidad de Arroyo Seco nos sentimos parte importante de este espacio junto a todos los municipios y comunas que lo integran, permitiéndonos coordinar y promover de manera mancomunada la ejecución de políticas públicas que aborden temáticas importantes para nuestros vecinos. Nuestra ubicación como ciudad nos obliga a trabajar en conjunto para elevar nuestra capacidad estratégica ante las ricas posibilidades que nos brinda la región, por lo que creemos trascendental la intervención y participación en el ECOM, congregando proyectos metropolitanos que nos invitan a crecer como sociedad; referidos a una definición de estrategias de desarrollo urbano vinculadas a cuestiones relevantes como el ordenamiento del suelo y la extensión de las plantas urbanas, la protección del paisaje y el patrimonio construido, la movilidad y conectividad, los espacios para la producción y servicios, la provisión de infraestructura y el ambiente, y el planteo de aspiraciones comunes interjurisdiccionales. Desde nuestra gestión, preponderamos el valor de la función que cumplimos todos los que formamos parte del Ente de Coordinación Metropolitana, entendiendo que juntos se puede planificar de manera más participativa, escuchando a todas las voces y poniendo como eje central el interés de las actuales y futuras generaciones.



Daniel Cinalli

Capitán Bermúdez

En el ECOM encontramos el complemento institucional para la planificación de nuestro desarrollo urbano y social.

Juntos pudimos transitar, en nuestra ciudad, obras trascendentes como la Av. Interurbana actualmente en ejecución. Destacamos la planificación del proyecto que nos permitió, con las ciudades vecinas de Granadero Baigorria, Fray Luis Beltrán y San Lorenzo, acceder a una importante inversión en una arteria que une a todo el cordón norte en forma paralela a la ruta 11 y la autopista Rosario - Santa Fe. Esta planificación propone, además, obras complementarias como el "Acueducto San Lorenzo", el emisario de Garibaldi que soluciona el anegamiento del límite norte de Capitán Bermúdez y sur de Fray Luis Beltrán. Otra obra complementaria es la conexión por Av. Francia de la ruta 11 con la Av. Interurbana. Seguimos planificando juntos la traza de un corredor de transporte público de pasajeros más ágil y el uso de nuestro suelo.

En la diversidad ideológica y política de nuestras ciudades, el ECOM nos une y potencia.

Agradezco el excelente nivel humano y técnico de sus integrantes. Siempre por más.



Mariano Cominelli

Fray Luis Beltrán

El ECOM Rosario es una experiencia novedosa y muy fructífera. A nivel local le dio a Fray Luis Beltrán la posibilidad de trabajar para planificar la ciudad que nos pertenece y en la que vivimos todos a través de la elaboración de nuestro Plan Urbano Local. Esto significa pensar nuestro futuro a 10 ó 15 años y tener elaborado un camino por recorrer, que va a exceder largamente el mandato de uno u otro intendente y que va a involucrar a todos los beltranenses. Con la participación de vecinos, representantes institucionales y autoridades de la municipalidad y del ECOM empezamos a construir ese futuro.

Para nosotros es muy importante porque en municipalidades con estructuras financieras pequeñas y acotadas como la nuestra, tener la posibilidad de planificar el mediano y largo plazo es una oportunidad única que no tiene antecedentes. Ejemplo de ello es la construcción de la Av. Interurbana que recorre entera nuestra localidad y cuyo desarrollo fue acompañado por una obra complementaria que pone fin a un problema histórico que son las inundaciones.

Fray Luis Beltrán tiene potencialidades que la colocan en el área metropolitana como una de las ciudades más importantes y esto se condice con lo que los vecinos pensaban de su propia ciudad y que ahora empezamos a desarrollar.



Diego León Barreto

Funes

Desde el Municipio de Funes queremos celebrar y valorar el esfuerzo compartido en estos años de trabajo en conjunto, poniendo en valor la dedicación y el compromiso que la organización demostró desde el comienzo con nuestra ciudad. Distinguimos la importancia de la promoción y el desarrollo de políticas públicas llevadas a cabo por la entidad, que transforman día a día la región produciendo un impacto en el área metropolitana. Celebramos que la planificación, la puesta en común y el trabajo en equipo sean los principales protagonistas de este espacio institucional, que constituye un actor central para el desarrollo de proyectos de alto impacto a escala metropolitana. Esperamos seguir trabajando por este mismo camino y continuar con los buenos resultados concretados por el ente con nuestra ciudad.



Pablo Corsalini

Pérez

Ante la necesidad de emprender acciones coordinadas y políticas territorialmente integradoras y redistributivas, en 2010, se impulsa la creación del ECOM (Ente de Coordinación Metropolitana), iniciándose y poniéndose en marcha la construcción de un proceso de planificación y gestión metropolitana que abarca a la ciudad de Rosario como cabecera, a nuestra ciudad de Pérez y otras localidades vecinas.

Desde entonces y en el marco de ese proceso, la articulación y definición de estrategias vinculadas al ordenamiento territorial, el transporte público, el tratamiento de residuos, el saneamiento de cuencas, el desarrollo económico, la dotación de infraestructura, entre tantos otros temas pasaron a tener una mirada integral, a formar parte de una agenda común, de carácter metropolitana. A través del ECOM se ha logrado generar una sinergia e interacción inédita entre las comunas y municipios, a partir de la cual se ha facilitado y consolidado la participación de sus representantes y de la ciudadanía en general, a diferentes instancias de planificación colectiva, donde; con la premisa de fomentar el desarrollo sustentable de la región, sin que cada localidad pierda su identidad, se establecen y acuerdan aspectos y lineamientos de actuación a escala local y escala metropolitana. Al asumir nuestras funciones al frente del Departamento Ejecutivo Municipal en el año 2015, tomamos la decisión política de que nuestra ciudad de Pérez participe activamente de esta experiencia. También comenzamos a desarrollar, por primera vez en nuestra historia, un proceso de planeamiento y gestión urbana, que derivó en la confección de Agenda 21/21 (Estrategia de Desarrollo de Pérez ciudad), y en la reciente formulación y presentación del Plan Urbano Local.

Pensar y planificar las ciudades del futuro, nos demanda tener una mirada amplia e integradora, que supere largamente los límites administrativos de cada comuna o municipio. El abordaje de las problemáticas y potencialidades comunes y la toma de decisiones, se debe construir en forma conjunta. El camino transitado nos ha demostrado y dejado como aprendizaje que la planificación nos involucra a todos.



Martín Gherardi

Pueblo Esther

Pueblo Esther vive por estos tiempos un período de cambios trascendentales que definirán su futuro. Al crecimiento lógico que supone una sociedad por sí misma, se le ha sumado una importante cantidad de gente que ha elegido la localidad como el lugar para desarrollar su vida. Esto trae aparejado nuevas necesidades y nuevos desafíos que hoy podemos llegar a evaluar de manera fehaciente y concreta, y a partir de este balance, responder de manera organizada y con metas sólidas gracias a nuestro reciente plan estratégico y urbano realizado en conjunto con el ECOM Rosario.

Este plan estratégico urbano, creado con la participación de diferentes actores de la sociedad, y una visión de ida y vuelta en un contexto metropolitano, no hace más que potenciar no sólo las cualidades de nuestra localidad, sino de toda la región a través de políticas de integración conjuntas con nuestras ciudades y pueblos vecinos.

Estas herramientas con las que hoy contamos en base a los estudios realizados junto al Ente, vienen a solucionar un problema básico que la mayor parte de las localidades teníamos por falta de planificación en torno a una propuesta territorial metropolitana, y nos brindan un orden y lineamientos a futuro para una mejora global en la calidad de vida de todos sus habitantes.



Jorge Berti

Villa Constitución

Desde el inicio de mi gestión se pensó en planificar la sociedad en la que vivimos, sus espacios urbanos y verdes, como ya se viene realizando en cada plaza de Villa Constitución y en los espacios públicos más convocantes. Así como también pensar en sus vías transitables, sus desarrollos técnicos productivos y sus estructuras de comunicación, integrando todo esto al área metropolitana que conforma el Gran Rosario.

Integrar el ECOM significa que el Estado Municipal no sólo piensa en dar respuestas a las problemáticas cotidianas y urgentes de la comunidad, sino que también piensa en planificar a largo plazo la sociedad en la que vivimos. Es por eso que estamos orgullosos, como ciudad y cabecera del Departamento Constitución, de ser parte del mismo, para poder avanzar y crecer, en conjunto con las demás ciudades, que integran la región y conformar un plan estratégico metropolitano.



Daniel Siliano

Acebal

Integrar el Ente de Coordinación Metropolitana Rosario, facilita al pueblo de Acebal y a toda su comunidad, poseer una herramienta importante de planificación y gestión comunal, que nos permite proyectar nuestro pueblo hacia el 2030 en infraestructura, educación, salud, cultura, etc. Además fortalece las conexiones con distintas Comunas y Municipios, brindándonos una participación más equitativa, democrática, unificada, inclusiva y distributiva.



Joel De Genaro

Álvarez

Tener la oportunidad de sacar el pueblo adelante es lo que todo alvarense anhela. Pero para eso necesitábamos herramientas, necesitábamos asesoría, de una guía que nos indicara el camino a seguir para mejorar y embellecer a Álvarez.

El ECOM se ha convertido en un referente importante, al cual acudimos para llevar una planificación de todos los procesos de obras, de urbanismo de nuestra localidad. Sin duda alguna, nos ha servido muchísimo en cada proyecto que realizamos. Hoy en Álvarez estamos haciendo muchísimas obras necesarias para los vecinos. Gracias a la ayuda del Ministerio del Interior y Obras Públicas y del Gobierno de la Provincia de Santa Fe, y contando con el ECOM como brújula, logramos hacerlas realidad de una manera ordenada, con un sentido y con el claro objetivo de mejorar la calidad de vida de todos los alvarenses.



Leandro Tabares

Alvear

Desde hace años formamos parte del Ente de Coordinación Metropolitana, estamos convencidos del espacio y la meta que nos conduce a trabajar en forma coordinada con las diferentes comunas de la región; tejiendo así un entramado que ha permitido empezar a pensar el desarrollo territorial en el área metropolitana de Rosario. Alvear no fue la excepción a la posibilidad de diseñar el “master plan”, y pensar desde el trabajo mancomunado con las instituciones del pueblo en la jornada de planificación y debate que nos ha permitido trazar un norte. La localidad está emplazada en un punto estratégico y su perfil industrial y exportador nos pone en un lugar de privilegio en la escala productiva de la provincia y el mundo. Lo residencial no es ajeno, estamos trabajando en los desarrollos urbanísticos que permitieron el asentamiento de nuevos emprendimientos requiriendo, o demandando, una proyección que contempla las estructuras, las condiciones viales y los servicios de luz, gas, agua, cloacas y transporte, fundamentalmente, para que estemos más conectados y podamos pensar un Alvear más accesible. Para todo esto, vemos en el ECOM herramientas que nos sirven de apoyo para la práctica sin caer en prueba y error. La autopista, los accesos, las localidades del corredor oeste y los barrios a la vera de la ruta 18 son puntos importantes a destacar, las urbanizaciones que datan de la década del 70 nos encontraron en los últimos años con una demanda importante de cientos de vecinos, o miles, que han decidido elegir nuestra zona para poder vivir. Hoy podemos decir que el Ente es un espacio multipartidario donde podemos volcar y canalizar nuestras inquietudes y también llevarlas, aportamos ideas y nos nutrimos de diferentes experiencias para poder implementar en nuestra jurisdicción. La participación es muy positiva, sin dudas, la construcción del GIRSU (Centro de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos) demuestra el trabajo mancomunado con las vecinas localidades de la ruta 21. Hemos puesto de manifiesto nuestra unión y predisposición para trabajar en clave regional; todos bajo el paraguas del ECOM. Somos ambiciosos, somos optimistas y pensamos que el horizonte cercano se pensará desde el Ente de Coordinación Metropolitana abordando con los diferentes actores gubernamentales y sociales de los distintos estamentos, mayor infraestructura para idear temas centrales como son la energía, las rutas y la posibilidad de brindar y generar condiciones para que la población acceda a la vivienda. Entre todos vamos generando igualdad y las mismas oportunidades.



Grasiela Lucci

Carmen del Sauce

Como Presidenta Comunal de Carmen del Sauce me enorgullece que la localidad integre ECOM Rosario para sumar sinergia entre las localidades del AMR con miras a establecer lazos metropolitanos. Me interesa trabajar los proyectos de carácter urbano sin olvidar la singularidad del pueblo, su patrimonio cultural y arquitectónico que dan cuenta de su origen como posta, siendo el poblado más antiguo del departamento. En este sentido, el actual desarrollo del Plan Urbano Local es una herramienta eficaz para definir las líneas de acción –a diez años– en materia de urbanización y vivienda, espacios libres e infraestructura y servicios, temas claves para la mejora de la calidad de vida de los habitantes del pueblo y para un crecimiento sostenible y ordenado de la localidad.

Otro tema prioritario, es la generación de mayores y mejores oportunidades de empleo local para la población joven, por ello, contar con el asesoramiento multidisciplinario de los profesionales de ECOM es de suma importancia, tanto para la definición de objetivos como para la concreción de los mismos. Sin duda, el crecimiento de los pueblos y ciudades de la región debe impulsarse a partir de consensos y trabajos colaborativos orientados a definir un plan metropolitano.



Mónica Villegas

Coronel Domínguez

El futuro depende de lo que hagamos hoy.

Todo proceso de planificación estratégica es una herramienta fundamental de gestión para la toma de decisiones en torno al quehacer presente y futuro, entendiéndolo como un proceso continuo de constante retroalimentación.

Para las localidades pequeñas con visión de crecimiento poblacional inmediato, es de gran ayuda integrar el ECOM (Ente de Coordinación Metropolitana), ya que nos permite impulsar iniciativas conjuntas con otras localidades vinculadas a urbanización y vivienda, planificación y desarrollo de espacios públicos, infraestructura y servicios, protección y optimización de recursos ambientales y patrimoniales, etc. La asistencia de equipos técnicos en el proceso de planificación local y territorial es de suma importancia, ya que a través del ECOM, contamos con profesionales especialistas en las diversas áreas vinculadas a la formulación, elaboración y gestión de proyectos.

Cabe agregar a lo expresado, el compromiso de cada integrante de la organización del ECOM, la circulación permanente de la información, la relevancia que tiene el aporte individual en la visión colectiva, que lo convierte en modelo de innovadora configuración interinstitucional.

Cada reunión se transforma en un espacio de trabajo productivo y articulado, donde se generan herramientas básicas de planificación para el crecimiento, desarrollo e integración territorial en función de la mejora en la calidad de vida de nuestros ciudadanos.



Raúl Ballejos

Empalme Villa Constitución

Es un honor que la localidad de Empalme Villa Constitución sea parte del Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario y que nuestro distrito participe del Programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”.

Para nuestra localidad es una gran satisfacción que todo un equipo de profesionales del ECOM pueda trabajar en nuestra Comuna, haciendo trabajo de campo e intercambiando opiniones acerca del crecimiento y desarrollo de nuestra localidad. Nos favorece también que las comunas y municipios vecinos también formen parte del mismo programa para poder trabajar de forma interjurisdiccional y a largo plazo. La posibilidad de contar con un Plan Urbano Local ubica a Empalme Villa Constitución en un lugar privilegiado para que podamos tener un crecimiento sostenido y consolidado, dando pasos seguros para lo que viene más adelante.

Agradezco a este organismo que se formó hace prácticamente 7 años que, con todo su equipo de trabajo, pone mucho esfuerzo para que se hagan realidad en el interior del país estos programas y se consigan financiamientos para que todas las localidades del interior podamos estar a la altura de los tiempos que vivimos generando proyectos estratégicos locales y metropolitanos.



Rodolfo Stangoni

Figiera

El Ente de Coordinación Metropolitana, como órgano impulsor del desarrollo de proyectos metropolitanos entre Rosario y la región, indudablemente favorece la conexión de todos los municipios y comunas, permitiéndonos intercambiar ideas y opiniones que favorezcan el bien común.

Proyecta y coordina políticas que abarcan las 26 localidades que integramos el ECOM, mediante una red de estrategias para la transformación urbanística de nuestro territorio, persiguiendo objetivos claros y posibles para resolver cuestiones relevantes como la accesibilidad y movilidad, la infraestructura y los servicios, los espacios verdes, protección del paisaje, el ordenamiento del suelo, la vivienda, la urbanización, el desarrollo productivo, entre otros; pero también interpretando y asumiendo cada localidad como pieza única y fundamental en este rompecabezas, destacando las potencialidades de cada una de ellas en virtud de un todo.

Formar parte del ECOM no sólo nos permite entender que hoy Figiera se considera una localidad fundamental en la metrópolis de la ciudad de Rosario, sino también saber que el ente es un actor clave en la asistencia para el desarrollo de nuestros propios instrumentos de planificación, para poder proyectar políticas de gestión en donde se preserve nuestra identidad y se asuman las necesidades particulares, pensando en sí mismo pero sabiendo que somos parte de algo mayor.



Jorge Massón

Ibarlucea

Como presidente comunal de Ibarlucea me resulta muy grato integrar el Ente de Coordinación Metropolitana Rosario, un espacio que nos ha permitido desarrollar el Plan Urbano Local Ibarlucea 2030, a través de un importante proceso de participación ciudadana.

Nuestra Comuna crece día a día y es valorada por brindar a los ciudadanos de la región un lugar interesante y confortable para vivir. Sabíamos que necesitábamos una apuesta mayor, el ECOM Rosario nos permite reordenar el crecimiento a futuro para garantizar un desarrollo sustentable, basado en una adecuada relación entre los usos residenciales y los usos industriales, entre el suelo urbano y el suelo rural. Trabajamos con cada vecino y vecina, con cada institución local, para resolver los problemas que se presentan con el mayor compromiso que demanda la gestión comunal, pensando juntos a través del Plan el futuro de nuestra localidad, visualizando sus posibilidades de transformación urbanística con una mirada a largo plazo.

Un desarrollo posible gracias a la participación de nuestra comunidad en el Ente de Coordinación Metropolitana Rosario, que nos permite además avanzar en proyectos estratégicos que podremos impulsar junto a localidades vecinas.



José Antonio López

Pavón

Desde la Comuna de Pavón nos sentimos orgullosos de poder formar parte de un proyecto tan importante e inclusivo como lo es el Ente de Coordinación Metropolitana, no sólo por la importancia de poder elaborar un Plan Urbano para nuestra localidad, sino además por la posibilidad que se les da a localidades pequeñas como la nuestra de tener una mirada más integral, de poder ir más allá de nuestra jurisdicción e intentar abordar problemáticas comunes en forma conjunta con grandes urbes. Estos espacios de reflexión compartidos nos invitan a expandir nuestra propia idiosincrasia e involucrarnos activamente en ejes de discusión y concientización propios de la coyuntura actual. El Plan Urbano Local que se elaborará es el resultado de un arduo estudio interdisciplinario, definirá el proyecto urbanístico deseado y posible de transformación a futuro de nuestra localidad, en un escenario de 10 a 15 años. Pavón ha tenido un sostenido crecimiento en los últimos 15 años y era necesario, en este contexto, trazar las políticas estructurales que acompañen estos cambios y generen planes de gobiernos sustentables. Es una obligación para quienes formamos parte de estratos gubernamentales de cualquier nivel trascender fronteras para brindar soluciones y herramientas a esta generación y las venideras.



Walter Careno

Piñero

En carácter de presidente Comunal de Piñero, valoro el arduo trabajo que ha realizado y realiza el ECOM Rosario sobre el distrito en la producción de nuestro Plan Urbano Local.

Participar de los lineamientos de una lógica de planeamiento urbano con visión futura, nos incorpora en un sistema organizado de decisiones gubernamentales con los pares de las demás localidades que limitan a nuestra Comuna, haciendo del Plan, un proyecto real.

Con una mirada coherente y lógica ante la demanda de servicios e infraestructuras, viviendas y sistemas de espacios verdes se buscan soluciones correctas y sobre todo posibles, en los tiempos que estamos transitando. Agradecido por el espacio brindado y con el compromiso asumido de seguir trabajando conectados.



José Abraham

Pueblo Andino

Pertenecer al ECOM para comunidades chicas como Pueblo Andino es la posibilidad de contar con un equipo de profesionales interdisciplinario para planificar el futuro de nuestra localidad con seriedad. La existencia del Ente le da, además, relevancia a temas regionales de complejo abordaje de manera unilateral. Creo que la unidad del criterio urbano con el humano y el sentido participativo son dos valores imprescindibles en los tiempos que corren.



Juan Carlos Doria

Ricardone

El Ente de Coordinación Metropolitana es una herramienta de gestión fundamental, que constituye un verdadero aporte para quienes nos sucedan en el futuro, ya que nos permite una manera de construir un proceso de planificación, escuchando las voces de los vecinos, así como las de los representantes de nuestras instituciones, en un contexto que también tiene en cuenta la forma en la que podamos llegar a conectarnos y tener proyectos comunes con las demás localidades de la región.

En nuestro caso, Ricardone ha observado un gran crecimiento en la cantidad de habitantes y de su zona urbana, por lo que resulta necesario establecer los lineamientos de un Plan Urbano, que tenga en cuenta las características propias de nuestro pueblo y las de la región, a través de las relaciones de desarrollo con las municipalidades y comunas vecinas.

Es por ello que este importante espacio nos ha permitido trabajar en forma conjunta para resolver los problemas que tiene este distrito y poder pensar acerca del futuro crecimiento de nuestra localidad, aportando ideas y proyectos para poder avanzar en un Plan Urbano de desarrollo para los próximos 10 a 15 años.



Alejandro Luciani

Soldini

Como presidente comunal de Soldini, me es grato dejar mi relato en la participación de este gran equipo de trabajo para pensar el área metropolitana de Rosario.

Soldini es una localidad pequeña, vecina de la ciudad de Rosario y está muy relacionada y ligada a ella, a la vez que a localidades próximas como Pérez, Zavalla, Piñero y Álvarez.

El Ente de Coordinación Metropolitana, ECOM, nos brindó la posibilidad de encontrar un espacio de trabajo, intercambio de ideas y debate. Descubrimos, además, muchos temas en común con la misma problemática cotidiana, que nos ayudó a conocernos más como región. Encuentro inédito para nosotros, ya que nunca habíamos tenido reuniones de ese nivel, junto a los técnicos de todas las localidades. Accedimos a charlas y cursos dictados por profesionales de la UNR, INTA, CAPSF d2, CONICET.

Los técnicos se pusieron a nuestra disposición para diseñar estrategias comunes y generar así un proyecto metropolitano y a la vez local para los próximos 15 años. Fuimos incluidos en el programa “26 Estrategias Locales, un Plan Metropolitano” junto a otras 25 comunas y municipios.

Esta experiencia nos brindó un camino a seguir, impulsando transformaciones positivas para nuestro Soldini.

INTRODUCCIÓN

El libro que a continuación se presenta describe la trayectoria desplegada por el Ente de Coordinación Rosario (ECOMR) desde su gestación hasta la actualidad. Muestra una experiencia de institucionalización de un área metropolitana y, fundamentalmente, de planificación y gestión del territorio involucrado. Un proceso de características inéditas a nivel provincial y nacional, tanto por la forma en que ha sido diseñada su institucionalidad como por la metodología de trabajo desarrollada en el transcurso del tiempo.

La conformación y consolidación de las áreas metropolitanas implica hoy el diseño de un andamiaje institucional particular, capaz de abordar los cada vez más complejos procesos de transformación territorial que se desarrollan en torno a los grandes centros urbanos.

Abordar políticas de ordenamiento territorial a nivel metropolitano constituye un enorme desafío. Más aún en nuestro país donde es muy marcado el reclamo por las autonomías locales, principio sustentado desde las bases constitucionales. Concretar un Plan Metropolitano, que sea reconocido por el conjunto de comunas y municipios que integran ese espacio territorial, ha constituido el mayor desafío asumido por el ECOM Rosario. Otro gran desafío, fue incorporar el concepto de interdependencia y complementariedad entre la planificación local y la planificación metropolitana; además, el reconocer la conveniencia de su desarrollo, profundización y retroalimentación en forma simultánea.

Para garantizar efectividad en la implementación de la planificación local, se hace imprescindible asumir un compromiso con el territorio en el cual se inserta cada centro urbano y con los actores involucrados en la gestión del espacio territorial que lo rodea. La planificación urbana, en la mayor parte de los casos, ya no puede ni debe surgir como propuesta autónoma. Muchas decisiones de planificación local quedan condicionadas por otras decisiones que se toman por fuera de su ámbito específico, las cuales pueden ser conducentes en muchos casos al fracaso del propio plan.

Los fenómenos de conurbación y polarización que se registran imposibilitan adoptar una posición independiente por parte de cada uno de los gobiernos locales

involucrados. Es necesario comprender que cada plan local forma parte de un plan mayor, de un plan de corredor y/o cuadrante y de un plan metropolitano.

El modelo de actuación desplegado en el Área Metropolitana de Rosario (AMR) responde a las características propias de su institucionalidad, la cual se asienta en una articulación real y de carácter horizontal: una asociación mancomunada de pares, intendentes y presidentes comunales, unidos para el logro de una más eficiente y sólida gobernanza del espacio metropolitano y local.

La construcción de consensos para la realización de obras en un ámbito institucional de estas características genera un enorme potencial y muestra una gran fortaleza a la hora de recurrir, en la búsqueda de recursos, a organismos internacionales y a instancias gubernamentales de orden superior, provincia y nación. El camino recorrido hasta el momento y los logros alcanzados y explicitados en esta publicación dan cuenta de ello.

En la presente edición se despliega en general la importante tarea realizada por el ECOMR en estos años, la cual abarca desde la construcción de una base sólida de información sobre el AMR hasta el desarrollo de los procesos de planificación, a nivel local y metropolitano, en forma simultánea a la elaboración de planes especiales y proyectos puntuales, así como a la ejecución de grandes obras de alcance metropolitano. También se detalla otra innovación que introduce el ECOMR con esta modalidad de actuación, la articulación de los procesos de participación ciudadana en las dos escalas, urbana y metropolitana. Con la metodología de trabajo desarrollada se busca involucrar a los diferentes actores estratégicos de cada entramado local -gobierno, instituciones, fuerzas vivas, mundo productivo y ciudadanía- en la discusión de proyectos urbanos elaborados con una perspectiva metropolitana. Así la planificación metropolitana se desarrolla en cercanía con el ciudadano común, con el vecino y vecina de cada comuna y municipio que conforma el área.

Los procesos de planificación, con participación ciudadana, que se concretaron en el AMR se pudieron desplegar gracias a la implementación del “Programa 26 Estrategias Locales, un Plan Metropolitano”. Una ambiciosa y exitosa iniciativa encauzada con la asistencia del gobierno nacional, a través del Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), y del gobierno provincial, a

través del PROMUDI, aprovechando fondos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) destinados a financiar proyectos en áreas metropolitanas. Con su implementación se ha garantizado que, a fines del 2019, todas las localidades ECOM cuenten con sus propios Planes Urbanos (PUL) integrados a un plan metropolitano.

Con el desarrollo del mencionado programa se evidencia el traspaso que se hace en este proceso de las Directrices de Ordenamiento Territorial al plano local, incorporando los lineamientos definidos a nivel metropolitano en cada uno de los Planes Urbanos, lo cual permite el conocimiento y convalidación a nivel local del Plan Metropolitano. De esta forma se reconoce y asume naturalmente su validez, sin menoscabar la autonomía de los municipios sustentada por la constitución nacional.

La publicación también incorpora una apretada síntesis de los proyectos y obras ejecutadas, y aquellas que están próximas a su ejecución. Con la modalidad de trabajo adoptada para concretar los proyectos se puede verificar la participación de los gobiernos locales y su involucramiento en las iniciativas coordinadas por el ECOMR. También da cuenta de la asociación de municipios pertenecientes a un corredor y/o cuadrante metropolitano, para la planificación sectorial y realización de obras, lo cual constituye un relato aparte que evidencia la organización territorial en la cual se alinean las localidades ECOM para la gestión e implementación de los proyectos.

El conjunto de acciones desplegadas conforma una construcción colectiva de gran significación y trascendencia para el desarrollo del Área Metropolitana de Rosario, construcción que no hubiera sido posible sin la voluntad política de los actores involucrados y sin la asistencia técnica de instituciones y profesionales del medio que se involucraron activamente y participaron en múltiples tareas a lo largo de todo el proceso. Una especial distinción merece la participación y el compromiso adoptado por el personal técnico del ECOMR, el cual durante todos estos años ha demostrado una gran profesionalidad en la tarea desarrollada.

A todos ellos nuestro mayor agradecimiento.

Dirección General ECOM Rosario

ESTRUCTURA
POLÍTICO-INSTITUCIONAL
DEL ÁREA METROPOLITANA
DE ROSARIO

PASOS INICIALES EN LA CONFORMACIÓN DEL ECOM ROSARIO

El ECOM Rosario surgió en el año 2010 como una asociación voluntaria de municipios y comunas, con la intención de consolidar un espacio institucional para el Área Metropolitana de Rosario (AMR). Su constitución formal se produjo a través de un convenio celebrado entre siete municipios y nueve comunas, posteriormente elevado y aprobado por los respectivos Concejos Municipales y Comisiones Comunales, consolidándose de esta forma un compromiso duradero superador de las diferentes cuestiones coyunturales de las gestiones locales. Se estableció la posibilidad, en esta instancia, de participación del gobierno provincial.

Con énfasis en la planificación estratégica y la gestión asociada, se creó Metropolitana, como una estructura técnica promovida por la intendencia de Rosario, dirigida a reforzar la conformación del ECOM y a desarrollar las líneas de trabajo priorizadas por su Consejo de Gobierno. Metropolitana surgió como una Unidad de Planificación y Gestión Estratégica constituida con el fin de acompañar y orientar el desarrollo del territorio metropolitano desde la implicación, la participación y la asociación de los actores públicos, institucionales y privados involucrados en la transformación del área. Cada una de las localidades procedió, a tal efecto, a la designación de referentes técnicos que las representen, obteniendo de esta forma un aporte profesional de quienes cuentan con el conocimiento del territorio.

En el año 2016, se sancionó la ley provincial N° 13.532 y su decreto reglamentario N° 1.393/16, los cuales regulan la creación, estructura y funciones de los Entes de Coordinación Metropolitana. La ley les otorgó el carácter de persona pública no estatal con plena capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado, con individualidad financiera, y administrativa. No resultan parte de la Administración Pública de ninguno de sus miembros, de forma centralizada ni descentralizada. La ley además estableció la obligación de la Provincia de Santa Fe de integrarlos.

En lo referido al Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario -ECOMR- la mencionada ley reconoció su preexistencia, como así también la de sus órganos y su actuación como sujeto de derecho. En cuanto a su normativa interna, el ECOMR comenzó a regirse por un Estatuto aprobado por todos sus miembros, el cual regula tanto su organización político-institucional como las funciones de los distintos órganos que lo componen. Asimismo, el Consejo de Gobierno, el Directorio y la Secretaría Ejecutiva emitieron Resoluciones que regulan su actividad. El reglamento de contratación de bienes y servicios, a su vez, estableció los distintos procedimientos para las adquisiciones de los insumos necesarios para su funcionamiento.

Momentos claves en el desarrollo institucional del ECOM Rosario:



19.AGO.2010

Firma del Acta de Constitución del ECOM Rosario.



09.MAY.2014

Firma del Acuerdo Metropolitano sobre 7 Directrices de Ordenamiento Territorial.





26.MAY.2014

Debate Ley de Áreas Metropolitanas.



20.ABR.2018

Presentación de los Planes Urbanos Locales, primera etapa
"Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano."



CONSOLIDACIÓN DE UNA ESTRUCTURA INSTITUCIONAL

En virtud de este desarrollo y recepción normativa, en la actualidad el AMR cuenta con un espacio de coordinación y promoción de políticas públicas de impacto regional organizado sobre la base de una asociación estratégica de las localidades y como órgano impulsor del desarrollo de proyectos a escala metropolitana. Concertando acciones desde la implicación y la asociación de todos los actores públicos, institucionales y privados involucrados en la transformación de este importante espacio territorial. Se trata de una experiencia de articulación real, horizontal, entre pares inédita en el país.

El ECOMR Se encuentra integrado actualmente por 11 municipios (Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Funes, Granadero Baigorria, Pérez, Pueblo Esther, Rosario, San Lorenzo, Villa Constitución y Villa Gobernador Gálvez), y 15 Comunas (Acebal, Álvarez, Alvear, Andino, Carmen del Sauce, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fighiera, General Lagos, Ibarlucea, Pavón, Piñero, Ricardone, Soldini y Zavalla). Roldán, Puerto San Martín y Timbúes son tres localidades que si bien no forman parte del ECOMR, se las considera incluidas en el Área Metropolitana de Rosario, por lo cual el organismo está abierto a que esas administraciones en el futuro opten por integrarse.

OBJETIVOS DE SU CONFORMACIÓN

Con la creación del ECOMR se procura apuntalar un desarrollo territorial equilibrado e integrado del AMR, y cumplir con los siguientes objetivos:

- Elaborar, coordinar y gestionar planes, programas y proyectos a escala metropolitana.
- Asistir a los municipios y comunas en la implementación de procesos de planificación local.
- Desarrollar una agenda común de temas, priorizados por los intendentes y presidentes comunales, proponiendo soluciones consensuadas en respuesta a las innumerables problemáticas metropolitanas.
- Establecer un nexo entre los gobiernos locales y las instancias gubernamentales de orden superior, nacional y provincial.
- Gestionar recursos para la realización de proyectos.
- Implementar sistemas de información compartidos entre las partes que conforman el AMR.
- Impulsar iniciativas que tiendan a compatibilizar la normativa vigente entre los distintos municipios y comunas que lo integran.

La razón de ser de creación del ECOM Rosario radica en contar con un organismo capaz de abordar los procesos de planificación y gestión, de programas y proyectos, en el Área Metropolitana de Rosario asumiendo, a su vez, la búsqueda del financiamiento necesario para la concreción de las obras pautadas. Esta tarea implica ubicarse en un rol de coordinación, para relevar las necesidades locales y llevar la voz de los municipios y comunas a las instancias nacionales y provinciales, con el propósito de acordar propuestas que concluyan en la realización de obras en beneficio de la región.

En términos de planificación territorial la tarea implica desde el abordaje de la escala general de la planificación, cuya propuesta ha quedado sintetizada en 7 Directrices de Ordenamiento Terri-

torial (DOT), hasta la profundización de las problemáticas locales plasmada en la redacción de los 26 Planes Urbanos Locales (PUL), al desarrollo de planes interjurisdiccionales con la realización de proyectos de interés común para dos o más localidades ECOM y la ejecución de obras de alcance metropolitano.

DEFINICIÓN DE UNA ESTRUCTURA POLÍTICO-INSTITUCIONAL

Como se señaló en el punto anterior, la estructura institucional del Ente fue decidida por sus miembros mediante el dictado de su Estatuto, el cual define sus composiciones y atribuciones respetando los principios de la Ley de Áreas Metropolitanas de Santa Fe. El cumplimiento de los objetivos antes detallados se traducen en la organización actual del ECOMR, que se encuentra integrada por los órganos que se detallan a continuación.

Consejo de Gobierno. Es el órgano deliberativo de dirección política y de decisión en la conducción del Ente, compuesto por todos los Intendentes y Presidentes de Comuna de las localidades que voluntariamente lo conforman. En él participa, además, un delegado del Gobernador de la Provincia de Santa Fe. La Presidencia del Consejo de Gobierno es ejercida por el Intendente de la ciudad de Rosario. Se reúne como mínimo dos veces al año, y sus decisiones son adoptadas por el principio de la mayoría, otorgándosele a cada miembro un voto, reforzando así el carácter democrático en el funcionamiento del ECOMR. Dentro de sus atribuciones se pueden mencionar: fijar políticas y proyectos, determinar el valor de la cuota anual que deben aportar cada uno de sus miembros; examinar y aprobar el inventario, balance, estado de cuentas y presupuesto anual; autorizar la incorporación de nuevos miembros; designar y remover a los miembros del Directorio y al personal necesario para el funcionamiento del Ente; y dictar su reglamento interno.

Consejo de Fiscalización. Está integrado por tres miembros, designados por el Consejo de Gobierno con funciones ad-honorem. Tiene a su cargo el control posterior de todos los actos de administración y disposición que realiza el ECOM. Sus decisiones se toman con el voto coincidente de al menos dos de sus integrantes,

y tiene como atribuciones específicas revisar las cuentas generales del ejercicio de la administración del Ente, supervisar el cumplimiento del Reglamento de Contratación de Bienes y Servicios, e informar al Consejo de Gobierno acerca del inventario, balance general y memoria financiera.

Directorio. Cumple la función de ser el órgano ejecutivo de las decisiones del Consejo de Gobierno, y ejerce además la representación legal del Ente. Está integrado por cinco miembros: el Intendente de Rosario y cuatro Intendentes o Presidentes Comunales elegidos por el Consejo de Gobierno, con cargos ad-honorem de una duración de dos años, pudiendo ser nuevamente designados. En su integración se busca garantizar la participación de las fuerzas políticas con representación legislativa. El Directorio se reúne cada dos meses, y adopta sus decisiones por simple mayoría. Tiene como función autorizar la celebración de convenios y contratos, evaluar y monitorear el cumplimiento de los planes y proyectos que lleva adelante el ECOM; garantizar el funcionamiento del ente administrando sus recursos y bienes, seleccionando y contratando al personal necesario.

Secretaría Ejecutiva. Es un órgano unipersonal de carácter permanente, con funciones técnicas, administrativas y de comunicación. Lleva adelante principalmente las tareas administrativas del Ente, elabora el inventario y balance anual, lleva los registros contables del ECOM, confecciona el Presupuesto anual y ejerce todas las demás funciones que le asigne el Directorio.

Unidades de Gestión. Entidades aún no conformadas que, al momento de hacerlo, deberán estar integradas por representantes de los miembros del ECOM Rosario y por expertos que establezca el Directorio. Tienen como función desarrollar temáticas específicas.

Consejo Técnico Consultivo. Es un organismo que podrá conformar el Directorio para el asesoramiento y consulta sobre temas vinculado a sus funciones. Se integrará con especialistas vinculados a universidades y grupos de investigación, públicos y privados, con reconocida trayectoria y producción sobre temas locales y regionales, de diferentes disciplinas. Sus cargos serán ad-honorem.

Más allá de las descripciones del organigrama con las funciones de cada uno de los órganos, es importante destacar que esta conformación institucional permite superar errores de experiencias pasadas, ya que no pretende homogeneizar lo heterogéneo sino consensuar políticas comunes y posibles respetando las características de cada localidad con sus fortalezas y debilidades. No se imponen políticas en un sentido vertical de arriba hacia abajo sino que se construyen consensos horizontales donde todos los miembros sean pequeños, grandes, provincia, municipios o comunas tienen el mismo poder de voto y de opinión. Esto constituye un espacio único que permite sentar a la mesa en un pie de equidad a todos sin diferencias, interactuando entre actores que quizás en otros ámbitos muy probablemente no se cruzarían.

CREACIÓN DE SU ESTRUCTURA TÉCNICA

El Ente cuenta con una estructura técnico-operativa,¹ que se organiza a partir de una Dirección General, la cual elabora y presenta al Consejo de Gobierno el Plan Anual de Actividades a desarrollar, el Resumen de las Actividades Anuales realizadas y, en conjunto con la Secretaría Ejecutiva, el proyecto de Presupuesto Anual de Gastos y el Cálculo de Recursos del Ente. Actúa como enlace entre y con los municipios y comunas que integran el ECOM Rosario, elabora informes respecto a cuestiones de interés en el AMR, impulsa proyectos interjurisdiccionales entre las comunas y municipios, y asiste en general a cada uno de ellos en las tareas de planificación y gestión territorial. También tiene a su cargo la tramitación y elaboración de proyectos que sean objeto de financiamiento externo, y la difusión de todas las iniciativas que adopten los órganos del ECOM Rosario.

La Dirección General está integrada por la Dirección de Ordenamiento Territorial y la Dirección de Proyectos Especiales, y cuatro programas, el Programa de Accesibilidad y Movilidad, el Programa de Desarrollo Económico-Productivo y Ambiental, el Programa de Desarrollo del Suelo Periurbano y Rural y el Programa de Gestión Institucional. Completan la Estructura Técnica la Coordina-

ción de Comunicación y Difusión y la Coordinación de Registro y Procesamiento de Información Territorial y Análisis de Datos.

Las Coordinaciones de Eventos, Comunicación y Difusión; y de Registro y Procesamiento de Información Territorial y Análisis de Datos, realizan tareas de asistencia y soporte para todas las direcciones y programas de la estructura técnica del ECOM Rosario, en tanto son funcionales para el desarrollo de todas las tareas y temáticas que se trabajan desde allí.

FINANCIAMIENTO Y GESTIÓN DE RECURSOS

El funcionamiento regular del Ente, está garantizado por los fondos que aportan sus miembros. El aporte de las localidades se determina según un valor por habitante fijado periódicamente mediante resolución del Consejo de Gobierno. El aporte que efectúa la Provincia (determinado por la ley 13532) debe ser equivalente, al menos, al total de aportes que realicen las localidades que integran el Ente de Coordinación Metropolitana.

Tanto el Estatuto como la Ley de Áreas Metropolitanas posibilitan la obtención de otros recursos mediante aportes de parte del Gobierno Nacional, Provincial o de los Gobiernos locales que integran el Ente. También posibilitan la obtención de recursos de Cooperación internacional, donaciones, legados y otros. En tal sentido, adquiere suma importancia la vinculación a programas de cooperación y apoyo, de organismos nacionales e internacionales, que procuran fortalecer el desarrollo de agendas metropolitanas, como lo es el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) del Ministerio del Interior, Obra Pública y Vivienda de la Nación, que cuenta con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Con respecto a la obtención de financiamiento internacional, a lo largo de estos años de existencia del Ente, se ha logrado una amplia experiencia en la gestión, utilización y rendición de fondos de organismos multilaterales, especialmente el BID, logrando no solamente un know how que permite cada vez mayor celeridad en este tema, sino

1. Aprobada por su Consejo de Gobierno en su reunión del 4 de mayo de 2017, en ejercicio de las facultades que le confiere la Ley Provincial No. 13.532

también transformando al ECOMR en un referente en cuanto a estas experiencias a nivel provincial. Un ejemplo de ello es el financiamiento obtenido del citado Programa DAMI que permitió desarrollar obras importantes para la Región (el Centro GIRSU y el parque ubicados en Villa Gobernador Gálvez) como así también generar y sostener el Programa “26 Estrategias Locales un Plan Metropolitano”, que garantiza la posibilidad de elaboración de los planes urbanos de los municipios y comunas ECOM. Un programa altamente valorado por el conjunto de localidades integradas en su desarrollo.

La tarea emprendida cuenta con siete años de trayectoria, y avanza día a día en la consolidación de acuerdos entre los actores convocados, en la creación de sinergias y en el mejoramiento de los recursos técnicos y materiales que permiten afrontarla. El recorrido transitado ha consolidado cierta experiencia en el rol asumido por el Ente, de coordinación y articulación de equipos locales y profesionales, aportando los recursos humanos necesarios para consolidar proyectos complejos, multidisciplinarios y pluri-estamentales, estratégicos para el área metropolitana, e inabordables por parte de las administraciones locales.

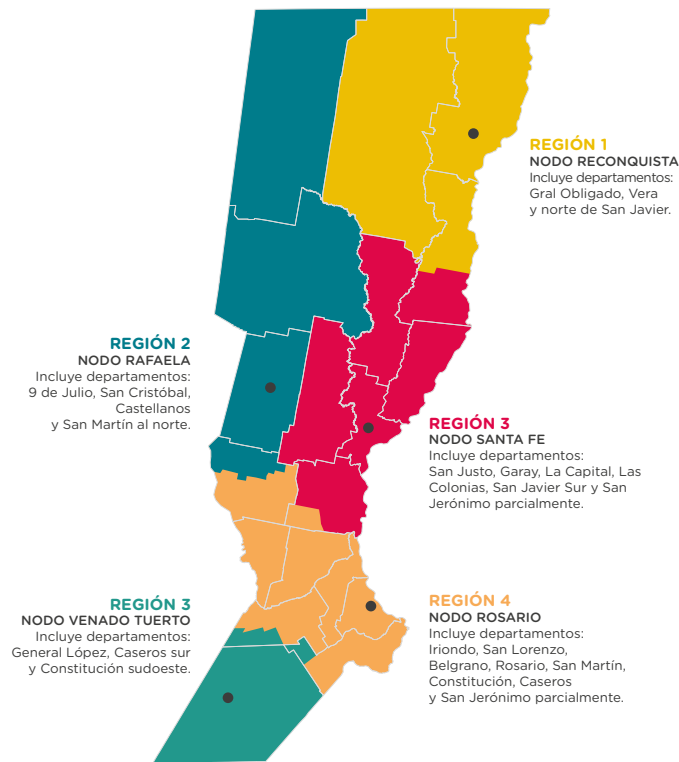
Reunión Consejo de Gobierno ECOM Rosario, 4 de Mayo de 2017.





CONFORMACIÓN Y CARACTERIZACIÓN

CONFORMACIÓN Y CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL AMR



Conformación de las regiones en la Provincia de Santa Fe. Fuente: Plan Estratégico Provincial Santa Fe. Visión 2030, Provincia de Santa Fe 2012.

DESCRIPCIÓN DEL ÁREA

El Área Metropolitana de Rosario (AMR) comprende un conjunto dinámico y heterogéneo de localidades ubicadas al sur de la provincia de Santa Fe, unidas por la cercanía geográfica, que comparten su proceso de conformación histórica y se identifican por la presencia de problemáticas comunes.

Esta conformación territorial ha sido estudiada en distintas instancias, reconociendo la dinámica particular que le imprime la ciudad central pero, también, el rol que juegan en su consolidación el conjunto de localidades que la rodean.¹

Uno de los estudios importantes realizados en el área, plantea al respecto que: «...uno de los rasgos peculiares de la estructuración urbano-territorial que caracteriza a la dimensión metropolitana de Rosario está dado, en primer lugar, por su condición policéntrica puesto que, desde el origen de la ocupación de Rosario, se reconoce la convivencia con un entorno territorial intensamente urbanizado, registrándose en los comienzos del siglo XX diecisiete centros urbanos y siete instalaciones portuarias».² El mismo estudio también plantea: «la bipolaridad con la que se estructura el territorio del área y-a una escala mayor-el espacio político provincial, en referencia a la presencia de dos grandes centros urbanos (Rosario y Santa Fe), el menor de los cuales (Santa Fe) asume sin embargo, el rango de capital provincial»³.

A nivel provincial, se reconoce una estructura territorial basada en la conformación de 5 regiones con sus respectivos nodos: Nodo Reconquista, Nodo Rafaela, Nodo Santa Fe, Nodo Rosario y Nodo

1. Ver CUADERNO N°1: "EL ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO: Estructura institucional y caracterización territorial". Ente de Coordinación Metropolitana, Rosario, marzo de 2014.

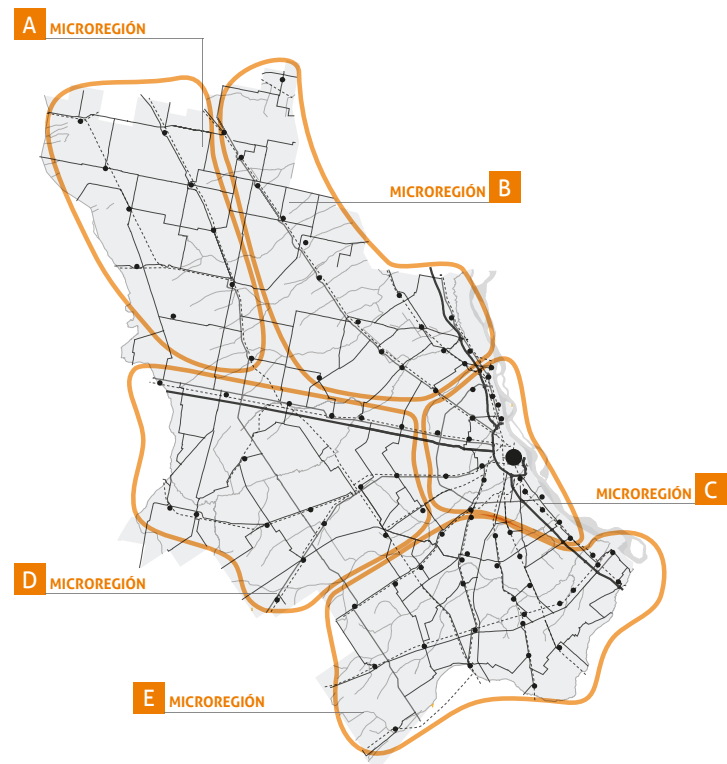
2. Ver A. Caballero. "Rosario y la alternativa de su redimensionamiento físico y político", Serie Aguas Turbias N°2, p. 2. Rosario, 1993.

3. Idem

Venado Tuerto. Cada una de estas regiones se compone a su vez de diferentes Microregiones. En una de ellas –Región 4 Nodo Rosario, Microregión C- se encuadra el AMR. La misma se extiende, con una morfología tentacular, condicionada por la presencia del río Paraná y las infraestructuras territoriales. Hacia el oeste, desde la vera del río Paraná hasta más allá de la ruta nacional AO12 y, en sentido norte-sur, desde la desembocadura del río Carcarañá hasta el arroyo del Medio. Toda su extensión oriental limita con el río Paraná, hidrovía navegable internacional que conecta la región con el resto del mundo, encontrándose a la altura de la localidad de Puerto General San Martín la transición entre navegación de río hacia el norte y a ultramar hacia el sur hasta el Océano Atlántico (a 25 y 34 pies de profundidad respectivamente).⁴

Este territorio se desarrolla sobre un paisaje suavemente ondulado, típico de la Región Pampeana, entre los 22 y 25 m. sobre el nivel del mar. Es atravesado de este a oeste por el río Paraná, el río Carcarañá (que desemboca en el río Coronda) y los arroyos San Lorenzo, Ludueña, Saladillo, Frías, Seco, Pavón, Constitución, Del Medio y del Sauce, todos tributarios del río Paraná. Esta condición natural se condice con la denominación jurisdiccional original del área como «Pago de Los Arroyos», adoptada en 1720, correspondiendo al territorio que se extendía desde el Carcarañá al Ramallo.⁵ La combinación de esta favorable característica hidrográfica, con la particularidad de que los suelos que la componen son los más ricos y productivos de la provincia y del país, ha promovido el desarrollo y el asentamiento humano en la región.

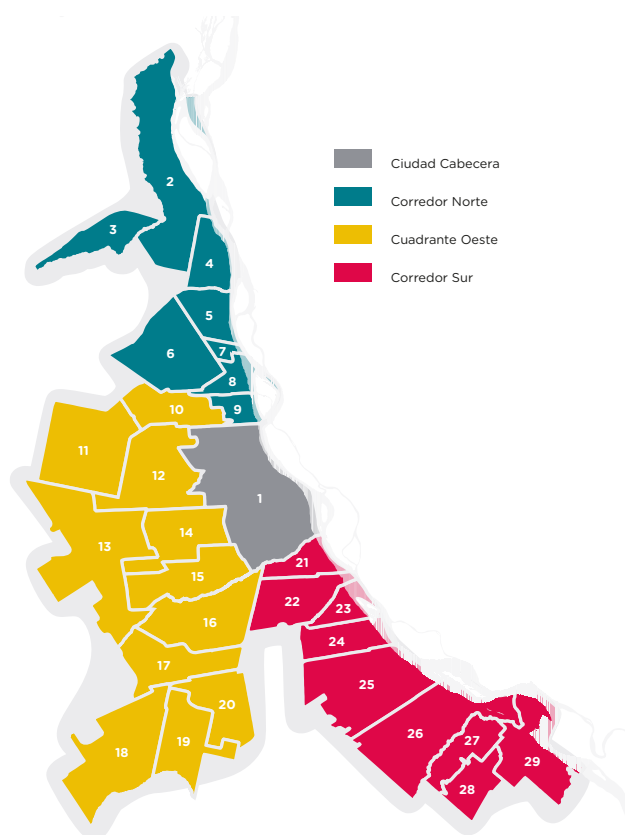
Desde Timbúes al norte, hasta Villa Constitución al sur, 14 localidades conforman un amplio frente ribereño, que se extiende sobre el Río Paraná abarcando 123 kilómetros de costa en la que prosperan altas barrancas al norte y playas con pendientes suaves y bañados en el sur. El río Paraná le da al AMR una característica distintiva y



Conformación de la Región 4. Nodo Rosario. Fuente: Plan Estratégico Provincial Santa Fe. Visión 2030, Provincia de Santa Fe 2012.

4. Ver A. Caballero. "Rosario y la alternativa de su redimensionamiento físico y político", Serie Aguas Turbias N°2, p. 2. Rosario, 1993.

5. Ver la profundización de estos aspectos en Silvia Dócola. PARTE II, CAPÍTULO I, "Fundamentos de la construcción histórica del Área Metropolitana de Rosario". En CUADERNO N° 2: "EL AREA METROPOLITANA DE ROSARIO. Contextos del planeamiento metropolitano local e internacional". Ente de Coordinación Metropolitana, Rosario, octubre de 2013.



Distribución por corredores y cuadrante de localidades del AMR.

Ciudad Cabecera: 1 Rosario

Corredor Norte: 2. Timbúes, 3. Pueblo Andino, 4. Puerto General San Martín, 5. San Lorenzo, 6. Ricardone, 7. Fray Luis Beltrán, 8. Capitán Bermúdez y 9. Granadero Baigorria.

Cuadrante Oeste: 10. Ibarlucea, 11. Roldán, 12. Funes, 13. Zavalla, 14. Pérez, 15. Soldini, 16. Piñero, 17. Álvarez, 18. Acebal, 19. Carmen del Sauce y 20. Coronel Dominguez.

Corredor Sur: 21. Villa Gobernador Gálvez, 22. Alvear, 23. Pueblo Esther, 24. General Lagos, 25. Arroyo Seco, 26. Figliera, 27. Pavón, 28. Empalme Villa Constitución, 29. Villa Constitución.

Fuente: Archivo ECOMR 2019.

única tanto por su impacto geopolítico, logístico y estratégico, como por su belleza paisajística y uso intensivo para los deportes náuticos.

El AMR es un ámbito físico que posee una realidad social y económica compleja con significativos niveles de vinculación e interdependencia funcional. Desde la perspectiva de sus riquezas, el territorio ostenta una variedad y cantidad de recursos naturales que permiten potenciar un proceso de desarrollo endógeno. Estas condiciones favorables, sumadas a las capacidades de sus recursos humanos, su estructura productiva, su identidad cultural y la calidad de sus instituciones, permiten pensar que este entramado económico, social y cultural de relevancia internacional aún no se ha desarrollado en todas sus posibilidades.

Con centro en la ciudad de Rosario, el AMR concentra más de 1.370.000 habitantes lo cual representa el 42,95% de la población de la provincia de Santa Fe y el 3,3% del total del país. La conforman las 29⁶ localidades organizadas en cuatro sectores: Ciudad cabecera, Corredor Norte, Cuadrante Oeste y Corredor Sur.

TERRITORIO ABORDADO POR EL ECOM ROSARIO

El trabajo encauzado en el marco del ECOM recorta en principio un área que involucra 29 localidades⁷, coincidente en gran parte con el ámbito definido como “Micro-región C”⁸ de la Región 4. Estas localidades se encuadran en las tres delimitaciones utilizadas con mayor frecuencia (Aglomerado Gran Rosario, Extensión Metropolitana y Región Rosario).

Desde la perspectiva de trabajo asumida por el ECOM Rosario, el territorio metropolitano no puede constituir una unidad cerrada a priori. Se conforma mediante un proceso de construcción social, donde las estrategias organizativas que definen sus actores y el tipo de institucionalidad que lo mismos logren consustanciar,

6. De las cuales 26 están integradas a la institucionalidad del ECOM Rosario.

7. De las cuales 26 están integradas a la institucionalidad del ECOM Rosario.

8. Quedan fuera de este perímetro sólo Pueblo Andino (incluida en la Microregión B) y Acebal (incluida en la Microregión E), ambas localidades integradas hoy al ECOM.

pasan a ser decisivas para su afianzamiento y consolidación. De hecho al momento de su constitución, el organismo estaba integrado por 19 localidades y hoy son 26 las comunas y municipios que lo conforman. Según este posicionamiento, el territorio metropolitano debe ser considerado como una estructura compleja e interactiva en la cual las partes definen al conjunto, ya sea en lo referente a sus límites, dimensiones u otros atributos geográficos. Se transforma en un espacio privilegiado donde se desarrollan múltiples relaciones sociales que delinear su identidad.

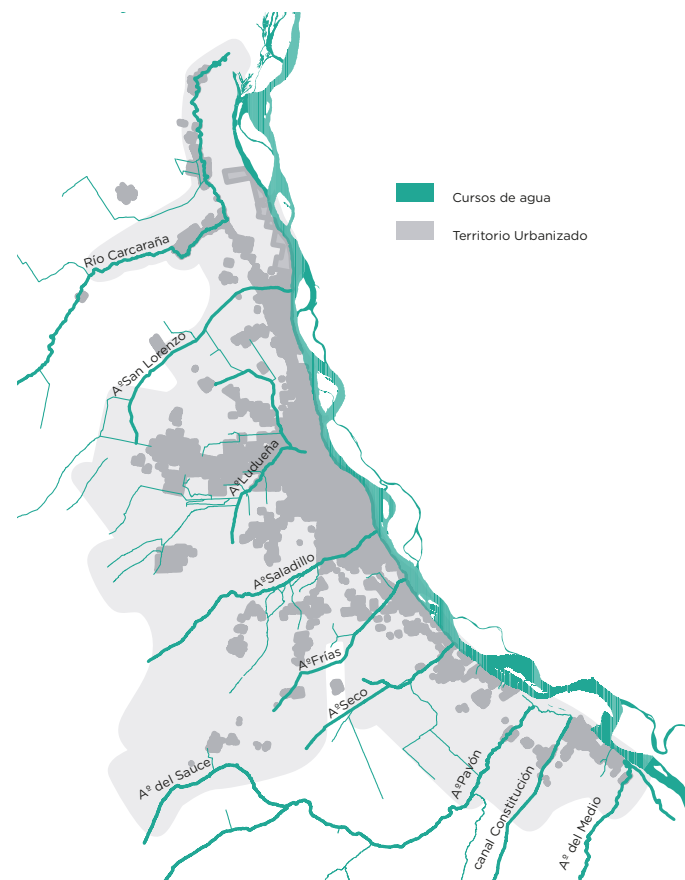
Más allá de todas las argumentaciones que puedan presentarse para fundamentar su constitución, es innegable que existe una de mucho peso: la voluntad de las localidades que integran ese territorio de participar de una estructura común y de carácter asociativa para emprender una serie de acciones conjuntas, previa delimitación de ciertos objetivos comunes que permitan apuntalar y producir una transformación positiva de ese territorio.

En esta línea de pensamiento se podría decir entonces que las áreas metropolitanas se constituyen en torno a la identificación de múltiples y variados problemas, como también en función de la voluntad de implementar proyectos comunes que permitan mejorar las condiciones de vida de los habitantes favoreciendo un desarrollo integral del territorio.

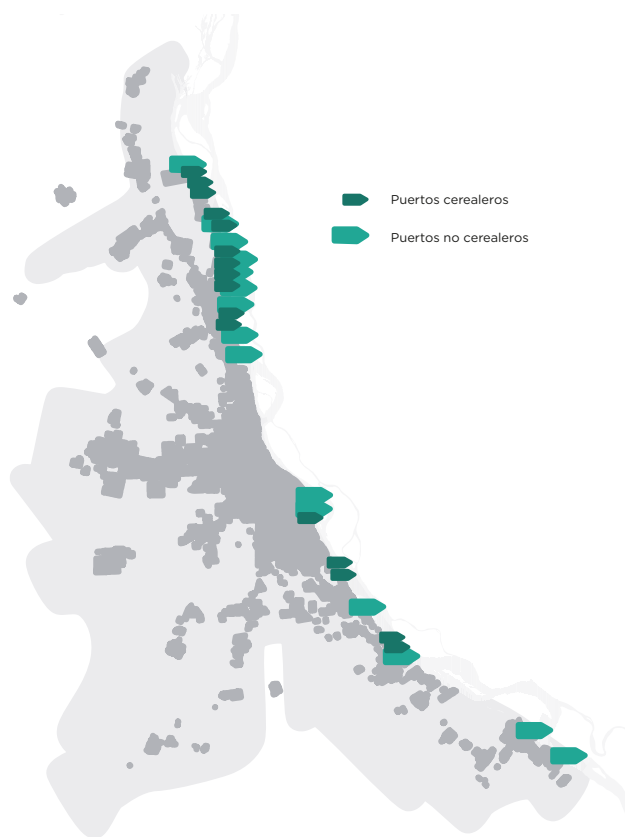
La demarcación del área de influencia de cada proyecto tensionará también diferentes delimitaciones. Habrá así para determinadas acciones involucradas localidades que no integran el ECOMR, pero que podrán sumarse y participar en la concreción de determinadas intervenciones, mediante el desarrollo de acuerdos específicos de colaboración. Un ejemplo claro de desarrollo proyectual donde se planteará seguramente esta posibilidad, lo constituye la implementación de un sistema tranviario/ferroviario de alcance metropolitano. Otro los proyectos de alcance turístico para el área.

PRINCIPALES ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

La actual conformación de este territorio se sustenta, desde sus inicios, en una serie de elementos estructurantes que han incidido



Hidrografía del AMR, su relación con los procesos de urbanización. Fuente: Archivo ECOMR 2019.



Identificación del Sistema Portuario Metropolitano. Fuente: Archivo ECOMR 2019.

- ESSO Petrolera Argentina SA
- Estación Fluvial
- ICI Argentina SA
- Louis Dreyfus
- Molinos Río de la Plata
- Mosaic de Argentina SA - Ex Cargil Fertilizantes
- Nidera
- OIL Combustibles SA
- Oleaginosa San Lorenzo SA
- Petrobras Energía SA
- PETROBRAS S.A.
- Profertil S.A.
- Renova S.A. - Timbues
- Servicios Portuario
- Servicios Portuarios
- Shell C.A.P.S.A.
- Siarcom SA - Ex Unidad XVIII
- Terminal 6
- Terminal Multipropósito Puerto Rosario
- TOEPFER
- UABL SA
- Unidad 6/7
- YPF SA

en el desarrollo de cada uno de los núcleos urbanos y en la consolidación del proceso de metropolización: cursos de agua, puertos, red ferroviaria y vial, así como grandes implantaciones productivas.

Cursos de agua

La presencia del río Paraná, el río Carcarañá y los arroyos San Lorenzo, Ludueña, Saladillo, Frías, Seco, Pavón, Constitución, Del Medio y Del Sauce, así como numerosos canales y bajos (zonas inundables), conforman un sistema natural que define una estructura territorial en peine. Estos cursos de agua desembocan en forma perpendicular a la costa, definiendo una conformación diferente a la estructura radio-concéntrica determinada por las vías ferroviarias y las rutas. Este sistema condiciona fuertemente, desde el punto de vista de la afectación hídrica del suelo, el desarrollo de la ciudad central y del área en su conjunto, por las limitaciones y restricciones que se deben considerar en los procesos de ocupación y uso del territorio.

Puertos

En una playa cercana a la bifurcación de caminos coloniales, que comunicaban Buenos Aires con Asunción y el Alto Perú, alejada de los puntos de control del comercio colonial, distintos actores definieron a Rosario como un puerto para el contrabando. A mediados del siglo XIX, la secesión de la provincia y la ciudad de Buenos Aires de la Confederación Argentina, dejó al naciente Estado sin un puerto. Una serie de medidas institucionales, el mejoramiento de las instalaciones pero, por sobre todo, la rectificación de caminos, la instalación de un sistema de transporte eficiente y la apuesta a la construcción del ferrocarril, que vinculaba Córdoba (y desde allí el Noroeste y Cuyo) con Rosario, definieron que Rosario fuese el puerto de las Provincias Confederadas. Una serie de puntos de embarque menor se instalaron, desde el último cuarto del siglo XIX, en toda la ribera de la actual AMR. La construcción del Puerto Rosario, a inicios del siglo XX, remarcó la centralidad del núcleo urbano.⁹

9. Ver la profundización de estos aspectos en Silvia Dócola. PARTE II, CAPÍTULO I, "Fundamentos de la construcción histórica del Área Metropolitana de Rosario". En CUADERNO N° 2: "EL AREA METROPOLITANA DE ROSARIO. Contextos del planeamiento metropolitano local e internacional". Ente de Coordinación Metropolitana, Rosario, octubre de 2013.

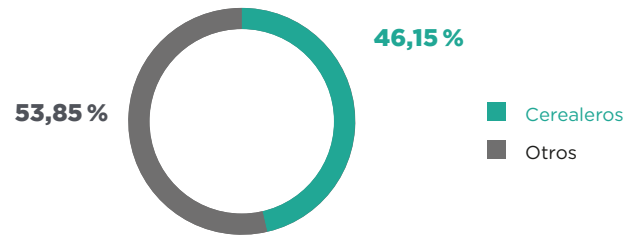
El Puerto Rosario, con acceso desde el Océano Atlántico a 550 Km. río arriba del Mar Argentino, ha sido desde entonces uno de los mayores centros de exportación de bienes de Argentina. Sus instalaciones, situadas entre los Km. 413,3 y 420,3 del río Paraná, operan en la actualidad bajo la Jurisdicción del Ente Administrador Puerto Rosario (ENAPRO). La actividad portuaria de Rosario, junto a la intensa productividad de la región, ha dado impulso a la proliferación de puntos de embarque que consolidaron al territorio circundante como área portuaria. Las distintas terminales se desarrollaron a lo largo de, aproximadamente, 123 Km. sobre la margen derecha del río Paraná, desde la localidad de Timbúes al norte hasta la ciudad de Villa Constitución al sur. Los complejos portuarios que se localizaron, vinculados a las instalaciones productivas de gran porte, han definido por tramos una accesibilidad y contacto diferentes con el río. La existencia de estas implantaciones, especialmente en el Corredor Norte y en menor medida en el Corredor Sur, ha condicionado el desarrollo de otros usos y la morfología del sistema ribereño.

Dentro del AMR se contabilizan 39 instalaciones portuarias, públicas y privadas, con diferentes actividades: 19 se dedican a actividades exclusivamente cerealeras (46,15%) y las restantes (53,85%) se destinan a otros usos (petroquímicas, fertilizantes, servicios portuarios, astilleros, etc.). El 72% de las estaciones están ubicadas en el Corredor Norte, el 20% en el Corredor Sur y el 8% en Rosario.

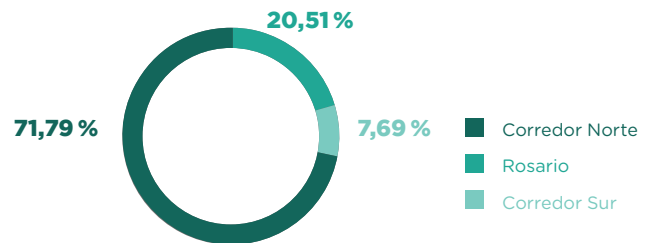
Grandes implantaciones productivas

La base productiva del AMR, con predominio del desarrollo rural y portuario, ha dado origen a la definición de porciones territoriales de gran singularidad para la estructuración del espacio metropolitano. Las grandes superficies rurales -fundamentalmente registradas en el Cuadrante Oeste, rodeando áreas residenciales- caracterizan fuertemente ese territorio. En el Corredor Norte, en cambio, la mayor preponderancia de los usos productivos/portuarios y de servicio determina una conformación territorial diferente. En tanto, la singularidad del Corredor Sur está dada por la convivencia del suelo rural con el destinado a usos industriales portuarios aunque con una fuerte incidencia del uso residencial.

PUERTOS SEGÚN TIPO DE ACTIVIDAD



UBICACIÓN DE LAS ESTACIONES PORTUARIAS SEGÚN CORREDOR



Ubicación de las estaciones portuarias según localidad y corredor

Corredor	Localidad	Frec
Norte	Fray Luis Beltrán	1
	Puerto San Martín	12
	San Lorenzo	10
	Timbúes	5
	Rosario	3
Rosario	Rosario	3
	Alvear	1
Sur	Arroyo Seco	2
	General Lagos	1
	Gobernador Gálvez	1
	Pueblo Esther	1
	Villa Constitución	2
	Total	

Con el desarrollo industrial, consolidado en la década de 1930 y cristalizado en la década de 1960, se establecieron en el área una gran cantidad de industrias (químicas, metalúrgicas, petroquímicas, entre otras) que consolidaron el eje Norte-Sur del AMR, desde Puerto General San Martín –en la cabecera norte– hasta San Nicolás en el sur. Este entramado de empresas ha sido, en gran medida, el sustento para el desarrollo económico del AMR y, también, el motor en gran parte de su evolución, caracterizada por un mayor nivel de complejidad física y funcional. Su localización, en convivencia con el uso residencial, no ha sido resuelta en todos los casos de manera satisfactoria y genera conflictos que atentan contra la calidad de vida de su población.

Red ferroviaria

Prácticamente desde los inicios del desarrollo del área, la importante red ferroviaria que converge en Rosario fue factor estructurante y determinante en la configuración territorial del AMR y de la ciudad central. El ferrocarril, instalado desde 1860, consolidó una densa maya ferroviaria radioconcéntrica transcurrida la primera década del siglo XX, con terminales de líneas situadas en el centro de la ciudad.

El transporte ferroviario de cargas y personas generó, a lo largo de su recorrido, el surgimiento de núcleos urbanos que se configuraron en torno a las estaciones ferroviarias y adquirieron una fuerte vinculación con la ciudad central. Hoy, las vías ingresan a las localidades ribereñas para servir a las implantaciones portuarias y productivas, condicionando la disposición de muchos trazados viales y ocasionando, también, importantes fracturas urbanas. Este sistema, ubicado territorialmente en una posición estratégica, constituye un soporte estructural sumamente eficiente, con capacidad de sustentar un modelo alternativo de movilidad para el AMR.

Red vial

Rosario en sus orígenes constituía una posta, vinculada al resto del país a través de los primeros caminos reales, que dieron origen a las trazas viales y algunas ferroviarias instaladas con posterioridad. El desarrollo territorial de los corredores Norte y Sur se produce de manera completamente distinta con relación a esos primeros caminos y vías férreas. Si la mayor parte de las localidades del

Corredor Sur se originó por la instalación de las estaciones del ferrocarril, el desarrollo del Corredor Norte estuvo asociado a las primeras instalaciones productivas, industriales y portuarias, y al trazado de los sucesivos caminos que le daban acceso. El primer camino real, que partía desde Rosario hacia el norte y que enlazaba las postas de la Carrera al Paraguay –llamado Camino de los Granaderos–, constituye hoy la traza del Ferrocarril General Bartolomé Mitre. A lo largo de este recorrido se crearon colonias, hecho que se consolidó en 1862 con la aparición de nueva traza, el Camino Nuevo y Recto a San Lorenzo y la construcción de un nuevo puente sobre el A° Ludueña (o Salinas). La traza de este camino coincide con la actual ruta nacional N° 11. Próximos a esas trazas fueron instalados los tendidos ferroviarios que promovieron el desarrollo urbano. El camino de postas que vinculaba a Rosario con Buenos Aires, previo a la instalación del ferrocarril, contaba con escaso desarrollo poblacional. Este camino, que se pavimentó en 1931, se definió como ruta nacional N° 9 y, posteriormente, como ruta provincial N° 21.

Hacia el oeste, aparecieron las primeras cuadrículas pobladas y asentamientos en las colonias agrícolas impulsadas por la construcción del ferrocarril: la línea de la empresa Ferrocarril Central Argentino (FCCA) y su subsidiaria, la Compañía de Tierras. Más tarde, las rutas nacionales N° 9 y N° 33 y la ruta provincial N° 14 completaron la estructuración del área.

A mediados del siglo XX se inició la construcción de las autopistas que vincularon al área con otros centros urbanos de manera más eficiente: la autopista Rosario/Santa Fe (1964/1972), la autopista Rosario/Buenos Aires (último tramo 1977) y la autopista Rosario/Córdoba (habilitada completamente en 2010). Para conectarlas se planteó la construcción de la ruta nacional A012, conocida como «Segunda Avenida de Circunvalación de Rosario», la cual bordea el área metropolitana recorriendo 67 km, y facilitando el acceso a otras rutas provinciales.

El sistema vial jerárquico de la región se completó en 2003 con la inauguración del Puente Rosario-Victoria, sobre el río Paraná, a través del cual el AMR se vincula con la provincia de Entre Ríos y la Mesopotamia.

Este entramado vial fue lo suficientemente eficiente durante muchos años para sostener e impulsar el desarrollo del área. Sin embargo hoy, a partir de ese impulso logrado y de la mayor complejidad alcanzada en el sistema, muestra algunas deficiencias y debilidades relacionadas con la falta de conexiones necesarias entre algunas localidades; también, con el mal funcionamiento de otras vías, que se sobrecargan al pretender suplir esas carencias.

MOVILIDAD EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

El último estudio integral del AMR data del año 2008, cuando se llevó adelante la Encuesta Origen-Destino (EOD2008). En el Cuaderno 1^o se dejaba constancia de algunas conclusiones valiosas de este trabajo para las localidades que circundan a Rosario: *“La dinámica de viajes que se realizan en el AMR, aporta una información muy importante referida al esquema de relaciones que se establece entre las ciudades y el rol que juega cada una de ellas en la estructuración del área. También ayuda a identificar la relación que se genera con la ciudad central y a verificar la existencia de otros núcleos de centralidad, como focos de mayor actividad, que deberán ser objeto de atención en la planificación del área metropolitana”*. De los datos obtenidos de la última EOD2008 se desprende que: el 71,6% de los viajes del AMR se realiza íntegramente dentro de la ciudad de Rosario. El 32,8% de la movilidad de la región involucra el área central. A su vez, el 7% de los traslados se originan y finalizan dentro de esos límites. Por otro lado, el 19,7% de los viajes se desarrollan completamente en el AMR, y sólo el 8,7% restante vincula el AMR y Rosario. De la misma encuesta surge también que: La movilidad entre localidades presenta diferentes realidades. En las de mayor tamaño, los movimientos importantes en general se mantienen dentro de la misma ciudad. Le sigue en importancia la vinculación con Rosario y, por último,

con las restantes localidades del AMR. Estos datos ponen en evidencia el peso que tiene el área central de la ciudad de Rosario, por la tracción que ejerce en el sistema de relaciones a nivel metropolitano. Pero también se puede deducir de esta información, que existe una cierta autonomía en otros centros importantes del área, los cuales ordenados según la relevancia que adquieren en la dinámica de viajes son: San Lorenzo, Villa Gobernador Gálvez, Arroyo Seco, Capitán Bermúdez y Granadero Baigorria.

Transporte Interurbano

Entre el 2014 y 2015, el ECOMR efectuó un relevamiento de datos referidos a la movilidad metropolitana en sus distintos modos, a través de un estudio de volumen y composición vehicular, factor de ocupación vehicular del transporte público y ascenso/descenso del Transporte Interurbano de Pasajeros (TIP). Entre los datos más destacados que arrojó este relevamiento, se constata la diferencia cuali-cuantitativa de la movilidad en todas sus formas que se produce en Rosario respecto a las demás localidades. Basta con señalar que en el punto seleccionado dentro del macrocentro de Rosario, se llegó a registrar un 61% de viajes en colectivo por sobre otros modos¹¹. En todo lo relevado en el AMR, ese porcentaje llega apenas al 24% (tomando en cuenta los puntos más próximos a la A012), y solo en el centro de San Lorenzo alcanza su punto más notable con un 40%. En el límite entre Rosario y cada corredor de acceso (los puntos más próximos a Circunvalación), el porcentaje baja a 17%. Esto da cuenta de la merma en la participación del transporte público en las localidades del área comparada con la ciudad central.

Otra consideración de valor, radica en la hora pico detectada en los relevamientos de 16 horas. Mientras en la Encuesta Origen Destino del 2008¹² se registraron los valores más notables entorno al

10. Ver Cuaderno N° 1: “El Área Metropolitana de Rosario: Estructura institucional y caracterización territorial” Ente de coordinación Metropolitana de Rosario, Mayo 2014.

11. Este relevamiento se produjo en un punto de afluencia del transporte público, al borde del macrocentro y con carriles exclusivos. Los viajes en transporte público no alcanzan picos tan altos en otros puntos de Rosario.

12. Publicada por PTUBA en 2011, la EOD 2008 registró 5096 hogares, implicando 15701 personas encuestadas y 23013 viajes relevados.

mediodía¹³, en este trabajo el pico más destacado se verificó de 7 a 8hs, el horario de acceso a la ciudad central. También resulta valiosa la corroboración de lo disperso del viaje “de vuelta” al AMR, ya sea al mediodía o a la tarde, siendo mucho más concentrado el viaje “de ida” entorno a un momento específico de la mañana.

Los Corredores Norte (estructurado por la RN11 y la AU a Santa Fe) y Sur (estructurado por la RP21 y la AU a Buenos Aires) constatan una cantidad muy superior de viajes, tanto en modos particulares como en modos públicos, respecto al Cuadrante Oeste. La expansión territorial del Cuadrante Oeste condiciona la prestación del transporte público y en este estudio se verifica su baja utilización.

El Corredor Norte verifica que la continuidad urbanística entorno a un eje consolidado genera las mejores condiciones de movilidad; se registran mayor cantidad de viajes absolutos y, además, porcentajes más altos de participación modal del transporte público.

En cambio, el Corredor Sur tiene una apreciable cantidad de viajes en el límite entre Rosario y Villa Gobernador Gálvez (VGG). Pero esta característica no se replica ni en Pueblo Esther ni en Arroyo Seco, debido a niveles de circulación y servicios de TIP más limitados. El “desbalance” en la distribución poblacional del Corredor Sur (mucho población en la localidad contigua a Rosario, VGG, poca en el resto de las localidades) difiere de la continuidad que registra el Norte. De hecho, gran parte de los viajes son cubiertos por extensiones del sistema TUP, que llega con poco esfuerzo a puntos atractores de viaje en VGG.

Sobre la capacidad de los vehículos colectivos, vale señalar que no llegan a una alta ocupación como se da en Rosario, pero aun así se verifica la máxima de que con un muy escaso número de vehículos (no más de 2% en cualquier punto de medición) se traslada un número alto de pasajeros (17% en el AMR y 24% en el límite municipal de Rosario). Con prestaciones superiores y una coordinación entre servicios TUP y TIP es de esperarse un incremento de estos porcentajes.

Acerca del relevamiento de ascensos y descensos, puede comprobarse la condición de atractor de primer orden que sigue siendo la ciudad central, en tanto un 60% de los viajes relevados tienen como origen o destino a Rosario. Por otra parte, las líneas con mayor cantidad de pasajeros transportados corresponden al Corredor Norte, registrándose también el conteo más alto de pasajeros a bordo en una de esas líneas. Asimismo, es en este corredor donde se producen los tramos más largos con una alta ocupación de pasaje (más de 35 pasajeros a bordo).

El Corredor Sur invierte la distribución territorial respecto al Corredor Norte, con una urbanización más convocante “pegada” a Rosario, debilitando los modos de movilidad intra-corredor. Además, los servicios expresos que llegan a Arroyo Seco por la Autopista disminuyen la presencia del transporte público por la RP21, lo que debería revertirse con atractores más convocantes por localidad y, sobre todo, con condiciones infraestructurales mejor preparadas para los servicios de movilidad pública.

En el Cuadrante Oeste se registran los valores más bajos (equivalentes con el tramo más lánguido del Corredor Sur, entre 16 y 18%) de participación modal de transporte público. La densificación urbanística y la multiplicación de usos convocantes en torno a cada corredor resultan importantes para elevar esta participación modal.

Relación entre la configuración territorial y el transporte público interurbano

El relevamiento constata la relación biunívoca entre contigüidad urbana consolidada y ejes organizadores de la accesibilidad. El Corredor Norte se constituye en prueba de que una urbanización continua, organizada en torno a un eje estructurador, permite generar un servicio más eficiente. Los registros más altos de ascenso y descenso, la participación modal del transporte público más notable y el pico más importante de uso de movilidad pública, además de la cantidad de viajes absolutos registrados en San Lorenzo dan cuenta de una centralidad mejor equilibrada en este corredor.

13. Aunque técnicamente son casi equivalentes los valores de la EOD 2008 para los picos de 7 a 8hs (11,4%) y de 12 a 13hs (11,9%). El tercer pico, de 17 a 18hs, desciende a 9,3%.

Asimismo, el peso relativo de la ciudad central (y particularmente, del Distrito Centro) continúa siendo preponderante, con un salto escalar muy significativo, ya que se sigue relevando como el fragmento urbanizado más trascendental en atracción de viajes, lo que postula la necesidad de proyectar un sistema integrado con eventuales trasbordos en el área del macrocentro, que permita ingresar al sector más solicitado con una demanda concentrada en vehículos de mayor capacidad, como los coches articulados en funcionamiento del TUP actual. Concentrar demanda hacia los puntos de mayor sollicitación en potenciales estaciones de transbordo, habilita la chance de un transporte masivo con mejores frecuencias que disminuya la congestión registrada en algunos horarios en el área central rosarina, pero que mantenga una accesibilidad alta.

En concomitancia, el registro de viajes constata aquella evaluación recurrente que planteaba como necesarias propuestas tales como BRTs o tranvías en el eje metropolitano Norte-Sur (el proyecto de reconfiguración de la traza del FC Belgrano en el Corredor Norte podría facilitar una ejecución poco conflictiva), proyecto con distintas gestiones avanzadas en los últimos años. Actualmente, la Secretaría de Transporte a nivel nacional, en coordinación con Rosario y Granadero Baigorria, se encuentra impulsando una parte de este proyecto con exclusividad de uso para el transporte público. Iniciativas como ésta permiten avanzar en la dirección necesaria para construir un Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITM).

INFRAESTRUCTURAS EN EL AMR

Disposición de Residuos Sólidos Urbanos (RSU)

El Área Metropolitana de Rosario cuenta a la fecha con tres sitios habilitados para la disposición final de los Residuos Sólidos Urbanos (RSU): uno, perteneciente a Rosario, y otros dos dispositivos que reciben residuos de la mayoría de las localidades ubicadas en los Cuadrante Oeste y Corredor Sur metropolitanos. La Séptima Región S.A., dispositivo localizado en Pérez, representa un sitio de

disposición final para los residuos de Zavalla, Pérez, Acebal y Funes, entre otras localidades. El centro modelo G.I.R.S.U., instalado en Villa Gobernador Gálvez, construido recientemente da una respuesta a las localidades del Corredor Sur Metropolitano como Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Pueblo Esther, Pavón y Empalme Villa Constitución, entre otras. Si bien el AMR cuenta con dichos sitios ubicados en cercanías a Rosario, existe un importante número de localidades que a la fecha no depositan sus residuos conforme el marco normativo vigente.

Naturalmente es Rosario, como ciudad cabecera, la que genera mayor cantidad de residuos de todas las localidades del Sur Provincial, factor atribuido a su gran densidad poblacional. No obstante, comparando las tasas de generación per cápita entre localidades del AMR, se encuentra dentro del rango que menos residuos genera. Esto deviene del desarrollo de programas de separación en origen, clasificación, compostaje, recuperación y reciclaje junto a otros programas de revalorización. Son dispuestas aproximadamente unas 24.000 Tn/mes¹⁴ desde la planta de transferencia-compostaje Bella Vista al relleno sanitario ubicado en la localidad de Ricardone, Resicom SRL. Este último recibe, además los residuos de su propia localidad, los de San Lorenzo, Fray Luis Beltrán y Capitán Bermúdez, entre otras.

Dada que la construcción de un relleno sanitario es una obra de ingeniería compleja y muy costosa, que resulta impracticable si se pretende financiar en forma independiente a nivel local, se promueve la conformación de los Consorcios para resolver de manera conjunta y con mayor eficiencia esta problemática. Según estudios realizados a nivel provincial, en la curva de equilibrio, el radio de acción de un relleno es de 40 km aproximados para el traslado de los RSU¹⁵. Luego de esta distancia se debe evaluar un nuevo centro GIRSU o una Planta de Transferencia teniendo en cuenta cuatro aspectos indispensables: la cercanía con el centro de gravedad, el fácil acceso a rutas, el bajo impacto ambiental-social y el almacenamiento económico.

14. Ver Plan Ambiental Rosario. PAR

15. Ver <http://www.congresogirsu.com/pdf/MiguelSiryi.pdf>

Para el tratamiento de esta gran problemática el estado provincial viene alentando, desarrollando, impulsando y financiando la conformación de Consorcios Regionales GIRSU. Tal es el caso del GIRSU Nudo I Villa Gobernador Gálvez, construido gracias a la gestión desarrollada por el ECOM Rosario, con su planta modelo para la clasificación, reducción, tratamiento y disposición final de RSU, inaugurada en Junio de 2017, que beneficia a 300 mil habitantes. Esta política encabeza las acciones a mediano y largo plazo para solucionar los problemas que presenta la región en materia de residuos, en pos de los objetivos fijados por la Ley N°13.055 de reducción progresiva de disposición final de RSU.

Manejo de líquidos cloacales

El estudio realizado en cada una de las localidades pertenecientes al ECOM Rosario indica que 20 de las 26 cuentan con Sistemas de Red Cloacal total o parcial, eso significa que la gran mayoría es beneficiaria del esfuerzo continuo entre actores locales y Gobierno Provincial por mejorar significativamente la calidad de vida de la población. De esta manera se evitan impactos negativos en la primer y segunda capa freática sobre otros tantos beneficios. Así mismo, se ha detectado que la mayor cantidad de localidades carentes del servicio se encuentran en el Cuadrante Oeste siendo éstas: Carmen del Sauce, Coronel Domínguez, Ibarlucea y Zavalla; mientras que en los Corredores Norte y Sur sólo carecen del servicio las localidades Pueblo Andino y Pueblo Esther respectivamente.

Es de público conocimiento que menos de un tercio de las localidades de la provincia (100 de las 365¹⁶)¹⁷ cuentan con sistemas para el tratamiento de los efluentes cloacales. La situación en el sur provincial no escapa de dicha realidad. Del análisis de situación de las localidades integrantes del ECOM Rosario surge que el 65 % de las mismas no cuentan con sistemas para el tratamiento de líquidos cloacales. Cabe destacar que exis-

ten realidades contrapuestas para aquellas localidades que se encuentran en las márgenes del río Paraná, de aquellas que por su distancia no cuentan con la posibilidad de descargar en dicho recurso. La normativa provincial establece distintos límites de descarga tanto para cloacales con tratamiento como sin tratamiento.

Los servicios de agua potable y red colectora de líquidos cloacales en la ciudad de Rosario se encuentran concesionados a la empresa Aguas Santafesinas S.A., empresa estatal cuyo mayor accionista es el Estado de la Provincia de Santa Fe con el 51% del capital social, luego le siguen los Municipios que forman parte de la concesión con el 39%, y el 10% restante corresponde a los empleados de la sociedad a través del Programa de Propiedad Participada¹⁸. La normativa aplicable para la prestación y regulación de los servicios sanitarios como, por ejemplo, los límites para la provisión de agua potable y el vertido cloacal es la Ley N°11.220.

A partir de un macro análisis de las localidades que integran el ECOM Rosario¹⁹ se distingue que, en general, las localidades del Corredor Norte Metropolitano cuentan con red de captación y disposición de líquidos cloacales al río, a diferencia de las localidades del Cuadrante Oeste Metropolitano que, en su gran mayoría, no cuentan con plantas de tratamiento de líquidos cloacales (PTLC), salvo Soldini, Álvarez y Acebal. Asimismo se destaca que la mayoría de las localidades del Corredor Sur Metropolitano cuenta con red total o parcial y PTLC como es el caso de Alvear, Arroyo Seco, Fighiera, General Lagos, Pavón, Pueblo Esther y Villa Constitución.

Esta tendencia será revertida con el proyecto ejecutivo presentado por el Gobierno de Santa Fe para construir una planta depuradora de líquidos cloacales para las ciudades de Capitán

16. Ver <https://www.santafe.gob.ar/noticias/noticia/265373/>

17. Ver Ente Regulador de Servicios Sanitarios.

18. Ver <https://www.aguassantafesinas.com.ar/portal/>

19. Existen localidades con proyectos red y plantas cloacales con alto grado de avance y otras con obras en ejecución.

Bermúdez, Fray Luis Beltrán, San Lorenzo, Ricardone y Puerto General San Martín. Para construir la denominada “Planta Depuradora Cloacal Aglomerado Gran Rosario Norte”²⁰ se estima que será necesaria una inversión aproximada de \$ 850 millones. Según la programación de obras prevista en una primera etapa, se tratarán los líquidos cloacales de San Lorenzo y Capitán Bermúdez, para luego incorporar a Fray Luis Beltrán, Ricardone y Puerto General San Martín. Mientras, Granadero Baigorria continuará volcando sus efluentes al sistema de la ciudad de Rosario.

El proyecto desarrollado implica la ejecución un sistema troncal de conducción de líquidos cloacales de 18 kilómetros de longitud, de los cuales 12.700 metros corresponden al transporte del líquido crudo y 5350 metros al efluente tratado.

El sistema de tratamiento para la planta depuradora seleccionado es el de lechos percoladores, que consiste en la depuración biológica de los efluentes cloacales por medio de esta técnica de alta carga con relleno plástico en una sola etapa y con el fin de cumplimentar con los parámetros de vuelco recomendados por la Ley 11.220 de la provincia de Santa Fe.

Provisión agua potable

El 60% de la población de la provincia de Santa Fe (15 localidades) se abastece del servicio de agua que brinda Aguas Santafesinas. Por otra parte, hasta 2008, el 40% restante (350 localidades) no tenía garantizado un servicio de calidad. Esta situación llevó al Gobierno de Santa Fe a adoptar una solución estratégica, consistente en el diseño y ejecución de un Sistema Provincial compuesto por 11 acueductos, el cual se diseñó sobre un horizonte de previsiones para los próximos 30 años y su desarrollo constituye una política de Estado.

Para ello, se ha decidido la construcción de conducciones a presión que constituyen el Sistema de Grandes Acueductos de la provincia, captando agua cruda superficial del río Paraná y con-



Planta Potabilizadora y Toma de Agua, Aguas Santafesinas. Fuente Archivo ECOMR, Oct 2018



Estación Termotransformadora Granadero Baigorria, Empresa Provincial de la Energía. Fuente Archivo ECOMR, Oct. 2018

20. Ver <https://www.santafe.gob.ar/noticias/noticia/264375/>

tando con todas las instalaciones necesarias para que preste un eficiente servicio mayorista de abastecimiento de agua a todas las poblaciones de la provincia. Se busca, de esta manera, garantizar el acceso al agua potable de calidad en todas las poblaciones santafesinas. Es un proyecto que implica una inversión del orden de los u\$s 1.500 millones²¹.

Una intervención importante en el AMR la constituye la construcción del Acueducto ejecutado en forma paralela y simultánea a la Avenida Interurbana que conecta a San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez y Granadero Baigorria. Una obra proyectada para servir a las mencionadas localidades.

Abastecimiento de Energía Eléctrica

El sistema eléctrico argentino está integrado por generadores, transportistas, distribuidores y grandes usuarios. Los servicios son brindados por empresas, privadas o públicas (incluyendo los emprendimientos binacionales), tomando el Estado Nacional a su cargo el papel de fijar las políticas del mercado y condicionar el accionar de las empresas mediante la regulación y las señales económicas definidas por el Ente Regulador y la Secretaría de Energía. El sistema eléctrico es un servicio regulado, y con el fin de cumplir las pautas impuestas por el Estado se constituyó el mencionado Ente Regulador de la Electricidad - ENRE - (Art. 54, Ley 24065). También se creó un órgano que reemplazó al Despacho Nacional de Cargas (DNDC) del Sistema Argentino de Interconexión (SADI), denominado Compañía Administradora del Mercado Mayorista Eléctrico Sociedad Anónima (CAMMESA), (Art. 35, Ley 24065 y Decreto 1192/ 1992).²²

El territorio argentino está dividido en ocho regiones principales:

Cuyo (CUY), Comahue (COM), Noroeste (NOA), Centro (CEN), Buenos Aires/Gran Buenos Aires (GBA-BAS), Litoral (LIT), Noroeste (NOA) y Patagonia (PAT). La suma de ellas constituye el Sistema Argentino de Interconexión (SADI). Todas las regiones se encuentran interconectadas entre sí.

El Área Metropolitana de Rosario se encuentra inserta en la región denominada Litoral y es la Empresa Provincial de la Energía de Santa Fe (EPE), quien provee del servicio directamente a la mayoría de las localidades del sur provincial. Es una de las distribuidoras eléctricas más importantes de la República Argentina abasteciendo a más de 1.200.000 clientes²³ distribuidos en 101.000 Km². Particularmente las localidades de Soldini, Villa Gobernador Gálvez, Acebal, Pueblo Esther e Ibarlucea cuentan con Cooperativas Eléctricas quienes brindan el servicio.

Si se observa el territorio metropolitano se puede ver implantada una vasta red de Alta Tensión (500 kV, 220 kV, 132 kV), de Media Tensión (7.6 kV, 13.2 kV Bifásico, 13.2 kV Trifásico, 33 kV) y de Baja Tensión (0.4 kV Aérea, 0.4 kV Subterránea)²⁴, las cuales logran una cobertura del 99% del servicio. El área técnica Rosario tiene más de 7000 km de redes de MT (aprox. 15% del total provincial), 5800 km de redes de BT (aprox. el 28% del total provincial) y una demanda de aproximadamente el 30% de la demanda de la provincia²⁵.

Particularmente la ciudad de San Lorenzo cuenta con un Parque Fotovoltaico de 1.10 MWp conformado por 4.400 módulos fotovoltaicos, su plazo de vida útil se estima, como mínimo, en unos 25 años produciendo una energía anual inferida de aproximadamente 1.270 MWh. El parque es administrado por la empresa Enerfe Santa Fe Gas y Energías Renovables SAPEM y la produc-

21. <https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/120719>

22. Instituto Provincial de Estadística y Censo. Estadísticas mensuales. ISSN: 0323-

23. Ver <https://www.epe.santafe.gov.ar/?quienes>

24. Ver <https://www.santafe.gob.ar/idesf/visualizador/>

25. Entrevista al Ing. Germán Gustavo Lorenzón. Jefe Área Desarrollo de Inversiones. Gerencia de Infraestructura. Empresa Prov. de la Energía Santa Fe.

ción energética inyectada a la red, equivale a la energía eléctrica consumida por 450 hogares aproximadamente²⁶.

Sin dudas, la Energía Eléctrica, provista por la Empresa Provincial de Energía de la provincia de Santa Fe, representa el servicio esencial de mayor provisión y alcance en toda el AMR.

Provisión de Gas

En la Argentina, el transporte del gas está dividido en dos grandes regiones: Norte y Sur. Únicamente las empresas TGN y TGS (Transportadora de Gas del Norte y Transportadora de Gas del Sur) proveen el transporte del gas desde los yacimientos hasta el punto de entrega al distribuidor. LITORAL GAS desarrolla la actividad de distribución de Gas Natural en el área conformada por la Provincia de Santa Fe y diversos partidos del norte de la Provincia de Buenos Aires. Dicha región abarca una superficie de 136.387 km² y tiene una población del orden de los 3,5 millones de habitantes. El Gas que entrega Litoral Gas a sus usuarios proviene de las cuencas Noroeste, Neuquina y Austral y llega al área de distribución por medio de los gasoductos Norte, Centro Oeste y Gral. San Martín. Los dos primeros gasoductos mencionados son operados por Transportadora de Gas del Norte, mientras que el último por Transportadora de Gas del Sur²⁷.

Particularmente el AMR cuenta con un sistema interconectado²⁸ que brinda servicio a las localidades desde los siguientes gasoductos: N3P Gto. NORTE P: San Jerónimo- Ramallo, N1T Gto. NORTE T: San Jerónimo- San Nicolás, F1P Gto. San Jerónimo - Barrancas y F1T Gto. Aldao - Santo Tomás²⁹. Analizando las localidades ECOM para las zonas catastrales I, II y III (Urbano, Sub Urbano Loteado y Sub Urbano Mayor Área) se deduce a rasgos generales que las localidades de los Corredores Norte y Sur cuentan con una buena a muy buena cobertura del servicio

de red de gas, mientras que las localidades del Cuadrante Oeste tienen una cobertura fluctuante (particularmente Carmen del Sauce no cuenta con servicio).

Las localidades del corredor Norte, poseen en su mayoría una cobertura del tendido de red de gas alta como es el caso de Capitán Bermúdez (91%), Granadero Baigorria (78%), Ricardone (81%) y San Lorenzo (82%); una cobertura media-alta en Fray Luis Beltrán (71%), y una cobertura baja en Pueblo Andino que solo cuenta con el 6% de su planta con red de gas.

Las localidades del Cuadrante Oeste, poseen, como se ha mencionado, una cobertura de servicio de red de gas fluctuante oscilando entre localidades con alto desarrollo como Acebal (91%), Funes (81%), Zavalla (83%), Soldini (92%); localidades con cobertura media-alta como Álvarez (50%), Pérez (58%), Piñero (52%) y cobertura baja como Coronel Domínguez (13%) e Ibarlucea (8%). Carmen del Sauce se encuentra sin cobertura.

Por último, en las localidades del Corredor Sur, se registra una cobertura del servicio de red de gas alta en Pavón (99%), Villa Constitución (87%) y Arroyo Seco (78%); una cobertura del servicio media-alta en Empalme Villa Constitución (72%), Fighiera (56%), General Lagos (67%), Villa Gobernador Gálvez (72%) y Pueblo Esther (65 %) y una cobertura baja en Alvear (22%).

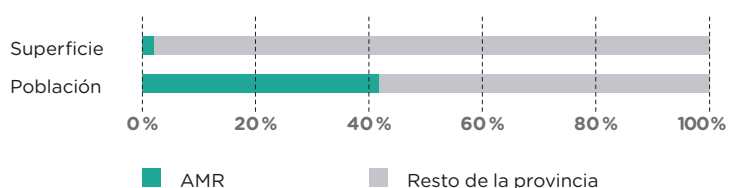
26. Ver <https://www.santafe.gob.ar/ms/presente/inversion/parque-fotovoltaico/>

27. <http://www.litoral-gas.com.ar/site/la-empresa/rese%C3%B1a/zona-de-actuaci%C3%B3n/>

28. Litoral Gas SA. Sr. Jorge Mondino. Prevención y Control de Daños.

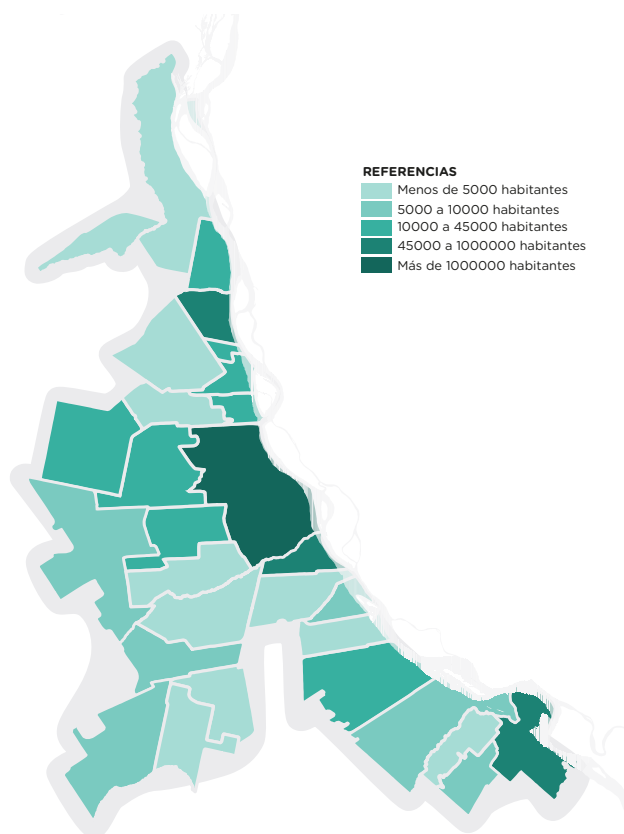
29. <https://www.enargas.gob.ar/secciones/informacion-geografica/mapa-interactivo/ext/index.php#>

COMPARATIVO SUPERFICIE Y POBLACIÓN



	Población	Superficie (km2)	Densidad poblacional (hab/Km2)
Rep. Argentina	40.117.100	2.780.000	14,43
Santa Fe	3.194.537	133.007	24,018
AMR	1.372.174	2240	612,39

Tabla 1: Población y superficie a nivel regional



Caracterización de los distritos según el rango poblacional. Fuente: archivo ECOMR 2019. Basado en el censo 2010.

CARACTERÍSTICAS POBLACIONALES³⁰

Superficie y densidad poblacional

El Área Metropolitana de Rosario comprende una estructura territorial que involucra, como ya se mencionó, 29 localidades, de las cuales 16 son comunas y 13 municipios. Abarca un territorio de 2240 km² y está habitada (según el censo del 2010) por 1.372.174 habitantes, con una densidad poblacional de 612 hab/km². Esta densidad es 25 veces superior a la densidad de la provincia de Santa Fe. En sólo una superficie que representa el 1,68% de la superficie total de la provincia concentra una población que significa el 41% de la población total de la provincia. Estos datos evidencian que el AMR se posiciona como el núcleo urbano de mayor peso a nivel provincial.

De la superficie total del AMR, el 17,78% es suelo urbanizado registrando una población de 1.360.694 habitantes, lo que genera una densidad de suelo urbanizado de 3415 hab/km². La tasa de población urbana es de 99,1% de la población total del AMR, significativamente superior al valor provincial (90,9%). El suelo no urbanizado ocupa el 77,95% del área y es ocupada por el 0,84% de la población, lo que genera una densidad de 6,6 hab/km². Dentro de las superficies totales asignadas a cada distrito se distingue la que ocupa el Río Paraná la cual es del 4,26% del total de superficie del AMR.

El grado de concentración de habitantes permite distinguir núcleos urbanos variables en cuanto a su tamaño, siguiendo la siguiente clasificación:

- Distritos con menos de 5.000 habitantes
- Distritos de 5.000 a 10.000 habitantes
- Distritos de 10.000 a 45.000 habitantes
- Distritos de 45.000 a 1.000.000 de habitantes
- Distritos con más de 1.000.000 de habitantes

En el gráfico adjunto se muestra la distribución de estas con-

30. La información que se presenta es la obtenida a partir de los datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas del 2010 - INDEC.

centraciones sobre las superficies urbanizadas del área. Queda evidenciado que la ciudad de Rosario aparece como la zona urbanizada más poblada, seguido de los distritos de San Lorenzo (Corredor Norte), Villa Gobernador Gálvez y Villa Constitución (Corredor Sur).

Concentración de hogares y viviendas

Al igual que la incidencia de la población del AMR sobre la provincia de Santa Fe, la incidencia de hogares y viviendas tiene el mismo impacto, aproximadamente el 43% de hogares y de viviendas de la provincia de Santa Fe se concentran en el Área Metropolitana de Rosario.

Pirámide poblacional ³¹

La población del AMR según sexo se encuentra equilibrada ya que el 48% son varones y el 52% restantes mujeres. La pirámide resultante puede encuadrarse como estacionaria. La edad en grupos quinquenales hasta los 35 años presentan la misma distribución tanto para varones como para mujeres. Esto refleja que la natalidad o la mortalidad no presentan variaciones significativas. Esto se interpreta como una información hacia futuro del poco crecimiento demográfico y alta expectativa de vida. La población tiende lentamente a la longevidad con mayor incidencia en los últimos grupos etáreos de mujeres. En los grupos de jóvenes se observan porcentajes mayores a los esperados, se entiende como un fenómeno asociado a migraciones. En general cada grupo etéreo mantiene la proporción en cuanto al sexo.

Población en edad de trabajar³²

La población en edad de trabajar representa el 66% del total en el AMR, y el 42% de la población en edad de trabajar de la

31. La pirámide poblacional muestra gráficamente la estructura de una población, y dependerá de los factores asociados a la dinámica demográfica: mortalidad, fecundidad y migración. La combinación de estos, al igual que el tamaño de la población, son aspectos determinantes en el diagnóstico y análisis de la evolución de la población.

32. La población en edad de trabajar es considerada como la oferta potencial de trabajo de una economía y está conformada por la población económicamente activa e inactiva (personas en edad de trabajar que no quieren o no pueden hacerlo, por ej. los estudiantes de tiempo completo, ama de casa y jubilados). Por definición para Argentina esta población está constituida por los mayores de 15 años y menores a 64 años.

SUPERFICIE CLASIFICADA SEGÚN TIPO DE URBANIZACIÓN

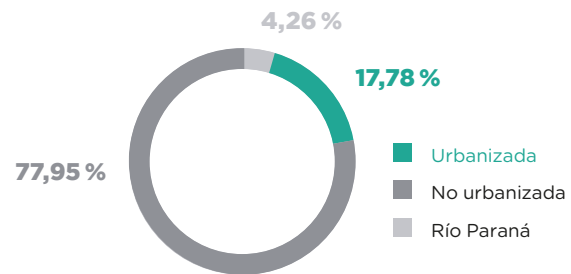
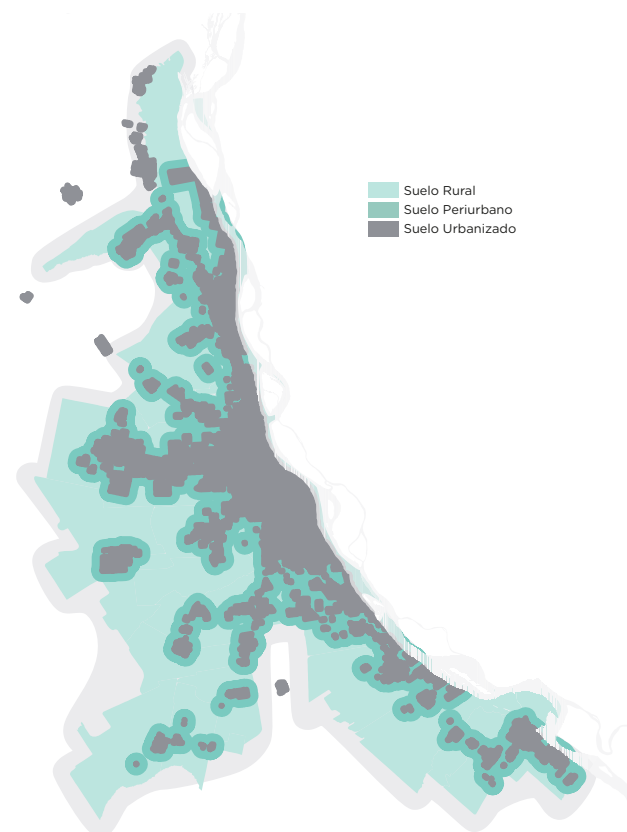


Gráfico 2

	Población	Incidencia AMR Superficie
Rep. Argentina	3,6%	0,08%
Santa Fe	40,94%	1,68%

Tabla 2: Incidencia del AMR respecto de población y superficie



Clasificación del Suelo en el AMR. Fuente: archivo ECOMR 2019.

POBLACIÓN CLASIFICADA SEGÚN TIPO DE URBANIZACIÓN

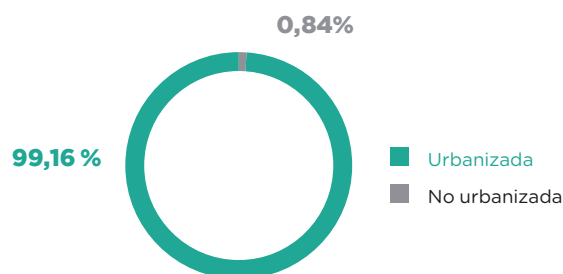
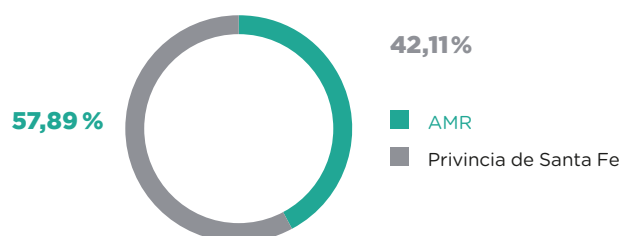


Gráfico 3

Tipo de suelo	Población	Superficie	Densidad
Urbanizada	1360694 99,16 %	398,43 17,78 %	3415,14
No urbanizada	11480 0,84 %	1746,72 77,95 %	6,57
Río Paraná	0 %	95,53 4,26 %	0,00
Total	1372174	2240,68	612,39

Tabla 3

POBLACIÓN EN EDAD DE TRABAJAR



Grupo etáreo	AMR	Santa Fe	% AMR / Santa Fe
< 14	297385 21,67%	746051 23,35%	38,96%
15 a 64	920478 67,08%	2072165 64,87%	42,11%
> 65	154311 11,25%	376321 11,78%	42,18%
Total	1372174	3194537	41,17%

provincia de Santa Fe. Cada uno de estos grupos representa una población en particular desde el punto de vista de acciones o intervenciones sociales por el conjunto de medidas, programas y planificaciones que deben ser adoptadas para producir cambios cuantitativos y cualitativos en los procesos demográficos.

Los menores de 14 años, rango que contiene a la población infantil, representan el 22% de la población total en el AMR, y el 38% de la población menor de 14 años de la provincia. En tanto que los mayores de 65 años representan el 12% de la población el AMR, y el 42% de la población total de 65 años o más de la provincia.

PERFIL ECONÓMICO-PRODUCTIVO

El Área Metropolitana Rosario es una de las principales zonas agrícola- ganaderas del país. No obstante ello, concentra gran diversidad de usos productivos que se valen de esta aglomeración para generar una importante red de comercios y servicios vinculados al desarrollo del potencial agroindustrial exportador. En los últimos años se ha generado un medio empresarial de alta especialización en el que interactúan, a nivel nacional, los grandes referentes del sector junto a los agentes financieros, bancos, aseguradoras, agencias marítimas, servicios a las empresas y corredores de bolsa, despachantes y exportadores, entre otros. Entre las actividades industriales del AMR, que generan mayor valor agregado, están las relacionadas a la industria alimenticia, la metalmecánica y la química. Parte de la importancia del sector alimenticio se explica por la presencia de grandes cerealeras localizadas hacia el norte (mayoritariamente) y sur de Rosario pero, además, por el desarrollo significativo de otros rubros, como la industria láctea y los frigoríficos. En segundo orden de relevancia, se encuentra el sector metalmecánico presente con diversos grados de complejidad, tanto en la fabricación de metales comunes como en la incorporación del rubro automotriz, que alcanza su mayor concentración en el complejo ubicado al sur del AMR donde, la terminal de ensamblaje (General Motors) y un conjunto de autopartistas, estructuran un tejido especializado particular.

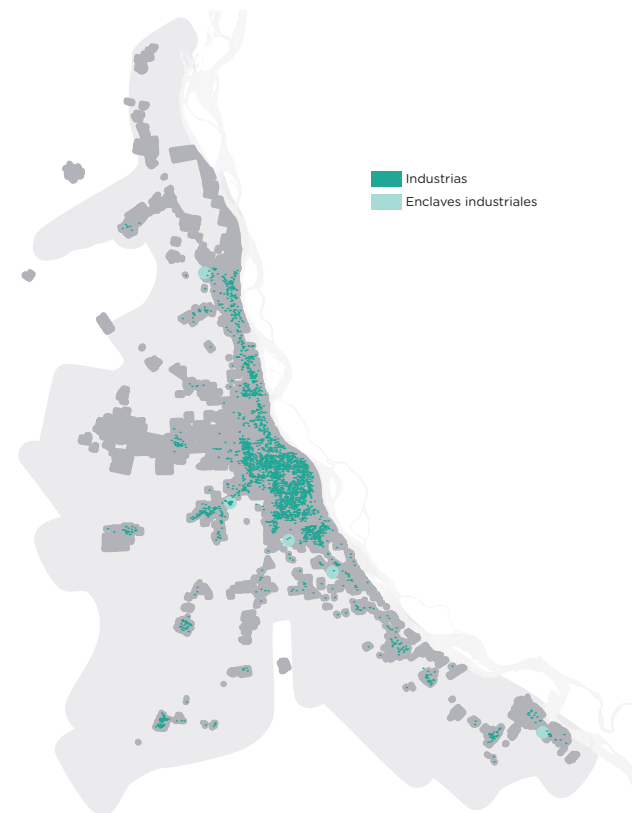
La industria petroquímica resalta por la escala de la actividad y gran incidencia en el norte del área, a pesar del pequeño número de empresas que se registran en este rubro.

Tejido productivo local ³³

Como se explicita en el Capítulo II de la presente publicación, cuando se describe el entramado productivo local que caracteriza particularmente a las distintas localidades del área (identificado a partir de un exhaustivo relevamiento), queda evidenciado que cada centro urbano adopta una mayor o menor complejidad en función del desarrollo que alcanzan las actividades que lo componen. La presencia de los grandes puertos e instalaciones productivas instaladas sobre la costa norte y sur del AMR en localidades como San Lorenzo, Capitán Bermúdez, Villa Gobernador Gálvez, Alvear, General Lagos, Arroyo Seco y Villa Constitución, si bien complica su desarrollo urbano le otorga a estos centros urbanos un rol protagónico en el entramado económico/productivo regional. También lo hace la existencia en otros casos de grandes instalaciones de servicio, como los talleres ferroviarios de Pérez o las instalaciones militares de Capitán Bermúdez y Fray Luis Beltrán.

El tejido productivo local, en general, se caracteriza por su gran diversidad y alta participación de pequeñas y medianas empresas que integran los diferentes rubros. Pese a su menor impacto económico, resultan significativos a nivel social y cultural, algunas especializaciones que se logran en rubros específicos en determinadas localidades (como, por ejemplo, el sector del calzado en Acebal y Arroyo Seco o los embutidos en Fighiera y Pueblo Esther). También, se identifican nuevos sectores productivos, como los vinculados a las TIC -tecnologías de información y comunicación- que se han desarrollado en los últimos años, acompañando a otras producciones, nucleadas hoy en torno al desarrollo conjunto del Polo Tecnológico Rosario y al Parque Industrial de Alvear.

33. El análisis del tejido productivo local se efectuó en base a un relevamiento realizado con la participación de los equipos técnicos de cada una de las localidades ECOM, con una coordinación general y volcado de datos a un sistema GIS, efectuado por la Coordinación de Registro y Procesamiento de Información Territorial y Análisis de Datos del ECOM Rosario.



Distribución territorial de los establecimientos productivos en el AMR.
Fuente: archivo ECOMR 2019.

La Ciudad de Rosario, en particular como ciudad cabecera del área, ha redefinido su perfil productivo en los últimos 10 años enfocándose particularmente en el desarrollo del sector terciario para convertirse en un núcleo comercial, financiero y de prestaciones a la población y a las empresas. Ello ha reforzado su condición de centro de servicios para una extensa área de influencia, que se extiende, prácticamente, a buena parte del sur provincial.

El comercio constituye, a su vez, una actividad muy importante en el área, especialmente en las ciudades de Rosario, San Lorenzo, Funes, Arroyo Seco y Villa Constitución; estos núcleos urbanos centralizan el desarrollo del sector en el AMR. La actividad mayorista, en particular, exhibe una marcada concentración en la ciudad central, muy superior a otras áreas similares del país, con un alcance que se extiende, en algunos casos, a todo el territorio nacional (alimentos frescos y elaborados, carnes y embutidos, artículos del hogar, artículos eléctricos, confecciones y calzado, etc.). Esta actividad ha dado lugar a la aparición de grandes mercados concentradores de esas producciones (concentración frutihortícola, carnes, productores, etc.).

Distribución territorial de los establecimientos productivos

En el territorio abarcado por las localidades integradas al ECOM, que representa el 84,7% del territorio del AMR se contabilizan aproximadamente un total de 3.435 establecimientos industriales³⁴. Exceptuando la mayor concentración, que se da en Rosario (63% de los establecimientos), en el corredor Sur se encuentra la mayor cantidad de establecimientos, seguido por el corredor Norte y por último el Cuadrante Oeste (Tabla 5).

Buena parte de las instalaciones industriales están dispersas en las localidades que conforman el AMR, en algunos casos, provocando serios desafíos para el desarrollo y el ordenamiento urbano de estas localidades. En las últimas décadas, comenzaron a

prosperar polígonos y parques, áreas industriales que aglomeran importantes actores productivos, atraídos por los beneficios de lograr economías de escala, lo que repercute positivamente en términos de eficiencia colectiva. Una de las transformaciones más importantes a las que debería aspirar el área sería la de constituir sistemas productivos integrales y de innovación local.

El gran desarrollo de las infraestructuras portuarias está directamente relacionado a los complejos industriales dedicados al procesamiento de granos y oleaginosas. De hecho, en un ámbito de aproximadamente 150 km el área productiva conformada en torno a la ciudad de Rosario, como región eminentemente agrícola, es reconocida internacionalmente por sus producciones de soja, maíz y girasol. La mayor parte de éstas producciones obtenidas a nivel nacional, se procesan en la región y es, a través de sus puertos, que son exportadas bajo la modalidad de granos, aceites o subproductos y, más recientemente, biodiesel. Un importante desarrollo portuario y de otros medios de transporte (automotor y ferroviario) junto al almacenaje, reforzaron su condición en los últimos tiempos de plataforma o centro articulador de transporte e intercambio modal, de máxima jerarquía en el país.

Establecimientos de acuerdo a la clasificación CIU

De acuerdo a la Clasificación Internacional Industrial Uniforme (CIU³⁵) se determinó que, en términos globales, en el AMR el 30% de los establecimientos industriales encuadra su proceso de producción dentro de las actividades involucradas con metales, productos de metal y maquinaria y equipos, seguido de aquellas dedicadas a alimentos, bebidas y tabaco (16%), refinación de petróleo y productos químicos (10%), muebles y maderas (9%) y productos textiles, confecciones y cuero.

Si se analiza la disposición dentro de cada corredor, las actividades industriales mantienen la relación que se ve a nivel me-

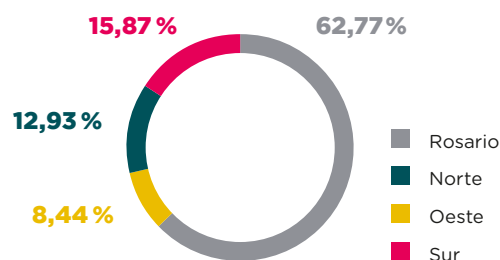
34. No se contabilizan los establecimientos industriales de las localidades no adheridas al ECOM: Puerto Gral. San Martín, Timbúes y Roldan.

35. La Clasificación Internacional Industrial Uniforme (CIU) es una clasificación sistemática de todas las actividades económicas cuya finalidad es la de establecer una codificación unificada a nivel mundial para conocer niveles de desarrollo, requerimientos, normalización, políticas económicas e industriales, entre otras utilidades.

tropolitano, estando todas ellas, en mayor o menor medida, representadas. En particular, los establecimientos cuya actividad se relaciona con metales y productos de metales se encuentran en Rosario, el Corredor Norte y el Sur. Las industrias que producen alimentos, bebidas y tabaco se concentran mayormente en Rosario. La refinación de petróleo y productos químicos tienen una mayor presencia en Rosario y el Corredor Norte y Sur. Aquellos establecimientos dedicados a maderas y muebles están mayormente ubicados en Rosario, al igual que los establecimientos relacionados con la manufactura textil, confecciones y cuero. El resto de las actividades se distribuye aproximadamente igual dentro de los corredores, según se muestra en la Tabla 5.

Dentro del Área Metropolitana se identifican seis áreas industriales de desarrollo y descongestión, siendo las oficiales las ubicadas en Villa Constitución, Villa Gobernador Galvez y el Parque Industrial de Alvear. Mientras que las áreas privadas se encuentran en San Lorenzo, Perez, Rosario y Coronel Domínguez.

TOTAL DE INDUSTRIAS SEGÚN CORREDOR



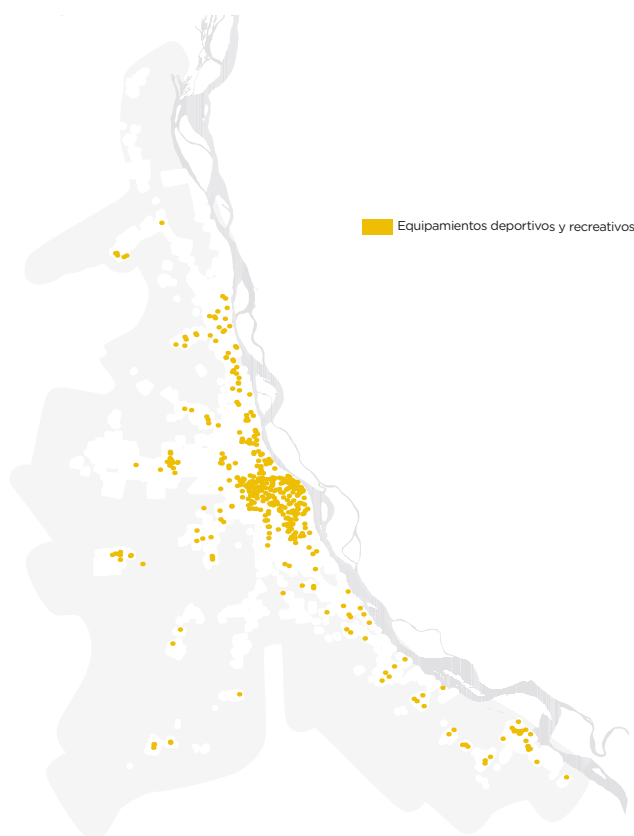
Clasificación CIU	Total	%
I - Alimentos, bebidas y tabaco	544	15,84%
II - Textiles, confecciones y cuero	314	9,14%
III - Maderas y muebles	323	9,40%
IV - Papel y edición	235	6,84%
V - Refinación de petróleo y productos químicos	358	10,42%
VI - Minerales no metálicos	101	2,94%
VII - Metales, productos de metal y maquinaria y equipos	1.034	30,10%
VIII - Maquinaria de oficina, radio y TV e instrumentos de medición	144	4,19%
IX - Fabricación de vehículos automotores, carrocerías y construcción	212	6,17%
X - Otras (reciclamiento de desperdicios, etc.)	170	4,95%
Total	3.435	100,00%

Tabla 4: Clasificación actividad del establecimiento según la CIU

Establecimientos industriales según clasificación CIU y Corredor Metropolitano	Norte		Oeste		Rosario		Sur	
	Total industrias	%	Total industrias	%	Total industrias	%	Total industrias	%
I - Alimentos, bebidas y tabaco	338	9,8%	83	2,4%	77	2,2%	46	1,3%
II - Textiles, confecciones y cuero	219	6,4%	29	0,8%	20	0,6%	46	1,3%
III - Maderas y muebles	218	6,3%	37	1,1%	27	0,8%	41	1,2%
IV - Papel y edición	197	5,7%	10	0,3%	17	0,5%	11	0,3%
V - Refinación de petróleo y productos químicos	245	7,1%	52	1,5%	46	1,3%	15	0,4%
VI - Minerales no metálicos	52	1,5%	16	0,5%	19	0,6%	14	0,4%
VII - Metales, productos de metal y maquinaria y equipos	632	18,4%	168	4,9%	164	4,8%	70	2,0%
VIII - Maquinaria de oficina, radio y TV e instrumentos de medición	113	3,3%	15	0,4%	12	0,3%	4	0,1%
IX - Fabricación de vehículos automotores, carrocerías y construcción	102	3,0%	75	2,2%	28	0,8%	7	0,2%
X - Otras (reciclamiento de desperdicios, etc.)	40	1,2%	60	1,7%	34	1,0%	36	1,0%
Total del Corredor/Cuadrante	2156	62,8%	545	15,9%	444	12,9%	290	8,4%

Tabla 5: Clasificación establecimientos industriales según clasificación CIU y Corredor Metropolitano. (porcentajes calculados sobre el total de industrias del AMR)

Equipamientos	Corredor				Total
	Norte	Oeste	Sur	Rosario	
Salud	36	32	23	108	199
	18,1%	16,1%	11,6%	54,3%	100,0%
Educación	68	49	83	531	731
	9,3%	6,7%	11,4%	72,6%	100,0%
Recreativo	54	51	63	297	465
	11,6%	11,0%	13,5%	63,9%	100,0%
Administrativo - Cultural Servicios	69	97	76	(*)	242
	28,5%	40,1%	31,4%		100,0%



Distribución de los Equipamientos. Fuente: archivo ECOMR 2019.

EQUIPAMIENTOS DE JERARQUÍA³⁶

Se consideran como equipamientos de jerarquía aquellos relacionados a la educación, la salud y las actividades deportivas y recreativas de relevancia, que adquieren una importancia significativa a nivel local y/o metropolitano. Esta importancia está dada por la dimensión y complejidad del establecimiento, la población a la cual cubren, y por el radio de alcance que tiene esta cobertura, ya que muchos establecimientos sirven a la población de otros centros urbanos, además de dar cobertura del servicio a la población de la localidad en la cual se asientan.

Esta evaluación determina, en cada caso, el alcance metropolitano que adquiere cada uno de los equipamientos relevados, información que se torna crucial al momento de definir programas específicos para desarrollar en los proyectos especiales, que se impulsan en las áreas normativamente definidas como “Áreas de Reserva”³⁷.

Este análisis, que adquiere una gran complejidad, se está encauzando en la actualidad en el marco del ECOMR. Se detalla a continuación información preliminar procesada sobre la base de datos obtenidos de una encuesta efectuada a las autoridades locales de cada centro urbano ECOMR.

Distribución territorial de los equipamientos

Los equipamientos son medidos a través de la identificación de establecimientos con actividades vinculadas a los ejes mencionados como relevantes: salud, educación, recreativo y administrativo, cultural y servicios. Como es de esperar, por la mayor densidad poblacional, para cada uno de estos ejes se observó una alta concentración de establecimientos dentro de Rosario, mientras que el resto se distribuye en proporciones variables entre los Corredores Metropolitanos. La información es presentada en forma tabular y mediante mapas que muestran la distribución geográfica.

36. No se contabilizan los equipamientos de las localidades no adheridas al ECOM: Puerto Gral. San Martín, Timbúes y Roldan.

37. Ver “Planes Especiales y Planes de Detalle” en el Capítulo IV: CONSTRUCCIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO METROPOLITANO.

Respecto de salud, se registran 199 establecimientos entre centros de salud, hospitales, centros especializados (maternos, infantiles, geriátricos, rehabilitación) y clínicas privadas de jerarquía³⁸. Aproximadamente la mitad de ellos se ubican en Rosario (54%), en tanto que el resto se distribuyen entre las ciudades del AMR, donde el 18% se encuentran en el Corredor Norte, el 16% en el Cuadrante Oeste y el 12% en el Corredor Sur.

En educación se relevó para todo el AMR 731 establecimientos educativos, de dependencia pública o privada. Dentro de estos establecimientos funcionan los niveles y modalidades que comprende la estructura del Sistema Educativo Provincial, y en muchos casos en forma simultánea. Analizando la distribución geográfica, alrededor del 73% se concentra en Rosario, mientras que el 27% en el resto de las localidades (9,3% en el Corredor Norte, 6,7% en el Cuadrante Oeste y 11,4% en el Corredor Sur).

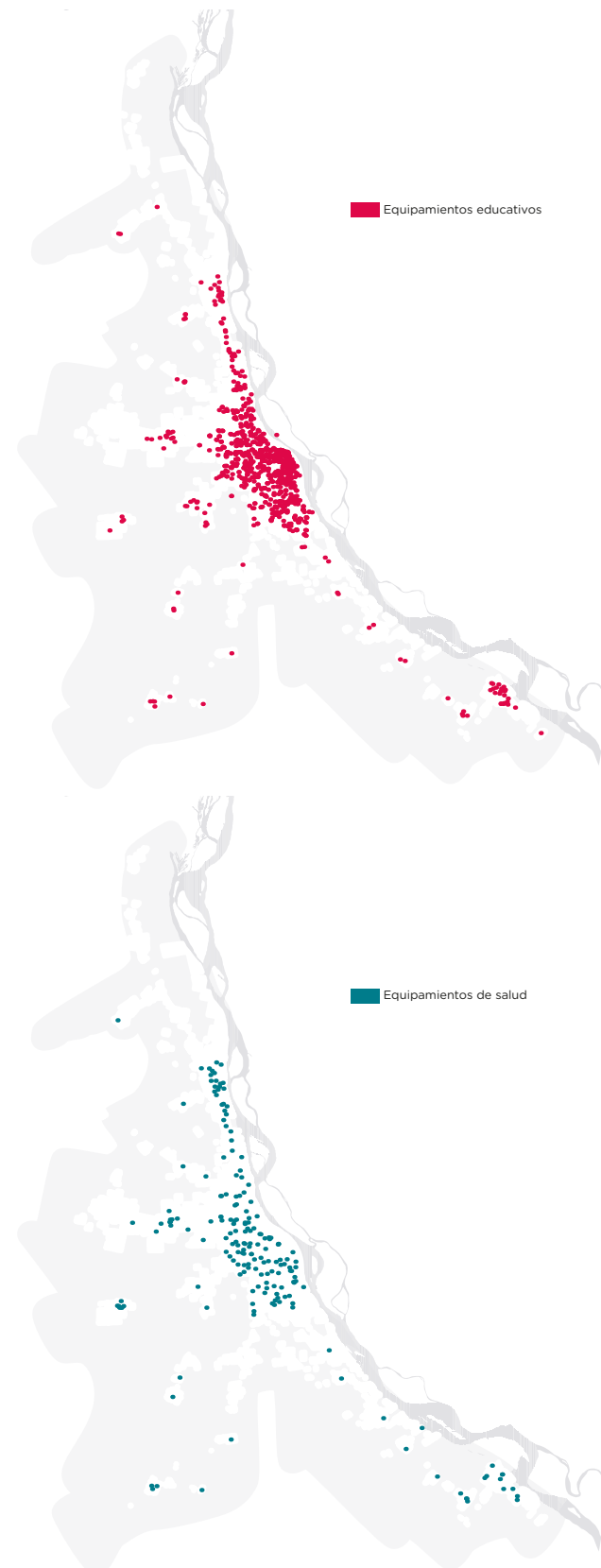
Dentro de los equipamientos recreativos se consideraron, entre otros, clubes, campings y organizaciones dedicadas a distintos deportes, los cuales suman aproximadamente 465 establecimientos. Más de la mitad se encuentran en Rosario (64%), el 36% restante se distribuye de la siguiente forma: 13,5% en el Corredor Sur, 11,6% en el Corredor Norte y 11% en el Cuadrante Oeste.

El resto de equipamientos cuyas actividades o fines se relacionan a actividades administrativas, culturales o de servicios³⁹ suman 242 establecimientos⁴⁰. El 40% de estos establecimientos se localizan en el Cuadrante Oeste, el 31,4% en el Cuadrante Sur y el 28,5% restante en el Corredor Norte.

38. Dentro de Rosario no se contabilizaron los efectores de salud privados existente..

39. Dentro de estos equipamientos se contabilizan bibliotecas, centros culturales, museos, teatros, capillas o iglesias de diferentes cultos, dependencias gubernamentales, etc.

40. No se relevó en este caso Rosario



Distribución de los Equipamientos. Fuente: archivo ECOMR 2019.

DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LAS LOCALIDADES ECOMR

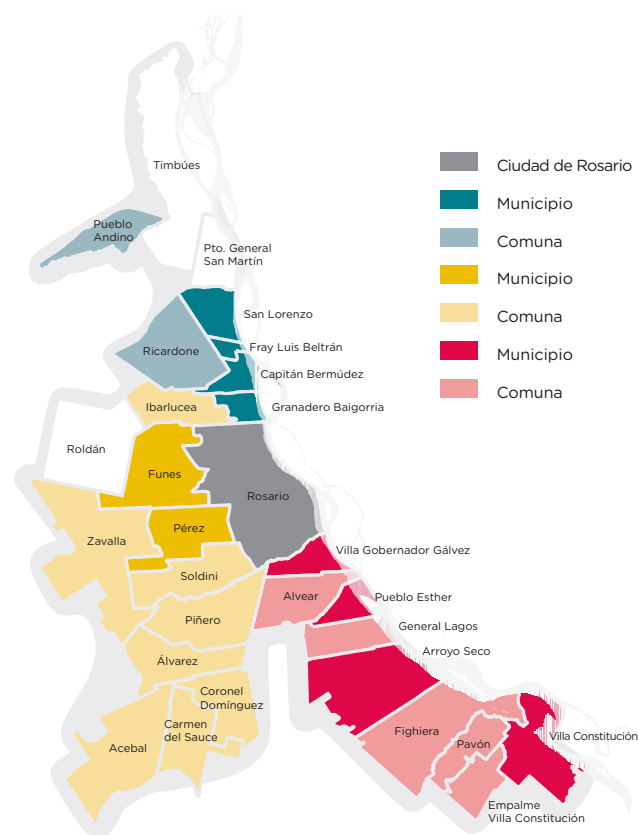
Como se mencionó al inicio de esta edición el ECOMR está integrado actualmente por 11 municipios (Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Funes, Granadero Baigorria, Pérez, Pueblo Esther, Rosario, San Lorenzo, Villa Constitución y Villa Gobernador Gálvez), y 15 Comunas (Acebal, Álvarez, Alvear, Andino, Carmen del Sauce, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fighiera, Gral. Lagos, Ibarlucea, Pavón, Piñero, Ricardone, Soldini, y Zavalla,) cuya distribución territorial se ve de la siguiente manera:

En el Corredor Norte (CNM) Metropolitano se encuentran localizados los centros urbanos de Pueblo Andino, Ricardone, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez y Granadero Baigorria; los de mayor peso son San Lorenzo y Granadero Baigorria.

En el Corredor Sur (CSM) Metropolitano se encuentran localizados los centros urbanos de Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Pueblo Esther, General Lagos, Arroyo Seco; Fighiera, Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución; los de mayor peso son Villa Gobernador Gálvez, Villa Constitución y Arroyo Seco.

En el Cuadrante Oeste (COM) Metropolitano se encuentran localizados los centros urbanos de Ibarlucea, Funes, Pérez, Soldini, Zavalla, Piñero, Álvarez, Acebal, Carmen del Sauce y Coronel Domínguez; los de mayor peso son Funes y Pérez.

El CNM se caracteriza por la presencia de un proceso de conurbación que hace difícil de distinguir individualmente cada uno de los centros urbanos. El CSM, en cambio, se caracteriza por la alternancia entre centros urbanos y áreas rurales intermedias. El COM se distingue por la predominancia de comunas sobre municipios, con una importante suelo rural que rodea a los centros urbanos.



Distribución territorial de los municipios y comunas ECOMR. Fuente: archivo ECOMR 2019.

Rosario, la ciudad Cabecera

La ciudad de Rosario se encuentra ubicada en el extremo sur del continente americano, en una posición geoestratégica en relación al Mercosur. Está asentada al sudeste de la provincia de Santa Fe, sobre la margen derecha del Río Paraná, a 306 km de la ciudad de Buenos Aires y a 40 minutos de vuelo directo a Aeroparque. Es cabecera del Departamento homónimo y centro del Área Metropolitana Rosario. Está a 60 km de la ciudad entrerriana de Victoria, a la cual se une con un puente vial de relativamente reciente inauguración. Esta conexión vial es vital, tanto para la economía y el transporte de mercaderías, como para el desarrollo del turismo regional con centro en Rosario; tiene valor geoestratégico como conexión del Corredor Bioceánico, lo que afirma la posición de Rosario como eje del Mercosur y potencia la importancia del complejo industrial, agrícola-ganadero y portuario que tiene como centro a la ciudad.

Cuenta con una superficie de 194,82 km²¹ que representa el 10,1% del total del AMR siendo el 76% de suelo urbanizado² (incluyendo trazados viales, ferroviarios y espacio público) y el 17% de suelo no urbanizado. Dentro de la extensión territorial el río Paraná ocupa el 7% de superficie (14,11 km²) y define un frente ribereño de 17,8 km. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 948.312 habitantes, lo que representa el 69,11% del total del Área Metropolitana. Tuvo un incremento de población de un 4,28% con respecto al valor registrado en el censo del 2001.

Rosario es una ciudad portuaria, industrial y de servicios para una amplia región. Posee 9 accesos viales nacionales, 3 de los cuales son autopistas a Buenos Aires, Santa Fe y a la ciudad de Córdoba. También, un aeropuerto internacional distante a 15 km al oeste, con una oferta que se concentra en el transporte de pasajeros; contiene además un depósito fiscal, que administra

una importante actividad de carga y toda una infraestructura destinada a la exportación agroalimentaria. Acceden a la ciudad las 4 redes ferroviarias existentes en nuestro país, hoy concesionadas a empresas privadas. Sus servicios se limitan básicamente al transporte de cargas.

El Puerto de Rosario está asentado sobre la margen derecha del Río Paraná a la altura del km 420, cercano al escalón fluviomarítimo que conecta la navegación de ultramar con la de cabotaje en el punto situado más al norte, dentro de la cuenca del Plata, que permite el servicio de buques oceánicos con un calado importante. Forma parte de la cadena portuaria metropolitana de gran significación a nivel nacional, con distintas terminales que se desarrollan a lo largo de, aproximadamente, 123 Km. sobre la margen derecha del río Paraná, desde la localidad de Timbúes al norte hasta la ciudad de Villa Constitución al sur.

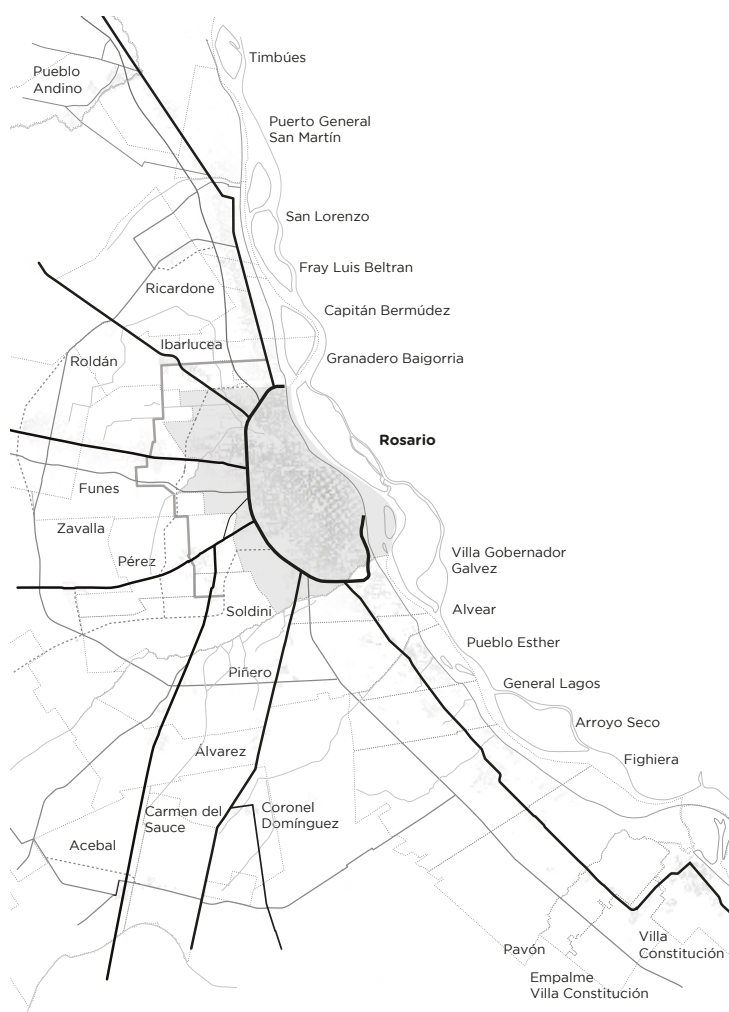
Por su perfil económico-productivo, Rosario y su área metropolitana se ha convertido en el primer centro agroindustrial del país y uno de los más importantes de América Latina. La estructura productiva de la ciudad y su área está formada por una multiplicidad de actividades que integran ramas agroindustriales tradicionales con aquellas vinculadas a las tecnologías de información y comunicación, pasando por un desarrollado sector de servicios y una industria alimenticia altamente competitiva. La actividad turística constituye una realidad en franco crecimiento. Esta ciudad metropolitana, moderna y en plena evolución recibe diariamente a turistas y visitantes que disfrutan de sus atractivos urbanos.

Constituye un centro distintivo de escala regional en materia salud. La gestión territorial de salud, con cabecera en la ciudad de Rosario, abarca a un conjunto de comunas y municipios pertenecientes a departamentos próximos a la ciudad central.

1. Fuente: Información propia procesada mediante herramientas de GIS en base a cartografía catastral.

2. *Zona urbanizada*: está determinada por el suelo cuyo destino es el de asentamientos urbanos intensivos, en el que se desarrollan usos vinculados a la residencia permanente o temporal, las actividades secundarias, terciarias y recreativas y usos específicos compatibles.

Zona no urbanizada: está determinada por el suelo destinado a actividades primarias y usos agropecuarios.




948,312 Hab
 CENSO 2010

4,28%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)



148,10 Km²
SUP. URBANIZADA



6.403,31 Hab/Km²
DENSIDAD TOTAL



Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

Rosario es el principal centro de enseñanza primaria y secundaria de Santa Fe concentrando el 47% de los alumnos. En el nivel universitario, la Universidad Nacional de Rosario, a través de sus 12 facultades, 3 institutos de enseñanza media y 1 centro de estudios interdisciplinarios consolida fuertemente el perfil académico y de investigación de la región. Esta oferta de formación se ve fortalecida por la presencia de la Universidad Tecnológica Nacional, que desde la Facultad Regional Rosario, ofrece 5 carreras de grado en Ingeniería. En el ámbito privado, se destaca la presencia de la Universidad Austral, la Pontificia Universidad Católica Argentina, la Universidad Abierta Interamericana, la Universidad del Centro Educativo Latinoamericano, por enumerar las más salientes, con un variado abanico de carreras científicas y sociales.

La descentralización municipal, con la construcción de los 6 centros de distritos, junto a la incorporación progresiva de espacios públicos en la ciudad han representado los ejes de mayor trascendencia en su desarrollo. La inclusión de extensas superficies verdes en forma acentuada en los últimos años ha modificado su estructura y fisonomía urbana. Se destaca sin duda en este proceso la transformación de la costa como operación urbanística más emblemática que redefine el vínculo de la ciudad con su río, al recuperar la franja territorial localizada sobre el borde de agua como espacio de uso público por excelencia. Por otro lado, las intervenciones encuadradas en los borde de los arroyos Ludueña y Saladillo, pretenden preservar paisajística y ambiental las cuencas mediante el control y reordenamiento de los procesos de urbanización. Se definen sus bordes como Áreas de Protección Ecológica y Ambiental promoviendo el saneamiento de los cursos de agua y la conformación de un sistema vial que garantice la accesibilidad. Esta acción, muy valorada en la ciudad y la región, ejerce una influencia muy grande como operación ejemplificadora y tiende a ser imitada en otras localidades de área. Tanto un desarrollo -el del sistema costero- como el otro -la actuación vinculada a los arroyos- trascienden los límites urbanos, por lo cual tendrán sin duda continuidad y repercusión en el territorio metropolitano.

CORREDOR NORTE

Pueblo Andino

La comuna de Pueblo Andino, perteneciente al Corredor Norte del Área Metropolitana de Rosario, se localiza aproximadamente a 43 km de la ciudad de Rosario. Tiene una extensión territorial de 46,54 km², siendo el 19% (8,8 km²) superficie urbanizada que incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 81% restante (37,7 km²), superficie no urbanizada. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 2.226 habitantes, presentando en los últimos períodos intercensales crecimientos del 19,81% (1991-2001) y del 18,7% (2001-2010). Según estudios locales, se estima que la población de la comuna en el 2018 alcanza los 2.583 habitantes. Si se toma en cuenta la población total del Corredor Norte, Pueblo Andino aporta en cantidad de habitantes el 1,47%.

Es una localidad con condiciones paisajísticas y ambientales de gran valor, dado que se encuentra sobre el margen norte del río Carcarañá, con áreas forestadas de enorme riqueza, y presenta un notable potencial para actividades turísticas, recreativas y deportivas. Se destaca que Pueblo Andino tiende a posicionarse como centro atractor del deporte aventura debido, principalmente, a las competencias y circuitos para ciclistas que se desarrollan en la localidad, contando con senderos de 14 km de extensión que bordean el Carcarañá. Asimismo, posee diversos equipamientos vinculados al ocio y al disfrute del paisaje, como campings y emprendimientos de cabañas asociados al ambiente. En los últimos años se han registrado dos fenómenos nuevos: el incremento de la llegada de visitantes en la época estival y de familias que han elegido Pueblo Andino como residencia permanente, por su vinculación con la naturaleza y su tranquilidad.

La comuna posee un bajo nivel de ocupación y consolidación de la planta urbanizada. Se registra gran cantidad de lotes vacantes en el tejido residencial que constituyen una reserva de suelo para el crecimiento urbano. Existe una importante diversidad de equipamientos (culturales, deportivos y recreativos, entre otros) ubicados en el casco histórico. En cambio, la actividad industrial de la localidad es escasa.

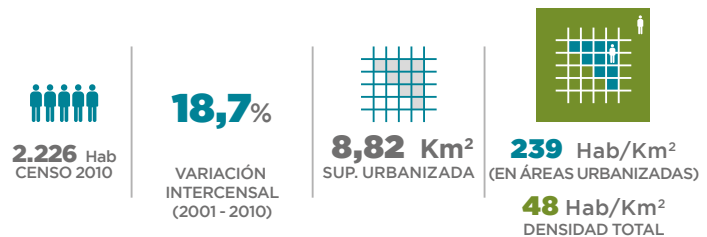
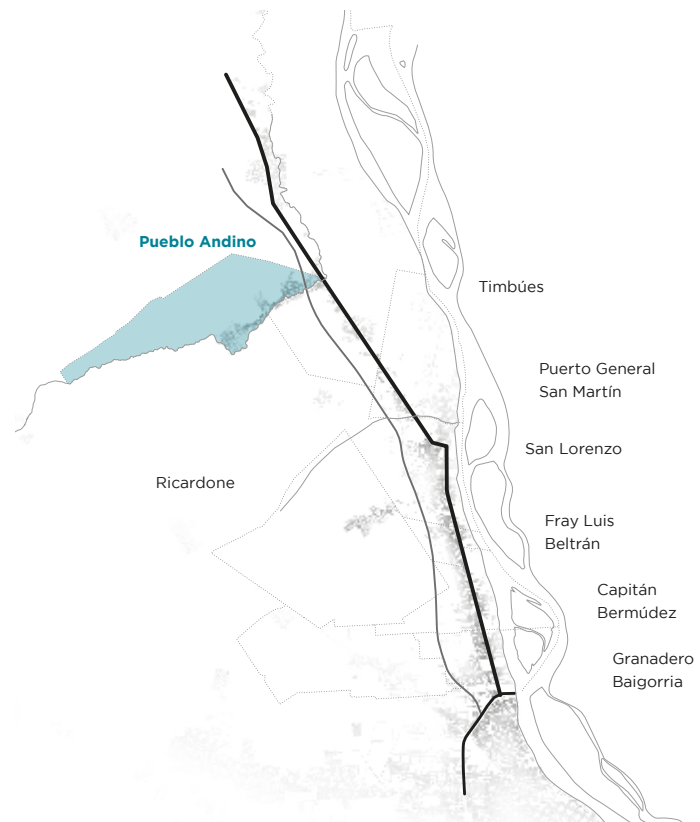


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

CORREDOR NORTE

74

San Lorenzo

La ciudad de San Lorenzo se ubica a 26 Km, aproximadamente, al norte de la ciudad de Rosario. Tiene una extensión territorial de 37,4 km², siendo el 51% (19,2 km²) superficie urbanizada que incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 41% (15,2km²) superficie no urbanizada. Dentro de este territorio, el río Paraná ocupa el 8% de superficie (3 km²) y se define un frente ribereño de 7km de longitud. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 46.239 habitantes presentando en los últimos períodos intercensales incrementos del 5,73% (1991-2001) y del 6,24% (2001-2010). Este crecimiento es bajo en relación al aumento intercensal promedio en las localidades del Corredor Norte Metropolitano, en las últimas décadas. La densidad poblacional de su área urbanizada es de 2390 hab./km², mientras que en la totalidad del tejido alcanza los 1236 hab./km². Si se toma en cuenta la población total del Corredor Norte Metropolitano, San Lorenzo aporta el 30,60% de sus habitantes y el 3,4% del Área Metropolitana de Rosario.

Esta localidad se distingue en la región por su valor y representatividad en el orden histórico. La presencia del Campo de la Gloria y el Convento de San Lorenzo constituyen un hito en la región. La existencia de dos frentes costeros -el arroyo San Lorenzo y el río Paraná- le otorgan un gran atractivo, al incorporar situaciones paisajísticas y recorridos públicos de mucho interés y valor a escala local. La presencia de terrenos singulares frente al río da la posibilidad de generar nuevos espacios públicos de llegada a la ribera.

Esta ciudad se caracteriza por su perfil industrial, los principales agentes productivos de la industria manufacturera son: empresas agroalimenticias (21%), construcción y metales (40%), productos químicos (13%), textil (2%), resto (21%) y sin clasificar (2%). San Lorenzo adopta un rol central en el principal cordón industrial-exportador de la Argentina. Además, cuenta con un importante Parque Industrial ubicado al oeste de la autopista Rosario-Santa Fe y al norte de la ruta provincial N°10 y un centro comercial.

Entre sus infraestructuras se distingue el desarrollo de un Parque Fotovoltaico conformado por 4.400 módulos que es administrado por la empresa Enerfe Santa Fe Gas y Energías Renovables SAPEM.

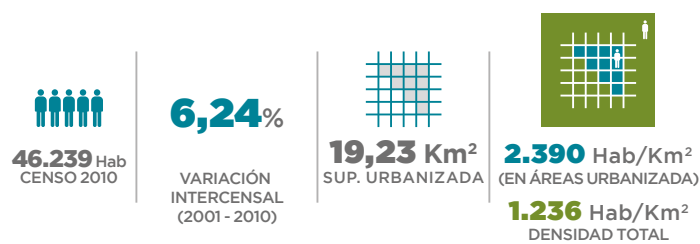
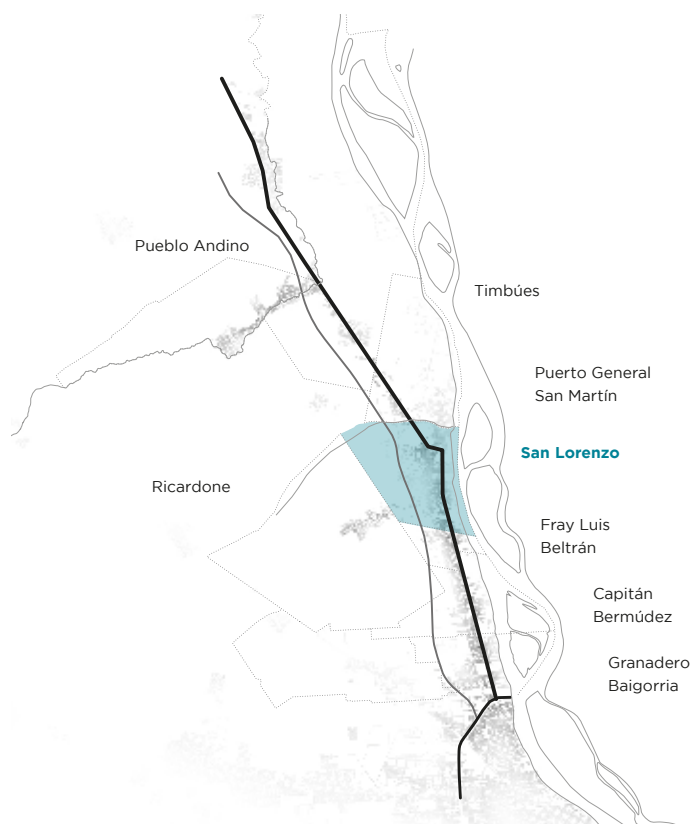


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

Ricardone

La comuna de Ricardone se localiza aproximadamente a 28 km de la ciudad de Rosario. Si bien Ricardone se desprende como desarrollo urbano del Corredor Norte Metropolitano, está íntimamente ligado a él por la forma en que ingresa al mismo la traza de la ruta nacional AO12, atravesando su núcleo urbano e impactando fuertemente en su estructuración y desarrollo. La localidad tiene una extensión territorial de 94,3 km², siendo el 4% (4,1km²) suelo urbanizado (incluyendo trazados viales, ferroviarios y espacio público) y el 96% (90,2 km²) superficie no urbanizada. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 2.703 habitantes, presentando notables crecimientos en los últimos períodos intercensales, correspondientes al 96,32% (1991-2001) y al 63,52% (2001-2010). Según estimaciones realizadas por INDEC, se considera que la población de la comuna en el 2018 alcanza los 4.174 habitantes. Si se toma en cuenta la población total del Corredor Norte, Ricardone aporta en cantidad de habitantes el 1,79%.

Su planta urbana se desarrolla a ambos lados de la ruta nacional AO12, traza vial que establece una conexión con la autopista Rosario-Santa Fe y con la ruta provincial N° 25. El distrito linda hacia el este con las ciudades de San Lorenzo, Fray Luis Beltrán y Capitán Bermúdez, al norte con Aldao, y al sur con Ibarlucea y Luis Palacios. La cercanía a los principales puertos exportadores de cereales ocasiona que diariamente la atraviesen 5.000 camiones. Sin embargo, esto no ha sido un obstáculo para desarrollar un fuerte rol residencial, que se comprueba en el alto incremento poblacional que se registra en las últimas dos décadas.

Su reconocimiento como centro urbano de valor en el AMR está dado, también, por la presencia del relleno sanitario, que ha oficiado como centro de disposición de residuos que sirve a muchas localidades del área. Se destacan sus establecimientos de educación en los diversos niveles, en especial, la Escuela Agrotécnica, a la cual asisten alumnos de distintas partes de la región. A su vez, presenta un buen nivel de equipamientos culturales y recreativos, públicos y privados. Por otra parte, también registra actividades industriales, mayormente relacionadas al rubro metalmeccánico.

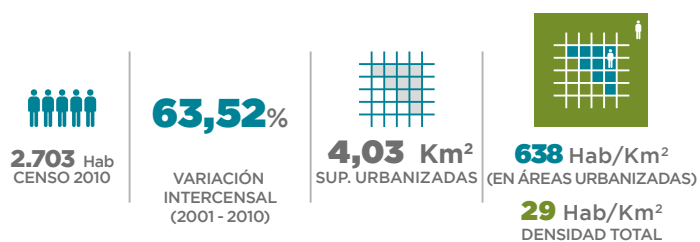
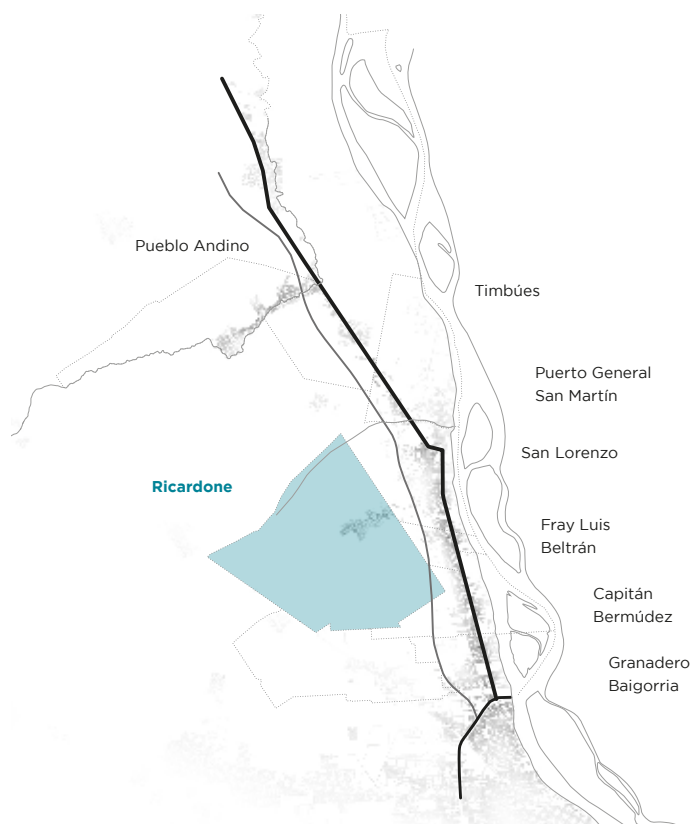


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

CORREDOR NORTE

76

Fray Luis Beltrán

La ciudad de Fray Luis Beltrán se localiza aproximadamente a 20 km de la ciudad de Rosario. Tiene una extensión territorial de 8,3 km², siendo el 62% (5,2 km²) superficie urbanizada que incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 29% (2,4 km²) superficie no urbanizada. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 15.389 habitantes y presenta en los últimos períodos intercensales, crecimientos correspondientes al 20,07% (1991-2001) y al 6,94% (2001-2010). Según estimaciones realizadas por INDEC, se considera que la población de la ciudad en el 2018 alcanza los 16.306 habitantes. Si se toma en cuenta la población total del Corredor Norte, Fray Luis Beltrán aporta en cantidad de habitantes el 10,20%.

Esta ciudad se ubica territorialmente entre las localidades de Capitán Bermúdez y San Lorenzo. Si bien posee una historia fuertemente vinculada a la producción industrial (en especial, en torno a las instalaciones del Batallón de Arsenales 603 y de AR Zinc S.A.), en la actualidad, presenta un fuerte rol residencial. Se destaca el gran potencial de transformación urbanística que presenta Fray Luis Beltrán, por registrar grandes predios subutilizados o desafectados de usos productivos, localizados junto al río Paraná. Es por esto que uno de sus mayores desafíos y oportunidades es reincorporar esos grandes espacios al resto de la ciudad, a través de la dotación de equipamientos, espacios públicos y nuevos accesos a la ribera, para posibilitar el disfrute del frente fluvial a todos sus habitantes.

Desde el punto de vista de las infraestructuras de movilidad, esta ciudad se encuentra fuertemente estructurada por sus ejes norte-sur: la ruta nacional N°11, las vías de los ferrocarriles Belgrano y Mitre y la autopista Rosario - Santa Fe. Asimismo, los grandes predios subutilizados o en desuso sobre la ribera complejizan la distribución interna y la accesibilidad al Río Paraná, en especial en su sentido este-oeste, por lo cual la principal política a desarrollar será la reestructuración territorial que incorporará mejoras estratégicas en la conectividad, tanto vial como ferroviaria, de cargas y de pasajeros.

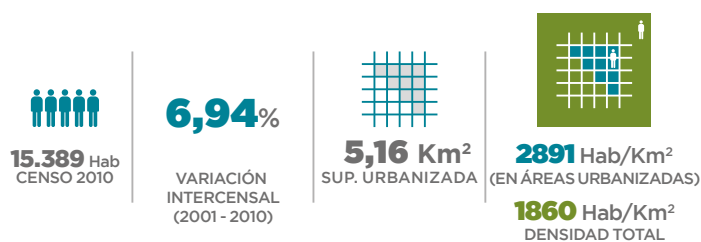
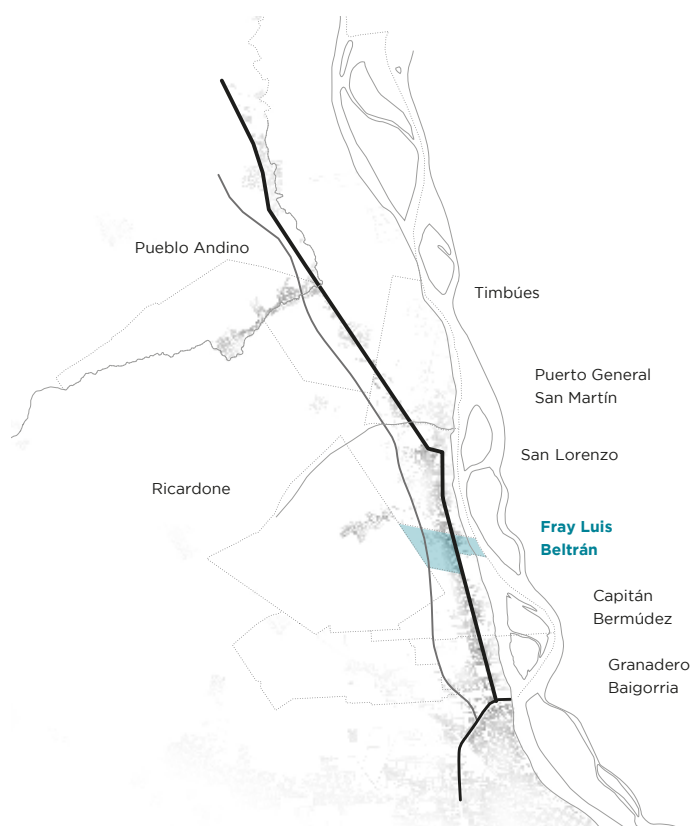


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

Capitán Bermúdez

La ciudad de Capitán Bermúdez se localiza a 19 Km aproximadamente al norte de la ciudad de Rosario. Tiene una extensión territorial de 30,8 km², siendo el 26% (7,9 km²) superficie urbanizada que incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 52% (15,9 km²) no urbanizada. Dentro de este territorio, el río Paraná ocupa el 22% de superficie (7km²) y define un frente ribereño de 6,5km de longitud. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 29.425 habitantes, presentando en los últimos períodos intercensales crecimientos del 3,77 % (1991-2001) y del 8,74 % (2001-2010). Si se toma en cuenta la población total del Corredor Norte, Capitán Bermúdez aporta en cantidad de habitantes el 19,48 %.

Presenta un enorme potencial de transformación urbanística por ser una localidad ribereña que cuenta con la presencia de grandes predios localizados sobre la ribera del río Paraná, como el Bosque Celulosa Argentina S.A., Seminario San Carlos Borromeo, Fábrica de Armas "Fray Luis Beltrán" y Batallón de Arsenales, de importante valor paisajístico y ambiental, que admiten ser revalorizados para ganar nuevos accesos y espacios públicos frentistas al curso de agua. Esta situación se presenta como una gran oportunidad de cambiar rotundamente su fisonomía urbana reafirmando y recuperando su contacto con el río.

La ciudad cuenta con una importante actividad industrial y comercial. Resulta de gran valor la evolución en la modernización de los procesos productivos de las industrias, tendiente a garantizar una mayor seguridad ambiental. Los principales sectores se componen de empresas del rubro agroalimenticio, construcción y metales, química, textil y el resto es de composición variada.

Se pueden registrar diversas fortalezas en torno a sus infraestructuras, tanto de conectividad - que posibilitan una vinculación con Rosario y con el resto de las localidades del Corredor Norte- como de infraestructuras de servicios, ya que la totalidad de la planta urbana cuenta con gas de red y provisión de agua potable.

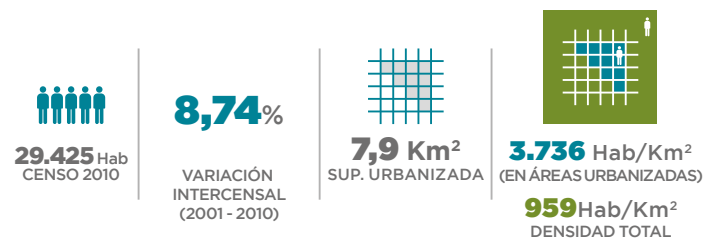
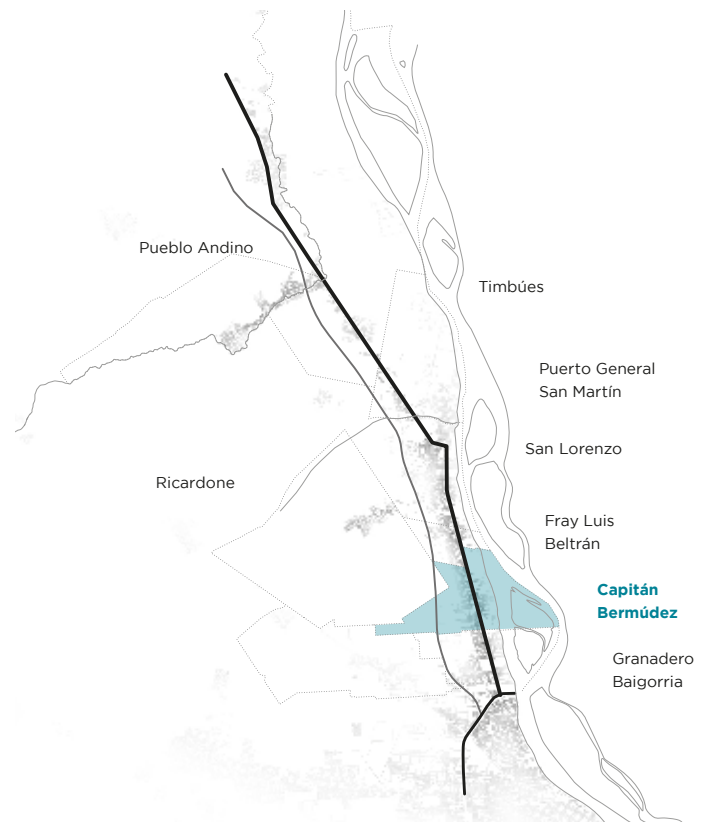


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

CORREDOR NORTE

78

Granadero Baigorria

La ciudad de Granadero Baigorria se localiza sobre la ribera del Paraná de manera contigua a Rosario. Tiene una extensión territorial total de 26,4 km², siendo el 44% (11,7 km²) superficie urbanizada que incluye trazados viales, ferroviarios y espacios públicos y el 38% (9,9 km²) superficie no urbanizada. Dentro de este territorio, el río Paraná ocupa el 18% de superficie (4,8 km²) y define un frente ribereño de 4,7km de longitud. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 37.333 habitantes, presentando en los últimos períodos intercensales crecimientos del 46,75% (1991-2001) y del 15,13 % (2001-2010). Si se toma en cuenta la población total del Corredor Norte Metropolitano, Granadero Baigorria aporta el 24,77% de sus habitantes y el 2,72% del Área Metropolitana de Rosario.

Esta localidad presenta un marcado perfil residencial y registra una gran cantidad de población, proveniente de Rosario como del resto del AMR, que decide trasladarse a vivir en forma permanente. Asimismo, dispone de suelo de gran interés para desarrollar programas de vivienda que atiendan tanto a las necesidades del área como de la propia ciudad. En su ámbito se despliega una importante actividad industrial cuyos principales sectores se componen de empresas de los rubros: agroalimenticio, construcción y metales, química y textil, mientras que el resto es variado.

Se reconoce un área de gran potencial, tanto por su dimensión como por su posicionamiento frente al río, destinada a la realización del Parque de la Cabecera del puente Rosario-Victoria. Éste se constituye como sitio de oportunidad en el armado del perfil ribereño y de enorme importancia en el futuro desarrollo de la ciudad. Con igual posición y carácter se registra, también, el área ocupada por la Ciudad Deportiva del club Rosario Central. Asimismo, el predio del Hogar Escuela y el Hospital Regional Eva Perón, efector de salud más importante del Corredor Norte, ocupa una posición central en la planta urbana y asume un rol jerárquico como equipamiento comunitario, el cual se comporta como un complejo atractor de servicios a nivel regional.

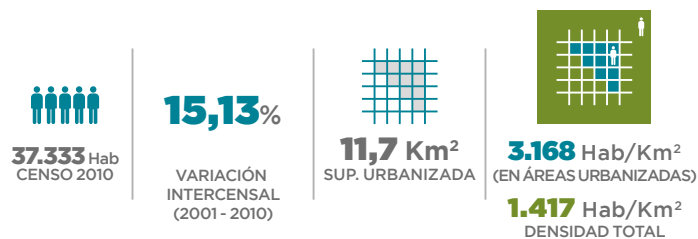
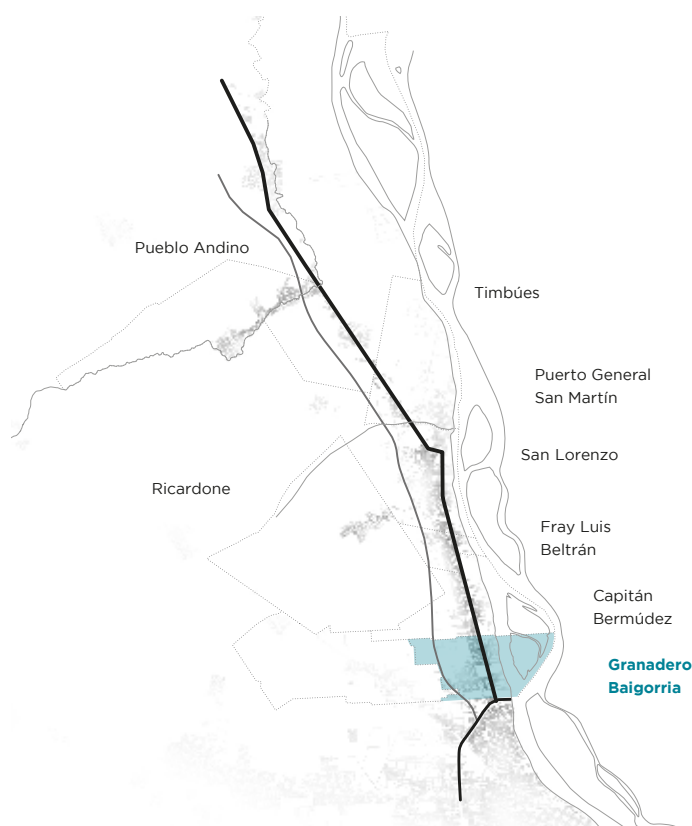


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

CUADRANTE OESTE

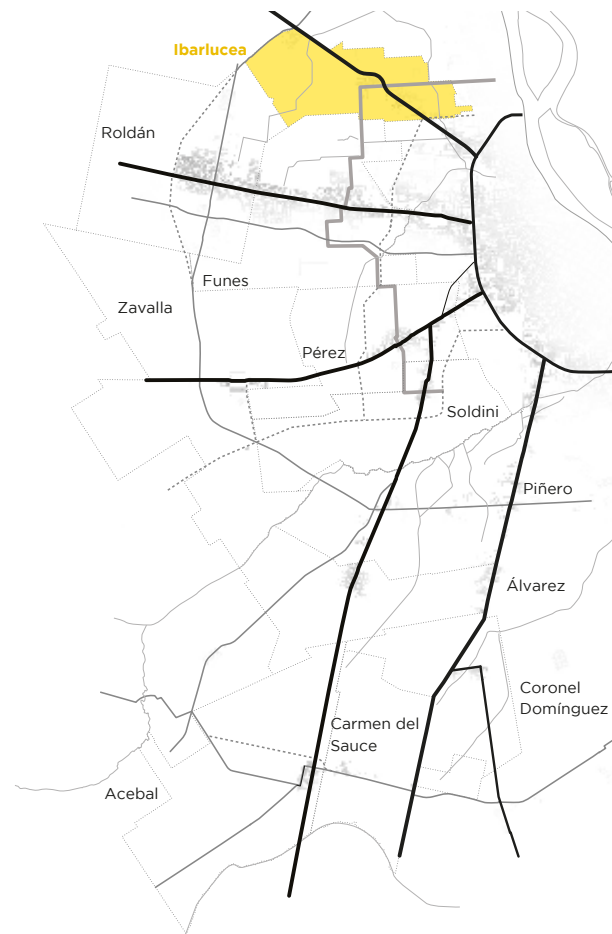
Ibarlucea

La comuna de Ibarlucea se encuentra localizada de forma contigua, al noroeste, de la jurisdicción de Rosario, ambos centros urbanos se encuentran distanciados 19 Km aproximadamente. Posee una comunicación territorial histórica con dicha ciudad a través de la ruta nacional N°34. La ruta provincial N°34-s atraviesa el centro urbano y la comunica con Funes, Pérez y Soldini hacia el Sur y con Granadero Baigorria hacia el Norte.

Tiene una extensión territorial de 50,4 km², siendo el 18% (9 km²) superficie urbanizada que incluye trazados viales, ferroviarios y espacios públicos y el 82% (41,4 km²) superficie no urbanizada. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 4.402 habitantes presentando en los últimos períodos intercensales crecimientos del 79,76% (1991-2001) y del 69,11% (2001-2010). Este crecimiento es muy importante si se considera que la variación intercensal promedio en las localidades del Cuadrante Oeste Metropolitano ha sido de un 26,62% entre 1991 y 2001 y de 26,27% entre 2001 y 2010. La densidad poblacional de su área urbanizada es de 414 hab./km², mientras que en la totalidad del tejido alcanza los 87 hab./km². Si se toma en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano, Ibarlucea aporta el 4,7% de sus habitantes.

La transformación de la comuna, en los últimos años se dio a través de la multiplicación de emprendimientos residenciales, aunque, la actividad agrícola persiste. El núcleo urbanizado principal de la localidad es de baja densidad y existen además loteos residenciales dispersos dependiente de la ruta nacional N° 34 para su articulación. Cuenta con un alto porcentaje de espacios verdes dado que las residencias, en su gran mayoría, tienen grandes superficies ajardinadas; a pesar de tratarse de terrenos privados, esto le confiere al área un alto valor ambiental quedando caracterizada por su atractivo paisaje.

Además, la localidad dispone de un valioso capital natural y construido, asociado a la ruralidad, de gran potencial para el desarrollo de un perfil turístico y residencial vinculado a la experiencia del ambiente.



4.402 Hab
CENSO 2010

69,11%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)



9,01 Km²
SUP. URBANIZADA



414 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANIZADAS)

87 Hab/Km²
DENSIDAD TOTAL



Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

CUADRANTE OESTE

80

Funes

La ciudad de Funes se localiza contiguo y hacia el Noroeste de la ciudad de Rosario. Linda hacia el Oeste con la ciudad de Roldán. Tiene una extensión territorial de 97,6 km², siendo el 31% (29,8 km²) de suelo urbanizado que incluyen trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 67,8% de suelo no urbanizado. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 23.520 habitantes, presentando en el último período intercensal un incremento correspondiente al 59% (2001-2010). Si se toma en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano, Funes aporta en cantidad de habitantes el 25,2%.

Funes se constituye como una ciudad con un perfil netamente residencial. Su particularidad poblacional consiste en que su núcleo estable de habitantes se ve duplicado durante los fines de semana y los meses de verano. El proceso de urbanización iniciado en la década de 1970 termina por consolidarse en la de 1990 con la proliferación de loteos que se extienden por toda la ciudad sin incorporar los servicios y equipamientos necesarios. A partir de entonces predomina el uso residencial con un tejido caracterizado por la presencia de viviendas individuales en manzanas abiertas, sin embargo es también importante la superficie que ocupan los barrios cerrados representando el 13% del suelo urbanizado.

Claramente, la vivienda como factor más significativo del proceso de transformación en las últimas décadas configuró un territorio con características de "ciudad jardín" y particularidades ambientales privilegiadas. La dinámica económica de la localidad se vio modificada por ese crecimiento y dio como resultado la aparición de algunos usos o servicios nuevos de apoyo a la residencia. Consecuentemente, la estructura económica de la ciudad, se revela con mayor dinamismo en el ámbito de los servicios complementarios a la vivienda y el consumo, no así en el plano industrial donde prácticamente no se registra actividad.

Es la localidad del Área Metropolitana de Rosario con menor desarrollo industrial pero con una impronta comercial creciente; aún así, hoy representa un importante foco de centralidad en el Cuadrante Oeste.

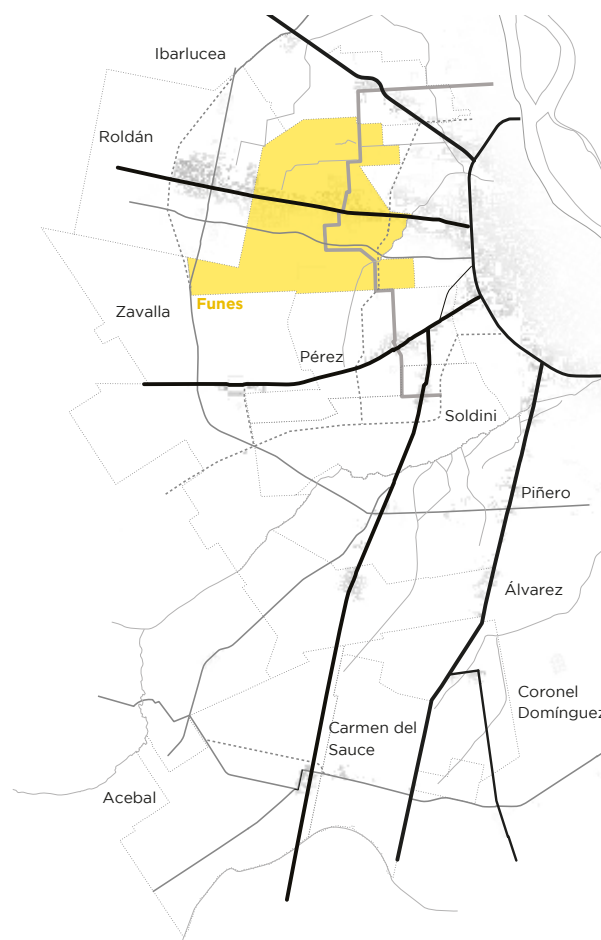


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

Zavalla

La comuna de Zavalla, perteneciente al Cuadrante Oeste Metropolitano, se localiza a 24 km aproximadamente de la ciudad de Rosario, y en linda con la ciudad de Pérez. Tiene una extensión territorial de 166,5 km², siendo el 5% (8,6 km²) suelo urbanizado que incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 95% (157,9 km²) suelo no urbanizado. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 5.166 habitantes, y presenta en los últimos períodos intercensales, incrementos poblacionales correspondientes al 11,13% (1991-2001) y al 10,79% (2001-2010). Según estimaciones realizadas por la localidad, se considera que la población actualmente supera los 7.000 habitantes. Si se toma en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano, Zavalla aporta en cantidad de habitantes el 5,53%.

Uno de sus principales atractivos es el Parque Villarino, de 500 hectáreas de extensión, un espacio de enorme riqueza paisajística y ambiental para toda el Área Metropolitana de Rosario que contiene una biodiversidad de gran relevancia, con más de 160 especies de vegetación y una gran variedad de aves, insectos, anfibios, mamíferos, entre otros. En este parque se localiza la Facultad de Ciencias Agrarias de la Universidad Nacional de Rosario, lo que genera una fuerte presencia de estudiantes universitarios, docentes y no docentes que viven temporaria o permanentemente en Zavalla. Por esta situación se destaca como centro educativo, dado que estudiantes de diversas localidades de la región asisten a Zavalla atraídos por dicho centro de altos estudios.

En la comuna se desarrollan usos productivos diversos, tanto industriales de pequeña escala como rurales extensivos y agroecológicos. Es de gran relevancia la presencia del Campo Experimental de la Facultad de Ciencias Agrarias, en el cual se desarrollan variadas actividades (por ejemplo: tambo, agroecología, producción ovina y porcina y fruticultura), y la Eco-huerta municipal, que registra plantaciones agroecológicas.

Si bien se trata de una localidad predominantemente rural se destaca en los últimos años el surgimiento de loteos que provocaron un incremento de superficie en su planta urbana, a través de innovadoras modalidades de gestión público-privado.

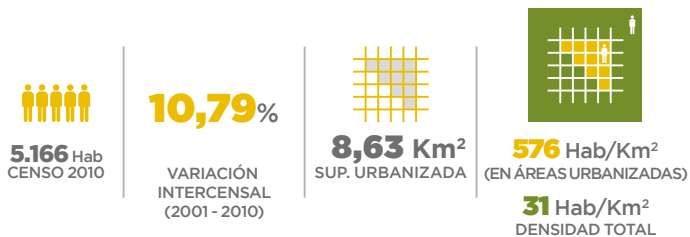
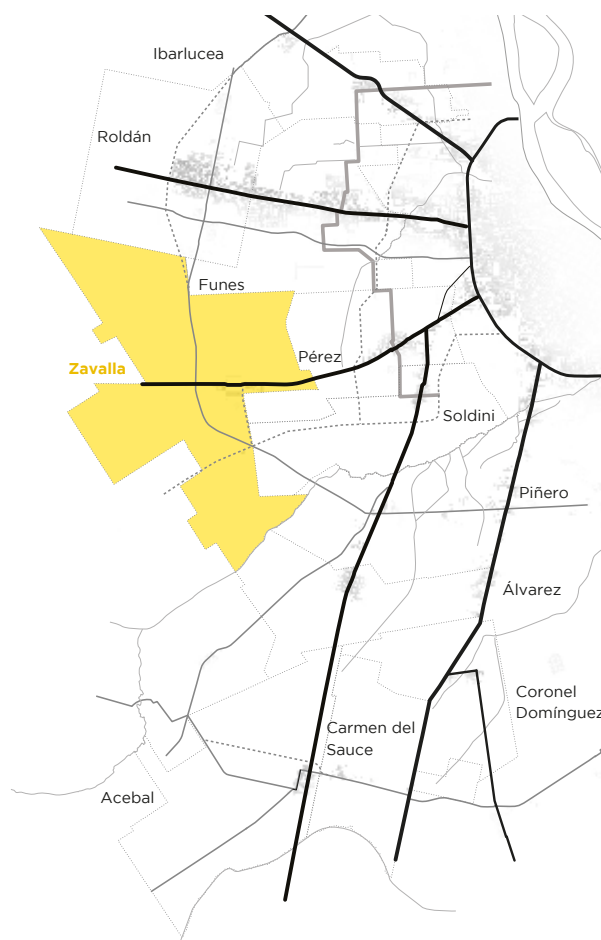


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

CUADRANTE OESTE

82

Pérez

La ciudad de Pérez se localiza de manera contigua a Rosario, los respectivos centros urbanos de ambas ciudades se encuentran distanciados por aproximadamente 12 km. Tiene una extensión territorial de 68,1 km², siendo el 14% (9,5 km²) superficie urbanizada que incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 86% (58,6 km²) superficie no urbanizada. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 27.439 habitantes, según proyecciones del padrón electoral y estimaciones locales basadas en relevamientos recientes, se estima que la población alcanza los 40.000 habitantes en la actualidad. La localidad, en los últimos períodos intercensales ha presentado crecimientos del 17,96% (1991-2001) y del 12,29% (2001-2010). Este crecimiento es acorde a la variación intercensal promedio en las localidades del Cuadrante Oeste Metropolitano, que ha sido de un 26,62%, entre 1991 y 2001 y de 16,71% entre 2001 y 2010. La densidad poblacional de su área urbanizada es de 2798 hab./km². Si se toma en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano, Pérez aporta el 29,66% de sus habitantes.

La ciudad posee un relevante valor histórico para el Área Metropolitana de Rosario, debido a los edificios ferroviarios de valor patrimonial que se encuentran localizados sobre la ruta nacional N°33. El Complejo de Talleres Gorton ha sido importante en el crecimiento de la ciudad de Pérez y de toda el área. Su aprovechamiento, junto a los espacios verdes presentes en la ciudad, permitirían generar un área recreativa de expansión, dándole un atractivo turístico para su integración al AMR.

Las áreas periurbanas son capaces de contener los procesos de urbanización expansivos de la ciudad, debido a la valiosa producción florihortícola que se desarrolla en ellas. Ésta actúa como barrera entre el tejido residencial y el suelo rural, que utiliza agroquímicos para la fumigación.

Pérez también posee un eminente desarrollo productivo-industrial que comienza a conformar la base económica de sustento de la ciudad, generando fuentes de trabajo y empleo para su población. Se plantea dentro de su distrito el desarrollo de un área para el asentamiento de industrias y nodos logísticos, ubicada a pocos metros de Rosario y con una importante conectividad con el AMR.

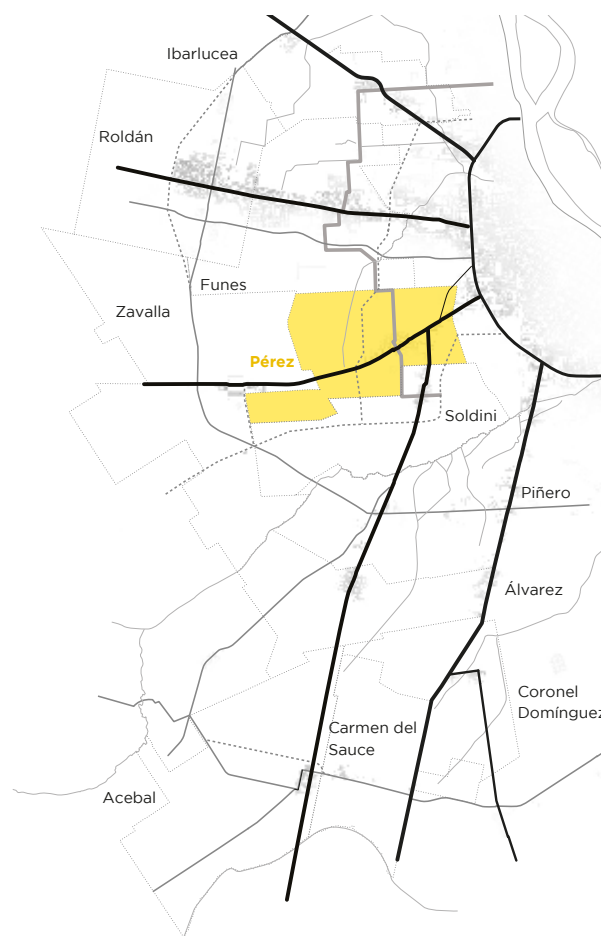


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

Soldini

La comuna de Soldini se localiza, aproximadamente, a 16 km al suroeste de la ciudad de Rosario y al sur de la ciudad de Pérez. Tiene una extensión territorial de 71,1 km², siendo el 3% (2,3 km²) superficie urbanizada (incluyendo trazados viales, ferroviarios y espacio público) y el 97% (68,8 km²) restante superficie no urbanizada. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 3.212 habitantes, aunque presenta en los últimos períodos intercensales crecimientos del 16,1% (1991-2001) y del 15,90% (2001-2010). Este incremento es importante si se considera que la variación intercensal promedio en las localidades del Cuadrante Oeste Metropolitano ha sido de un 26,62%, entre 1991 y 2001 y de 26,27% entre 2001 y 2010. La densidad poblacional de su área urbanizada es de 1.125 hab./km², mientras que en la totalidad de su jurisdicción alcanza los 45 hab./km². Si se toma en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano, Soldini aporta el 3,47% de sus habitantes.

Esta comuna dispone de una importante cantidad de suelo vacante, bien posicionado dentro de la planta urbana, para el desarrollo de programas de vivienda que atiendan a las necesidades del área y de la propia comuna. También presenta gran potencialidad en el desarrollo de un turismo rural, articulado con la producción fruti-hortícola, de importante tradición y valor para la localidad.

Se destaca el extenso frente del arroyo Saladillo que transcurre en su jurisdicción, de gran valor paisajístico-ambiental. Si bien todavía la presencia del arroyo como límite jurisdiccional sur no ha marcado ninguna tendencia de transformación, tiene un alto potencial para el desarrollo de nuevos espacios públicos ribereños, en tanto genera un área recreativa de expansión y le otorga un atractivo turístico para su integración al Área Metropolitana de Rosario.

Entre las actividades productivas que se desarrollan, se destaca que actualmente la localidad intenta reordenar los diferentes sectores industriales en el borde de la ruta provincial N°14, al inicio de la localidad al norte. Para ello se propone la conformación de un área industrial y logística de carácter metropolitano (junto con las localidades de Pérez y Rosario), entre otras acciones.

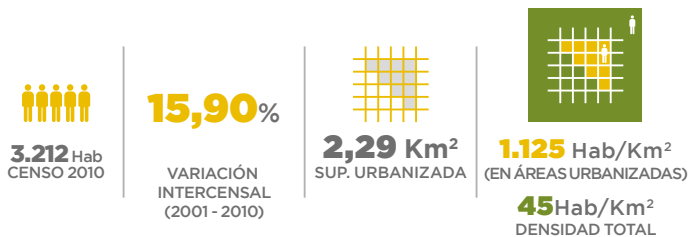
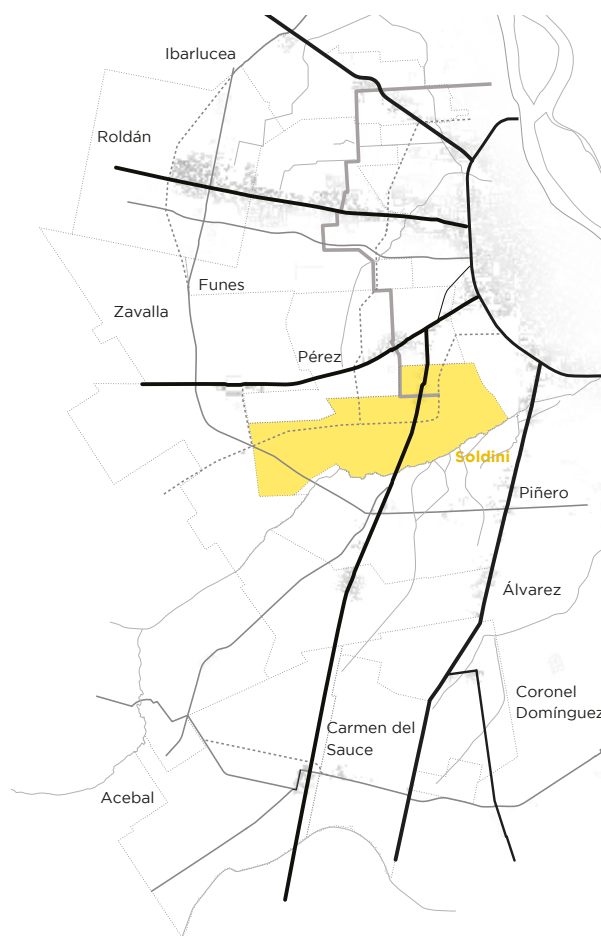


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

CUADRANTE OESTE

84

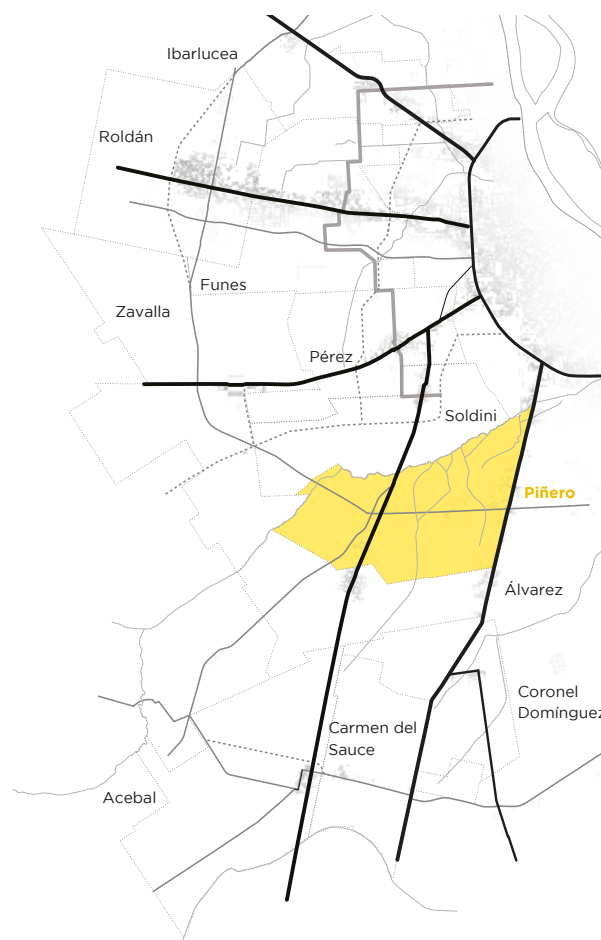
Piñero

La comuna de Piñero se localiza lindante a la comuna de Álvarez y al sudoeste de la ciudad de Rosario. Tiene una extensión territorial de 92km², siendo el 7% (6,3 km²) de suelo urbanizado que incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 93% (85,7) suelo no urbanizado. Su área residencial queda definida en una superficie de 8,3 km². Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 1.816 habitantes, presentando, en los últimos períodos intercensales, incrementos poblacionales correspondientes al 19,11% (1991-2001) y, entre 2001-2010, un notable aumento del 61%. Según estimaciones realizadas por el INDEC, se considera que la población actualmente supera los 2.900 habitantes. Si se toma en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano, Piñero aporta en cantidad de habitantes el 1,94%.

La comuna de Piñero, especialmente en las últimas décadas, presenta una importante transformación urbano-territorial, a partir del desarrollo de numerosas urbanizaciones, mayormente abiertas pero también cerradas, localizadas a lo largo de la ruta nacional AO12 y de la ruta provincial N° 18, alejadas del núcleo original. Existe un largo recorrido entre dichas urbanizaciones, dado que generalmente se encuentran rodeadas de áreas rurales intermedias y algunas distan más de 10 km entre sí, fenómeno que se conoce como “dispersión urbana” y que conlleva una dificultad en la provisión de los servicios. El núcleo original, sin embargo, avanza en su proceso de consolidación con un alto porcentaje de abastecimiento de agua como de servicio de gas.

Las áreas rurales están mayormente destinadas a usos agrícolas extensivos pero con algunos sectores con montes forestados de gran valor ambiental, como de áreas de producción frutihortícola. En su límite jurisdiccional con la comuna de Soldini, se extiende el arroyo Saladillo; un amplio frente ribereño con gran potencial desde el punto de vista recreativo y de recuperación paisajístico-ambiental.

La Unidad Penitenciaria N°11, ubicada entre las rutas provinciales N°12 y 14, es el equipamiento por el cual la comuna ha trascendido a nivel regional. Allí se encuentran internos provenientes de toda la provincia y se recibe una gran cantidad de visitas y familiares entre semanas.



60,99%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)



6,27 Km²
SUP. URBANIZADA



203 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANIZADAS)

20 Hab/Km²
DENSIDAD TOTAL



Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

Álvarez

La comuna de Álvarez se encuentra ubicada a 30 km aproximadamente al suroeste de la ciudad de Rosario. Por la ruta provincial N° 20-S, al norte, se conecta con Piñero y, al sur, con Acebal; la misma tiene una extensión territorial de 67,8 km², siendo el 6% (4,1 km²) superficie urbanizada que incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 94% (63,7 km²) superficie no urbanizada. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 6.175 habitantes, con una variación intercensal relativa -2001/2010- del 11,9 %. La densidad poblacional en su área urbanizada es de 1.377 hab/km², mientras que en la totalidad del tejido alcanza los 91 hab/km². Si se toma en cuenta la población total del Cuadrante Oeste, Álvarez aporta en cantidad de habitantes el 6,75%.

Álvarez conserva la identificación de su núcleo urbano principal como una de las formas urbanas más prolijas y compactas desde el punto de vista morfológico. Las vías del FFCC Gral. Bartolomé Mitre y la ruta provincial N° 20-S estructuran y caracterizan a este territorio. Su jurisdicción está atravesada por la ruta provincial N° 14 y la ruta provincial N° 18, en torno a la cual se localizan urbanizaciones alejadas de la planta urbana, pero pertenecientes a Álvarez.

Esta comuna dispone de suelo vacante de gran interés, bien posicionado dentro de la planta urbana, para el desarrollo de programas de vivienda que atiendan a las necesidades del área y de la propia localidad. Se destaca la presencia de diversos equipamientos y servicios, principalmente vinculados a educación, cultura, deportes y salud. Tiene un carácter predominantemente agrícola-ganadero, con áreas rurales, donde predomina una alta proporción de cultivos extensivos de soja, trigo y maíz. Si bien su núcleo urbano tiene un marcado perfil residencial, también se destacan usos comerciales e industriales de relevancia, en especial el rubro de mueblería, el cual moviliza exportaciones nacionales e internacionales.

Álvarez también presenta gran potencialidad para el desarrollo de un perfil turístico vinculado con sus características de ruralidad. Su distrito se desarrolla en la cuenca del A° Saladillo y se encuentra atravesado por un canal que deriva de ese cauce natural.

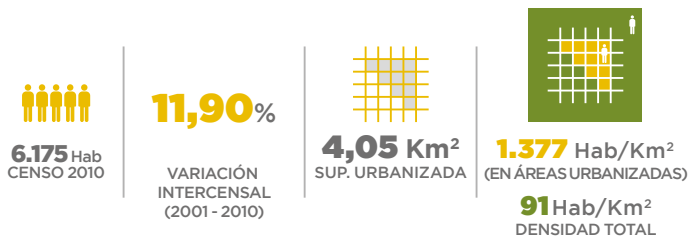
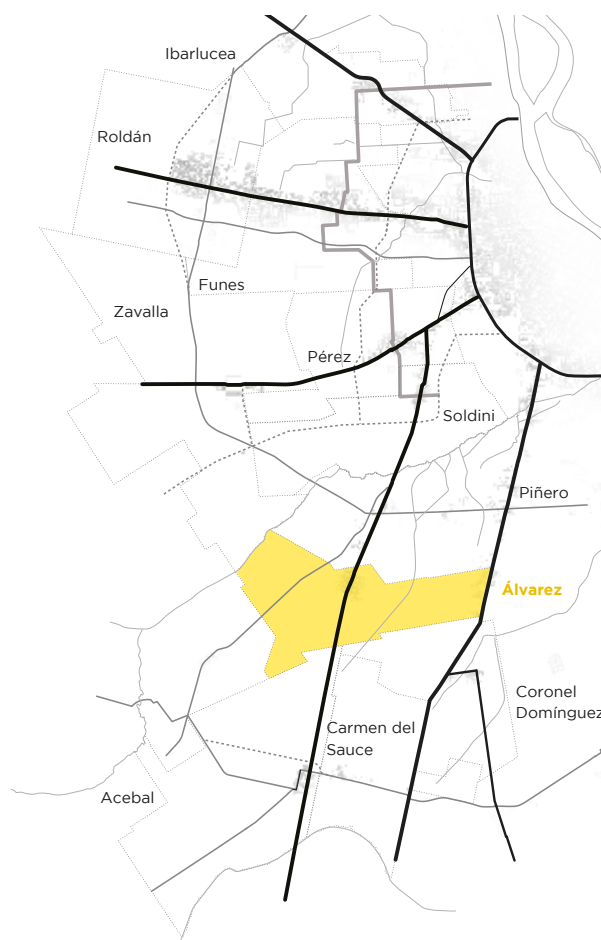


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

CUADRANTE OESTE

86

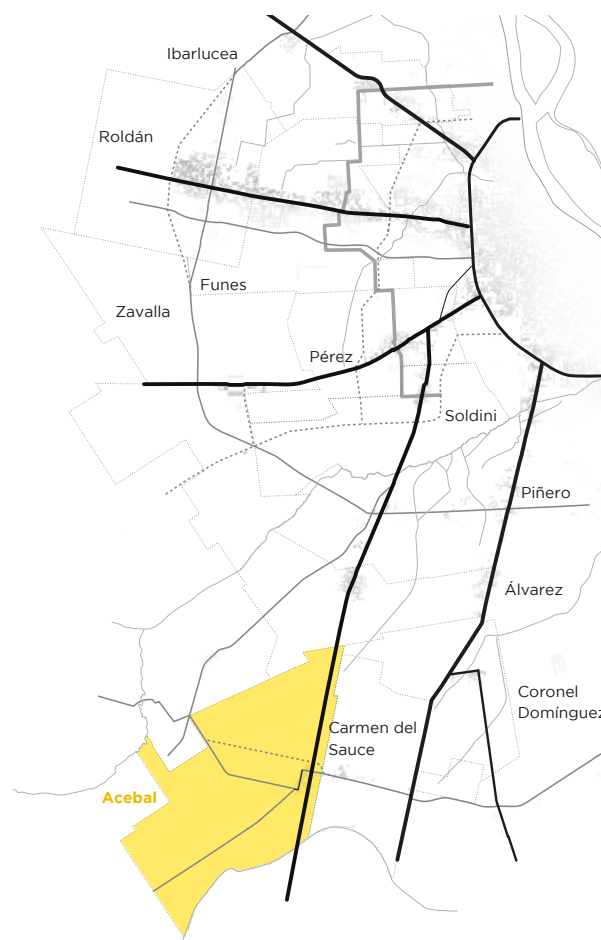
Acebal

La comuna de Acebal se localiza aproximadamente a 38 km al sudoeste de la ciudad de Rosario y en proximidad con Carmen del Sauce. Tiene una extensión territorial de 122,1 km², siendo el 1,6% (2 km²) suelo urbanizado (incluyendo trazados viales, ferroviarios y espacio público) y el 98,4% (120,1 km²) de suelo no urbanizado. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 5.377 habitantes, presentando, en los últimos períodos intercensales, incrementos correspondientes al 13,06% (1991-2001) y al 10,55% (2001-2010). Según estimaciones realizadas por la localidad, se estima que la población actualmente alcanza los 6.000 habitantes. Si se toma en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano, Acebal aporta en cantidad de habitantes el 5,75%.

Presenta una planta compacta y prolija, con una notable impronta residencial que se destaca por el buen nivel de equipamientos; por ejemplo la presencia de clubes donde la comunidad recibe gran cantidad de turistas atraídos por las competencias deportivas. A su vez, cabe mencionar la presencia de escuelas públicas, principalmente la técnica, que recibe estudiantes de los pueblos cercanos.

Acebal es reconocida por ser la capital provincial de la poesía, realizando desde hace 40 años el Concurso Internacional de la Poesía en la Plaza de los Poetas "José Pedroni". Su principal actividad productiva es la agrícola, dada su gran extensión de suelo rural. No obstante, también se realizan actividades industriales, destacándose la producción de cartón, textil y metalúrgica. Sobresalen especialmente las 35 industrias del calzado que distinguen a la localidad en la región. Su proximidad con Carmen del Sauce hace que muchos de los servicios que brinda esta localidad cubran las necesidades de ambos centros urbanos, conectados a través de la ruta provincial 26, relevante por constituir el tercer anillo vial conector metropolitano.

En su jurisdicción atraviesan los arroyos Saladillo y del Sauce, afluente del Pavón, con mayor extensión del frente ribereño del segundo, lo que le otorga un potencial desarrollo paisajístico y ambiental sobre sus márgenes.




5.377 Hab
CENSO 2010

10,55%
VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)


2,02 Km²
SUP. URBANIZADA


2464 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANIZADAS)
13 Hab/Km²
DENSIDAD TOTAL



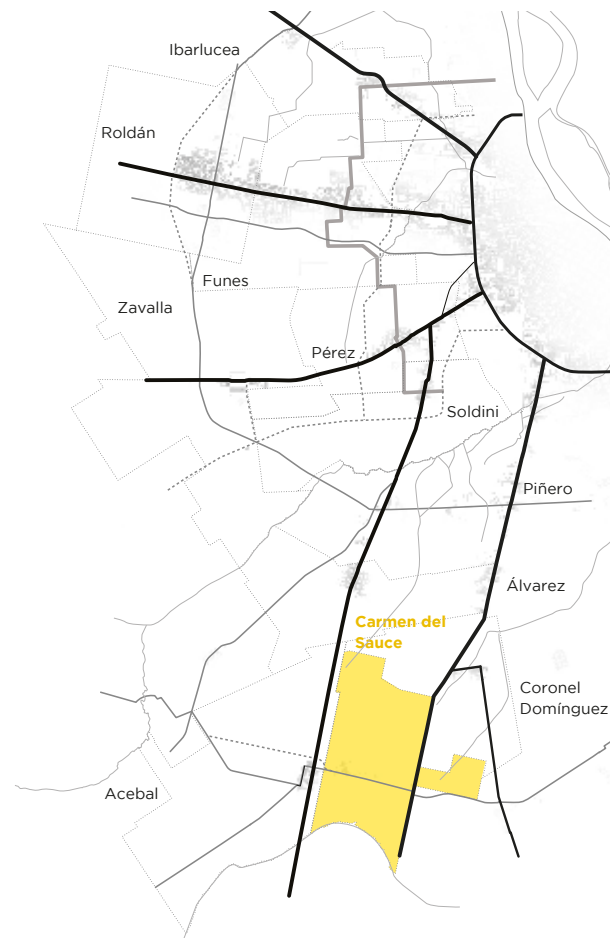
Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

Carmen del Sauce

La comuna de Carmen del Sauce, perteneciente al Cuadrante Oeste Metropolitano, se localiza aproximadamente a 38 km al sudoeste de la ciudad de Rosario y en proximidad con la comuna de Acebal. Tiene una extensión territorial de 66,2 km², siendo el 1% (0,9 km²) suelo urbanizado (incluyendo trazados viales, ferroviarios y espacio público) y el 99% (65,3 km²) suelo no urbanizado. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 889 habitantes, tuvo una disminución poblacional del 4% (variación intercensal 2001-2010), aunque durante el período anterior (1991-2001), había aumentado en un 5,58%. Si se toma en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano, Carmen del Sauce aporta en cantidad de habitantes el 0,95%.

Carmen del Sauce presenta un notable valor histórico y patrimonial para la región, es así que ha sido declarado por el Gobierno de la provincia de Santa Fe como “*Lugar de interés histórico provincial*”. Si bien posee diversas construcciones de relevancia patrimonial, se destaca, en especial, la iglesia Nuestra Señora del Carmen, cuya edificación se inicia en 1872 y en el 2003 se declara Monumento Histórico Provincial. Esta localidad posee una importante extensión de suelo rural, por lo que predominan las actividades vinculadas a la agricultura extensiva y el acopio de cereales. Se encuentra atravesada por la ruta provincial N°26 y la ruta provincial N°18, en torno a la cual se localiza el Paraje Cuatro Esquinas que se ubica a 4 km del centro urbano principal y pertenece a la jurisdicción de la comuna. Si bien su tejido urbano presenta un marcado perfil residencial, se destacan usos industriales del rubro cerealero cuyos silos e instalaciones se ubican mayoritariamente en el paraje.

Presenta grandes potencialidades en torno a sus espacios libres, fundamentalmente, aquellos localizados sobre el frente ribereño del Arroyo del Sauce (que integra la Reserva Hídrica Natural Arroyo Sauce-Pavón), en el cual se define un tramo que presenta un gran potencial para convertirse en un espacio público significativo para su población y la de la vecina localidad de Acebal.



889 Hab
CENSO 2010

-4,10%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)



0,93 Km²
SUP. URBANIZADA



760 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANIZADAS)

10 Hab/Km²
DENSIDAD TOTAL



Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

CUADRANTE OESTE

88

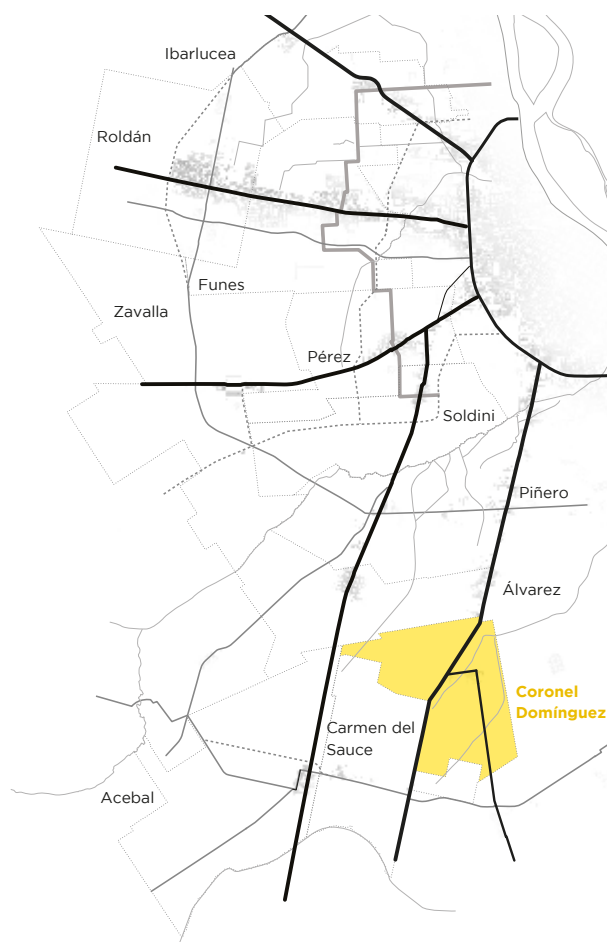
Coronel Domínguez

La comuna de Coronel Domínguez se localiza aproximadamente a 25 km de la ciudad de Rosario. Tiene una extensión territorial de 60,5 km², siendo el 3% (1,6 KM²) suelo urbanizado (incluyendo trazados viales, ferroviarios y espacio público) y el 97% (58,9 km²) suelo no urbanizado. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 1.091 habitantes, presentando, en los últimos períodos intercensales, incrementos correspondientes al 14,93% (1991-2001) y al 28,81% (2001-2010). Según estimaciones realizadas por la localidad, la población actualmente alcanza los 1.400 habitantes. Si se toma en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano, Coronel Domínguez aporta el 1,17% en cantidad de habitantes.

Dos núcleos urbanos definidos, separados entre sí, configuran el enclave residencial de la comuna de Coronel Domínguez. Uno de carácter histórico, que surge a fines del siglo XIX en torno a la estación ferroviaria y otro, denominado Santa Clara, loteo aprobado en la década de 1970, con acceso desde la ruta provincial N°18. Ambos son singulares por el modo de vida de su población; en íntima relación con la naturaleza (en especial el barrio Santa Clara), siendo característicos la tranquilidad y el entorno rural.

Un brazo afluente del arroyo Frías atraviesa el espacio vacante localizado en cercanías de los dos núcleos urbanizados. Este frente ribereño de valor paisajístico, ambiental y recreativo es un área estratégica de desarrollo local, que potencialmente resolvería la falta de conexión entre los dos sectores.

Coronel Domínguez, comuna con una histórica vocación agrícola, mayormente dedicada al cultivo de soja, trigo, maíz y lenteja, registra en las últimas décadas un creciente perfil industrial metalúrgico, abocado a la fabricación y venta de maquinarias agrícolas. Una de las empresas más relevantes es la planta de envasado de legumbres localizada junto a la planta urbana.




1.091 Hab
CENSO 2010

28,81%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)



1,63 Km²
SUP. URBANIZADA



488 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANIZADAS)

18 Hab/Km²
DENSIDAD TOTAL



Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

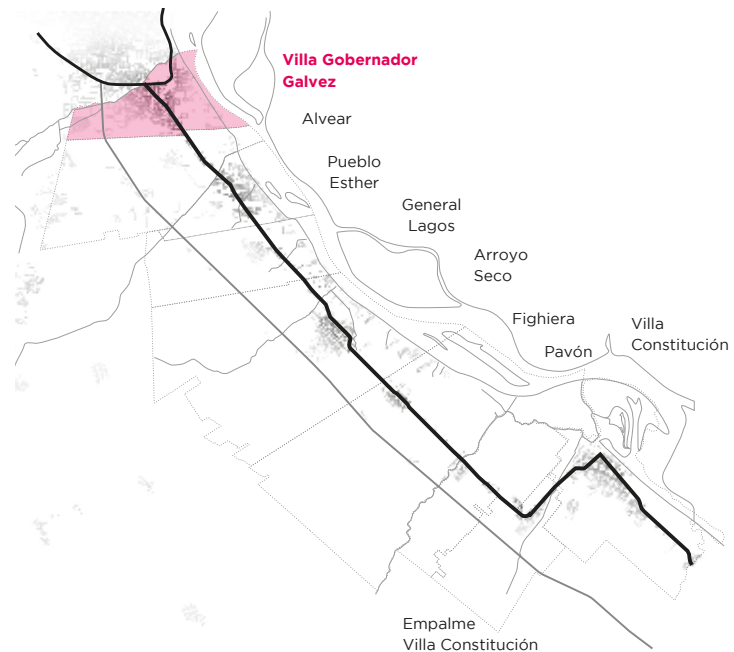
CORREDOR SUR

Villa Gobernador Gálvez

La ciudad de Villa Gobernador Gálvez tiene una extensión territorial de 30,9 km² siendo el 61% (18,7 km²) suelo urbanizado que incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 30% (9,3 km²) suelo no urbanizado. Dentro de este territorio, el río Paraná ocupa el 9% de superficie (2,9 km²) y define un frente ribereño de 6,2km de longitud. 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, ha presentado en los últimos períodos intercensales crecimientos del 18,4% (1991-2001) y del 8,2% (2001-2010). Este crecimiento es importante si se considera que la variación intercensal promedio en las localidades del Corredor Sur Metropolitano ha sido de un 15,4%, entre 1991 y 2001 y de 10,5% entre 2001 y 2010. La densidad poblacional de su área urbanizada es de 4320 hab./km², mientras que en la totalidad del tejido urbano alcanza los 2.614hab./km². Si se toma en cuenta la población total del Corredor Sur Metropolitano, Villa Gobernador Gálvez aporta el 45% de sus habitantes y el 6% del Área Metropolitana de Rosario.

Esta localidad resulta un polo industrial de gran relevancia. Los usos productivos ocupan una gran proporción de la planta urbana destacándose la industria frigorífica, metalmecánica y la elaboración y procesamiento de alimentos y bebidas que conforman la base económica de sustento de la ciudad y generan fuentes de trabajo y empleo para su población. V.G.G. tiene una posición estratégica dentro del Corredor Sur Metropolitano debido a la cercanía territorial a los centros de altos estudios, investigación e innovación.

Otra de las potencialidades de esta localidad es la presencia de los cursos de agua que le otorgan un atractivo especial, aunque en gran parte están vedados al uso público. Una intervención de carácter inédito en la región ha sido la realización del "Proyecto Integral de Saneamiento y Recuperación Ambiental del Borde Sur del Arroyo Saladillo", que incluyó la Construcción del Centro de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos, Centro GIRSU.



80.769 Hab
CENSO 2010

8,2%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)

18,7 Km²
SUP. URBANIZADA

4320 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANIZADAS)
2.614 Hab/Km²
DENSIDAD TOTAL



Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

CORREDOR SUR

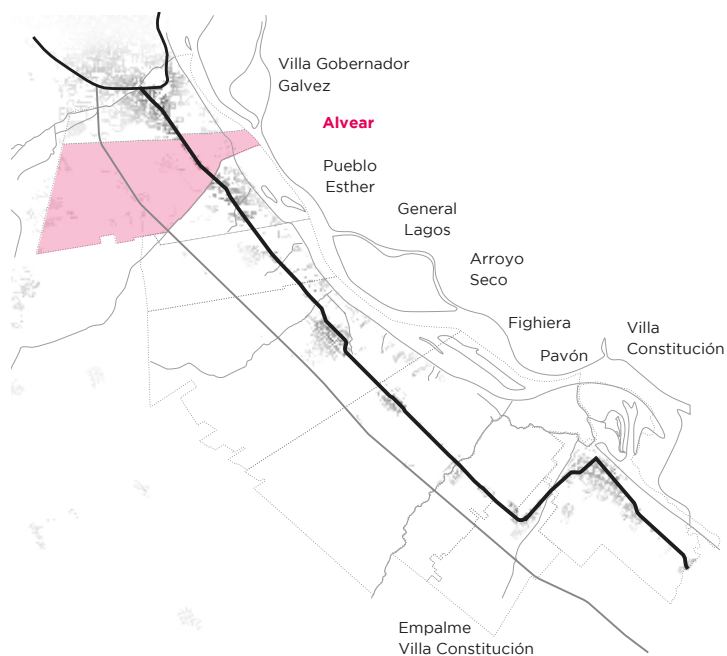
90

Alvear

La comuna de Alvear se encuentra localizada, aproximadamente, a 10 km al sur de la ciudad de Rosario, a través de una comunicación territorial histórica con dicha localidad –la ruta provincial N° 21- y una nueva conexión que establece la autopista a Buenos Aires. Tiene una extensión territorial de 61,8km² siendo el 19% (11,5 km²) suelo urbanizado que incluye trazados viales, ferroviarios y espacios públicos y el 78% (48,4 km²) suelo no urbanizado. Dentro de este territorio, el río Paraná ocupa el 3% de superficie (1,9 km²) y define un frente ribereño de 1,3km de longitud. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010, su población es de 4.451 habitantes, presentando en los últimos períodos intercensales crecimientos del 24,13% (1991-2001) y del 34,30% (2001-2010). Este crecimiento es importante si se considera que el crecimiento intercensal promedio en las localidades del Corredor Sur Metropolitano ha sido de un 15,4%, entre 1991 y 2001 y de 10,5% entre 2001 y 2010. La densidad poblacional de su área residencial es de 263 hab./km², mientras que en la totalidad del ejido alcanza los 72 hab./km². Si se toma en cuenta la población total del Corredor Sur Metropolitano, Alvear contribuye con el 2,5% a su población.

El núcleo fundacional de Alvear se desarrolló en forma compacta en torno al trazado de las vías del ferrocarril Mitre y la estación. El resto de las urbanizaciones se han alejado de él. La localización en forma dispersa en el territorio comunal evidencia hoy un proceso sumamente disgregado. La paulatina radicación de grandes industrias ha sido el resultado de un proceso relativamente reciente que se consolida con el desarrollo de su parque industrial, la instalación de infraestructuras portuarias y la radicación de la planta de General Motors y empresas afines. El peso que adquieren estas implantaciones productivas le confieren a la comuna un perfil marcadamente industrial, lo que la diferencia del resto de los núcleos urbanos del Corredor Sur, y hace que prevalezca una dinámica de interdependencia funcional entre la comuna y Rosario.

Cuenta con importantes equipamientos comunitarios para su escala de construcción reciente. Cabe mencionar el nuevo Polideportivo Municipal, el Centro de Atención Primaria de la Salud y el albergue; además del Edificio Comunal recientemente inaugurado.



4.451 Hab
CENSO 2010

34,30%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)

11,53 Km²
SUP. URBANIZADA

363 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANIZADAS)

72 Hab/Km²
DENSIDAD TOTAL



Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

Pueblo Esther

La ciudad de Pueblo Esther tiene una extensión territorial de 28,6km siendo el 32% (9,1 km²) suelo urbanizado que incluye trazados viales, ferroviarios y espacios públicos y el 37% (10,6 km²) no urbanizado. Dentro de este territorio, el río Paraná ocupa el 31% de superficie (8,9 km²) y define un frente ribereño de 5,6km de longitud. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 7.195 habitantes y presenta en los últimos períodos intercensales crecimientos del 88,37% (1991-2001) y del 38,70% (2001-2010). Esto es importante si se considera que el crecimiento intercensal promedio en las localidades del Corredor Sur ha sido de un 15,4%, entre 1991 y 2001 y de 10,5% entre 2001 y 2010. Si se toma en cuenta la población total del Corredor Sur Metropolitano, Pueblo Esther aporta el 4% de sus habitantes.

Pueblo Esther tiene un perfil predominantemente residencial y despliega una actividad comercial de proximidad de gran relevancia con numerosos establecimientos comerciales. Los desarrollos inmobiliarios han ocupado el frente de la ruta provincial N°21 y el borde del río, dejando sin urbanizar las áreas intermedias, sector ocupado por quintas productivas. La principal actividad de Pueblo Esther, ha estado fuertemente ligada al trabajo frutihortícola; cuando esta actividad empezó a decaer, el suelo productivo fue cediendo lugar a las urbanizaciones residenciales. La franja establecida entre el río Paraná y la ruta provincial N°21 es la más consolidada, mientras que la definida entre la ruta y el ferrocarril tiene una urbanización mucho más incipiente.

Presenta grandes potencialidades en torno a sus espacios libres. Se destaca el gran valor paisajístico del extenso frente fluvial que posee por la ribera del río Paraná y la ribera sur del arroyo Frías, corredor verde y límite noroeste de la localidad. Además, la comuna presenta otras áreas forestadas como la del Barrio Vernazza. Se destacan diversos sitios y edificios de valor ambiental y paisajístico, con capacidad de configurar una estructura de espacios públicos: el predio del Club Gimnasia y Esgrima, sobre la ruta N° 21; el predio de la Casa de Retiro Santo Domingo, sobre el Paraná; y el sector del camping comunal, también sobre el río. En lo que se refiere a la actividad industrial de la localidad, podría afirmarse que es bastante escasa.

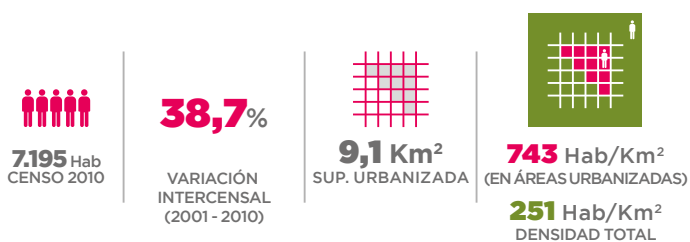
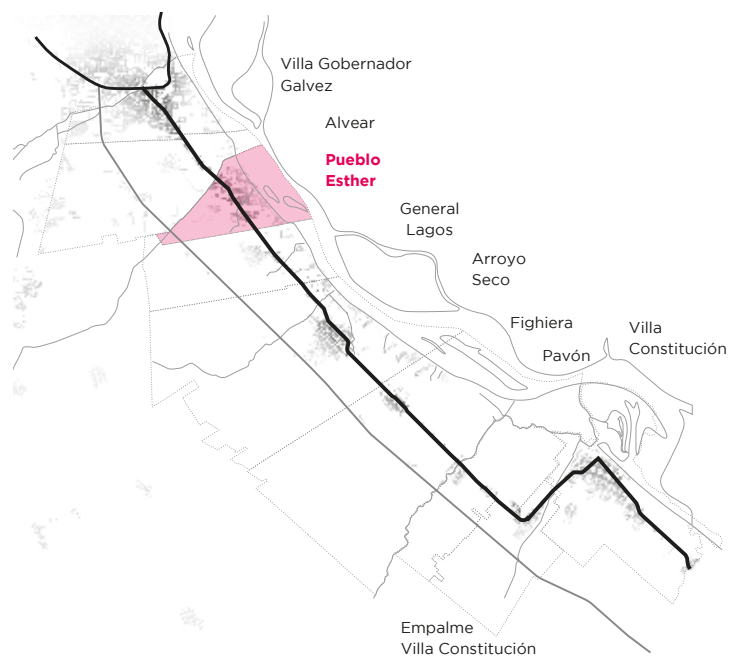


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

CORREDOR SUR

92

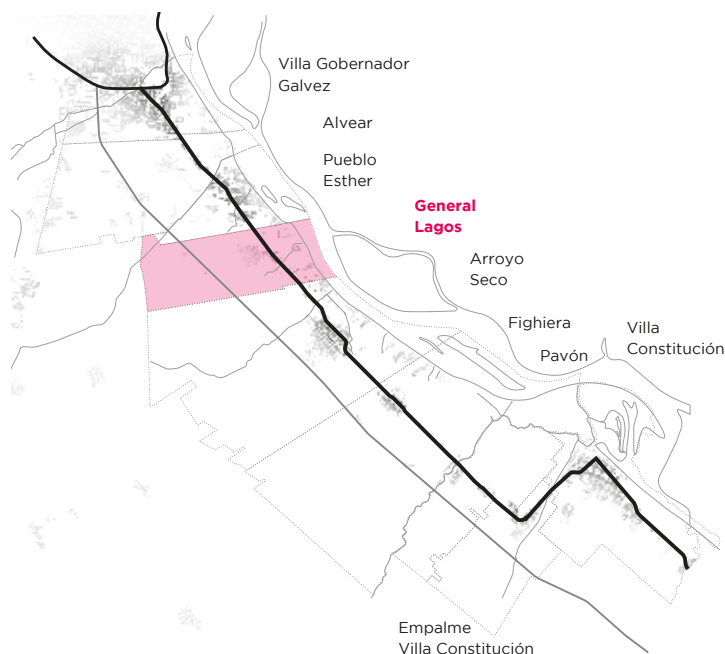
General Lagos

La comuna de General Lagos se localiza a 25 Km al sur de la ciudad de Rosario. Tiene una extensión territorial de 44,6 km², siendo el 11% (5 km²) urbanizado que incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 80% (35,8 km²) suelo no urbanizado. Dentro de este territorio, el río Paraná ocupa el 9% de superficie (3,8 km²) y define un frente ribereño de 4km de longitud. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 4.112 habitantes, ha presentado en los últimos períodos intercensales, crecimientos del 33,48% (1991-2001) y del 23,1% (2001-2010). Si se toma en cuenta la población total del Corredor Sur Metropolitano, General Lagos aporta el 2,3% de sus habitantes.

Se caracteriza por registrar un perfil mixto (residencial, productivo y comercial). Cuenta con comercios e importantes establecimientos industriales y terminales portuarias; lo cual define el rol que hoy tiene en el espacio metropolitano y en el frente fluvial del río Paraná. Con la presencia de enclaves productivos, equipamientos y residencias privadas sobre la ribera, sólo se registran algunas pocas situaciones de llegada y accesibilidad óptimas al río.

Se destaca la existencia de parcelas, aún no urbanizadas, ubicadas en una posición estratégica, las cuales pueden ser utilizadas para aportar a la localidad programas distintivos de vivienda, espacios públicos y equipamientos urbanos de jerarquía. Cabe mencionar en este sentido, el desarrollo de nuevos equipamientos institucionales, como el nuevo C.I.C., Centro de Integración Comunitaria que brindará servicios como efector de salud, entre otros. Respecto de las infraestructuras y servicios, la planta urbana cuenta con una buena cobertura en general; todos los barrios tienen agua potable y cloacas; más de la mitad de las calles están pavimentadas y, la conexión de gas avanza sobre un gran porcentaje de los domicilios.

La existencia de las franjas diferenciadas y conformadas en torno a la cañada, el río y las áreas rurales estructuran y caracterizan a este territorio. En los bordes de la localidad, las áreas periurbanas despliegan una importante producción agrícola, especialmente dedicada al cultivo de oleaginosas, a la horticultura y, en menor medida, a la ganadería vacuna.




4.112 Hab
CENSO 2010

23,1%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)



5,1 Km²
SUP. URBANIZADA



676 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANIZADAS)

92 Hab/Km²
DENSIDAD TOTAL



Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

Arroyo Seco

La ciudad de Arroyo Seco se localiza a 30km aproximadamente al sur de la ciudad de Rosario. Tiene una extensión territorial de 126,9km²; siendo el 8% (10,5 km²) suelo urbanizado que incluye trazados viales, ferroviarios y espacios públicos y el 86% (108,6 km²) no urbanizado. Dentro de este territorio, el río Paraná ocupa el 6% de superficie (7,8 km²) y define un frente ribereño de 8,7km de longitud. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010, su población es de 21.710 habitantes, ha presentado en los últimos períodos intercensales crecimientos del 11,98% (1991-2001) y del 8,50% (2001-2010), cifras que lo ubican como el tercer municipio más poblado del AMR. Este crecimiento es acorde al crecimiento intercensal promedio en las localidades del Corredor Sur Metropolitano. La densidad poblacional de su área urbanizada es de 2004 hab. /km² mientras que en la totalidad del tejido urbano logra alcanzar los 171 hab. /km². Si se toma en cuenta la población total del Corredor Sur Metropolitano, Arroyo Seco aporta el 12,1% de sus habitantes.

Presenta una situación favorable de localización sobre la ruta N° 21 con un frente ribereño desplegado sobre el río Paraná y el arroyo Seco. Este municipio posee un importante desarrollo comercial y de servicios que conforma la base económica de sustento de la ciudad generando fuentes de trabajo y empleo para su población; disponibilidad que lo posiciona como un centro de abastecimiento fundamental para las localidades del Corredor Sur Metropolitano. Se caracteriza por registrar un perfil mixto, ya que cuenta con una gran cantidad de equipamientos institucionales, industrias y terminales portuarias. Entre las actividades productivas se destaca a una importante presencia de la industria frigorífica cárnica y terminales portuarias; en menor medida, fundición de acero, papelera y fábricas de calzados.

En los últimos años, esta ciudad ha generado un gran atractivo para la radicación de viviendas en numerosos loteos que, como producto de la división y la venta del suelo, se han desarrollado fundamentalmente en áreas vacantes, aunque no han incorporado aún la infraestructura necesaria en el proceso de urbanización.

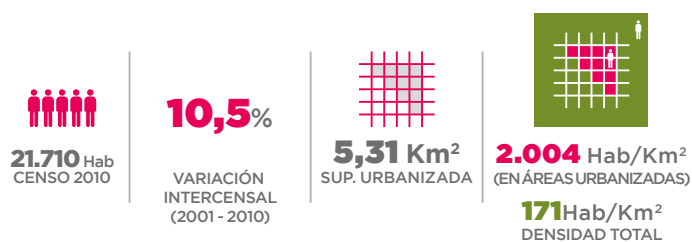
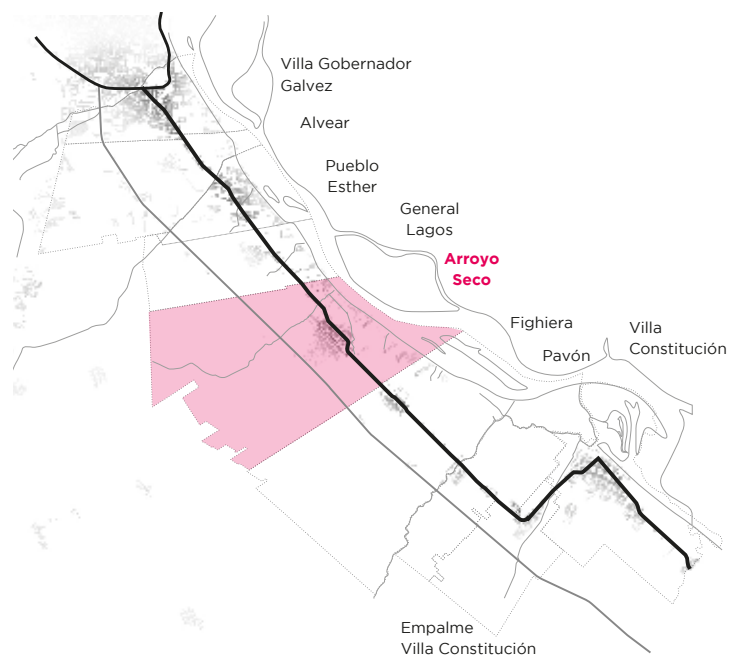


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

CORREDOR SUR

94

Figuera

La comuna de Figuera tiene una extensión territorial de 137,9km², emplazada en un extenso distrito, eminentemente rural, donde sólo el 3% (4,6) está urbanizado e incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público. El 88% (120,8 km²) de la superficie restante corresponde a suelo no urbanizado. Dentro de este territorio, el río Paraná ocupa el 9% de superficie (12,5 km²) y define un frente ribereño de 8,5km de longitud. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 5.028 habitantes, ha presentado en los últimos períodos intercensales crecimientos del 9,99% (1991-2001) y del 7,5% (2001-2010). Esto es importante si se considera que el crecimiento intercensal promedio en las localidades del Corredor Sur Metropolitano ha sido de un 15,4% entre 1991-2001 y de 10,5% entre 2001-2010. La densidad poblacional de su área residencial es de 884 hab./km² mientras que en la totalidad del tejido urbano logra alcanzar los 36 hab./km². Si se toma en cuenta la población total del Corredor Sur Metropolitano, Figuera aporta el 2,8% de sus habitantes.

El distrito posee dos bordes ribereños fluviales de gran valor ambiental y paisajístico: uno sobre el río Paraná y otro sobre el arroyo Pavón. El núcleo urbano se emplazó al oeste del par constituido por la ruta Buenos Aires-Rosario y las vías de ferrocarril, ocupando sólo uno de los lados del cuadro de estación. Figuera conserva la identificación de su núcleo urbano de manera independiente, gracias a la presencia de áreas rurales que la circundan. Se caracteriza por registrar un perfil turístico-residencial y productivo ligado a la agricultura y a la industria. Los principales agentes productivos son empresas vinculadas al agro. La empresa más reconocida es Ruedas E B (fábrica de llantas), le siguen luego una fábrica de ladrillos, una cooperativa de cereales, las empresas de chacinados, un puerto fiscalizador de pesca.

La localidad cuenta con 350 unidades de comercio y es conocida en la región por la venta de salames y encurtidos. Sobre la ribera del Paraná se localizan una serie de usos diversos: una importante arenera, un conjunto de casas de fin de semana y un asentamiento irregular de pescadores que ocupa la zona de barranca. Este asentamiento dispone de un centro de alfabetización, de un centro de salud, de un espacio público y de pequeñas iglesias correspondientes a diferentes confesiones.

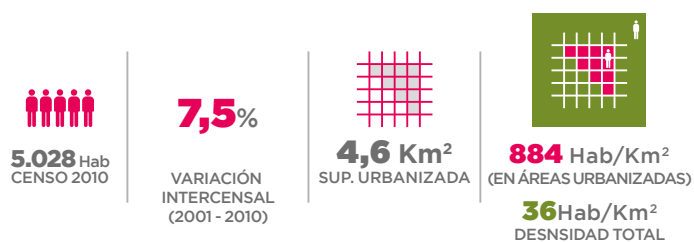
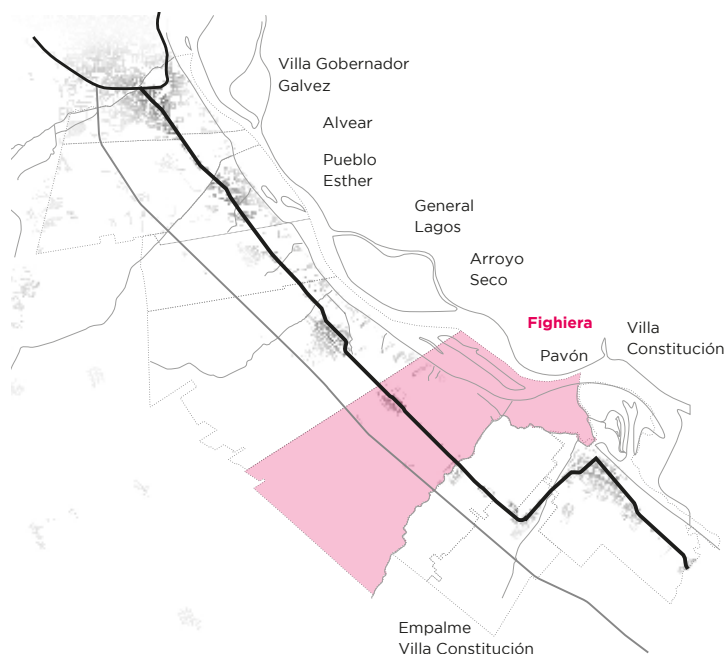


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

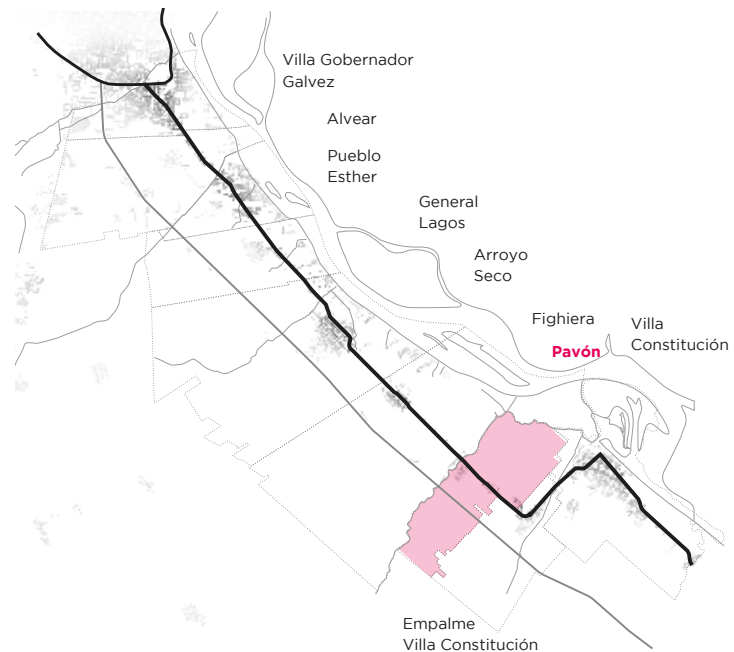
Pavón

La comuna de Pavón, perteneciente al Corredor Sur del Área Metropolitana de Rosario, se localiza aproximadamente a 43 km de la ciudad de Rosario. Tiene una extensión territorial de 42,2 km², siendo el 5% (1,9 km²) de suelo urbanizado que incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 95% (40,3 km²) de suelo no urbanizado. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 1.880 habitantes, ha presentado, en los últimos períodos intercensales, incrementos correspondientes al 19,9% (1991-2001) y al 25,9% (2001-2010). Según estimaciones realizadas por el censo comunal reciente, se considera que su población actualmente alcanza los 2.359 habitantes. Si se toma en cuenta la población total del Corredor Sur, Pavón aporta el 1,05 % en cantidad de habitantes.

La población se desarrolla en tres núcleos urbanos separados entre sí, claramente definidos y rodeados de usos agrícolas: barrio Rincón de Pavón; Centro y Mitre. Su accesibilidad y conectividad queda definida por la ruta nacional N°21, por lo cual se hace indispensable una reorganización del sistema vial. Pavón presenta un gran potencial paisajístico por la presencia de diversos espacios públicos, como el recuperado cuadro de Estación ferroviaria, pero, especialmente, por el valor ambiental y recreativo del extenso frente fluvial del arroyo Pavón, el cual cuenta con componentes geográficos de gran riqueza como, por ejemplo, los saltos del Pavón.

Esta localidad se caracteriza por ser un “pueblo jardín” por su relación particular con la naturaleza y por la existencia de diversos parques, equipamientos y paseos públicos forestados. Por dichas características, junto a la tranquilidad que ofrece la localidad en los últimos años se produce un notable incremento en la demanda de viviendas para residencia permanente.

Se destaca un muy buen nivel de abastecimiento de servicios, en especial en el barrio centro de Pavón. El tendido de gas está totalmente conformado, excepto por algún sector de urbanización muy reciente, y los pavimentos son óptimos en los barrios más consolidados. Sin embargo, está en marcha un esquema de pavimentación y construcción de calzadas.



1.880 Hab
CENSO 2010

25,92%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)



1,91 Km²
SUP. URBANIZADA



887 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANIZADAS)

45 Hab/Km²
DENSIDAD TOTAL



Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

CORREDOR SUR

96

Empalme Villa Constitución

La comuna de Empalme Villa Constitución, perteneciente al Corredor Sur del Área Metropolitana de Rosario, se localiza aproximadamente a 46 km de la ciudad de Rosario. Tiene una extensión territorial de 38,1 km², siendo el 7% (2,7 km²) urbanizado que incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 93% (35,4 km²) de suelo no urbanizado. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 6.410 habitantes, presentando, en los últimos períodos intercensales, incrementos correspondientes al 10,4% (1991-2001) y al 8,8% (2001-2010). Según estimaciones realizadas por la localidad, se considera que la población actualmente alcanza los 8.000 habitantes aproximadamente. Si se toma en cuenta la población total del Corredor Sur, Empalme Villa Constitución aporta en cantidad de habitantes el 3,57%.

La localidad de Empalme Villa Constitución tiene una huella morfológica determinada por las infraestructuras de la movilidad regional que atraviesan su ámbito; tanto por la presencia de la estación de empalme ferroviario, motivo del surgimiento de su nombre, como por el cambio de dirección de la actual ruta provincial N°21, que transcurre paralela a las vías del ferrocarril. Su patrimonio ferroviario es de gran importancia para la historia regional. Si bien no posee frente fluvial sobre el río Paraná, la presencia del canal Constitución, que transcurre en su territorio, le otorga características paisajísticas y representa una defensa hídrica de relevancia.

Se encuentra muy próxima a la ciudad de Villa Constitución, a 5 km aproximadamente, por lo cual mantiene una estrecha relación con ésta y tiene acceso a muchos de los servicios que presta esta localidad de relevante incidencia regional, no obstante, también sustenta notables vínculos con la vecina Pavón, como con otras comunas y municipios cercanos y con Rosario.

Esta comuna posee una tradición agrícola, mayormente destinada al cultivo extensivo de soja durante las últimas décadas, sin embargo, en los últimos años, registra un considerable incremento de la superficie de suelo urbano. La disponibilidad de diversos espacios vacantes estratégicamente localizados en el interior de la planta urbana posibilitará desarrollar nuevos programas y proyectos integrales.

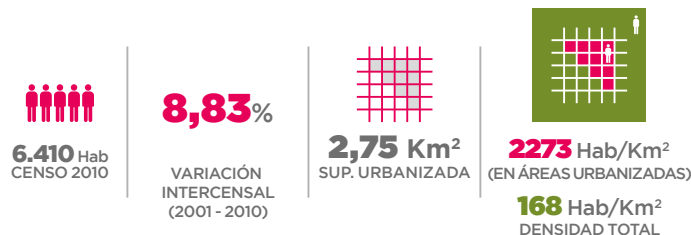
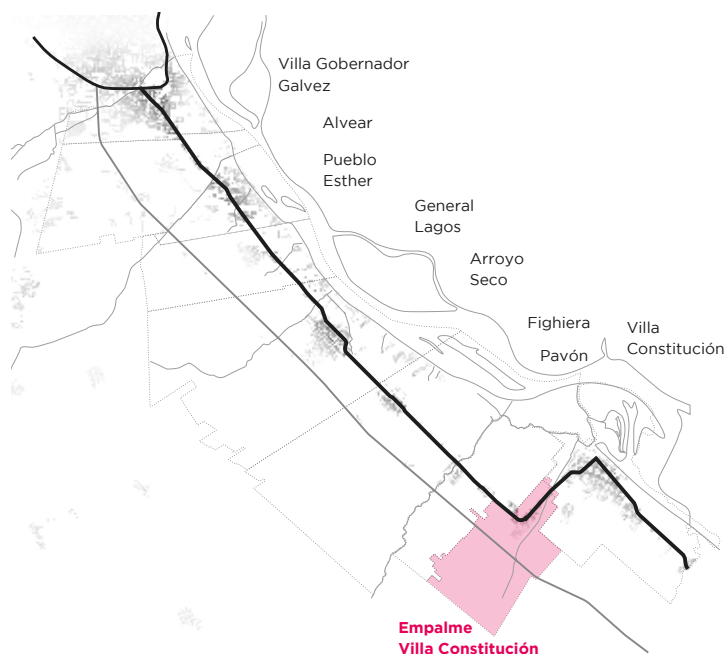


Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

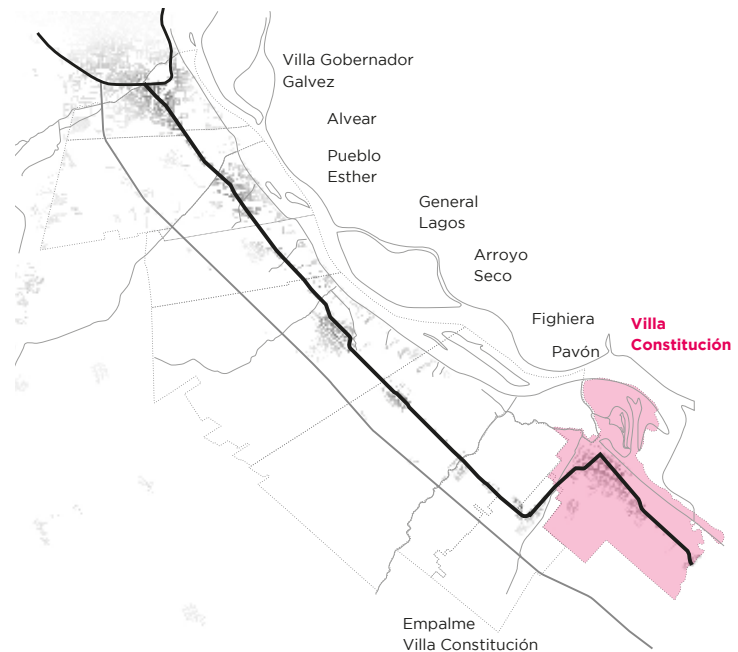
Villa Constitución

La ciudad de Villa Constitución, se localiza aproximadamente a 53 km de la ciudad de Rosario. Tiene una extensión territorial de 86,3 km², siendo el 19% (16,6 km²) de suelo urbanizado que incluye trazados viales, ferroviarios y espacio público y el 65% (56,2 km²) suelo no urbanizado. Dentro de este territorio, el río Paraná ocupa el 16% de superficie (13,5 km²) y define un frente ribereño de 16,2km de longitud. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 47.903 habitantes, ha presentado, en los últimos períodos intercensales, incrementos correspondientes al 6,90% (1991-2001) y al 7,97% (2001-2010). Según estimaciones realizadas por la localidad, se considera que la población actualmente alcanza los 50.000 habitantes aproximadamente. Si se toma en cuenta la población total del Corredor Sur, Villa Constitución aporta en cantidad de habitantes el 26%.

Esta ciudad posee una ubicación estratégica, ya que está localizada en el límite provincial, determinado por el Arroyo de Medio, entre Santa Fe y Buenos Aires y presenta una estrecha relación, tanto con Rosario como con San Nicolás. Villa Constitución tiene un marcado perfil productivo-industrial, especialmente por la presencia de sus puertos y establecimientos industriales, lo que constituye la base económica de la localidad.

Cobran notable importancia regional el rubro metalúrgico y el metalmecánico con industrias como Acindar, Tenares y Chapa Naval, entre otras. Presenta una tradición portuaria, tanto como polo exportador cerealero como metalúrgico. En su extenso frente fluvial, además, se puede llevar adelante el reordenamiento y desarrollo de proyectos especiales integrales que den respuesta al déficit habitacional que se registra actualmente.

Cuenta además con un potencial paisajístico ambiental de gran importancia, especialmente por la existencia de la Reserva Natural Isla del Sol, de 200 hectáreas de extensión, declarada por la Provincia de Santa Fe como Área Natural protegida, dado que contiene especies de flora y fauna autóctona y un paisaje característico del delta del Paraná. Por esto, es un polo de atracción tanto para el desarrollo de actividades educativas como para el ecoturismo.



47.903 Hab
CENSO 2010

7,97%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)

16,61 Km²
SUP. ÚRBANIZADA

2871 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANIZADAS)

555 Hab/Km²
DENSIDAD TOTAL



Foto aérea, vuelo 2018. Fuente: archivo ECOMR.

ANTECEDENTES

CONSTRUCCIÓN DEL PENSAMIENTO METROPOLITANO

El proceso de planificación que se desarrolla en el Área Metropolitana de Rosario reconoce importantes antecedentes, diversas iniciativas y aportes concretos, orientados a la planificación territorial y urbana. Cada uno de ellos ha marcado una orientación particular en la construcción de territorio y en la consolidación de una identidad particular del área.¹

Las acciones que hoy se promueven toman como punto de partida cada una de estas iniciativas, se nutren de ellas y establecen una línea de continuidad en el tiempo que permite afianzar en el territorio proyectos que sólo pueden lograrse con una mirada y un pensamiento reflexivo acumulado en el largo plazo. Pensamiento que coloca al AMR en una situación distintiva en lo que se refiere a la construcción y consolidación de áreas metropolitanas a nivel provincial y nacional.

Primer Plan Regulador y de Extensión de la Municipalidad de Rosario

Realizado en el período 1929-1935 por el Ingeniero y Urbanista Carlos M. Della Paolera, el Arquitecto e Ingeniero Ángel Guido y el Ingeniero Adolfo P. Farengo, aprobado mediante la Ordenanza N° 58/1929, constituye uno de los primeros antecedentes significativos en materia de planificación territorial, al ser elaborado con una mirada metropolitana. Los grandes temas tratados en este Plan Regulador, como por ejemplo el sistema vial y el sistema de grandes parques, son afrontados desde una perspectiva regional.

Segundo plan, “El Plan Rosario”

Surge a partir de las transformaciones acontecidas entre las décadas de 1930 y 1950 en manos del Agrimensor Montes. Es aprobado por ordenanza N° 1.030/52 y reivindicado por la Ley Nacional N° 16.052.

Alimenta a numerosas instalaciones productivas a radicarse en la costa provocando un creciente tráfico regional, por lo cual cobra particular interés la intercomunicación distrital y regional. Entre los principales temas que aborda el plan se destacan: la reestructuración ferroviaria, la sistematización vial y la conexión aérea regional. Plantea, a su vez, la creación de un organismo de carácter inédito en la región de coordinación del Plan Rosario, con el fin de debatir todas las modificaciones que sean necesarias introducir con el transcurso del tiempo.

Prefectura del Gran Rosario

En 1969 se crea, por ley provincial, “La Prefectura del Gran Rosario” con la misión de elaborar un Plan de Desarrollo del Área Metropolitana de Rosario. La misma, define los lineamientos del desarrollo físico en el nivel intermunicipal, a partir de objetivos y metas fijadas por los distintos gobiernos jurisdiccionales para el sector integrado por Rosario y por veinte localidades organizadas en zona norte, sur y oeste del área.² A pesar de su importancia y significación en materia de planificación regional, este organismo es disuelto en el año 1976 por la dictadura militar.

Comité Técnico Urbanístico Gran Rosario (COTEUR)

Con el retorno a la democracia, frente al nuevo escenario político de 1983, surge una nueva mirada en la planificación metropolitana retomada desde el Gobierno Provincial con la creación de un Sistema Provincial de Planeamiento Metropolitano: el “Comité Técnico Urbanístico Gran Rosario” (COTEUR). Su creación responde a la necesidad de realización de un “Plan Metropolitano”, que aborde la totalidad de las problemáticas existentes en el territorio metropolitano desde un enfoque integrador.³

1. Ver CECILIA GALIMBERTI, “Antecedentes de Planificación en el Área Metropolitana de Rosario”, CAPITULO VII, CUADERNO N° 2: “EL ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO. CONTEXTOS DEL PLANEAMIENTO METROPOLITANO LOCAL E INTERNACIONAL”. Ente de Coordinación Metropolitana. Rosario, marzo de 2014.

2. Ver Cuaderno N° 14 de Prefectura del Gran Rosario.

3. Ver CECILIA GALIMBERTI, ídem.

Instituto de Desarrollo Regional

Es una Fundación que, con sede en la ciudad de Rosario, desarrolla sus actividades en el campo de la formación, capacitación y creación de liderazgos para el desarrollo local y regional. Desde su creación en 1996, hasta la actualidad ha realizado múltiples encuentros, foros de discusión y seminarios centrados en el debate de diferentes problemáticas regionales. Un Área Editorial ha desplegado importantes publicaciones de libros y documentos de trabajo, que recogen los aportes de profesionales de diversas disciplinas en temáticas clave de interés regional vinculadas a la planificación estratégica en general, a distintos aspectos del desarrollo territorial, al desarrollo de proyectos productivos, planes de negocios, estudios de mercado y comercio exterior, entre otros.

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN MÁS RECIENTES

Si bien estos primeros planes e iniciativas no definen ni abordan como hoy el Área Metropolitana de Rosario, introducen una forma de pensar “lo metropolitano” que queda plasmado en los proyectos que desarrollan, muchos de los cuales tienen aún absoluta vigencia. Esta forma de afrontar la planificación del territorio ha contribuido a la transformación y desarrollo de Rosario y su área metropolitana en los últimos veinte (20) años. *“En los años siguientes de la década de 1990, las investigaciones sobre el área metropolitana se diversifican en distintos ámbitos, principalmente en: unidades académicas de investigación dependientes de la Universidad Nacional de Rosario, en la Bolsa de Comercio, en el Instituto de Desarrollo Regional, entre otros. En este sentido, pareciera que la condición metropolitana, frente a las transformaciones acontecidas, resulta una plataforma indispensable para el futuro desarrollo regional. Desde el ámbito de la gestión política de estos años, la mirada metropolitana se condensa en la elaboración del nuevo Plan Estratégico y en la actualización del Plan Director de Rosario. El Nuevo Plan Director de 1999, complementario al Plan Regulador, estructura las diferentes directrices de acción, partiendo de una visión integral y ampliada del territorio”*⁴.

La propuesta que se formula hoy para el AMR parte de los antecedentes más recientes, centrándose particularmente en aquellos

instrumentos de planificación que presentan una línea estratégica común a los objetivos planteados en la actualidad:

Plan Urbano Rosario (PUR 2007-2017)

Instrumento que define un proyecto urbanístico interpretando los procesos de cambio de la ciudad y definiendo formas de actuación para su transformación física y funcional, en el ámbito del territorio municipal. Este documento incluye proyectos estratégicos a escala metropolitana que han sido retomados y profundizados desde el ECOM. También incorpora importantes cambios normativos que han servido de referencia para construir los Planes Urbanos Locales (PUL) y reformular las normativas locales de las localidades ECOM.

Plan Estratégico Rosario Metropolitana (PERM+ 10 2008-2018)

Espacio en el que instituciones representativas de los sectores público y privado intercambian ideas para la formulación de proyectos estratégicos que guíen a la ciudad hacia un horizonte de desarrollo, con una mirada metropolitana desde la ciudad central del AMR. Si bien este instrumento se elabora en la ciudad central, sus líneas de actuación estratégica se definen con una perspectiva metropolitana.

Plan Integral de Movilidad Rosario (PIM 2010)

Instrumento que bajo conceptos de integración territorial, inclusión social y desarrollo sostenible, y en base a estudios específicos de transporte, define propuestas e intervenciones tendientes a alcanzar un cambio de conducta a largo plazo hacia métodos más eficientes de transporte. Su desarrollo a nivel metropolitano constituye aún una tarea pendiente que en la actualidad se pretende encauzar con el desarrollo de un trabajo más integrado con el ECOMR.

Plan Estratégico Provincial Santa Fe (2010)

Instrumento que integra un conjunto de programas y proyectos de escala provincial y regional ordenados a partir de tres líneas estratégicas: Territorio Integrado, Calidad Social y Economía del Desarrollo. Los proyectos delineados para la Región Centro de la Provincia de Santa Fe corresponden fundamentalmente al territorio que abarca el ECOM Rosario.

4. Ver CECILIA GALIMBERTI, ídem.

CONSTRUCCIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO METROPOLITANO

BASES DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL METROPOLITANO

Uno de los problemas más importantes que se registraban en el Área Metropolitana de Rosario era la carencia de instrumentos de planificación, adecuados a la complejidad territorial registrada y a los problemas que se debían enfrentar y resolver, por parte del conjunto de localidades integradas al Ente de Coordinación Metropolitana Rosario.

Existía una situación muy diversa y compleja, en términos de construcción de instrumentos de planificación territorial, con marcadas diferencias entre la ciudad central -Rosario¹- y el resto de localidades de la región. Se sumaba a esto la escasez de recursos económicos, así como de recursos humanos con formación técnica específica en los municipios y comunas para resolver esta situación. Los escasos recursos humanos existentes, por lo general, están abocados a cumplir múltiples tareas de coyuntura, que les insume toda la jornada laboral sin dejarles margen de tiempo para desempeñar el trabajo que se requiere en un proceso de estas características.

Otro de los problemas registrados lo constituía la mirada individual e independiente de cada centro urbano en materia de ordenamiento territorial. No existía al momento de conformar el ECOMR una metodología de trabajo que permitiera planificar en forma integrada el desarrollo local y metropolitano. Tampoco se contaba con instrumentos adecuados a la complejidad territorial que presenta el área ni a los problemas que se deben enfrentar y resolver.

La metodología de trabajo desarrollada para abordar el Ordenamiento Territorial del AMR se diseña en sintonía con el

carácter que adopta la constitución misma del ECOMR: una asociación voluntaria de 26 municipios y comunas, formalizada por ley como Ente Público No Estatal. Una entidad que parte del respeto hacia los gobiernos locales y que busca su fortalecimiento y empoderamiento, sobre la base de una asociación entre pares en pos de sostener una iniciativa de interés común a todos sus miembros: la construcción e implementación de un Plan Metropolitano.

En términos de planificación territorial la tarea que realiza el Ente implica desde el abordaje de la escala general de la planificación (cuya propuesta ha quedado sintetizada en siete Directrices de Ordenamiento Territorial, DOT), pasando por la profundización de problemáticas sectoriales específicas (Urbanización y Vivienda, desarrollo del Suelo Periurbano y Rural, Accesibilidad y Movilidad, entre otras) para llegar a puntualizar y desarrollar las cuestiones locales (plasmadas en la redacción de los 26 Planes Urbanos Locales, PUL).

Es así que el Ordenamiento Territorial Metropolitano es abordado conjugando la escala metropolitana con la escala local y profundizando temáticas sectoriales específicas, para desplegar un abanico de proyectos y obras que se consideran estratégicos para encauzar el desarrollo de la región.

El Acuerdo firmado por los intendentes y presidentes comunales de sostener siete grandes Directrices de Ordenamiento Territorial obliga a redefinir cada una de las estrategias locales integrándolas a una única estrategia metropolitana. Cada PUL constituye una transferencia de las DOT a la escala municipal.

1. Rosario cuenta con un Plan Estratégico (PERM+10) y un Plan Urbano elaborados con una visión metropolitana. Recientemente, además, Rosario puso en sintonía los proyectos correspondientes al PERM+10, con las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT-AMR). Ver: "PLAN ESTRATÉGICO ROSARIO. Informe de Avance. Profundizando la Mirada Metropolitana." Sudamérica Impresos. Junio de 2015. Disponible en <http://ecomrosario.gob.ar>. En función de ello, el trabajo realizado en la ciudad de Rosario enfocará el desarrollo de proyectos estratégicos de carácter metropolitano, que vinculan a la ciudad cabecera del AMR con las localidades vecinas.

Si bien las DOT condicionan y determinan aspectos claves del PUL es la suma de los planes locales lo que compone, convalida y legaliza el plan territorial.

De estos dos niveles de planificación surgen los Programas Sectoriales vinculados a temáticas clave de interés particular (accesibilidad y movilidad; suelo, servicio y vivienda; suelo periurbano y rural; entre otros); también, los Planes Especiales Interjurisdiccionales y los Proyectos Estratégicos Locales. La construcción y profundización de estos instrumentos es de ida y vuelta con un fuerte respeto de la voluntad de los municipios y comunas, pero también con una gran preocupación por la definición de un proyecto común metropolitano.

Las Directrices de Ordenamiento Territorial, los Planes Urbanos Locales, los Ejes Temáticos Sectoriales, los Planes Especiales Interjurisdiccionales y los Proyectos Estratégicos constituyen en su conjunto y en forma articulada el Plan Estratégico Metropolitano, emanado de múltiples acuerdos alcanzados a través de los procesos participativos que se implementan en torno al desarrollo de cada una de estas instancias.

Desde esta perspectiva, el Plan Estratégico Metropolitano es en sí un proceso de articulación de diferentes instrumentos que se retroalimentan en forma continua. Consolidado sobre la base de múltiples acuerdos, incluye tres enfoques simultáneos:

- General, con el desarrollo de las Directrices de Ordenamiento Territorial, que permiten contar con una mirada integral del territorio.
- Sectorial, con la profundización de problemáticas específicas (ambientales, de movilidad y accesibilidad, desarrollo productivo, entre otras) que facilitan el enunciado de proyectos concretos para resolver problemáticas de interés y urgencia.
- Local, con la elaboración de los Planes Urbanos Locales, que trasladan a la escala urbana las precisiones tomadas en los otros dos niveles antes detallados.

En esta clave, en el proceso emprendido en el AMR en materia de planificación se genera la oportunidad de establecer una

nueva concepción de planes urbanísticos, más relacionados con la comprensión de cada espacio local y con una manera innovadora de gestión, comprometida con los desafíos que se presentan en una escala superior: metropolitana.

A partir de los criterios consensuados por el conjunto de localidades ECOMR, y volcados en las Directrices de Ordenamiento Territorial para el AMR, es pertinente encontrar el instrumento que represente, a escala local, un correlato físico a la vez que estratégico para abordar todos los aspectos del desarrollo urbanístico que intervienen en este proceso y delinear las primeras hipótesis de proyecto en torno a temas relevantes como: el ordenamiento del suelo y la extensión de las plantas urbanas, la protección del paisaje y el patrimonio construido, la movilidad, los espacios para la producción y servicios, la provisión de infraestructura y el ambiente. De este modo, el instrumento resultante, PUL, recogerá los lineamientos que fueran acordados para guiar las políticas metropolitanas como marco de referencia ineludible para las políticas locales.

Se trata entonces de la conceptualización del PUL como proyecto urbanístico deseado y posible, de transformación a futuro de una ciudad y su ámbito funcional, asociándose con otras ciudades cuyas potencialidades y problemáticas son compartidas, para asumir un rol más colaborativo, en un plano supramunicipal. Es una herramienta para impulsar modificaciones en la estructura física y funcional de cada localidad, ordenar la acción pública y promover la inversión privada. Su finalidad es favorecer la transformación positiva de las ciudades y comunas en un contexto metropolitano.

A partir de estas nuevas referencias territoriales, cabe una reflexión tanto conceptual como metodológica, para la construcción de este tipo de instrumento de planificación a partir del cual luego surgirán otras derivaciones instrumentales, más específicas de la intervención física en el territorio local, como la generación de operaciones estructurales, proyectos estratégicos y reformulaciones normativas específicas.

Estos instrumentos cobran especial significado en el ámbito del suelo urbanizable de cada localidad, tienen autonomía y son objeto del ordenamiento urbanístico normativo, mientras que todos aquellos temas de singular interés intermunicipal son objeto de instrumentos flexibles, más participativos, con rigor técnico pero con una fuerte representación de las voluntades políticas consensuadas.

Es de interés especial, que todas las localidades del ECOM acuerden un conjunto de herramientas normativas que las coloquen en situación de igualdad en cuanto al marco jurídico e institucional que adopten, lo cual permite la instalación y desarrollo de emprendimientos de distinta índole.

El caso de la ciudad cabecera del AMR, Rosario, presenta una situación particular. Si bien la ciudad cuenta con un Plan Urbano Local ajustado a las DOT, el fin de su período de vigencia invita a reflexionar sobre el camino emprendido hasta el momento, y proponer nuevas estrategias de alcance metropolitano que permitan renovar el proceso desplegado hasta ahora. Se podrían confirmar los lineamientos establecidos y los logros obtenidos y avanzar en el desarrollo de emprendimientos posicionados en los límites jurisdiccionales, cuyo potencial en términos funcionales, económicos, físicos, sociales y culturales resta en gran parte por descubrir. El territorio debe ordenarse desde el punto de vista urbanístico, mediante operaciones que integren diferentes escalas de actuación. La revisión del plan local a partir del proceso desplegado a nivel metropolitano facilitará la definición de nuevas estrategias e instrumentos para la gestión de las políticas territoriales.

Cinco de los Planes Interjurisdiccionales diagramados para el área generan una base sobre la cual tanto Rosario como las localidades de borde que limitan con ella, puedan emprender políticas conjuntas que beneficien mutuamente a ambas jurisdicciones y, por extensión, al resto del AMR.

La confianza que se ha logrado instalar en el conjunto de los actores involucrados, basada en los consensos alcanzados en

el transcurso del proceso, sumado al aprendizaje incorporado por parte de la ciudadanía que ha participado en distintas instancias, son las mejores condiciones para garantizar una continuidad en el tiempo de esta construcción colectiva.

DIRECTRICES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (DOT)

107

Sobre la base de los temas priorizados por el Consejo de Gobierno del ECOM, y a través de un intenso trabajo mancomunado entre las áreas técnicas de los municipios y comunas del AMR, a principios de 2014 fue posible formular un primer enunciado de Directrices de Ordenamiento Territorial para el área¹.

Las DOT, a la vez de sintetizar los primeros acuerdos y consensos sobre las políticas generales para el Área Metropolitana de Rosario, establecen criterios que sirven de guía para la actuación en los corredores metropolitanos. Se trata de principios ordenadores comunes que definen un modelo territorial deseado y estructuran un plan de acción conjunto para los próximos 15 años.

Constituyen un punto de partida el paso inicial para instalar un proceso de planificación territorial de alta complejidad, tanto por la multiplicidad de actores que intervienen como por las distintas escalas y jurisdicciones que involucra. También, por la enorme diversidad de temas y problemas que se enuncian para ser profundizados según sea el enfoque y/o escala de intervención que se aborde: general, sectorial o local.

DOT N° 1

Definición de patrones de urbanización y uso del suelo sostenible

DOT N° 2

Protección y optimización de los recursos ambientales y patrimoniales

DOT N° 3

Estructuración de la accesibilidad y conectividad en forma eficiente

DOT N° 4

Promoción de un desarrollo integral productivo y de servicios

DOT N° 5

Mejora en las condiciones de saneamiento ambiental e infraestructura

DOT N° 6

Coordinación estratégica y asociativa de actores

DOT N° 7

Distribución policéntrica y equilibrada de equipamientos y servicios

1. Para profundizar este punto ver "CUADERNO N°3: EL ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO. DIRECTRICES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL. BASES PARA UN ACUERDO METROPOLITANO". Ente Coordinación Metropolitana Rosario, Marzo 2014.

DOT N° 1

Definición de patrones de urbanización y uso del suelo sostenible

La expansión territorial en el AMR se ha desarrollado espontáneamente durante los últimos años buscando satisfacer, principalmente, la necesidad de vivienda de la población de Rosario en busca de terrenos más asequibles, desde el punto de vista económico, y de una forma de vida diferente, alejada de la gran ciudad. Este proceso, a manos principalmente del sector privado, puso en evidencia una gran debilidad por parte del Estado en la definición de políticas de urbanización sostenibles. Su manifestación territorial ha sido la proliferación indiscriminada de loteos residenciales y/o desarrollos industriales, indiferente a las condiciones hídricas del área y a los requerimientos de infraestructuras, provisión de equipamientos y servicios y consolidación de un sistema vial y de espacios públicos jerarquizado, que acompañe y estructure el proceso expansivo.

Esta primera DOT busca entonces en ese contexto ordenar las situaciones en curso, contener y estructurar los procesos expansivos en el AMR, reconocer las fortalezas y debilidades de cada núcleo urbano e identificar el rol y jerarquía que puede asumir cada uno de ellos en el corredor o cuadrante metropolitano en el que se inserta, a los efectos de establecer un equilibrio entre los diferentes centros para lograr un modelo de desarrollo sostenible.

Organización de los procesos de urbanización y completamiento de los tejidos residenciales

-  Área urbanizada
- Corredor Norte**
 -  Núcleo Urbano tipología A
Prevalece una política de Expansión
 -  Núcleo Urbano tipología B
Se prioriza el completamiento con una política de expansión moderada
- Cuadrante Oeste**
 -  Núcleo Urbano tipología A
Prevalece una política de Expansión
 -  Núcleo Urbano tipología B
Se prioriza el completamiento con una política de expansión moderada
 -  Núcleo Urbano tipología C
Se prioriza la consolidación del núcleo urbano existente y se desalientan nuevos procesos de urbanización
 -  Consolidación conector RP N°18 _ "PEIR18"
- Corredor Sur**
 -  Núcleo Urbano tipología A
Prevalece una política de Expansión
 -  Núcleo Urbano tipología B
Se prioriza el completamiento con una política de expansión moderada
- Protección de las áreas rurales**
 -  Área periurbana
Suelo de borde urbano donde se recomienda el incentivo de desarrollos productivos agrícolas alternativos
 -  Área rural
Suelo rústico y/o rural donde se admite exclusivamente la producción agrícola - ganadera
 -  Franjas de restricción a la conurbación
Suelo rural de distanciamiento entre núcleos urbanos









DOT N° 2

Protección y optimización de los recursos ambientales y patrimoniales



La forma de apropiación del territorio descrita en el punto anterior, basada en la conversión de suelo rural a urbano, con ausencia de una política de urbanización adecuada, trajo aparejada la consolidación de procesos de urbanización en terrenos anegables que ocasionaron la saturación de grandes superficies de suelo. Se evidencia como consecuencia, el descuido de recursos naturales y paisajísticos que eliminó áreas forestadas y avanzó sobre los territorios linderos a los cursos de agua. Se suma a esto la escasa valoración de los sitios y arquitecturas de valor patrimonial, que representan los rasgos del pasado y dan cuenta de los procesos de formación y transformación histórica y cultural del área.

Esta segunda DOT busca en este contexto examinar, optimizar y hacer un uso racional de estos recursos. Plantea la valoración y protección de los frentes ribereños de ríos y arroyos, así como el reconocimiento y resguardo de las áreas anegadas, lo cual evitaría el avance en estos territorios de procesos de urbanización. También plantea un tratamiento particular del suelo rural reconociendo la necesidad de su preservación para alcanzar un modelo de transformación sostenible del AMR.

Protección de los márgenes de los cursos de agua

-  Ríos, arroyos y canales
-  Sistemas ribereños de penetración a revalorizar
-  Bajadas y/o accesos públicos a la ribera existentes
-  Bajadas y/o accesos públicos a la ribera propuestos
-  Área afectada por el Anteproyecto de "Ley de ordenamiento territorial de los frentes ribereños" Propuesta ECOM
-  Tramo ribereño de protección rural y/o ambiental


Protección de áreas bajas

-  Áreas con afectación hídrica
-  Áreas bajas a proteger
 1. Represa Arroyo Ludueña
 2. Arroyo Pavón


Protección y desarrollo sostenible de las islas

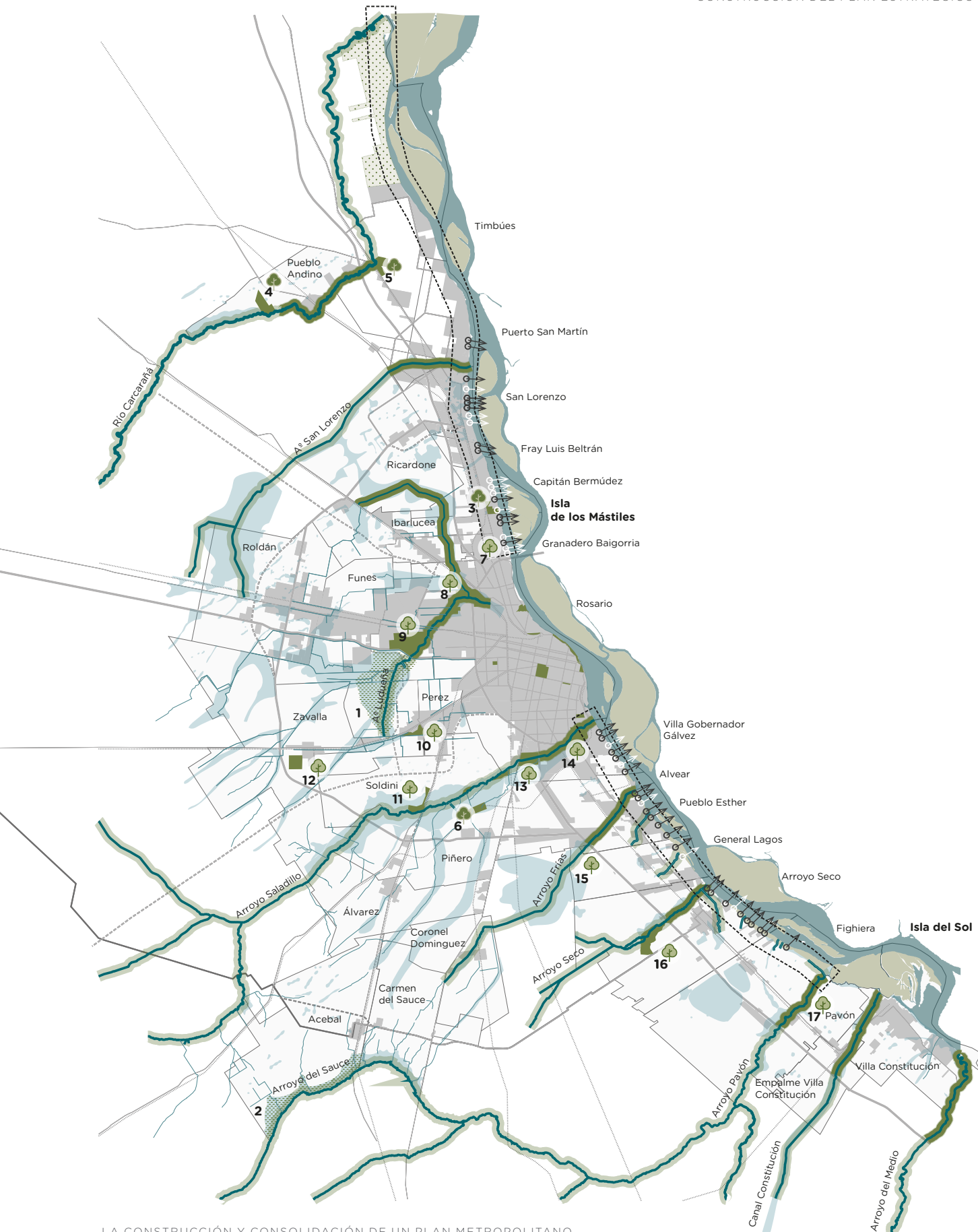
-  Islas del Río Paraná

Protección y puesta en valor de áreas forestadas

-  Áreas forestadas
 3. Áreas forestada Celulosa Argentina S.A
 4. Área forestada de Pueblo Andino
 5. Área forestada de Villa La Ribera
 6. Área forestada de Piñero

Revalorización y creación de parques metropolitanos

-  Espacios naturales identificados a revalorizar
 7. Parque de la Cabecera
 8. Parque Bosque de los Constituyentes
 9. Reserva Natural Funes
 10. Bosque de los Eucaliptus Pérez
 11. Balneario de Soldini
 12. Parque Villarino Zavalla
 13. Balneario Los Angeles Rosario / VGG
 14. Parque Regional Sur Rosario / VGG
 15. Parque del Arroyo Frías Alvear / Pueblo Esther
 16. Parque de Arroyo Seco
 17. Parque de Arroyo Pavón








DOT N° 3

Estructuración de la accesibilidad y conectividad en forma eficiente



El desarrollo del AMR adoptó, a lo largo de su formación, una estructura territorial tentacular y convergente al centro de la ciudad de Rosario, donde se localizaba el puerto. De este modo, se consolidaron numerosos núcleos urbanos en torno a la costa, los caminos y más tarde, las vías ferroviarias. A lo largo del siglo XX, se incorporaron numerosas vías de comunicación dando lugar a una estructura que, durante años, logró ser eficiente. Con el transcurrir del tiempo, y a partir de una mayor complejidad en el uso del suelo con la incorporación de instalaciones industriales y portuarias y el crecimiento de los centros urbanos, esta estructura comienza a evidenciar serios problemas de funcionalidad.

Esta tercera DOT reconoce que la localización de terminales portuarias, la incorporación de actividades productivas de gran porte y usos comerciales y de servicio, hacen necesario introducir modificaciones en el funcionamiento y la jerarquía de las vías de circulación, a fin ordenar la circulación de cargas y diferenciarla de la de las personas en función de los nuevos flujos de tránsito, para dar respuesta a las demandas de un sistema hoy altamente complejo.



Sistema de rondas

-  Anillo conector existente
RP N°26, RN A012, Av. Circunvalación
-  Anillo conector propuesto
Variante propuesta al trazado existente
-  2da Ronda, tramo existente
-  2da Ronda, tramo de completamiento
-  Anillo Conector Intercomunal
Reformulación RP N°34s

Autopistas

-  Autopista existente
-  Autopista propuesta




Rutas

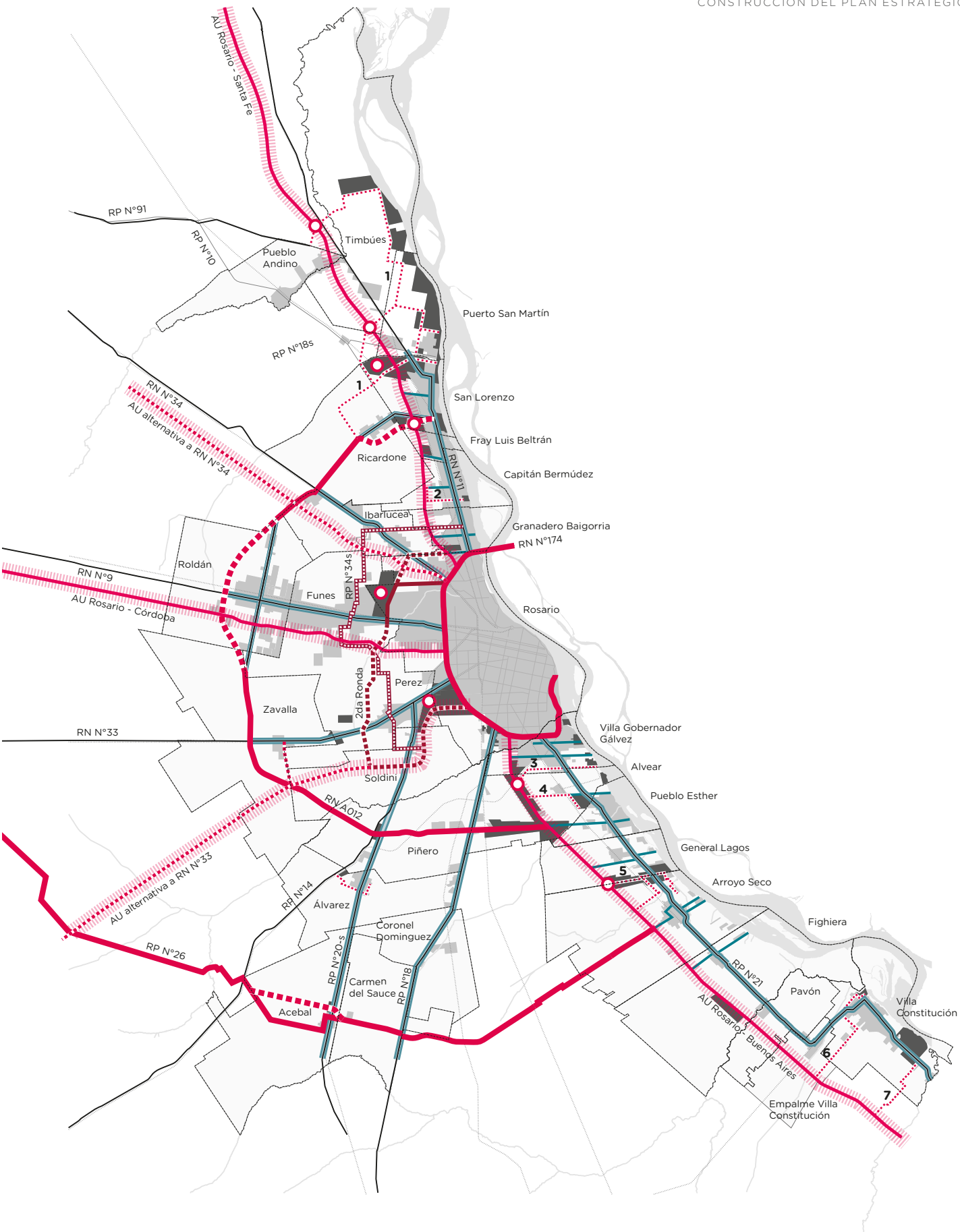
-  Ruta Nacional o Provincial existente
-  Avenida interurbana, re conversión de ruta existente
Tramo desafectado del transporte de cargas

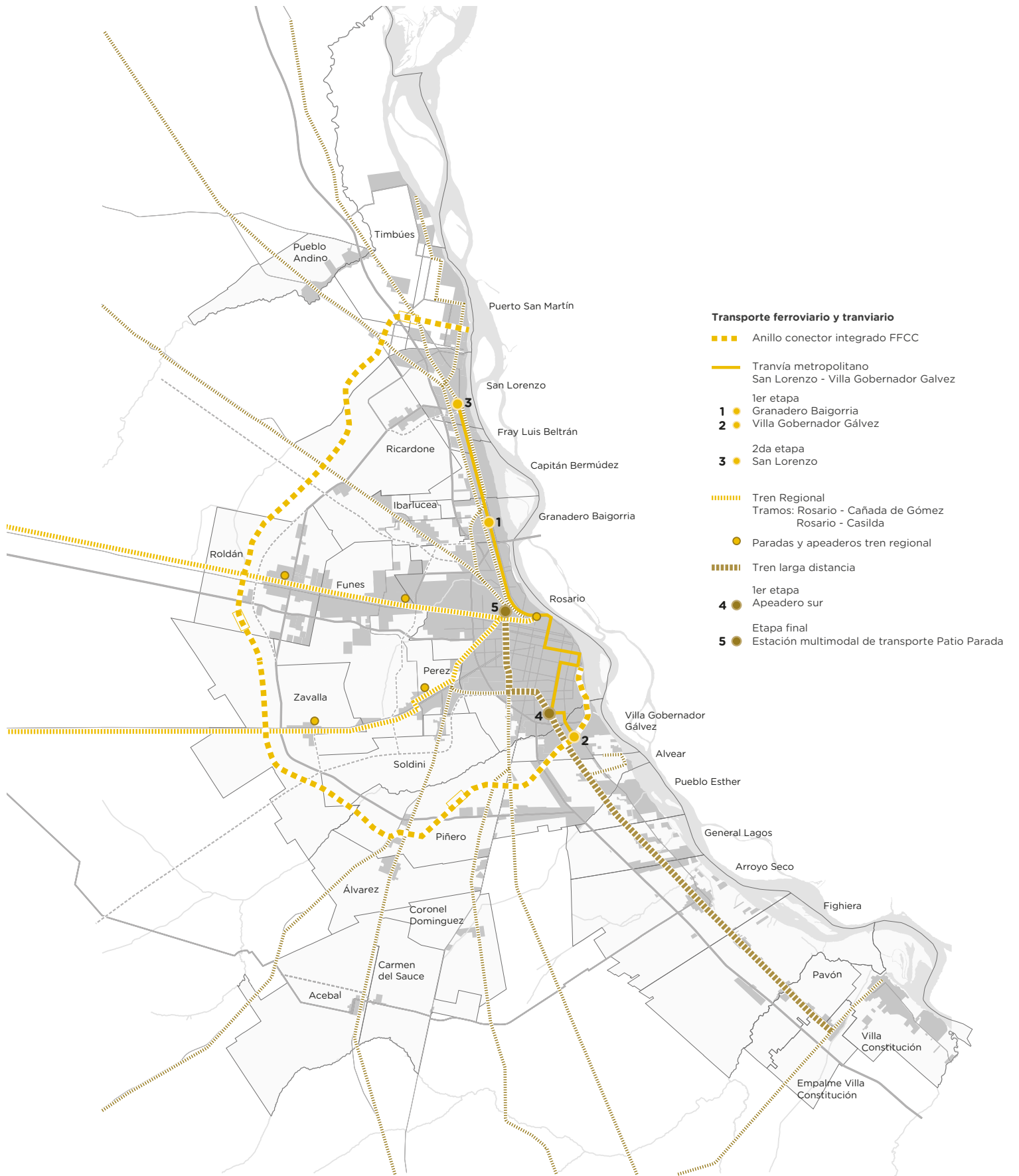
Conectores

-  Conector propuesto a áreas industriales y portuarias
- 1. Área logístico productiva Timbúes - Pto. Gral. San Martín / Área logístico productiva San Lorenzo
- 2. Área Celulosa Capitán Bermúdez
- 3. Área Cargill Villa Gobernador Gálvez
- 4. Parque industrial Alvear
- 5. Área logístico productiva Gral Lagos - Arroyo Seco
- 6. Área portuaria Villa Constitución
- 7. Acindar Villa Constitución
-  Vía de estructuración local

Principales enclaves relativos a la movilidad de cargas

-  Áreas / Nodos logísticos intermedios
-  Concentraciones portuarias e industriales sobre el frente ribereño
-  Áreas logístico - productivas de alcance metropolitano





- Transporte ferroviario y tranviario**
- ■ ■ ■ Anillo conector integrado FFCC
 - Tranvía metropolitano
San Lorenzo - Villa Gobernador Gálvez
 - 1 ● 1er etapa
Granadero Baigorria
 - 2 ● 2da etapa
Villa Gobernador Gálvez
 - 3 ● 3er etapa
San Lorenzo
 - Tren Regional
Tramos; Rosario - Cañada de Gómez
Rosario - Casilda
 - Paradas y apeaderos tren regional
 - ■ ■ ■ Tren larga distancia
 - 4 ● 1er etapa
Apeadero sur
 - 5 ● Etapa final
Estación multimodal de transporte Patio Parada




DOT N° 4

Promoción de un desarrollo integral productivo y de servicios

El AMR es una de las principales zonas agrícola-ganaderas del país. Concentra en su aglomeración una gran diversidad de industrias y actividades portuarias, a partir de la cual se ha generado una importante red de comercios y servicios. Se ve con claridad que la localización dispersa de las instalaciones industriales y portuarias, sin planificación previa, ha ocasionado serios problemas para el desarrollo y el ordenamiento urbano. La localización en las últimas décadas de polígonos y parques industriales, si bien constituye una política que repercute positivamente en términos de eficiencia colectiva y ordenamiento territorial, requiere una planificación previa, a los efectos de evitar los problemas que devienen de la dispersión de los establecimientos y de su localización en situaciones territoriales desfavorables en términos de accesibilidad, provisión de infraestructuras y servicios y proximidad a áreas residenciales; también de atenuar los problemas que puedan darse en términos de competitividad, ya que la sobreoferta de suelo industrial atenta contra la posibilidad de afianzamiento y consolidación efectiva de las implantaciones existentes y de las que se quieran crear.

Esta cuarta DOT, en este contexto, fija criterios para un reordenamiento de las actividades productivas y residenciales en forma más armónica y planificada. Se intenta promover la transformación de simples concentraciones regionales de empresas en sistemas productivos y de innovación local y regional planificados y gestionados con la colaboración del Estado, que actúen en forma complementaria antes que competitiva. Otra meta se vincula con obtener a partir de esta focalización, una mayor eficiencia en la provisión de infraestructuras y servicios necesarios y en la incorporación de las tecnologías de control ambiental requeridas. A tal efecto se impulsa la localización de establecimientos industriales y/o de servicio en dos escalas diferenciadas: a) la escala local, para rescatar su entramado productivo y responder a necesidades específicas detectadas en cada núcleo urbano, y b) la escala metropolitana, reconociendo implantaciones existentes o fomentando nuevas en aquellos puntos neurálgicos del territorio que constituyan los focos de mayor interés para el desarrollo del AMR en su conjunto.

 Consolidación de las concentraciones portuarias e industriales localizadas sobre la ribera del Río Paraná

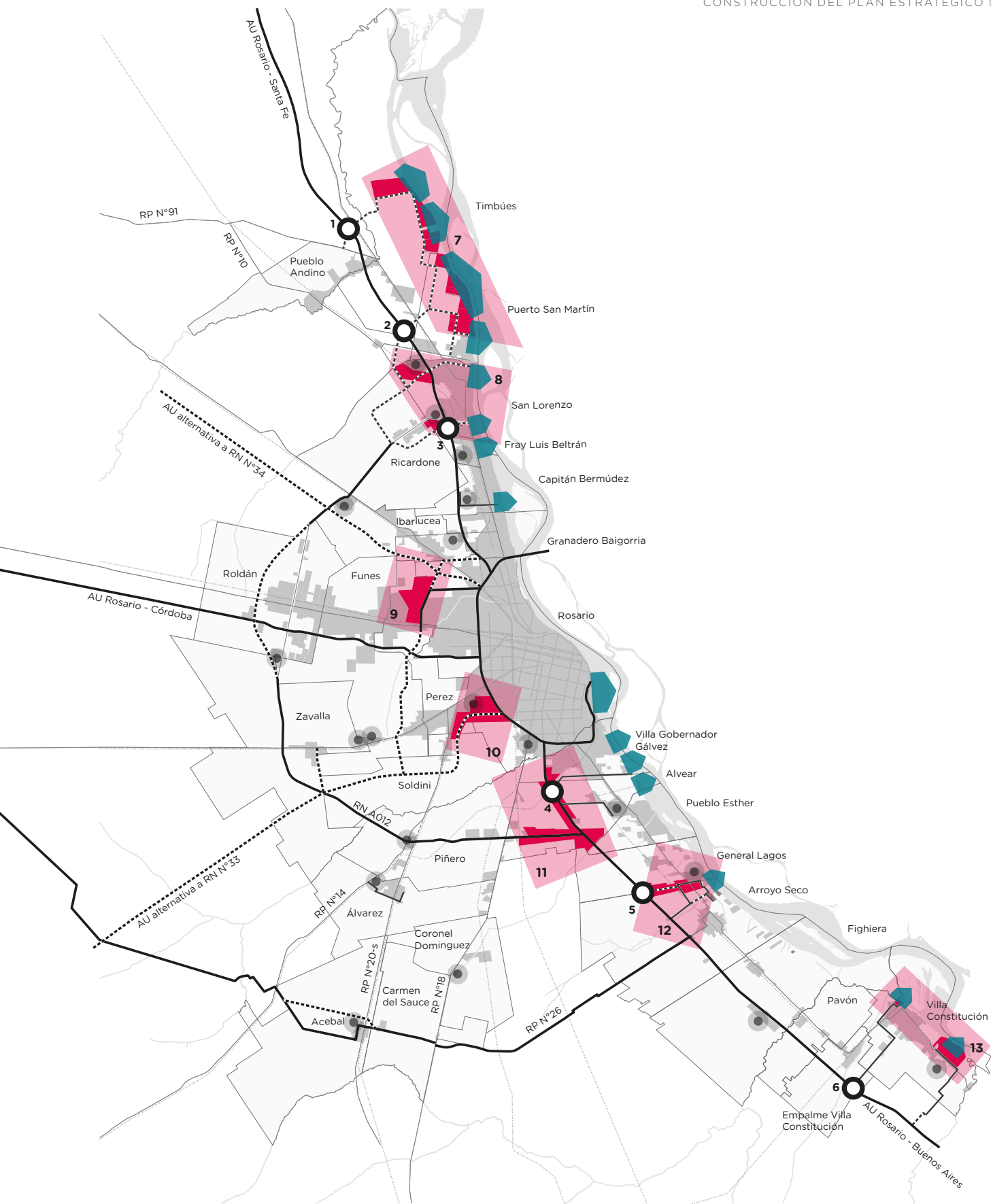
 Creación de nodos logísticos intermedios

1. Nodo logístico Timbúes
2. Nodo logístico Timbúes - Pto. Gral. San Martín
3. Nodo logístico San Lorenzo - Ricardone
4. Nodo logístico Villa Gobernador Gálvez - Alvear
5. Nodo logístico Gral. Lagos - Arroyo Seco
6. Nodo Logístico Villa Constitución

 Promoción de áreas logístico - productivas de alcance metropolitano

7. Área logístico productiva Timbúes - Pto Gral San Martín
8. Área logístico productiva San Lorenzo - Ricardone
9. Centro logístico aeroportuario
10. Área logístico productiva Rosario - Perez - Soldini
11. Eje metalmecánico Alvear - Pueblo Esther - Piñero
12. Área logístico productiva Gral Lagos - Arroyo Seco
13. Implantaciones portuarias / productivas Villa Constitución

 Suelo recomendado para uso industrial a escala local



DOT N° 5

Mejora en las condiciones de saneamiento ambiental e infraestructura

Las preocupaciones de índole ambiental en el AMR están protagonizadas por la problemática hídrica, consecuencia de una apropiación inadecuada de un territorio condicionado por la presencia de numerosos cursos de agua, las deficiencias fundamentalmente en el abastecimiento y provisión del agua, el gas y la energía, y en la disposición y tratamiento final de los líquidos cloacales y de los residuos sólidos urbanos. La proliferación de basurales a cielo abierto constituye una problemática significativa que tiñe el paisaje metropolitano y esconde tras de sí una problemática social muy importante. Esta situación obliga a afrontar el desafío de modificar la realidad vigente coordinando acciones entre los diferentes niveles del Estado, las instituciones intermedias y los sectores privados.

Esta quinta DOT reconoce en la programación de las grandes infraestructuras territoriales vinculados a la resolución integral de la problemática de la provisión del agua, el gas y la energía, el tratamiento de las aguas residuales y de los residuos sólidos urbanos, la clave para alcanzar mayor eficiencia a partir de la acción conjunta entre distintas localidades en el territorio metropolitano.

Provisión de servicio de agua apta para consumo

Tomas de agua, plantas potabilizadoras, estaciones de bombeo

- ▼ Existentes
 1. Planta potabilizadora Rosario
 2. Estación de bombeo
- ▽ A ampliar
 3. Planta potabilizadora G.Baigorria
- ▽ Propuestas
 4. Planta potabilizadora en Timbúes
 5. Planta potabilizadora en Figuiera
 6. Cisterna y Estación de bombeo
- Acueductos existentes
- - - - - Acueductos en ejecución
- Acueductos a ejecutar (1ra etapa)
- Acueductos a ejecutar (2da etapa)

Saneamiento hídrico de líquidos cloacales

Planta de tratamiento de líquidos cloacales

- Existentes
- A reformular
- Propuestas
 4. Planta Depuradora Rosario Norte
 5. Planta Depuradora Rosario Sur
 6. Planta Depuradora en Zavalla

Erradicación de basurales, reparación y recuperación de terrenos contaminados

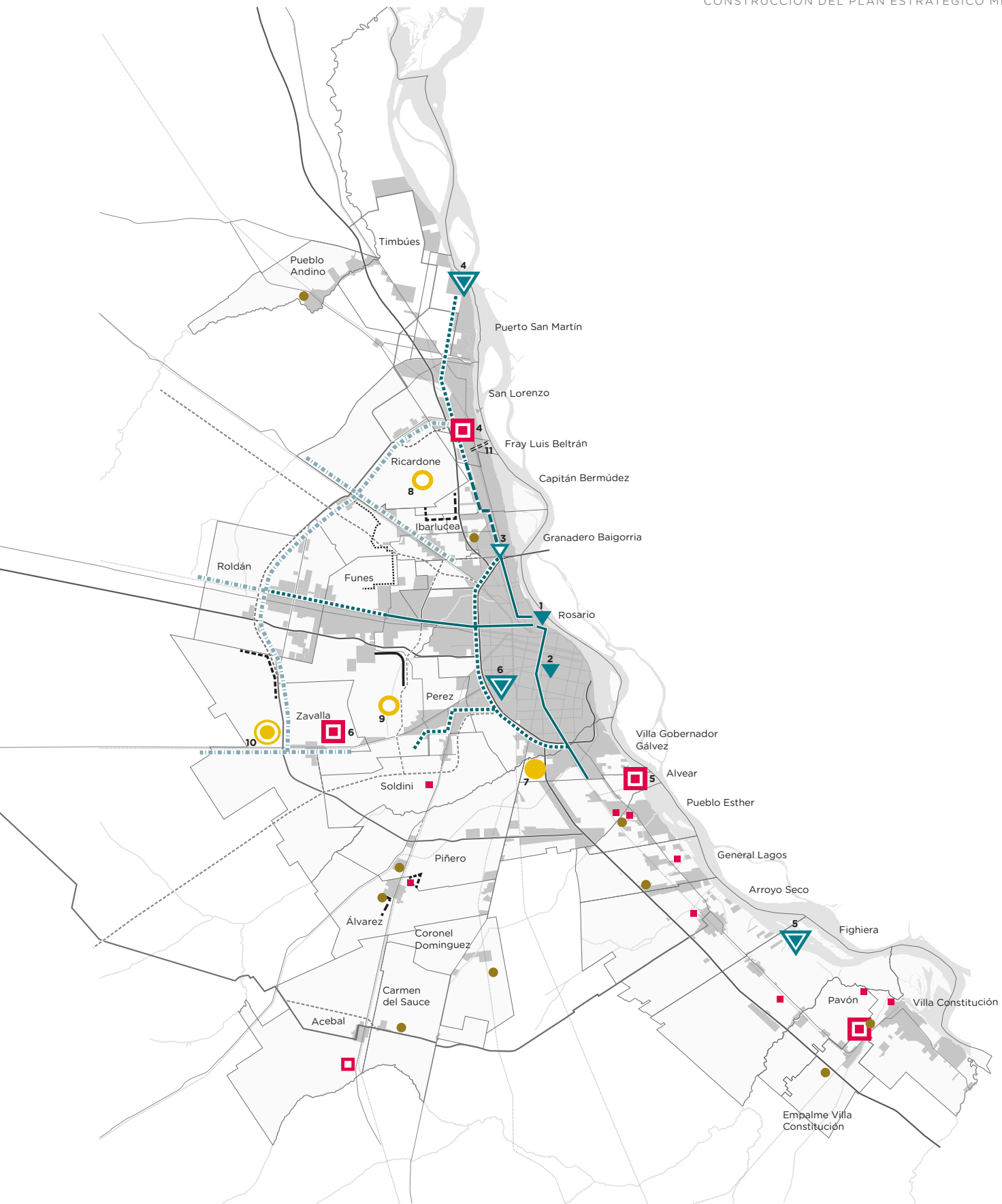
- Disposición final de residuos (a erradicar)

Tratamiento y disposición de Residuos Sólidos Urbanos

- Existentes
 7. Centro GIRSU en Villa Gobernador Gálvez
- A transformar
 8. Transformación del relleno de Ricardone en un Centro GIRSU
 9. Mejoramiento del relleno de Pérez
- Propuestos
 10. Centro GIRSU en Zavalla

Control de inundaciones y manejo responsable de los recursos hídricos Presas retardadoras

- Existentes
- - - - - En estudio
- A replantear
- == 11 Obra hidráulica de protección (Fray Luis Beltrán)



DOT N° 6

Coordinación estratégica y asociativa de actores

Cada una de las directrices antes detalladas, podrá efectivizarse en la medida que se logre una articulación de acciones entre los diferentes actores públicos y privados comprometidos con el desarrollo del territorio. En esta DOT más que en ninguna otra cobra especial significación el rol del ECOM como entidad coordinadora de los diferentes procesos que se pretendan encauzar en el AMR.

Esta sexta DOT identifica para los próximos años, como uno de los objetivos primordiales, impulsar la conformación de figuras consorciadas a nivel metropolitano, con el fin de hacer más eficientes los procesos de gestión y operación de los servicios. La elaboración e implementación de los Planes Especiales Interjurisdiccionales y de las figuras consorciadas, para el desarrollo de emprendimientos metropolitanos, constituyen una de las mayores apuestas para consolidar el modelo de desarrollo deseado.





Firma del Acuerdo Metropolitano sobre 7 Directrices de Ordenamiento Territorial, Mayo de 2014.

DOT N° 7

Distribución policéntrica y equilibrada de equipamientos y servicios

Rosario y otras ciudades del área han logrado, en los últimos años, un importante desarrollo y especialización. Esta condición da como resultado una estructura jerárquica de centros caracterizada por una fuerte interdependencia al interior de cada corredor metropolitano y, a su vez, en relación con la ciudad central. Rosario sigue concentrando una cantidad de servicios especializados en forma muy desproporcionada al resto de las localidades del área. Existe, sin embargo, un enorme potencial en otros centros para dar cabida a instalaciones de salud, recreativas, deportivas, y educativas. Una mejor distribución de estas actividades, en el territorio metropolitano, evitaría problemas de tiempos de traslados excesivos con el consiguiente efecto de congestión de las vías de tránsito.

Esta séptima DOT plantea reforzar el rol que juega cada localidad en ese sistema jerárquico de centros para contribuir a una mayor eficiencia en el funcionamiento del área en su conjunto, y evitar así, una excesiva concurrencia y dependencia de la ciudad central. La reestructuración funcional y espacial de algunas ciudades y comunas, podrá favorecer el desarrollo de nuevas centralidades locales y un mejor aprovechamiento de las existentes. En otro orden, la implementación de proyectos estratégicos impulsados entre dos o más localidades, permitirá valorizar puntos neurálgicos del territorio, planificar con un criterio de integralidad las intervenciones y pensar la provisión de equipamientos y servicios con alcance metropolitano.

Planes Especiales Interjurisdiccionales

Rosario - Localidades linderas

1. PIM Norte (Rosario - G.Baigorria)
2. PIM Noroeste (Rosario - Ibarlucea - Funes)
3. PIM Oeste (Rosario - Perez - Soldini)
4. PIM Suroeste (Rosario - V.G.Gálvez)
5. PIM Sur (Rosario - V.G.Gálvez)

Planes Especiales Interjurisdiccionales

Corredores Norte y Sur - Cuadrante Oeste

6. Frente Ribereño Fray Luis Beltrán y Capitán Bermúdez
7. Márgenes del Arroyo San Lorenzo
8. Sistema de espacios públicos del Río Carcaraña
9. Márgenes del Arroyo Saladillo
10. Márgenes del Arroyo Frías
11. Área logístico productiva en Gral. Lagos y Arroyo Seco
12. Márgenes del Arroyo Seco
13. Márgenes del Arroyo Pavón
14. RP N°18_ "PEIR 18"

Proyectos Especiales

15. Predio Paganini (Granadero Baigorria)
16. Predio Guerrero Pagoda (San Lorenzo)
17. Predio ACA (San Lorenzo)
18. Predio del Aeroclub (Alvear)
19. Predios sobre la ribera (Arroyo Seco)
20. Predios sobre la ribera (Villa Constitución)

Corredores viales integrados

21. Generación del Corredor Metropolitano RN N°11 (Rosario - San Lorenzo)
22. Generación de un Corredor Metropolitano paralelo a las vías del FFCC Mitre (Rosario - Casilda)
23. Generación de un Corredor Metropolitano RN N°21 (Villa Gobernador Gálvez, Alvear y Pueblo Esther)
24. Generación de un Corredor Metropolitano RN N°21 (Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución)

Anillos Conectores Integrados

25. Consolidación del Anillo Conector Intercomunal RP N°34s
26. Completamiento de la 2da Ronda
27. Consolidación del Anillo Conector A012
28. Consolidación del Anillo Conector RP N°26

Actuaciones integradas Frente Ribereño Norte y Sur












Desarrollo de la costa norte y la costa sur. Anteproyecto de "Ley de Ordenamiento Territorial de los frentes ribereños". Proyecto ECOM







Corredor Norte

MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL







Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

-  Corredores regionales de carga (Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Anillos Conectores Integrados)
-  Acceso existente
-  Acceso propuesto
-  Red de ferrocarril existente
-  Vía metropolitana interurbana RN 11 (Transporte de personas. Concentración del transporte público)
-  Anillo Conector Intercomunal RP N° 34s (Transporte de cargas menores)
-  Conectores a áreas industriales y portuarias (Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Vía Metropolitana Interurbana. Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana
-  Vías colectoras paralela al ferrocarril
-  Cinturón Ronda FFCC
-  Propuesta de servicio tranviario metropolitano




Ordenación de las áreas urbanizadas

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






Ordenación de los espacios libres

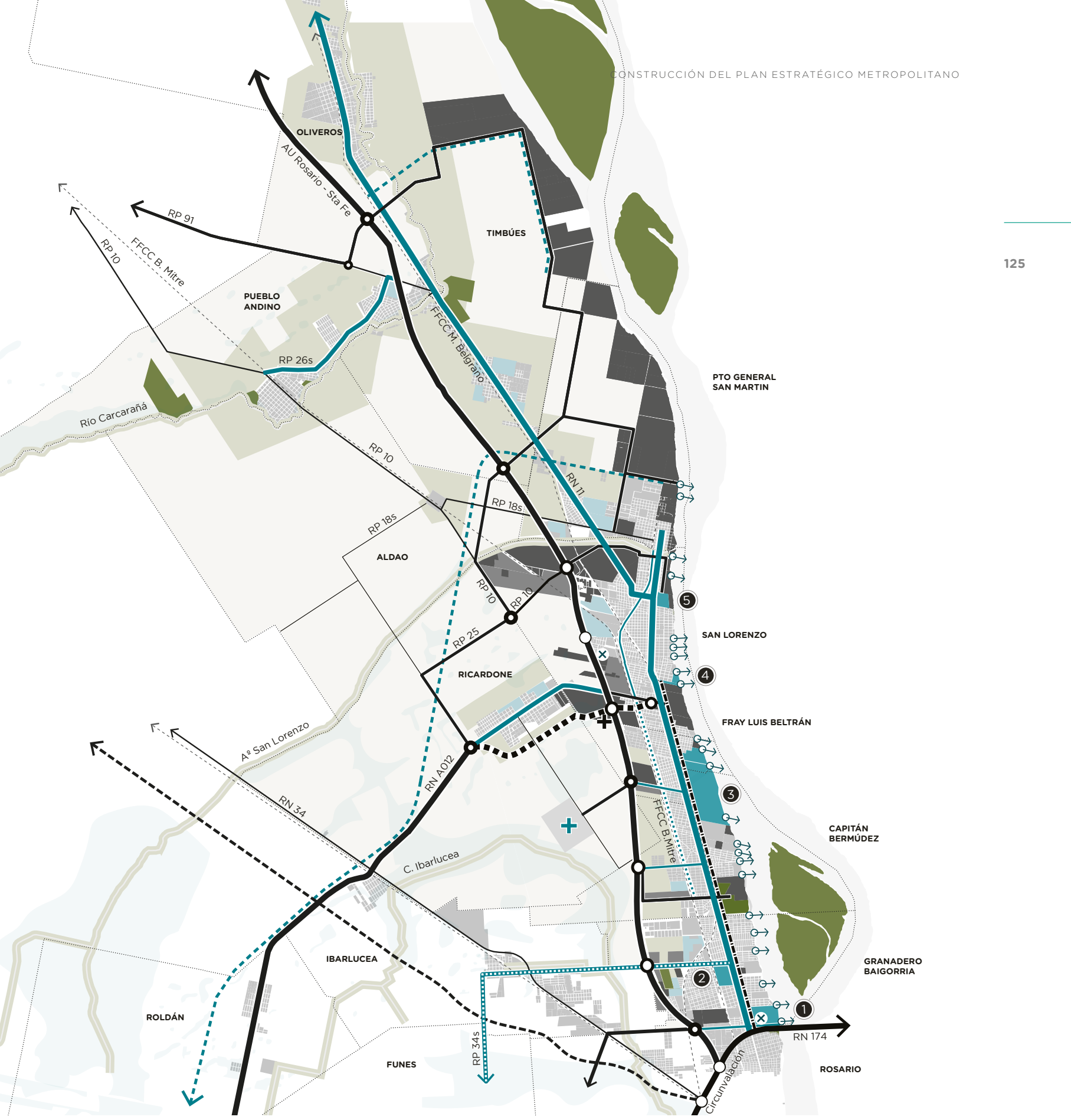
-  Área periurbana. Incentivo de desarrollo productivos agrícolas alternativos
-  Área rural
-  Área natural protegida sobre los cursos de agua
-  Área de valor paisajístico
-  Áreas con afectación hídrica
-  Bajadas y/o accesos públicos a la ribera

Grandes infraestructuras de servicios

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















Planes Especiales

-  PIM Norte (Plan Interjurisdiccional Metropolitano Rosario - Granadero Baigorria)
-  Plan Especial Predio Paganini (Complejo Eva Perón - Granadero Baigorria)
-  Plan Especial Interjurisdiccional Frente Ribereño Fray Luis Beltrán y Capitán Bermúdez (Fábrica de Armas y Batallón de Arsenales)
-  Plan Especial Predio Guerrero Pagoda (San Lorenzo)
-  Plan Especial Predio A.C.A. (San Lorenzo)







MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL








Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

-  Corredores regionales de carga (Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Anillos Conectores Integrados)
-  Corredores regionales de carga proyectada (Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Anillos Conectores Integrados)
-  Acceso existente
-  Acceso propuesto
-  Red de ferrocarril existente
-  Vía metropolitana interurbana (Transporte de personas. Concentración del transporte público)
-  Anillo Conector Intercomunal RP N°34s (Transporte de cargas menores)
-  2da Ronda proyectada (Transporte de cargas menores)
-  Autopistas proyectadas
-  Conectores a áreas industriales
-  Vía de estructuración local. Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana
-  Vías colectoras paralela al ferrocarril
-  Tren regional
-  Anillo Conector FFCC




Ordenación de las áreas urbanizadas

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





Ordenación de los espacios libres

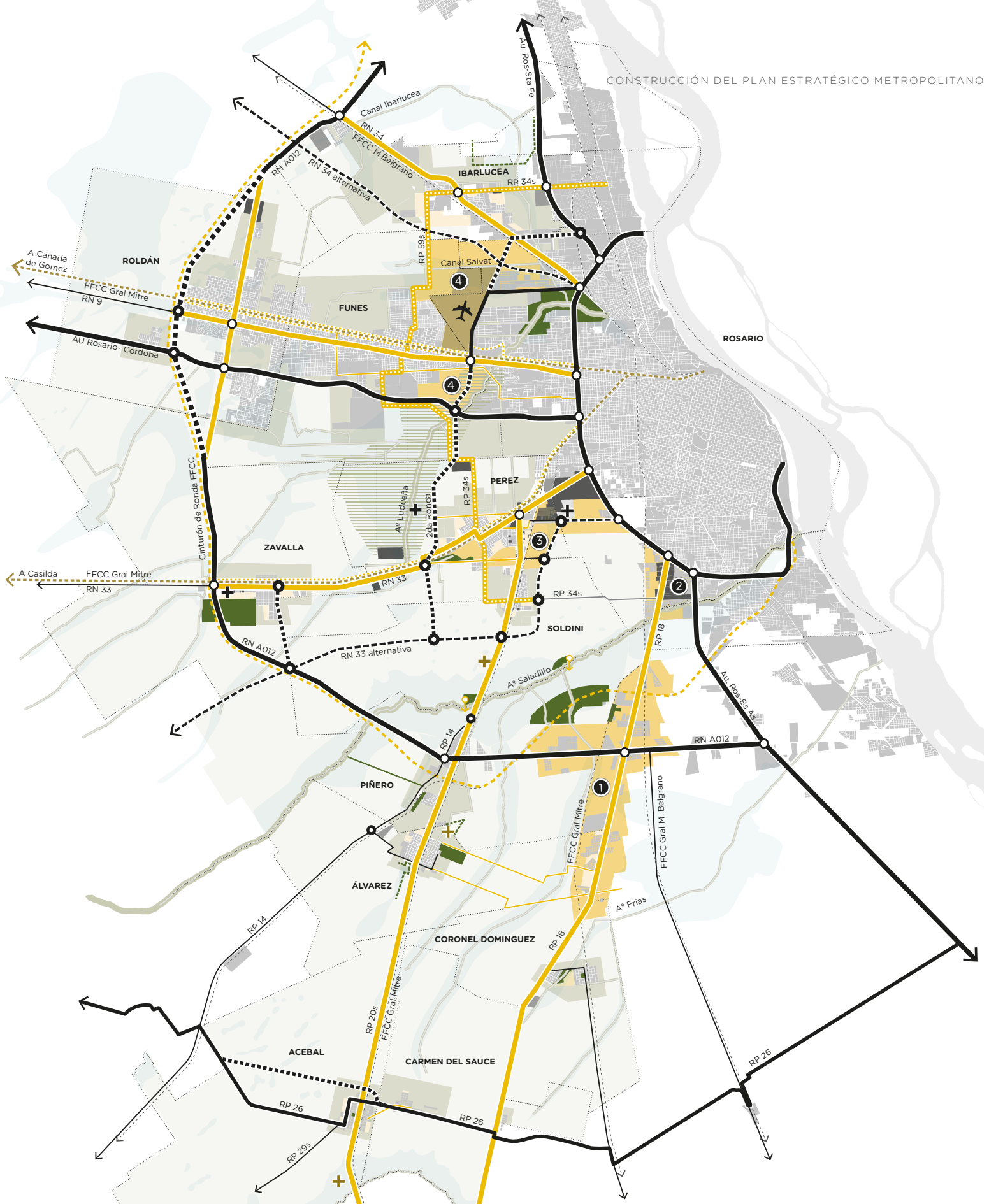
-  Área periurbana. Incentivo de desarrollo productivos agrícolas alternativos
-  Área rural
-  Área natural protegida sobre cursos de agua
-  Áreas de valor paisajístico
-  Áreas con afectación hídrica
-  Presa Ludueña
-  Bajadas y/o accesos públicos al arroyo

Grandes infraestructuras de servicios

-  Planta de tratamiento cloacal
-  Planta de tratamientos de Residuos Sólidos Urbanos (RSU)
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"

Planes Especiales

-  1 Plan Especial Interjurisdiccional RP N°18 "PEIR 18"
-  2 PIM Suroeste (Plan Especial Interjurisdiccional Rosario - VGG)
-  3 PIM Oeste (Plan Especial Interjurisdiccional Parque Recreativo Productivo Rosario - Pérez - Soldini)
-  4 PIM Noroeste (Plan Especial Interjurisdiccional Rosario - Funes - Ibarlucea)

















Corredor Sur

MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL







Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

-  Corredores regionales de carga
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Anillos Conectores Integrados)
-  Corredores regionales de carga proyectada
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Anillos Conectores Integrados)
-  Acceso existente
-  Acceso propuesto
-  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 colectoras paralela al ferrocarril



Ordenación de las áreas urbanizadas

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









Ordenación de los espacios libres

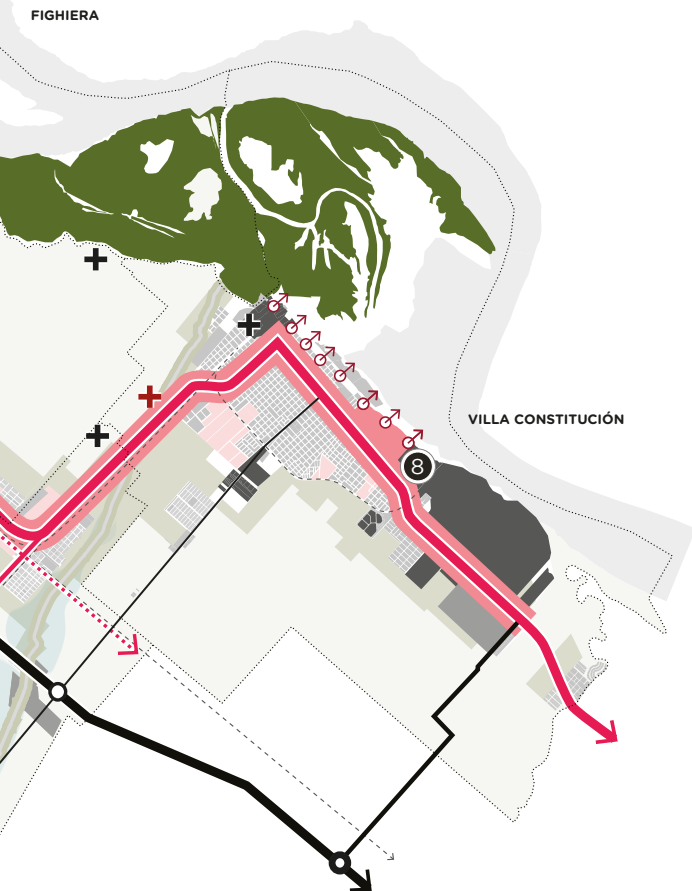
-  Área rural
-  Área periurbana
Incentivo de desarrollo productivos agrícolas alternativos
-  Área natural protegida sobre los cursos de agua
-  Área natural protegida
-  Áreas con afectación hídrica
-  Bajadas y/o accesos público a la ribera

Grandes infraestructuras de servicios

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

Planes y Proyectos Especiales

-  1 PIM Sur (Rosario - V.G.Gálvez)
-  2 Plan Especial Predio del Aeroclub (Alvear)
-  3 Plan Especial Interjurisdiccional Márgenes del Arroyo Frías (Alvear - Pueblo Esther)
-  4 Corredor integrado Metropolitano RN Nº 21
(Villa Gobernador Gálvez, Alvear y Pueblo Esther)
-  5 Plan Especial Área logístico productiva en Gral. Lagos y Arroyo Seco
-  6 Plan Especial Predio sobre la ribera (Arroyo Seco)
-  7 Plan Especial Corredor integrado Metropolitano RN Nº 21
(Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución)
-  8 Plan Especial Predio sobre la ribera (Villa Constitución)



PLANES URBANOS LOCALES

Como ya fue planteado anteriormente, el plan metropolitano se consolida con la suma e integración del conjunto de estrategias urbanas, plasmadas en los PUL. Cada PUL asume así la responsabilidad de reconocer, perfeccionar y consolidar el plan metropolitano, definiendo en cada comuna y/o municipio aquellas cuestiones que son relevantes para su desarrollo urbano, como: el ordenamiento del suelo urbano y rural y el control de la extensión de las plantas urbanas, la definición del suelo periurbano, las cuestiones ambientales, la protección del paisaje y el patrimonio construido, la movilidad y conectividad, la demarcación de los espacios para la producción y los servicios, así como la provisión de las infraestructuras. También, en cada PUL, se identifican proyectos especiales y se establece la necesidad de una planificación y programación, en forma previa a toda intervención, para las áreas de completamiento y expansión urbana de cada localidad.

Se promueve la construcción de los PUL como proyectos urbanísticos deseados y posibles de transformación, incitando la colaboración entre núcleos urbanos vecinos cuyas potencialidades y problemáticas son compartidas en un plano supramunicipal.

Como y se mencionó, cada PUL constituye una transferencia de las DOT a la escala municipal. Su aprobación normativa en el plano local conlleva a traspasar este estatus jurídico a las medidas adoptadas a nivel metropolitano.

El Acuerdo firmado, en abril del 2014, por los intendentes y presidentes comunales de sostener siete grandes Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT), obliga a redefinir cada una de las estrategias locales integrándolas a una única estrategia metropolitana.

Para lograr esta simbiosis fue necesario implementar un programa específico denominado “26 Estrategias Locales, un Plan Metropolitano”, a los efectos de abarcar en forma simultánea la planificación del conjunto de localidades ECOM, con la búsqueda de financiamiento para llevarlo adelante.

Implementación del Programa “26 Estrategias Locales, un Plan Metropolitano”

La primera fase de desarrollo de este ambicioso Programa involucró a trece comunas y municipios ECOM: Álvarez, Alvear, Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fighiera, General Lagos, Granadero Baigorria, Ibarlucea, Pérez, Pueblo Esther, San Lorenzo, Soldini y Villa Gobernador Gálvez. La segunda etapa de ejecución suma a trece más: Acebal, Carmen del Sauce, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Funes, Fray Luis Beltrán, Pavón, Piñero, Pueblo Andino, Ricardone, Villa Constitución y Zavalla. Rosario, ciudad cabecera del área, se integra al programa a través del planteo de 5 Planes Interjurisdiccionales, a desarrollar en forma conjunta con seis localidades colindantes.

A la finalización del programa, prevista para finales del 2019, todas las localidades ECOM contarán con su plan urbano; y el AMR contará con un plan metropolitano convalidado por el conjunto de planes urbanos.

Para implementarlo se firma un contrato entre el Programa Municipal de Inversiones del Ministerio de Economía de la Provincia de Santa Fe (PROMUDI)¹ y el ECOM Rosario. Esta modalidad de trabajo permite concentrar la coordinación del proyecto en un organismo (el ECOM) que ya tiene una amplia

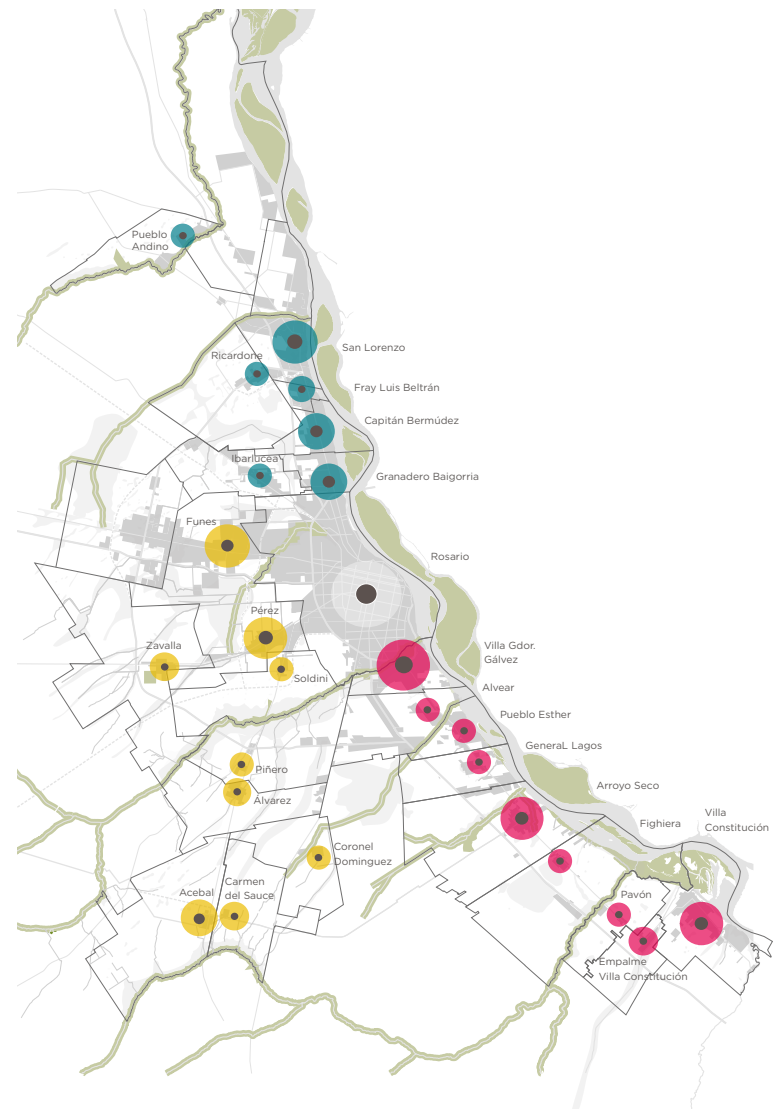
1. El Programa DAMI ejecutado por el Ministerio del Interior de la República Argentina, en virtud de su amplia experiencia en la financiación de proyectos de desarrollo local con fondos de instituciones y organismos financieros internacionales, particularmente el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (Banco Mundial).

trayectoria de trabajo en el AMR, con institucionalidad propia y un mecanismo ajustado de vínculo permanente con las distintas localidades, lo cual facilita el desarrollo de las tareas diagramadas cumpliendo los objetivos de articulación interinstitucional que se plantean.

El objetivo general por el cual se desarrolla el programa es contribuir al fortalecimiento de las capacidades institucionales, técnicas y operativas de los gobiernos locales para la generación de Planes Urbanos Locales, y para delinear ejes fundamentales del desarrollo urbano local en sintonía con las Directrices de Ordenamiento Territorial, que permiten proyectar las transformaciones que demanda la región a los fines de explotar las múltiples oportunidades que presenta el territorio y ofrecer una mejor calidad de vida para sus habitantes.

Para llevarlo a cabo se despliega un proceso de planificación participativa en cada municipio y comuna del CSM, CNM y COM, involucrando a actores públicos, institucionales y privados con vistas a consensuar, junto a las instituciones más representativas, lineamientos generales que permitan la elaboración de cada PUL.

Su implementación implica desarrollar destrezas en la administración pública local y capacitar personal técnico, en cada municipio y comuna en el manejo de herramientas e instrumentos de planificación urbana y territorial². Esto incluye adquirir conocimientos de las herramientas GIS (Sistema de Información territorial) y la construcción de bases de datos institucionales. La constitución de una red de técnicos locales capacitados y coordinados por el personal técnico del ECOMR, representa una de las apuestas más importantes en la implementación del programa.



Clasificación Jerárquica de los Centros Urbanos en el AMR.
Fuente: archivo ECOMR 2019.

2. Paralelamente al desarrollo de las jornadas y talleres se dictan charlas de capacitación teórica referida a los temas abordados, a cargo de los especialistas contratados y de personal del ECOM Rosario o de otras reparticiones municipales y/o provinciales.

Características y contenidos de un Plan Urbano Local

El PUL constituye una herramienta básica y necesaria para impulsar modificaciones en la estructura física y funcional de cada comuna y/o municipio, ordenar la acción pública y promover la inversión privada. Su desarrollo persigue los siguientes objetivos: a) Promover la transformación positiva de la ciudad; b) Definir los elementos claves de la estructura urbana que sirven de soporte al ordenamiento urbanístico; y c) Clasificar el suelo y controlar acciones territoriales impulsadas por diferentes agentes públicos, institucionales y/o privados.

Incluye como contenidos: a) Directrices generales de ordenamiento integral del territorio municipal; b) Proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo; y c) Instrumentos y Procedimientos para orientar la gestión municipal del territorio.

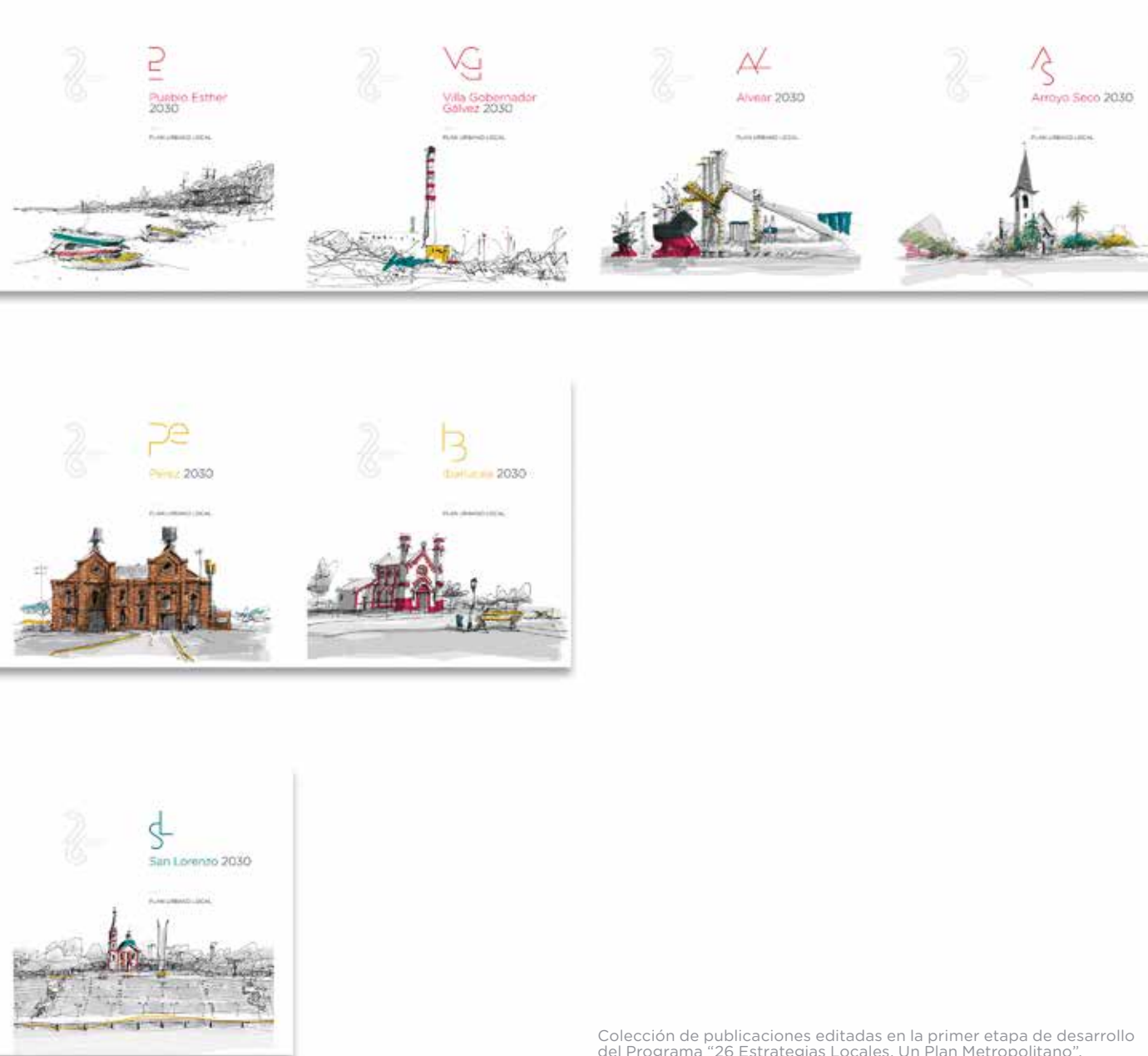
El PUL fija una estrategia para la transformación urbanística de la ciudad, basada en la definición de las políticas generales a aplicar en todo el territorio municipal, referidas a los distintos temas que inciden en el desarrollo urbano, como: a) Ordenamiento de suelo; b) Sistema vial; c) Espacios públicos; y e) Equipamientos colectivos e infraestructura y servicios básicos. Define también las políticas a aplicar en temáticas sectoriales más específicas: a) Vivienda; b) Accesibilidad y Movilidad; c) Patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico; d) Industria y servicios; y e) Medio ambiente.

La aprobación de cada PUL se efectúa en los Concejos Deliberantes y en las Juntas Comunales de cada una de las localidades del área. Esta instancia constituye un paso importante en la construcción de una legalidad en materia de planificación territorial, en la medida que consolida un conjunto de herramientas a aplicar en el plano local. Esta instancia tiene aún mayor implicancia en el plano metropolitano ya que, como se mencionó con anterioridad, la suma de planes urbanos locales convalida el plan metropolitano. Nuevamente la legalidad del plan se asienta sobre la base de los consensos logrados entre los municipios respetando criterios básicos generales que rigen para el conjunto de las localidades ECOM y que fueron plasmados en cada uno de los documentos redactados.









Colección de publicaciones editadas en la primer etapa de desarrollo del Programa "26 Estrategias Locales, Un Plan Metropolitano".

PLANES ESPECIALES Y PLANES DE DETALLE

En cada PUL se demarcan los sectores de la comuna o municipio que deben ser analizados con mayor profundidad, porque adoptan un carácter singular y estratégico tanto para el desarrollo local como para la transformación del territorio metropolitano. A esos sectores se los califica en el plan como “Áreas de Reserva” y se exige que toda actuación que implique una transformación en cada uno de ellos esté precedida de la aprobación de un “Plan Especial” y/o un “Plan de Detalle”, instrumentos normativos en los cuales se establecen los criterios de la actuación correspondiente.

Una vez desarrollados los PUL, la tarea encasada por el ECOM se centra en colaborar con los municipios y/o comunas en la resolución de esos Planes Especiales (PE) y/o Planes de Detalle (PD) correspondientes a Fragmentos Urbanos de Completamiento, Renovación/Rehabilitación y/o Expansión, localizados en el interior de cada planta urbana y/o en sus bordes. También en el abordaje y resolución de aquellos casos en los que se comparten intervenciones entre dos o más centros urbanos para el desarrollo de un Plan Interjurisdiccional Metropolitano (PIM).

Definición de Áreas de Reserva

La calificación de determinados sectores, estratégicamente localizados en el territorio, como “Áreas de Reserva” permite a los gobiernos locales anteceder a toda actuación el desarrollo de un plan que defina el tipo, características, y programa de intervención.

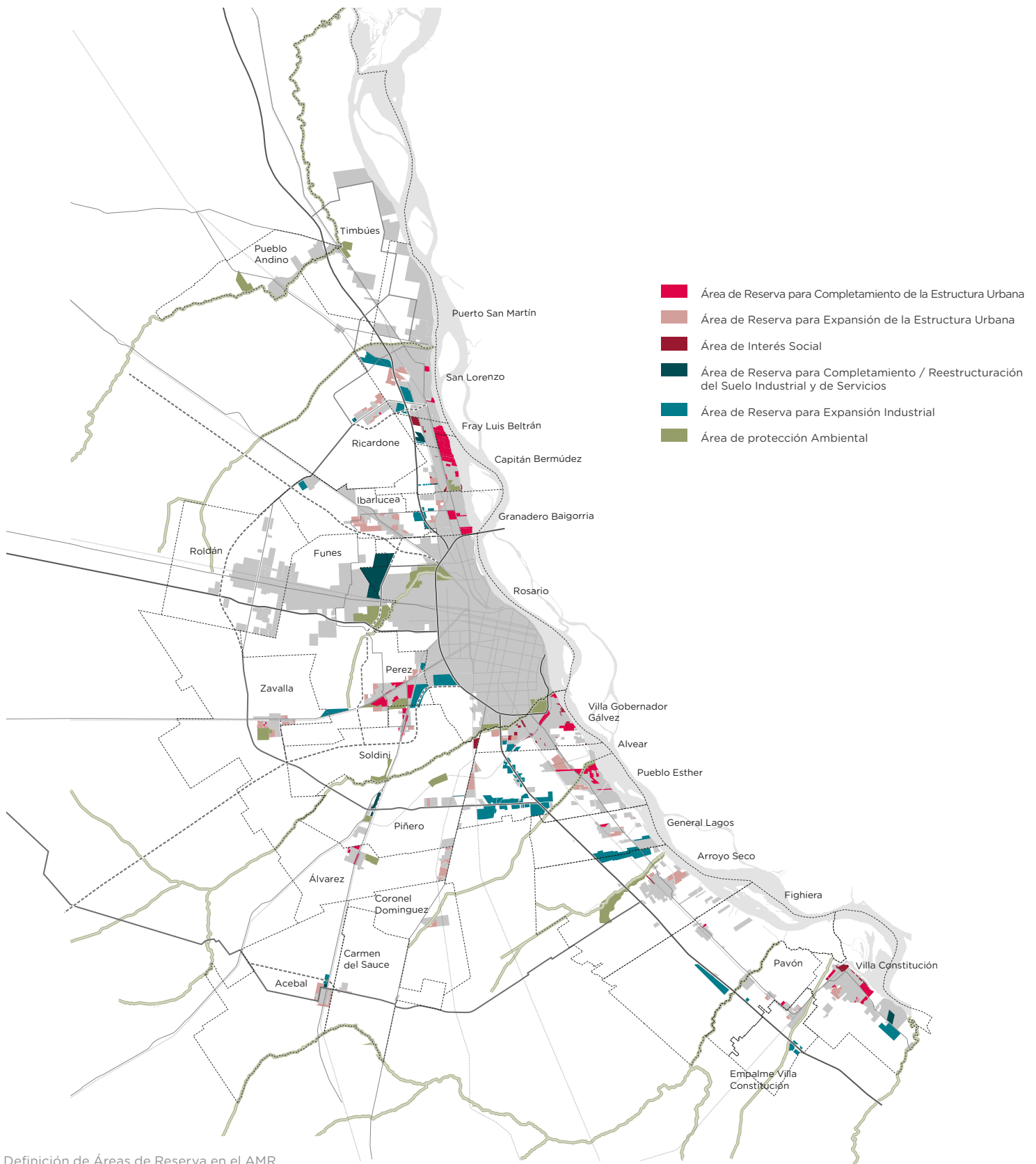
En algunos casos, se trata de territorios ubicados frente a cursos de agua, muchas veces compartidos por dos o más centros urbanos, que cuentan con condiciones paisajísticas y naturales especiales y que representan una oportunidad de incorporar espacios públicos y equipamientos necesarios para el desarrollo local. En otros, se trata de vacíos que deben ser completados

para recomponer la planta urbana de una localidad, donde se considera importante resguardar la continuidad de los trazados y seleccionar cuidadosamente el programa de usos más convenientes para ese lugar. También pertenecen a esta categoría mayores áreas ubicadas en forma linderas a la planta urbanizada, que constituyen las mejores reservas de suelo para alojar los procesos expansivos programados en cada centro.

En las áreas normativamente calificadas como “Áreas de Reserva”, identificadas y delimitadas en los PUL, se precisan los usos del suelo que se considera adecuado inducir, la conformación de la red vial jerárquica, la determinación de espacios públicos, el desarrollo de equipamientos comunitarios y la provisión de infraestructuras necesarias. Se definen, además, los criterios de preservación del medio ambiente y de los edificios de valor patrimonial si los hubiera, junto a los indicadores urbanísticos referidos a las morfologías edilicias, densidades, alturas y alineaciones.

Existe una preocupación especial de estudiar, particularmente, y en los casos que esto sea posible, la inclusión de variados programas de vivienda que puedan ser incorporados mediante el desarrollo de un proyecto integral, a los efectos de cubrir el déficit habitacional registrado en el AM atendiendo a una demanda diversificada.

En cada uno de estos casos una función importante que asume el ECOMR, en este nivel, es la asistencia a los municipios y comunas en la elaboración de las “Normas Particulares” correspondientes a esas instancias de planificación; se brinda también colaboración en el desarrollo de los procesos participativos necesarios para informar y convalidar con la ciudadanía las iniciativas encauzadas; y, finalmente, se asiste a las comunas en la gestión destinada a comprometer a los actores públicos y privados involucrados en el desarrollo de cada plan.



Definición de Áreas de Reserva en el AMR

EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

La profundización de las DOT y su traspaso al plano local, mediante la elaboración de los PUL, se efectúa en forma simultánea al desarrollo de ejes sectoriales, los cuales permiten profundizar determinadas temáticas más específicas planteadas en las mismas DOT. El abordaje de estos ejes se efectúa combinando diferentes aspectos que fueran enunciados en cada DOT y que estén íntimamente relacionados entre sí. Responden a temáticas clave y de gran preocupación en el AMR, cuya resolución es materia pendiente desde hace muchos años y demanda acuerdos entre el gobierno nacional, provincial y los gobiernos locales. Su concreción implica llevar adelante tres programas con un financiamiento específico que viabilice las iniciativas formuladas en cada uno de los ejes priorizados: a) Urbanización y Vivienda; b) Suelo Periurbano y Rural; y c) Accesibilidad y Movilidad.

Urbanización y Vivienda

La problemática de urbanización y vivienda representa una gran preocupación en el AMR por tres factores determinantes. En primer lugar, por el importante proceso expansivo que se ha registrado en la última década, el cual refleja la inexistencia en las localidades que rodean a la ciudad central de instrumentos específicos para controlarlo. En segundo lugar, porque dicho crecimiento no ha resuelto en su totalidad el déficit de vivienda que se registra, fundamentalmente en sectores medios y de bajos recursos. En tercer lugar, porque los desarrollos expansivos encauzados ponen en evidencia la disociación que existe entre construcción de vivienda, incorporación de espacios públicos, equipamientos institucionales, y provisión de infraestructuras y servicios. En la mayor parte de las localidades del área se ha fraccionado suelo y se han comercializado lotes para construir vivienda, sin que ello implique construir ciudad ni territorio.

La preocupación por abordar este eje radica en combinar aspectos referidos a los procesos de urbanización de cada localidad y del

corredor o cuadrante metropolitano con aquellos vinculados a la forma de resolver la oferta de vivienda incorporada en procesos expansivos, en loteos intersticiales desarrollados dentro de las plantas urbanas consolidadas, y en situaciones de implantación irregular. Se pretende afrontar la problemática de consumo de suelo, provisión de infraestructuras y servicios y construcción de vivienda, con una mirada metropolitana y una profundización de la temática a nivel local. Para ello se ha trabajado en el análisis del déficit habitacional (cuantitativo y cualitativo) y en la evaluación de los procesos de urbanización que se han dado hasta la actualidad, manifiestos en la conformación y extensión de cada planta urbana.

El desarrollo sectorial referido a este eje cumple con los siguientes criterios: 1) Preservar el paisaje como un valor social y un activo económico del territorio; 2) Moderar el consumo de suelo; 3) Favorecer la cohesión social del territorio y evitar la segregación espacial de las áreas urbanas; 4) Facilitar una política de vivienda eficaz, asequible y urbanísticamente integrada; 5) Propiciar la convivencia de otras actividades con los usos residenciales; 6) Velar por el carácter compacto y continuo de la extensión urbana; 7) Velar por el carácter continuo de la red de espacios libres y 8) Reforzar la estructura nodal del territorio distribuyendo proyectos estratégicos en las localidades del área que evidencian mayores fortalezas para acogerlos.

Suelo Periurbano y Rural

El control de la urbanización en el AMR está íntimamente ligado a la necesidad de un desarrollo sustentable con la preservación del patrimonio rural, tan característico de las localidades que integran este territorio. La mayor parte de los centros urbanos se caracterizan por estar rodeados de una vasta superficie de suelo rural, que supera ampliamente el porcentaje de suelo urbanizado. De las 26 localidades ECOM, 20 de ellas tienen más del 50% de su superficie distrital rural, y 4 tienen más del 30%. La gran disponibilidad de suelo rural ha atentado en muchos casos con la posibilidad de preservarlo, ya que su simple existencia pareciera argumento suficiente para expandir los núcleos urbanos. Otro argumento

de uso frecuente que suele esgrimirse es la eliminación de las malas prácticas rurales que se desarrollan en proximidad con las áreas urbanizadas, suponiendo que su reemplazo por una nueva urbanización contribuye a eliminar un problema. El tradicional diálogo y complementariedad que existió en otros tiempos entre el campo, como fuente de provisión de alimentos, y la ciudad, como centro de distribución y consumo, se ha quebrado. Muchas localidades del AMR han perdido prácticas saludables vinculadas al desarrollo de la florihorticultura y a la producción frutihortícola, prácticas que por otro lado contribuían a mantener condiciones hídricas adecuadas del suelo.

Se pretende en este eje afrontar la problemática de consumo de suelo que se da en torno a los procesos expansivos de los núcleos urbanos que simplemente avanzan sobre el territorio rural; también, la apropiación indebida del suelo rural con prácticas productivas que no respetan sus condicionantes hídricas y que utilizan de forma inapropiada productos que atentan contra la salud de la población que vive en las localidades. Para ello, se ha trabajado en el análisis del territorio rural identificando las características de los suelos y los usos que en ellos se registran en la actualidad. De acuerdo al diagnóstico formulado se han establecido diferentes categorías, aplicables a la demarcación de lo que se denomina como Suelo Periurbano, una nueva categoría de suelo que se reconoce como una franja de transición entre el suelo urbano y el suelo rural.

El desarrollo sectorial referido a este eje cumple con los siguientes criterios: 1) Favorecer la diversidad del territorio y mantener la referencia de su matriz biofísica; 2) Proteger los espacios naturales, agrarios y no urbanizables en general, como componentes de la ordenación del territorio; 3) Moderar el consumo de suelo; 4) Proteger y potenciar el patrimonio urbanístico que vertebró el territorio; 5) Contar con una franja de suelo que oficie a modo de protección y contención de los núcleos urbanos; 6) Mantener en lo posible, y donde existe, el distanciamiento entre los núcleos urbanos para amparar su identidad; 7) desarrollar prácticas de uso del suelo periurbano sostenibles; y 8) Velar por el carácter compacto y continuo de la extensión urbana.

Accesibilidad y Movilidad

Uno de los mayores reclamos planteados por los vecinos se relacionaba con el tránsito de carga superpuesto al tránsito de las personas. La congestión de rutas y caminos ocasionados por los camiones que transportan granos y productos desde y hacia los múltiples establecimientos productivos y portuarios, representa uno de los conflictos más importantes a resolver. Estos problemas surgen a raíz del fenómeno de dispersión de los establecimientos productivos en el territorio metropolitano por falta de planificación. También son producto de la inexistencia de un circuito especializado en el tránsito de carga, de la discontinuidad en algunos tramos del sistema vial existente y de la carencia de determinados ingresos y bajadas desde las autopistas. Las tradicionales rutas, que atraviesan la mayor parte de los centros urbanos, se ven así sobrecargadas de tránsito por su utilización para el desplazamiento de los camiones, cuando en realidad ya son avenidas urbanas.

Se acuerda el diagnóstico antes explicitado, se afronta en este eje la problemática de accesibilidad a las plantas urbanas, que identifica los conflictos que se generan para ingresar a las implantaciones productivas y de servicio que se encuentran diseminadas en el territorio metropolitano. Se busca reconocer los comportamientos de la movilidad de cargas y la movilidad de las personas al verificar los problemas que surgen cuando se superponen estos flujos en una misma arteria de comunicación, por lo general de capacidad y calidad insuficiente para ello.

El desarrollo sectorial referido a este eje cumple con los siguientes criterios: 1) Reforzar la estructura nodal del territorio a través del crecimiento urbano; 2) planificar la implantación de las actividades productivas y de servicio; 3) Hacer de la movilidad un derecho y no una obligación; 4) Facilitar el transporte público apostando a la polarización y la compacidad de los asentamientos; 5) Distinguir funcionalmente las vías destinadas al tránsito preferencial de cargas de aquellas orientadas fundamentalmente al movimiento de las personas; y 6) Atender especialmente la vialidad que estructura territorialmente los desarrollos urbanos

PLANES INTERJURISDICCIONALES METROPOLITANOS (PIM)

Asociación de municipios y comunas para el desarrollo de intervenciones estratégicas

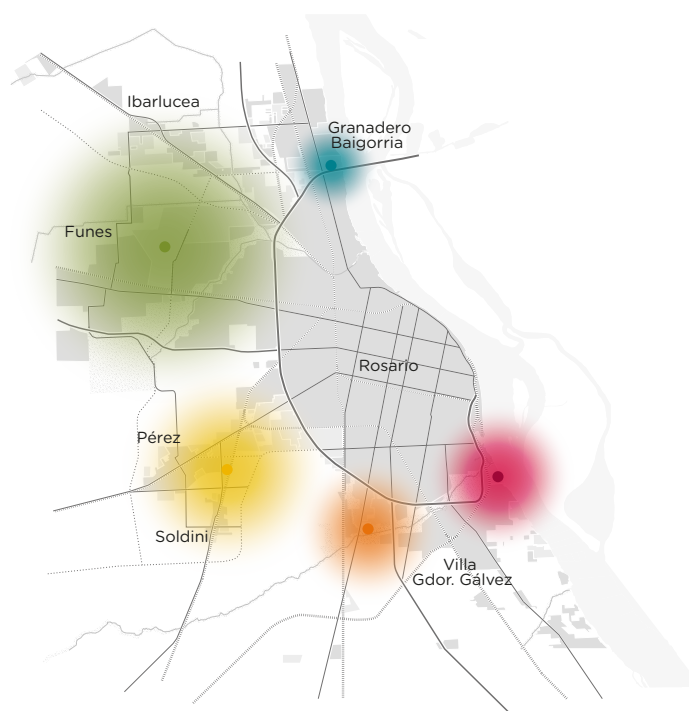
En forma simultánea al desarrollo de un proceso de planificación continuo en el territorio metropolitano se elaboran, gestionan e implementan proyectos estratégicos interjurisdiccionales, en los cuales se impulsa la actuación por parte de distintos actores públicos y/o el sector privado, vinculados fundamentalmente a la problemática integral del hábitat, las infraestructuras, el espacio público y los equipamientos urbanos.

La intención es inducir un cambio importante en el patrón de urbanización del área, para invertir el proceso que se da normalmente. Por lo general es el sector privado el que ofrece al mercado opciones de vivienda que, en el mejor de los casos, se construyen sobre la base del cumplimiento de exigencias mínimas que rigen en cada localidad del área. Revertir este proceso implica capturar el interés de inversión privada y capitalizarlo con una orientación hacia áreas de valor estratégico, previamente planificadas y concertadas, donde se construyan fragmentos de ciudad que valoricen la incorporación, además de la vivienda, del espacio público, la infraestructura y el equipamiento comunitario necesario a nivel local y metropolitano. Esto representa, sin lugar a dudas, un cambio de paradigma en la construcción de vivienda, ya que con cada vivienda se construye una porción de ciudad y una porción de territorio metropolitano.

Este nivel de planificación se constituye como una instancia intermedia de soporte al trabajo encarado por los otros dos niveles (planificación general y local y ejecución de proyectos y obras), para establecer una interrelación constante de retroalimentación y profundización del abordaje territorial.

Implementación del Programa Construyendo Lazos Metropolitanos³

En el proceso de planificación encauzado en el AMR se pretende incluir a la ciudad cabecera del AMR –Rosario– mediante la implementación de un proceso específico de planificación que complemente el trabajo realizado hasta el momento en planeamiento urbano local, con la confección y/o revisión de cinco “Planes Interjurisdiccionales Metropolitanos” (PIM), los cuales se encuadran en el Programa denominado “Construyendo Lazos Metropolitanos”, una propuesta de trabajo que involucra a Rosario y a las seis localidades colindantes que la rodean: Villa Gobernador Gálvez, Soldini, Pérez, Funes, Ibarlucea y Granadero Baigorria.



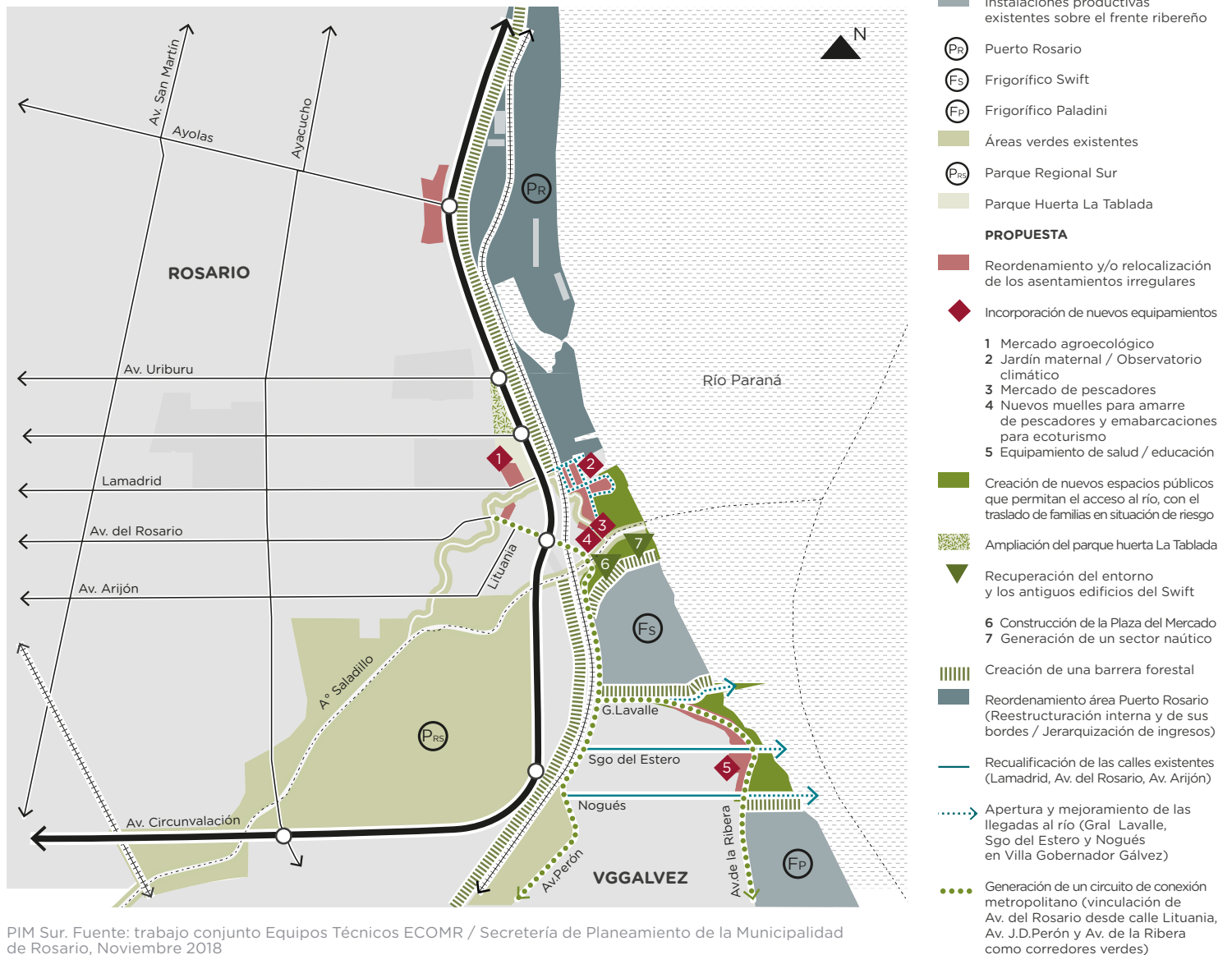
3. El desarrollo de este programa se efectúa con la participación activa de las áreas técnicas de los municipios involucrados y con la asistencia y el aporte particular de la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario.



Rosario, 5 Planes Interjurisdiccionales Metropolitanos, edición Rosario Noviembre 2018.

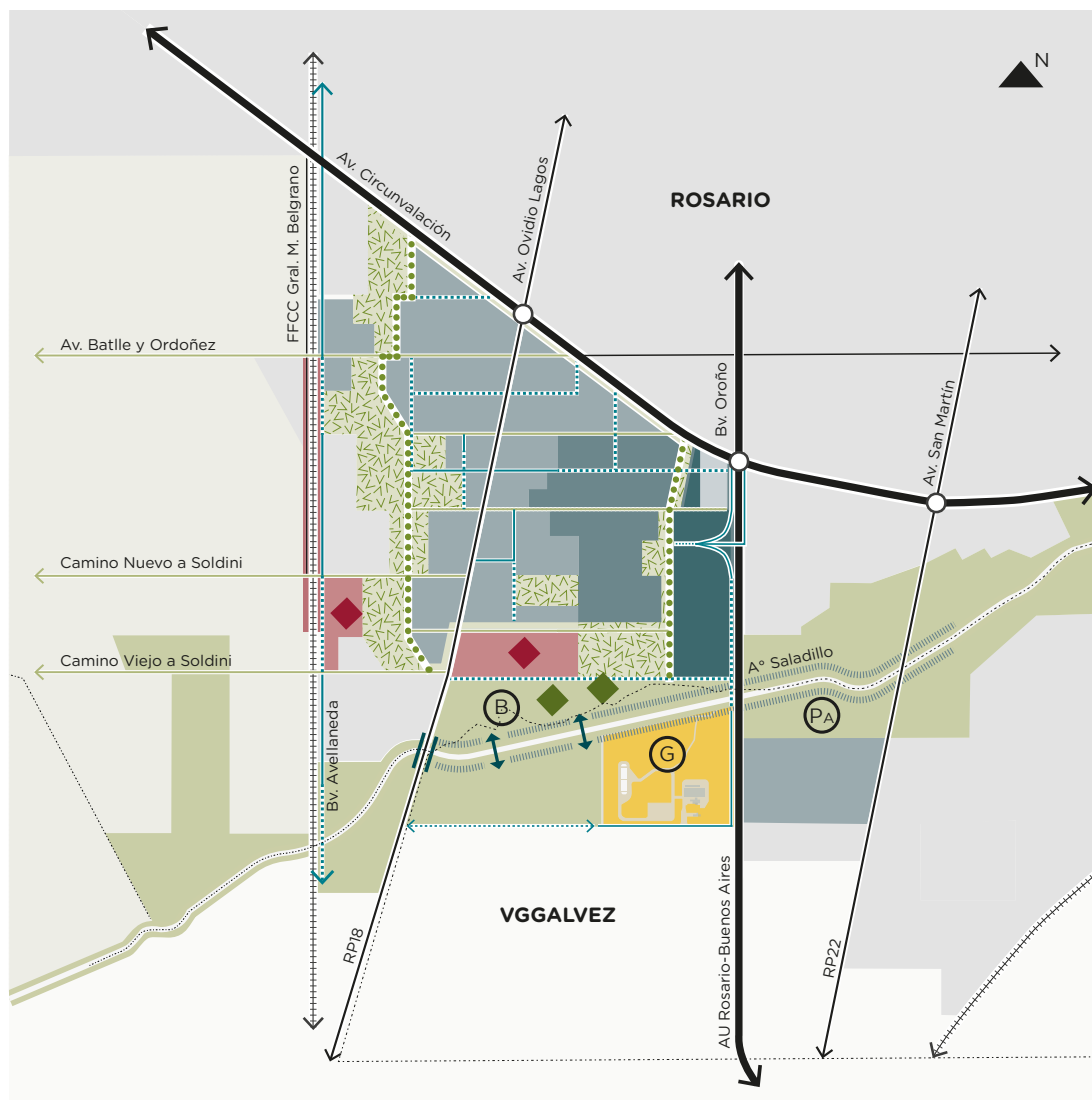
PIM Sur

El Plan Interjurisdiccional Metropolitano Sur define una actuación de alta complejidad y de gran valor ambiental y social, a implementar en forma conjunta entre Rosario y Villa Gobernador Gálvez. Abarca un territorio ubicado a ambas márgenes del arroyo y con frente al río Paraná donde conviven dos asentamientos irregulares de gran porte, junto a instituciones recreativas y establecimientos industriales y logísticos relacionados con el puerto y el antiguo frigorífico Swift. Aborda la rehabilitación de los asentamientos irregulares y la reconversión de las instalaciones abandonadas del frigorífico Swift, para establecer una comunicación más fluida entre las dos ciudades.



PIM Sudoeste

El Plan Interjurisdiccional Metropolitano Sudoeste propone una intervención con un fuerte carácter social, ambiental y recreativo, a implementar en forma conjunta entre Rosario y Villa Gobernador Gálvez. Abarca un territorio con una fuerte presencia industrial, desarrollado en torno a la avenida Ovidio Lagos/ ruta provincial N°18 y ubicado a ambas márgenes del arroyo Saladillo, ocupado en parte por un asentamiento irregular donde viven familias relacionadas a la producción de ladrillos. Toma como eje central de trasformación la puesta en valor del Balneario Los Ángeles, la incorporación de nuevos programas de viviendas, la potenciación y el desarrollo de las actividades recreativas/deportivas existentes en el lugar, y junto a la revalorización del Corredor Industrial Ovidio Lagos.

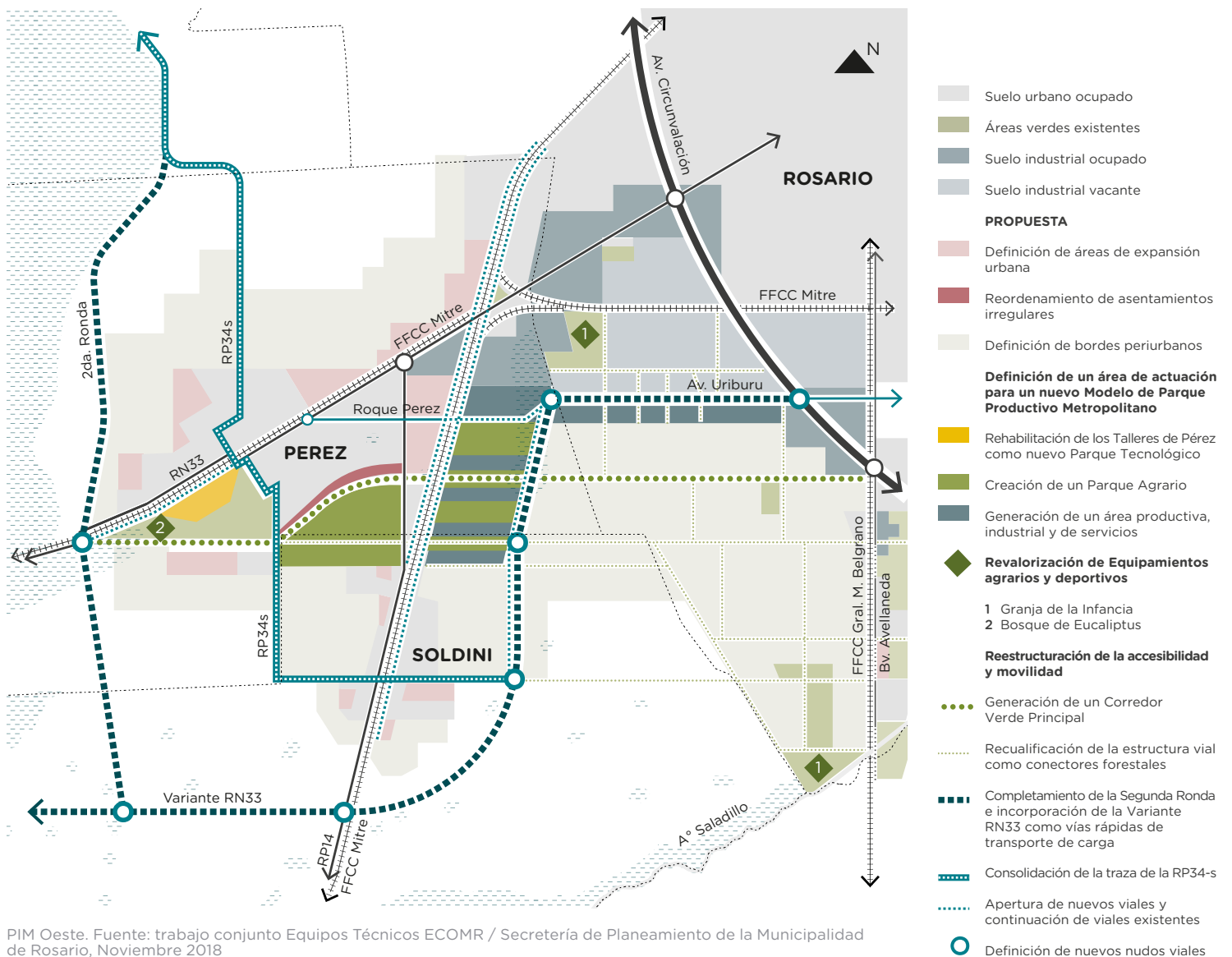


- Suelo urbano ocupado
- Suelo periurbano
- B Balneario Los Angeles
- PROPUESTA**
- Operaciones concretadas recientemente
- G Centro GIRSU
- PA Parque de la Amistad
- Reordenamiento y/o relocalización de sector con problemática de hábitat
- Incorporación de nuevos equipamientos comunitarios
- Protección y mejora de los bordes del arroyo Saladillo
- Creación de un sistema de parques sobre el Arroyo Saladillo
- Consolidación de un sistema de espacios verdes (clubes y áreas forestadas) entre áreas residenciales e industriales
- Incorporación de nuevos equipamientos deportivos/recreativos
- Reordenamiento de los sectores industriales existentes
- Establecimiento de un área de reserva industrial
- Establecimiento de un área de reserva para logística comercial
- Generación de corredores verdes
- Apertura y recalificación de la estructura vial como conectores forestales
- Apertura de nuevos viales y continuación de viales existentes
- Desarrollo y consolidación de recorridos costeros frente al arroyo
- Construcción de cruces peatonales que conecten ambos lados del arroyo
- Mejora del cruce de la RP18 sobre el arroyo Saladillo

PIM Sudoeste. Fuente: trabajo conjunto Equipos Técnicos ECOMR / Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario, Noviembre 2018

PIM Oeste

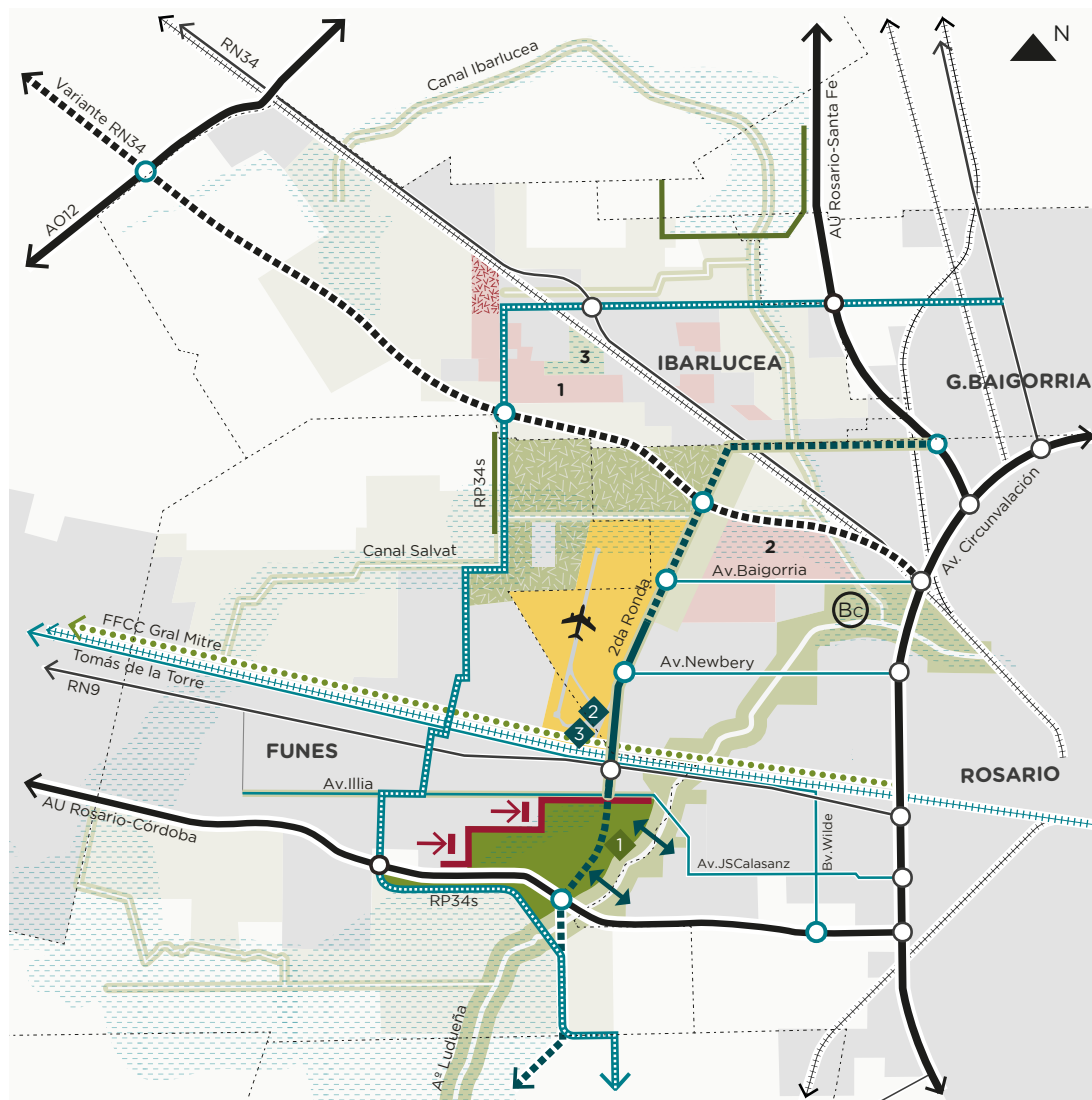
El Plan Interjurisdiccional Metropolitano Oeste plantea la creación de un polo de desarrollo productivo, logístico y de servicio de alcance regional, a implementar en forma conjunta entre las localidades de Rosario, Pérez y Soldini. Abarca un territorio ubicado estratégicamente entre las grandes infraestructuras que proporcionan conectividad con la región (la ruta nacional N°33 y la provincial N° 14, la A012, la Avenida Circunvalación de Rosario y las vías del ex Ferrocarril Mitre). Contempla la creación de una membrana ambiental productiva, a través de la potenciación y el ordenamiento de los usos industriales y hortícolas preexistentes. Y organiza un sistema vial integrado de alta prestación, que mejora la accesibilidad y el posicionamiento de las actividades productivas.



PIM Oeste. Fuente: trabajo conjunto Equipos Técnicos ECOMR / Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario, Noviembre 2018

PIM Noroeste

El Plan Interjurisdiccional Metropolitano Noroeste define una actuación de gran escala en torno al Aeropuerto Internacional Islas Malvinas, a implementar en forma conjunta entre las localidades de Rosario, Funes e Ibarlucea. Abarca un amplio sector que se desarrolla a la vera del arroyo Ludueña y de los canales Ibarlucea y Urquiza. Propone un abanico de intervenciones tendientes a definir una membrana ambiental de preservación de un territorio de alto valor patrimonial, natural y paisajístico, y la intervención de las grandes infraestructuras existentes de logística y comunicación: la Segunda Ronda y la ruta provincial 34s. También involucra el desarrollo de grandes espacios públicos, equipamientos y servicios en el entorno del Aeropuerto y junto a los cursos de agua, respetando las condiciones del suelo y las dinámicas hídricas.



- Suelo urbano ocupado
- Suelo periurbano
- ✈ Aeropuerto Internacional Islas Malvinas
- ⊙ Parque de los Constituyentes
- PROPUESTA**
- Definición de áreas de expansión urbana
- 1 Ibarlucea
- 2 Rosario (Parque Habitacional Bouchard)
- Definición de áreas de expansión urbana con condicionamientos hídricos
- Preservación de las áreas de afectación hídrica y bajos naturales
- 3 Área con afectación hídrica para la construcción de un reservorio
- Construcción de presas de retención con adecuación paisajística
- Definición de un límite urbano
- ➔ Contención de los procesos expansivos
- Preservación del área de máxima protección rural (Reserva para futura expansión del Aeropuerto)
- ↔ Continuidad espacial entre la Reserva Natural y el Parque Público Ludueña en Rosario
- Creación de un sistema de parques metropolitanos sobre el Arroyo Ludueña
- Creación de una Reserva Natural que permita el desarrollo de la flora y la fauna local
- ◆ Incorporación de grandes equipamientos deportivos y recreativos para la región
- 1 Cancha de remo y deportes acuáticos
- ◆ Definición de un sector de servicios e incorporación de equipamientos complementarios al Aeropuerto
- 2 Ampliación de las instalaciones e incorporación de un área comercial y de servicios complementarios
- 3 Estación de trenes. Servicio regional
- Generación del primer corredor recreativo metropolitano
- Completamiento de la 2da Ronda
- Generación de nuevos accesos viales
- Transformación de RP34s Rectificación y consolidación de la traza
- Consolidación de las avenidas de acceso al Aeropuerto (Av. Baigorria, Av. Newbery y Av. Illia)
- Adecuación de las arterias como corredores verdes
- ++++ Establecimiento de un nuevo sistema de trenes regionales para el transporte de pasajeros

PIM Noroeste. Fuente: trabajo conjunto Equipos Técnicos ECOMR / Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario, Noviembre 2018

PIM Norte

El Plan Interjurisdiccional Metropolitano Norte, actualmente en plena ejecución, define una intervención estratégica de vinculación entre Rosario y Granadero Baigorria, ubicada en una posición singular del territorio metropolitano en torno del puente Rosario-Victoria y frente al río Paraná. Involucra en su desarrollo una parcela de propiedad en su mayor parte del gobierno de la provincia de Santa Fe e incorpora un abanico de intervenciones tendientes a completar y mejorar la conexión vial y funcional entre las dos localidades dando continuidad al sistema ribereño metropolitano, creando nuevos espacios públicos y solucionando la problemática de hábitat registrada en el sector (por la presencia del asentamiento irregular "Remanso Valerio") en forma integrada a la implementación de nuevos programas de vivienda para sectores medios.



PIM Norte. Fuente: trabajo conjunto Equipos Técnicos ECOMR / Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario, Noviembre 2018

Desarrollo de otros Planes y Proyectos Interjurisdiccionales

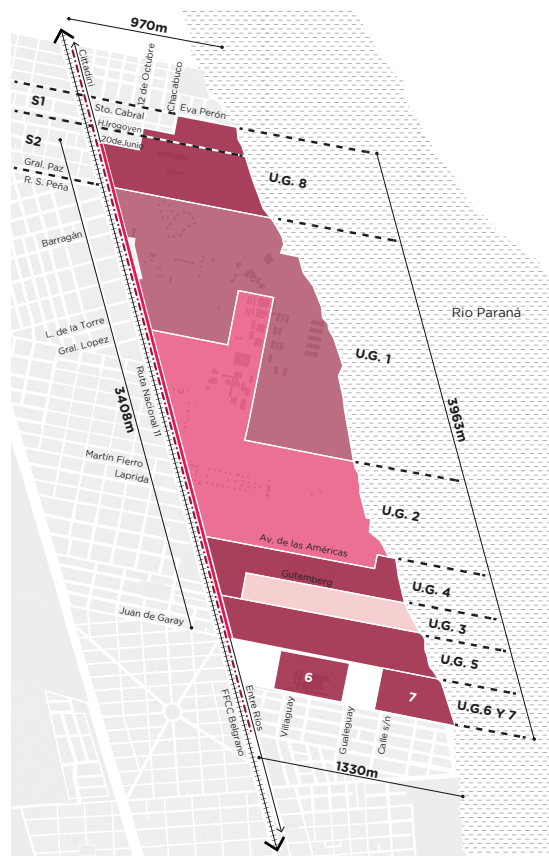
Además de las intervenciones de carácter interjurisdiccional planeadas en torno a la ciudad central se han desarrollado hasta el momento dos grandes planes, uno en el Corredor Norte y otro en el Corredor Sur Metropolitano. En los dos casos se trata de afrontar el desafío de planificar en forma integral e integrada territorios pertenecientes a dos municipios vinculados a través de cursos de agua: el río Paraná y el arroyo Frías. También se han desarrollado proyectos que plantean la transformación de las antiguas rutas en Corredores Interurbanos, modificando las trazas viales existentes e incorporando bicisendas y mobiliario urbano.

PIM Frente Ribereño Capitán Bermúdez – Fray Luis Beltrán. Involucra a la franja costera del Corredor Norte Metropolitano perteneciente a los Municipios de Capitán Bermúdez y Fray Luis Beltrán, de casi cuatro kilómetros (4Km) de costa con un ancho de mil trescientos treinta metros (1.330 m.) y una superficie aproximada de casi trescientas cincuenta hectáreas (350ha.). Contiene los predios de propiedad Fiscal Nacional correspondientes al Batallón de Arsenales y Fábrica Militar, predios del Municipio de Capitán Bermúdez, del Arzobispado de Rosario “Seminario San Carlos Borromeo”, y otros predios de propiedad particular afectados a usos productivos. Incorpora una serie de intervenciones destinadas a recuperar, en forma paulatina y programada, el frente ribereño con el desarrollo de un recorrido costero, garantizar la construcción de una avenida interurbana para la circulación de un futuro tranvía metropolitano, rescatar elementos del paisaje natural y los edificios de valor patrimonial.

- - - Límite Este del Predio del FFCC Belgrano
- Av. Colectora - Afectación 50mts hacia el Este del límite Este del FFCC Belgrano
- PROPIEDAD DEL ESTADO NACIONAL
- **U.G.1** - Batallón de Arsenales 603 (ex 121)
- **U.G.2** - Fábrica Militar de Armas
- PROPIEDAD DEL ESTADO MUNICIPAL
- **U.G.3** - Predio Municipal de Capitán Bermudez
- PROPIEDADES PRIVADAS
- **U.G.4** - Propiedad de diferentes actores privados
- **U.G.5** - Propiedad de Cultos Religiosos (Seminario San Carlos Borromeo)
- **U.G.6** - Propiedad privada (Faiart Arg. S.A.)
- **U.G.7** - Propiedad de diferentes actores privados
- **U.G.8** - Propiedad privada (Ar Zinc)



Fotos aéreas vuelo 2016

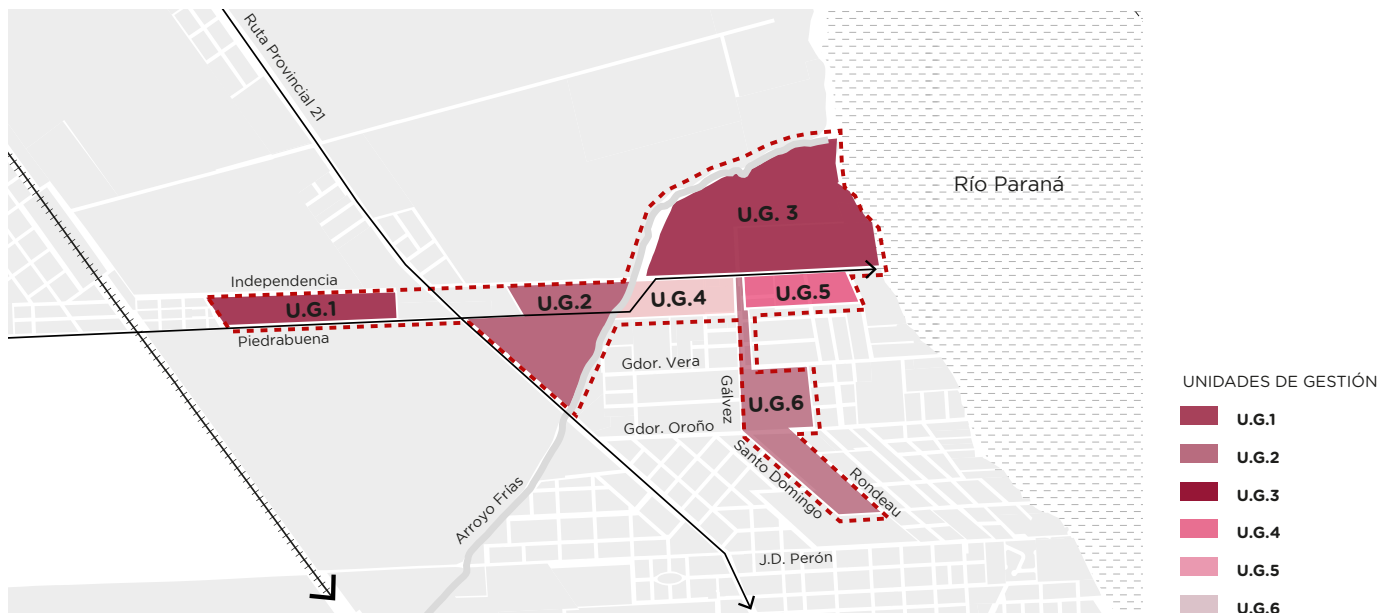


Plano Unidades de Gestión. Fuente: Plano incluido en el Anteproyecto de Ordenanza de “Declaración de Interés Urbanístico y Desarrollo del Plan Especial Interjurisdiccional Frente Ribereño Capitán Bermúdez – Fray Luis Beltrán”. ECOMR, Mayo de 2019.

PIM Frente Ribereño del Arroyo Frías. Localizado en el Corredor Sur Metropolitano, involucra a las localidades de Alvear y Pueblo Esther. Asume el desafío de incorporar espacios públicos y equipamientos comunitarios de jerarquía metropolitana, a localizar en las mayores áreas vacantes existentes en los bordes del arroyo y frente al río Paraná. También, plantea la necesidad de conformar un eje de estructuración urbana en el corazón de Pueblo Esther, con la construcción de una avenida central y el desarrollo de un programa de vivienda.

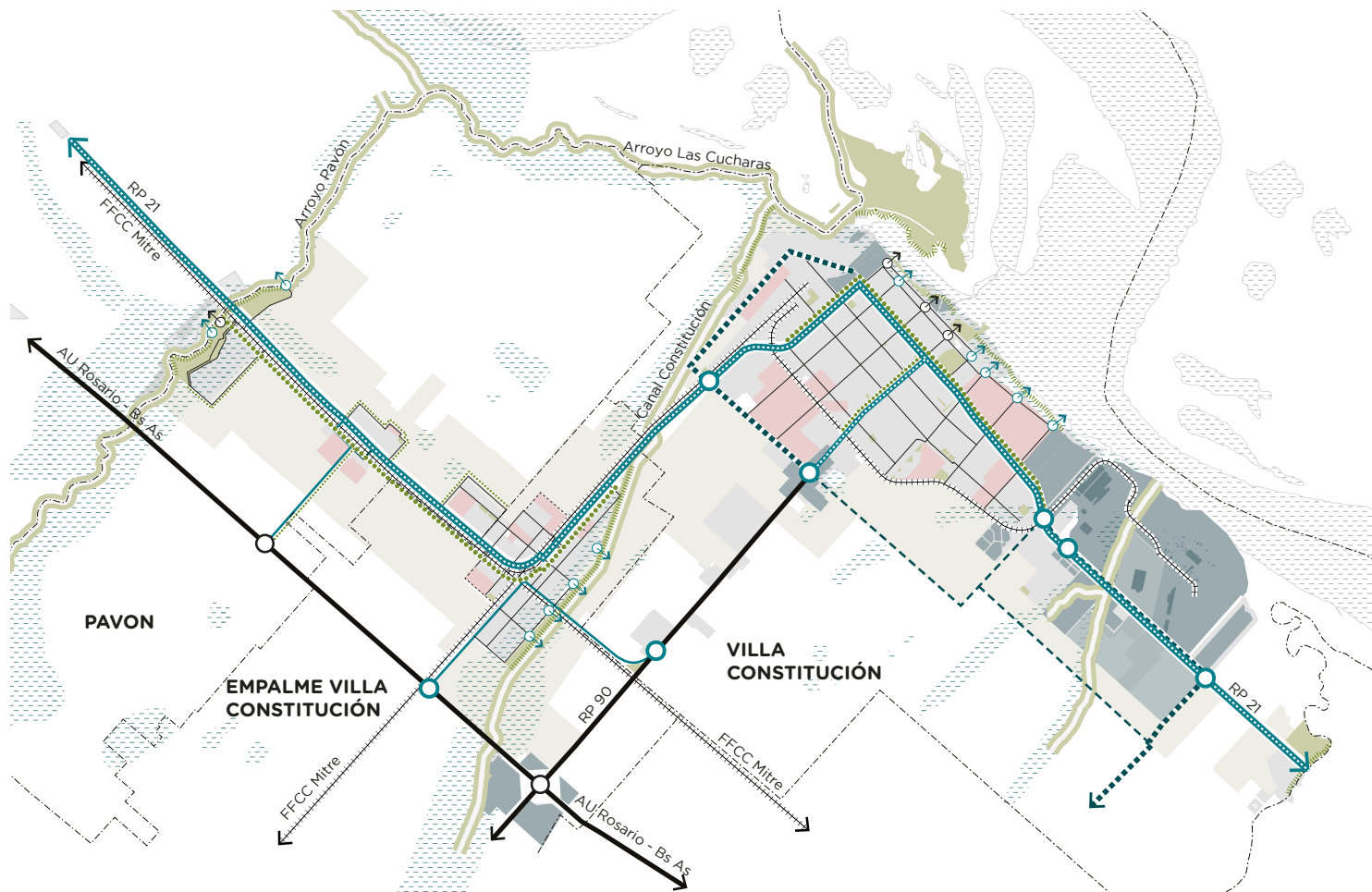
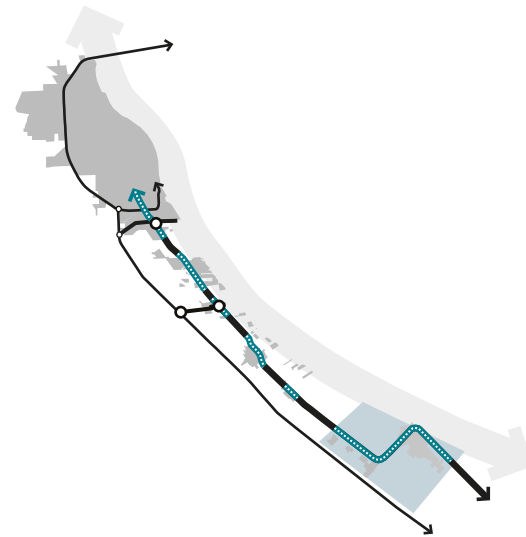


Fotos aéreas vuelo 2016



Plano unidades de Gestión. Fuente: Archivo ECOMR 2016

Corredor Integrado de la Ruta N° 21. Localizado en el extremo sur del Corredor Sur Metropolitano, involucra a las localidades de Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución. La intención en este caso es modificar la traza de la ruta provincial N°21, para cambiar su carácter de ruta a avenida interurbana cuando atraviesa los centros urbanos. Se pretende reformular la traza en estos tramos incorporando bicisendas, forestación, iluminación, nuevas veredas y mobiliario urbano. Esta acción se complementa con la derivación del tránsito pesado de camiones a nuevos circuitos que acometen en la autopista.



Plano Corredor integrado ruta N° 21 Pavón - Empalme Villa Constitución - Villa Constitución. Fuente: Planes Urbanos Locales de Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución en proceso de elaboración. ECOMR 2019

EJECUCIÓN DEL PLAN

En forma simultánea al desarrollo de un proceso de planificación continuo en el territorio metropolitano se elaboran, gestionan e implementan proyectos estratégicos locales e interjurisdiccionales, en los cuales intervienen distintos actores públicos y/o el sector privado, vinculados fundamentalmente a la problemática integral del hábitat, las infraestructuras, el espacio público y los equipamientos urbanos.

El rol que asume el Ente de Coordinación Metropolitana en cada uno de estos casos varía en función del tipo de proyecto u obra de que se trate, del origen de la iniciativa, del financiamiento y de los modelos de gestión a implementar, entre otros condicionantes.

Por lo general, el Ente asume un rol de articulación de actores, a los efectos de encauzar los procesos y las gestiones que, en el marco de la iniciativa, sea necesario coordinar y desarrollar para que el proyecto se ejecute. Garantiza, también, la formulación y aprobación de las normas necesarias en los municipios intervinientes para habilitar su realización. Desde sus áreas técnicas se gestionan y luego se administran o controlan, los fondos para su realización, se coordinan y/o desarrollan los proyectos ejecutivos, se llevan a cabo todas las gestiones frente a los distintos organismos del estado y las empresas prestadores de servicio, y se realiza el seguimiento de las obras.

Estas tareas implican la articulación de intereses entre municipios, estado provincial e instituciones intervinientes. Implica también, responder a los requerimientos de los organismos de financiamiento, cuando se trata de préstamos internacionales.

Las obras ejecutadas se encuadran en los planes previamente delineados para el AMR y consensuados por el conjunto de Intendentes y Presidentes Comunales.

PROYECTO INTEGRAL DE SANEAMIENTO Y RECUPERACIÓN AMBIENTAL DEL BORDE SUR DEL ARROYO SALADILLO

En el Corredor Sur Metropolitano, una intervención de carácter inédita en la región ha sido la realización del “Proyecto Integral de Saneamiento y Recuperación Ambiental del Borde Sur del Arroyo Saladillo”, que incluyó la Construcción del Centro de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos-Centro GIRSU, para servir a 7 localidades ECOM del Corredor Sur Metropolitano.

Sobre la margen sur del arroyo, a ambos lados de la autopista Rosario - Buenos Aires, se extendía el basural a cielo abierto más grande de la provincia. El Ministerio de Medio Ambiente había iniciado las tareas de clausura y saneamiento del sector, y preveía la construcción de un relleno sanitario. A partir de la incorporación del ECOMR al proceso, la intervención adquirió una mayor complejidad, ya que abordó el sector como parte de la concreción del “*Plan Maestro de Reconstrucción del Borde del Arroyo Saladillo*”, y agregó etapas de tratamiento a los residuos en forma previa a su disposición final. La formulación del proyecto de gestión de residuos y de las instalaciones, involucró la participación de la Secretaría de Ambiente y Espacio Público y de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario y del Ministerio de Medio Ambiente de Santa Fe, que ya se encontraba trabajando en el área.

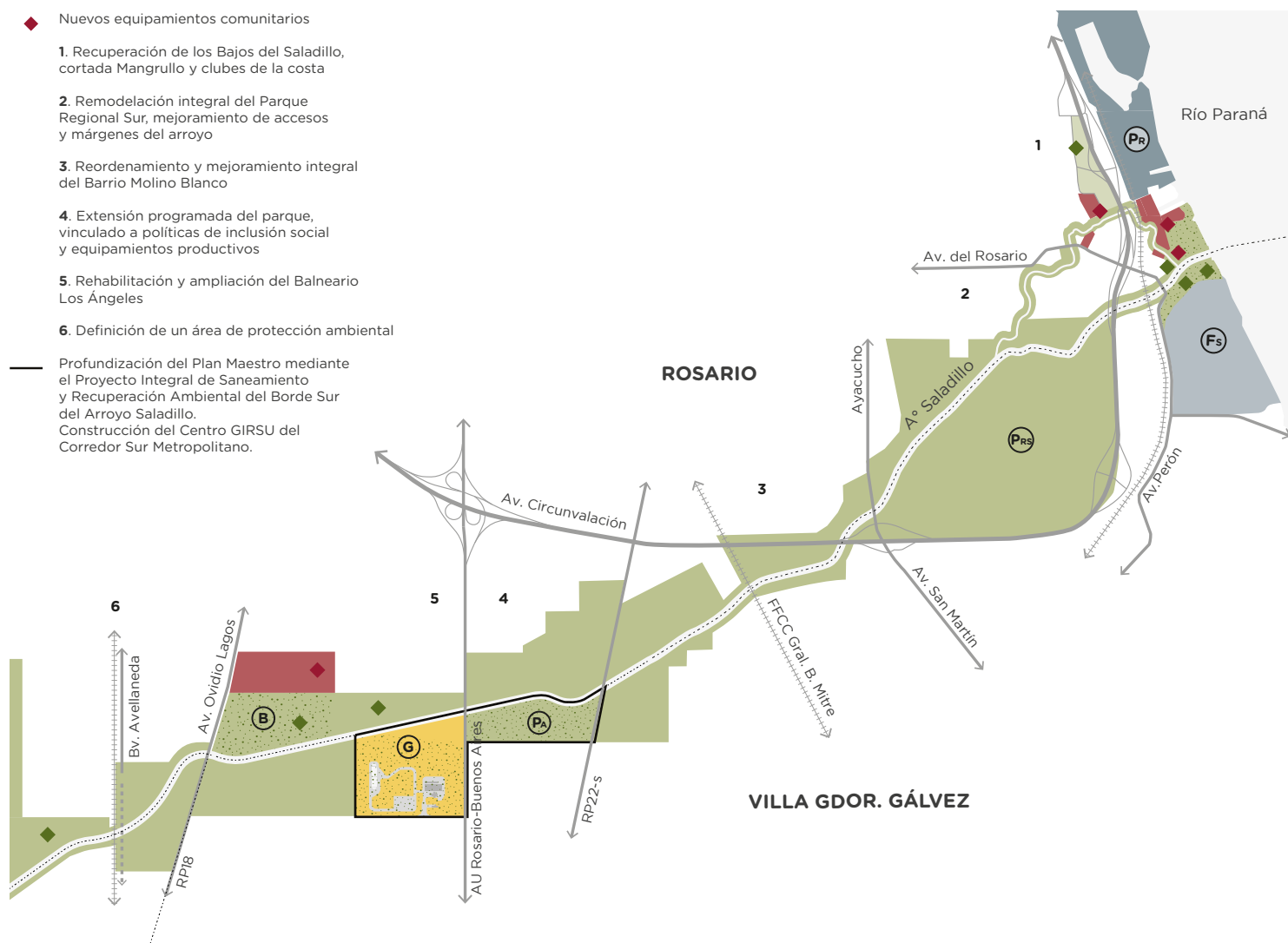
La obra consistió por tanto en la limpieza y saneamiento del sector (dejando 19 ha como Reserva Ambiental en proceso de recuperación), la construcción del Centro de Gestión Integral de Residuos Corredor Sur Metropolitano, al oeste de la autopista Rosario - Buenos Aires y hacia el este, la construcción de un parque público en reemplazo del antiguo basural; un parque que adopta, además, un carácter de reservorio frente al desborde del arroyo.

SISTEMA ARROYO SALADILLO

- (B)** Balneario Los Ángeles
- (G)** Centro GIRSU
- (PA)** Parque de la Amistad
- (PRS)** Parque Regional Sur
- (PR)** Puerto Rosario
- (FS)** Frigorífico Swift
- ◆ Nuevos equipamientos deportivos-recreativos
- ◆ Nuevos equipamientos comunitarios

1. Recuperación de los Bajos del Saladillo, cortada Mangrullo y clubes de la costa
2. Remodelación integral del Parque Regional Sur, mejoramiento de accesos y márgenes del arroyo
3. Reordenamiento y mejoramiento integral del Barrio Molino Blanco
4. Extensión programada del parque, vinculado a políticas de inclusión social y equipamientos productivos
5. Rehabilitación y ampliación del Balneario Los Ángeles
6. Definición de un área de protección ambiental

— Profundización del Plan Maestro mediante el Proyecto Integral de Saneamiento y Recuperación Ambiental del Borde Sur del Arroyo Saladillo. Construcción del Centro GIRSU del Corredor Sur Metropolitano.



Plan Maestro de Reconstrucción del Borde del Arroyo Saladillo.
Fuente: Elaboración propia sobre la documentación del Plan Urbano Rosario 2007 - 2017. Parte III, capítulo 3, Las Grandes Transformaciones. Secretaría de Planeamiento. Municipalidad de Rosario, Abril de 2011

Construcción del Centro GIRSU

El conjunto de instalaciones del Centro GIRSU, ocupa un predio de 16 ha. El proceso previsto permite reducir la cantidad de residuos sólidos urbanos (RSU) que pasan a disposición final extrayendo los componentes orgánicos, que son estabilizados y convertidos en compost, aplicable a diversos usos. A lo largo del proceso, también se recuperan materiales reciclables. El Centro puede tratar hasta 150 tn diarias de RSU y disponer hasta 300 tn diarias en el relleno. También tiene capacidad para recibir y clasificar hasta 100 tn diarias de residuos inertes, es decir, restos de demolición y residuos de obra que pueden ser recuperados en la misma planta.

Construcción de un Parque Público

El sector ubicado al este de la autopista Rosario - Buenos Aires, y al norte de la calle Bordabehere, debía actuar como un espacio de contención hídrica. Sin embargo, se encontraba cubierto de residuos inertes al tiempo que amenazaba con convertirse en un enorme basural de RSU, en un lugar donde frecuentemente se producían incendios. Esta extensión de 21 ha fue saneada completamente, en tanto se retiraron los residuos, se restauró la cota original del proyecto y se reconstruyó la defensa hidráulica, utilizando la traza vial la calle Bordabehere. Se mantuvieron los árboles existentes y se implantaron nuevos, de especies adaptables al ecosistema del lugar que, junto a una intervención integral de equipamiento, dieron lugar a la conformación del parque de acceso público más grande de Villa Gobernador Gálvez.

Localidades involucradas	Villa Gobernador Gálvez
Área total de intervención	56 ha
Estado	Obra terminada
Financiamiento	Gobierno de Santa Fe - Programa DAMI, (Ministerio del Interior Obras Públicas y vivienda) - Banco Interamericano de Desarrollo
Inversión en obra pública	USD 15.505.940
Período de ejecución	Febrero 2016 - Julio 2017
Organismos involucrados	Ministerios de Medio Ambiente y Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe Programa Municipal de Inversiones (PROMUDI) Ministerio de Economía de Santa Fe Municipalidad de Villa Gobernador Gálvez Secretarías de Ambiente y Espacio Público y Planeamiento de la Municipalidad de Rosario Programa de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) Banco Interamericano de Desarrollo (BID)



Planta de clasificación y separación. Fuente: Archivo ECOM, Fotografía Junio 2017

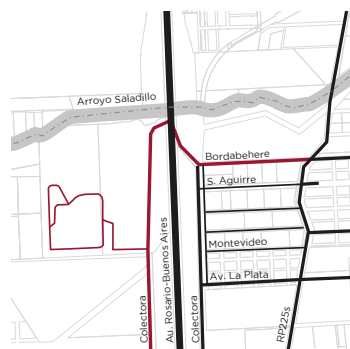


Parque de la Amistad. Fuente: Archivo ECOM, Fotografía Junio 2017



Centro de GIRSU Corredor Sur Metropolitano, Villa Gdor. Gálvez. Fuente: Empresa EVA S.A., Fotografía Junio 2017

Accesibilidad



- Sistema vial existente
- Nuevas trazas y revalorización de las vías de estructuración existentes

Espacios verdes



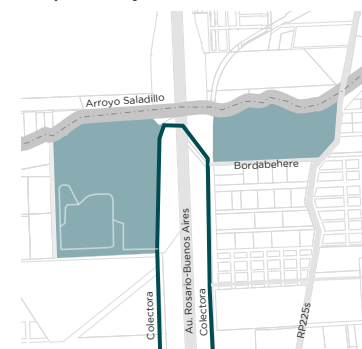
- Espacio público
- Reserva Natural de acceso restringido
- ▨ Saneamiento y reconversión de las márgenes del Arroyo Saladillo

Usos de suelo



- **Equipamiento**
- 1 Ingreso de residuos y administración
- 2 Tratamiento de RSU
- 3 Tratamiento de áridos
- 4 Relleno sanitario y lixiviados
- 5 Reserva natural
- **Espacio público**
- 6 Parque de la Amistad

Etapas de ejecución



- Obra pública ejecutada por el Gobierno de la Provincia de Santa Fe y el Programa DAMI-BID
- Obra pública ejecutada por la Dirección Nacional de Viabilidad

PLAN INTERJURISDICCIONAL PARQUE DE LA CABECERA ROSARIO-GRANADERO BAIGORRIA

En el marco del “Plan Intejurisdiccional Parque de la Cabecera Rosario-Granadero Baigorria”, a través de la celebración de un Convenio Urbanístico entre las dos localidades, el gobierno provincial y el Ente de Coordinación Metropolitana –ECOMR– se coordinan las acciones entre los actores involucrados con el propósito de abordar las siguientes acciones: a) Reconstrucción del Sistema Ribereño; b) Construcción del Parque Metropolitano Cabecera del Puente Rosario - Victoria; y c) Desarrollo del Parque Habitacional Baigorria.

- Reconstrucción del Sistema Ribereño
- Construcción del Parque Metropolitano Cabecera del Puente Rosario-Victoria.
- Desarrollo del Parque Habitacional Baigorria



Plano Unidades de ejecución del Plan. Fuente: Archivo ECOM 2017

Reconstrucción del Sistema Ribereño

Consiste en la ejecución de una Avenida Costanera Metropolitana, compuesta por la Av. Carrasco en Rosario y la Av. Los Plátanos en Granadero Baigorria. Esta obra, ya ejecutada, refuerza el vínculo entre las dos localidades generando una continuidad en el recorrido costero. Se desarrolla desde la Bajada Escauriza en Rosario hasta la rotonda ubicada en el barrio Remanso Valerio, en Granadero Baigorria. La nueva disposición del sistema vial jerárquico permite generar un circuito de comunicación vial a nivel metropolitano, sentado en dos ejes de sentido norte - sur de carácter estructural: **1)** el Eje Av. Alberdi / Bv. Rondeau (Rosario) - Av. San Martín (Granadero Baigorria), al oeste y **2)** el Eje Av. Carrasco (Rosario) - Av. Los Plátanos (Granadero Baigorria), al este.

Con este propósito, en el proyecto de parque las calzadas centrales del diseño original de la Av. Circunvalación se han transformado en un circuito aeróbico; en tanto las colectoras, han pasado a ser calles urbanas que rodean al parque, adecuando su diseño a tal fin. El tránsito pasante, de escala regional, se traslada al perímetro de la intervención. Como consecuencia, las vías de alta prestación de sentido norte-sur quedan definidas por el paseo ribereño al este, el eje Bv. Rondeau-Av. San Martín y su vinculación a través de Av. Los Plátanos.

La avenida adopta en todo su desarrollo doble mano de circulación vehicular, ciclovías y veredas, incorpora forestación, iluminación, señalización y mobiliario urbano. También se suman áreas de estacionamiento. En Rosario, a través de la incorporación de una calle colectora localizada hacia el oeste, se ordena el acceso al tejido residencial de borde y se habilitan plazas de estacionamiento destinadas a los usos gastronómicos del sector, más dos áreas de estacionamiento en Costa Alta. En Baigorria, las áreas de estacionamiento se ejecutan en torno a los parques.

Localidades involucradas	Granadero Baigorria - Rosario
Área total de intervención	1.460 m
Estado	Obra terminada
Financiamiento	Gobierno de Santa Fe
Inversión en obra pública	USD 10.750.788
Período de ejecución	Febrero 2017 - Abril 2018
Organismos involucrados	Ministerios de Economía, Gobierno y Reforma del Estado, y Seguridad de la Provincia de Santa Fe Secretarías de Planeamiento, Obras Públicas, y Ambiente y Espacio Público de la Municipalidad de Rosario Municipalidad de Granadero Baigorria Fundación "Cruzada del Espíritu Santo"

**ACCESIBILIDAD**

- Nuevo Sistema Ribereño Metropolitano
- - - - - Nueva bicisenda

GRANDES EQUIPAMIENTOS

- Nuevos equipamientos
- 1** Institucional público
- 2** Institucional / Comercial privado

- ◆ Equipamientos deportivos/recreativos

- Pr Planta Aguas Santafesinas S.A.

ESPACIO PÚBLICO

- Pc Parque Metropolitano Cabecera del Puente Rosario-Victoria. Parque público recreativo-deportivo
- Pb Parque de la Biodiversidad

- Ca Paseo Costa Alta

- Pm Paseo del Caminante

- A Acceso al Paseo del Caminante

- E Nuevo estacionamiento

- P Paseo peatonal

PROGRAMAS DE VIVIENDAS

- Rv Rehabilitación del asentamiento irregular Remanso Valerio

- 1** Construcción de nuevas viviendas
- 2** Mejoramiento del sector existente

- Ph Parque Habitacional Baigorria

Plano Plan Interjurisdiccional Parque de la Cabecera Rosario-Granadero Baigorria. Fuente: Archivo ECOM 2017

En Av. Carrasco, la calle de tránsito calmo, para acceso al estacionamiento y circulación de bicicletas, se integra a los espacios de expansión de la actividad gastronómica de Costa Alta. También se reformula el acceso al ascensor que vincula los espacios públicos sobre la barranca con el Paseo de Caminante, en la cota baja. El proyecto integral de la avenida estuvo a cargo de la Secretaría de Planeamiento y de Obras Públicas de la Municipalidad de Rosario, contando con la colaboración de la Secretaría de Ambiente y Espacio Público y el Ente de la Movilidad.



Foto Av. Carrasco, Rambla. Fuente: Archivo ECOM, Junio 2019



Foto Remodelación Av. Carrasco, Rosario. Fuente: Archivo ECOM, Junio 2019

La apertura de la Av. Los Plátanos consolida la integración entre ambas ciudades, a través de una arteria de doble sentido que incorpora amplias veredas y ciclovía, además de alumbrado público, señalización y espacio público en los sectores aledaños. Para su concreción, fue necesario avanzar con las primeras etapas de la Rehabilitación del Barrio Remanso Valerio. El proyecto vial estuvo a cargo de la Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad de Rosario, en tanto que el proyecto de arquitectura fue desarrollado por el equipo técnico del ECOMR.



Foto Construcción Av. Los Plátanos, Granadero Baigorria. Fuente: Archivo ECOM. Junio 2019

Construcción del Parque Metropolitano Cabecera del Puente Rosario - Victoria Parque público Recreativo-Deportivo.

El suelo ubicado debajo de la cabecera del puente Rosario-Victoria y sectores aledaños ha sido desde mucho tiempo atrás, un lugar de concurrencia masiva de la población de ambas localidades para el esparcimiento y el descanso al aire libre. No obstante, este lugar no contaba con ningún tipo de equipamiento y se encontraba muy fragmentado por la vialidad preexistente, sobredimensionada para la demanda real desaprovechando su potencial como espacio público de jerarquía.

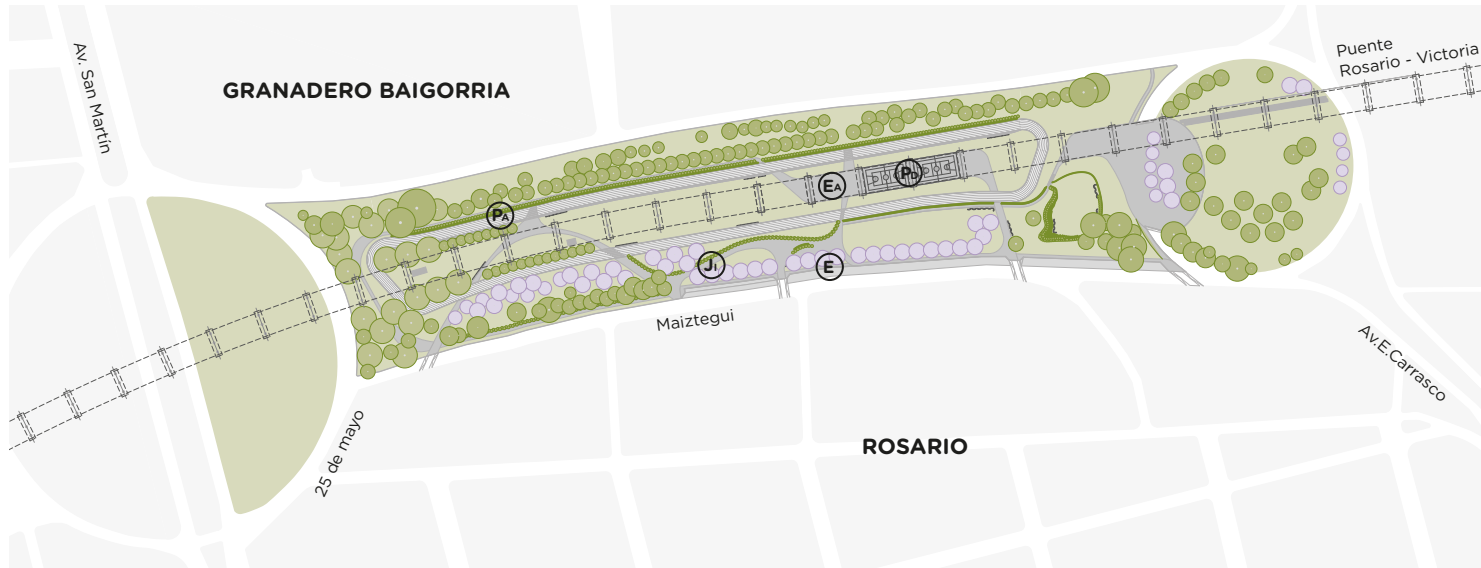
El proyecto implicó la reformulación del espacio ubicado entre Bv. Rondeau y el río, debajo de la cabecera del puente. Esta obra, también ejecutada, permitió incorporar un parque público de carácter recreativo/deportivo, para ambas ciudades, y agregar infraestructura deportiva, forestación, iluminación y equipamiento.

Con la ejecución de las obras que dan forma al Parque Metropolitano de la Cabecera del Puente Rosario - Victoria, se materializa un proyecto de larga data, desarrollado por la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario, mediante el cual las áreas residenciales se articulan con el desarrollo de un Parque Público Deportivo Recreativo de una superficie total aproximada de 10 ha. Con la concreción del Parque Habitacional, en la ciudad de Granadero Baigorria, esta superficie se ampliará en 19 ha, al generar otro parque público en territorio de Granadero Baigorria, concebido bajo un criterio de preservación de la biodiversidad, con la inclusión de equipamientos e infraestructura.

La reorganización de la movilidad y el ordenamiento de actividades deportivas y recreativas, que se realizaban espontáneamente, convierten al nuevo parque metropolitano en un punto de atracción de la ciudadanía. La intervención aporta mayor seguridad al sector, e incorpora senderos, áreas de descanso parqueizadas, juegos infantiles, plataformas deportivas y circuito aeróbico.



Localidades involucradas	Granadero Baigorria – Rosario
Área total de intervención	10 ha
Estado	Obra terminada
Financiamiento	Gobierno de Santa Fe
Inversión en obra pública	USD 6.134.656
Período de ejecución	Febrero 2017 – Mayo 2018
Organismos involucrados	Ministerios de Economía y Gobierno y Reforma del Estado de la Provincia de Santa Fe Secretaría de Planeamiento, Obras Públicas, y Ambiente y Espacio Público de la Municipalidad de Rosario Centro Municipal Distrito Norte de Rosario



- (PA) Pista aeróbica (JI) Sector de juegos infantiles (EA) Estaciones aeróbicas (PD) Playones deportivos (E) Estacionamiento

Parque Metropolitano Cabecera del Puente Rosario - Victoria. Fuente: Secretaría de Planeamiento. Municipalidad de Rosario, Febrero 2017



Imágenes Parque Metropolitano de la Cabecera del Puente Rosario - Victoria. Fuente: Archivo ECOM y Municipalidad de Rosario. Fotografías 1,2,3 y 4 Junio 2019.

Desarrollo del Parque Habitacional Baigorria

Implica la ejecución de un emprendimiento de vivienda, que incluye en forma integrada dos intervenciones diferentes:

A. Plan de Vivienda para sectores medios.

A ejecutarse en territorio de Granadero Baigorria y en terrenos pertenecientes al gobierno de la Provincia de Santa Fe. Se recurrirá en este caso a la utilización de un modelo de gestión público-privado, para la construcción de aproximadamente 2300 viviendas. El área de intervención para el desarrollo del plan presenta una ubicación estratégica, limitada al este por la Av. Los Plátanos; el nuevo boulevard a ejecutar al norte la Av. San Martín al oeste; y el "Parque de la Biodiversidad" al sur, contiguo al Parque Metropolitano de la Cabecera del Puente Rosario - Victoria. Su inserción dentro de este sistema le brinda una plena accesibilidad desde distintos puntos del territorio.

El proyecto se concibe como una pieza clave de transición, rodeada de grandes espacios verdes e integrada a la trama urbana consolidada de la localidad de Baigorria. La intervención se estructura a partir de cinco importantes ejes que incorporan áreas parquizadas en sus interiores a modo de bulevares, constituyendo los lazos de conexión entre los diferentes sectores residenciales, además de proporcionar lugares de esparcimiento a escala barrial. Estos "ejes verdes", definen ocho supermanzanas (SM), seis destinadas a usos residenciales y complementarios; dos a usos institucionales, públicos y privados. Las supermanzanas son a la vez, las Unidades de Gestión (UG) a través de las cuales se llevará adelante el plan.

La ejecución del plan de viviendas se realizará a través de una operatoria en la cual el estado aporta el suelo y los actores privados la totalidad de la inversión en infraestructura y la construcción del espacio público, así como también la cesión de unidades de viviendas de promoción oficial dentro del mismo complejo, que serán adjudicadas oportunamente por el gobierno provincial. Esta ponderación surge de una evaluación económica realizada sobre la operatoria previo a la definición de los parámetros urbanísticos, ya aprobados por ordenanza.

La subdivisión del suelo planteada pretende dar mayor operatividad en la ejecución del plan y facilitar la incorporación de empresas de distinta escala. En el interior de cada supermanzana, las calles serán de tipo calmo con restricción al paso vehicular, manteniendo una vivienda de escala barrial hacia el corazón de cada una de ellas. Este carácter se reafirma con la aplicación de distintas tipologías de viviendas (tiras y torres bajas en los bordes de las SM, y bloques de menor altura en su interior localizados sobre los pasajes), que aportan diversidad morfológica y funcional al proyecto. Hacia el este, se incorpora una gran explanada que establece el vínculo con nuevas áreas de espacio público y el barrio Remanso Valerio. También se contempla una reserva de suelo para la ampliación de la Planta Potabilizadora de la empresa Aguas Santafesinas S.A.

Superficie total	33,4 ha
Espacio Público. Parque	8,2 ha
Espacio Público. Bulevares	4,3 ha
Área destinada a uso educativo (público)	1,6 ha
Área destinada a uso institucional (privado)	1,5 ha
Calles a construir	6.875 m



Renderización vista de los pasajes interiores del Parque Habitacional Baigorria. Fuente: Archivo ECOM. Modelización de las previsiones normativas.



Vista general del Parque Habitacional Baigorria. Fuente: Archivo ECOM. Modelización de las previsiones normativas y fotomontaje.

B. Reordenamiento y Rehabilitación del Remanso Valerio.

Representa una operación a encausar en un asentamiento de pescadores localizado en territorio de Granadero Baigorria. Su abordaje implica resolver las múltiples situaciones presentes en el área con una mirada integral. En particular, la problemática social que suscita la presencia del asentamiento de pescadores denominado “Remanso Valerio”, donde habitan unas de 230 familias en una superficie aproximada de 6 has. En el marco de la implementación del plan, se avanzará con el reordenamiento y la rehabilitación urbana ya iniciado, aportando soluciones habitacionales, infraestructura y servicios, y la incorporación de nuevos parques públicos. En el borde ribereño se generará un recorrido público de carácter recreativo y asociado a la actividad pesquera.

La primera etapa de intervención en el barrio, se implementó con el fin de iniciar las obras para el completamiento de la Av. Los Plátanos, y consolidar el Sistema Ribereño Metropolitano. Para ello fue necesario relocalizar 23 familias fuera del barrio, lo cual se realizó mediante un innovador proceso de relevamiento, convocatoria y, finalmente, acuerdo con las familias ocupantes de la futura traza. En términos generales, la operatoria consistió en conocer las características de las familias a relocalizar y buscar viviendas disponibles en el mercado que les puedan ser ofrecidas. Para esto, se tuvieron en cuenta diversas alternativas, se incluyó como opción ofertas efectuadas por parte de las mismas familias, y se estudió su viabilidad en el marco de la operatoria. Una vez aceptada alguna de las propuestas, se firmaba un acuerdo con el ECOMR y la Municipalidad de Granadero Baigorria, en el cual se acordaba el traslado una vez que contaran con la posesión de la nueva vivienda. A los fines de continuar con ejecución del Plan, será necesario seguir con la misma operatoria. El sector identificado como el barrio de pescadores histórico, definido por la Bajada del Cristo Pescador al norte y la Av. Los Plátanos al oeste, será rehabilitado incorporando la ejecución de infraestructura de servicios, pavimentos, alumbrado. Se procederá además, a la regularización dominial del suelo en favor de sus ocupantes.

Área asentamiento actual	6,2 ha
Área del barrio finalizada la intervención	5,0 ha
Área destinada a usos educativos y comunitarios	1,1 ha
Área destinada a vivienda nueva	2,7 ha
Área viviendas existentes a regularizar dominio	2,1 ha
Calles a pavimentar	1.220 m



Imágenes del espacio público. Fuente: Archivo ECOM. Modelizaciones 1 y 2.



Accesibilidad



- Sistema vial existente
- Nuevas trazas y revalorización de las vías de estructuración existentes
- Nuevas trazas manda peatón
- Bicisenda

Espacios públicos y equipamientos



- Espacio público
- Paseos peatonales
- Calles / Boulevards

Programas de viviendas



- PROGRAMAS DE VIVIENDAS**
- Rv** Rehabilitación del asentamiento irregular Remanso Valero
 - 1 Construcción de viviendas nuevas
 - 2 Mejoramiento del sector existente
 - PH** Construcción de viviendas para sectores medios
 - 3 Parque Habitacional Baigorria

Etapas de ejecución



- Obra pública
- Gestión pública-privada

PLAN DE REORDENAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL COMPLEJO PAGANINI

En el mismo corredor, otro proyecto encauzado de gran importancia para la región es el “Reordenamiento y Rehabilitación del Complejo Paganini”, localizado en Granadero Baigorria. Este predio de 53 hectáreas con excelente conectividad territorial fue establecido en la década de 1950 para albergar dos equipamientos de vanguardia, el Hospital Escuela “Eva Perón” y el Hogar Escuela “Juan D. Perón”. El proyecto original abordaba también el tratamiento de las áreas parquizadas, sin embargo, al no concretarse esta intervención, las extensas áreas verdes han permanecido como un espacio desaprovechado para el disfrute público y progresivamente se han convertido en un sitio de alta inseguridad.

La intervención programada constituye una operación urbanística estratégica, no sólo por la escala que adquiere en la estructura territorial sino por su capacidad de abordar diversos problemas y explotar las potencialidades que ofrece el lugar, brindando una respuesta innovadora y transformadora de la realidad vigente. Tiene por objetivos: redefinir la relación del predio con la ciudad consolidando sus frentes y generando su apertura pública; construir nueva infraestructura de servicios necesaria; reacondicionar y poner en valor las instalaciones y espacios existentes; e incorporar usos que revitalicen el lugar alojados en nuevos edificios trasladando funciones que hoy generan problemas en las construcciones existentes. Su desarrollo se encuadra, a nivel local, en el “Plan Urbano Granadero Baigorria 2030” y, a nivel metropolitano, en la DOT N° 7: “Distribución policéntrica y equilibrada de equipamientos y servicios”.

Una de los primeros conflictos a resolver, era definir claramente el acceso público y el atravesamiento de esta gran pieza urbana. Para ello, se prevé la construcción de una avenida en sentido norte-sur, de doble sentido de circulación y dos calles en sentido este-oeste de sentido único. Esta estructura vial define seis grandes manzanas, cada una de las cuales asumirá un carácter funcional particular dado por la presencia de las distintas instituciones, el reordenamiento de algunas ellas y la incorporación de nuevas ac-





Complejo Paganini Corredor Norte Metropolitano. Fuente: Archivo ECOM. Modelización del Plan de Reordenamiento y Rehabilitación, y fotomontaje.

tividades. Otra de las premisas, consistía en incrementar la intensidad de usos del sitio, revirtiendo significativamente el déficit de espacios y equipamientos públicos de gran escala que se releva en el Corredor Norte. De esta manera, se incorporan actividades deportivas y educativas de distintos niveles, áreas de soporte técnico y extensas superficies de parque, con equipamiento adecuado y nueva forestación. Esta mayor intensidad de usos, junto al déficit registrado en las instalaciones existentes, demanda la incorporación de nueva infraestructura de servicios en materia de cloacas, desagües pluviales, gas, agua, energía eléctrica, y alumbrado público.

La primera parte de la intervención consiste en la ejecución de las obras de apertura de calles al interior del predio con toda la infraestructura de servicios troncal, el alumbrado, la construcción de los espacios públicos, los accesos restringidos y las áreas de estacionamiento. Con posterioridad, en una segunda etapa, las instituciones que se instalen en el sitio, y las preexistentes podrán rehabilitar los edificios al contar con toda la infraestructura para hacerlo. El Hogar Escuela y el Hospital verán renovados y redimensionados aquellos servicios que hoy son deficitarios.

La primera etapa del Plan de Reordenamiento y Rehabilitación del Complejo Paganini, comprende la apertura de 2.150 metros de calles, incluyendo la construcción de 5.150 metros de veredas y la colocación de 260 luminarias nuevas. Se crearán 19,4 hectáreas de espacio público equipado, donde se implantarán 550 árboles, se ejecutarán 4.260 metros de senderos y 1500 de bicisendas, y se colocarán más de 300 bancos, además de cestos, juegos infantiles y estaciones aeróbicas. Se construirán 9.260m² de estacionamiento exclusivo para las instituciones, 6.660 m² de estacionamiento público, lo cual, sumado al estacionamiento en calles, proporciona cerca de 1.200 plazas de estacionamiento.



1 y 2 Imágenes del espacio público. Fuente: Archivo ECOM. Modelización.

Ejecución de la primera etapa

Localidades involucradas	Granadero Baigorria
Área total de intervención	53 ha
Estado	Licitación de obra en proceso de adjudicación
Financiamiento	Gobierno de Santa Fe Programa DAMI, (Min. del Interior Obras Públicas y Vivienda) Banco Interamericano de Desarrollo
Inversión en obra pública	USD 18.250.074
Período de ejecución	10 meses
Organismos involucrados	Ministerio de Salud, Educación, Desarrollo Social y Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe Programa Municipal de Inversiones (PROMUDI) Ministerio de Economía de Santa Fe Municipalidad de Granadero Baigorria Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) Banco Interamericano de Desarrollo (BID) Ministerio de Economía de Santa Fe Ministerio de Obras Públicas de Santa Fe Municipalidad de Granadero Baigorria



2

Accesibilidad



- Sistema vial primario
- Vías de FFCC
- Nuevas trazas
- Áreas de estacionamiento
- Bicisendas

Espacios verdes



- Espacio público
- Espacio público de acceso restringido

Usos y actividades



- Espacio público
- Salud**
 - 1 Hospital Escuela "Eva Perón"
 - 2 CAF - Centro de Atención Familiar
- Educativo**
 - 3 Hogar Escuela
 - 4 Escuelas de nivel inicial, primaria y sec.
 - 9 UTN
 - 10 UNR
- Deportivo**
 - 7 Polideportivo
 - 8 Pileta
- Servicios**
 - 5 Cocina centralizada
 - 6 Archivo físico HEEP
 - 11 Bar
 - 12 Centro cultural
 - 13 Estación transformadora EPE

Etapas de ejecución



- ETAPA 1 - Obra pública
- ETAPA 2 - Obra pública
- ETAPA 3 - Instalaciones a gestionar por cada uno de los organismos
- Actividades existentes

AVENIDA INTERURBANA COLECTORA DEL FERROCARRIL MITRE Y OBRAS COMPLEMENTARIAS

Otra intervención de alta repercusión para el desarrollo del Corredor Norte Metropolitano, actualmente en proceso de construcción, es la “Avenida Interurbana Colectora del Ferrocarril Mitre” destinada a canalizar las cargas menores provenientes de los establecimientos productivos diseminados en el tejido residencial. Su función esencial es la de disminuir la congestión de la Ruta Nacional N° 11 (única vía jerárquica existente hoy en el corredor) brindando una comunicación norte-sur rápida e ininterrumpida. Sirve, a su vez, para dar accesibilidad a los barrios más humildes localizados a lo largo de su recorrido.

Se proyecta, con la coordinación del ECOMR y la participación de todos los municipios involucrados, la construcción de una traza en forma paralela a las vías del ferrocarril Mitre, en el tramo correspondiente a las localidades de San Lorenzo (1.161m), Fray Luis Beltrán (2.622m) y Capitán Bermúdez (2.386m). Alcanza una longitud total de poco más de 6km, desde la A012 en San Lorenzo hasta el acceso a Autopista en Capitán Bermúdez. Adicionalmente, la provincia extendió brevemente el recorrido al sur del acceso a autopista alcanzando la calle Pellegrini, donde se constituye un importante paso a nivel que provee conectividad al sector sudoeste de Capitán Bermúdez.

La primera etapa de la obra está en ejecución, y abarcará un tramo de mayor factibilidad técnica de realización en el corto plazo. La segunda etapa de obra se extenderá hacia el sur hasta el encuentro con la Avenida de Circunvalación, e involucrará a las ciudades de Granadero Baigorria y Rosario.

El proyecto se plantea con el desarrollo de, al menos, una mano de circulación por sentido, ciclovía, estacionamientos y vereda equipada sobre margen este, lindera a las residencias. En el tramo central del recorrido, donde resulta factible, se estableció una Zona de Camino de 30m de ancho, lo que habilitó la posibilidad de construcción de una calzada más amplia con dos carriles por sentido de circulación y parquizaciones acordes a un espacio

más generoso en el margen oeste, sector lindero a las vías del ferrocarril. La obra implica la incorporación de señalización horizontal y vertical, iluminación y forestación.

El proyecto de la avenida fue consensuado y coordinado con representantes técnicos del Ministerio de Infraestructura y Transporte de Santa Fe, y también con un experto por cada municipio involucrado en este trabajo: los secretarios de Planeamiento y/u Obras Públicas de San Lorenzo, Fray Luis Beltrán y Capitán Bermúdez. Estos representantes, junto a los técnicos de ECOMR y los proyectistas ganadores de la licitación, verificaron la compatibilidad del proyecto con una obra en curso por parte de ASSA, que implica la realización del Acueducto actualmente en construcción paralelo a la obra de la avenida. En el mismo contexto, la Secretaría de Recursos Hídricos de la provincia aportó evaluaciones hidrológicas en Fray Luis Beltrán, donde el territorio registra una depresión notoria y recibe el cauce pluvial del suelo rural al oeste (donde se prevé un reservorio), además de amplios fragmentos urbanos.

La intervención se completa con la construcción de un Emisario, que fue licitado como complemento indispensable para un desarrollo integral del sector. Esta obra implica una actuación no solo en suelo urbano consolidado sino también en el canal que atraviesa el territorio del Batallón de Arsenales, y desemboca al Río Paraná.

Ejecución de la primera etapa

Localidades involucradas	San Lorenzo - Fray Luis Beltrán - Capitán Bermúdez
Área total de intervención	6.169 mts (avenida) / 2.347 mts (emisario)
Estado	Obra en construcción
Financiamiento	Gobierno de Santa Fe
Inversión en obra pública	USD 23.827.906.-
Período de ejecución	Diciembre 2018 - Octubre 2019
Organismos involucrados	Ministerio de Infraestructura y Transporte de Santa Fe Municipalidad de San Lorenzo Municipalidad de Fray Luis Beltrán Municipalidad de Capitán Bermúdez



Vista general de la Av. Interurbana Colectora del Ferrocarril Mitre y Obras Complementarias. Fuente: Archivo ECOM. Modelización y fotomontaje 2018

COMPLEJO EDUCATIVO-DEPORTIVO- RECREATIVO PARQUE DE LA INDEPENDENCIA ROSARIO

El Parque de la Independencia es uno de los espacios públicos más significativos de la ciudad de Rosario; su relevancia trasciende la escala local en virtud de su estratégica localización en el centro de la ciudad y una atractiva oferta de espacios verdes, equipamientos culturales, deportivos y de esparcimiento.

A lo largo de los años ha sufrido sucesivas transformaciones, llegando hasta nuestros días como un conjunto heterogéneo de espacios y actividades que remiten a distintos momentos de la historia de la ciudad.

Con el propósito de articular las actividades instaladas y ordenar futuras intervenciones, la Municipalidad de Rosario cuenta con un Plan Especial que prevé la incorporación de nuevos programas culturales, deportivos y gastronómicos, junto a la implementación de políticas de preservación patrimonial y renovación de sus circuitos viales y peatonales. El interés compartido del gobierno provincial y municipal sobre este espacio constituye una oportunidad y un desafío para definir una nueva matriz de proyecto que incorpore esos programas, estructurados en torno a tres ejes:

- 1. Eje Patrimonial.** Aborda acciones de rehabilitación del eje principal del parque: Boulevard Oroño.
- 2. Paseo 21.** Atraviesa el parque de forma diagonal y conecta el Portal del Cementerio “El Salvador” en el extremo noroeste; y la Plaza Pública de las Ciencias, en el extremo sureste.
- 3. Plataforma Deportiva.** Incorpora un aporte en infraestructuras deportivas en sus más variadas performances impulsando encuentros deportivos y educativos, entrenamiento de alto rendimiento y competencia al más alto nivel.

Como parte de la infraestructura contemplada en este último eje de actuación, se incorpora el Complejo Educativo, Deportivo y Recreativo compuesto por la Pileta Olímpica y el Instituto

Superior de Educación Física (ISEF) N°11, “Abanderado Mariano Grandoli”. Este último fue una obra largamente esperada por la comunidad educativa.

Con el propósito de desarrollar este importante proyecto se llevó a cabo un Concurso Nacional de Anteproyectos, cuya coordinación estuvo a cargo del ECOMR. El proyecto debía resolver un complejo programa de actividades educativas y deportivas, que cumplieran simultáneamente los requerimientos del Instituto, junto a la posibilidad de organizar eventos deportivos internacionales; así como también resolver la apertura de las instalaciones para el uso comunitario y su integración al Parque de la Independencia.

El Concurso exigía dar cumplimiento al programa del ISEF, de la Pileta Olímpica, de un conjunto de instalaciones comunes a ambas entidades y el ingreso subterráneo al óvalo central del hipódromo, donde se encuentran las canchas y pistas para la práctica de deportes al aire libre. El conjunto de requerimientos, incluido en las bases del concurso, fue elaborado conjuntamente con la Secretaría de Desarrollo Social y de Planeamiento de Rosario, así como también la Secretaría de Desarrollo Deportivo y la Dirección de Educación Física del Gobierno de Santa Fe. El proyecto seleccionado alcanzó una adecuada síntesis de los aspectos solicitados, junto a una clara imagen institucional que sin poner en riesgo su integralidad, admitiera una ejecución en etapas. El equipo profesional ganador, asumía el compromiso de desarrollar el anteproyecto de todo el complejo con un alto nivel de definición técnica, a partir del cual el Ministerio de Obras Públicas de Santa Fe, desarrolló el pliego licitatorio del ISEF, que permitiera avanzar con la ejecución de esta primera etapa.

Ejecución de la primera etapa

Localidades involucradas	Rosario
Área total de intervención	3,2 ha
Estado	1ª etapa en obra (ISEF)
Financiamiento	Gobierno de Santa Fe
Inversión en obra pública	USD 8.403.650
Plazo de obra	12 meses
Organismos involucrados	Ministerios de Educación, Desarrollo Social y Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe Secretarías de Desarrollo Social y Planeamiento Municipalidad de Rosario
Desarrollo del Proyecto	Concurso Nacional de Anteproyectos organizado por el Colegio de Arquitectos de la Provincia Santa Fe y Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe Distrito 2



Imágenes del anteproyecto ganador del concurso. Autores: Tristán Bondone, Lucas Carranza y Juan Pablo Vázquez.
Fuente: Documentación presentada al Concurso, Octubre 2017

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Desarrollo de las Jornadas Participativas Locales

La participación ciudadana fue uno de los componentes más importantes del Programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”. Las diferentes instancias abordadas –sucesivas reuniones con los intendentes y presidentes comunales, referentes técnicos y diversas instituciones, además del desarrollo de las jornadas/taller– otorgaron legitimidad a las tareas que desarrollaron los equipos técnicos del ECOM junto a los técnicos locales designados específicamente para encauzar el proyecto, y permitieron un diálogo abierto entre las autoridades gubernamentales y las instituciones públicas y privadas de cada localidad.

En este proceso de planificación territorial la ciudadanía –a través de sus actores políticos e institucionales, empresarios, comerciantes y profesionales de diversas disciplinas– fue sujeto protagonista activo en la definición de las políticas y estrategias de desarrollo a incorporar en la elaboración de cada plan. Es por ello que se trabajó en forma mancomunada en la profundización de aspectos generales y particulares de las Directrices de Ordenamiento Territorial volcadas al territorio local. Se elaboraron los documentos preliminares del Plan, sintetizados en un cuadernillo y sometidos a debate a través de jornadas taller desarrolladas en cada comuna y/o municipio. Luego de recoger la opinión de la ciudadanía se procedió a ajustar los documentos preliminares elaborados, para llegar finalmente a la redacción de la propuesta de plan publicada.

Alrededor de 1.600 personas dieron su presente en las jornadas de reflexión que se desarrollaron en cada una de las comunas y municipios integrados al Programa. En esos encuentros se plantearon dos momentos de trabajo: en primer lugar se presentaron y pusieron en común los problemas y potencialidades de desarrollo de la comuna / municipio y, posteriormente, se debatieron las posibles políticas y estrategias a incorporar en cada plan. En las distintas jornadas realizadas los participantes se informaron y dieron sus opiniones sobre las estrategias trazadas a nivel lo-

cal, como así también sobre las estrategias propuestas a nivel metropolitano. Esta doble mirada de la problemática local y metropolitana, en forma simultánea, ha contribuido a enriquecer el proceso participativo y a generar una conciencia y cultura de “lo metropolitano” de carácter inédito en la región y en el país.

Estos talleres se desarrollaron en dos etapas, las cuales se describen a continuación¹:

Primera etapa de desarrollo del Programa

Álvarez, Alvear, Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fighiera, General Lagos, Granadero Baigorria, Ibarlucea, Pérez, Pueblo Esther, San Lorenzo, Soldini y Villa Gobernador Gálvez participaron de la primera fase del Programa durante los meses de noviembre y diciembre de 2016 y marzo, mayo y agosto de 2017.

Segunda etapa de desarrollo del Programa

Acebal, Carmen del Sauce, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fray Luis Beltrán, Funes, Pavón, Piñero, Pueblo Andino, Ricardone, Rosario, Villa Constitución y Zavalla fueron las localidades participantes de la segunda fase del Programa que tuvo lugar los meses de noviembre de 2018, mayo y junio de 2019. Cabe mencionar que la ciudad de Rosario se sumó con una propuesta diferenciada en la que debatió cinco proyectos estratégicos que la vinculan con localidades vecinas del Área Metropolitana de Rosario.

1. Se agradece particularmente el trabajo desarrollado y la información aportada sobre el proceso desplegado al Equipo Técnico de los Talleres de Participación Ciudadana de la Facultad de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales coordinados por los Lic. Natalia Carnovale y Diego Beretta.



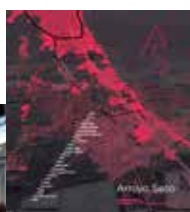


15.NOV.2016

Villa Gobernador Gálvez

Fecha: 15 de noviembre de 2016
Lugar: Salón de Usos Múltiples del Parque Regional
(Av. Circunvalación S/N, altura Bajada Nogués)
Cantidad de participantes: 150

Concejales y empleados del Concejo Deliberante, representantes del Ministerio de Educación de la provincia de Santa Fe, partidos políticos, sindicato de Trabajadores Municipales, empresas, bancos, comerciantes, cooperativas, asociaciones profesionales, medios de comunicación, docentes, autoridades de vecinales, clubes, centros culturales y centros de jubilados, funcionarios y empleados de la Municipalidad de Villa Gobernador Gálvez, vecinos y vecinas, entre otros.



22.NOV.2016

Arroyo Seco

Fecha: 22 de noviembre de 2016
Lugar: Salón Vía Victoria
(Hipólito Irigoyen 341)
Cantidad de participantes: 52

Concejales y empleados del Concejo Municipal, autoridades y empleados de la provincia de Santa Fe, representantes de empresas, escuelas y asociaciones profesionales, Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, directivos de hospital y clubes, profesionales, funcionarios y empleados de la Municipalidad de Arroyo Seco, vecinos y vecinas, entre otros.



29.NOV.2016

General Lagos

Fecha: 29 de noviembre de 2016
Lugar: Salón de Usos Múltiples de la Casa del Bicentenario
(San Martín 371)
Cantidad de participantes: 41

Autoridades de partidos políticos, servicio de asistencia médica, representantes de escuelas, clubes, iglesia, cooperativas, comercios, empresas, bancos e inmobiliarias, funcionarios y empleados de la provincia de Santa Fe y de la Comuna de General Lagos, vecinos y vecinas, entre otros.



IRU



Pueblo Esther

Fecha: 1 de diciembre de 2016
Lugar: Centro Cultural Comunal
(España y San Lorenzo)
Cantidad de participantes: 63

Representantes de escuelas, vecinales, Universidad, centros de jubilados, biblioteca, Colegio de Arquitectos, asociaciones civiles y Organizaciones No Gubernamentales, cooperativas, bancos, empresas e inmobiliarias, funcionarios y empleados de la provincia de Santa Fe, la Comuna de Pueblo Esther y de comunas vecinas, vecinos y vecinas, entre otros.

01.DIC.2016



06.DIC.2016

AL

Alvear

Fecha: 6 de diciembre de 2016
Lugar: Polideportivo Comunal del Centenario
(Camino Comunal Este - Oeste N° 160)
Cantidad de participantes: 49

Docentes, representantes de clubes, medios de comunicación, Colegio de Arquitectos, bomberos voluntarios, mutuales, autoridades de vecinales, empresas, cooperativas, bancos e inmobiliarias, funcionarios y empleados de la provincia de Santa Fe, la Comuna de Alvear, vecinos y vecinas, entre otros.



14.DIC.2016



FI

Figuera

Fecha: 14 de diciembre de 2016
Lugar: Área de Cultura y Deporte
(Moreno 1359)
Cantidad de participantes: 31

Docentes, representantes de clubes, partidos políticos, iglesia, empresas, bancos, productores agropecuarios, asociaciones profesionales y de trabajadores, empleados de la provincia de Santa Fe, la Comuna de Figuera, vecinos y vecinas, entre otros.

G3



G3



10.MAR.2017



Granadero Baigorria

Fecha: 10 de marzo de 2017
Lugar: Ciudad Deportiva de Rosario Central
 (Av. Andrés Vietti 450)
Cantidad de participantes: 87

Autoridades nacionales, provinciales y municipales, Concejales, representantes sindicales, vecinales, de empresas, escuelas, bancos y asociaciones profesionales, empleados de la Municipalidad de Granadero Baigorria, vecinos y vecinas, entre otros.

S

15.MAR.2017



San Lorenzo

Fecha: 15 de marzo de 2017
Lugar: Vecinal Díaz Vélez
 (Bv. Eva Perón 544)
Cantidad de participantes: 40

Autoridades municipales, diputados provinciales, concejales, vecinales, profesionales, empresarios, representantes de asociaciones empresarias (taxistas, comerciantes, parque industrial), empresas de servicios públicos (EPE, Aguas Santafesinas), Colegio de Arquitectos, Pro-Huerta INTA, escuelas, vecinos y vecinas, entre otros.



29.MAR.2017

Capitán Bermúdez

Fecha: 29 de marzo de 2017
Lugar: Salón del Sindicato Químico Papelero
 (Av. San Lorenzo 471)
Cantidad de participantes: 86

Autoridades provinciales y municipales, concejales, representantes de escuelas, sindicatos, vecinales, colegios profesionales, asociaciones civiles, partidos políticos, empresarios, comerciantes, vecinos y vecinas, entre otros.

Desarrollo de los talleres del Cuadrante Oeste Metropolitano



17.MAY.2017

**Soldini**

Fecha: 17 de mayo de 2017
Lugar: Club Liceo Argentino
 (Almirante Brown 1753)
Cantidad de participantes: 64

Autoridades nacionales, provinciales, comunales, asociaciones profesionales, medios de comunicación, empresarios, representantes de Organizaciones No Gubernamentales, cooperativas, escuelas, jardines, clubes, Pro-Huerta INTA, vecinos y vecinas, entre otros.



24.MAY.2017

**Ibarlucea**

Fecha: 24 de mayo de 2017
Lugar: Salón Comunal "Unión y Progreso"
 (Maipú 150)
Cantidad de participantes: 74

Autoridades provinciales, comunales, representantes de partidos políticos, escuelas, jardines, clubes, cooperativas, asociaciones empresarias, Colegio de Arquitectos, empresarios inmobiliarios, comerciantes, industriales, vecinos y vecinas, entre otros.



31.MAY.2017

Álvarez

Fecha: 31 de mayo de 2017
Lugar: Sportivo Fútbol Club
 (Rivadavia 858)
Cantidad de participantes: 40

Autoridades comunales, representantes de partidos políticos, escuelas, jardines, bibliotecas, mutuales, centro de jubilados, policía, cooperativas, empresas de servicios públicos (EPE), profesionales, empresarios, comerciantes, vecinos y vecinas, entre otros.



Pérez

16.AGO.2017
Fecha: 16 de agosto de 2017
Lugar: Sociedad Italiana
 (Dr. Borzone 1150)
Cantidad de participantes: 104

Autoridades nacionales y municipales, concejales, representantes de escuelas, clubes, partidos políticos, bomberos voluntarios, cooperativas, centro cultural, empresas de servicios (EPE), Colegio de Arquitectos, comerciantes, empresarios, industriales, profesionales independientes, estudiantes de arquitectura, vecinos y vecinas, entre otros.



30.Nov.2018

Rosario

Fecha: 30 de noviembre de 2018
Lugar: Salón Terrazas del Paraná,
 Estación La Fluvial, Rosario
 (Av. de los Inmigrantes 410)
Cantidad de participantes: 193

- Autoridades y funcionarios del Gobierno Nacional (Ministerio de Infraestructura, Obra Pública y Vivienda; Ministerio del Transporte).
- Asesores técnicos de la Cámara de Senadores de la Nación.
- Asesores técnicos de la Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe.
- Funcionarios y personal técnico del Gobierno de la Provincia de Santa Fe (Ministerios de Gobierno y Reforma del Estado, y de Infraestructura y Transporte)
- Concejales y asesores técnicos de Concejos Deliberantes y Municipales de localidades del Área Metropolitana de Rosario.
- Funcionarios y personal técnico diversos municipios y comunas del Área Metropolitana de Rosario.





R

- Autoridades y personal administrativo del Ente de Coordinación del Área Metropolitana de Santa Fe (ECAM).
- Funcionarios y personal técnico de la Municipalidad de Rosario e instituciones asociadas (Secretarías de Ambiente y Espacio Público, de Economía Social, de Gobierno, de Obras Públicas, de Planeamiento, de Producción y Empleo, de Salud Pública, de Transporte y Movilidad; Centros Municipales de Distrito; Agencia de Desarrollo Región Rosario; Aeropuerto "Islas Malvinas").
- Personal y docentes de la Universidad Nacional de Rosario.
- Personal e investigadores de organismos estatales de promoción de la investigación científica y técnica (CONICET, INTA).
- Institutos de Investigación Especializada (Instituto de Desarrollo Regional).
- Asociaciones profesionales (Colegio de Arquitectos de la Pcia. de Santa Fe - Distrito 2)
- Representantes de asociaciones y cámaras empresariales con alcance local, regional y nacional.

- Autoridades y representantes de empresas consultoras de ingeniería de alcance nacional y regional.
- Autoridades y representantes de empresas constructoras de infraestructura de alcance nacional y regional.
- Desarrolladores inmobiliarios del Área Metropolitana de Rosario.
- Autoridades y representantes de empresas productoras de bienes y servicios con presencia en el Área Metropolitana de Rosario.
- Autoridades, personal administrativo y docente de escuelas públicas de diferentes niveles educativos de Rosario y localidades involucradas en los PIM.
- Organizaciones no gubernamentales, fundaciones, asociaciones civiles y grupos de interés (particularmente, vecinales, organizaciones con objetivos de protección del medio ambiente y del patrimonio cultural, bibliotecas populares, entre otros).



PA

Pueblo Andino

Fecha: 7 de marzo de 2019

Lugar: Salón Anders

(Sta. Margarita del Río y Los Pinos, Barrio El Bosque)

Cantidad de participantes: 45

Presidentes y miembros de vecinales, docentes y directivos de jardines de infantes y escuelas, empleados del centro cultural local, empleados y funcionarios de la comuna, representantes sindicales de bomberos, desarrolladores inmobiliarios, ministros religiosos, miembros de partidos políticos, profesionales independientes, profesionales médicos del Sistema de Asistencia Médica para la Comunidad (SAMCo) local, titulares de comercios locales, personal representantes de clubes locales, representantes del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe - Distrito 2, vecinas y vecinos, entre otros.

07.MAR.2019



12. MAR. 2019

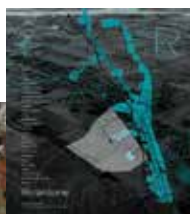


FB

Fray Luis Beltrán

Fecha: 12 de marzo de 2019
Lugar: Club Atlético Garibaldi
(Av. San Martín esquina Tte. Agneta)
Cantidad de participantes: 51

Concejales y empleados del Concejo Municipal, empleados y funcionarios de la Municipalidad, representantes de vecinales, directivos y docentes de jardines de infantes y escuelas, miembros y representantes locales de partidos políticos, funcionarios del gobierno de la Pcia. de Santa Fe, autoridades del Ejército Nacional y de la fábrica militar local, directivos del hospital local, representantes del centro de jubilados, representantes del centro comercial, medios de comunicación gráficos y audiovisuales, autoridades regionales del movimiento scout, autoridades de empresas proveedoras de materiales de la construcción y de empresas constructoras, representantes del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe - Distrito 2, vecinas y vecinos, entre otros.



R

15. MAR. 2019



Ricardone

Fecha: 15 de marzo de 2019
Lugar: Casa de la Cultura
(Bv. Néstor de Iriondo 640)
Cantidad de participantes: 45

Personal y funcionarios de la comuna, desarrolladores inmobiliarios, productores agropecuarios y representantes de empresas de servicios agropecuarios, vecinos, directores y docentes de escuelas y jardines de infantes, representantes y titulares de empresas constructoras de la región, autoridades de empresa productora de celulosa, representantes de la asociación local de bomberos voluntarios, autoridades de colegios profesionales, representantes del Poder Judicial, agencias privadas proveedoras de servicios de seguridad y vigilancia, personal de policía con sede local, empleados y autoridades del centro de salud local, vecinas y vecinos, entre otros.

Z



Zavalla

Fecha: 19 de marzo de 2019
Lugar: Asociación Italiana
(Bv. Villarino 2167)
Cantidad de participantes: 103

Personal y funcionarios de la comuna, vecinos, autoridades, personal administrativo y docentes de las Facultades de Cs. Agrarias y Arquitectura de la Universidad Nacional de Rosario, personal del servicio local de protección de derechos, autoridades y representantes de clubes, autoridades y docentes de escuelas y jardines de infantes, autoridades y representantes sindicales de empleados de comercio, desarrolladores inmobiliarios, autoridades de cooperativas locales, empleados de empresas cosechadoras de granos, autoridades y representantes de colegios profesionales, titulares de empresas proveedoras de servicios de internet, representantes de empresas constructoras, representantes de empresas productoras de materiales eléctricos y electrodomésticos, representantes de empresas metalúrgicas, empleados de la Asociación Mutual Industrial, representantes de la Estancia Antigua Cremería, titulares de medios gráficos locales, representantes del centro de jubilados, vecinas y vecinos, entre otros.

19. MAR. 2019

P



Piñero

22. MAR. 2019

Fecha: 22 de marzo de 2019
Lugar: SUM Comunal
 (25 de Mayo 150)
Cantidad de participantes: 35

Empleados y funcionarios de la comuna, empresas y desarrolladores inmobiliarios, representantes de empresas proveedoras de productos y servicios para el agro, autoridades de asociaciones vecinales locales, vecinos, empresas constructoras, representantes de colegios profesionales, representantes de empresas de negocios agrícolas, autoridades de escuelas, entre otros.



A



26. MAR. 2019

Acebal

Fecha: 26 de marzo de 2019
Lugar: Sociedad italiana
 (Asurmendi 345)
Cantidad de participantes: 74

Personal, funcionarios y autoridades de la comuna, representantes del Sistema de Asistencia Médica para la Comunidad (SAMCo) local, representantes de la Cooperativa, Mutual y Fundación Los Arroyos, autoridades de medios de comunicación gráficos y audiovisuales, periodistas, autoridades de la policía local, autoridades de empresas productoras de calzado, representantes del centro de jubilados, autoridades y docentes de escuelas, miembros de partidos políticos, productores agropecuarios, representantes de empresas inmobiliarias, representantes de empresas expendedoras de combustibles, comerciantes, autoridades de asociaciones civiles (particularmente, bibliotecas), representantes de empresas cooperativas proveedoras de servicios, representantes de colegios profesionales, bomberos, representantes del puesto de peaje de la ruta 18, empleados del hospital local, vecinos, entre otros.



29. MAR. 2019



S

Carmen del Sauce

Fecha: 29 de marzo de 2019
Lugar: Comuna
 (Urquiza 310)
Cantidad de participantes: 18

Personal y autoridades de la comuna, autoridades de la iglesia local, productores agropecuarios, vecinos, profesores e investigadores arqueólogos e historiadores de la Universidad Nacional de Rosario y del Centro de Investigaciones Precolombinas, representantes de Protección del Patrimonio del gobierno de la provincia de Santa Fe, entre otros.



07.MAY.2019



Empalme Villa Constitución

Fecha: 7 de mayo de 2019
Lugar: Anexo del Centro de Jubilados

(San Martín 533)

Cantidad de participantes: 61

Personal y autoridades de la comuna, autoridades del gobierno de la Provincia de Santa Fe, representantes del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe, autoridades de la iglesia católica y de cultos protestantes, representantes de vecinales, representantes del Centro de Jubilados, miembros de sindicatos y federaciones de productores agropecuarios, directivos y docentes de escuelas y jardines de infantes, directivos de empresas locales, comerciantes, representantes de cooperativas, representantes de bomberos voluntarios, autoridades de clubes deportivos, autoridades de instituciones vinculadas a la prestación de servicios de salud, vecinos de la localidad, entre otros.



17.MAY.2019



Coronel Domínguez

Fecha: 17 de mayo de 2019
Lugar: Centro de Jubilados (Saa Pereyra 550)

Cantidad de participantes: 58

Personal y autoridades de la comuna, representantes de empresas locales, representantes del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe, autoridades del área industrial local, autoridades de instituciones vinculadas a la prestación de servicios de salud, representantes de empresas de seguros, autoridades, docentes y alumnos de escuelas, representantes de fuerzas provinciales de seguridad, autoridades de la iglesia católica local, comerciantes, vecinos de la localidad, entre otros.



22.MAY.2019



Pavón

Fecha: 22 de mayo de 2019
Lugar: Centro de Jubilados y Pensionados (Mitre 2364)

Cantidad de participantes: 29

Personal y autoridades de la comuna, autoridades de la iglesia católica local y de cultos protestantes, representantes de bomberos zapadores, representantes de vecinales, representantes de escuelas, autoridades de instituciones vinculadas a la prestación de servicios de salud, representantes de clubes deportivos, vecinos de la localidad, entre otros.

24 8 intendentes
y 16 presidentes
comunales convocados
como protagonistas
centrales del proceso

Localidades del AMR
participando

1.600
actores políticos
e institucionales
reflexionando
y opinando

REFLEXIONES FINALES

LOGROS ALCANZADOS

La acción emprendida por el ECOMR cuenta con siete años de trabajo efectivo, y avanza día a día en la consolidación de acuerdos entre los actores convocados, en la creación de sinergias y en el mejoramiento de los recursos técnicos y materiales que permiten afrontarla.

El recorrido transitado ha consolidado una importante experiencia en el rol asumido por el Ente de coordinación y articulación de equipos profesionales, aportando los recursos humanos necesarios para implementar proyectos complejos, multidisciplinarios y pluri-estamentales, estratégicos para impulsar la transformación del AMR, e inabordables por parte de las administraciones locales.

La búsqueda permanente de consensos y el esfuerzo por construir sólidas alianzas con la multiplicidad de actores presentes en el territorio metropolitano constituye un signo distintivo de la actuación desarrollada.

Se ha construido una sólida base de información del AMR, inexistente hasta el momento en la región, con el aporte recibido de cada comuna y municipio ECOM, destacándose entre otras la información referida a establecimientos industriales, procesos de urbanización, vivienda e infraestructuras y servicios.

Hoy se cuenta con un conocimiento ajustado de cada realidad local urbana y rural y, por lo tanto, de la situación del área metropolitana en su conjunto. También se cuenta con un registro de los temas conflictivos y de aquellas situaciones de alto interés y preocupación, existentes en el territorio metropolitano, que deben ser objeto de una atención particular en su abordaje proyectual.

Entre las realizaciones desplegadas por el ECOMR se destaca, especialmente, la labor desarrollada con cada uno de los municipios y comunas para abordar los procesos de planificación local y para incorporar, en esos procesos, una mirada metropolitana. Se suma a esto la tarea de coordinación para la implementación de intervenciones urbanísticas de gran escala, donde están muy presentes problemáticas ambientales y de interés social.

En este recorrido, ha adquirido importancia la vinculación a programas de cooperación y apoyo, de organismos nacionales e internacionales, que procuran fortalecer el desarrollo de agendas metropolitanas, como lo es el Programa DAMI del Ministerio del Interior, Obra Pública y Vivienda de la Nación y, a través de mismo, el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Con cada una de las acciones cumplidas se ha consolidado una relación permanente con organismos y reparticiones públicas, tanto a nivel nacional como provincial, lo cual refuerza el carácter institucional del ECOMR y su rol de intermediación con los gobiernos locales.

FUTUROS ESCENARIOS

Si bien son muchos los logros que se pueden contabilizar en el camino recorrido hasta la fecha, son innumerables las acciones que se podrían emprender para reforzar y consolidar una estructura institucional metropolitana.

En términos de ordenamiento territorial, se hace indispensable avanzar en materia legislativa construyendo un andamiaje legal que garantice el cumplimiento de algunos aspectos clave, de carácter estructural, que han sido consensuados en el proceso encauzado. En tal sentido, se avanzó en la redacción, por ejemplo, del anteproyecto de *"Ley de Ordenamiento Territorial de los Frentes Ribereños de Ríos y Arroyos del Área Metropolitana de Rosario (AMR)"*, que se enviará a la legislatura para garantizar un control de las actuaciones sobre los frentes costeros. Aunque restan legislar otros aspectos importantes que hacen al ordenamiento territorial, referidos al control ambiental, usos del suelo y vivienda.

Una materia pendiente, sin lugar a dudas, es la planificación integral del transporte a nivel metropolitano. El diseño y consolidación de un único sistema que se construya sobre la base de las necesidades del conjunto de localidades que integran el AMR se torna indispensable. También lo es, la organización de una entidad con capacidad para gestionar este sistema a nivel metropolitano.

Otra materia pendiente lo constituye un abordaje completo de la gestión integral de Residuos Sólidos Urbanos. Si bien un avance notorio lo representa la construcción del Centro GIR-SU, que garantiza la asistencia a las localidades del Corredor Sur Metropolitano en el tratamiento y disposición de los RSU, restan proyectar e implementar otros dos dispositivos, uno en el Cuadrante Oeste y otro readecuando el existente en el Corredor Norte. También falta avanzar en aspectos más concretos de su operatividad y financiamiento, para garantizar una gestión eficiente de cada uno de los centros.

En materia de construcción de vivienda, uno de los temas más preocupantes en el AMR, dado un déficit de más de cincuenta mil viviendas registradas, el ECOMR ha desarrollado una primera experiencia exitosa impulsando la implementación del *“Plan Inter-jurisdiccional Parque de la Cabecera Rosario-Granadero Baigorria”*, mediante el cual se interviene en un área con la participación de dos municipios resolviendo una problemática social acuciante, con un abordaje integral de la problemática de vivienda, infraestructura y servicios y construcción de espacio público. Esta primera intervención, constituye un ejemplo de la modalidad de actuación que se promueve en torno a la resolución de situaciones altamente conflictivas, para dar solución a demandas de vivienda vinculada a distintos sectores sociales, con una diversidad de programas que atiendan y den respuesta al amplio espectro de necesidades relevadas. El abordaje de este modelo de gestión en el territorio, constituye otro de los ejes fundamentales que se deberá profundizar y ampliar.

Otro punto interesante para ser desarrollado es el de armonización de las diferentes normativas municipales en aspectos de impacto metropolitano (como por ejemplo, normas para habilitación de industrias y comercios; autorización de taxis; estándares ambientales, entre otros.) a los fines de disminuir al máximo la diversidad legal e instaurar puntos de contacto entre los diversos ordenamientos que permitan establecer una mayor compatibilidad entre ellos, favoreciendo un crecimiento y desarrollo del área metropolitana lo más integrada posible.

El ECOMR ha evidenciado en estos años capacidad y eficiencia en el desarrollo de proyectos y obras que tienen enorme repercusión en las localidades que lo integran. Para seguir encauzando proyectos importantes, para las localidades ECOM y para el AMR en su conjunto, se requiere incrementar el aporte que efectúan sus integrantes y generar nuevas fuentes de financiamiento, como podría ser la generación de una tasa ambiental que se aplique en todas las localidades que integran el área. También, se hace indispensable la búsqueda de financiamiento en otros organismos internacionales. La experiencia desarrollada hasta el momento con el BID representa un importante antecedente y muestra la capacidad que tiene la institución para relacionarse con organismos de estas características.

A lo largo de los años transcurridos y en virtud de los proyectos metropolitanos de gran envergadura llevados adelante por el ECOMR, y señalados en este libro, se ha visibilizado la conveniencia de aumentar la interacción con los diferentes órganos deliberativos de las localidades involucradas en los proyectos (Ya sea a través de una Comisión integrada por representantes de los diferentes Concejos o Comisiones Comunales, o Reunión de asesores) , a los fines de acelerar los plazos de concreción de los planes, evitar inconvenientes y lograr los apoyos y avales necesarios.

Este último aspecto no es menor, si se considera que los intendentes que intervienen en el ECOMR tienen una alternancia en su gestión de gobierno de cuatro años, y los presidentes comunales de dos años. Tampoco lo es si se visualiza la diversidad de partidos políticos que están representados en el territorio metropolitano a través de estos gestores locales.

Esta diversidad en la estructura político-institucional que maneja el ECOMR le representa una gran complejidad a la hora de encauzar el amplio espectro de acciones que desarrolla pero, también y sin lugar a duda, constituye su mayor fortaleza a la hora de garantizar políticas perdurables para el logro de un desarrollo más sostenible en el AMR.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (2015). Gestión Urbana, Asociaciones Público-Privadas y Captación de Plusvalías: El Caso de la Recuperación del Frente Costero del Río Paraná en la Ciudad de Rosario, Argentina, pp.1-77. Revista Urbana APP.

CICOLELA, Pablo (2011). METRÓPOLIS LATINOAMERICANAS: MÁS ALLÁ DE LA GLOBALIZACIÓN. Edición Imprenta Crearimagen, Quito, Ecuador.

COLAVIDAS, Felipe (2002). "Teoría y vigencia del proyecto urbano". Revista Urban N°7 del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio (Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid - Universidad Politécnica de Madrid).

ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA (2014). CUADERNO N° 1: "EL ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO: ESTRUCTURA INSTITUCIONAL Y CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL". Rosario, Santa Fe, Argentina.

ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA (2014). CUADERNO N° 2: "EL ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO. CONTEXTOS DEL PLANEAMIENTO METROPOLITANO LOCAL E INTERNACIONAL". Rosario, Santa Fe, Argentina.

ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA (2014). CUADERNO N° 3: "EL ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO. LAS DIRECTRICES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL. BASES PARA UN ACUERDO METROPOLITANO". Rosario, Santa Fe, Argentina.

FUNDACIÓN METRÓPOLIS (2016). DIAMANTE. CARIBE Y SANTANDERES. Impresión Panamericana Formas e Impresos S.A. Bogotá, Colombia.

GAVIRIA GUTIÉRREZ, Zoraida (2008). "La Expansión Urbana sobre las Periferias Rurales del Entorno Inmediato a la Ciudad Metropolitana". En Revista Soluciones de Postgrado EIA Número 3. P63-74. Medellín, Colombia.

GARCÍA PALOMARES, Juan Carlos y GUTIÉRREZ PUEBLA, Javier (2007). "La Ciudad Dispersa: Cambios recientes en los espacios residenciales de la Comunidad de Madrid". Departamento de Geografía. Universidad Complutense de Madrid. Madrid, España.

LEVIN, Mirta (2011). "Nuevas políticas y estrategias de desarrollo urbano. Con fuentes alternativas de financiamiento". Eje N° 2: Costos y Beneficios del Desarrollo Urbano. Desafíos de la Ciudad Latinoamericana en el Bicentenario de la Emancipación. Revista de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. N° 26. Rosario, noviembre de 2011

LEVIN, Mirta (2012). "Los grandes proyectos urbanos, en la experiencia de la ciudad de Rosario". En Café de las Ciudades. Revista Digital. http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes_119.htm

LEVIN, Mirta (2013). "La transformación urbanística en la ciudad de Rosario". En Proyecto Revitalización socio urbana y articulación de políticas hacia la integración social en áreas degradadas. Experiencias de Montevideo, Florida y Rosario, pp. 99-111. Publicación Programa Ur-Bal, de la Comunidad Europea. Artes Gráficas S.A, Montevideo.

NEL-LO, Oriol (2012). ORDENAR EL TERRITORIO. LA EXPERIENCIA DE BARCELONA Y CATALUÑA. Tirant Humanidades. Colección: Crónica. Valencia, España.

PROVINCIA DE SANTA FE (2012). PLAN ESTRATÉGICO PROVINCIAL. VISIÓN 2030. "El territorio, la región y su gente."

SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO DE LA MUNICIPALIDAD DE ROSARIO, (2011). PLAN URBANO ROSARIO 2007-2017. Editorial Municipal de Rosario. Rosario, República Argentina. Versión Digital. http://www.rosario.gov.ar/ArchivosWeb/pur_07.pdf.

SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO DE LA MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2008). "Reordenamiento Urbanístico Área Central". En Normas Urbanísticas por área. Capítulo 1. Ordenanza N° 8.243/08. <https://www.rosario.gov.ar/mr/normativa/nuevo-codigo-urbano/libro-2.-normas-urbanisticas-por-area/reordenamiento-urbanistico-del-area-central/ordenanza-no-8.243>.

SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO DE LA MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2008). "Reordenamiento Urbanístico 1° Anillo Perimetral Área Central". En Normas Urbanísticas por área. Capítulo 2. Ordenanza N° 8.244/08. <https://www.rosario.gov.ar/mr/normativa/nuevo-codigo-urbano/libro-2.-normas-urbanisticas-por-area/reordenamiento-urbanistico-del-primer-anillo-perimetral-al-area-central>.

VEGARA, Alfonso y DE LAS RIVAS, Juan Luis (2016). LA INTELIGENCIA DEL TERRITORIO. SUPERCITIES. Edición Fundación Metrópolis. Madrid, España.

AUTORIDADES

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, *Intendenta Mónica Fein*.

Municipios y comunas miembros del Consejo de Gobierno - ECOM Rosario

Arroyo Seco, *Intendente Nizar Esper*
 Capitán Bermúdez, *Intendente Carlos Daniel Cinalli*
 Fray Luis Beltrán, *Intendente Mariano Cominelli*
 Funes, *Intendente Diego León Barretto*
 Granadero Baigorria, *Intendente Adrián Maglia*
 Pérez, *Intendente Pablo Corsalini*
 Pueblo Esther, *Presidente Comunal Martín Gherardi*
 Rosario, *Intendenta Mónica Fein*
 San Lorenzo, *Intendente Leonardo Raimundo*
 Villa Constitución, *Intendente Jorge Berti*
 Villa Gobernador Gálvez, *Intendente Alberto Ricci*
 Acebal, *Presidente Comunal Daniel Siliano*
 Álvarez, *Presidente Comunal Joel De Genaro*
 Alvear, *Presidente Comunal Leandro Tabares*
 Carmen del Sauce, *Presidenta Comunal Grasiela Lucci*
 Coronel Domínguez, *Presidenta Comunal Mónica Villegas*
 Empalme Villa Constitución, *Presidente Comunal Raúl Ballejos*
 Fighiera, *Presidente Comunal Rodolfo Stangoni*
 General Lagos, *Presidente Comunal Esteban Ferri*
 Ibarlucea, *Presidente Comunal Jorge Massón*
 Pavón, *Presidente Comunal José Antonio López*
 Piñero, *Presidente Comunal Walter Careno*
 Pueblo Andino, *Presidente Comunal José Abraham*
 Ricardone, *Presidente Comunal Juan Carlos Doria*
 Soldini, *Presidente Comunal Alejandro Luciani*
 Zavalla, *Presidente Comunal Guillermo Rajmil*
 Representante de la Provincia de Santa Fe, *Director prov. Áreas Metropolitanas Sur, Secretaría de Desarrollo Sustentable de Áreas Metropolitanas, Darío Gres*

Directora General

Mirta Levin

Secretario Ejecutivo

Juan Martín Atencio

EQUIPOS TÉCNICOS ECOM

Dirección General

Mag. Arq. Mirta Levin

Secretaría Ejecutiva

Abog. Juan Martín Atencio

Dirección de Ordenamiento Territorial

Arq. Maira Cimolini

Auxiliares en Ordenamiento Territorial, *Arq. Sabrina Galarraga, Arq. Ignacio*

Cuenca y Arq. Celeste Martín

Dirección de Proyectos Especiales

Arq. Marianela Motkoski

Auxiliares en Proyectos Especiales, *Arq. Martín Cabezudo, Arq. Guillermina*

Aguilera, Arq. Juan Andrés Romanos y Arq. Ana Luz Liftchitz

Coordinación Programa de Accesibilidad y Movilidad

Arq. Gustavo Chialvo

Auxiliar en Accesibilidad y Movilidad, *Ing. Sabina Fanelli*

Coordinación Programa de Desarrollo de Planes Especiales Interjurisdiccionales

Arq. Federico Sileo

Auxiliares en Desarrollo de Planes Especiales Interjurisdiccionales, *Arq. Florencia*

Meucci y Romina Di Meola

Coordinación Registro y Procesamiento de Información Territorial y Análisis de Datos

Agr. Daniel Sartorio

Asesoría Estadística, *Lic. Rosa Moses*

Auxiliar de Información Georreferenciada GIS, *Técnico Topógrafo Eric Jager*

Asesoría Ambiental, *Ing. Ambiental Andrés Carbajo*

Coordinación de Eventos, Comunicación y Difusión

Lic. Verónica Perelló

Auxiliar administrativo logístico, *Ignacio Puntin,*

Asesoría administrativa/contable, *CPN. Ángeles Brunori*

Auxiliar administrativo/contable, *CP Victoria Tinnirello*

Auxiliar Técnica Legal, *Abog. Lara Montaner*

EQUIPO EDITORIAL

Coordinación Técnica y Edición

Mirta Levin

Producción de contenidos

Juan Martín Atencio

Maira Cimolini

Marianela Motkoski

Gustavo Chialvo

Federico Sileo

Andrés Carbajo

Verónica Perelló

Registro y Procesamiento de Información Territorial y Análisis de Datos

Daniel Sartorio

Rosa Moses

Registro del Proceso de Participación Ciudadana

Verónica Perelló

Ignacio Puntin

Producción Gráfica

Sabrina Galarraga

Ignacio Cuenca

Celeste Martín

Florencia Meucci

Romina Di Meola

Martín Cabezudo

Guillermina Aguilera

Juan Andrés Romanos

Ana Luz Liftchitz

Diseño gráfico

Raúl Sordoni ADV

Fotografías aéreas

Walter Salcedo

Eric Jager

Fotografía

Gustavo Abbate, Marcelo Beltrame, Silvio Moriconi, Sebastián Travaglia, Germán

Méndez y fotógrafos de localidades ECOM Rosario.

Impresión

Akian Gráfica Editora S.A.

La documentación gráfica y planos incluidos en esta publicación fueron mayormente elaborados por oficinas técnicas del ECOM Rosario, cotejada con relevamientos in situ, registros fotográficos y bases de datos elaborados en oficinas técnicas locales, excepto los expresamente indicados con otro origen de producción. 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).

Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

ECOM -La construcción y consolidación de un plan Metropolitano. - 1a ed. - Rosario : ECOM, 2019.
196 p. ; 27 x 24 cm.

ISBN 978-987-46812-6-3

1. Administración Metropolitana. 2. Ordenamiento Territorial. 3. Competencia Institucional. I. Título.
CDD 711

Este libro se editó en la ciudad de Rosario, en el mes de Julio de 2019.

Se ha hecho el depósito de Ley 11.723

Impreso en Argentina

ISBN 978-987-46812-6-3



9 789874 681263

