



ESTRATEGIAS
LOCALES
UN PLAN
METROPOLITANO



Zavalla 2030

PLAN URBANO LOCAL









Zavalla 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Zavalla. 2019



Estimados vecinos y vecinas:

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

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

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

Esta iniciativa de construcción de un plan se llevó adelante gracias a la incorporación de Zavalla al “Programa 26 estrategias locales, un

plan metropolitano”, junto a otras 11 comunas y municipios que constituyen el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOMR) y que fueron integradas en esta segunda fase de su implementación.

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

Su realización se inscribe en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), encuadrado en el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del gobierno nacional y ha contado con el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

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

Guillermo Rajmil

Presidente comunal de Zavalla

ÍNDICE

10 **INTRODUCCIÓN.**

CAPÍTULO 1.

CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano 18

Descripción general de la localidad20

Proceso de urbanización 21

- Configuración urbana y cambios de uso de suelo 21

- Transformaciones recientes 22

- Caracterización del suelo periurbano y rural 25

CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

Sistemas generales	28
• Sistema vial jerárquico	28
• Sistema ferroviario	28
• Transporte público	28
• Sistema de espacios verdes	30
• Equipamientos urbanos significativos	30
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor	32
Ejes temáticos sectoriales	37
• Urbanización y vivienda	37
• Déficit habitacional	38
• Estado de las infraestructuras y los servicios	44
• Desarrollo del suelo periurbano y rural	48
• Accesibilidad y movilidad	51
• Desarrollo industrial, productivo y de servicios	52
Principal normativa vigente	54
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	55
Identificación de las potencialidades locales	60

CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local	64
• Criterios generales	64
• Criterios particulares adoptados para las localidades del COM	67
Síntesis de las estrategias de desarrollo para el COM	75
Objetivos de transformación urbana	82
Criterios de urbanización a nivel local	84
Políticas y acciones para el desarrollo local	85
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda	85
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes	86
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad	88
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios	90
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios	90
• Lineamientos preliminares para un plan de infraestructuras y servicios	92
• Modelo integrado de las estrategias para el desarrollo local	96
Grandes operaciones estructurales	98
Instrumentos normativos y de gestión	108
• Normas urbanísticas generales	108
• Normas urbanísticas particulares	108
• Reglamento de edificación	110
• Instrumentos de gestión para la concertación	110
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano	111

INTRODUCCIÓN

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

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

Con la promulgación de la Ley Provincial de Áreas Metropolitanas N°13.532 en abril de 2016, impulsada por el gobierno de la Provincia

de Santa Fe, se le otorga al ECOMR el estatus de ente público no estatal. Se impulsa con esta ley la creación de otros entes de coordinación entre ciudades y comunas de una determinada región de la provincia y se establece que la naturaleza de la asociación será la de gestionar, planificar, coordinar y promover distintas políticas acordadas entre las diferentes localidades que la integran, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

En este contexto y aprovechando las sinergias logradas, se puso en marcha el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, mediante el cual se inició un proceso que en una primera fase involucró trece comunas y municipios ECOMR: 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 Zavalla entre otras once más: Acebal, Carmen del Sauce, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fray Luis Beltrán, Funes, Pavón, Piñero, Pueblo Andino, Ricardone y Villa Constitución. 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 ECOMR contarán con su plan urbano; y el AMR contará con un plan metropolitano convalidado por el conjunto de planes urbanos.

Esta iniciativa viene a solucionar un problema importante para la mayor parte de las localidades del área, que no cuentan con instrumentos de planificación actualizados que incorporen he-

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

rramientas acordes a las necesidades actuales. A nivel local, el único municipio del AMR que dispone de un plan urbano de estas características es la ciudad de Rosario. Ante esta situación, la mayoría de los municipios se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N° 7.317/67 y N° 563/78, o en el mejor de los casos, con normas locales parciales o con planes desactualizados.

La elaboración del “Plan Urbano Local Zavalla 2030” supone no sólo la actualización y reformulación implícita del cuerpo normativo vigente, sino, sobre todo, su adecuación a los objetivos y políticas concertadas a nivel metropolitano. Los proyectos y las propuestas urbanísticas que se planteen en Zavalla juegan un papel clave en la consolidación de un plan metropolitano, conformado por las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT) definidas para el AMR y acordado en mayo de 2014 por los 21 intendentes y presidentes comunales integrantes en ese entonces del ECOM. Los nuevos compromisos asumidos a escala metropolitana obligan a la ciudad a repensar sus propuestas y revisar su cuerpo normativo, a fin de actualizarlo encuadrando los lineamientos a seguir para encauzar tanto el desarrollo local como para propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Se hace necesario reforzar los instrumentos que faciliten una gestión asociativa entre el sector público y el sector privado, como también el desarrollo de proyectos estratégicos en forma conjunta con otras localidades, que puedan encontrar financiamiento por parte del gobierno provincial y nacional. En la práctica, los procesos de planificación territorial metropolitana, así como su integración con los procesos de planificación urbana local, se presentan como una arena compleja, dinámica y cambiante en sus entornos y desafíos. Los mismos requieren nuevas modalidades de gestión del territorio

con un fuerte sentido de innovación y participación de las comunidades sobre las que se despliegan.

Comprender que la ciudadanía, a través de las instituciones que la representan, debe constituirse por sujetos protagonistas de estas definiciones, es clave a los fines de iniciar un proceso de planificación territorial integral, inclusivo y participativo. Con este objetivo y para consensuar los lineamientos a seguir, se han desarrollado, en el curso del año 2019, jornadas de trabajo con la participación del conjunto de localidades que integran el cuadrante oeste Metropolitano (COM), en las cuales participaron los técnicos designados por la localidad de Zavalla. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para consensuar un diagnóstico sobre la situación urbanística general del municipio y para debatir -junto a las fuerzas vivas, el presidente comunal, funcionarios, actores políticos, empresariales y personal técnico- la propuesta preliminar del plan. Se analizaron, en esa instancia, las principales temáticas a tener en cuenta para la elaboración del Plan Urbano Local y se profundizó en los aspectos generales y particulares de las Directrices de Ordenamiento Territorial.

Entre marzo y agosto de 2019, se realizaron 11 jornadas participativas de esas características en las localidades del Corredor Sur, Corredor Norte y Cuadrante Oeste Metropolitanos, integradas al programa. El desarrollo de los encuentros se llevó adelante bajo la metodología de taller, con mesas de trabajo que abordaron los procesos de planificación territorial en dos momentos diferentes. En una primera instancia, se llevó adelante un mapeo de los problemas prioritarios y, en una segunda instancia, se realizó un mapeo de estrategias acordadas a fin de caracterizar y ponderar las alternativas de solución a los mismos.

14 El taller desarrollado en la comuna de Zavalla contó con una importante participación ciudadana, en una amplia heterogeneidad de representaciones: miembros de la sociedad civil, comerciantes, desarrolladores inmobiliarios, vecinos y funcionarios del gobierno local y provincial. Contar con esta multiplicidad de actores permitió el intercambio de miradas, a veces contrapuestas, en un clima de trabajo colaborativo y propositivo. Con las conclusiones obtenidas del proceso participativo encauzado, se procedió a efectuar la revisión final del documento de plan, cuyo texto se presenta en esta oportunidad.

El proceso en curso en el AMR, encuadrado en el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, es inédito en el país y la región. Su desarrollo es posible gracias a la colaboración, participación e involucramiento de los actores políticos e institucionales que integran el ECOMR y a la colaboración y el aporte financiero del gobierno nacional y provincial. A todos ellos, nuestro profundo y sincero agradecimiento.

DIRECCIÓN GENERAL ECOMR
Septiembre de 2019

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



CAPÍTULO 1.**CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

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

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



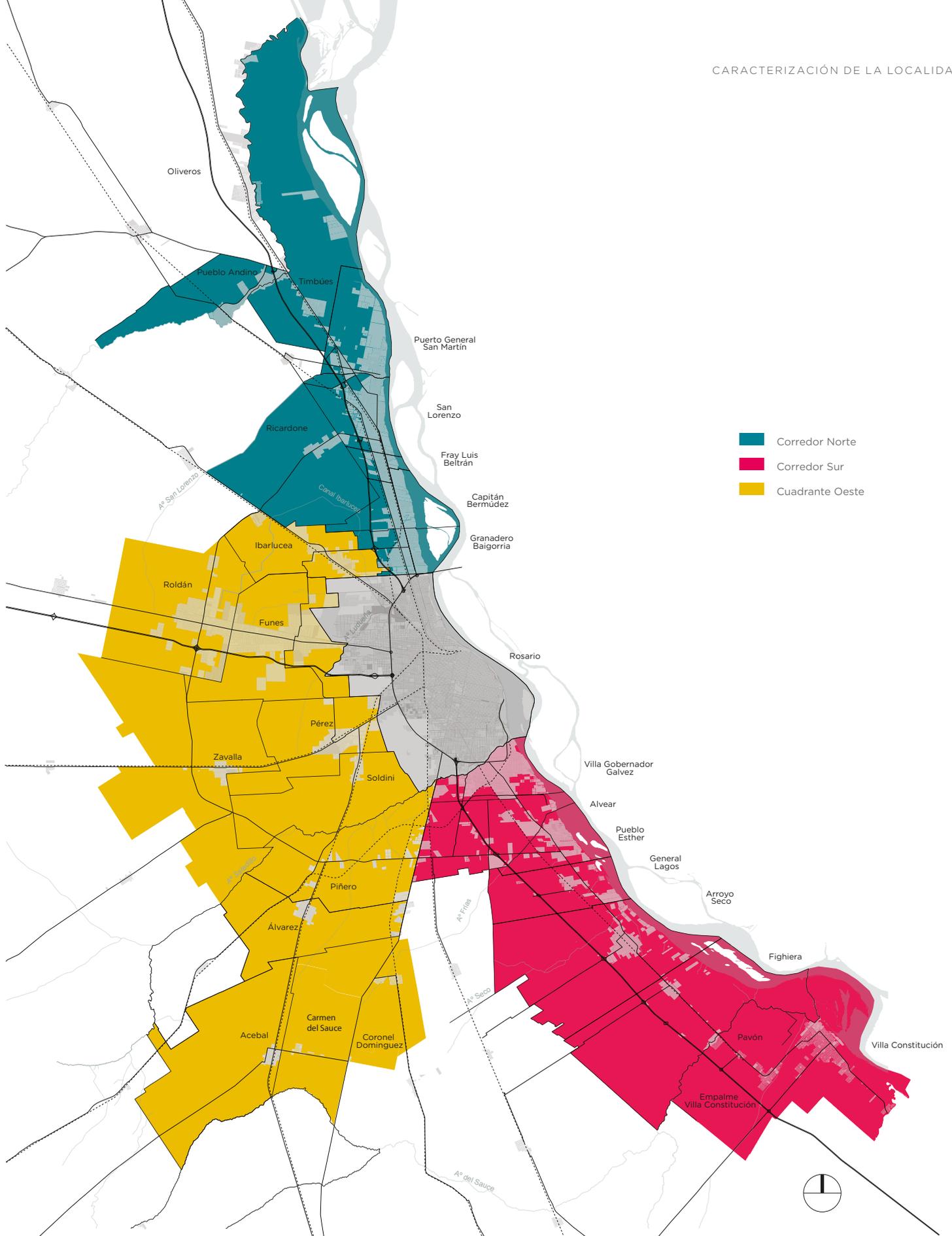
18 UBICACIÓN EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

Zavalla (Za) integra el Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario y se localiza a 24 km aproximadamente de la ciudad de Rosario. Las vías del ex Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre (hoy, Nuevo Central Argentino) y la ruta nacional N°33 estructuran y caracterizan a este territorio transversalmente, junto a la ruta nacional A012, que lo atraviesa longitudinalmente. Esta comuna posee una localización favorable ya que se vincula tanto con Rosario como con otras localidades del área a través de importantes ejes regionales.

En su territorio se destaca, en especial, la presencia del Parque Villarino, un área de 500 hectáreas de enorme riqueza paisajística y ambiental, valorado a escala local y metropolitana. Es un sitio de gran relevancia con una biodiversidad de más de 160 especies de vegetación y una gran variedad de aves, anfibios, mamíferos, entre otros. En este parque se ubica la Facultad de Ciencias Agrarias de la Universidad Nacional de Rosario (UNR), lo que genera una fuerte presencia de estudiantes universitarios, docentes y no docentes que viven temporaria o permanentemente en Zavalla. Otro sitio de gran importancia es el Campo Experimental de la Facultad de Ciencias Agrarias, en el cual se desarrollan actividades diversas (por ejemplo: tambo, agroecología, producción ovina y porcina, así como fruticultura); también la Eco-huerta municipal,

con plantaciones agroecológicas. Asimismo, se destaca la producción agrícola, siendo una localidad predominantemente rural; no obstante, en los últimos años se han desarrollado nuevos loteos a través de diversas modalidades de gestión público-privada que incrementaron la superficie de su planta urbana.

La existencia de infraestructuras viales y ferroviarias que vinculan a las distintas localidades pertenecientes al Cuadrante Oeste Metropolitano, junto a las características propias de este territorio, determina una condicionante común al desarrollo local, lo cual obliga a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local y potencien el valor de estos vínculos.



20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

El distrito de Zavalla tiene una extensión territorial total de 166,54 km². En esta superficie se diferencia el área urbanizada, es decir, aquella destinada a los asentamientos urbanos intensivos, donde se desarrollan usos vinculados a la residencia permanente o temporal y las actividades secundarias, terciarias y recreativas, que ocupa aproximadamente 8,63 km² (5% de la superficie total). Cerca de 157,92 km² (95%) es superficie no urbanizada, donde se incluye el suelo destinado a actividades primarias y usos agropecuarios.

Según el Censo Nacional realizado en el año 2010, Zavalla cuenta con 5.166 habitantes que viven en un total de 1.785 hogares. Esta población aporta al Cuadrante Oeste Metropolitano el 5,5% de sus habitantes y el 0,4% al Área Metropolitana de Rosario. Los incrementos intercensales, que captan no solo los nacimientos sino también las migraciones, han sido del 11,1% (período 1991-2000) y del 10,8% (período 2001-2010). Este crecimiento, en relación con lo observado en el Cuadrante Oeste Metropolitano en ambos períodos (26,6% y 26,3% respectivamente), es considerablemente menor, pero mayor al registrado en la provincia de Santa Fe (7,2% y 6,5% respectivamente). En comparación, los incrementos

de Zavalla son mayores con relación a los registrados para los mismos períodos en la ciudad de Rosario (0,05% y 4,30% respectivamente), lo que hace suponer que dentro de la provincia de Santa Fe, y en particular del AMR, hubo desplazamientos de población, siendo el Cuadrante Oeste y esta localidad receptores de una parte de esas poblaciones.

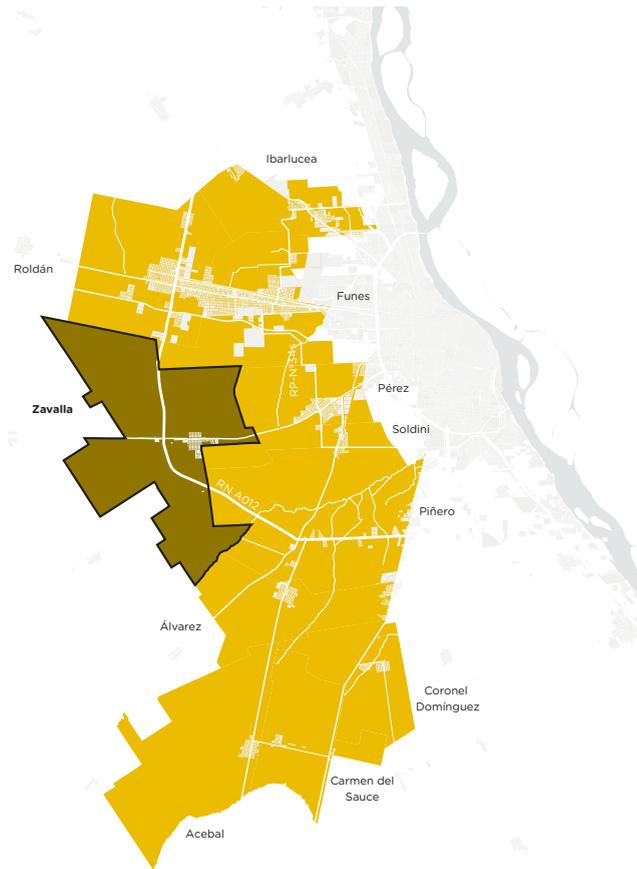
La estructura etaria que arroja el Censo 2010 presenta las siguientes características: el 19,2% de la población es menor a 14 años; la población entre 15 y 65 años (población en edad de trabajar) representa el 68,35%; y los mayores de 65 años el 12,45%. En el Cuadrante Oeste esta estructura presenta para cada grupo 24,5%, 66,5% y 9% respectivamente, y se observan menores porcentajes en los grupos de edades extremos.

En contraste con los datos arrojados por el Censo 2010 -desactualizados al día de la fecha- la comuna registra números derivados del conteo de bocas del suministro del servicio de agua de red, esto equivale a 3.300 familias en áreas urbanizadas y 250 más en el barrio Punta Chacra. La estimación local supone un número de 7000 a 8000 habitantes pudiendo explicarse esta variación en referencia a la población que migra en época de cursado de clases en la Facultad de Ciencias Agrarias de la U.N.R.

La densidad poblacional muestra una primera aproximación a la configuración de la localidad y a su organización territorial. En la totalidad de la jurisdicción, la densidad global¹ alcanza los 31 hab./km², siendo en el área urbana² de 575,6 hab./km², y en el área no

1. Relación entre la población y la superficie total del distrito.

2. Relación entre población en zona o área y la superficie urbanizada.

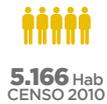


PROCESO DE URBANIZACIÓN

CONFIGURACIÓN URBANA Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

Los primeros pobladores rurales de la actual localidad de Zavalla se establecieron aproximadamente en la década de 1870, en pequeños ranchos de adobe. Sus actividades principales consistían en la siembra de trigo y el cuidado de la hacienda. En 1882, Carlos Casado de Alisal adquiere a la familia Ovando (propietarios de una porción de territorio extendida desde la actual ciudad de Pérez hasta la localidad de Pujato), una parcela a la cual subdivide conformando los primeros lotes urbanos, que vende mayormente a inmigrantes italianos. Reserva una lonja para el paso del Ferrocarril Oeste Santafesino, que el 4 de noviembre de 1883 habilita el servicio del tramo Rosario-Casilda. Un sector de dicho terreno es vendido a Pisani, quien posteriormente lo integra a la planta original subdividiendo la tierra en manzanas de 65 por 100 metros.

En 1887, a partir de gestiones iniciadas cinco años antes, se crea oficialmente el “Pueblo de Zavalla”, con una población aproximada de 150 habitantes. Esta colonia adquiere su nombre en honor al entonces sacerdote y gobernador de la provincia Manuel María



5.166 Hab
CENSO 2010

10,79%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)



8,63 Km²
SUP. URBANIZADA



576 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANIZADAS)

31 Hab/Km²
DENSIDAD TOTAL

urbanizada³ de 1,3 hab./km². Esto indica que la población se encuentra mayormente concentrada en el área urbana, siendo baja la densidad de población en el territorio no urbanizado. En base a las proyecciones censales calculadas por el INDEC, la densidad poblacional global proyectada⁴ al 2019 es de 34,3 hab./km².

3. Relación entre la población en zona o área y la superficie no urbanizada.

4. Relación entre la población total proyectada al 2019 según Indec y la superficie total del distrito.

22 Zavalla. El 31 de julio de 1898, con una población cercana a los 1000 habitantes, se crea la Comisión de Fomento. Para el censo de 1920, Zavalla registraría 2.286 habitantes en el sector urbano.

Entre los inmigrantes que se asientan en el incipiente poblado se destaca José Félix Villarino, quien compra grandes extensiones de tierra para actividades agrícolas y para la cría de ganado Holando Argentino, obteniendo premios a nivel nacional. Parte de dichas tierras han sido loteadas y anexadas a la planta urbana original en su sector sur.

La familia Villarino colabora impulsando el crecimiento y desarrollo de la localidad en sus primeros años, dado que en 1900 dona el terreno y realiza una colecta para la construcción de la iglesia local. Las tierras de Villarino han tenido diversos destinatarios. El Obispo de Rosario recibe el casco de la estancia, siendo en la actualidad una casa destinada a retiro espiritual (ubicada en la jurisdicción de Pérez). El gobierno nacional recibe unas 500 hectáreas, pero debe destinar 100 para la creación del parque actualmente denominado “José F. Villarino” y para el desarrollo de un colegio nacional destinado a la educación agrícola y una escuela primaria. Entre 1937 y 1940 se realizan los proyectos y el inicio de las obras para dichos establecimientos educativos y el parque, las plantaciones y los caminos. La Facultad de Ciencias Agrarias de la Universidad Nacional de Rosario, creada en 1967, desarrolla un campo experimental en el predio y en 1994 traslada todas sus actividades a la localidad.

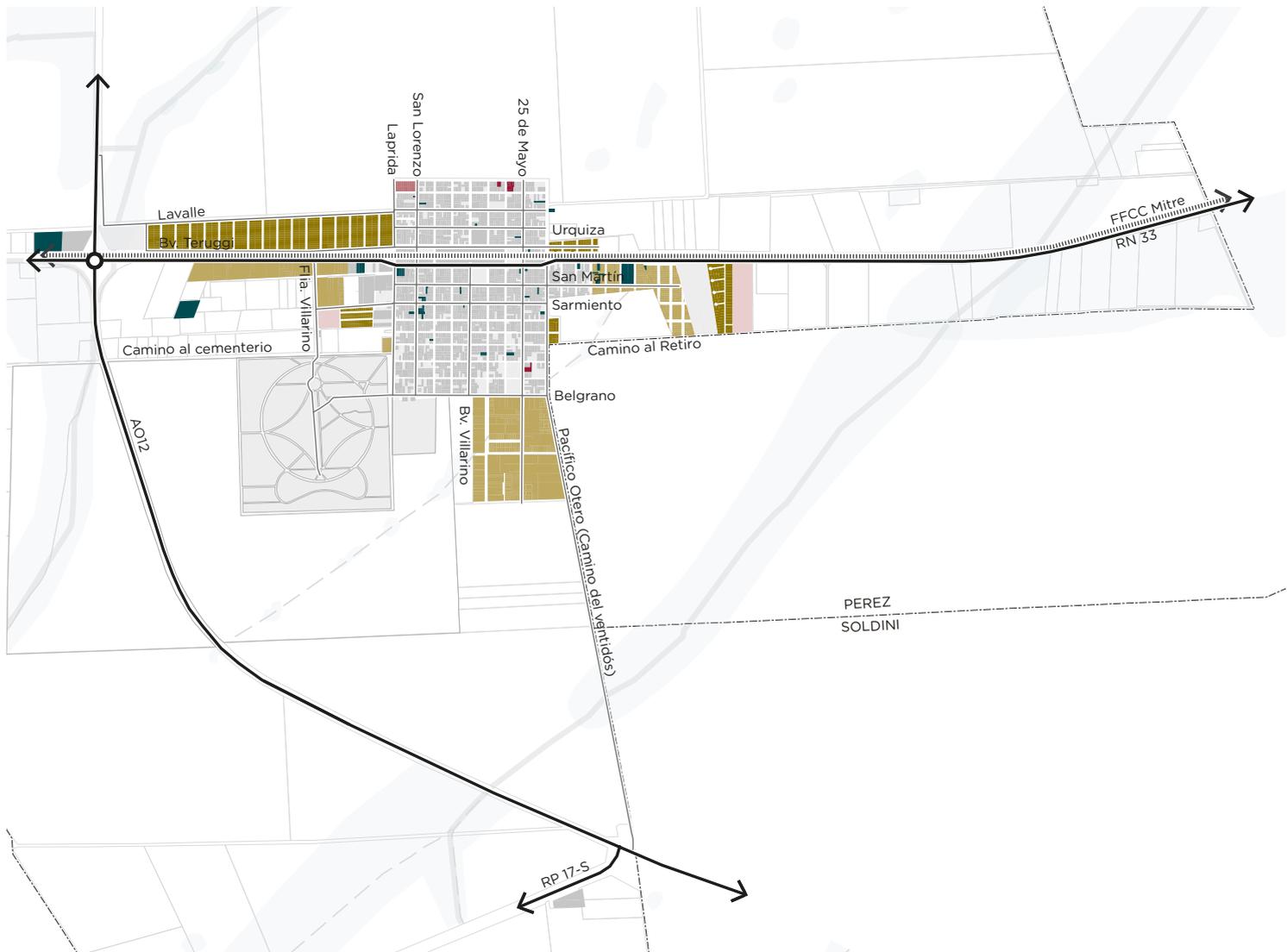
Las extensiones urbanas corresponden a distintos períodos y su completamiento se produce muy dilatado en el tiempo. En 1935 se realiza la extensión hacia el este del barrio Baranzano. En continuidad con esta urbanización, se anexa en 1973 el barrio Primavera, que se destaca por sus frondosas arboledas de va-

rias especies. En 1952 un grupo de familias de Rosario y Zavalla adquieren un solar de la firma Bione-Calvo y al sur de la planta urbana y destinan parte de las tierras al desarrollo del barrio “Villa Natura”, orientado al autoabastecimiento de productos y a un estilo de vida natural.

TRANSFORMACIONES RECIENTES

Del análisis de los procesos de urbanización que tienen lugar en los últimos 15 años se identifican las transformaciones que se describen a continuación.

Se reconocen dos tendencias marcadas: por un lado, la población permanente de la localidad ha aumentado considerablemente en la zona suburbana del distrito, ocasionando el completamiento de los barrios contiguos al núcleo original, que contaban con baja densidad edilicia y de servicios. Estos sectores han ido incorporando nuevas edificaciones e infraestructura, mejorando la calidad urbana. Algunas áreas dentro del núcleo original, a su vez, se han ido completando paulatinamente. Principalmente, en el sector cercano al Parque Villarino, se construyen conjuntos habitacionales para estudiantes, aunque éstos también se localizan en toda el área urbana. Otros barrios, como el Bione-Calvo o el Primavera, originalmente de carácter finisemanal, con lotes más grandes y menor densidad edilicia, hoy presentan algunas subdivisiones en pequeños lotes ocupados con vivienda individual y áreas con tipologías mixtas. Por otro lado, también se registran nuevas expansiones de la planta urbana, de dimensiones variadas. Por ejemplo, en 2009 se lotea un pequeño sector conocido como Del Sotto (con solo dos manzanas incompletas adyacentes a la planta existente) y, en 2010, el loteo Los Jardines.



- | | |
|---|--|
| Planta urbana consolidada | Intervenciones de vivienda estatal posterior a 2004 |
| Área urbana vacante | Proyectos de urbanización en gestión |
| Urbanizaciones en proceso de consolidación aprobadas antes de 2004 | Viviendas en Situación Precaria |
| Urbanizaciones en proceso de consolidación aprobadas a partir del 2004 | Instalaciones industriales y afines |

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

Tipo de zona	Cantidad de Fincas	%	Sup. Terreno (Hectáreas)	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada (m ²)	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	3.597	84,22	173	1,07	377.407	94,61	21,82
Suburbano	27	0,63	46	0,28	10.525	2,64	2,28
Suburbano Loteado	251	5,88	24	0,15	10.977	2,75	4,66
Rural	396	9,27	15.953	98,50	0	0,0	0,0
TOTAL	4.271		16.196		398.909		0,25

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

En 2011 se crea el barrio cerrado La Antonella, ubicado junto al Polideportivo Humberto César Verdini de AIAM, enmarcado entre la ruta nacional N°33 al norte y el camino límite del municipio al sur, generando una barrera para la conectividad y expansión urbana en el extremo este de la localidad. En 2013 comienzan las obras del barrio Punta Chacra en el extremo oeste, extendiéndose en forma lineal desde el núcleo urbano original y las vías ferroviarias hasta la ruta nacional A012. En su conformación resulta una lonja rectangular de dos kilómetros de extensión con manzanas rectangulares; sus calles transversales corresponden a la extensión de Bv. Teruggi y Lavalle, faltando la continuidad de calle Urquiza.

A partir de 2017 se realiza una nueva operatoria de urbanización público-privada, en la cual la comuna de Zavalla y el propietario de la tierra coordinan estrategias de intervención, aplicadas en principio a un primer caso: el barrio Varela. A través de esta modalidad de gestión, la comuna intercede para que la población local acceda a suelo urbano con planes de financiación.

La presencia de la Facultad de Ciencias Agrarias de la UNR ha potenciado enormemente el desarrollo de residencia para estudiantes; no obstante, se registra un déficit de vivienda, especialmente para jóvenes que se independizan del hogar familiar.

Según la clasificación del Catastro Provincial, la configuración actual de los usos del suelo está dada en la mayor superficie declarada de la localidad por la categoría “suelo rural” (98,50% de la superficie total), concentrado en el 9,27% de las fincas⁵. El “suelo urbano”, que ocupa el segundo lugar (1,07% de la superficie total) y está constituido por el 84,22% de fincas, incorpora el 94,61% de la superficie edificada total de la localidad. La superficie de suelo calificada como “suburbano” (0,28% de la superficie total) está constituida por el 0,63% de fincas e incluye el 2,64% de la superficie edificada. El “suelo suburbano loteado” constituye solo el 0,15% de la superficie total y el 2,75% de la superficie edificada.

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

CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

El Área Metropolitana de Rosario (AMR) está caracterizada por la alta presencia de suelo rural dentro de los límites distritales de las localidades. En estas situaciones, el suelo a definir como periurbano es el encargado de mediar entre el suelo rural y el suelo urbano; se identifica como un espacio con características paisajísticas, ambientales, productivas y sociales propias.

En la actualidad se resta importancia a este espacio intermedio donde coexisten tanto actividades productivas como actividades residenciales y recreativas. Sin embargo, la importancia de su reconocimiento se asienta justamente en su capacidad de generar una transición entre los usos de suelo urbano y rural, protegiendo el paisaje productivo que rodea las localidades de los procesos expansivos, al tener capacidad de filtrar el uso de agroquímicos en la producción extensiva; además de contribuir a recuperar el hinterland productivo de cada localidad, reforzando su capacidad de abastecer las demandas de consumo de la región y rescatando las fuentes de trabajo que la actividad genera.

En los últimos años, la planta urbana de Zavalla, inicialmente compacta y con límites claros, ha sufrido expansiones a partir de la incorporación de nuevas urbanizaciones al este y al oeste del casco urbano, sobre la ruta nacional N°33. A pesar de estas expansiones, la producción rural continúa presentando un rol de gran importancia para la localidad, mayormente orientada a la agricultura extensiva. La comuna cuenta con una ordenanza que fomenta la producción agroecológica en los primeros 200 metros del suelo periurbano y mantiene la restricción de no aplicar agroquímicos en los 800 metros siguientes. También se detectan impactos en el

área urbana producto de la movilidad de maquinarias y camiones. La situación conflictiva entre diversas actividades yuxtapuestas constituye un problema de relevancia debido al impacto ambiental que provoca en la vida cotidiana de los habitantes.

La presencia de la Facultad de Ciencias Agrarias hace que la localidad esté habitada por docentes y estudiantes interesados en el desarrollo de la actividad rural. Por este motivo, existen en Zavalla parcelas productivas de un carácter muy particular dentro del AMR.

Además de las parcelas de producción extensiva, comunes al resto del área metropolitana, se registran parcelas con producción ganadera, el campo experimental de la facultad y parcelas comunales dedicadas al desarrollo de técnicas de producción agroecológica. La planificación de este territorio rural, de notable diversidad teniendo en cuenta todos los elementos que lo componen, es fundamental para establecer tanto una buena convivencia entre los suelos urbano y rural como para fortalecer los espacios intermedios del AMR, creando un nuevo modo de habitar la ruralidad.

**CAPÍTULO 2.****DIAGNÓSTICO**

La caracterización territorial de Zavalla, la ubicación en el Área Metropolitana de Rosario y la particular articulación de usos del suelo y dinámicas de urbanización ofrecen una primera lectura de su configuración urbana y transformaciones recientes, así como de su particular condición rururbana. A continuación, se profundiza el conocimiento de la situación de la comuna efectuando un diagnóstico de los sistemas generales (viario, ferroviario, espacios verdes y equipamientos urbanos) y de aquellas cuestiones claves que merecen un tratamiento particularizado (infraestructuras y servicios; movilidad; desarrollo industrial, productivo y de servicios; vivienda y ruralidad), las cuales se denominan “temáticas sectoriales”. Asimismo, se describe la principal normativa vigente y se presenta la síntesis de los problemas y las potencialidades de la localidad.





SISTEMAS GENERALES

SISTEMA VIAL JERÁRQUICO

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

Corredores Primarios. La red vial jerárquica se estructura en función de la articulación de los siguientes elementos: la ruta nacional A012, que la vincula con el territorio metropolitano, la ruta nacional N°33, que genera el nexo con Rosario y Pérez, además de bordear el cuadro de estación ferroviaria; y la ruta provincial N°17, de una jerarquía menor, que conecta con el suelo productivo del sudoeste.

Corredores Secundarios. Se destacan: los ejes paralelos a la ruta nacional N°33; calle Lavalle, que alcanza a cruzar la ruta nacional A012 conectando el cuadrante noroeste del distrito; calle Urquiza, donde se localizan distintos equipamientos educativos además del cuartel de bomberos; Bv. Teruggi, que estructura la urbanización al norte de la vía; San Martín y Sarmiento (que distribuyen viajes en la zona más consolidada de la localidad), Belgrano, a modo de

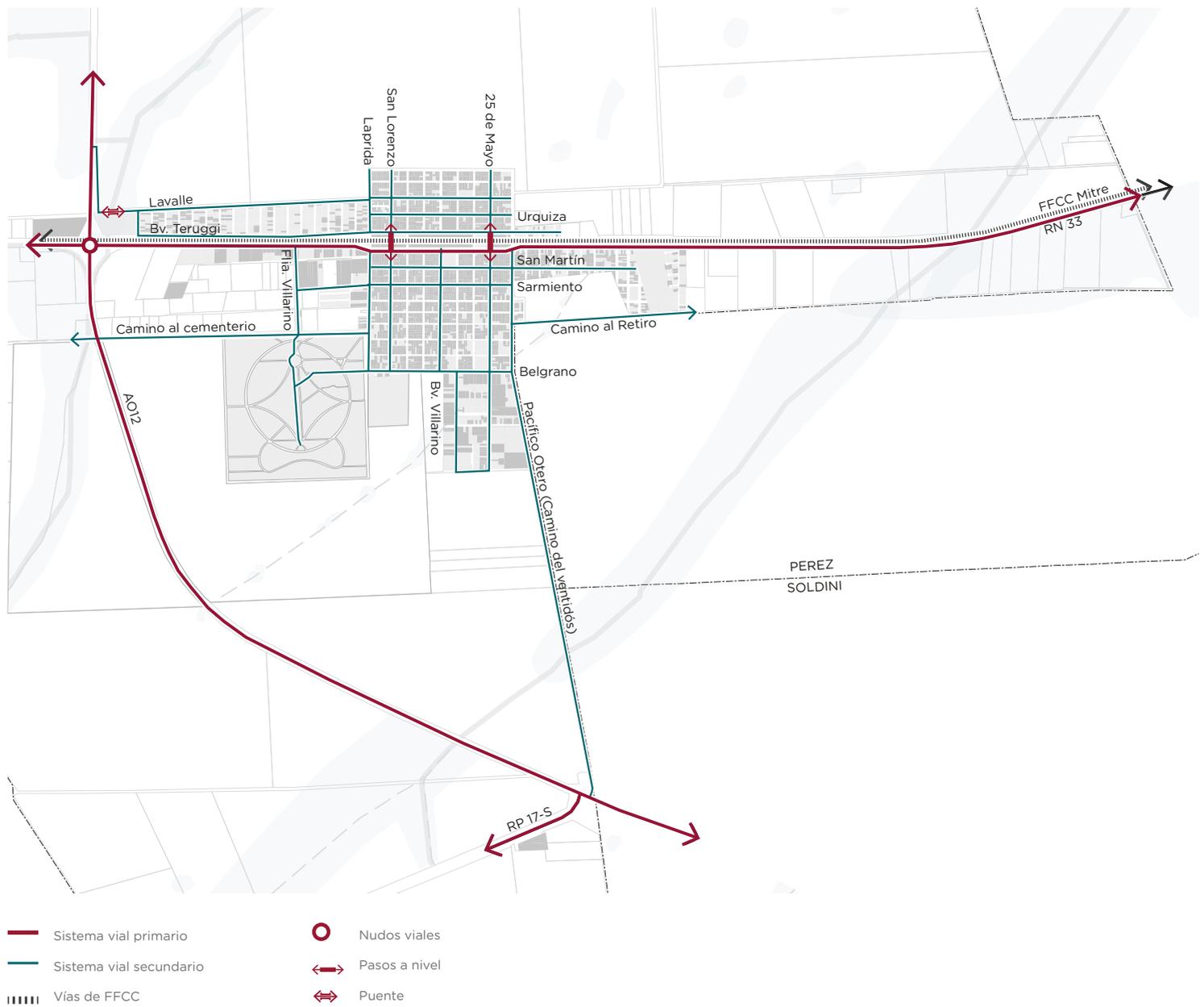
límite sur de la urbanización original; y los Caminos al Cementerio (hacia el oeste) y al Retiro (hacia el este), que vinculan el perímetro original con el territorio inmediato a la urbanización. Los ejes transversales a la ruta nacional N°33; Familia Villarino como eje estructurante del parque; Laprida como límite oeste de la urbanización original; San Lorenzo; Bv. Villarino (en el centro de la urbanización, pero sin paso a nivel) y 25 de Mayo. Luego, el camino Pacífico Otero, devenido Camino del Veintidós -vía local alternativa a la ruta nacional A012-, se constituye en la traza que vincula Zavalla con el campo y las localidades del sudoeste rosarino.

SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario está compuesto por los trazados del Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre, ubicados en forma paralela a la disposición de la ruta nacional N°33, que configuran la estructuración original de la localidad. En las calles San Lorenzo y 25 de Mayo se disponen los pasos a nivel que permiten la conectividad norte-sur de la planta urbana, a una escala adecuada respecto de los viajes relevados.

TRANSPORTE PÚBLICO

Se identifica un bajo nivel de circulación del transporte público de pasajeros, con un servicio que conecta a la comuna, indefectiblemente, así como con Pérez y Rosario, sin mayores ofertas por vías alternativas al eje de la ruta nacional N°33. Las prestaciones son dispares, así como deficientes en horarios poco redituables del día y de la semana. Los servicios se limitan a la línea 33/9, que reemplazó el servicio de Metropolitana, y a la línea El Puma, con frecuencia más espaciada.



Plano 2. Sistema Vial Jerárquico y Ferroviario

SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

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

Frente ribereño del arroyo Saladillo y de los canales. La jurisdicción de Zavalla limita al sur con el arroyo Saladillo. Por lo cual, su ribera norte presenta un gran potencial como corredor verde a proteger. A su vez, el territorio comunal se encuentra atravesado por varios canales que lo afectan hídricamente, pertenecientes, principalmente, a la cuenca del Ludueña y, en menor medida, a la cuenca del Saladillo.

Parques, plazas y paseos. En esta categoría, que incluye los espacios abiertos de la localidad con dimensiones y características ambientales especiales, se destacan aquellos que alojan las principales actividades de carácter social y recreativo, en especial, el Parque Villarino, por su dimensión y sus características ambientales, la plaza Julio A. Roca y el predio de la estación ferroviaria, donde recientemente se inauguraron veredas, un sector para ejercicios, juegos infantiles y nuevo arbolado, denominado “Parque del Ecuentero Ángelo Mónico”, estos últimos ubicados en el centro de la comuna. Además, Zavalla dispone de tres campings: Humberto Verdini (perteneciente a AIAM), Falucho (del Club Zavalla) y el camping de ATRAR – Empleados de Comercio.

Espacio periurbano. Comprende a las parcelas ubicadas alrededor de las áreas urbanas, destinadas principalmente a actividades productivas rurales, las cuales también conforman el paisaje verde de la localidad.

EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

Entre los principales equipamientos urbanos se destaca, en primer lugar, el Parque José F. Villarino, de gran trascendencia tanto para la localidad como para la región, en el cual se encuentra la Facultad de Ciencias Agrarias de la UNR. Dentro del parque también se encuentra la Escuela Primaria N°6.371 “Joaquina Villarino de Soage” y el anexo del Jardín Nucleado N°280. Otros establecimientos educativos de relevancia son: la Escuela N°224 “Domingo Faustino Sarmiento”, el Jardín Nucleado N°280, el Jardín Comunal “La Casita del Sol” (para niños de 2 y 3 años), la Escuela Secundaria Pública N°605, la Escuela Taller N°83 “Malvinas Argentinas”, la escuela primaria para adultos y la Escuela Secundaria Privada EESOPI N°8.167. En el predio del cuadro de la estación ferroviaria, de gran valor como espacio público y patrimonial, funciona el Centro Alfabetización Educación Básica para Adultos (CAEBA) N°200.

Respecto a los equipamientos administrativos-institucionales se identifican las instalaciones de la comuna de Zavalla, el juzgado de paz, el correo y el centro de trámites para obtención de licencia de conducir, ubicado en el Galpón del Ferrocarril. Como instalaciones vinculadas a actividades deportivas-recreativas, la localidad cuenta con los tres campings anteriormente mencionados. En materia de salud, son de gran relevancia el SAMCO, para atención primaria; el Centro de Rehabilitación “Ramón Carrillo”; y clínicas privadas, con servicios de especialidades. Asimismo, se reconocen diversos templos religiosos, entre los que se destaca la iglesia “Nuestra Señora de la Merced”. Otros equipamientos significativos son el cuartel de Bomberos Voluntarios y el cementerio comunal.



Espacios verdes

- 1. Parque Villarino
- 2. Camping "Humberto Verdini" - AIAM
- 3. Camping "Falucho" - Club Zavalla
- 4. Camping ATRAR - Empleados de Comercio
- 5. Cancha Infantiles Zavallenses

- 6. Cancha Unidos
- 7. Plaza "Julio A. Roca"
- 8. ECO Granja
- 9. Predio FFCC: Galpon, Cuadro de Estación
- 10. Club de Tenis
- 11. Predio Reservorio Punta Chacra

- 12. Campo Experimental FCA - UNR

Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

Plano 3. Equipamiento y espacios verdes

PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR

El patrimonio histórico y cultural¹ de Zavalla se encuentra disperso en el área urbana, con algunos sectores considerados de interés, los cuales incluyen edificios e importantes instalaciones con arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos singulares. Entre ellos se destacan:

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

- **Cuadro de estación.** Este espacio está comprendido por el cuadro de estación de trenes con su andén, el galpón ferroviario ubicado sobre Bv. Teruggi y el área forestada circundante, el espacio verde libre y una casilla para el guardabarrera sobre calle San Lorenzo. Actualmente, en la ex estación ferroviaria se ubica el Centro de Alfabetización Educación Básica para Adultos, CAEBA N°200, el Parque del Ecuentro “Ángelo Mónico”, y próximamente el centro para otorgar licencia de conducir.

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

- **Parque José F. Villarino.** Dentro del predio funciona la Escuela Primaria N°6.371 “Joaquina Villarino de Soage” y la Facultad de Ciencias Agrarias de la UNR. El trazado de su diseño original se ha ido modificando con el paso de los años. Cuenta con 160 especies arbóreas

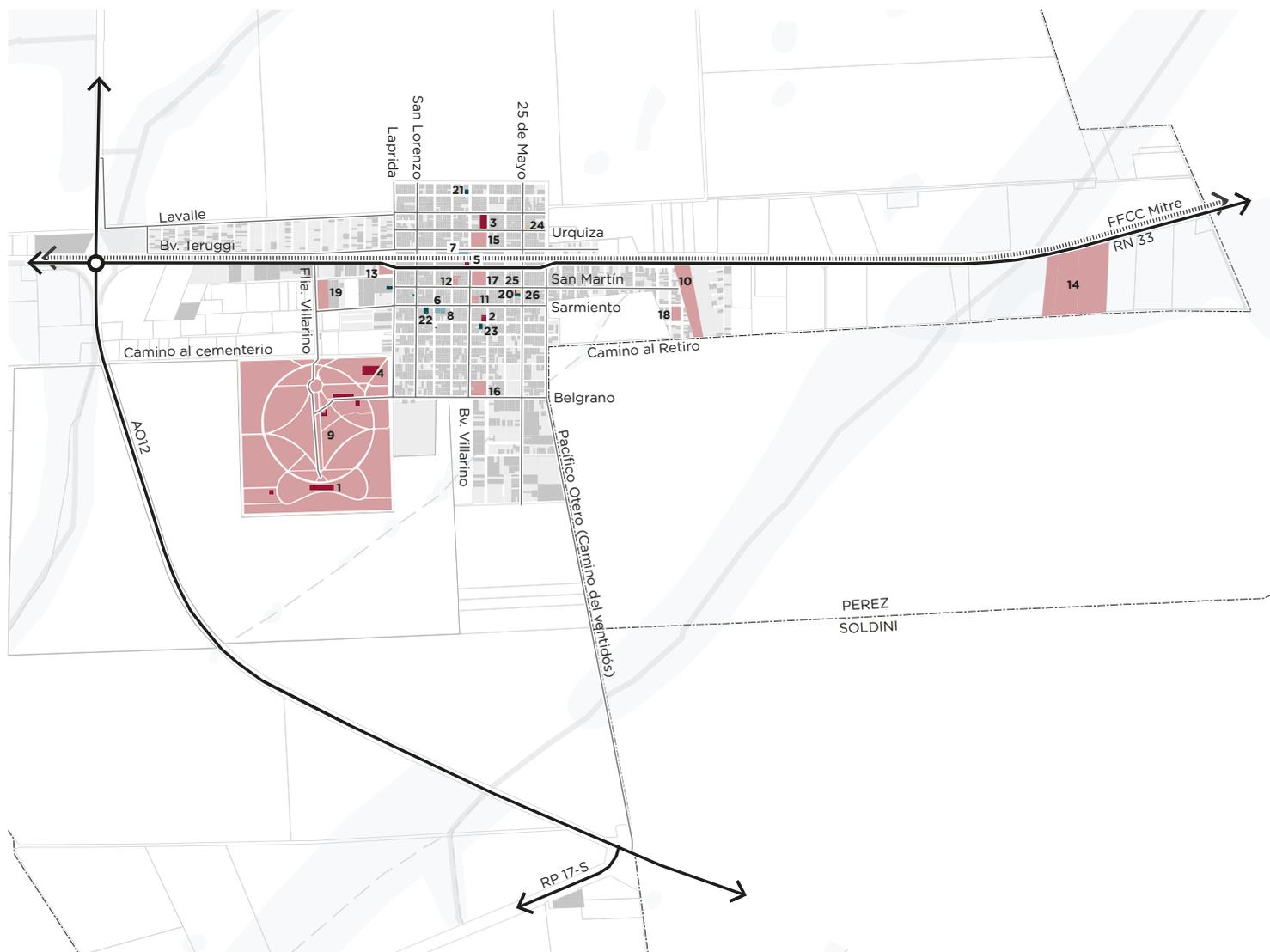
exóticas y nativas y unas 60 especies de fauna. Ha sido declarado “Área Protegida del Paisaje Cultural” por la administración de la UNR, categoría definida por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza referida a áreas cuyas características son el resultado de la interacción entre el hombre y la naturaleza. En 2015 fue inscripto en la Agenda Internacional para la Conservación en Jardines Botánicos y, en 2016, ha sido nombrado “Sitio Importante para la Conservación de los Murciélagos” por la Red Latinoamericana y del Caribe para la Conservación de los Murciélagos.

- **Cementerio.** Originalmente emplazado en una de las manzanas del primer trazado de Carlos Casado, fue trasladado a su ubicación actual en 1909.
- **Cremería.** Es construida por José V. Villarino a comienzos de 1894 para la elaboración de productos lácteos, siendo abastecida por los tambos de la zona. En 1918, junto con un grupo de productores, se funda la Sociedad Cooperativa de Lechería de Zavalla Ltda., la primera cooperativa láctea del país y de América Latina. Posteriormente, en 1943, se une con la Cooperativa de Tamberos COTAR hasta la década de 1970. Actualmente, adquirida por nuevos propietarios, parte de sus instalaciones son utilizadas como salón de fiestas.

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

- **Estancia La Pastora.** Propiedad de la firma Stauch Argañaraz Hermanos, dedicada a la exportación agrícola ganadera, se encuentra en el km 32 de la ruta nacional A012.

1. ...“se entiende por patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico al conjunto de bienes culturales de carácter físico que poseen para la ciudad un especial interés histórico, artístico, arquitectónico, urbano, testimonial y/o documental. Comprende áreas o sitios urbanos así como edificios o conjuntos de edificaciones singulares.” (PUR 2007/2017 - Rosario).



Educativo

- 1. Facultad de Ciencias Agrarias y dependencias
- 2. EESOP N° 8167
- 3. Esc. Prim. N° 224 "Domingo Faustino Sarmiento"
- Esc. Sec. N°605, Jardín Nucleado N° 280 (Sede)
- Esc. Taller N°83 "Malvinas Argentinas", Nocturna para adultos y Comedor.

- 4. Esc. Prim. N° 6371 "Joaquina V. de Soage", Jardín Nucleado N° 280 (Anexo)
- 5. CAEBA N° 200 (Estación FFCC)

Administrativo - Cultural

- 6. Comuna de Zavalla
- 7. Centro de trámites para obtención de licencia de conducir (Galpón ferrocarril)
- 8. Iglesia "Nsra Sra de la Merced"

Deportivo - Recreativo

- 9. Parque Villarino
- 10. Camping AIAM
- 11. Sede Aiam - Pileta Climatizada
- 12. Sede Club Atlético Zavalla
- 13. Camping FALUCHO - CIAZ
- 14. Camping ATRAR - Empleados de Comercio
- 15. Cancha Infantiles Zavallenses
- 16. Cancha Unidos
- 17. Plaza "Julio A. Roca"
- 18. Club de Tenis
- 19. Digol, escuela de fútbol

Salud

- 20. SAMCO Zavalla
- 21. Centro de Rehabilitación "Ramón Carrillo"
- 22. Policlínico Zavalla
- 23. Clínica AIAM

Servicios

- 24. Bomberos Voluntarios
- 25. Juzgado de Paz
- 26. Correo

Plano 4. Equipamientos urbanos significativos

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

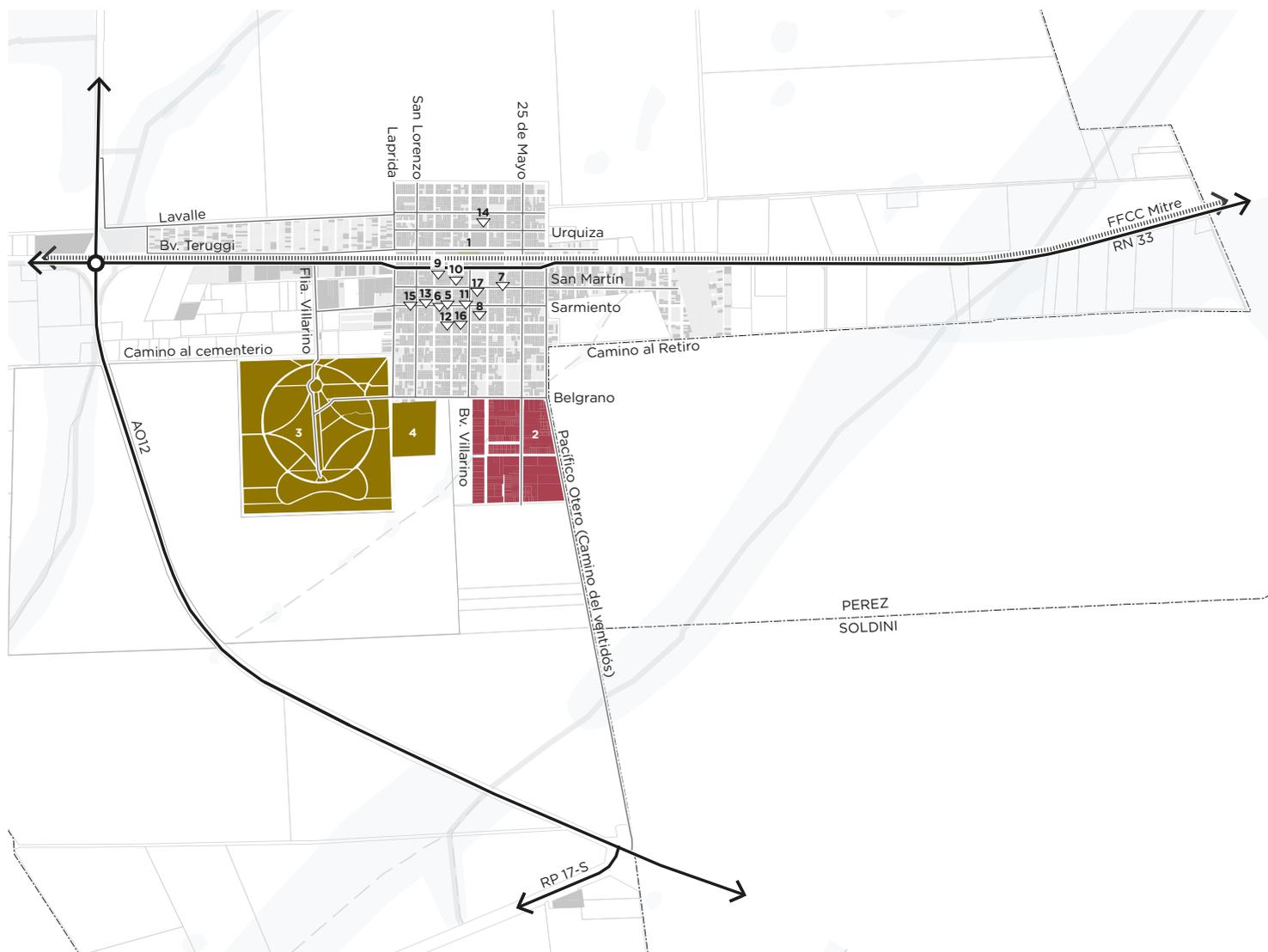
- *Barrio Bione-Calvo.* También denominado Villa Natura, ubicado al sur de la trama urbana, presenta arboledas de gran relevancia, lotes de amplias dimensiones y características paisajísticas y ambientales a preservar.

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

- *Iglesia “Nuestra Señora de la Merced” y casa parroquial.* La iglesia fue construida entre los años 1898 y 1900 a partir de colectas organizadas por Teresa Villarino y se localiza en un terreno donado por su padre, Félix Villarino. En agosto de 1927, se inaugura el reloj de la torre, donado por Casiano Casas y traído de Nantes (Francia). En dicho período también se anexa la casa parroquial.
- *Edificio de la comuna de Zavalla.* Entre 1931 y 1933 se construye junto a la iglesia la primera sede de la comuna de Zavalla, obra del arquitecto Luis Domingo Dasso.
- *Chalet Benzo.* Esta vivienda, construida en 1911, es adquirida por la familia Bilbao en 1981, siendo restaurada manteniendo sus características originales.
- *Casa La Velia.* Chalet construido por Vicente Petruzzi; posteriormente es adquirido por la familia Montecchiarini. Se lo conoce

por el nombre de su esposa, Velia.

- *Casa de las magnolias.* Es construida en 1918 por la familia Calvo. Cuenta con cuatro habitaciones, comedor, cocina, baño y un molino en su patio trasero, En su ingreso había dos grandes plantas de magnolias, de allí el nombre popular con el que se la identifica.
- *Club Atlético Zavalla.* Institución creada en 1921 integrando varios clubes de fútbol de la localidad. En 1946 se adquiere la propiedad de calle San Martín a la familia Tonetti; dicha vivienda es reformada para albergar el actual salón y demás instalaciones, la pista y el escenario.
- *Panadería “La linda”.* Posee el único horno de leña original de la localidad y aún en funcionamiento para la producción de panificaciones.
- *Mansión Calvo.* Construida en 1912, en la actualidad pertenece a la familia Yrisarri.
- *Policlínico Zavalla.* Su ala derecha es construida por la Sociedad de Socorros Mutuos “La Unión de Zavalla”; posteriormente, en 1937 es comprada por los médicos Dr. Susan y Dr. Teruggi, quedando este último a cargo del establecimiento como único dueño desde 1945. En 1969 la Familia Rajmil adquiere la propiedad continuando su uso como clínica médica.
- *Escuela N°224 “Domingo Faustino Sarmiento”,* construida en 1919.
- *Asociación Italiana de Ayuda Mutua, AIAM.* Es fundada el 12 de octubre de 1921 y su salón principal se realiza a fines de la década de 1920.
- *Casa del Dr. Susan.* Construida por el Dr. José Susan aproximadamente en 1920. Desde 1984 pertenece a la familia Pieroni, que anexó algunas construcciones a la vivienda original.



- | | | | |
|---|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Área de protección histórica 1. Cuadro de la Estación Zavalla | <ul style="list-style-type: none"> Predio Significativo 3. Parque "José F. Villarino" 4. La Antigua Cremería | <ul style="list-style-type: none"> Obras significativas 7. La Iglesia y casa parroquial 8. Edificio Comunal 9. Chalet Benzo 10. Casa La Velia 11. Casa de las magnolias 12. Club Atlético Zavalla 13. Panadería "La linda | <ul style="list-style-type: none"> 14. Mansión Calvo 15. Edificio Policlínico Zavalla 16. Edificio de la Escuela "Domingo Faustino Sarmiento" N°224 17. Asociación Italiana de Ayuda Mutua, AIAM 18. Casa del Dr. Susan 19. Edificio Supermercado El Ahorro |
| <ul style="list-style-type: none"> Barrios significativos 2. Barrio Bione-Calvo o Villa Natura | | | |

Plano 5. Sitios y edificios de valor patrimonial

Cuadro de estación Zavalla



36

Parque José F. Villarino.
Cremería



Iglesia, casa parroquial
y edificio de la comuna de Zavalla



Mansión Calvo
Chalet Benzo



Casa La Velia
Casa de las magnolias.



EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

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

URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

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

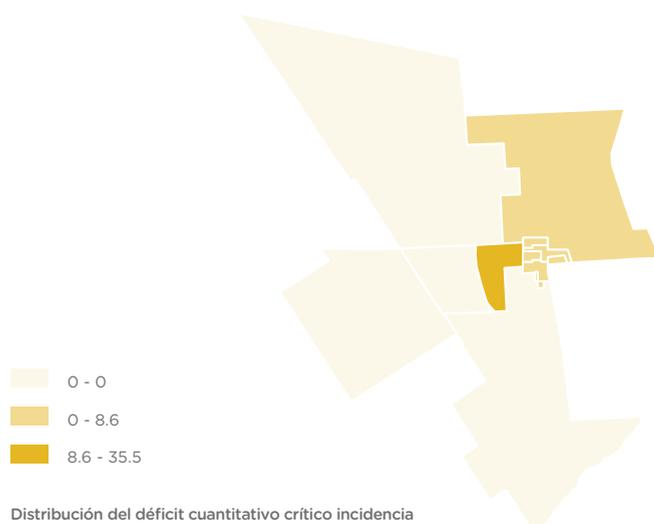
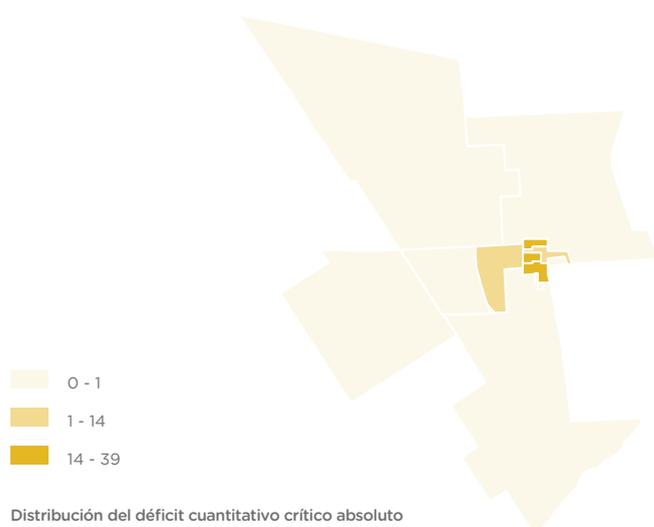
Se pretende en este eje abordar la problemática de consumo de suelo, provisión de infraestructuras y servicios y construcción de

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

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

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

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

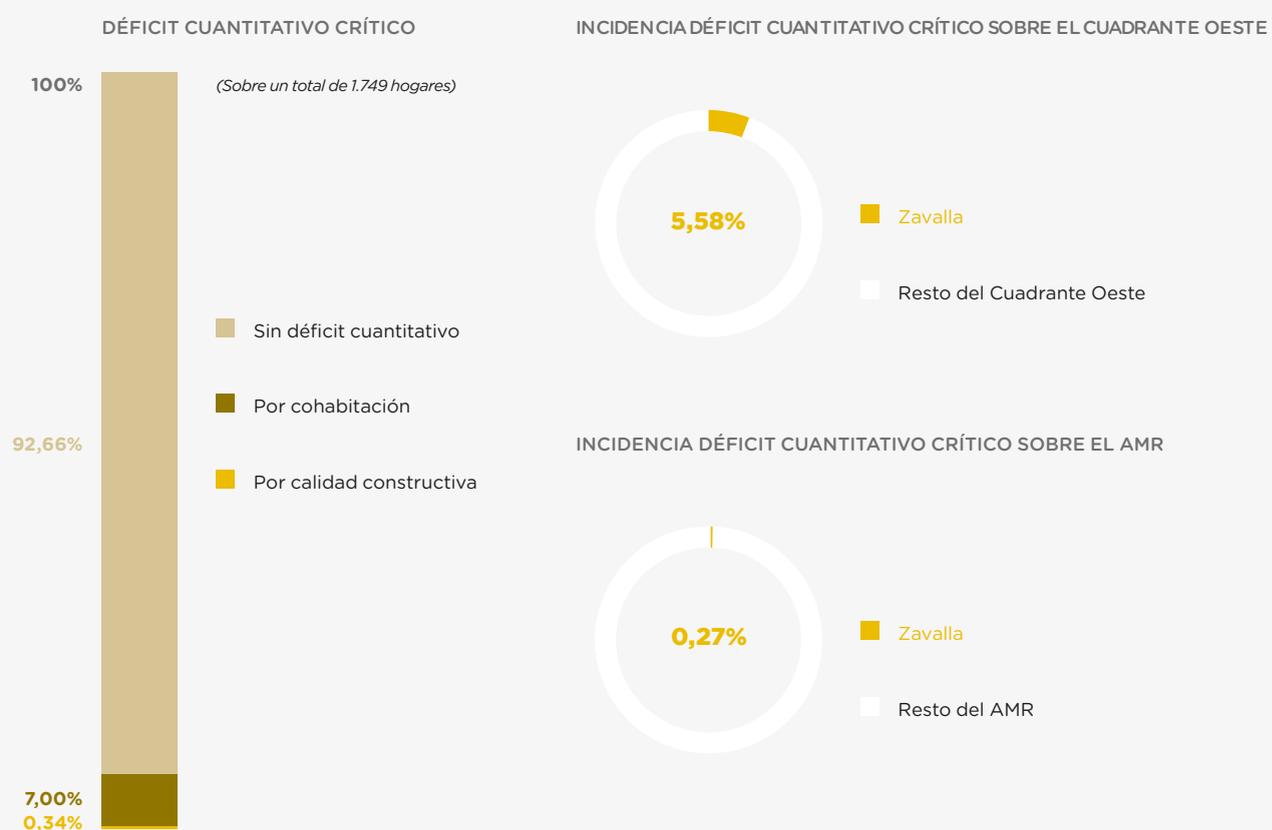


Déficit habitacional

Déficit habitacional cuantitativo. Refiere a la necesidad de viviendas nuevas a construir con el objeto de reemplazar tanto a aquellas que se encuentran en estado irrecuperable como a aquellas destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación (más de un hogar por vivienda). En Zavalla se estima que se necesitan 131 viviendas para cubrir esta necesidad. Esto implica que aproximadamente el 7,34% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. Considerando el Cuadrante Oeste, dicho déficit representa el 5,58% del total de hogares en esas condiciones y el 0,27% en toda el AMR; según estas cifras se requieren 6 viviendas para satisfacer la demanda de viviendas con serias deficiencias en la calidad constructiva y 125 para hogares que cohabitan.

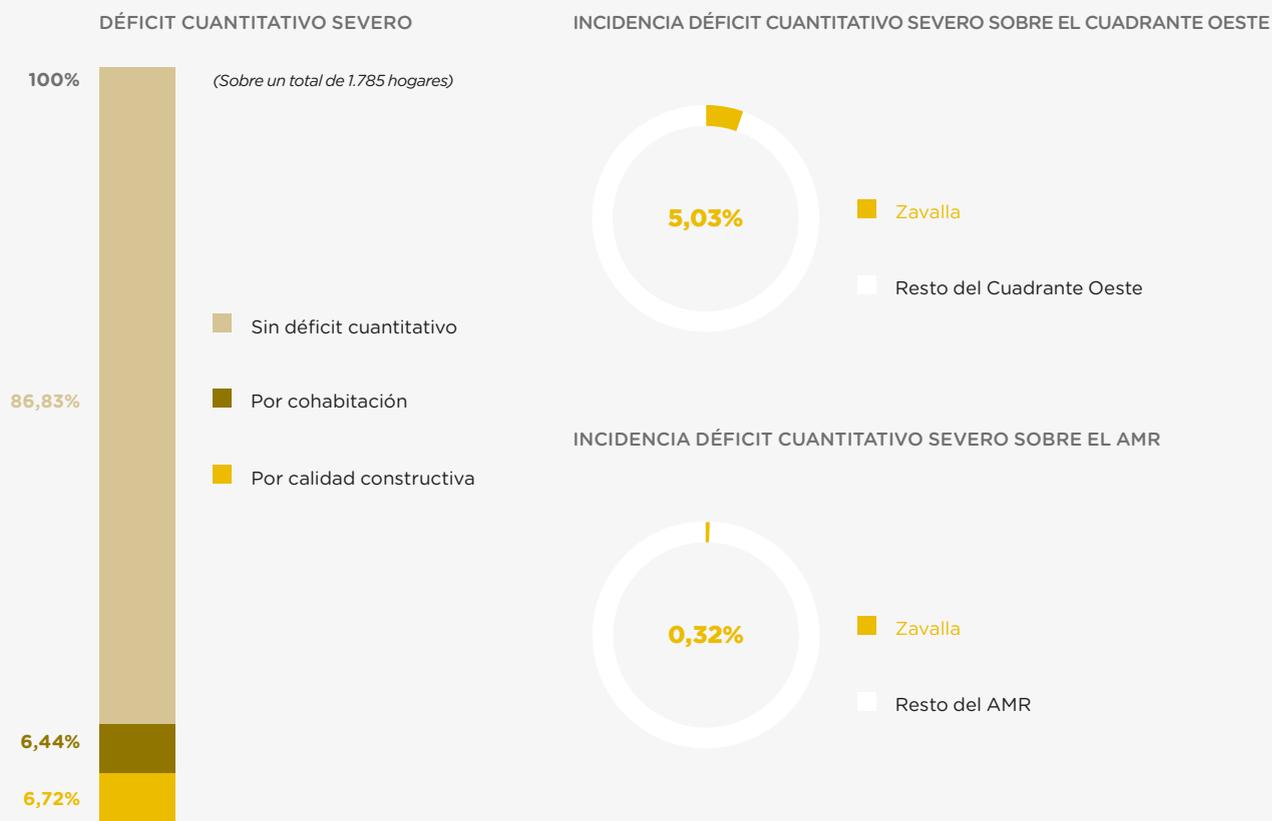
Además de las viviendas incluidas en el concepto anterior, se introdujo una variación metodológica que contabiliza a aquellas que poseen condiciones un tanto mejores pero que aún tienen características de precariedad por estar construidas con materiales que no aseguran el buen aislamiento de sus moradores y que, por lo tanto, también son consideradas como irrecuperables, relevadas dentro del déficit cuantitativo severo. Bajo estas características, se contabilizan 235 hogares con necesidad de viviendas nueva en Zavalla. Esto representa el 13,17% de los hogares de la localidad. Su incidencia sobre el déficit del Cuadrante Oeste es de 5,03% y su incidencia sobre el déficit del AMR es de 0,32%.

En el gráfico se muestra la distribución geográfica sobre los radios censales; en él los colores oscuros indican la mayor concentración de carencias habitacionales. Los mapas se presentan como



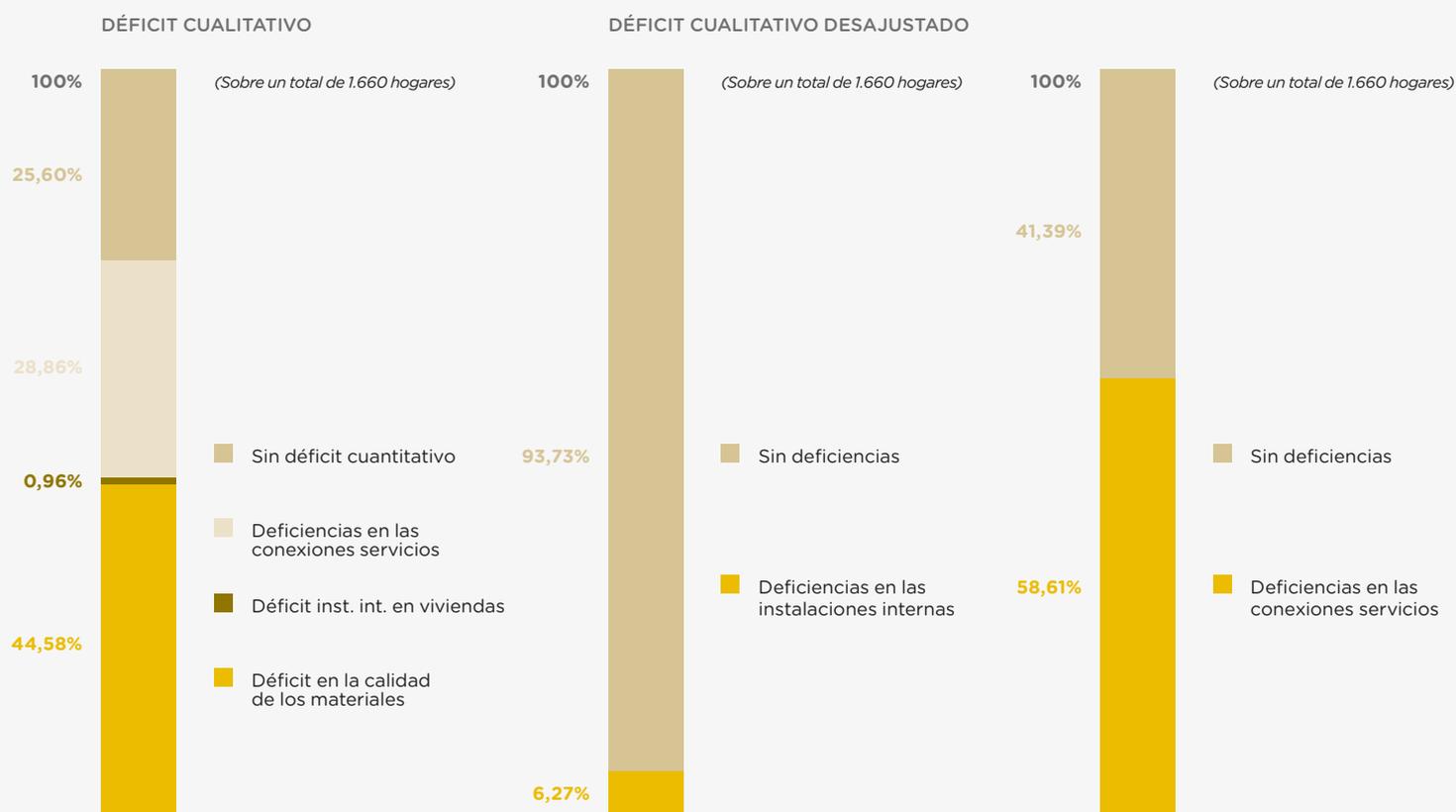
DÉFICIT CUANTITATIVO CRÍTICO	Zavalla	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	6	345	6.689	0,34%	1,74%	0,09%
b. Cohabitación	125	2.002	41.159	7,00%	6,24%	0,30%
Total (a + b)	131	2.347	47.848	7,34%	5,58%	0,27%

Tabla 2: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones



DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	Zavalla	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	120	3.052	41.272	6,72%	3,93%	0,29%
b. Cohabitación	115	1.621	33.114	6,44%	7,09%	0,35%
Total (a + b)	235	4.673	74.386	13,17%	5,03%	0,32%

Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones

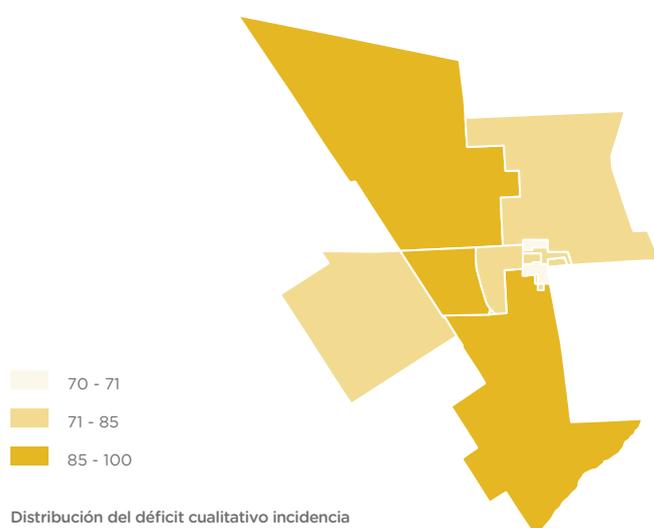
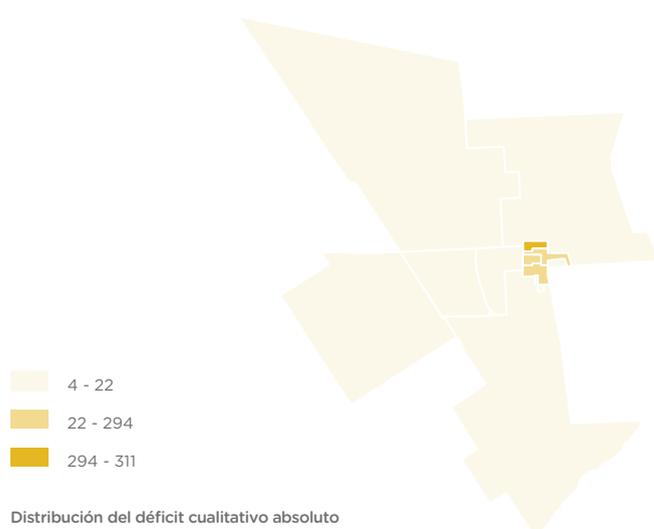


DÉFICIT CUALITATIVO	Zavalla	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	740	11.207	163.918	44,58%	6,60%	0,45%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	16	589	3.752	0,96%	2,72%	0,43%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	479	7.568	31.156	28,86%	6,33%	1,54%
Total (a + b + c)	1.235	19.364	198.826	74,40%	6,38%	0,62%

Tabla 4: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	Zavalla	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	104	3.167	28.205	6,27%	3,28%	0,37%
Deficiencias en las conexiones servicios	973	15.446	88.699	58,61%	6,30%	1,10%

Tabla 5: Déficit cualitativo desajustado



orientativos en la interpretación gráfica al momento de tener una ubicación exacta de zonas críticas.

Déficit habitacional cualitativo. Contabiliza viviendas que deben ser mejoradas para lograr las condiciones óptimas de habitabilidad. Este déficit considera tres insuficiencias, en el siguiente orden de importancia: a) los materiales inapropiados de la construcción, b) la inexistencia de cañerías internas para el uso de agua de consumo y aseo, y c) la no conexión a redes de servicios públicos de agua potable y desagües cloacales. El cálculo se realiza sobre las viviendas excluyendo las identificadas como irrecuperables en el apartado anterior, y se evalúa de acuerdo con el orden planteado en forma excluyente llegando a una cifra global que representa las viviendas con al menos una de las deficiencias. Se estima que este déficit está en el orden de las 1235 viviendas a ser refaccionadas. Es decir que dentro de la localidad el 74,40% de las viviendas presentan condiciones de infraestructura tolerables pero necesitan algún tipo de mejora para lograr condiciones óptimas de habitabilidad. En relación con el cuadrante, este déficit representa el 6,38% y considerando el AMR, el 0,62% de las viviendas.

Si se evalúan por separado dos de las tres componentes del déficit cualitativo, se identifican grupos del total de hogares que habitan en viviendas con estas deficiencias independientemente de si las mismas coexisten simultáneamente. Estas deficiencias hacen referencia a instalaciones internas (cañerías e inodoros con descarga de agua) y a las conexiones a servicios (agua de red pública y red cloacal). Esta conceptualización se denomina “*déficit cualitativo desajustado*” y para esta localidad se estima que 58,61% (973 viviendas) del total de hogares habita en viviendas que no están conectadas a red pública de agua o a desagües

cloacales, representando el 6,30% dentro del Cuadrante Oeste y el 1,10% del AMR. En segundo lugar, tomando las viviendas que necesitan mejoras internas como la provisión y/o construcción de instalaciones internas de cañerías y/o inodoro con descarga de agua, se calcula que el 6,27% (104 viviendas) necesitan esta reparación, representando el 3,28% de las viviendas del Cuadrante Oeste y el 0,37% de las viviendas del AMR.

Los mapas temáticos muestran de una manera meramente descriptiva la distribución geográfica del déficit cualitativo.

Dentro de la evaluación del déficit habitacional, la calidad de ocupación es una característica que debe ser considerada ya que establece una mirada particular al momento de evaluar políticas en este sentido. Esta se mide a través del déficit cualitativo por hacinamiento y permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para evitar el hacinamiento, independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura. En este sentido, se ha determinado que 29 hogares (1,62%) viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto), y 195 (10,92%) con hacinamiento mitigable (de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

Según la información más relevante, proveniente del censo nacional 2010, en la localidad de Zavalla, a partir de dimensionar el déficit habitacional, se estima que es necesaria la construcción de aproximadamente 235 viviendas para otorgar solución habitacional a hogares que habitan en viviendas muy precarias o lo hacen compartiendo una. Si se evalúan las viviendas que necesitan mejoras a fin de lograr la definición de habitabilidad óptima, se estima que 1235 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio y 29 viviendas necesitan ser ampliadas por no poder considerarlas adecuadas en cuanto a la calidad de ocupación (hacinamiento). Estos valores deben ser considerados como una aproximación a la realidad, dado el tiempo transcurrido y las acciones desarrolladas en los últimos años.

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

DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		Zavalla	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del Cuadrante	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	195	3.987	55.502	10,92%	4,89%	0,35%
	Crítico	29	982	11.955	1,62%	2,95%	0,24%

Tabla 6: Déficit cualitativo por hacinamiento.

44 Estado de las Infraestructuras y los servicios

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

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

El agua potable, destinada al abastecimiento, es captada a partir de 5 perforaciones estratégicamente localizadas que alimentan al tanque de reserva y luego se distribuye a la localidad, previo análisis y cloración. A su vez, se le brinda a los vecinos un servicio de llenado de botellones recargables con agua potabilizada

mediante la tecnología de ósmosis inversa. La Cooperativa de Provisión de Obras y Servicios Públicos, Sociales, Asistenciales y Vivienda “Juan Silva” de Zavalla Ltda. es la que brinda dicho servicio, con una cobertura de suministro del 86% de las parcelas urbanas y suburbanas (2.447 conexiones a septiembre de 2018). En el barrio Punta Chacra el urbanizador hizo una perforación mediante la cual brinda agua corriente que no es apta para consumo. Esa cobertura representa el 14% de las parcelas urbanas restantes. Cabe destacar que todos los prestadores de este servicio esencial son monitoreados y controlados por el Ente Regulador de Servicios Sanitarios (EnReSS) de forma periódica. Dicho organismo tiene como función ejercer el poder de policía comprensivo de la regulación y el control sobre su presentación en todo el ámbito de la provincia de Santa Fe².

La empresa responsable del suministro de gas es Litoral Gas S.A. Su actividad principal consiste en la distribución de gas natural por redes. Dicho suministro cubre el 83% de las parcelas urbanas y suburbanas, mientras que el resto de la cobertura de la planta urbana se lleva a cabo con gas envasado según se evidencia en el plano de provisión de gas. Si se analiza la distribución del suministro por red se puede observar que la cobertura faltante se encuentra en intersticios dispersos en distintas zonas de la localidad.

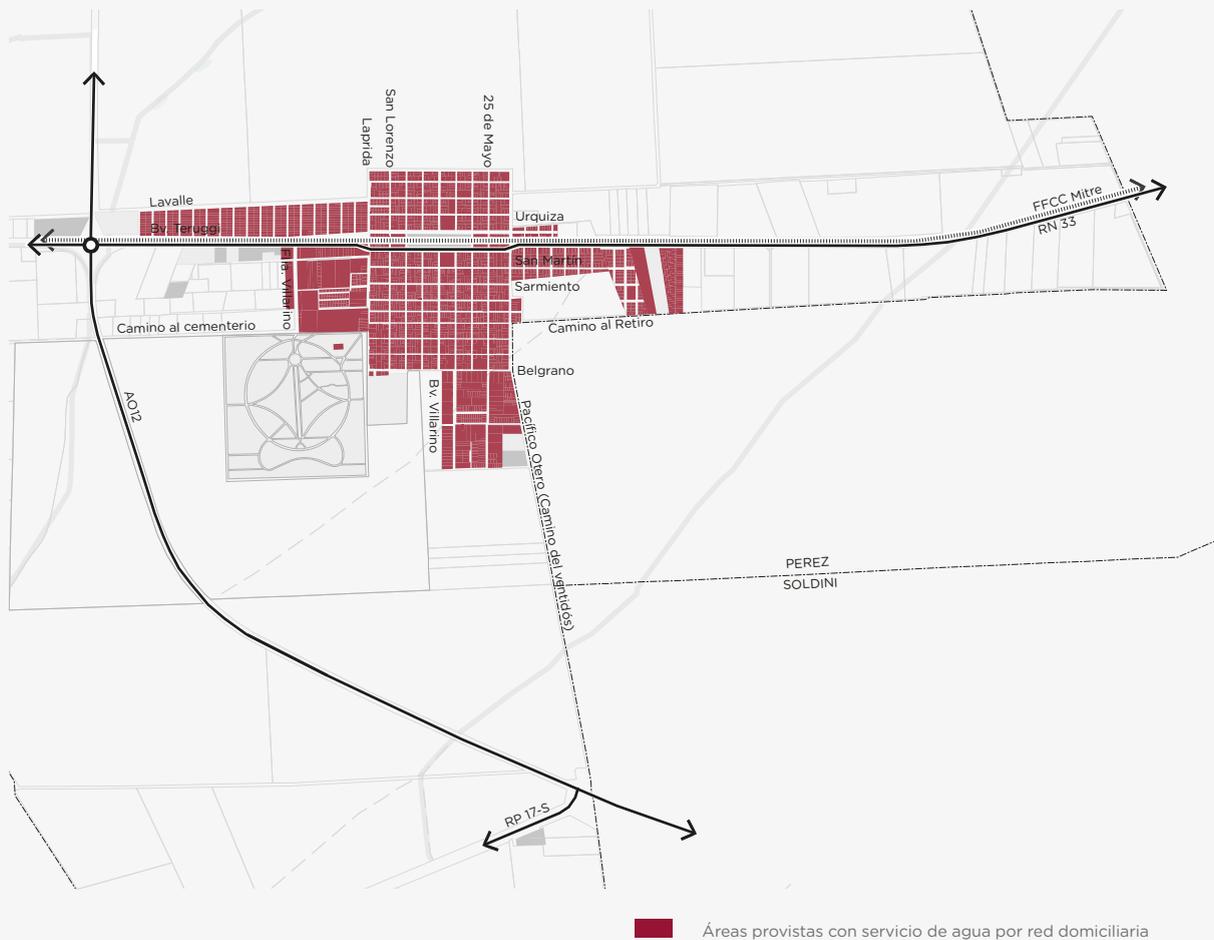
Respecto a los residuos cloacales, la localidad no cuenta a la fecha con red cloacal, por lo cual los mismos son destinados a pozos absorbentes. De manera que, una vez colmatada su capacidad de disposición primaria, los líquidos son retirados por camiones atmosféricos o barométricas de la zona.

2. <http://www.enress.gov.ar/institucional/funciones/funciones-del-enress/>



Plano 6. Estado de las calles

Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales
Pavimento	25%	13.284 m.l.
Mejorado	55%	29.504 m.l.
Tierra	20%	10.594 m.l.

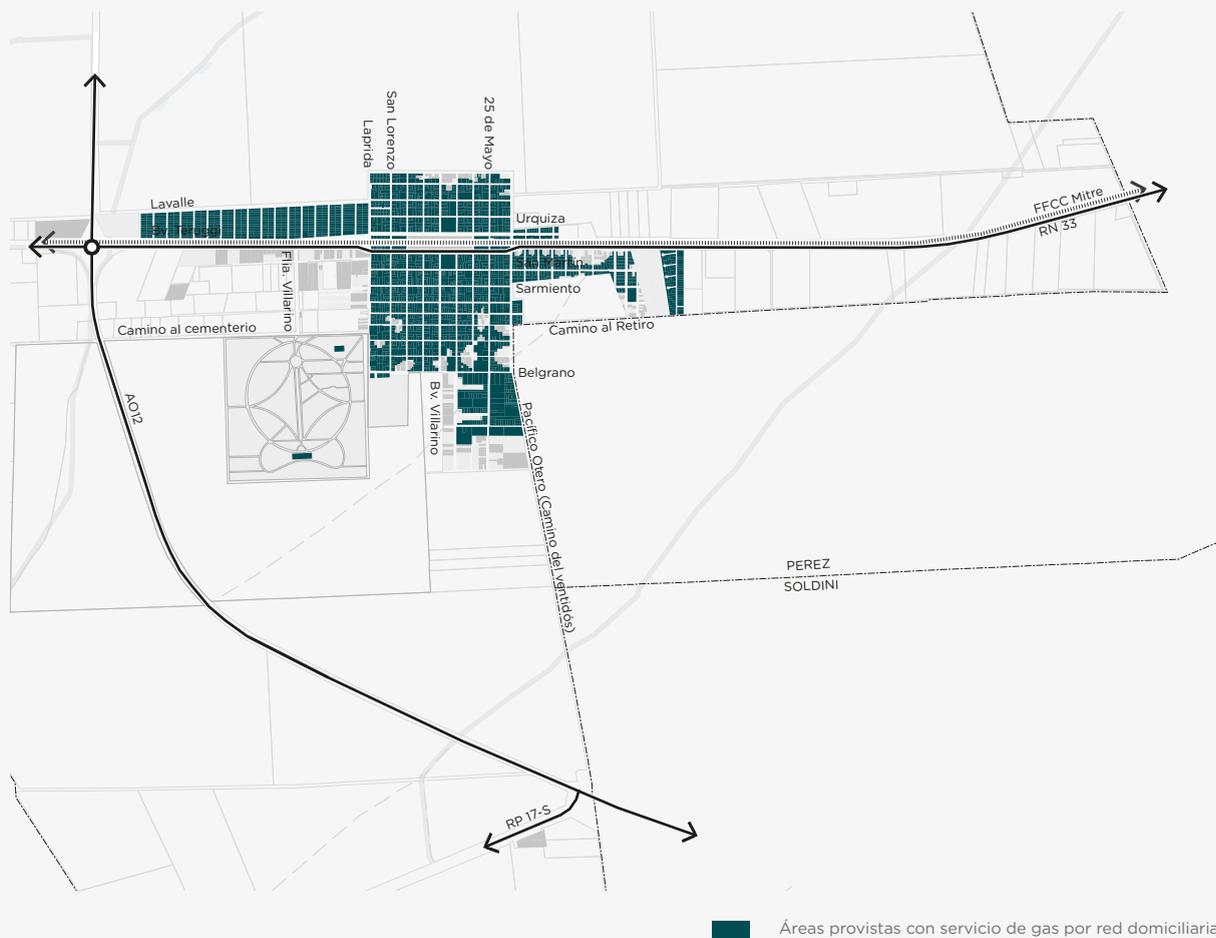


■ Áreas provistas con servicio de agua por red domiciliaria

Plano 7. Provisión de agua

Parcelas	Urbanas (sin Punta Chacra)			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Sin agua
Baldías	652	22	674	163	1	164	2	4	6	395
Edificadas	2.465	11	2476	96	0	96	13	12	25	9
	3.117	33	3150	259	1	260	15	16	31	404
	99 %	1 %								

Parcelas	Urbanas (Punta Chacra)		
	Con agua	Sin agua	Total
Baldías	313	0	313
Edificadas	238	0	238
	551	0	551
	100 %	0 %	



Plano 8. Provisión de gas

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Sin gas
Baldías	749	238	987	77	87	164	5	21	26	395
Edificadas	2.433	281	2.714	63	33	96	0	5	5	9
	3.182	519	3.701	140	120	260	5	26	31	404
	83 %	17 %								

48 En relación con las obras de pavimentos, constantemente se persigue el objetivo de incrementar la cantidad de calles cubiertas con algún tipo de mejorado o en algunos casos con cinta asfáltica a los efectos de mejorar la calidad de vida de los vecinos de la localidad. Del total computado de vías se desprende que el 25% corresponde a calles provistas con pavimento, el 55% a calles con algún tipo de mejorado mientras que el 20% restante corresponde a calles de tierra. Al observar el plano del estado de calles, se deduce que el sector principal ubicado entre las calles Laprida, Pacífico Otero, Belgrano y Mitre cuenta con la mitad de calles pavimentadas y la mitad de calles con mejorado. En el resto de la localidad se registran mayormente calles de tierra.

DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

Como se mencionó con anterioridad, además del carácter singular de los tejidos residenciales de las diferentes comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario, se destaca la fuerte presencia de un paisaje particular que rodea a los centros urbanos. Se considera que este paisaje, denominado periurbano, se visualiza como resultado de la superposición de cuatro elementos: la naturaleza (topografía, vientos, cursos de agua, flora y fauna), los sistemas productivos variados (especialmente la producción rural extensiva e intensiva), las infraestructuras/instalaciones que tienen dificultad de ser integradas en los tejidos urbanos por su necesidad de disponer de grandes parcelas y los asentamientos residenciales aislados. Si bien cada uno de estos cuatro elementos tiene una lógica propia y estas lógicas muchas veces se oponen o contrarrestan, es fundamental su abordaje con una mirada integral.

Si bien existen en la localidad afectaciones hídricas, no se encuentran en relación directa con la planta urbana. Sin embargo, el cuidado y la protección de estas zonas inundables, a partir de la selección de los productos y modos productivos, resulta fundamental para el correcto funcionamiento de la zona. Como ya se dijo, uno de los elementos de mayor valor paisajístico patrimonial y recreativo, no sólo para la localidad de Zavalla sino para toda el área metropolitana, es el Parque Villarino. En vinculación con esto existen parcelas productivas en las cuales se desarrollan técnicas para la producción agroecológica donde las personas pueden cultivar huertas con el acompañamiento de asesores técnicos.

En el espacio periurbano, debido a su ubicación en el borde de las áreas urbanas, conviven distintos grupos sociales con agendas diversas. Por un lado, se encuentran los dueños o arrendatarios de parcelas utilizadas para la producción rural, tanto intensiva como extensiva, que han trabajado la tierra por años. Por otro, también se identifican inversores interesados en recalificar el suelo como urbano y realizar emprendimientos inmobiliarios. A esta situación se suman los nuevos vecinos de los loteos ya desarrollados, que esperan el cambio de uso correspondiente a las actividades productivas en las cercanías de sus hogares, a fin de que la aplicación de agroquímicos no los afecte. La planta urbana de Zavalla cuenta con algunos espacios con bordes difusos donde las parcelas productivas de tipo intensiva conviven con parcelas residenciales. En esta localidad, con una impronta productiva tan fuerte, esta relación debe ser protegida a través del fortalecimiento del espacio periurbano local.



Plano 9. Usos productivos en el suelo rural de borde de las áreas urbanizadas

50



Detalle de las parcelas rurales de borde de las áreas urbanizadas

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Zavalla se desarrolla en torno a importantes infraestructuras territoriales: la ruta nacional N°33, la ruta nacional A012, la ruta provincial N° 17 y las vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre. Estos cuatro elementos organizan su territorio, estructuran el desarrollo urbano y le aseguran una conectividad territorial de gran relevancia. Sin embargo, también constituyen barreras de gran complejidad para su atravesamiento, limitando posibilidades de desarrollo y de apropiación de algunos sectores para la población de Zavalla.

Como muchas localidades de la región, se estructura en torno a la estación ferroviaria de origen. En forma paralela a las vías férreas transcurre la ruta nacional N°33, fortaleciendo la linealidad de su crecimiento urbano y desdibujando, así, el cuadrado original inducido por el cuadro de estación ferroviaria. La ruta nacional A012 constituye un borde casi infranqueable para la expansión urbana, a diferencia del eje ferroviario (ubicado atravesando el desarrollo original), dado que en los últimos años se produce la consolidación de un barrio. Sin embargo, este sector urbano registra complicaciones de conectividad con el resto de la planta, ya que solo se comunica con dos pasos a nivel instalados a los laterales del cuadro de estación.

A su vez, al sur del núcleo fundacional se registra un desarrollo urbano que presenta algunas falencias en cuanto a su conectividad con el centro como también con el arco sudoeste del AMR, con el cual se vincula a través de diversos caminos rurales. Particularmente, cabe señalar la importancia del “Camino del Venti-dós” como vía clave de unión entre la planta urbana y el campo y canalizador de viajes (ajenos a la ruta nacional A012) a localida-

des de la región como Piñero, Álvarez, Acebal, Coronel Arnold, Carmen del Sauce, entre otras.

Si bien Zavalla no cuenta con grandes instalaciones industriales en su jurisdicción, su posicionamiento en el AMR ocasiona que se configure como un distrito con alto nivel de circulación de cargas. Especialmente, en época de cosechas agrícolas se saturan las vías de comunicación generando una situación altamente conflictiva en la ruta nacional N°33, conector central de la localidad con la región. Esta problemática es compartida con Pérez y hace que los viajes domésticos o de corto alcance tengan una inadecuada convivencia cotidiana con un flujo creciente de camiones con destino al Parque Industrial de Pérez o a las terminales portuarias de la región. En este contexto, se torna relevante el planteo de soluciones alternativas que permitan liberar la carga de los trazados centrales, tanto en Zavalla como en Pérez y Soldini. Una vez logrado un avance en este sentido, podrán surgir opciones complementarias que optimicen la movilidad interna como la superación de prestaciones en el transporte público, la circulación de vehículos livianos y el transporte no motorizado.

52 DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

Entre los principales establecimientos productivos reconocidos en Zavalla se encuentran fábricas de aberturas de aluminio, carpinterías metálicas y de madera, fábricas de muebles, imprenta, planta de hormigón elaborado, fábrica de calzado, talleres metalmeccánicos y acopiadoras de granos. Se destacan, especialmente: Abon Garden, Gabimad S.R.L., Zavalla Aberturas, Tecnuar, Gabe, Calafate, Tecnoplast y el obrador de la empresa Corredor Panamericano II S.A. (planta de asfalto, oficinas, acopio de áridos y galpón de mentenimiento),” entre otras. Se registran, a su vez, establecimientos relacionados con la producción de alimentos, como un frigorífico y fábrica de chacinados; producción de alimentos frescos y congelados, como pastas y panificaciones; además de una playa de camiones.

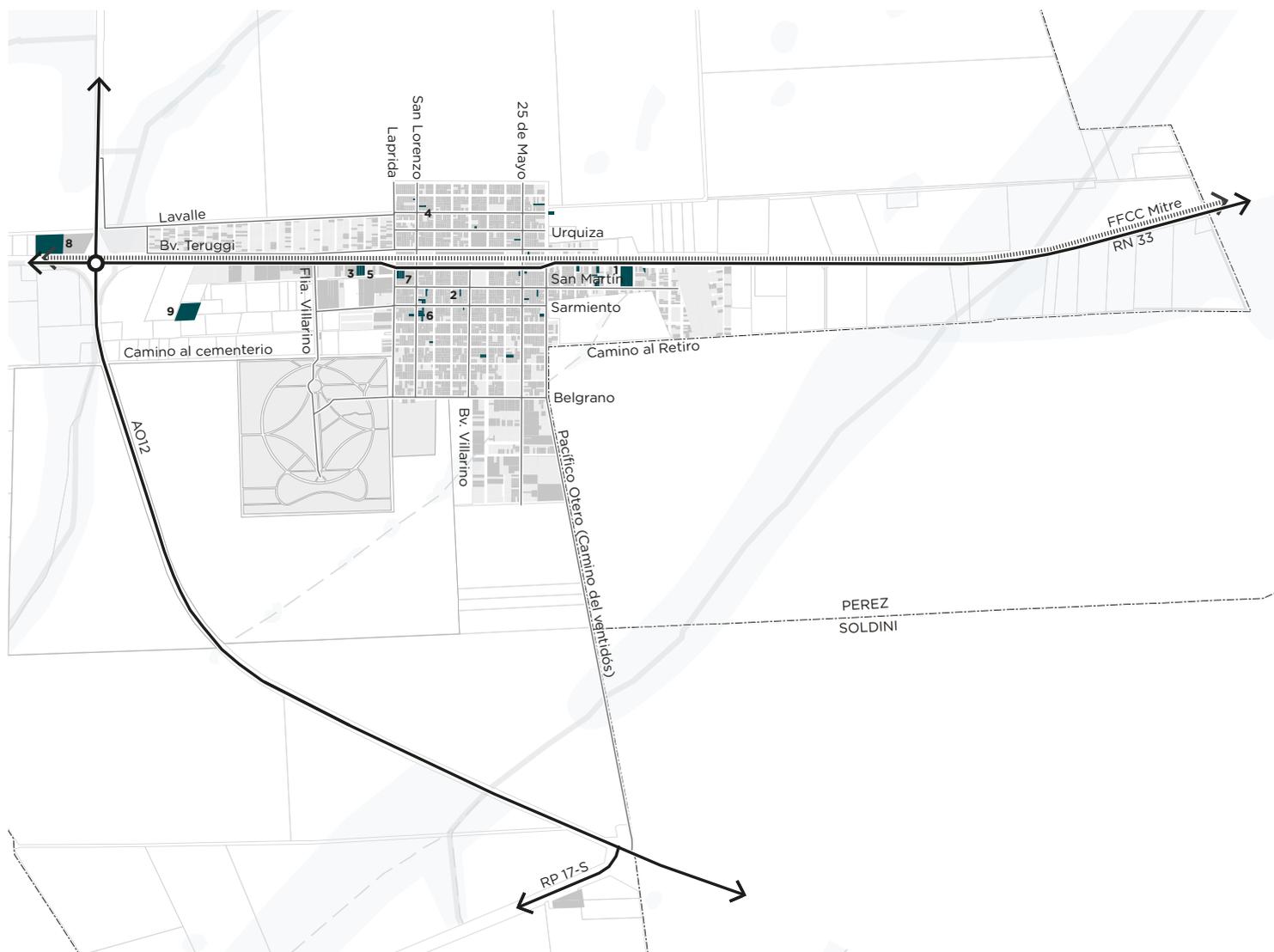
La mayoría de los establecimientos se encuentran dispersos en el área urbana e, incluso, algunos generan un cierto grado de desorganización en la circulación de vehículos de gran porte. Esta situación, sumado al flujo de los vehículos de reparto de proveedores de los comercios locales y a la circulación de camiones de propiedad de habitantes locales, genera diversos inconvenientes: destrucción de calles, conflictos en el tránsito, complicaciones en zonas de estacionamiento comunes, con el riesgo consecuente en la integridad de personas que circulan diariamente en varias zonas de la planta urbana ya sea caminando o con otros medios de movilidad.

En términos de desarrollo productivo, la presencia de suelo rural es otro aspecto importante, ya que el AMR se caracteriza por tener grandes espacios libres localizados entre los núcleos urbanos

de las distintas localidades que la componen, utilizados mayoritariamente para la producción de alimentos. Un alto porcentaje de dicho territorio es empleado para la producción extensiva. Sin embargo, un porcentaje menor, principalmente ubicado en las cercanías a las áreas residenciales, es utilizado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva.

En Zavalla, en proximidad a la planta urbana, además de las huertas desarrolladas en el campo experimental y en las parcelas comunales, se realiza producción agrícola (mayoritariamente extensiva). Especialmente se destaca el cultivo de maíz, trigo, soja y pasturas. También se encuentran en la localidad algunas parcelas con producción ganadera de ovinos y porcinos. El mencionado Campo Experimental de la Facultad de Ciencias Agrarias, con fines educativos y multiplicidad de usos, es puntualmente un establecimiento muy importante en este territorio. Mantiene convenios de producción conjunta, integrando la RENANA Regional Sur (Red nacional de Municipios y Comunas que fomentan la agroecología) junto a otros municipios y comunas vecinos.

Se subsidia a la producción agroecológica, con recursos generados mediante una tasa ambiental, también se busca integrar verticalmente a los productores para industrializar lo producido.



Localización de Industrias

- 1. Gabimad SRL
- 2. Puertas Placas OB
- 3. Aberturas Zavalla

- 4. Flincky
- 5. Nutricer SA
- 6. Oscar Talleres gráficos

- 7. Tecnoplast
- 8. Gabe Electrificaciones SA
- 9. Calafate

Plano 10. Desarrollo industrial productivo y de servicios

54 PRINCIPAL NORMATIVA VIGENTE

Actualmente, la mayoría de los municipios y comunas del AMR se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N°7.317/67 y N°563/78. La implementación de estas normas es opcional para los gobiernos locales, siendo su principal objetivo constituirse como guía para la elaboración de los planes reguladores en los municipios y comunas de la Provincia de Santa Fe, que se concretarían a partir de la elaboración del denominado “Estudio de corrección de deficiencias urbanas –a nivel estructural- y futuro desarrollo”. Las Normas Mínimas se plantean cómo válidas para cualquier situación urbana y permiten tanto la regulación urbanística como la definición de las áreas de crecimiento.

Los municipios y comunas que no cuenten con planes reguladores aprobados, además de las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano, deben basarse en las leyes provinciales para las aprobaciones de los diferentes proyectos³.

A partir del análisis de las normas, planes y regulaciones, se establecen en el AMR un conjunto de objetivos y lineamientos

concurrentes, planteados desde el urbanismo y el ordenamiento territorial en sus distintos niveles (nacional, provincial, metropolitano y local), en respuesta a los problemas y ejes de desarrollo identificados en los diferentes apartados de este diagnóstico.

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

Zavalla no cuenta con ordenanzas ni normativas que regulen los desarrollos urbanos. La concreción de cada uno de los emprendimientos de ampliación de la planta urbana se realizó mediante diversos convenios particulares y estableciendo exigencias diferentes, ante la falta de una ordenanza que los regule y fije criterios de localización. Actualmente, para los nuevos loteos se solicitan las obras completas de luz, agua, apertura de calles y cordón cuneta, iluminación, arbolado y donación de un lote cada veinte loteados para fines sociales, entre otras consideraciones.

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

Por ejemplo, para el caso particular de la urbanización de barrio Varela se promulgaron las siguientes ordenanzas: N°20/2016, referida a la propuesta y aprobación del loteo; N°35/2017, de donación de espacios públicos y trazados; y la N°52/2017, sobre la distribución de lotes entre el propietario de la tierra, el Sr. Oscar Varela y la comuna de Zavalla, quien ejecuta el loteo, y destinará los mismos con fines sociales.

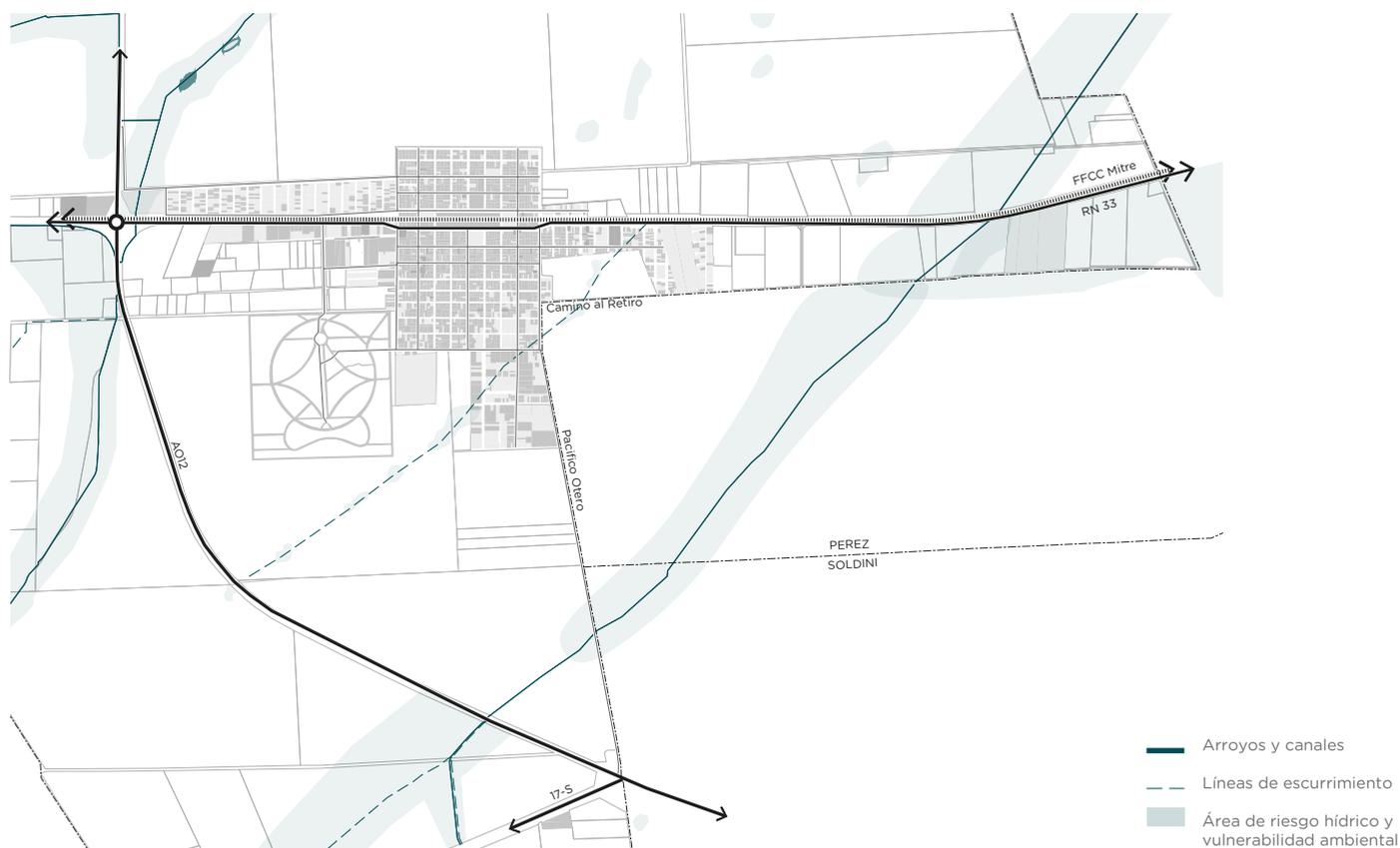
Por otra parte, frente a la necesidad de regular las actividades vinculadas a la fumigación y manipulación de productos fitosanitarios y agroquímicos, se destaca la Ordenanza N°45/2011, –con anexos de 2019– a través de la cual se prohíbe el depósito, circulación y aplicación de estos productos en el área urbana, delimitando una línea agronómica con prohibición de aplicación aérea en un radio de 3.000 metros y de aplicación terrestre en un radio de 800 metros de la zona urbana, pudiendo reducirse esta medida a 200 metros con la implementación de una barrera forestal. Esta ordenanza establece, además, la obligatoriedad de solicitar el permiso comunal para efectuar todas las aplicaciones dentro del distrito y de contar con las inspecciones comunales en una franja definida hasta 3.000 metros. La misma ordenanza plantea también la voluntad de establecer convenios con el Ministerio de la Producción y la Facultad de Ciencias Agrarias. Esto denota la importancia que presenta la definición de la categoría de “*suelo periurbano*”, estableciendo los usos admitidos en estos espacios que no sean incompatibles con la residencia.

SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

55

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

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



Plano 11. Problemas referidos a la dinámica hídrica

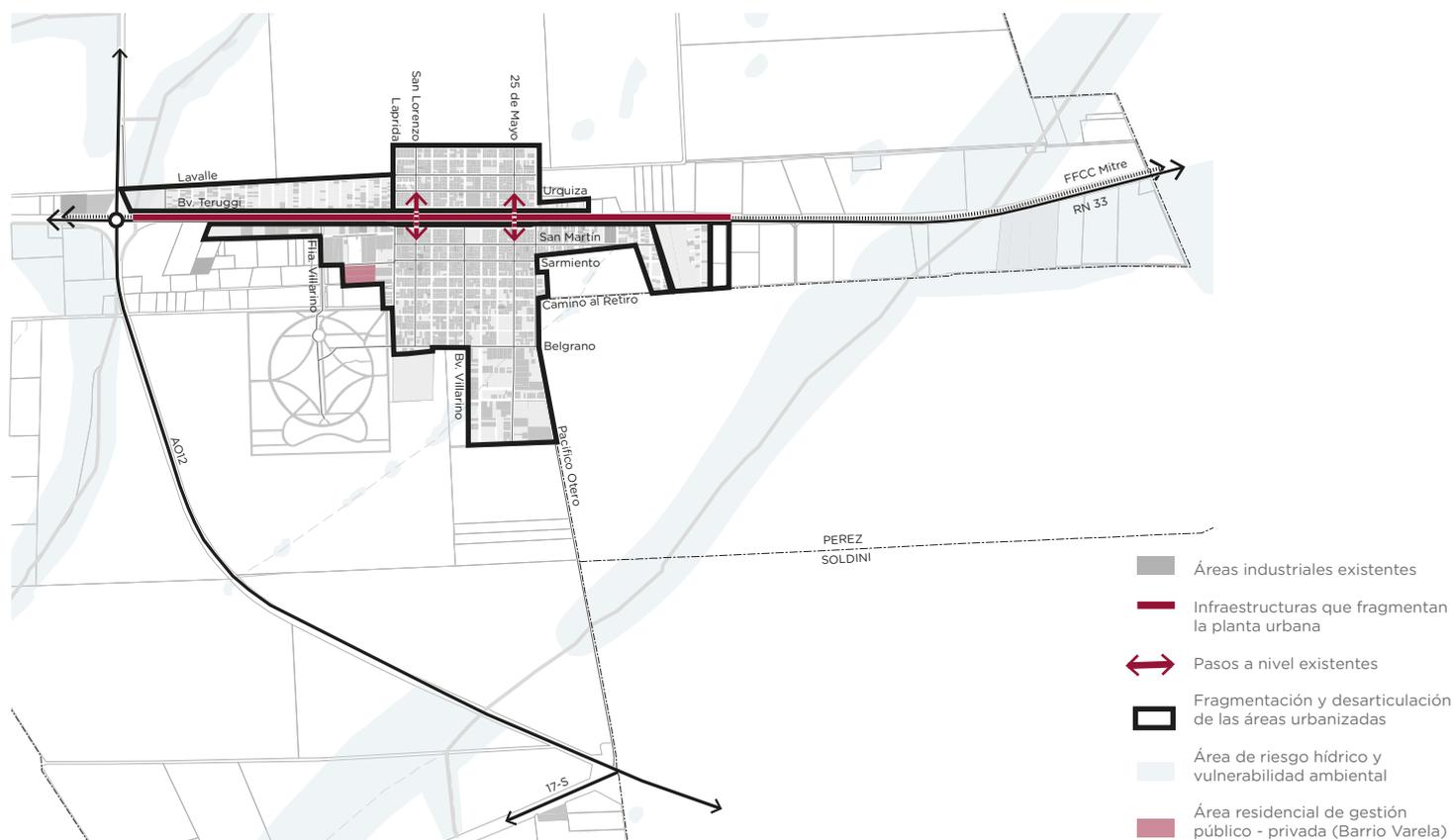
Dinámica hídrica

El distrito Zavalla aporta casi en su totalidad al sistema del arroyo Ludueña, con la sola excepción del extremo sur, que forma parte del valle de inundación del arroyo Saladillo. Según este posicionamiento territorial se registran, principalmente, los siguientes problemas:

- La dinámica general en este sector de la cuenca del arroyo Ludueña presenta un escurrimiento en sentido suroeste a noreste. El gran desarrollo territorial de Zavalla en la dirección norte-sur implica que se vea atravesado por numerosas líneas de escurrimiento aproximadamente paralelas entre sí. Las condiciones naturales de escurrimiento se ven alteradas de forma significativa por la presencia de la ruta nacional A012 y la ruta nacional N°33. La primera se desarrolla en dirección norte-sur, impidiendo el libre escurrimiento de las aguas y aumentando el ancho de desborde de los canales hacia aguas arriba. La ruta nacional N°33 ocasiona efectos similares, con el agravante de que en algunos puntos bajos carece de una alcantarilla de cruce.
- Hacia el norte de Zavalla, en el límite con Roldán, se encuentra

el canal La Legua, que recibe los aportes de la parte alta de la cuenca del arroyo Ludueña (correspondiente al distrito de Pujato). Si bien este canal se encuentra en buenas condiciones y tiene dimensiones importantes, no es suficiente para canalizar todo el caudal que se genera durante eventos de precipitación de elevada magnitud. Esto produce tanto el desborde del canal como de los canales afluentes al mismo.

- Al este de la ruta nacional A012 y al norte de la ruta nacional N°33 queda conformado un cuadrado limitante al norte con Funes y al este con Pérez. Se trata de una zona baja con numerosos afloramientos de agua subterránea y acumulaciones de agua superficial.
- Próximo a la planta urbana se desarrolla un bajo poco marcado que, si bien recibe aportes de zonas rurales principalmente, atraviesa el extremo sureste de la localidad así como las manzanas que se ubican sobre la ruta nacional N°33. Al no existir una canalización definida ni asegurarse la continuidad del escurrimiento bajo la ruta, esta zona es propensa a sufrir inundaciones. Una situación similar ocurre en el bajo (canalizado) que atraviesa el camino del Retiro.

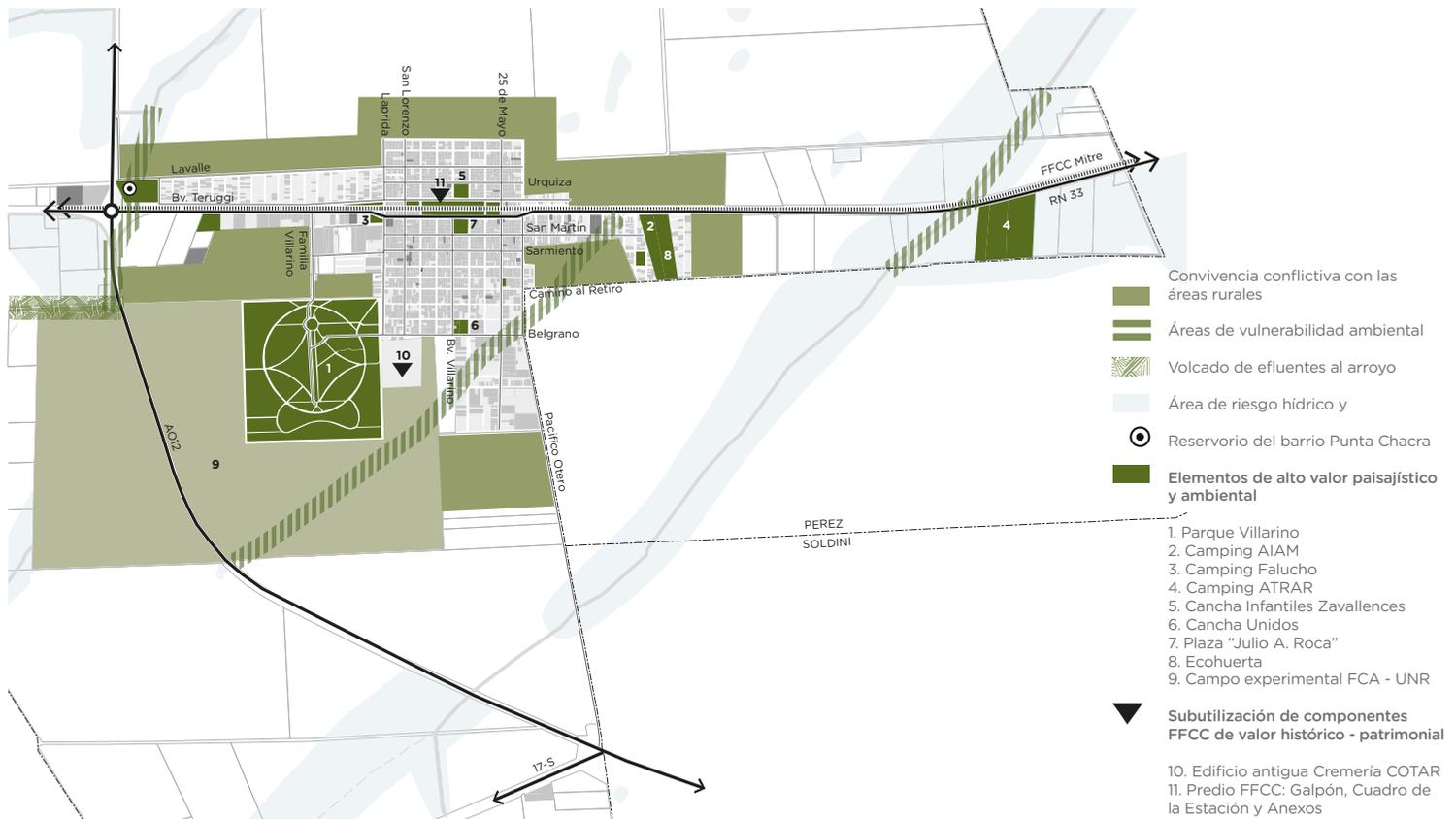


Plano 12. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda

Urbanización y vivienda

En materia de urbanización y vivienda, en esta localidad como en general en el resto de los núcleos urbanos del AMR, se registran problemas comunes: importantes procesos expansivos caracterizados por sumar loteos de vivienda a las plantas urbanas originales sin incorporar en forma simultánea espacios públicos, infraestructuras y servicios. En términos particulares, en este caso se identifican los siguientes problemas:

- Discontinuidad e interrupciones en la planta urbana por la presencia de infraestructuras de comunicación territorial como el cuadro de la estación ferroviario y el atravesamiento de las vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre, las cuales imposibilitan la continuidad del sistema vial jerárquico y contribuyen a la desconexión entre sectores.
- Desarrollo de urbanizaciones desconectadas y alejadas de la planta urbana original, que carecen de condiciones adecuadas de accesibilidad, servicios y equipamientos.
- Dispersión de establecimientos industriales y falta de una política clara de localización.
- Carencia de instrumentos normativos que regulen adecuadamente el desarrollo de nuevas urbanizaciones.
- Conflicto entre la convivencia de actividades productivas, especialmente el cultivo extensivo, junto a áreas residenciales y recreativas.
- Anegamiento de áreas urbanas por problemas de escurrimiento que afectan algunos sectores del barrio Bione y del barrio Primavera. En el sector oeste también se encuentra afectado el extremo de Punta Chacra, por no haberse concretado la construcción del reservorio previsto.
- Saturación de cupos en todos los niveles educativos y déficit de salud y equipamientos socio-comunitarios.



Plano 13. Diagnóstico de problemas y potencialidades en los espacios libres

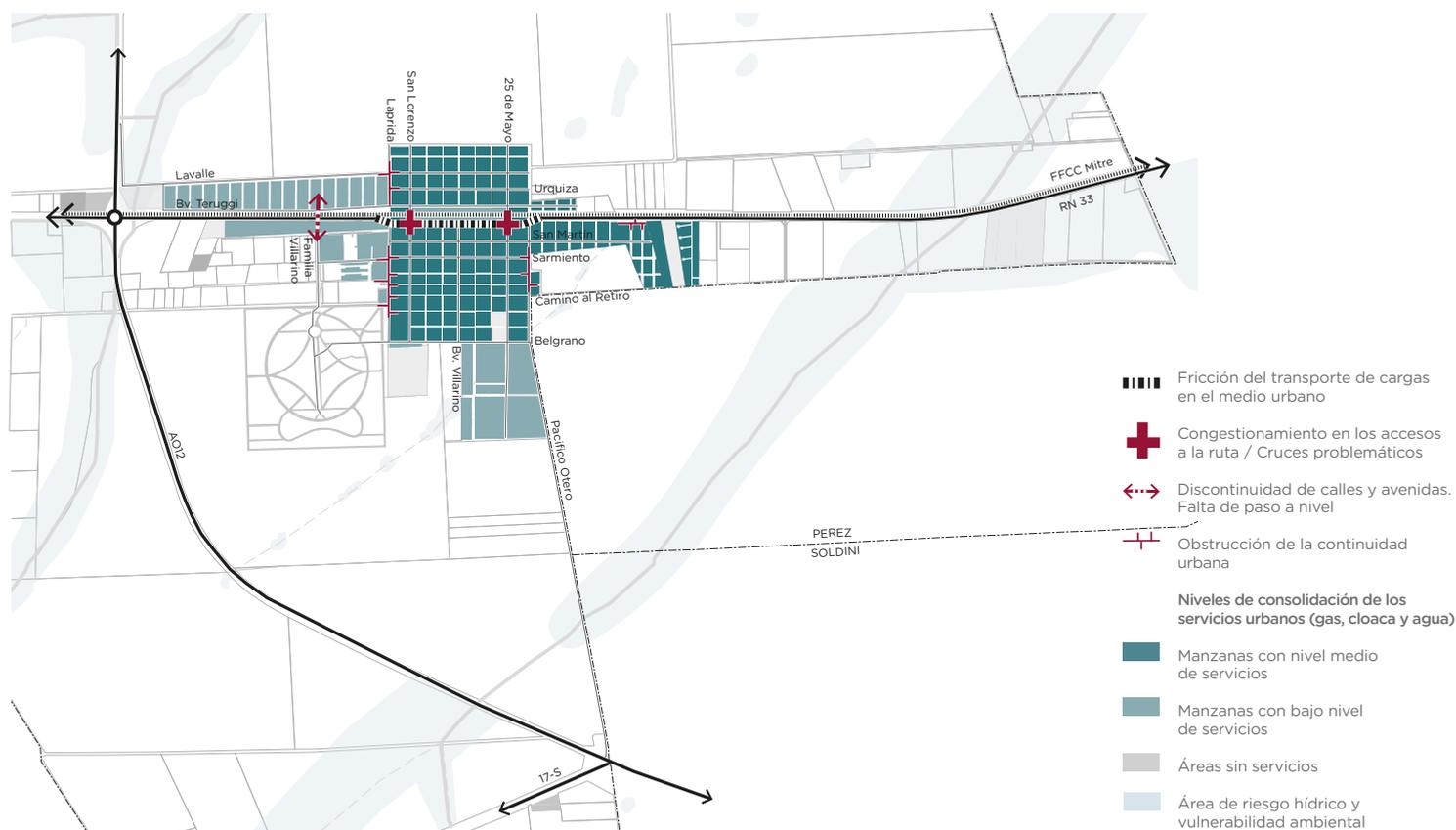
Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales

Un fenómeno también recurrente en el AMR es la carencia de espacios públicos de jerarquía y/o la falta de aprovechamiento de situaciones paisajísticas especiales. Otro tema recurrente es la falta de visualización del territorio rural, en términos de construcción del paisaje natural que rodea a los centros urbanos, cuyo tratamiento podría significar, además de la incorporación de áreas verdes, su incorporación a un circuito de recorridos y nuevas vivencias en contacto con la naturaleza. En términos particulares, se registran en este caso los siguientes problemas:

- Convivencia conflictiva en algunos sectores de la localidad entre áreas rurales y áreas residenciales contiguas, por falta de un tratamiento adecuado de los bordes del área urbana en contacto con parcelas rurales productivas, especialmente al sur del Camino al Retiro (en las áreas rurales correspondientes a la ciudad de Pérez); inexistencia de forestación u otros recursos que amortigüen los efectos del uso de productos agroquímicos para fumar.
- Subutilización de grandes parcelas ferroviarias de valor histó-

rico-patrimonial y ambiental debido al desmantelamiento de la actividad ferroviaria, situación que produjo áreas vacantes de posible reutilización para el desarrollo de un parque con equipamientos culturales y recreativos.

- Existencia de problemáticas hídricas en relación con el arroyo Ludueña, cañadas, paleocañadas y depresiones del terreno, tanto en áreas rurales como urbanas.
- Vulnerabilidad ambiental en los sectores donde se localizan asentamientos irregulares, por la existencia de desagües ilegales que contaminan zanjas y cunetas a cielo abierto y por el volcado de efluentes cloacales sin tratamiento en el arroyo Ludueña, canales y zanjones existentes.
- Anegamientos de campos, que ocasionan cortes de rutas en varios sectores en épocas de abundantes lluvias, y de algunas calles en áreas urbanas; impermeabilización de los suelos por el aumento de las construcciones.
- Carencia de espacios públicos de escala barrial, especialmente en áreas de nueva urbanización.



Plano 14. Diagnóstico de problemas y potencialidades en las infraestructuras y servicios

Infraestructuras y servicios

En términos de infraestructura y servicios, en esta localidad como en general en el resto de los núcleos urbanos del AMR, se registran problemas comunes importantes vinculados, como ya se dijo, a los procesos expansivos. También, los que se generan por falta de recursos en muchas comunas y/o municipios para afrontar el costo significativo que representa el desarrollo de las obras. En términos particulares, en este caso se identifican los siguientes problemas:

- Conflictividad en el sistema de movilidad. Cruce conflictivo entre las rutas nacionales N°33 y A012, dado que, si bien existe un paso a desnivel entre ambas, sus características ocasionan que algunos giros sigan siendo peligrosos; y, sobre la ruta nacional N°33 con las calles San Lorenzo y 25 de Mayo.
- Fricción del transporte de cargas en sectores urbanos debido a que el tránsito de cargas se canaliza por la ruta nacional N°33. Además, la localización de una playa de camiones a un lado de la ruta N°33 y sobre uno de los dos únicos pasos a nivel con los que cuenta la planta urbana, ocasiona conflictos tanto en el sistema de movilidad interna como en la circulación sobre

la ruta nacional. Asimismo, se registran conflictos en materia de seguridad vial.

- Fragmentación de la localidad en dos sectores debido a la presencia de las vías ferroviarias, complicando la continuidad de los trazados de calles y avenidas. Conflictividad en el sistema de movilidad, dado que la falta de barreras en pasos a nivel ocasiona problemas. Carencia de paso a nivel en la calle Familia Villarino.
- Falta de continuidad en las calles del sector este, conformado por los barrios Baranzano y Primavera.
- Falta de tratamiento integral de la problemática hídrica, lo cual ocasiona frecuentes cortes en la ruta nacional N°33, tanto en el sector que limita con Pérez como en el puente con la A012 y en algunos sectores relacionados con la localidad de Pujato. El desagüe natural de campos y arroyos se ve interrumpido por la presencia del ferrocarril y la ruta, así como por la falta de alcantarillas de dimensiones apropiadas debajo de los mismos, lo que provoca anegamientos frecuentes y el corte de tránsito en numerosas ocasiones.
- Carencia de infraestructuras y servicios en parte de las áreas urbanas y carencia total de cloacas en toda la localidad.

60 IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

Entre las potencialidades existentes en Zavalla se destaca su rol de centro educativo universitario a nivel regional, debido a la presencia de la Facultad de Ciencias Agrarias de la Universidad Nacional de Rosario en el importante Parque Villarino, de un enorme valor paisajístico y ambiental para toda el Área Metropolitana de Rosario. También se destaca su notable impronta residencial, con viviendas tanto de carácter permanente como temporal, vinculadas a estudiantes, docentes y no docentes del mencionado centro de altos estudios. En relación a los tres grandes temas antes detallados se identifican las siguientes potencialidades locales:

Urbanización y vivienda

- Disponibilidad de suelo vacante dentro de la planta urbana para contribuir a paliar el déficit de vivienda registrado en el AMR mediante el desarrollo de una política de completamiento.
- Desarrollo en curso de gestiones innovadoras mediante la implementación de un convenio público-privado en barrio Varela, una experiencia que muestra un gran potencial para replicar y contribuir así a paliar el déficit de vivienda.
- Presencia de producción agroecológica de gran valor en parte de su área periurbana, con capacidad de contener el proceso expansivo de la localidad y actuar como barrera entre el tejido residencial

- y el suelo rural, donde se utilizan agroquímicos para la fumigación.
- Posibilidad de reorganizar la producción industrial en la localidad, en áreas específicas para tales fines alejadas del área urbana.

Espacios libres y red de espacios públicos

- Presencia de elementos de valor patrimonial y paisajístico (especialmente el parque Villarino, un enclave ambiental de una gran riqueza de biodiversidad) y de las instalaciones ferroviarias, con capacidad de configurar una estructura integrada de espacios públicos de diversas escalas en toda la localidad. Existencia de grandes masas forestadas de gran relevancia, tanto en el Parque Villarino como en el cuadro de estación ferroviaria y en diversos sectores de su jurisdicción.
- Presencia del arroyo Ludueña en su jurisdicción (de gran potencial paisajístico-recreativo), que posibilita prever la incorporación de nuevos accesos y espacios públicos en torno al mismo.
- Existencia de actividades de producción alternativa, como la Eco-Granja y el Campo Experimental de la Facultad de Agrarias, que no requieren importantes aplicaciones de productos agroquímicos.

Infraestructuras y servicios

- Presencia de importantes vías de comunicación y transporte, entre los que se destacan el Ferrocarril Gral. B. Mitre, la ruta provincial N°17, la ruta nacional N°33 y la ruta nacional A012.
- Posibilidad de constituir un corredor vial para el tránsito pesado, en una primera instancia reformulando la traza de la ruta nacional A012 y, posteriormente, a través de la implementación de un corredor vial (nueva autopista - ruta nacional N°33 alternativa), destinado a resolver la movilidad de las cargas y evitar interferencias entre modos de movilidad incompatibles.



Rehabilitación de la antigua cremería



CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

El Plan Urbano Local (PUL) de Zavalla está pensado para ser desarrollado en un escenario temporal fijado hasta aproximadamente el 2030. Parte de la agenda de trabajo a sostener en ese espacio temporal se basa en una serie de acuerdos compartidos con el resto de las localidades que integran el ECOMR, con acciones que comprometen a los distintos niveles del Estado.

El PUL define el proyecto urbanístico deseado y posible de transformación a futuro de la comuna. Es una herramienta para impulsar modificaciones en su estructura física y funcional, ordenar la acción pública y promover la inversión privada. Contiene directrices generales de ordenamiento integral del territorio comunal y define proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo. Fija procedimientos (modalidades e instrumentos) para orientar la gestión local. Propone una estrategia para la transformación urbanística basada en la definición de las políticas generales a aplicar en todo el territorio local, referidas a los distintos temas que inciden en el desarrollo urbano: ordenamiento de suelo, sistema vial, espacios públicos, equipamientos colectivos e infraestructura y servicios básicos. Define también las políticas a aplicar en temáticas sectoriales más específicas: vivienda; accesibilidad y movilidad; patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico; industria y servicios; y medio ambiente.



64 RELACIÓN ENTRE EL PLAN METROPOLITANO Y EL PLAN URBANO LOCAL

CRITERIOS GENERALES

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

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

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

torial debe favorecer la cohesión, promoviendo el verdadero equilibrio territorial, aquel que se refiere al acceso de todos los habitantes a los equipamientos y servicios.

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

la ciudad de viviendas y de todo tipo de actividades compatibles con las mismas, en especial el comercio y las oficinas. Las actividades que por su naturaleza o dimensión requieran una implantación separada pueden justificar la creación de áreas especializadas bajo los criterios de minimizar su número, tener una ordenación coherente con su entorno, disponer de accesibilidad suficiente y mancomunar cargas y beneficios entre municipios interesados.

9. **Velar por el carácter compacto y continuo de la extensión urbana.** Reafirma el rechazo, ya apuntado anteriormente, a las implantaciones aisladas. Asimismo, preconiza que los crecimientos urbanísticos por extensión se produzcan según lógicas de continuidad de las tramas urbanas existentes y tengan unas densidades que comporten un buen aprovechamiento del suelo que se urbaniza.
10. **Velar por el carácter continuo de la red de espacios libres.** Las regulaciones normativas provinciales y nacionales identifican los principales espacios naturales protegidos (ej. Ley Nac. N°25.675, Ley Prov. N°11.717, entre otras), no obstante, no garantizan la conectividad entre sus elementos. Se trata de articular las piezas aisladas, a través de la incorporación de nuevos conectores, que se verifican y diseñan.
11. **Reforzar la estructura nodal del territorio a través del crecimiento urbano.** El sistema urbano del AMR tiene una rica estructura nodal, a la vez que en las últimas décadas ha sufrido un proceso continuo de dispersión en el territorio. Se trata de que en el futuro el desarrollo urbanístico que pueda producirse cambie las pautas habituales de aumento

66

de la dispersión por las de contribuir a reforzar los nodos principales del territorio. Es bastante claro que el aumento del peso de las localidades del AMR conducirá a un modelo mejor -funcional, social y ambiental- que la contumacia en la dispersión.

12. *Hacer de la movilidad un derecho y no una obligación.* Nunca se puede garantizar que determinados ciudadanos tendrán el lugar de trabajo cerca de su vivienda, pero en un modelo de áreas residenciales de baja densidad y áreas especializadas de actividad económica, puede asegurarse que todos lo tendrán lejos y con improbable transporte público. Tejidos urbanos mixtos y compactos pueden liberar a muchas personas de la obligación de desplazarse en vehículo privado para ir al trabajo o acceder a los equipamientos y servicios. Asimismo, al igual que otras redes de servicio, la accesibilidad al transporte público debe ser una condición principal para los desarrolladores y gobiernos locales a la hora de plantear nuevas áreas de expansión, tanto residenciales como productivas.
13. *Facilitar el transporte público mediante la polarización y la compacidad de los asentamientos.* A través del reforzamiento nodal que se preconiza en el criterio 11 y del carácter compacto y mixto de los tejidos urbanos que se propone en los criterios 10 y 12, se crean las condiciones para dotar de un transporte público eficiente tanto a los movimientos intra-urbanos como a los inter-urbanos.
14. *Atender especialmente la vialidad que estructura territorialmente los desarrollos urbanos.* El planeamiento del territorio

ha de poner especial atención en aquellas propuestas viarias que por capacidad y trazado pueden estructurar las extensiones periféricas y los aglomerados supramunicipales de los últimos decenios. Aquellas vías que no han podido ser abordadas por planes urbanísticos municipales por la insuficiencia de su ámbito y que tampoco, por otras razones, han sido consideradas en los planes de carreteras.

CRITERIOS PARTICULARES ADOPTADOS PARA LAS LOCALIDADES DEL CUADRANTE OESTE

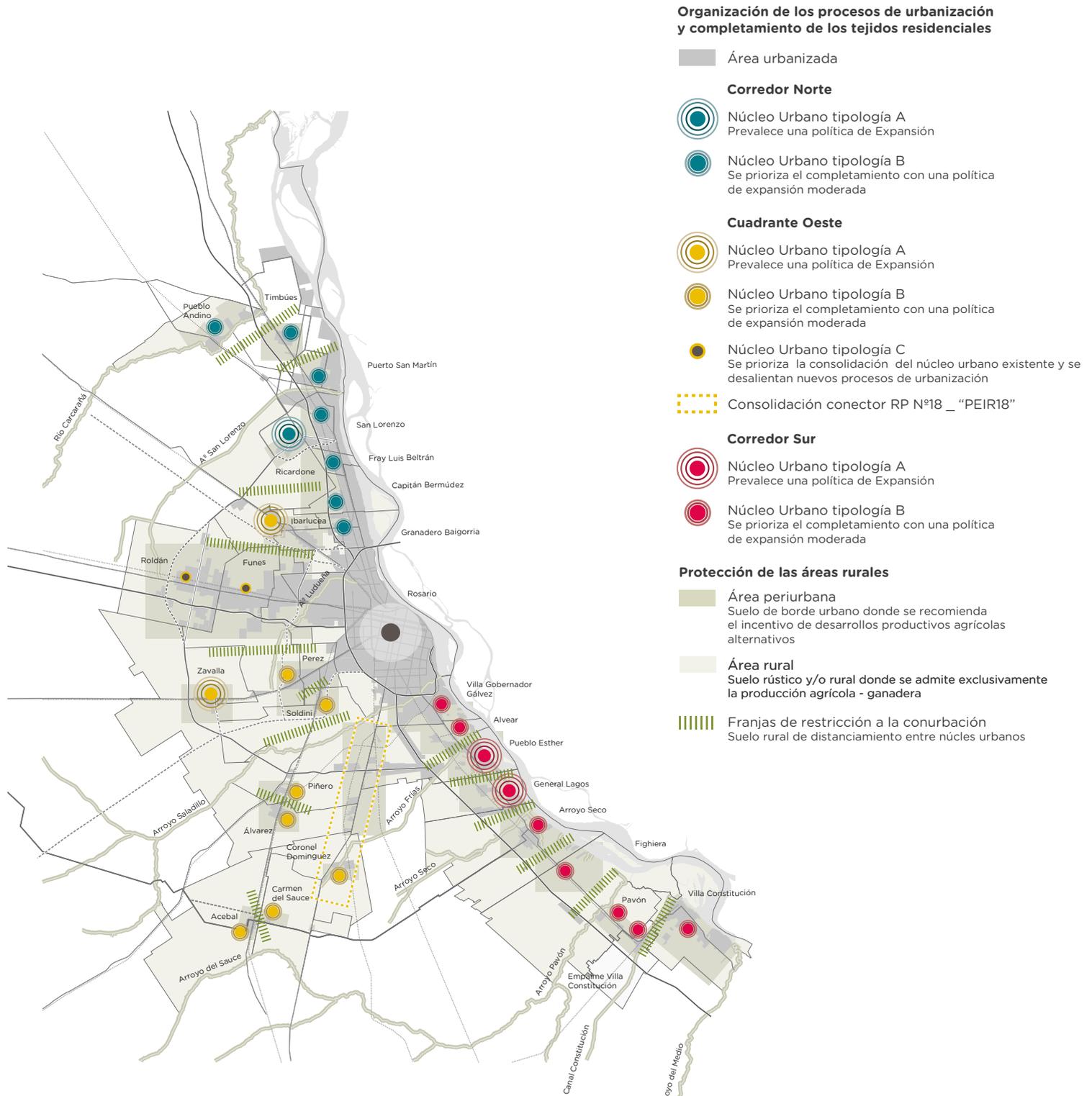
Las localidades que conforman el Cuadrante Oeste Metropolitano comparten ciertos rasgos particulares que las distinguen en el contexto territorial del AMR y que, por tanto, merecen una consideración especial en cuanto a las estrategias de planeamiento. Se trata de núcleos urbanos independientes que mantienen su identidad gracias a la presencia de áreas rurales que las circundan y distancian evitando un proceso intensivo de conurbación (como sí se ha dado en el Corredor Norte). Mayormente, son franjas diferenciadas y delineadas en torno a los arroyos, cañadas y áreas rurales, que reconocen diversos corredores viales como ejes centrales de conexión (autopista Rosario-Córdoba, rutas nacionales N°34, N°9, N°33, A012 y rutas provinciales N°14, N°34-s, N°20-s).

En relación con los usos industriales, a nivel metropolitano se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de las actividades productivas y las áreas logísticas favorecerá la convivencia de los diversos usos existentes en cada localidad del cuadrante. Una perspectiva integral de la localización de las industrias y empresas que considere su relación con la residencia permitiría mejorar la convivencia entre ambas partes.

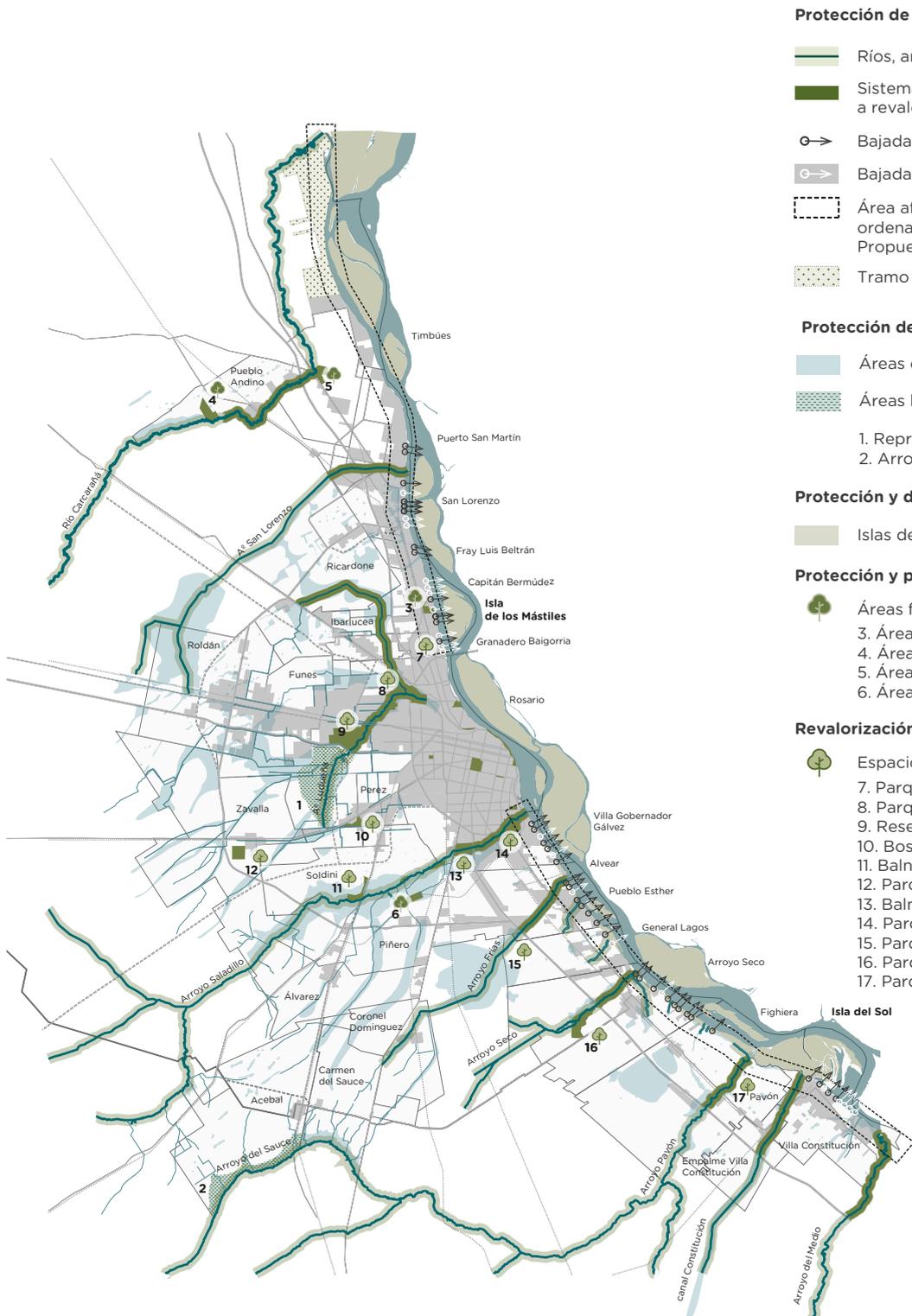
La protección de sus recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los componentes ambientales y paisajísticos que estructuran el

territorio metropolitano y constituyen factores claves para mejorar la calidad de vida de los habitantes. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentran degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado.

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



Plano 15. Definición de patrones de urbanización y uso del suelo sostenible



Protección de las 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

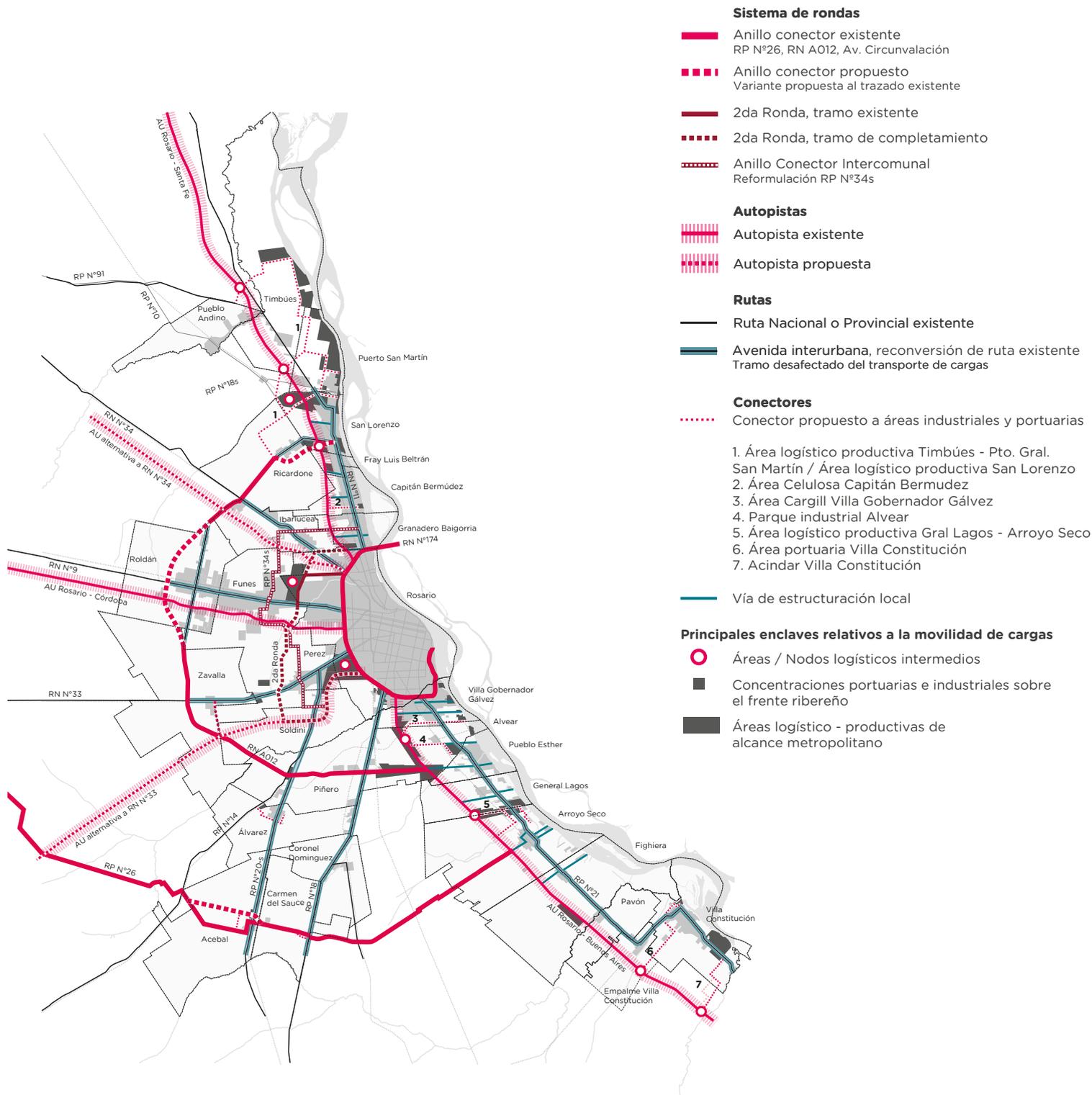
Protección y puesta en valor de áreas forestadas

- 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

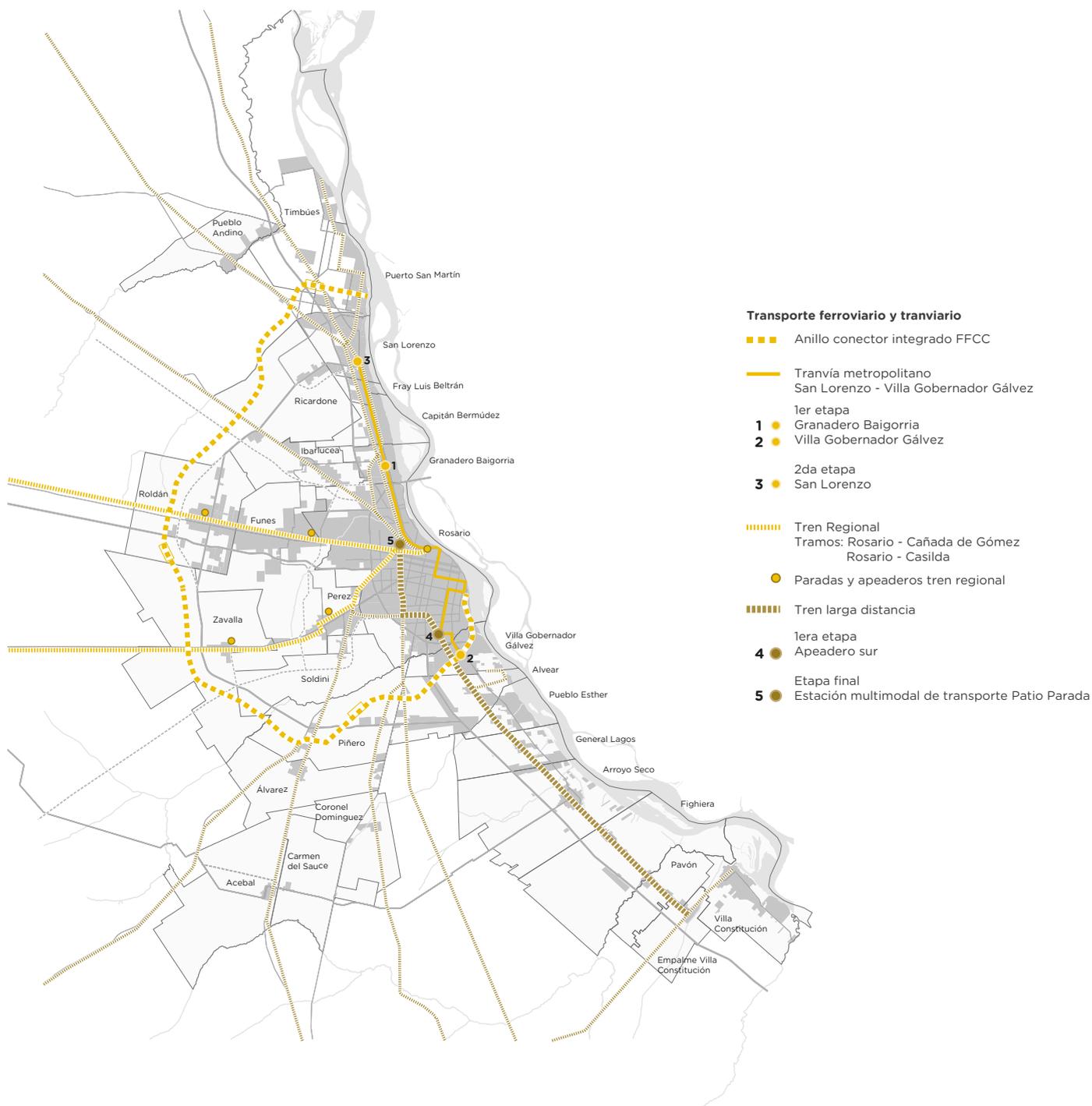
Revalorización y creación de parques metropolitanos

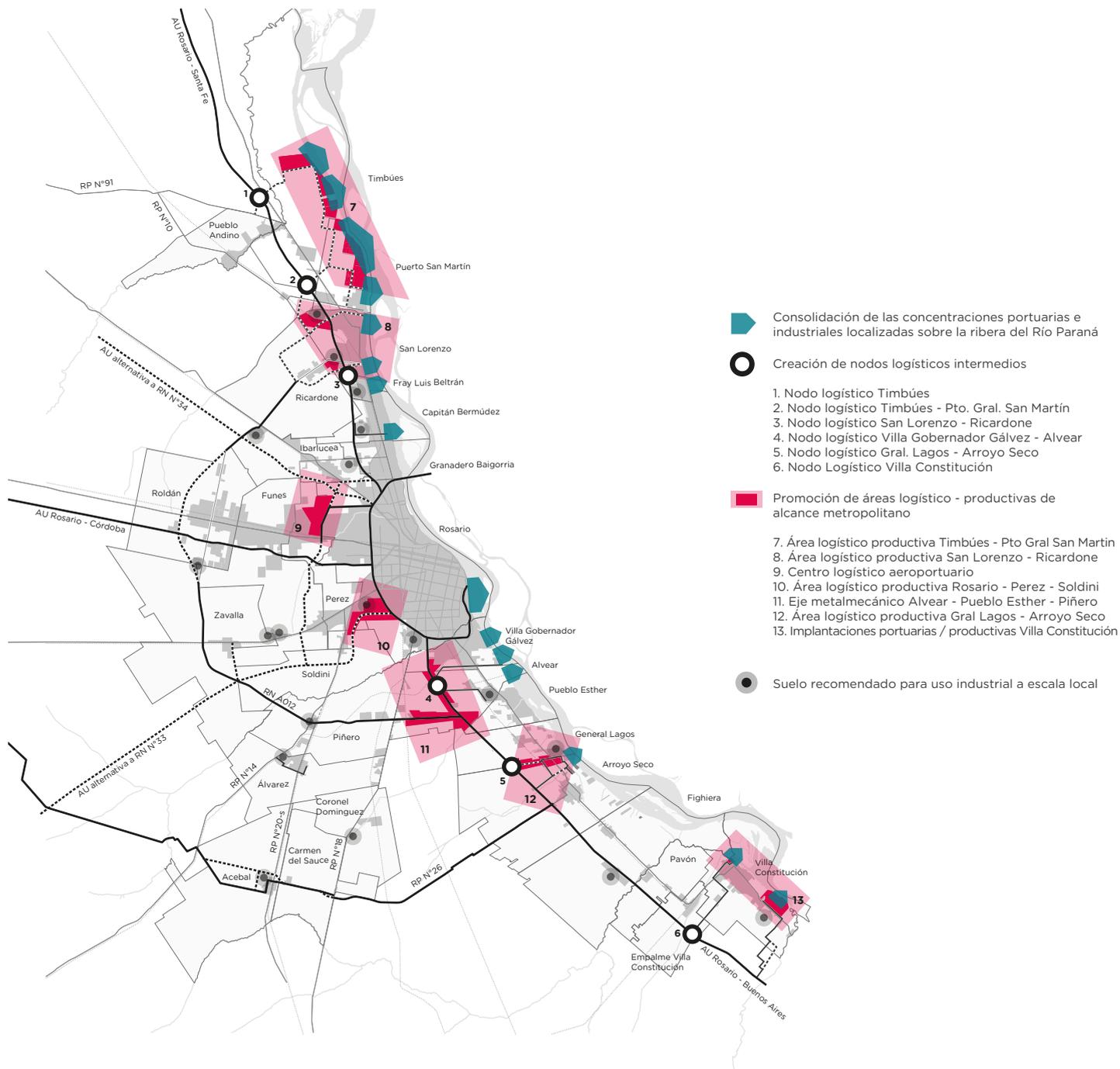
- Espacios naturales identificados a revalorizar
7. Parque de la Cabecera
 8. Parque Bosque de los Constituyentes
 9. Reserva Natural Funes
 10. Bosque de los Eucaliptus Pérez
 11. Balneario de Soldini
 12. Parque Villarino Zavalla
 13. Balneario Los Angeles Rosario / VGG
 14. Parque Regional Sur Rosario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

Plano 16. Protección y optimización de los recursos ambientales y patrimoniales



Planos 17 y 18. Estructuración de la accesibilidad y conectividad en forma eficiente





Plano 19. Promoción de un desarrollo integral productivo y de servicios

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

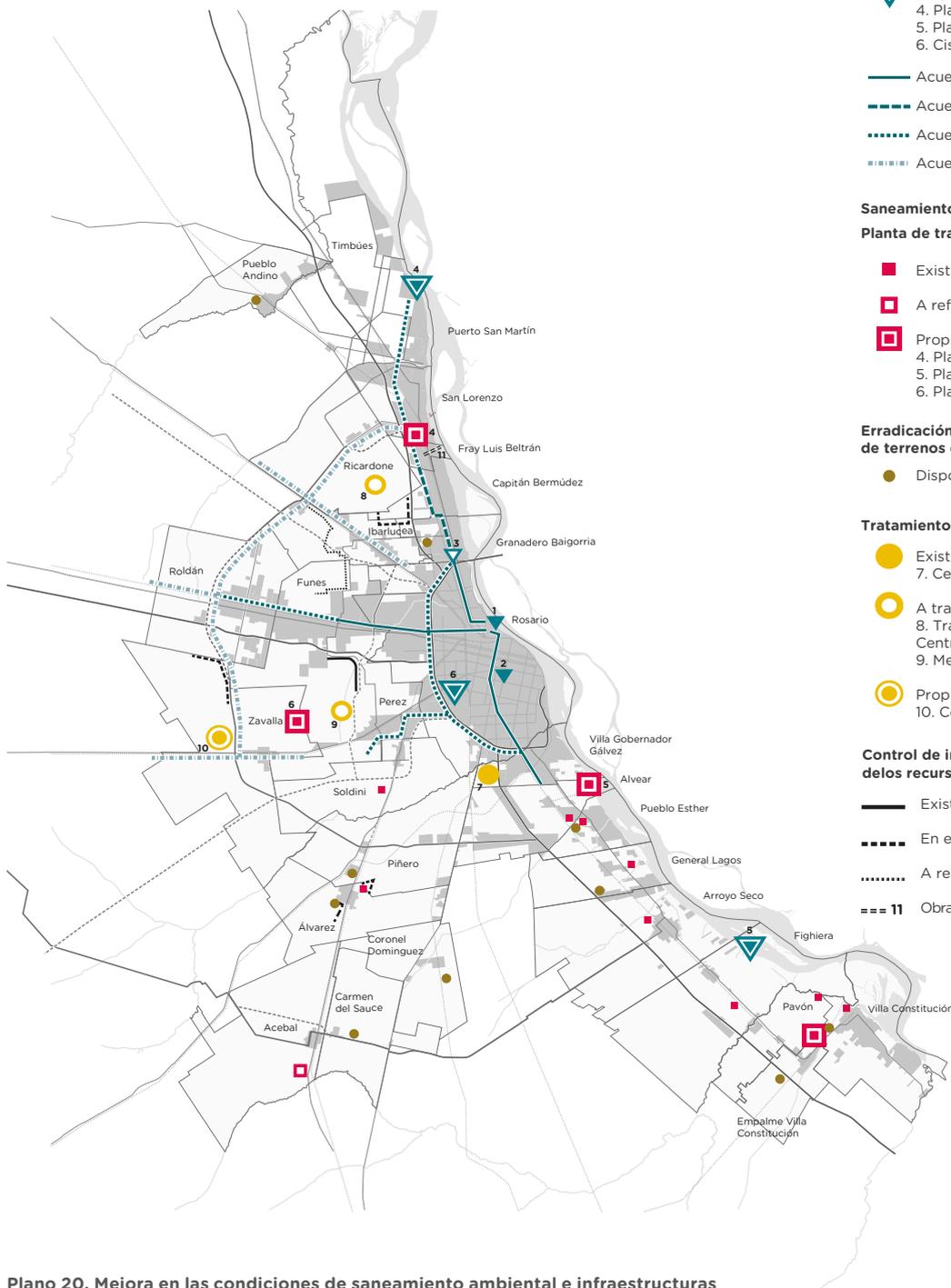
- Disposición final de residuos (a erradicar)

Tratamiento y disposición de Residuos Sólidos Urbanos

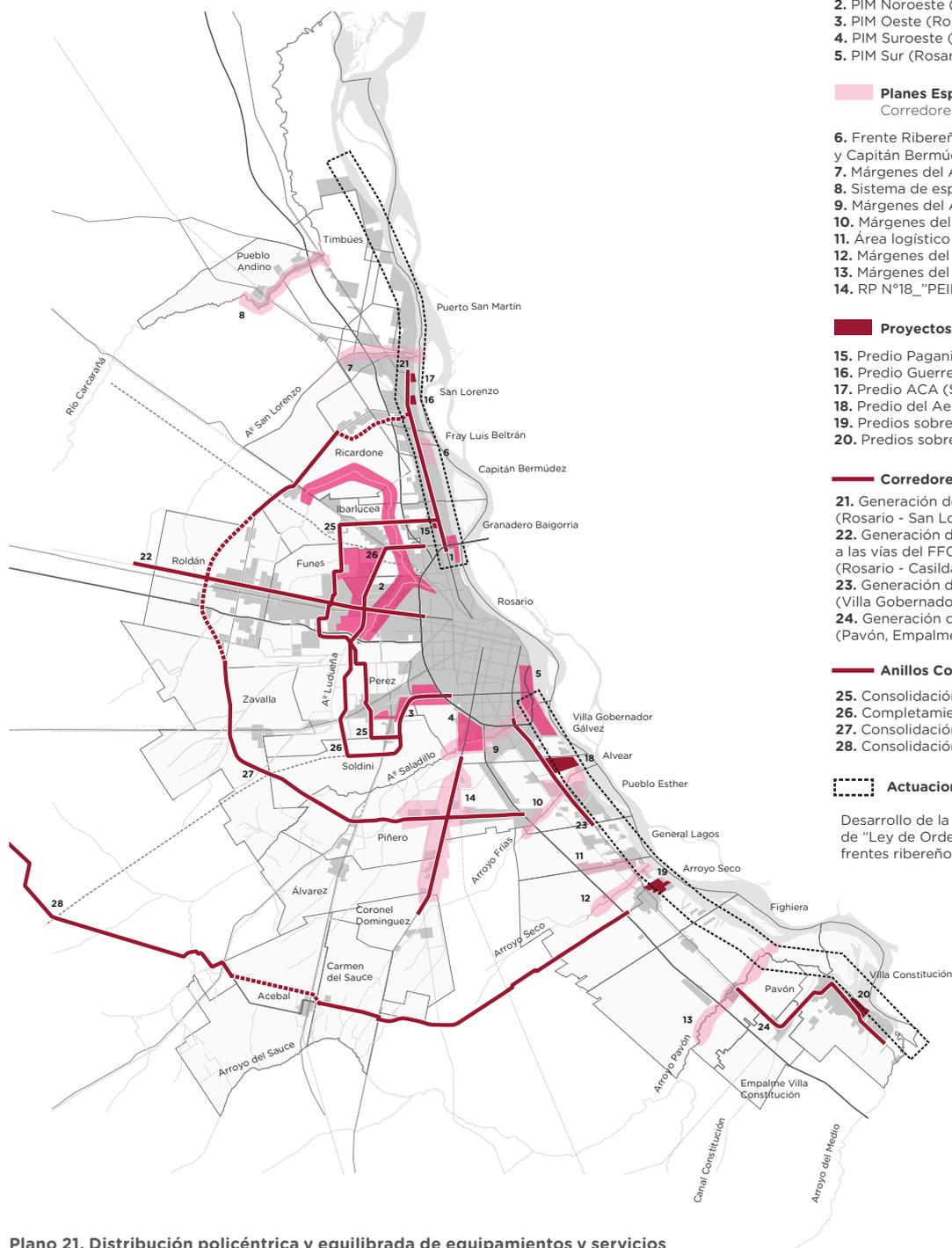
- Existentes
 7. Centro GIRSU en Villa Gobernador Gálvez
- A transformar
 8. Transformación del relleno de Ricardone en un Centro GIRSU
 9. Mejoramiento del relleno de Pérez
- Propuestas
 10. Centro GIRSU con localización a definir en COM

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

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



Plano 20. Mejora en las condiciones de saneamiento ambiental e infraestructuras



Planes Especiales Interjurisdiccionales
Rosario - Localidades linderas

- 1. PIM Norte (Rosario - G.Baigorria)
- 2. PIM Noroeste (Rosario - Ibarlucea - Funes)
- 3. PIM Oeste (Rosario - Pérez - 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 Capitan 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

Plano 21. Distribución policéntrica y equilibrada de equipamientos y servicios

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

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

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

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

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

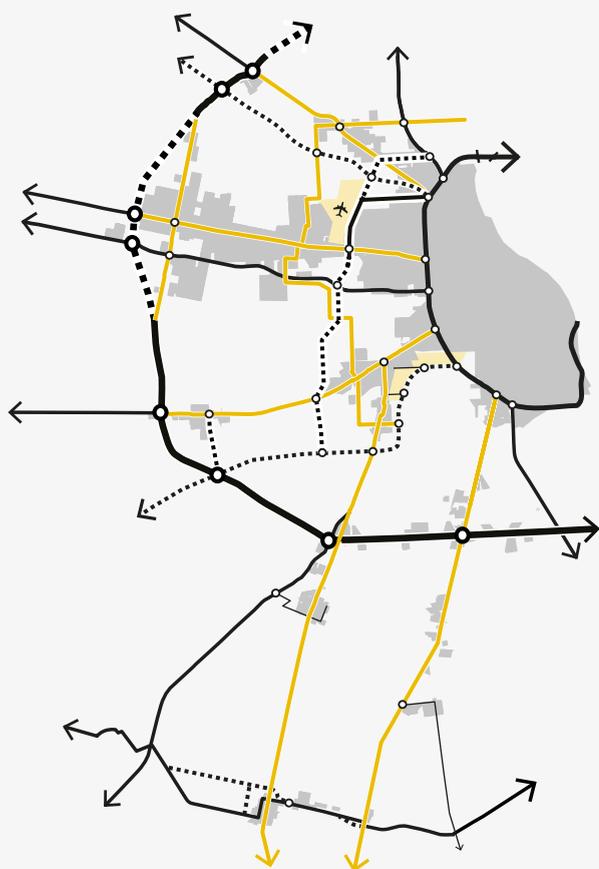
- Desarrollo de un sistema eficiente de movilidad integral, para evitar el paso de camiones por las plantas urbanas de las localidades del cuadrante y canalizando el transporte de cargas mediante un sistema de corredores logístico.
- Construcción de una nueva traza vial jerárquica como alternativa a la ruta nacional N°33 (en una primera instancia como ruta provincial), para encauzar el tráfico de cargas y evitar su ingreso a las plantas urbanas de Pérez, Soldini y Zavalla.
- Implementación de un “sistema de rondas”, conformado por dos circuitos metropolitanos diferentes: 1) la segunda ronda, para facilitar y mejorar la llegada al aeropuerto desde las distintas localidades (Granadero Baigorria, Ibarlucea, Funes, Pérez y Soldini); 2) el anillo conector intercomunal, rectificando y mejorando la ruta provincial 34s, para reforzar la comunicación entre seis centros urbanos (Granadero Baigorria, Ibarlucea, Funes, Pérez, Soldini y Rosario).

- 76
- Reconversión de rutas en avenidas interurbanas, en el tramo en que atraviesan cada núcleo poblado, mejorando la conexión entre los municipios y comunas que conforman el cuadrante.
 - Consolidación y desarrollo de áreas logísticas productivas de carácter metropolitano, a fin de concentrar la actividad industrial, logística y de servicios en sectores estratégicos del Cuadrante Oeste; lo que permitiría que las industrias y el tránsito de carga convivan armónicamente con usos residenciales en el resto de la planta urbana, sin superponer actividades.
 - Desarrollo de posibles soluciones para las situaciones deficitarias de hábitat que presentan diversos asentamientos irregulares existentes en las localidades del Cuadrante Oeste.
 - Refuncionalización y puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en el ámbito territorial del Cuadrante Oeste del AMR.
 - Protección ambiental, restricción a la urbanización y potenciación turística y recreativa en espacios de carácter metropolitano, especialmente junto a cursos de agua y/o grandes masas de forestación, aprovechando las características paisajísticas del territorio.
 - Consolidación de las plantas urbanas, alentando el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro de cada núcleo urbano y desalentando los procesos de expansión que generan dispersión.
 - Definición de un plan de dotación y extensión de los servicios infraestructurales, en particular de provisión de agua potable y desagües cloacales.
 - Diseño y materialización de pavimentos especiales, en calles y veredas, en sintonía y respeto por las condiciones paisajísticas particulares de algunas localidades; por ejemplo, Funes y Coronel Domínguez.

Zavalla en el contexto del Cuadrante Oeste Metropolitano, 2019

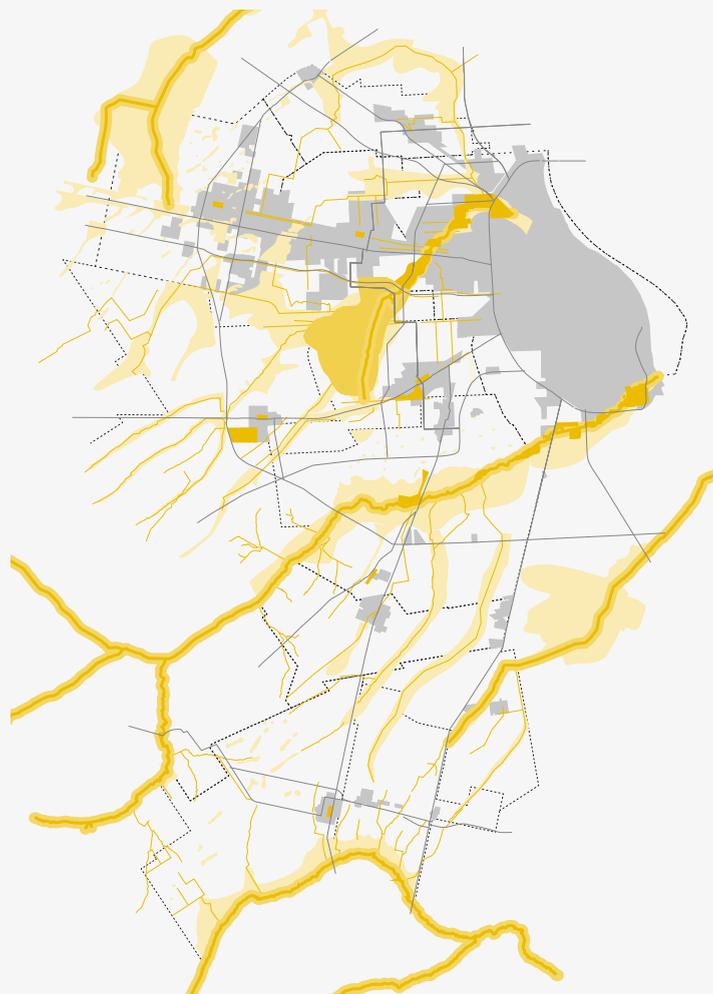






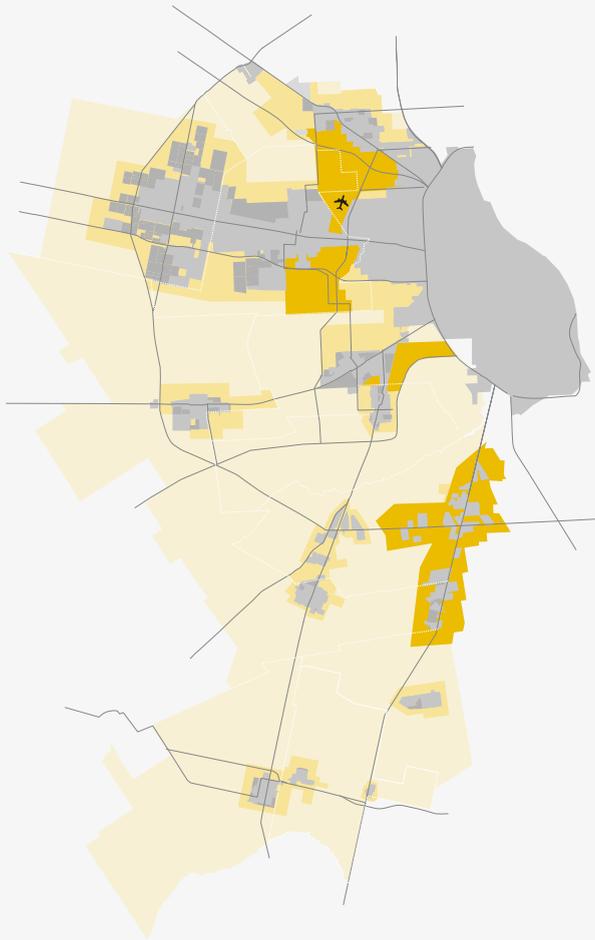
Esquema de movilidad del transporte

-  Corredores regionales de carga
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Corredores regionales de carga proyectada
-  Propuesta de autopista alternativa RN-N°33 y RP N°26
-  Corredores interurbanos.
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Vías de de estructuración urbana Transporte de cargas
-  Área urbanizada
-  Área logística productiva Rosario-Perez-Soldini
Sector aeropuerto
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"



Sistema ambiental integrado

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



Criterios para el ordenamiento territorial

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



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

- Área urbana
- Área de expansión
- Área periurbana

MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL

Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial

Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

-  Corredores regionales de carga
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Corredores regionales de carga proyectada
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Acceso existente
-  Acceso propuesto
-  Red de ferrocarril existente
-  Vía metropolitana interurbana
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Cinturón Vial Segunda Ronda RP34s
(Transporte de cargas menores)
-  Cinturón Vial Segunda Ronda proyectado
(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
-  Cinturón Ronda 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
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"

Planes Especiales

-  Plan Especial Interjurisdiccional RP N°18 "PEIR 18"
-  PIM Suroeste
(Plan Especial Interjurisdiccional Rosario - VGG)
-  PIM Oeste
(Plan Especial Interjurisdiccional Parque Recreativo Productivo Rosario - Pérez - Soldini)
-  Proyecto Ambiental Arroyo Ludueña (VER)



Plano 22. Modelo territorial proyectual

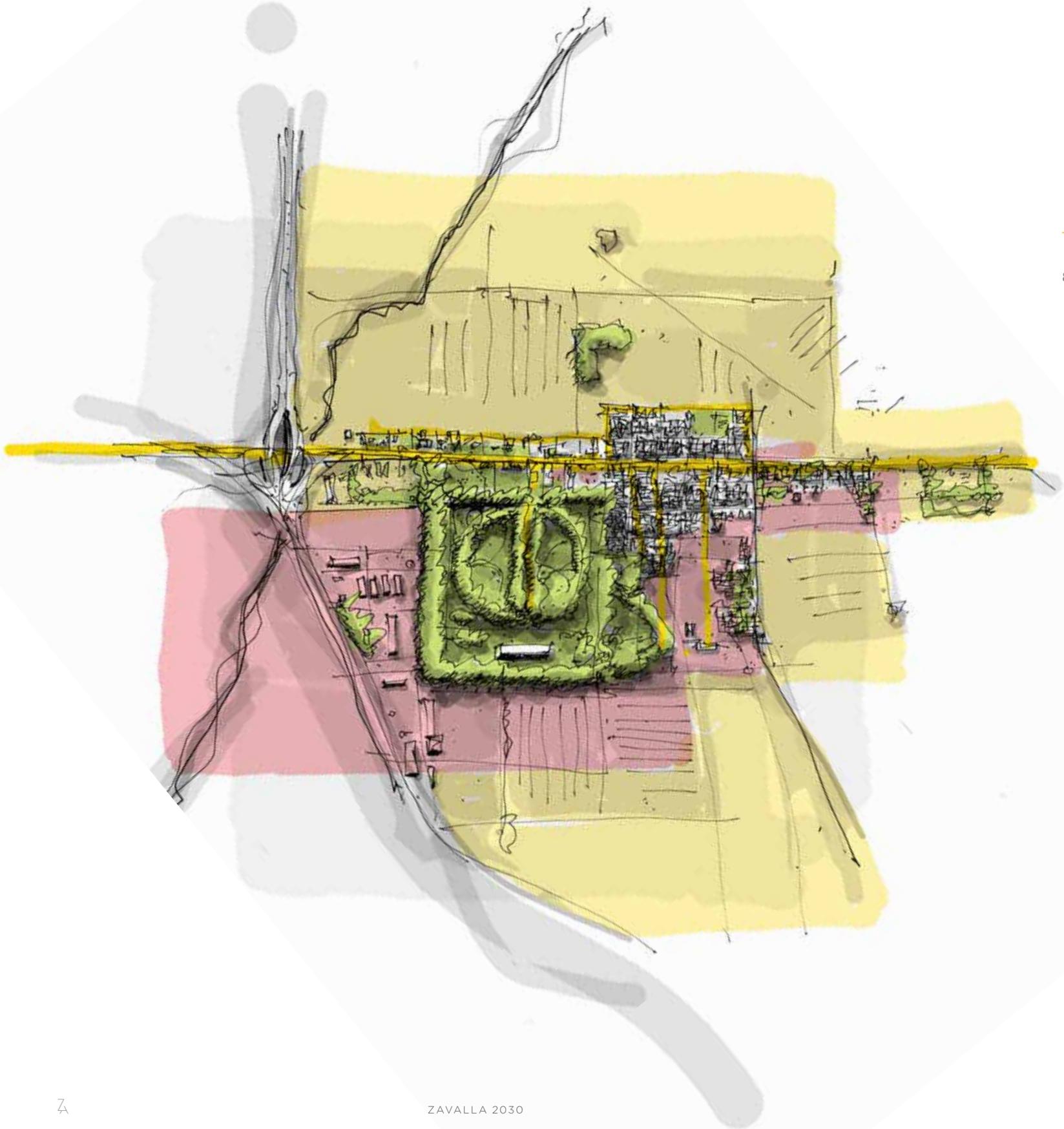
82 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Cuatro grandes objetivos generales guiarán el futuro desarrollo de la comuna de Zavalla:

1. **Consolidar la planta urbana existente conjuntamente con el desarrollo de ampliaciones estratégicas planificadas.** La localidad de Zavalla ha crecido originalmente con relación a la estación ferroviaria y, luego de la pavimentación de la ruta nacional N°33, se produjo su expansión y desarrollo en torno a la misma. También ha influido mucho en su desarrollo la presencia del núcleo universitario. En los últimos años, se han realizado algunas nuevas urbanizaciones separadas del casco histórico, por lo cual se propone fomentar el completamiento de los vacíos urbanos con una mayor dotación de infraestructuras y servicios. Asimismo, se plantea la ampliación de la planta urbana en sectores estratégicos de pequeña y mediana escala.
2. **Ordenar y potenciar el desarrollo productivo, protegiendo las áreas residenciales.** Se registra la presencia de actividades industriales y productivas de pequeña escala dentro del tejido residencial de la localidad, por lo cual se propone planificar el ordenamiento de los distintos usos del suelo, a fin de preservar las áreas residenciales de inconvenientes provocados por otras actividades, pero garantizando y potenciando el desarrollo productivo de la

localidad. Para solucionar los conflictos por utilización de agroquímicos que se registran en la yuxtaposición de áreas residenciales con áreas rurales, se propone determinar una franja de amortiguación entre ambas definida como “Suelo Periurbano”.

3. **Potenciar los recursos ambientales y patrimoniales de valor tanto para la localidad como para toda el AMR.** La presencia del Parque Villarino resulta un equipamiento de enorme valor ambiental para toda el Área Metropolitana de Rosario. A su vez, su íntima articulación con la Universidad Nacional de Rosario, por la presencia allí de la Facultad de Ciencias Agrarias, lo transforma en un polo educativo-laboral y cultural de gran importancia para toda la localidad. Esta valoración lleva a promover y reforzar la impronta ambiental de Zavalla, impulsando el desarrollo de nuevos espacios públicos a escala barrial y mejora de los existentes, a los efectos de conformar una red articulada de espacios libres.
4. **Reestructurar la accesibilidad y movilidad con la generación de nuevos ingresos a la localidad.** El desvío del tránsito de camiones, que constituye uno de los temas esenciales a resolver en la localidad, lleva a pensar en el desarrollo de vías de comunicación alternativas de alcance regional, junto al replanteo de algunas conexiones a nivel local.



84 CRITERIOS DE URBANIZACIÓN A NIVEL LOCAL

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

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

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

En las DOT se ha definido la conveniencia de apuntalar la consolidación de los núcleos urbanos existentes mediante la construc-

ción de nueva vivienda en las localidades que evidencian mejores condiciones para su incorporación.

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

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

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

Por último, la categoría de no urbanizable define la preservación del espacio rural, por ser objeto de protección, por la naturaleza de sus componentes o por ser inadecuados para el desarrollo urbanístico. A estos sectores se los califica como “Área de Protección Rural”.

La adscripción del suelo a una zona define su calificación y, en general, está asociada a un uso específico. Por ejemplo, la superficie de suelo que contiene usos rurales, localizada inmediatamente lindera a los sectores urbanizados, se denominará “Suelo Periurbano”, refiriendo a la localización de las actividades o usos que median entre la ciudad y el campo. Asimismo, las áreas industriales fijan un uso del suelo urbanizado que propicia el ordenamiento de las actividades productivas.

POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

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

DEFINICIÓN DE NUEVAS POLÍTICAS DE URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

La definición de las estrategias locales en Zavalla, destinadas a orientar el desarrollo territorial hacia el modelo deseado, se basa en el reconocimiento de las características y las tendencias actuales de transformación, a fin de mejorar la convivencia entre los distintos usos presentes en la jurisdicción. De acuerdo con los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el AMR, en Zavalla se proponen las siguientes políticas de plan:

Organizar los procesos de urbanización y completar los tejidos residenciales.

- Organizar los procesos de urbanización, promoviendo la consolidación de la planta ya urbanizada y el completamiento de

los vacíos intersticiales localizados en su interior; conteniendo el proceso expansivo de la localidad.

- Prohibir la conformación de nuevas áreas residenciales en las grandes extensiones rurales existentes en su jurisdicción, calificando este suelo como “*Suelo de Protección Rural*”.
- Definir, en las áreas residenciales, indicadores urbanísticos que planteen mayor densidad, adecuados a la escala de esta localidad, sin desatender la heterogeneidad tipológica y funcional, promoviendo niveles crecientes de complejidad urbana, con la incorporación de los equipamientos institucionales necesarios y los espacios públicos a escala barrial.
- Promover la definición de iniciativas de desarrollo urbano mixto público-privado en barrio Varela.
- Definir “*Áreas de Reserva para Planes Especiales y de Detalle*” para el desarrollo de proyectos que incorporen residencia, equipamientos y espacios públicos, con estudios particulares para evitar la anegabilidad hídrica.
- Promover la ampliación y desarrollo de nuevos equipamientos de educación de niveles inicial, primario, secundario y terciario, y fomentar una mayor integración de la Facultad de Ciencias Agrarias con la comunidad local.

Abordar el déficit de vivienda.

- Incorporar nuevos programas de vivienda para distintos sectores sociales.
- Promover acciones integrales para la resolución de las condiciones deficitarias que presentan algunas familias de la localidad, a través de su calificación y desarrollo como “*Área de Interés Social*”. Se prevén acciones tendientes a mejorar la situación en aquellos barrios en condición de riesgo y en barrios que requieran el reordenamiento y regularización dominial.

Proteger y mejorar las áreas periurbanas y rurales.

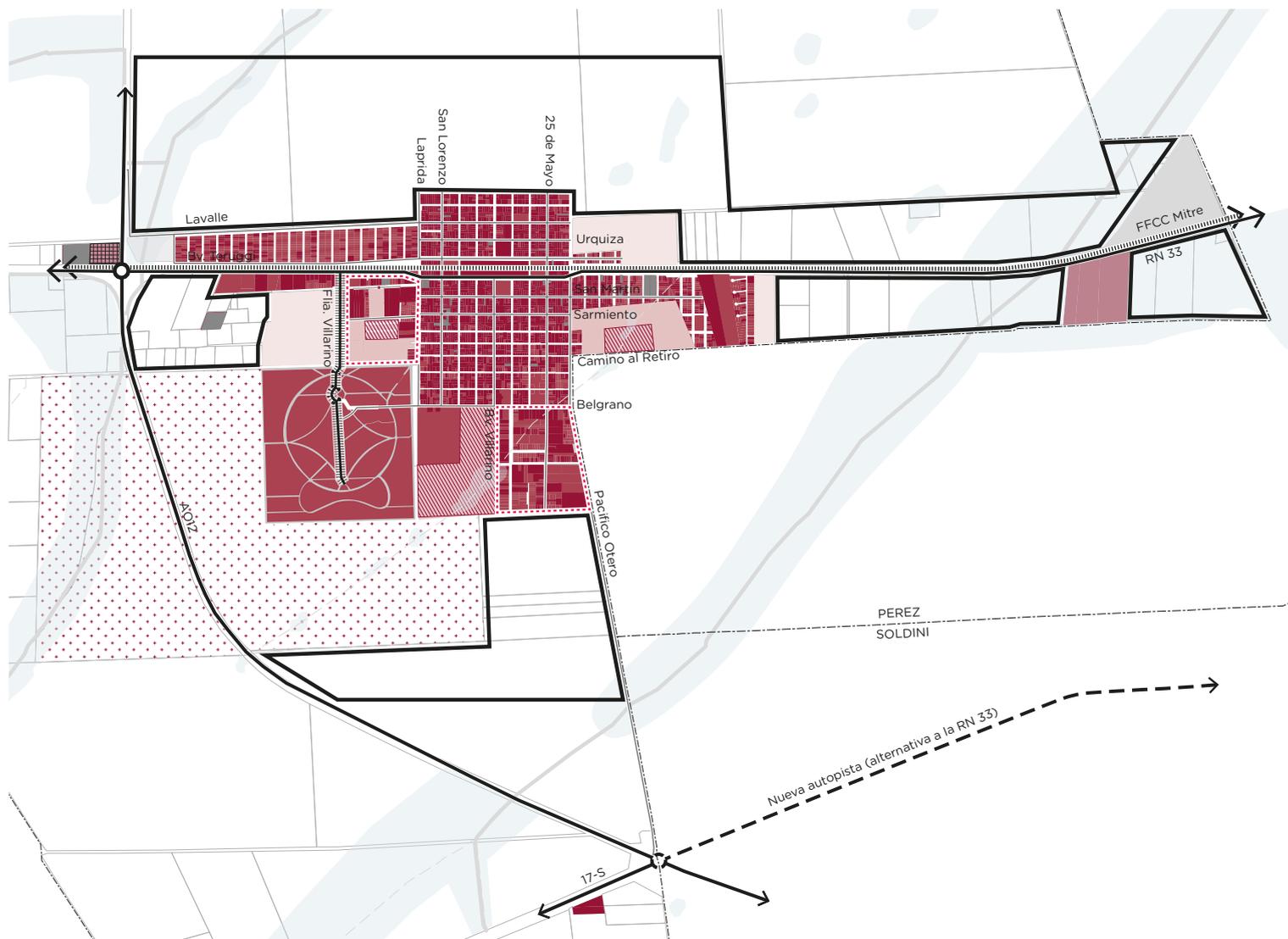
- Preservar el suelo rural y definir de modo pormenorizado las áreas periurbanas, que se constituyen como límite y resguardo de la planta urbana. Se propone la potenciación de proyectos de producción alternativa, algunos ya desarrollados en la localidad como la Eco-Granja, y actividades en el campo experimental de la Facultad de Ciencias Agrarias que no requieran importantes aplicaciones de productos agroquímicos.
- Restringir la urbanización en las grandes extensiones de suelo rural, a fin de preservar las grandes extensiones de suelo no urbanizado.

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

La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al desarrollo metropolitano. En este sentido, cobra valor la definición de una política de preservación ambiental de los diversos recursos presentes en la jurisdicción de Zavalla, destacándose, en especial, el Parque Villarino; pero también se registran otras masas forestadas de relevancia, espacios verdes libres y áreas rurales. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentran degradados y a proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. Las diversas potencialidades que se presentan hacen factible pensar en las siguientes políticas de plan:

Recuperar las márgenes de los cursos de agua.

- Promover la protección y el desarrollo sostenible y recreativo en los cursos de agua, en especial en el sector del arroyo Lu-



- | | | | |
|---|--|--|---|
| <p>Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios</p> <ul style="list-style-type: none"> Industrias existentes Área industrial propuesta Recualificación normativa a área de servicios | <p>Definición de nuevas políticas de urbanización</p> <ul style="list-style-type: none"> Suelo urbano consolidado o a consolidar Áreas de completamiento y expansión planificada (1er etapa) Áreas de completamiento y expansión planificada supeditadas a obras hídricas | <ul style="list-style-type: none"> Áreas de completamiento y expansión planificada (2da etapa) Áreas de reordenamiento urbano Áreas residenciales de gestión público - privada Preservación del Campo experimental FCA | <ul style="list-style-type: none"> Nuevo eje de centralidad Áreas restringidas a la urbanización Áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental |
|---|--|--|---|

Plano 23. Definición de nuevas políticas de urbanización

dueña en el sector próximo a la planta urbana, en el cruce entre la ruta nacional A012 y la ruta nacional N°33.

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

- Proteger y poner en valor el patrimonio ambiental, histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en la jurisdicción de la localidad (en especial: el Parque Villarino, el predio correspondiente a la ex cremería Cotar, áreas forestadas de gran relevancia y el predio del cuadro de estación ferroviario).
- Promover el tratamiento paisajístico de la ruta nacional N°33 en el sector urbanizado de la localidad mediante un abordaje integral de movilidad, paisaje y recreación. Se propone la incorporación de una franja de forestación, a modo de barrera ambiental, y el rediseño de la ruta como vía Interurbana a fin de fortalecer su rol como eje urbano-paisajístico central para Zavalla.
- Definir la calificación normativa de tres sectores como “Área de Reserva” para el desarrollo de proyectos especiales que contemplen las condiciones hídricas, las áreas forestadas y de valor ambiental.
- Consolidar el sistema de espacios libres existentes dentro de la localidad y proveer de nuevos espacios verdes públicos de escala barrial.
- Definir áreas de oportunidad junto al Parque Villarino y otro sector en la planta urbana sobre el Camino al Retiro, que prevea un estudio hídrico-ambiental propio para el desarrollo de proyectos especiales.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

El territorio del distrito cuenta con cuatro infraestructuras de peso (A012, ruta nacional N°33, ruta provincial N°17 y Ferrocarril Mitre), que condicionan las opciones de movilidad de largo alcance. En paralelo, la urbanización se desarrolla medianamente organizada al sur del cuadro de estación original, con una reciente extensión

al norte. Esta caracterización supone la reafirmación a nivel local de las siguientes políticas del plan:

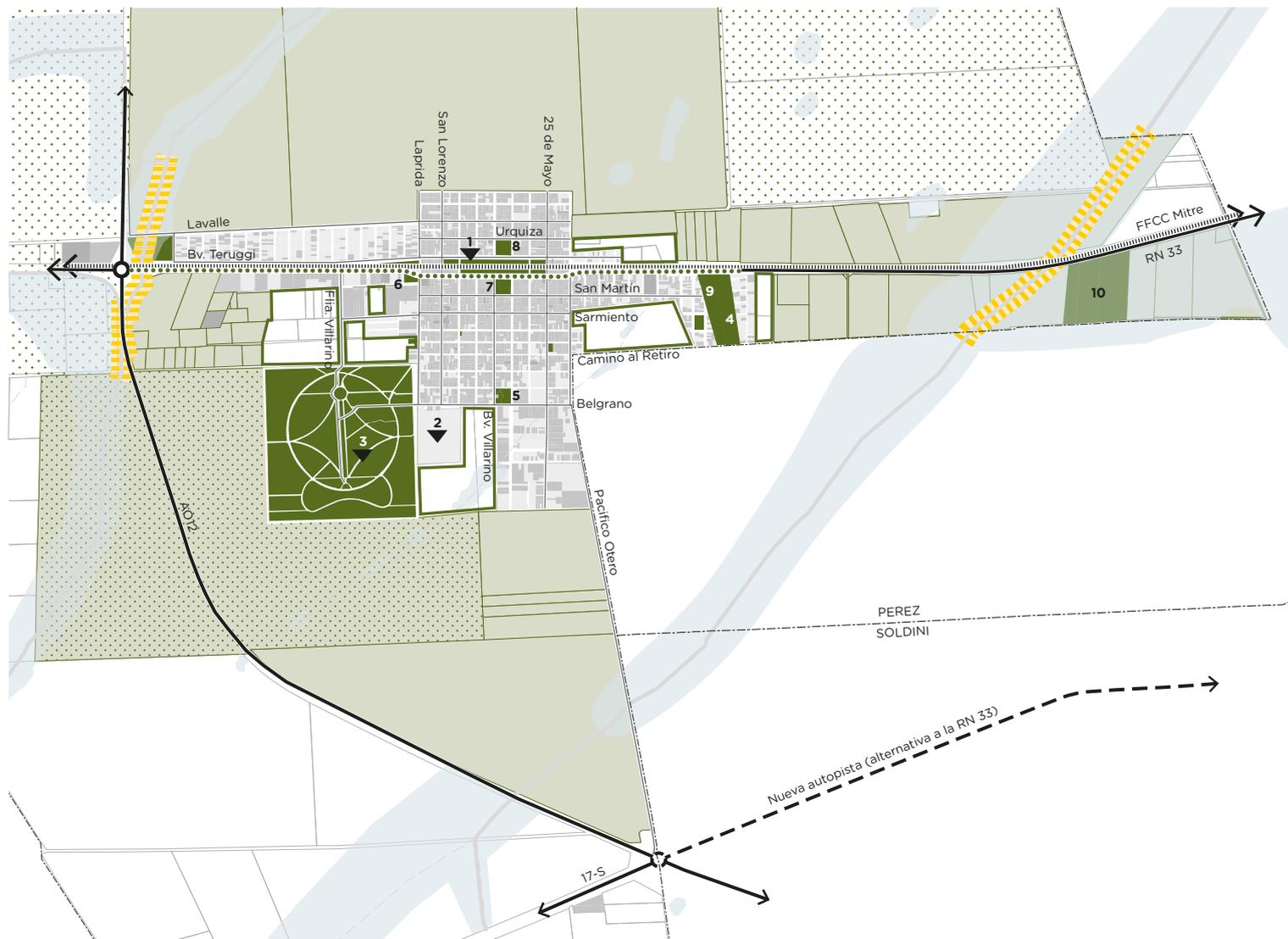
Canalizar el tránsito de las cargas para evitar el paso por la planta urbana.

La implementación de un proyecto de modificación de la A012, actualmente en estudio, habilitaría prestaciones superiores a las actuales. Con esta reconfiguración y la construcción de la nueva autopista Rosario-Rufino, como alternativa a la ruta nacional N°33 y en continuidad con la actual traza de la ruta provincial N°17-S, surgirán circuitos adecuados para la circulación de camiones. Cabe señalar que en el cruce de estas dos grandes infraestructuras proyectadas deben preservarse caminos de alto tránsito local, particularmente el llamado “Camino del Ventidos”, eje de vinculación territorial señalado como fundamental para viajes de corto y mediano alcance entre el núcleo urbanizado y las actividades productivas al sur de la localidad. De concretarse estas iniciativas se mejoraría la programación del transporte de carga y se optimizarían las conexiones directas a los principales destinos industriales y terminales portuarias, permitiendo a su vez que la actual ruta nacional N°33 quede liberada del grueso del transporte de cargas.

Definir un corredor interurbano con prioridad en el transporte público de pasajeros.

Si bien en el Cuadrante Oeste se diluye el orden secuencial propio de un corredor (que se verifica en muchas otras localidades con frente al río Paraná), la ruta nacional N°33 actúa como eje estructurador de la distribución interna y como principal vía de conexión metropolitana (con Pérez y Rosario); como tal, debería asumir un nuevo diseño dando prioridad al movimiento de las personas y al acceso cualificado del transporte público, a nivel local y metropolitano.

Recualificar la estructura interna. La organización de Zavalla es clara, pero la jerarquización de las calles estructurales resulta aún incom-



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

-  Recuperación, reordenamiento y puesta en valor de los cursos de agua
-  Tratamiento paisajístico de la ruta en su tramo urbano

Elementos de valor ambiental y patrimonial a preservar

1. Predio de FFCC: Galpón, Cuadro de la Estación y Anexos. Parque del encuentro "Ángelo Mónico"
2. Edificio antigua Cremería COTAR
3. Parque Villarino

Protección de áreas rurales

-  Preservación y protección del Área rural
-  Definición de Áreas periurbanas
-  Preservación del Campo exp. FCA
-  Vacíos intersticiales para transformación urbana

Áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

Principales equipamientos asociados a los espacios libres

4. ECOHUERTA
5. Cancha Unidos
6. Camping Falucho
7. Plaza "Julio A. Roca"
8. Cancha infantiles Zavallences
9. Camping AIAM
10. Camping ATRAR

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

pleta. Algunas medidas puntuales de recualificación pueden optimizar los recorridos cotidianos de viajes internos, tales como ejecutar la pavimentación definitiva de las calles que conforman la estructura secundaria local (parcialmente ejecutada) y jerarquizar los cruces de las rutas para asegurar condiciones óptimas al uso regular de peatones y ciclistas. En este contexto, se entiende factible una reorganización plena de la circulación de pasajeros con un incentivo a la circulación no motorizada y con la incorporación de medidas complementarias que otorguen una accesibilidad superadora a la actual.

Impulsar el transporte no motorizado. Si bien la escala de Zavalla resulta contenida para formular hipótesis de segregación vehicular, algunas medidas tendientes al objetivo de lograr una movilidad sustentable son factibles. La velocidad controlada, induciendo pautas de “zona calma” puede convivir con diseños específicos de ciclovías, allí donde se registren actuales o potenciales viajes ciclistas. La implementación de pasos a nivel alternativos para peatones son también medidas importantes a incorporar con diseños acordes a la movilidad no motorizada.

ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

A fin de garantizar un desarrollo adecuado de los usos productivos y de servicios protegiendo a la residencia, se propone:

- Planificar el desarrollo de una convivencia más armónica de las distintas actividades que tienen lugar en la comuna, y promover, mediante gestiones concertadas, la reubicación progresiva de las industrias conflictivas hacia las concentraciones industriales, planificadas a esos fines. En Zavalla se prevé desarrollar un área industrial en el límite jurisdiccional con Pérez, al norte de la

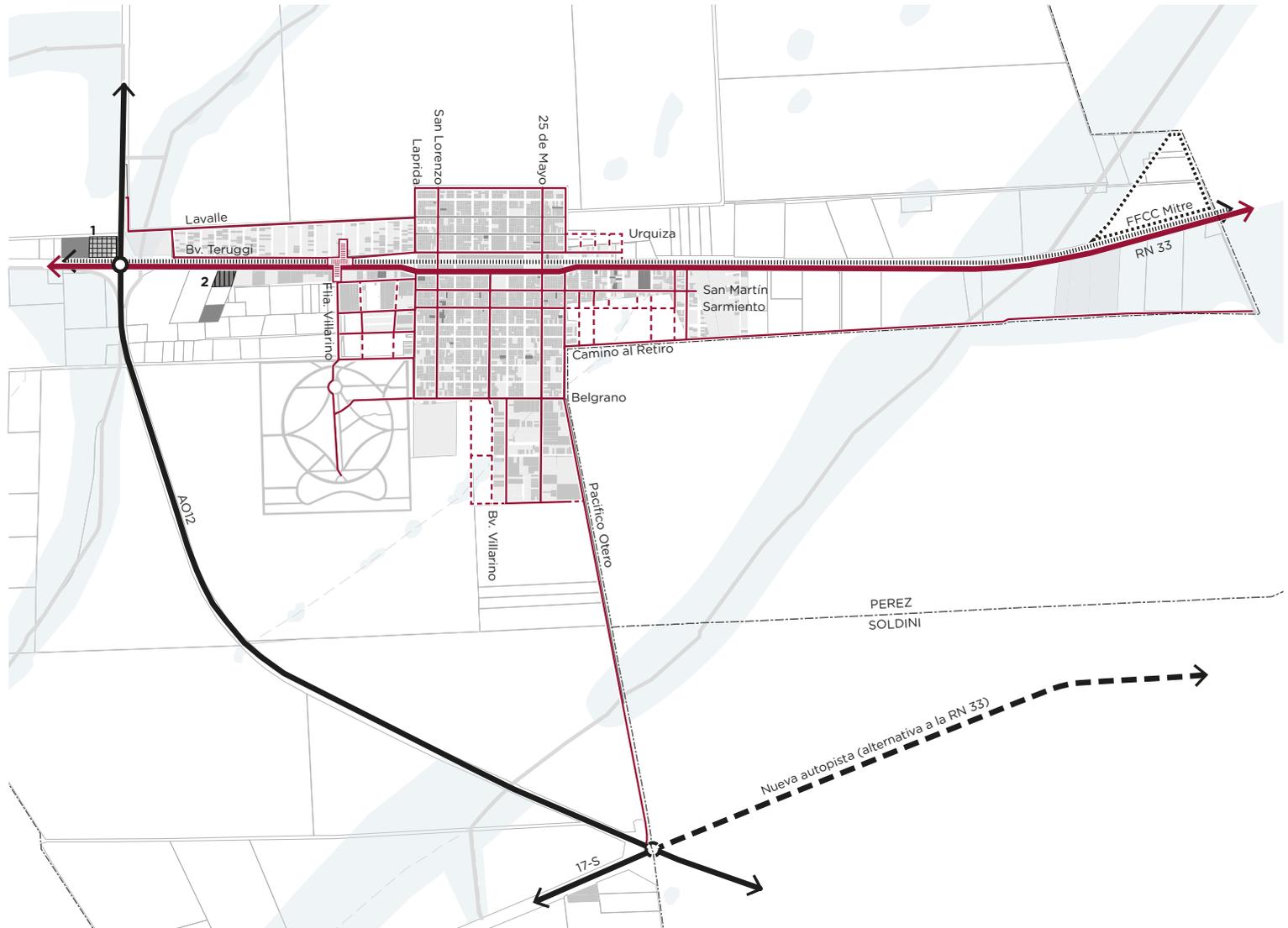
ruta nacional N° 33, donde ya existe una localización industrial perteneciente a dicha localidad. Esta área tiene pre-factibilidad local otorgada por la Ordenanza N°56/2017.

- Prohibir la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en las áreas con una clara vocación residencial y en áreas de exclusiva producción rural. Restringir, en lo sucesivo, mediante la implementación de los cambios normativos necesarios, la instalación de nuevas industrias en áreas en las que se apunta hacia una consolidación de la residencia. Se busca evitar nuevas instalaciones en sectores que se encuentran en contacto directo con los usos residenciales.

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

De acuerdo con el diagnóstico, se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad (provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas, y diferentes niveles de terminación de calzadas). Estas condiciones plantean la necesidad de encauzar las siguientes políticas:

- Promover, a través de un desarrollo gradual, la provisión de infraestructuras y servicios en toda la planta urbana, tanto el completamiento en los sectores en los que aún falta terminar la red de agua potable y de gas natural, como el desarrollo de red cloacal (carente en toda la localidad, pero en proyecto junto a la planta de tratamiento de líquidos cloacales). Asimismo, se propone un esquema de pavimentación de calzadas.
- Implementar las obras hidráulicas necesarias para el saneamiento de las áreas anegadas o con posibilidad de anegamiento, teniendo en cuenta las recomendaciones de las áreas competentes de la provincia de Santa Fe.



- | | | | |
|---|---|---|--|
| Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad | | Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios | |
| Consolidación de corredores de transporte interurbano | Canalización del transporte de cargas | Sistema ferroviario existente | 1. Recalificación normativa del suelo industrial |
| Revalorización de vías de estructuración urbana | Propuesta canalización del transporte de cargas | Nuevo acceso vehicular | 2. Playa de camiones |
| Nuevas trazas viales propuestas | Nuevo nudo vial | Industrias existentes | |
| | Nuevos accesos, conexiones y bajadas al río | Área industrial propuesta | |

Plano 25. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

- Confeccionar un plan hídrico integral para atender la problemática existente en suelos anegables y en áreas urbanizadas donde se manifiesta una alta vulnerabilidad ambiental e insuficiencia de infraestructura.

LINEAMIENTOS PRELIMINARES PARA UN PLAN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

Dado que la comuna presenta un gran porcentaje de habilitación de los servicios de agua, gas y pavimento/mejorado, es menester concentrarse en los próximos años, en la construcción de red y planta de líquidos cloacales, teniendo en cuenta la población actual y futura.

El estado de situación se acompaña de las siguientes acciones previstas que podrán verse reflejadas en los gráficos sucesivos contabilizando las parcelas con déficit en cada barrio.

Pavimentos. El total de calles de los barrios Norte y Casco Histórico se encuentran pavimentadas o con algún tipo de mejorado. Por el contrario, el resto de los barrios de la localidad presentan calles de tierra en general con algunas calles principales de mejorado. En materia de pavimentación, la actual gestión comunal tiene un proyecto de pavimentación que va completando gradualmente; en los últimos años se completaron ocho cuadras de pavimentación y treinta y dos nuevas cuadras de cordón cuneta y mejorado. Sin dudas, el Parque Villarino representa una pieza de gran relevancia para la comuna dada su condición de pulmón verde como también por la radicación de la Facultad de Ciencias Agrarias de la U.N.R. en su ámbito, es por ello que debe jerarquizarse el acceso desde la ruta nacional N° 33 hacia el interior del mismo; actualmente calle de tierra que debería contar con mejorado o pavimentación.

Agua potable. En el AMR existe, como ya fue mencionado, un gran déficit de agua potable en la gran mayoría de las localidades que no se encuentran abastecidas por la red de Aguas Santafesinas S.A.. Esto se debe a que obtienen dicho recurso de fuentes subterráneas, con una calidad físico-química-bacteriológica no siempre aceptada por el EnReSS para agua de bebida, lo cual obliga a adoptar soluciones paliativas y temporales recurriendo al uso de diferentes sistemas: cisternas fijas para consumo humano, plantas de ósmosis inversa (que mezclan el agua tratada con el agua subterránea para reducir los contaminantes), entre otros. En respuesta a esta realidad se ha diseñado el “*Sistema de Acueductos de la Provincia de Santa Fe*”.

Si bien la comuna provee agua captada de fuentes subterráneas, esta realidad junto a la calidad del agua cambiará drásticamente con el Acueducto del Gran Rosario, que se encuentra en etapa de Proyecto, previendo un aumento en la capacidad y extensión del mismo. Las localidades beneficiarias serán: Soldini, Pérez, Ibarlucea, Funes, Roldan, Pujato, Coronel Arnold, San Jerónimo Sur, entre otras.

Hasta tanto llegue la solución definitiva por esa vía, esta comuna, como tantas otras localidades del área, ha recurrido a solucionar la provisión de agua con sistemas alternativos subterráneos, registrando hoy el servicio comunal con mayor alcance y cobertura de las localidades que integran el ECOMR, ya que cuenta con un 99% de las parcelas urbanas y suburbanas servidas. El faltante coincide en muchos casos con parcelas alimentadas desde calles laterales. Actualmente el servicio lo provee la Cooperativa de Provisión de Obras y Servicios Públicos, Sociales, Asistenciales y Vivienda “Juan Silva” de Zavalla Ltda contando además con un proyecto de ampliación de las oficinas para atención al público anexo a las instalaciones existentes.

Gas natural. Según relevamiento, en la localidad existe una carencia del 17% para el servicio de gas natural por redes. El mismo se observa en los siguientes barrios: Bione-Calvo, Norte, Baranzano, Primavera y Varela. Tal situación es esperable dado que varios de estos sectores no se encuentran actualmente poblados. Asimismo, se prevé la extensión de la red hacia todas las zonas de la localidad que no cuentan con el servicio, en base a una planificación y coordinación entre la comuna, los vecinos, el Estado provincial y el nacional y la prestadora del servicio.

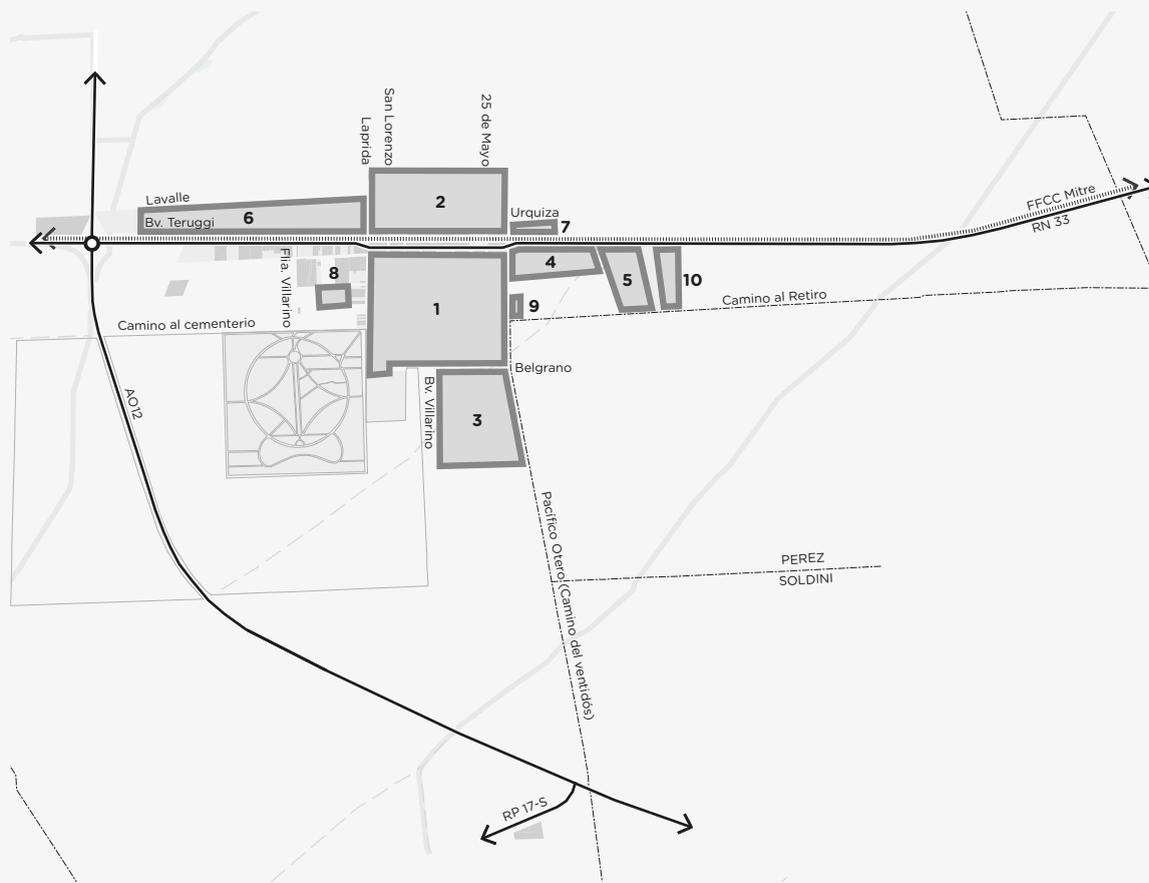
Saneamiento y desagües. Actualmente, se realizan gestiones que permitirán el inicio de las obras para llegar a brindar el servicio de desagüe cloacal (el proyecto se encuentra presentado en el Ministerio de Infraestructura). En cuanto a los trabajos de canalización de los desagües pluviales, la comuna los monitorea en forma mensual, y las tareas son realizadas por personal comunal previa orden del profesional a cargo. Cabe destacar que se ejecutó la primera etapa de canalización sobre el barrio Primavera, en los tramos que van desde la ruta nacional N°33 hasta camino “El Retiro”. Luego se han replicado los trabajos de limpieza y profundización en Pacífico Otero dirección A012, en calle Saavedra hacia desembocadura del Parque Villarino y, por último, del Parque hacia la A012.

Con el objetivo de proteger a las localidades del AMR afectadas por eventos hídricos de gran recurrencia, se plantea, a través de un convenio entre la Provincia de Santa Fe y el Instituto Nacional del Agua (INA), una regulación del sistema hídrico a partir de la construcción de una serie de obras de retención de crecidas. La llamada Cierre C3 estaría situada en el sector norte de Zavalla, al oeste de la ruta nacional A012, y recibiría los aportes del canal La Legua así como del canal La Carmelita. Este cierre tendría como principales beneficiarios a las localidades ubicadas aguas abajo:

Roldán y Funes. Sin embargo, también permitiría reacondicionar los canales ubicados aguas arriba del embalse, generando una mejora en las condiciones de escurrimiento para Zavalla, además de prevenir el corte del Camino de La Legua para lluvias importantes. Otro beneficio indirecto se vincula con el funcionamiento conjunto del sistema con la presa existente sobre el arroyo Ludueña. Al ser previamente regulados, los caudales le otorgarían un mayor margen de seguridad a la presa, lo que permitiría incrementar los aportes desde la zona norte de Zavalla, disminuyendo así los tiempos de permanencia del agua.

Para prevenir el aumento del riesgo de inundaciones para el extremo sureste de la localidad es necesario respetar las condiciones existentes de escurrimiento y evitar la impermeabilización de sectores de tránsito de crecidas. Como se ha mencionado, el escurrimiento se ve muy condicionado por la presencia de las rutas nacionales N°33 y A012. En particular, la falta de cruces bajo la primera genera situaciones repetidas frecuentemente con consecuencias graves para el tránsito vehicular. Es por ello que se estima necesaria la ejecución de alcantarillas de cruce bajo la misma, en el tramo que se desarrolla entre la trama urbana y el límite con Pérez. Esto ayudaría a disminuir o bien eliminar los cortes en determinados días del año, además de permitir el correcto desagüe de los terrenos ubicados al sur.

Por último, cabe resaltar que se considera fundamental que toda localidad cuente con un Plan Integral de Desagües Pluviales (PIDP), que permita prever las necesidades de nuevas urbanizaciones o expansiones y sugiera mecanismos para contrarrestar los efectos negativos, como por ejemplo a través de la construcción de retardadores pluviales (Ley Provincial N°13.246) o mediante la restricción a la impermeabilización del suelo.



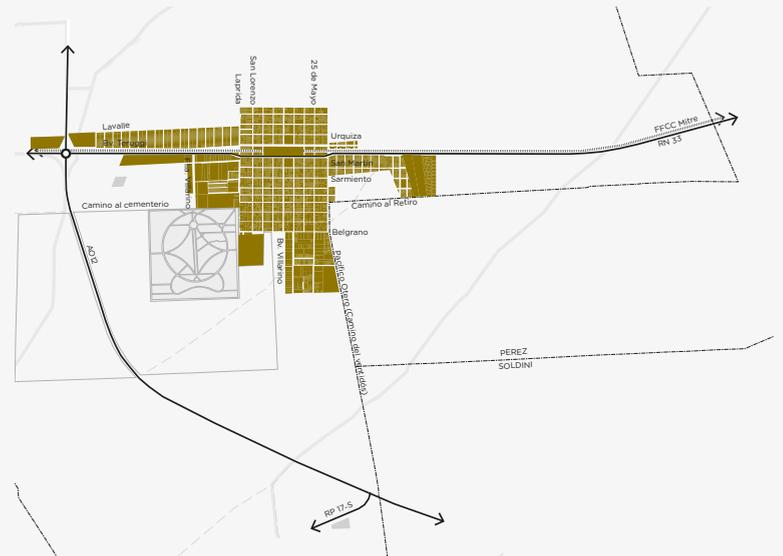
Barrio	Déficit			
	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
1. Casco Histórico	1596	0	129	1596
2. Norte	784	0	50	784
3. Bione - Calvo	269	3	124	269
4. Baranzano	284	0	72	284
5. Primavera	143	0	58	143
6. Punta Chacra	551	551	0	551
7. Los Jardines	37	0	0	37
8. Varela	95	0	95	95
9. Del Sotto	23	0	0	23
10. La Antonela	73	0	0	73

Esquema del déficit de infraestructura y servicios en cada barrio



Calles sin pavimentar

Mejorado De tierra



Red de cloacas a implementar



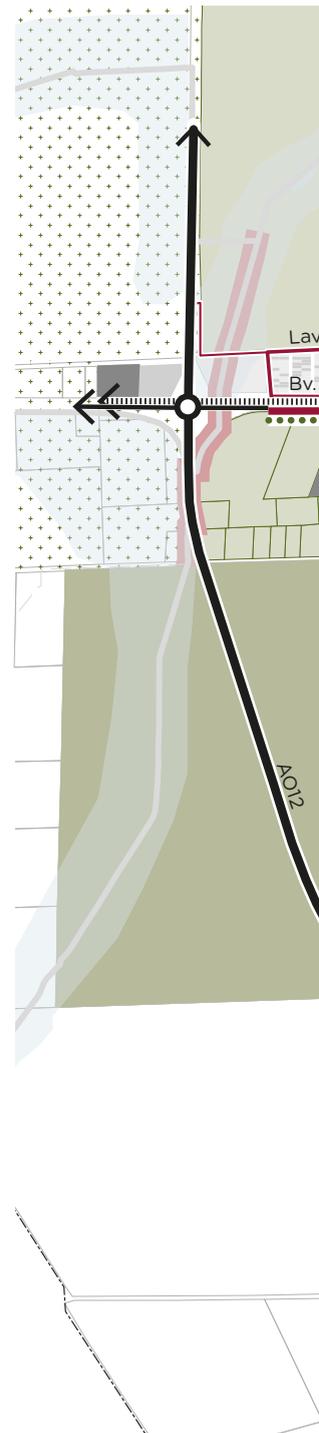
Red de gas a implementar

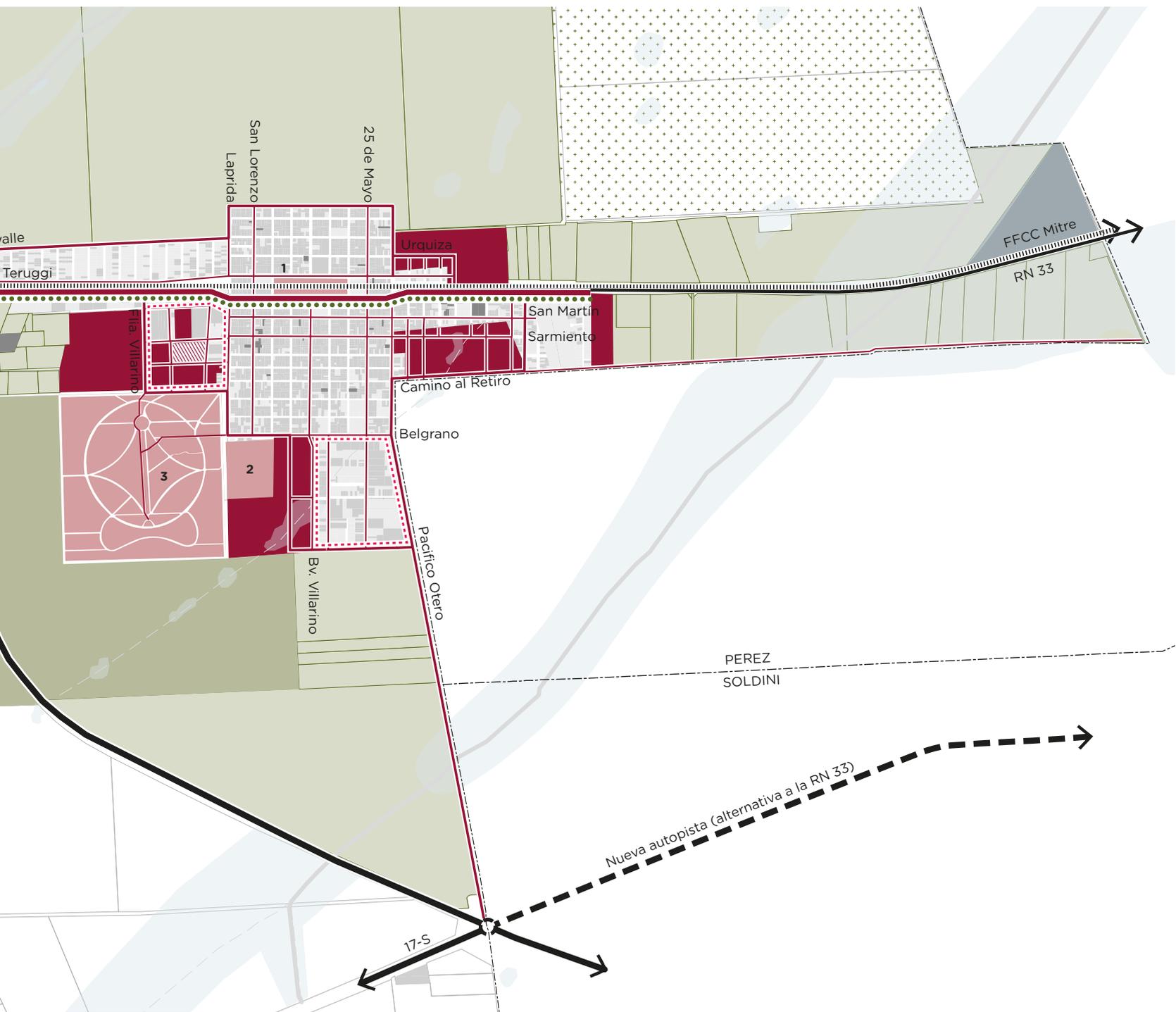


Red de agua a implementar

MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

- Definición de nuevas políticas de urbanización**
-  Áreas de expansión urbana y proyectos especiales
- Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacio**
-  Área periurbana
 -  Campo experimental FCA
 -  Área rural
 -  Áreas de protección histórica y ambiental
 1. Predio del FFCC: Galpón, Cuadro de la Estación y Anexos
 2. Edificio antigua Cremería COTAR
 3. Parque Villarino
-  Áreas de reordenamiento y reestructuración urbana
- Reorganización de la accesibilidad y movilidad**
-  Vía de articulación intercomunal
 -  Tratamiento paisajístico de la ruta en su tramo urbano
 -  Nuevas trazas y revalorización de las existentes
 -  Canalización del transporte de cargas
 -  Propuesta canalización del transporte de cargas
 -  Nuevo nudo vial
 -  Sistema ferroviario existente
- Ordenamiento de las áreas productivas y de servicios**
-  Áreas de expansión industrial





Plano 26. Modelo integrado de las principales estrategias de desarrollo local

98 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

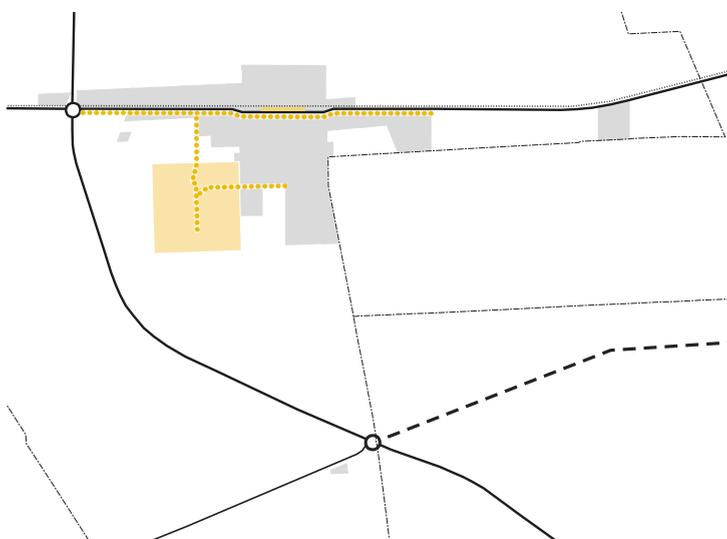
Las acciones previstas en cada una de las cinco políticas mencionadas demandan el diseño de una estrategia general que las articule y priorice en función de aquellas cuestiones que tengan un mayor impacto para la transformación urbanística. De este modo, la estrategia general del PUL se implementará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

Frente a los desafíos y potencialidades que presenta la comuna de Zavalla, se asume el compromiso de encauzar tanto el desarrollo local como de propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Las características socio-territoriales, junto a la presencia de diversas componentes viales y ferroviarias en el Cuadrante Oeste, determinan un condicionante común que conduce a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan una

transformación urbanística positiva a nivel local potenciando estas vinculaciones y la existencia de hechos naturales de valor. En este sentido, se propone como estrategia general priorizar tres grandes operaciones estructurales:

1. La protección y reserva ambiental.
2. Los ejes de integración y conectividad.
3. Los espacios periurbanos.

1. LA PROTECCIÓN Y RESERVA AMBIENTAL



La existencia del Parque Villarino, de más de 500 hectáreas de extensión, en el cual se localiza la Facultad de Ciencias Agrarias de la UNR, ocasiona que la jurisdicción de Zavalla tenga un rol clave como pulmón verde de gran relevancia ambiental para toda el Área Metropolitana de Rosario. Este sector alberga una valiosa diversidad de flora y fauna, como así también de componentes arquitectónicos de valor patrimonial. En este sentido, se proponen acciones destinadas a proteger el paisaje, los recursos naturales y patrimoniales, pero potenciando su rol para la recreación, el deporte y el turismo agroecológico. Se plantea así establecer nuevos ejes paisajísticos-recreativos que vinculen el mencionado parque con el cuadro de estación ferroviario y la ex cremería Cotar, revalorizando sus edificios y apuntalando su uso como un nuevo espacio cultural y museo.

2. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



La operación fundamental en Zavalla radica en la consolidación de mejoras estratégicas en la conectividad, fundamentalmente con los dos proyectos de alcance territorial: la reconfiguración de la A012 y la gestación de una autovía en forma paralela a la ruta nacional N°33. En este contexto, es necesaria una reorganización de la movilidad que refuerce la segregación entre el transporte de las personas y el transporte de las cargas, estableciendo circuitos claros con recorridos preferentemente diferenciados para favorecer un esquema de movilidad eficiente, tanto a nivel local como metropolitano. Las operaciones por desarrollar son:

Consolidación de desvíos para el transporte de cargas.

La notable cantidad de camiones circulando por la ruta nacional N°33 condiciona a todas las localidades estructuradas a partir de este eje. Más aún, aquellas localidades como Zavalla y Pérez

que se encuentran próximas al destino final de esos viajes: las terminales portuarias o los centros logístico/productivos de Rosario y su área metropolitana.

En este contexto, la redefinición de la actual A012 se constituye en factor central de optimización para el transporte de cargas. Asimismo, la autopista proyectada desde Rufino hasta Rosario (variante de la ruta nacional N°33), debe completarse y llegar hasta el eje Uruburu en Rosario, garantizando que los viajes pasantes no entorpezcan el funcionamiento de la actual ruta nacional N°33. El cruce de estas dos grandes infraestructuras necesita un diseño particular, que no solo permita todos los movimientos entre ambas sino que también preserve la actual conectividad del “Camino del Veintidós”, por su importancia estratégica como conector del espacio urbanizado con el suelo productivo y con localidades vecinas, a través de vías alternativas.

Adecuación de la ruta nacional N°33 para priorizar el transporte público.

En el tramo que atraviesa la zona urbanizada, las rutas deben pensarse como avenidas en un sentido pleno: dos sentidos de circulación con buena accesibilidad local, velocidad controlada (usualmente no superior a 60km/h), señalización horizontal y vertical clara, inclusión de cruces seguros para peatones y ciclistas (si bien existen pasos informales, podrían postularse pasos a nivel en Bv. Villarino y Familia Villarino para el transporte no motorizado con una formalización autorizada por la gestión del ferrocarril), y otros elementos de diseño que permitan la total apropiación ciudadana de un eje articulador que debe pensarse como vía estructuradora a nivel local y metropolitana. Este rediseño debe consolidarse también para habilitar un transporte

público con tratamiento diferenciado y así ofertarse como opción privilegiada sobre otros modos de movilidad. Difícilmente pueda segregarse el transporte público como en otras localidades para agilizar su circulación, debido al número acotado de servicios que abastece la localidad. Aún así, resulta trascendente jerarquizar las paradas del transporte público garantizando las mejores condiciones de accesibilidad y comunicación a todos los usuarios, actuales o potenciales, fundamentalmente en aquellas paradas que garantizan accesibilidad amplia en el entorno al cuadro de estación, como San Lorenzo y 25 de Mayo. La escala actual de la localidad no resulta aún suficiente para especular con un servicio de transporte público interno, pero la conectividad de otros modos de movilidad con las paradas centrales del sistema (los actuales cruces a nivel del ferrocarril y el punto de llegada a las instalaciones universitarias), deberían recualificarse para garantizar la mejor accesibilidad posible al total de la población.

Jerarquización de la estructura local.

Zavalla cuenta con una estructuración clara entre sus componentes estructurales primarios: la ruta nacional N°33, donde se pretende priorizar los viajes de pasajeros, y la A012, donde se postula canalizar los viajes de cargas. Además, la autopista proyectada como variante a la ruta nacional N°33 también conduciría viajes de cargas que eviten el paso de camiones por la centralidad urbana. Con esta lectura primaria clara, solo queda jerarquizar los ejes de distribución interna para habilitar mejores condiciones en los viajes de cercanía.

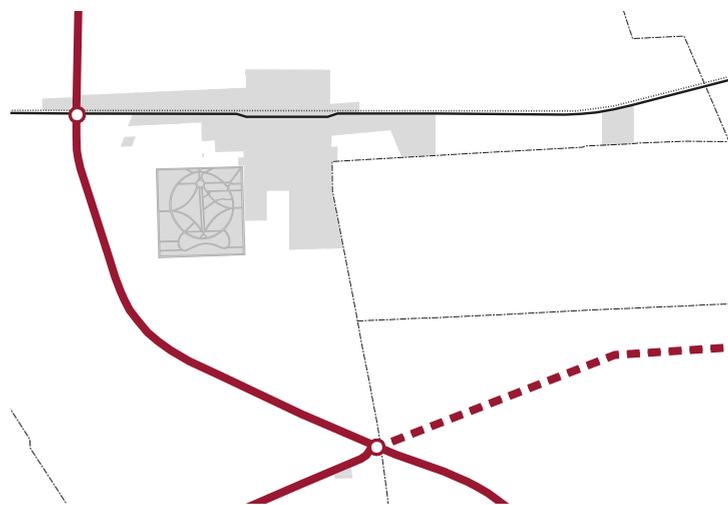
Al quedar claramente identificadas la vialidad primaria y secundaria, pueden proponerse medidas de pequeña escala como: disposición de velocidades controladas en todo el entramado urbano

(del tipo de “zona calma”), donde la convivencia entre vehículos motorizados (autos y motos) no resulte incompatible con la movilidad no motorizada (bicicletas y peatones); e intervenciones acordes a un tránsito controlado como unificación de calzadas, utilización de mobiliario urbano como disuasor de velocidades altas, incorporación de usos alternativos al espacio habitualmente destinado al vehículo motorizado, revisión de las pautas de estacionamiento, etc.. Estas intervenciones pretenden construir circuitos que garanticen las mejores condiciones de accesibilidad a toda la planta consolidada o en proceso de consolidación.

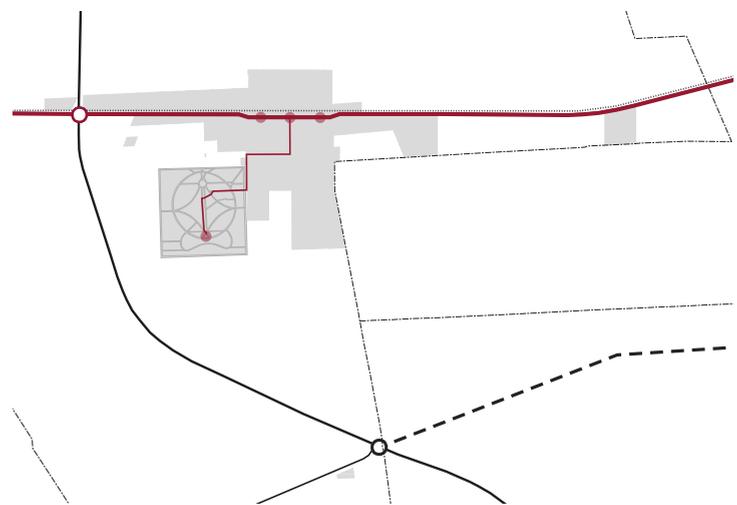
Aquellas vías pertenecientes al sistema secundario merecen una atención más inmediata, ya que garantizarían una accesibilidad plena al grueso de la población en los diferentes modos de movilidad ciudadana. Particularmente, resulta de interés el diseño definitivo de las trazas que atraviesan los pasos a nivel: San Lorenzo y 25 de Mayo. Completa este par en sentido norte sur el Bv. Villarino como eje central de la urbanización. En sentido este-oeste, se destaca el rol de Lavalle y Bv. Teruggi, que organizan la urbanización reciente, permitiendo también un modesto cruce de la A012 que podría redefinirse para ofrecer mejores prestaciones; Sarmiento y San Martín, que ensanchan la urbanización original en paralelo a la ruta nacional N°33; y Belgrano, calle de borde sur, cuya deficitaria constitución merece una reformulación integral que alcance las otras calles de sentido norte-sur y vinculen todo el trazado local de jerarquía equivalente. El rediseño de las vías de estructuración secundaria precisa de medidas que alienten una apropiación ciudadana plena: pavimentación definitiva, acceso asegurado para el transporte no motorizado y precisiones respecto de las regulaciones de estacionamiento.

Consolidación de circuitos para el transporte no motorizado.

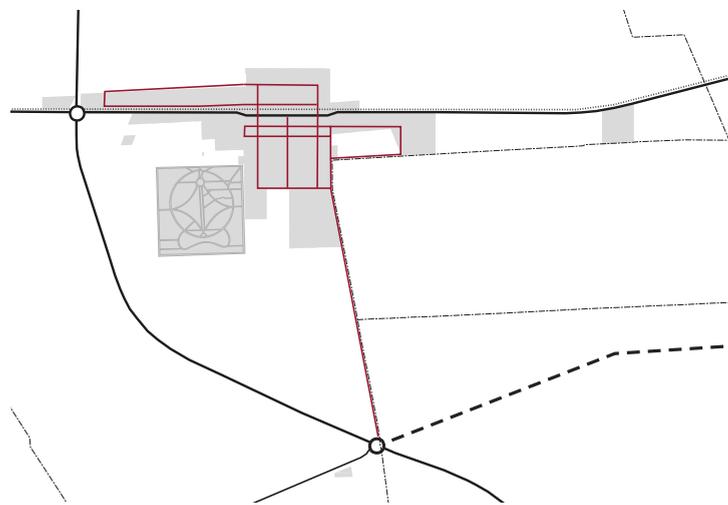
Si bien el transporte no motorizado precisa de condiciones propias de consolidación en la estructura secundaria en general, Zavalla cuenta con algunas particularidades que podrían inducir viajes en bicicletas con intervenciones sencillas, tales como evaluar pasos a nivel alternativos a los actuales para el cruce peatonal y/o ciclista (que vincule norte y sur de la planta urbana formalizando cruces autorizados para transporte no motorizado), consolidar viajes al interior del Parque Villarino, o conectar con el desarrollo del brazo “este” de la localidad por fuera de la ruta nacional N°33, con la calle San Martín como opción más inmediata. Estas medidas, de bajo presupuesto, pueden optimizar la conectividad local con viajes más económicos y sustentables -particularmente en la denominada estructura vial secundaria- lo que significaría llegar de modo organizado a todo el suelo urbanizado.



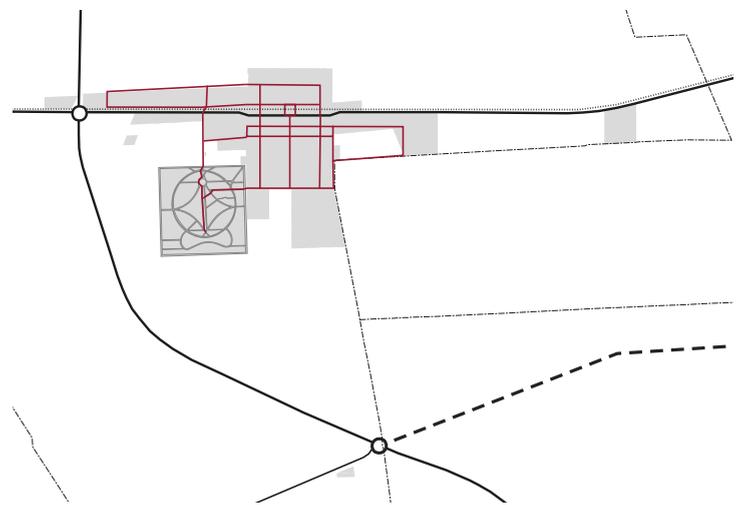
Canalización de transporte de cargas



Articulación intercomunal

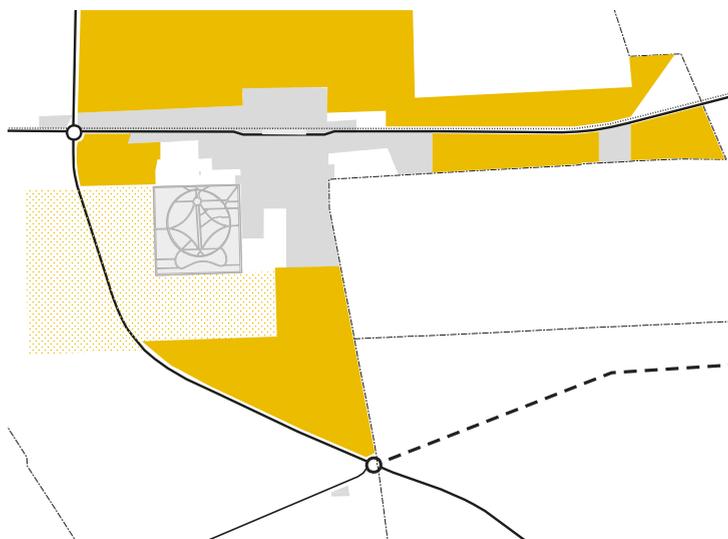


Jerarquización de la estructura local



Vías para el transporte no motorizado

3. LOS ESPACIOS PERIURBANOS



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

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

las afectaciones referidas a la dinámica hídrica. La definición y demarcación del suelo periurbano contempla todos los elementos involucrados en el mismo como así también su naturaleza cambiante. Para este espacio intermedio se propone incorporar elementos propios de los ámbitos urbanos que, superpuestos sobre parcelas productivas, configuren un paisaje con características espaciales mixtas. Por otra parte, se espera que el espacio periurbano pueda velar por la protección del suelo rural, y funcionar como barrera física que contenga la expansión innecesaria del suelo urbano.

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

Se reconocen cuatro situaciones diferentes que cumplen distintas funciones de acuerdo a su ubicación y condiciones pre-existentes en un suelo que no es homogéneo. Este reconocimiento establece no sólo las características del suelo periurbano sino también los sistemas productivos permitidos en cada uno

y aquellas actividades extras que se podrían realizar en cada caso. El Suelo Periurbano Zavalla queda entonces establecido en cuatro categorías:

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

Periurbano de Proximidad. En el suelo correspondiente a esta categoría se pueden distinguir dos situaciones diferenciadas: el suelo periurbano en contacto con áreas residenciales y el suelo periurbano en contacto con áreas industriales. Estas proximidades a los distintos usos definirán las características del espacio y la producción permitida. En el periurbano de proximidad a áreas residenciales, es fundamental el cuidado de la salud ambiental y de los habitantes. Este periurbano cumple la doble función de actuar como filtro, reduciendo gradualmente el impacto de agroquímicos sobre el área urbana y mejorando la relación entre el campo y la ciudad; además de funcionar en la contención de la expansión urbana. Se proponen en él tipos productivos que colaboren con el filtrado de agroquímicos y que sean amables con el ambiente y con la salud de las personas. Se plantea un nivel alto de control para la producción de hortalizas, frutas, plantas aromáticas, flores, ovinos, forrajeras, granos y árboles para madera. En el caso del periurbano en contacto a áreas industriales, se determina el tipo de producto posible a desarrollar dependiendo del tipo de industria.

Periurbano Productivo / Patrimonial. En este caso, se propone la protección de las huertas existentes como un valor paisajístico y patrimonial. Se pretende valorizar la producción en el entorno más cercano a los núcleos urbanos y evitar el constante corrimiento de

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

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

Periurbano de Completamiento. Esta categoría define parcelas seleccionadas para extender el suelo periurbano hasta algún borde físico o ambiental; cumple la función de establecer una continuidad espacial dentro del suelo periurbano. De esta ma-

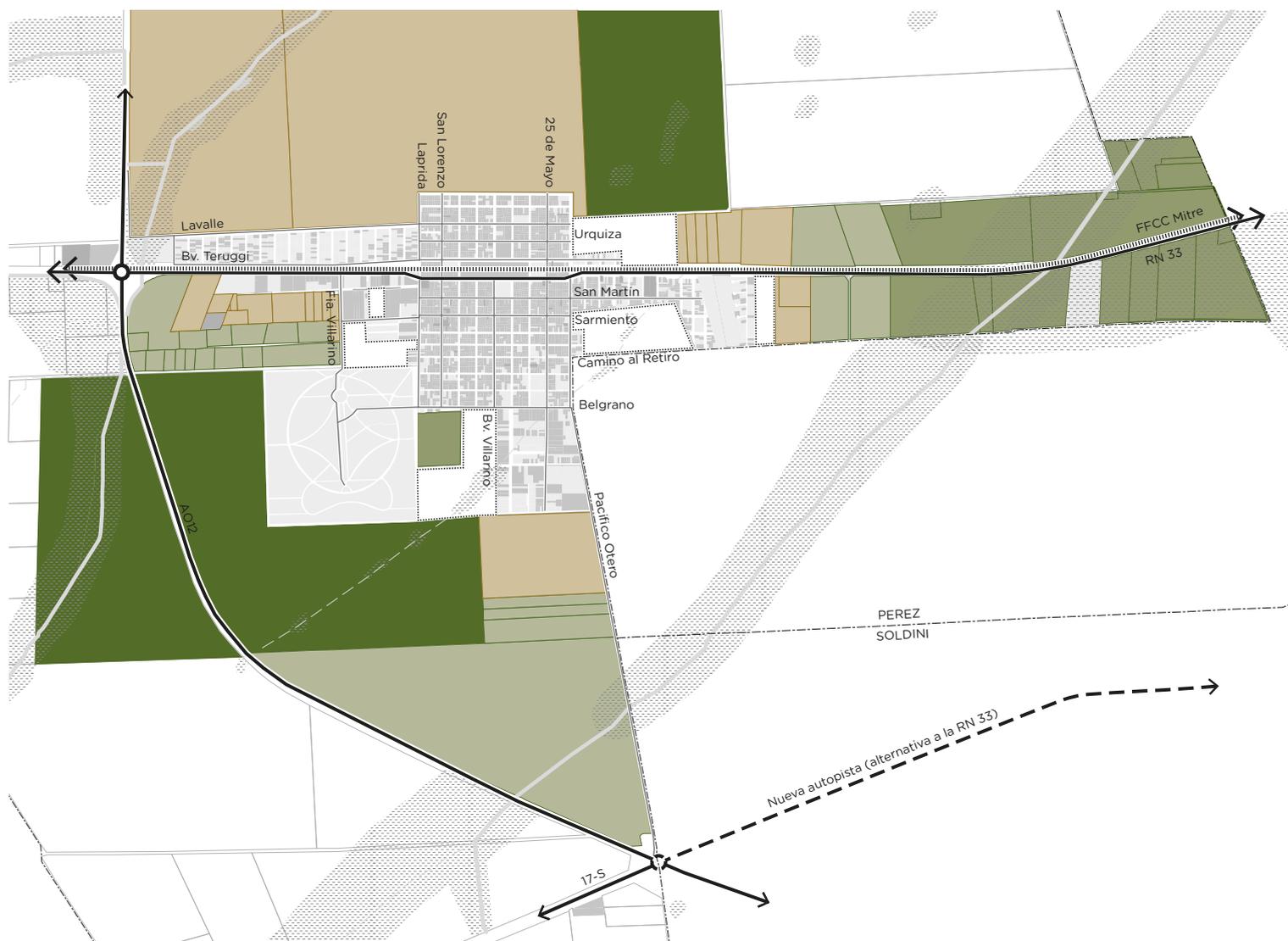


Áreas de Reserva para completamiento y expansión urbana

nera, se logra fortalecer los circuitos recreativos y recomponer el paisaje en torno a las plantas urbanas. En este caso, se propone una producción bajo cuidados medios, por no estar en contacto directo con ningún sector de riesgo.

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

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



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

Plano 27. Selección preliminar de las parcelas de suelo periurbano

108 INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTIÓN

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

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

a la hora de compartir proyectos con otras localidades del área. La “caja de herramientas” del PUL contiene cinco tipos de instrumentos:

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

NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES

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

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

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

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

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

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

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

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

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

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

Área de Protección Histórica (APH). Es el instrumento que permite aplicar dispositivos de preservación, protección y/o regulación

de su eventual sustitución en sectores que contienen edificios de valor histórico o arquitectónico; también definir la composición o el carácter de los espacios públicos. Las especificaciones de la intervención en un sector declarado “Área de Protección Histórica” quedarán establecidas mediante indicaciones referidas a los grados de protección edilicia; medidas de preservación edilicia y potenciales transformaciones de uso; indicadores urbanísticos específicos para las parcelas involucradas; condiciones para el diseño, materiales e instalación de elementos sobre la fachada y regulación del espacio público y los mecanismos de gestión.

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

Área de Interés Social (AIS). Es el instrumento del que dispone la comuna para contribuir al desarrollo de aquellos sectores que presenten claros signos de deterioro urbano, carencia de infraestructuras y equipamientos o precariedad habitacional y/o dominial. Tiene por objeto agilizar las gestiones administrativas necesarias para intervenir con el propósito de mejorar las condiciones y la calidad urbana del sector. Dentro de un sector declarado como “Área de Interés Social”, cada Departamento Ejecutivo podrá

comprar en forma directa los bienes inmuebles que se consideren necesarios para: la regularización de la situación dominial en un asentamiento irregular existente; la construcción de viviendas de interés social; la reubicación de familias provenientes de un asentamiento irregular; la construcción de espacios públicos, equipamientos comunitarios y obras de infraestructura.

REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

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

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

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

Convenios urbanísticos. Son acuerdos entre la comuna y otros actores respecto de la realización de diversos tipos de proyectos o intervenciones urbanas que generen beneficios mutuos. Estos acuerdos procuran tener efectos positivos especialmente en el desarrollo del equipamiento y de la infraestructura urbana. Dichos convenios constituyen una forma de Asociación Público-Privada (APP) que puede tener fines muy diversos, cuya base es la búsqueda de un equilibrio de cargas y beneficios entre las partes, definidas a partir de un pro-

ceso de negociación. En cierto sentido, los convenios urbanísticos tratan de generar una contraprestación, colaboración, cooperación, contribución y/o aportes por parte de los beneficiados de la actividad estatal comunal, en general inversores inmobiliarios. Los convenios urbanísticos se suelen implementar para impulsar acciones de nueva urbanización, reconversión, reforma, renovación, rehabilitación y/o sustitución urbana. Los mismos se aplicarán con las siguientes finalidades: (1) promover la implementación de proyectos especiales de gran escala; (2) garantizar la implementación sostenida en el tiempo de un plan-programa y (3) canalizar adecuadamente la inversión pública y privada en pos de un beneficio colectivo.

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

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

INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

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

CRÉDITOS

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

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

COMUNA DE ZAVALLA

Presidente Comunal, Guillermo Rajmil

Asesor Técnico Local ECOM, Arq. Gabriela Adad

AUTORIDADES ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO (ECOMR)

Presidenta, Intendente de Rosario Mónica Fein

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

Municipios y comunas miembros del Consejo de Gobierno,

municipios de Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Funes, Granadero Baigorria, Pérez, Rosario, San Lorenzo, Villa Constitución y Villa Gobernador Gálvez; comunas de Acebal, Álvarez, Alvear, Pueblo Andino, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fighiera, General Lagos, Ibarlucea, Pavón, Piñero, Pueblo Esther, Ricardone, Soldini y Zavalla.

Directora General, Mirta Levin

Secretario Ejecutivo, Juan Martín Atencio

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

Coordinadora del Programa, Soledad Iglesias

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

Gerente del Cono Sur y Representante en Argentina, José Luis Lupo
Consultor Especialista de Desarrollo Urbano y Vivienda, Martín Soulier Faure

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

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

INSTITUCIONES COLABORADORAS

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

EQUIPOS TÉCNICOS

EQUIPO TÉCNICO ECOMR

Directora General del Programa "26 estrategias locales, un plan metropolitano", Mag. Arq. Mirta Levin
Coordinadora Urbanística del Programa, Directora de Ordenamiento Territorial, Arq. Maira Cimolini
Auxiliares de Coordinación Urbanística, Arqs. Celeste Martín, Ignacio Cuenca, Sabrina Galarraga, María Trabuchi.
Coordinador de Planes Especiales Interjurisdiccionales, Arq. Federico Sileo
Auxiliares de Planes Especiales Interjurisdiccionales, Arq. Florencia Meucci y Romina Di Meola
Coordinador de Información Georreferenciada. GIS, Agr. Daniel Sartorio
Auxiliar de Información Georreferenciada, Técnico Topógrafo Eric Jager
Asesora Estadística, Lic. Rosa Moses
Auxiliar en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano, Ing. David Balaban
Coordinador en Accesibilidad y Movilidad, Arq. Gustavo Chialvo
Asesora en Accesibilidad y Movilidad, Ing. Civil Sabina Fanelli
Asesor en Recursos Ambientales, Ing. Ambiental Andrés Carbajo
Asesor en Recursos Hídricos, Ing. Civil Federico Derman
Asesora Legislación Urbanística, Arq. Alicia Noya
Directora de Proyectos Especiales, Arq. Marianela Motkoski
Auxiliares de Proyectos Especiales, Arqs. Martín Cabezudo, Juan Andrés Romanos, Guillermina Aguilera, Ana Luz Lifschitz
Coordinadora en Comunicación y Logística ECOMR, Lic. Verónica Perelló
Auxiliar técnica legal, Abog. Lara Montaner
Auxiliares administrativos, Cp. Victoria Tinnirello e Ignacio Puntin.
Asesora administrativa contable, Cp. Ángeles Brunori
Responsable de publicaciones, Dg. Raúl Sordoni

EQUIPOS TÉCNICOS ENTIDADES COLABORADORAS

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

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

Asesores Técnicos Colegio de Arquitectos Provincia de Santa Fe para el Cuadrante Oeste Metropolitano, Arq. Claudio Sfiligoi, Arq. Graciela Rodríguez, Arq. Raúl Pérez, Arq. Camila Viglacinti y Arq. Graciela Luisetti.

EQUIPOS TÉCNICOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES Desarrollo y coordinación, Licenciados Natalia Carnovale, Diego Beretta

Responsable Metodológica, Lic. Aneley Berardo

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

EDICIÓN

Coordinación editorial, Arq. Maira Cimolini

Producción integral, Dra. Arq. Cecilia Galimberti

Diseño Gráfico, Dg. Raúl Sordoni

Ilustraciones, Arq. Luis Lleonart

Corrección y revisión de textos, Lic. María Georgina Giorgis

Imprenta, Borsellino Impresos S.R.L.

AGRADECIMIENTOS

Se agradece la colaboración de la M. Sc. Arq. Agustina González Cid en la elaboración de los contenidos de las temáticas de Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano.

Se agradece, también, la colaboración de las siguientes reparticiones provinciales y de los profesionales consultados en diferentes instancias del proceso de elaboración de los PUL:

Secretario de Desarrollo Territorial y Economía Social, Mauro Casella
Jefe de Área de Proyecto, Delegación Rosario de la Dirección General de Proyectos de la Secretaría de Recursos Hídricos, Ing. Raúl Navarro

Asesor en Recursos Hídricos, Ing. Hugo Orsolini

Comisión Interministerial de Ordenamiento Territorial (CIOT)

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

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

AA. VV. (1987) Libro del Centenario de la Comuna de Zavalla. Zavalla.

ARLIOTI, L. (1923) Libro Histórico de Zavalla. Editado en los Talleres de la Institución Internacional.

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

ECOM Rosario (2019) La construcción y consolidación de un plan metropolitano. Rosario: ECOM.

ECOM Rosario (2014) El Área Metropolitana de Rosario: estructura institucional y caracterización territorial. Cuaderno 1. Rosario: ECOM.

ECOM Rosario (2014) El Área Metropolitana de Rosario: contextos del planeamiento metropolitano local e internacional. Cuaderno 2. Rosario: ECOM.

ECOM Rosario (2014) El Área Metropolitana de Rosario: directrices para la concertación de un modelo territorial. Cuaderno 3. Rosario: ECOM.

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

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

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

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

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

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

OLLACARIZQUETA, Enzo (Ed.) (2013) Revista local mensual “Zavalla ayer hoy y siempre”. Año 2, N°17.

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

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

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

Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

Zavalla 2030 / dirigido por Mirta Levin. - 1a ed. - Rosario : ECOM, 2019.

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

ISBN 978-987-8355-03-0

1. Planes Urbanos. 2. Urbanismo. 3. Ordenamiento Territorial. I. Levin, Mirta, dir. II. Título.

CDD 711.4



Editado en la ciudad de Rosario, Santa Fe, en el mes de Octubre de 2019. Se ha hecho el depósito de Ley 11.723

Este libro se terminó de imprimir en Octubre de 2019 en Borsellino Impresos S.R.L., Rosario, Argentina.

ISBN 978-987-8355-03-0





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



