



R

Ricardone 2030

PLAN URBANO LOCAL









Ricardone 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Ricardone. 2019



Estimados vecinos y vecinas:

Como presidente comunal de la localidad de Ricardone me es muy grato presentarles el Plan Urbano Ricardone 2030, que ha surgido de un importante proceso de participación, encauzado en el Área Metropolitana de Rosario, para debatir la construcción de los planes urbanos encuadrados en un Plan Estratégico Metropolitano.

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

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

En sucesivas instancias participativas hemos reconocido los problemas y potencialidades que tenemos, para poder definir y volcar a este plan las políticas y estrategias que fijan un nuevo rumbo a seguir; el completamiento de la infraestructura para optimizar las redes de servicios y desagües, es fundamental en la agenda de este plan, principalmente, la red de cloacas que establecerá una mejora significativa en la calidad de vida de nuestros vecinos. También reflexionamos sobre los proyectos estratégicos que queremos implementar, muchos de los cuales nos vinculan con otras localidades vecinas ayudándonos a lograr una mayor y mejor integración metropolitana y regional; entre ellos se encuentra el desarrollo más eficiente de la movilidad a través de la canalización del trans-

porte de cargas, diseñando una traza alternativa de la A012, hacia el sur de la localidad. Este tema es fundamental en virtud de los problemas que ocasiona la gran afluencia de tránsito pesado y los altos costos operativos en tareas de prevención, ordenamiento de vehicular y seguridad que la comuna debe afrontar. Otra de mis grandes preocupaciones es poder gestionar la incorporación de Ricardone al sistema de acueductos de la Provincia de Santa Fe a los efectos de mejorar el servicio de agua potable.

Esta iniciativa que encauzamos en la ciudad se llevó adelante gracias a nuestra incorporación al programa “26 Estrategias Locales- Un Plan Metropolitano”, junto a doce comunas y municipios que constituyen el Entre de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOMR) y que fueron integradas en esta fase de su implementación.

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

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

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

Juan Carlos Doria

Presidente Comunal de Ricardone

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	33
Ejes temáticos sectoriales	36
• Urbanización y vivienda	36
• Déficit habitacional	37
• Estado de las infraestructuras y los servicios	42
• Desarrollo del suelo periurbano y rural	46
• Accesibilidad y movilidad	49
• Desarrollo industrial, productivo y de servicios	50
Principal normativa vigente	52
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	53
Identificación de las potencialidades locales	58

CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local	62
• Criterios generales	62
• Criterios particulares adoptados para las localidades del CNM	64
Síntesis de las estrategias de desarrollo para el CNM	73
Objetivos de transformación urbana	78
Criterios de urbanización a nivel local	80
Políticas y acciones para el desarrollo local	81
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda	81
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes	82
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad	84
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios	84
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios	86
• Lineamientos preliminares para un plan de infraestructuras y servicios	86
• Modelo Integrado de las estrategias para el desarrollo local	92
Grandes operaciones estructurales	94
Instrumentos normativos y de gestión	104
• Normas urbanísticas generales	104
• Normas urbanísticas particulares	104
• Reglamento de edificación	106
• Instrumentos de gestión para la concertación	106
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano	107

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

En este contexto y aprovechando las sinergias logradas, se puso en marcha el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, mediante el cual se inició un proceso que en una primera fase 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 Ricardone entre otras once más: Acebal, Carmen del Sauce, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fray Luis Beltrán, Funes, Pavón, Piñero, Pueblo Andino, Villa Constitución y Zavalla. Rosario, ciudad cabecera del área, se integra al programa a través del planteo de 5 Planes Interjurisdiccionales, a desarrollar en forma conjunta con seis localidades colindantes.

A la finalización del programa, prevista para finales del 2019, todas las localidades 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 ECOM, 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 Ricardone 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 propuestas urbanísticas, que se planteen en Ricardone, 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 modalida-

des 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 Corredor Norte Metropolitano (CNM), en las cuales participaron los técnicos designados por la localidad de Ricardone. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para consensuar un diagnóstico sobre la situación urbanística general de la comuna y para debatir –junto a las fuerzas vivas, el Intendente, 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 Ricardone contó con una importante participación ciudadana, en una amplia heterogeneidad de representaciones: miembros de la sociedad civil, empresarios, desarrolladores inmobiliarios, concejales, vecinos y funcionarios del gobierno local y provincial. Contar con esta multiplicidad de actores permitió el intercambio de miradas, a veces contrapuestas, en un clima de trabajo colaborativo y propositivo. Con las conclusiones obtenidas del proceso participativo encauzado, se procedió a efectuar la revisión final del documento de plan, cuyo texto se presenta en esta oportunidad.

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 ECOM Rosario
Septiembre de 2019

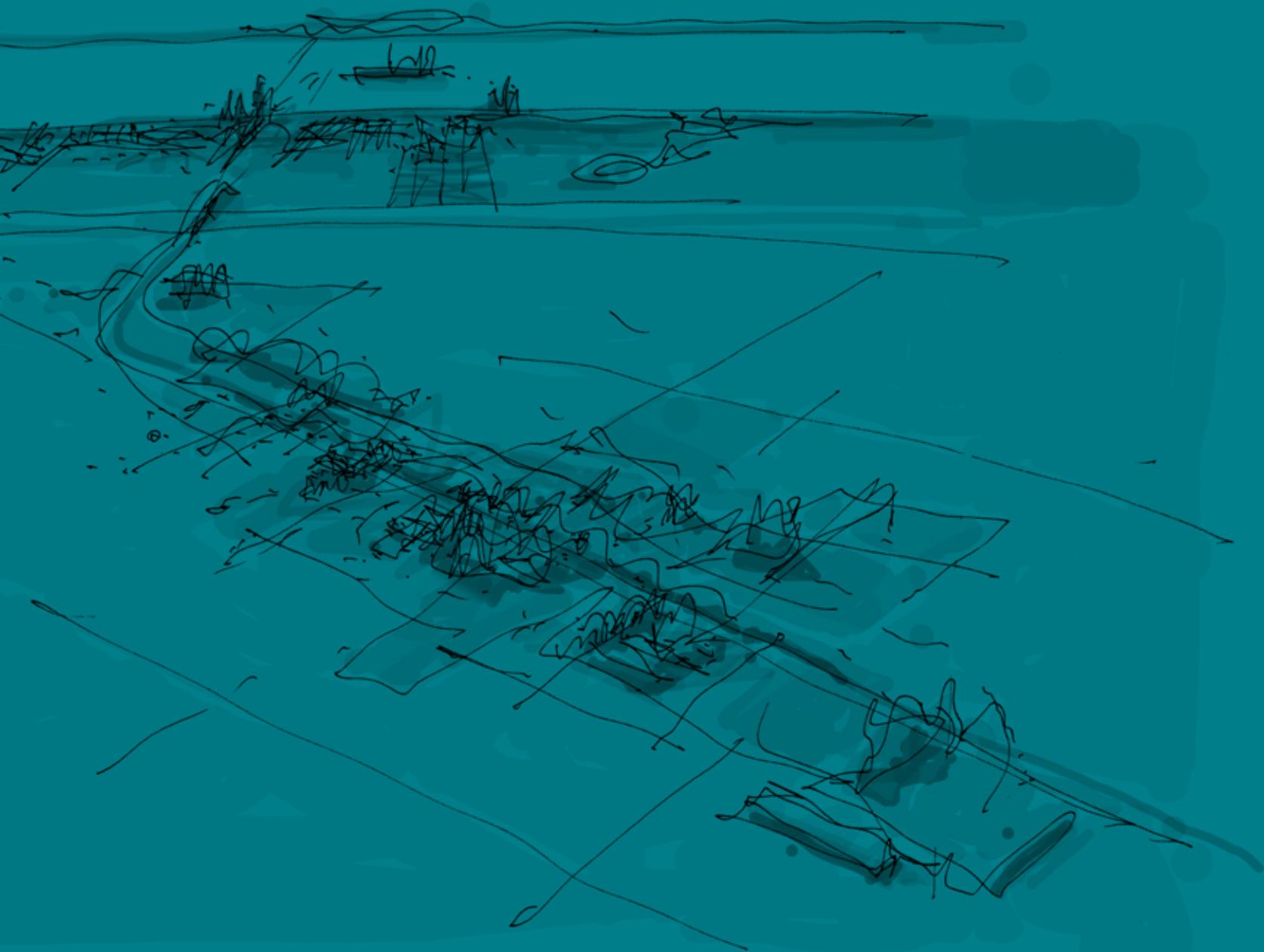
Acebal
Álvarez
Alvear
Arroyo Seco
Capitán Bermúdez
Carmen del Sauce
Coronel Domínguez
Empalme Villa Constitución
Fighiera
Fray Luis Beltrán
Funes
General Lagos
Granadero Baigorria
Ibarlucea
Pavón
Pérez
Piñero
Pueblo Andino
Pueblo Esther
Ricardone
Rosario
San Lorenzo
Soldini
Villa Constitución
Villa Gobernador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



CAPÍTULO 1.**CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

Ricardone (Ri), 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

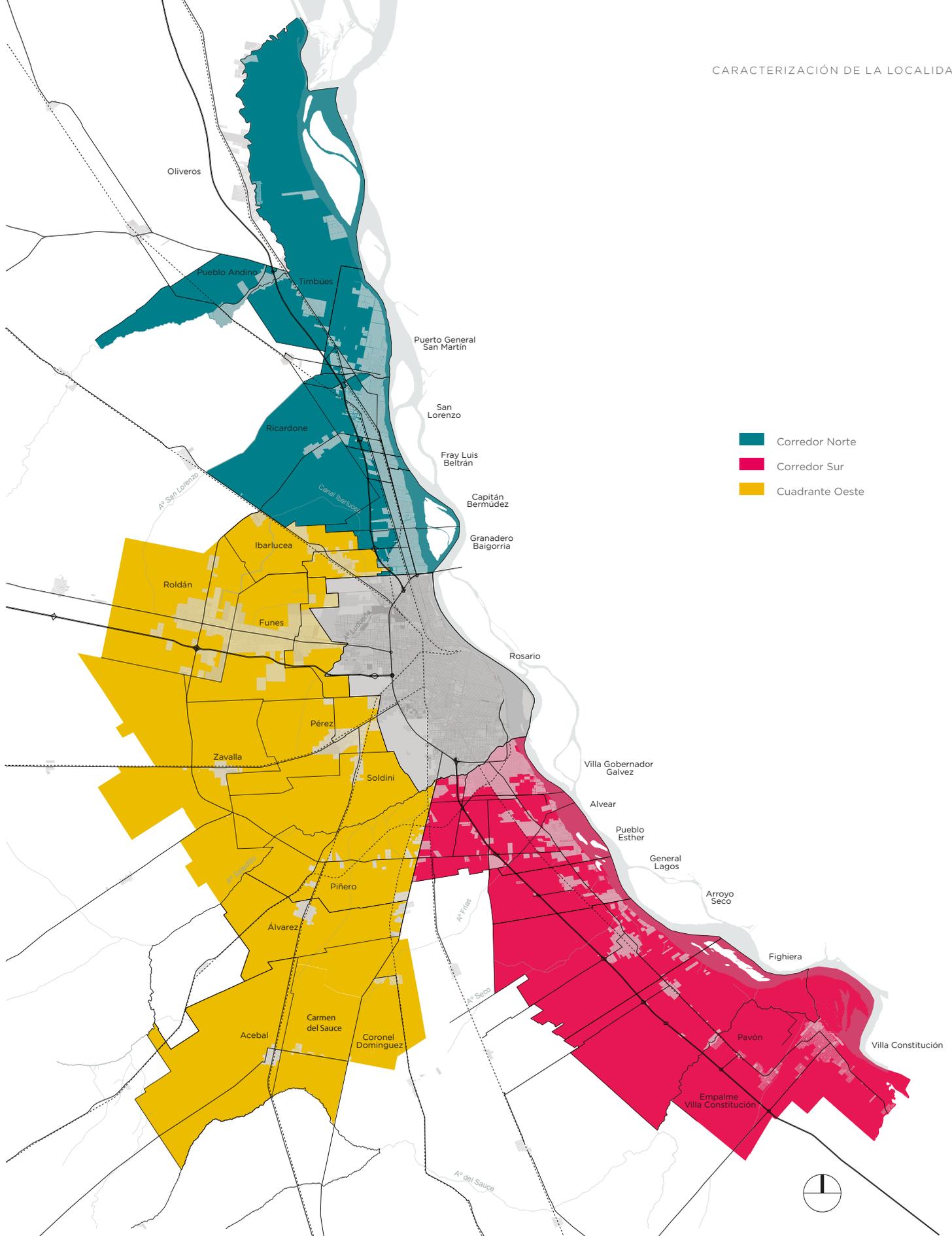
Ricardone (Ri) integra el Corredor Norte del Área Metropolitana de Rosario, junto a las localidades de Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, San Lorenzo, Puerto General San Martín, Timbúes y Pueblo Andino. Si bien su centro urbano, localizado aproximadamente a 28 km de la ciudad de Rosario, se desprende de dicho corredor, está íntimamente ligado a él por la conexión que establece la traza de la ruta nacional A012. Esta arteria, de alta prestación, atraviesa la localidad para llegar al núcleo portuario de San Lorenzo, impactando fuertemente en su estructuración y desarrollo.

El Corredor Norte Metropolitano se conforma por una estructura territorial predominantemente industrial y estrechamente asociada a la consolidación, sobre el frente fluvial del Paraná, de una cadena portuaria de gran relevancia regional, nacional e internacional. Esta estructura define en gran medida su perfil productivo y la base económica del desarrollo regional. La cercanía a los principales puertos exportadores de cereales ocasiona que, frecuentemente, ingresen a la localidad de Ricardone 5.000 camiones diarios. Sin embargo, esto no ha sido un obstáculo para desarrollar un fuerte rol residencial, que se comprueba en el alto incremento poblacional registrado en las últimas dos décadas, dado que muchos trabajadores provenientes de localidades aledañas (por ejemplo, San Lorenzo y Capitán Bermúdez), han elegido a este poblado para vivir.

Además del perfil residencial se destaca la producción agrícola. También se distinguen los establecimientos educativos, en especial, la Escuela Agrotécnica, a la cual asisten alumnos de distintas partes de la región. Se suma a esta caracterización, la existencia de un buen nivel de equipamientos culturales y recreativos, públicos y privados, así como la presencia de actividades industriales, mayormente relacionadas al rubro metalúrgico.

Su planta urbana se desarrolla a ambos lados de la ruta nacional A012, traza vial que establece una conexión con la autopista Rosario-Santa Fe y con la ruta provincial N°25.

Su reconocimiento como centro urbano de valor en el Área Metropolitana Rosario (AMR) está dado, también, por la presencia del relleno sanitario, que ha oficiado como centro de disposición de residuos de muchas localidades del área. La propuesta planteada para alcanzar su refuncionalización y conversión en un nuevo Centro GIRSU (Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos), es de gran importancia para todo el Corredor Norte Metropolitano y para el AMR en su conjunto. Frente a estas condicionantes comunes, se torna vital la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan a una transformación urbanística positiva a nivel local potenciando el valor de estos vínculos.



20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

El distrito de Ricardone tiene una extensión territorial total de 94,25 km². En esta superficie se diferencia el área urbanizada, es decir, aquella destinada a los asentamientos urbanos intensivos, que ocupa aproximadamente 4,03 km² (4% del total de superficie), donde se desarrollan usos vinculados a: la residencia permanente o temporal; las actividades secundarias, terciarias y recreativas; y usos específicos compatibles con la residencia. Cerca de 90,22 km² pertenecen a la superficie no urbanizada (96%), donde se incluye el suelo destinado a actividades primarias y usos agropecuarios.

Según el Censo Nacional realizado en el año 2010, su población es de 2.703 habitantes alojados en un total de 767 hogares. Esta población aporta el 1,79% de los habitantes del Corredor Norte Metropolitano y el 0,20% de los habitantes del AMR. Los incrementos intercensales (que captan no solo la natalidad sino también las migraciones) fueron del 96,32% (período 1991-2000) y del 63,52% (período 2001-2010). En base a estos datos, la proyección de población en el 2019 es de 4.417 habitantes. Este crecimiento es considerablemente mayor en ambos períodos en comparación con lo observado en el Corredor Norte Metropolitano (16,66% y 11,77% respectivamente), como también en comparación con la provincia, que ha presentado variaciones intercensales de 7,2% y 6,5% respectivamente. Los incrementos de Ricardone son también nota-

blemente mayores con relación a los registrados para los mismos períodos en la ciudad de Rosario (0,05% y 4,30% respectivamente). Esto hace suponer que Ricardone fue una localidad receptora de población que ha migrado, posiblemente, de las ciudades cercanas.

La estructura etaria de la población se compone de la siguiente manera: el 31,9% corresponde a menores de 14 años; el 63,5% a población en edad de trabajar (entre los 15 y 65 años); y el 4,6% a mayores de 65 años. En el Corredor Norte esta estructura presenta para cada grupo 24,9%, 66% y 9,1% respectivamente. La localidad posee mayor peso de población infantil y un porcentaje sensiblemente menor de adultos mayores.

La densidad poblacional exhibe una primera aproximación a la configuración de la ciudad y su organización territorial. En la totalidad del tejido, la densidad global¹ alcanza los 28,68 hab./km², siendo en el área urbana² de 638,30 hab./km² y en el área no urbanizada³ de 1,47 hab./km². Esto indica que la población se encuentra mayormente concentrada en el área urbana, siendo baja la densidad de población en zona no urbanizada, dando cuenta de su caracterización como una localidad compacta. En base a las proyecciones censales calculadas por el INDEC, la densidad poblacional general proyectada⁴ al 2019 es de 46,87 hab./km², duplicándose la densidad respecto al 2010 como producto de las migraciones, un fenómeno que ha impactado en un considerable aumento de la población.

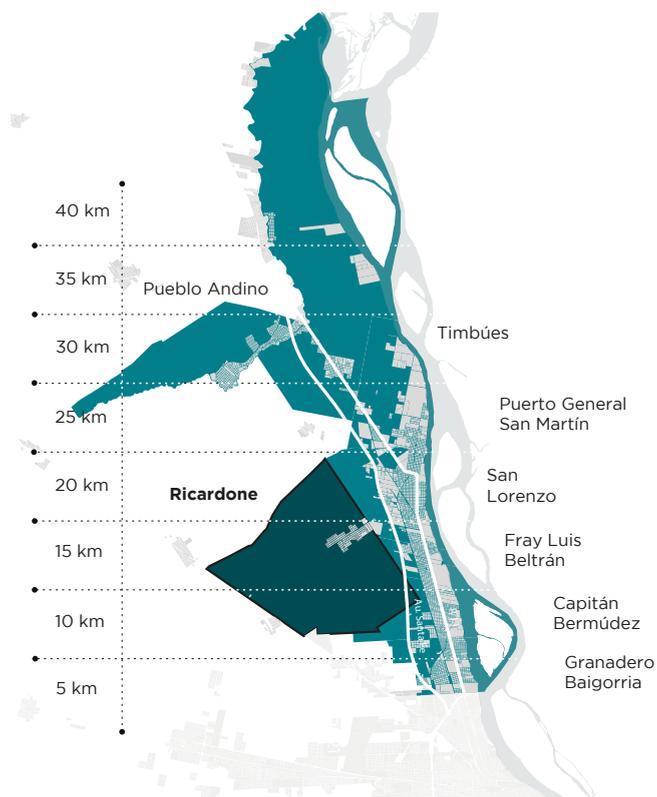
1. Relación entre la población y la superficie total del distrito
2. Relación entre población en zona o área y la superficie urbanizada
3. Relación entre la población en zona o área no urbanizada y la superficie no urbanizada
4. Relación entre la población total proyectada al 2019 según Indec y la superficie total del distrito

PROCESO DE URBANIZACIÓN

CONFIGURACIÓN URBANA Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

En 1883 Juan M. Ortiz y su hermano Emilio adquieren grandes extensiones de tierra y fundan, en 1885, la estancia Los Paraísos y Colonia Ortiz. Estos establecimientos se extienden desde la margen izquierda del arroyo San Lorenzo hasta la actual localidad de Capitán Bermúdez. Juan Ortiz establece en su estancia un emprendimiento agrícola-ganadero desarrollando una tarea colonizadora que se diferencia a la de otros terratenientes, dado que se caracteriza por dividir las tierras en chacras (de una superficie entre 35 y 45 hectáreas) para asignarlas en propiedad a los agricultores en lugar de arrendarlas. Esta actitud denota un programa agrario con intenciones progresistas que se opone al latifundio y la consecuente explotación de los agricultores, propiciando el desarrollo de los pueblos.

Las primeras gestiones para fundar el poblado de Ricardone son promovidas por los agricultores, quienes realizan una solicitud formal el 15 de febrero de 1890. Don Carlos Villata, Santiago Gallaretto, Matías Benvenuto, Ángel Bevilacqua y Bautista Colautti confieren poder especial a José A. López, escribano público, para que se realice un pueblo en los campos colonizados por Ortiz, bajo el nombre de Diputado Ricardone. Dicha



22 denominación se elige con el fin de rendirle honor al entonces diputado, dado que, por su buena relación con el gobierno provincial y por sus gestiones, se posibilita la creación de la localidad. El 11 de marzo de 1890 queda oficialmente creado y trazado el Pueblo Ricardone. El 11 de junio del mismo año, José A. López hace una nueva presentación ante la provincia solicitando la aprobación del ensanche de la planta urbana, con la finalidad de ampliar los límites para establecer una plaza pública a la que se le da el nombre del entonces gobernador de la provincia, Dr. José Gálvez.

No obstante, en 1894 el intendente de San Lorenzo solicita la derogación del decreto vigente referido a los límites entre ambos pueblos y propone que la municipalidad de San Lorenzo perciba la recaudación impositiva que le correspondía a Ricardone. De esta manera, Ricardone ve dificultada su expansión demográfica y económica. Los pobladores y la Comisión de Fomento del pueblo reaccionan ante esta decisión y rechazan pagar impuestos a la ciudad de San Lorenzo, estableciéndose un conflicto entre ambas localidades. En 1911 se inicia un movimiento político para recuperar la autonomía perdida, sobre las bases de que Pueblo Ricardone presenta un evidente desarrollo social y económico y cumple con los requisitos para ser un poblado independiente. Estos pedidos devienen, en 1913, en la constitución de la segunda Comisión de Fomento de Ricardone y en su efectiva separación del gobierno municipal de San Lorenzo.

A principios del siglo XX se coloca la piedra fundamental de la iglesia San Juan Bautista, en 1922 se funda el Club Atlético Independiente y en 1926 la escuela comienza a funcionar en su nueva sede, frente a la plaza. En 1923 se constituye la

sociedad Caligaris & Cía., destinada al acopio de cereales, la cual registra un importante rol en el desarrollo agrario del sur de la provincia de Santa Fe. Tras la muerte de sus fundadores, en 1926, se convierte en Meroi Manarin & Cía. y, en 1945, en Meroi & Cía. S.A., donde se ubica actualmente Cavestri. A fines de 1979 se instala próxima a Ricardone, en el límite con San Lorenzo, una planta de molienda de soja y girasol correspondiente a la empresa Vicentin.

TRANSFORMACIONES RECIENTES

La comuna de Ricardone evidencia importantes cambios en el uso del suelo en los últimos 15 años. La planta urbana registra nuevas expansiones durante la década de 1970, las cuales son aprobadas entre 1970 y 1976. Estas expansiones se caracterizan por encontrarse sobre la ruta nacional A012, a ambos lados de la planta fundacional de la ciudad, abarcando entre tres y cuatro manzanas de profundidad, extendiendo así los límites de la localidad. Algunos de estos loteos, sobre todo los más alejados del núcleo original, se consolidan recién a mediados la década de 1990. Entre 1997 y 2001, nuevamente se aprueban nuevas urbanizaciones ubicadas al sur de la ruta nacional A012. Si bien se mantiene la extensión de la comuna sobre dicha ruta, se ensancha la planta urbana hacia el norte y hacia el sur. Toda el área urbana se encuentra concentrada en torno a la ruta A012 y no se registran sectores dispersos o alejados del núcleo urbano fundacional. Frente a estos incrementos urbanos, Ricardone casi duplica su planta en las últimas dos décadas, registrándose nuevas propuestas en curso. Entre dichas urbanizaciones se destacan: Las Moras 2, Don Daniel, Glardón y Zagreb. Este último emprendimiento ocupa



- | | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|---|-------------------------------------|
|  | Urbanizaciones en proceso de consolidación antes de 2004 |  | Intervenciones de vivienda estatal anterior a 2004 |  | Proyectos de urbanización en gestión |  | Instalaciones industriales o afines |
|  | Urbanizaciones en proceso de consolidación a partir de 2004 | | | | 1. Zagreb (supeditado a obras hídricas) | | |
| | | | | | 2. Loteo Don Daniel | | |
| | | | | | 3. Las Moras 2 (con afectación para traza vial, variante A012) | | |

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

24 una gran área localizada al este de la localidad, ubicada sobre el límite distrital con la ciudad de San Lorenzo; su concreción definitiva se encuentra supeditada a la realización de obras de infraestructura hídrica.

Es importante remarcar que prácticamente toda la planta urbana posee agua potable y una gran extensión de red de gas natural. Si bien no existe red cloacal, se destaca que actualmente se realizan gestiones para proveer este servicio a los ciudadanos. Asimismo, se resalta que en el loteo Don Daniel y en las manzanas próximas a la Escuela N°220 “Juan B. Cabral”, ubicadas al norte de la ruta nacional A012, se registran problemáticas hídricas y anegamiento temporal, debido al dimensionamiento insuficiente de los aliviadores.

La comuna de Ricardone no posee asentamientos irregulares y en lo que se refiere a intervenciones urbanas de vivienda estatal registra tres desarrollos realizados en la década de 1990, destacándose el Barrio Vicentin, realizado por la provincia de Santa Fe, y el Plan Evita, desarrollado por el gobierno nacional.

Como se mencionó, este distrito se caracteriza por presentar grandes espacios de carácter productivo rural que rodean la planta urbana, mayormente destinados a la agricultura extensiva. La contigüidad entre las actividades residenciales y rurales genera conflictos ambientales por la aplicación de agroquímicos.

Ricardone cuenta, también, con varias acopiadoras de cereales ubicadas al este del casco histórico, en el acceso a la ciudad de San Lorenzo. En cuanto a desarrollo industrial, registra empresas de montaje o servicios ubicadas dentro de la planta urbana, conforme a la ordenanza de uso del suelo vigente, aunque muchos de sus habitantes trabajan en las ciudades vecinas de San Lorenzo y Capitán Bermúdez.

Según la clasificación del Catastro Provincial, la configuración actual de los usos del suelo está dada en la mayor superficie declarada de la localidad por la categoría “suelo rural” (97,61% de la superficie total), concentrado en el 7,67% de las fincas⁵.

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

Tipo de zona	Nro. Fincas	%	Sup. Terreno (Has.)	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada (m ²)	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	3.662	87,46	172	1,90	268.316	91,81	35,17
Suburbano	9	0,21	28	0,31	18.283	6,26	1,55
Suburbano Loteado	195	4,66	16	0,18	5660	1,94	11,87
Rural	321	7,67	8.836	97,61	0	0,0	0,0
TOTAL	4.187		9.052		292.259		0,33

Tabla. Usos del suelo. Fuente: SCIT 2019.

El suelo “urbano” ocupa el segundo lugar (1,90% de la superficie total) y está constituido por el 87,46% de fincas, con un 91,81% de la superficie edificada total. El suelo “suburbano” registra el 0,31% de superficie total, con un 0,21% de fincas y un 6,26% de la superficie edificada. El “suburbano loteado” solo constituye el 0,18% del terreno, con el 4,66% de fincas y un 1,94% de superficie edificada

CARACTERIZACIÓN DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

El Área Metropolitana de Rosario (AMR) está caracterizada por la alta presencia de suelo rural, localizado dentro de los límites distritales de las localidades. En estas situaciones, al “suelo periurbano” se le otorga la función de mediar entre el suelo rural y el suelo urbano, proteger el paisaje productivo que rodea las localidades de los procesos de expansión urbana, filtrar el uso de agroquímicos usados para la producción de alimentos, rescatar los espacios naturalmente destinados a cumplir funciones hídricas como reservorios y contribuir a proteger y a recuperar el hinterland productivo de cada localidad, reforzando su capacidad de abastecer las demandas de consumo de la región e incorporando fuentes de trabajo que la actividad genera. Así, la incorporación de la categoría de suelo periurbano propicia el desarrollo de un territorio con características paisajísticas, ambientales, productivas y sociales propias.

Como se evidencia en el cuadro anterior, en el distrito de Ricardone el suelo rural representa la mayor superficie de la jurisdicción local; el espacio suburbano y urbano le sigue en segundo lugar. Ubicada a ambos lados de la ruta nacional

A012, con un trazado urbano perpendicular a la misma, Ricardone está rodeada en sus cuatro lados por suelo a definir como periurbano y rural. La planificación de este territorio, teniendo en cuenta todos los elementos que lo componen, es fundamental para establecer una buena convivencia entre los suelos urbano y rural y generar en el espacio intermedio un nuevo modo de habitar la ruralidad.

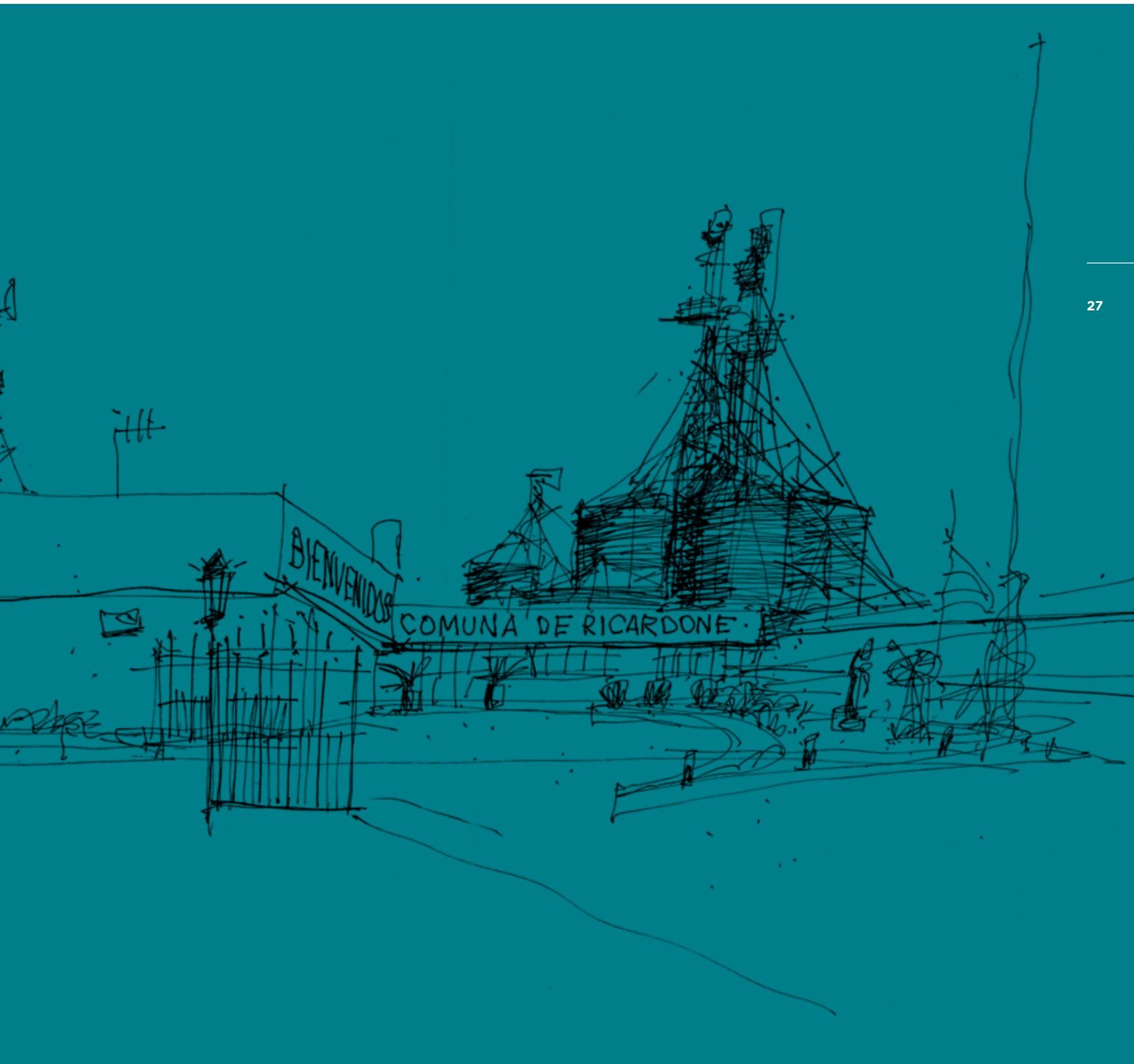


CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

La caracterización territorial de Ricardone, 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 urbana 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 puedan conducir y su capacidad para vincular distintos sectores urbanos y relacionar a Ricardone con el territorio circundante:

Corredores Primarios. La red vial jerárquica de la localidad se estructura en función de la articulación de los siguientes elementos: la ruta nacional A012, la ruta provincial N°25 y la autopista Rosario-Santa Fe (si bien el acceso no está en el distrito Ricardone sino en San Lorenzo, resulta un conector central en su territorio y está muy próximo al límite distrital).

Corredores Secundarios. Se destacan los siguientes ejes transversales: 11 de mayo (que ofrece conectividad hacia el norte, además de cierta distribución interna), H. Irigoyen, Edén (calle en diagonal que sigue la traza de columnas de alta tensión), Iriondo (eje transversal principal, que conecta al sur con el relleno sanitario), Galaretti, Colautti y Gavriotti. Otra calle transversal que podría

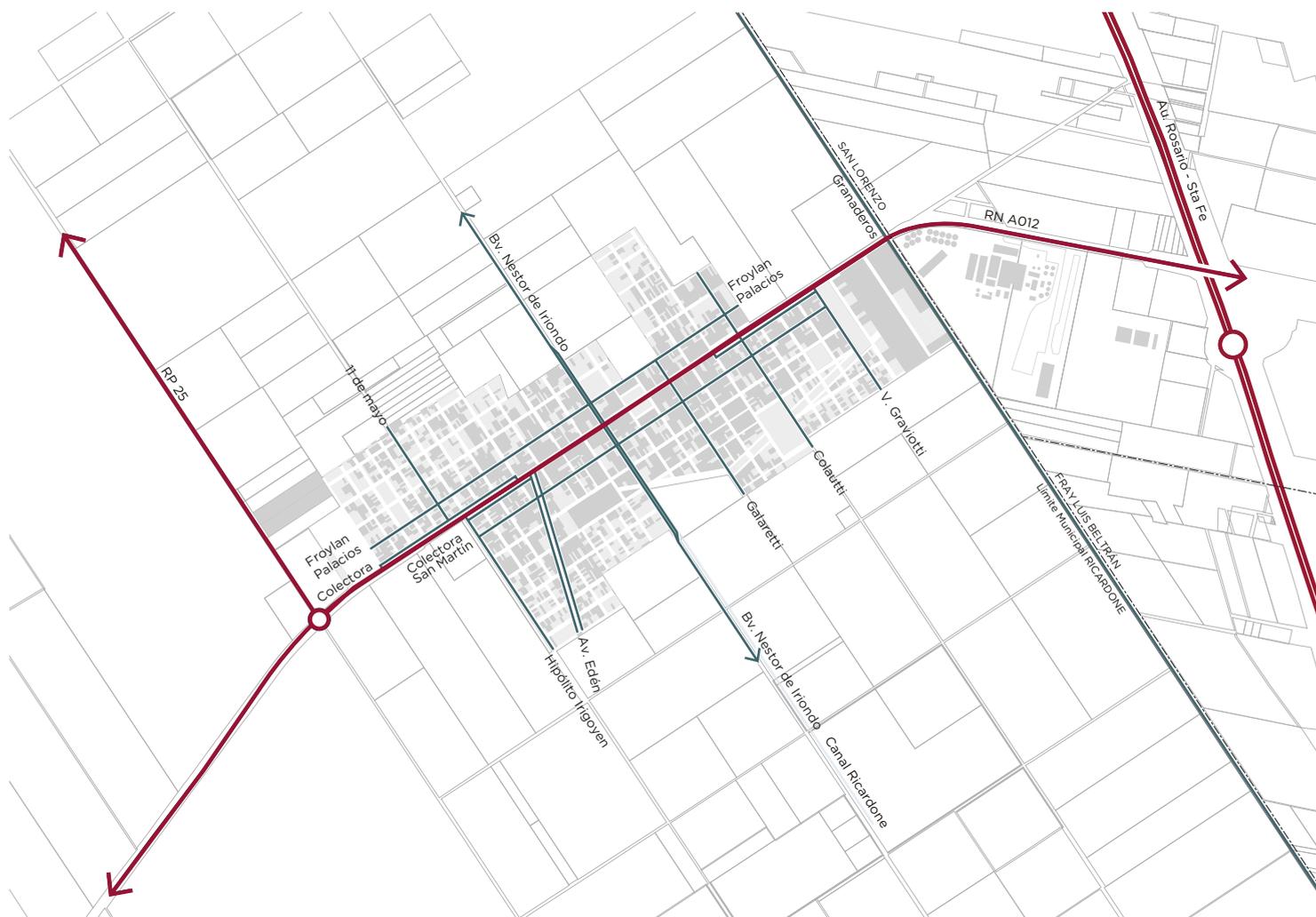
considerarse, aún con una débil constitución, es Granaderos, que deslinda Ricardone de San Lorenzo y Fray Luis Beltrán, dado que tiene un potencial vinculado a la posibilidad de dar acceso a los usos industriales de la zona. En sentido paralelo, las dos calles posicionadas al norte y sur de la A012 (Palacios y San Martín) hacen de distribuidores internos pero sin tener un alcance territorial, lo que redundaría en una derivación de viajes hacia el eje estructural primario, más amplio y consolidado.

SISTEMA FERROVIARIO

En Ricardone no se registran instalaciones ferroviarias, pero sí se concentran en la conurbación del Corredor Norte de manera paralela al río Paraná (disposición estructurada desde el este por la ruta, la vía férrea y la autopista), siendo el primer desvío de esa dirección, hacia la localidad de Aldao.

TRANSPORTE PÚBLICO

Se identifica un bajo nivel de circulación del transporte público de pasajeros, el cual conecta a la localidad primero con San Lorenzo (ciudad que oficia de centralidad regional) y luego con el resto de las localidades del Corredor Norte y con Rosario. El servicio se limita a dos líneas (35/9 y Serodino), que circulan por la ruta nacional N°11 y toman la ruta nacional A012 para llegar a Ricardone.



- Sistema vial primario
- Sistema vial secundario

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: valor distintivo por sus dimensiones, morfología, características ambientales y por las actividades especiales que en ellos se realizan. 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 San Lorenzo. Comprende las parcelas alineadas en la ribera sur del arroyo San Lorenzo en toda la extensión de la jurisdicción de Ricardone, que se presentan como potencial corredor verde. Este territorio actualmente se encuentra ocupado por actividades rurales.

Parques, plazas y paseos. En esta categoría se incluyen los espacios abiertos de la localidad con dimensiones y características ambientales especiales y cuyo uso colectivo está destinado, fundamentalmente, a actividades recreativas. Se destacan particularmente: la plaza Ricardone, ubicada en el centro de la localidad a ambos lados de la ruta nacional A012; la Plaza saludable, equipada con juegos para niños y componentes para realizar actividad física; y, la Plaza de Frutos. Asimismo, Ricardone dispone de dos campings: Sindicato Químico y Mutual Amcai actualmente en gestión para incorporar un sector de lotes para viviendas.

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

Ricardone cuenta con diversos equipamientos comunitarios que brindan servicios educativos, administrativos-culturales, deportivos-recreativos y de salud, concentrados fundamentalmente en el área central de la planta urbana. Respecto a educación presenta dos establecimientos educativos de nivel inicial: Jardín de Infantes Nucleado N°315 y Jardín de Infantes “Pedacito de Cielo”; una escuela de nivel primario, Escuela N°220 “Juan Bautista Cabral”; y una escuela de nivel secundario, Escuela Agrotécnica N°383 “Dr. Julio J. Maiztegui”. Es importante destacar que los pobladores reclaman la constitución de una escuela secundaria, ya que muchos alumnos viajan diariamente a San Lorenzo para asistir a un establecimiento educativo sin esta especialización.

Respecto a equipamientos culturales, se identifica la Casa de la Cultura y Biblioteca, la radio FM Ricardone y la iglesia San Juan Bautista. En materia deportiva, la comuna cuenta con el Club Atlético Independiente, el Club Casa Tenis Ricardone y el Club Policial. En el área de salud, si bien se registra el centro San Juan Bautista, se requiere una sala de primeros auxilios para atender las emergencias, que, actualmente, son atendidas en San Lorenzo. También se reconocen dos servicios importantes a la comunidad: los Bomberos Voluntarios, la Guardia Urbana Comunal y Dirección de Tránsito.



 Sistemas de espacios verdes

1. Camping Sindicato Químico

2. Plaza de Frutos

3. Plaza de Ricardone

4. Camping Mutual Amcai

5. Escuela Agrotécnica n°22
Dr. Julio Maiztegui

6. Plaza de la Salud

Plano 3. Equipamiento y espacios verdes



- | | | | |
|---|--|---|--|
| <p>Educativo</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Esc. n°220 Juan Bautista Cabral 2. Jardín de Infantes Nucleado n° 315 3. Esc. agrotécnica Dr. Julio I. Maiztegui n° 383 4. Jardín de Infantes Pedacito de Cielo | <p>Deportivo - Recreativo</p> <ul style="list-style-type: none"> 5. Camping Sindicato Química 6. Club Casa Tenis Ricardone 7. Club Atlético Independiente 8. Camping Mutual Amcai (en gestión para loteo residencial) 9. Club Policial Ricardone | <p>Administrativo - Cultural</p> <ul style="list-style-type: none"> 10. Comuna de Ricardone 11. Casa de la Cultura y Biblioteca 12. Iglesia San Juan Bautista 13. FM Ricardone | <p>Salud</p> <ul style="list-style-type: none"> 14. Centro de Salud Juan Bautista <p>Servicios</p> <ul style="list-style-type: none"> 15. Bomberos Voluntarios Ricardone 16. Guardia Urbana Ricardone |
|---|--|---|--|

Plano 4. Equipamientos urbanos significativos

PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR

El patrimonio¹ de esta comuna se concentra en determinadas áreas consideradas de interés. Incluye edificios y arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos de carácter singular. Se destacan entre los más importantes:

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:

- *Plaza de Ricardone.* Ubicada a ambos lados de la ruta nacional A012, forma parte del núcleo urbano fundacional. Frente a ella se encuentran edificaciones de relevancia, como la Escuela Juan Bautista Cabral y la iglesia San Juan Bautista.

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:

- *Escuela Agrotécnica N° 383 Dr. Julio J. Maiztegui.* Se desarrolla en un predio de más de dos hectáreas y registra forestación de gran relevancia. Este espacio se reconoce como un gran pulmón verde dentro del tejido urbano.

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:

- *Escuela N°220 "Juan Bautista Cabral".* Se originó en 1890, antes de registrarse la aprobación oficial del trazado del poblado. En 1917 esta edificación ya no era suficiente para albergar a la comunidad escolar; por este motivo, se constituyó la Comisión Pro-Edificio con el fin de construir un nuevo inmueble para el funcionamiento de la escuela. Después de importantes diligencias, en 1926 la escuela comenzó a funcionar en su nuevo edificio ubicado frente a la plaza.
- *Iglesia San Juan Bautista.* Su construcción fue promovida por los primeros inmigrantes radicados en el pueblo. El acta de la "Comisión popular para la construcción de la iglesia en el pueblo Ricardone y Colonia Ortiz" se firmó en 1892; y en 1897, 27 días después de la creación de la diócesis de Santa Fe, se inició el expediente para su obra. Matías Benvenuto donó los terrenos para su fundación y en 1910 se colocó la piedra fundamental.
- *Primera Escuela.* Edificio donde originalmente se desarrolló la primera escuela primaria de Ricardone. Actualmente pertenece a la comuna y se prevé su refuncionalización para el desarrollo de un museo.
- *Ex-pulpería "Media Legua" o "El Gallego".* A principios del siglo XX, Emilio Torelli y Bautista Balán instalaron dos boliches muy próximos uno del otro, ubicados entre las calles Néstor de Iriondo y el antiguo camino de la cremería. Con el transcurrir de los años, la construcción fue albergando distintos comercios; actualmente, funciona una panadería.
- *Club Independiente.* Fundado en 1922, fue el primer club del pueblo.

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).



Plaza de Ricardone



34



Escuela Agrotécnica N° 383
"Dr. Julio J. Maiztegui"



Escuela N°220
"Juan Bautista Cabral"



Iglesia Juan Bautista



Primera Escuela



Ex-pulpería
"Media Legua" o "El Gallego"



Área de protección histórica

- 1. Plaza de Ricardone

Predios significativos

- 2. Escuela Agrotécnica n°383 Dr. Julio J. Maiztegui

Edificaciones significativas

- 3. Escuela n°220 Juan Bautista Cabral
- 4. Iglesia Juan Bautista
- 5. 1° Escuela del pueblo-futuro Museo

- 6. Ex-Pulpería El Gallego o Media Legua

- 7. Club Independiente

Plano 5. Sitios y edificios de valor patrimonial

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, procesos 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 infraestructura con que está provista esta área.

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, así como la presencia de un porcentaje importante de población viviendo en asentamientos irregulares requiere una particular atención como política de plan.

En este sentido, cobra mayor 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 de las políticas públicas en general. Este déficit, computado a través del marco metodológico del “Déficit cuantitativo y cualitativo” permite ser dimensionado y valorado en términos absolutos y relativos, y contribuye a delimitar y localizar áreas deficitarias tanto por el estado de construcción y cohabitación como por la carencia de infraestructuras 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). Para la localidad de Ricardone se estimó que se necesitan 28 viviendas a fin de cubrir esta necesidad. En este total se contempla que 9 viviendas se requieren para satisfacer la demanda de viviendas con serias deficiencias en la calidad constructiva y 28 para hogares que cohabitan. Esto implica que aproximadamente el 3,65% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. Considerando el Corredor Norte, dicho déficit representa el 0,51% del total de hogares en esas condiciones y el 0,06% en toda el AMR.

Además de las viviendas que incluyen el concepto anterior, se introdujo una variación metodológica que contabiliza 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 y por lo tanto también son consideradas como irrecuperables. Bajo estas características se contabilizan 78 hogares con necesidad de viviendas nuevas. Esto representa el 10,17% ente los hogares de Ricardone. Su incidencia sobre el déficit del Corredor Norte es de 0,90% y en el AMR de 0,10%.

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

el siguiente orden de importancia: a) 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. Bajo este enfoque se incluyen 419 viviendas en este déficit. Es decir que dentro de la localidad el 56,02% de las viviendas presentan condiciones de infraestructura tolerables pero necesitan algún tipo de mejora para lograr condiciones óptimas de habitabilidad. Este déficit representa el 1,73% en relación con el Corredor Norte y el 0,21% considerando el AMR.

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 31,02% (232 viviendas) del total de hogares habita en viviendas que no están conectadas a red pública de agua o a desagües cloacales, representando el 1,92% dentro del corredor y el 0,26% en el AMR. En cuanto a las viviendas que necesitan mejoras internas como la provisión y/o construcción de instalaciones internas de cañerías y/o inodoro con descarga de agua, se calcula que 62 vivien-

38 das (8,29%) necesitan esta reparación, siendo el 1,73% de las viviendas del Corredor Norte y el 0,22% del AMR.

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 48 hogares (6,42%) de la localidad viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto) y 115 (15,37%) con hacinamiento mitigable (2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

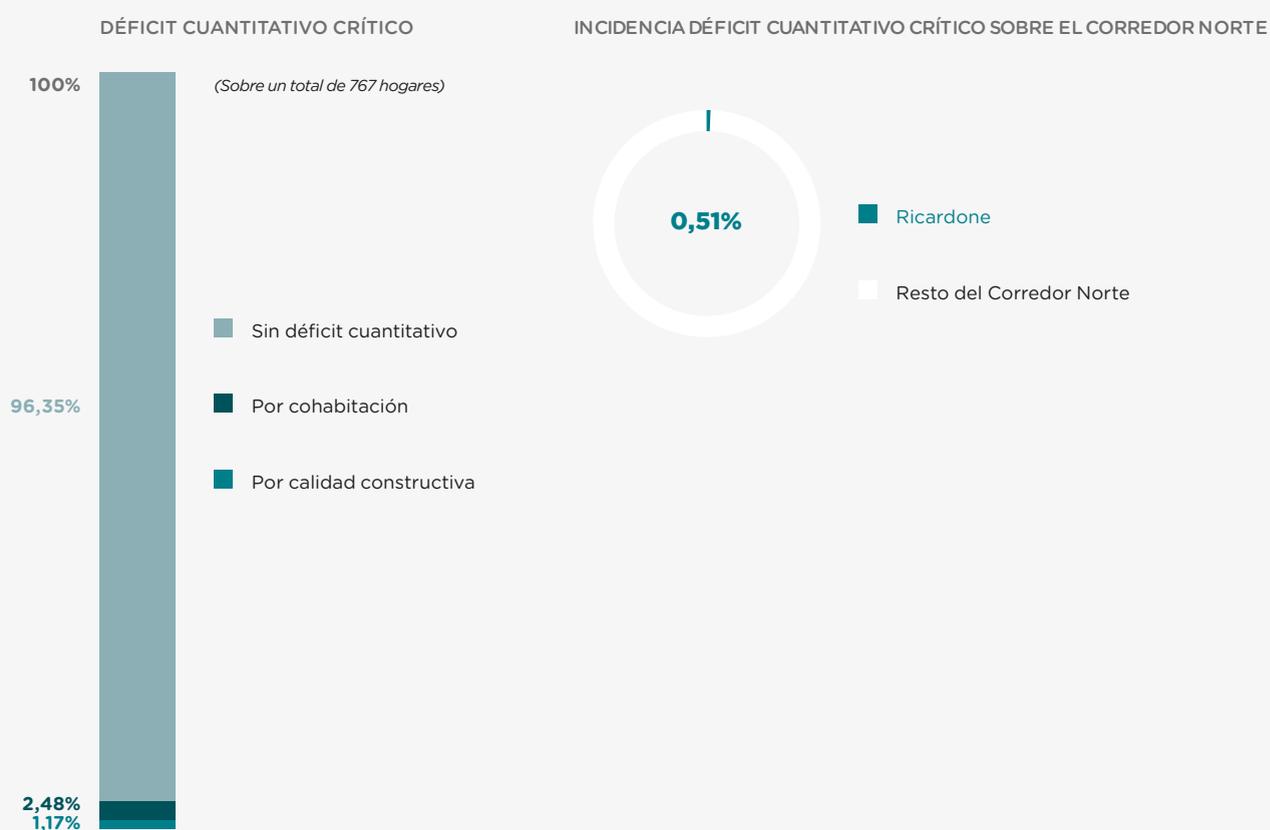
Según la información más relevante, proveniente del censo nacional 2010, en la localidad de Pueblo Andino, a partir de dimensionar el déficit habitacional, se estima que es necesaria la construcción de aproximadamente 101 viviendas para otorgar solución habitacional a hogares que habitan en viviendas

muy precarias o que comparten una. Si se evalúan las viviendas que necesitan mejoras a fin de lograr la definición de habitabilidad óptima, se estima que 507 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio y 23 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 hace posible 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.

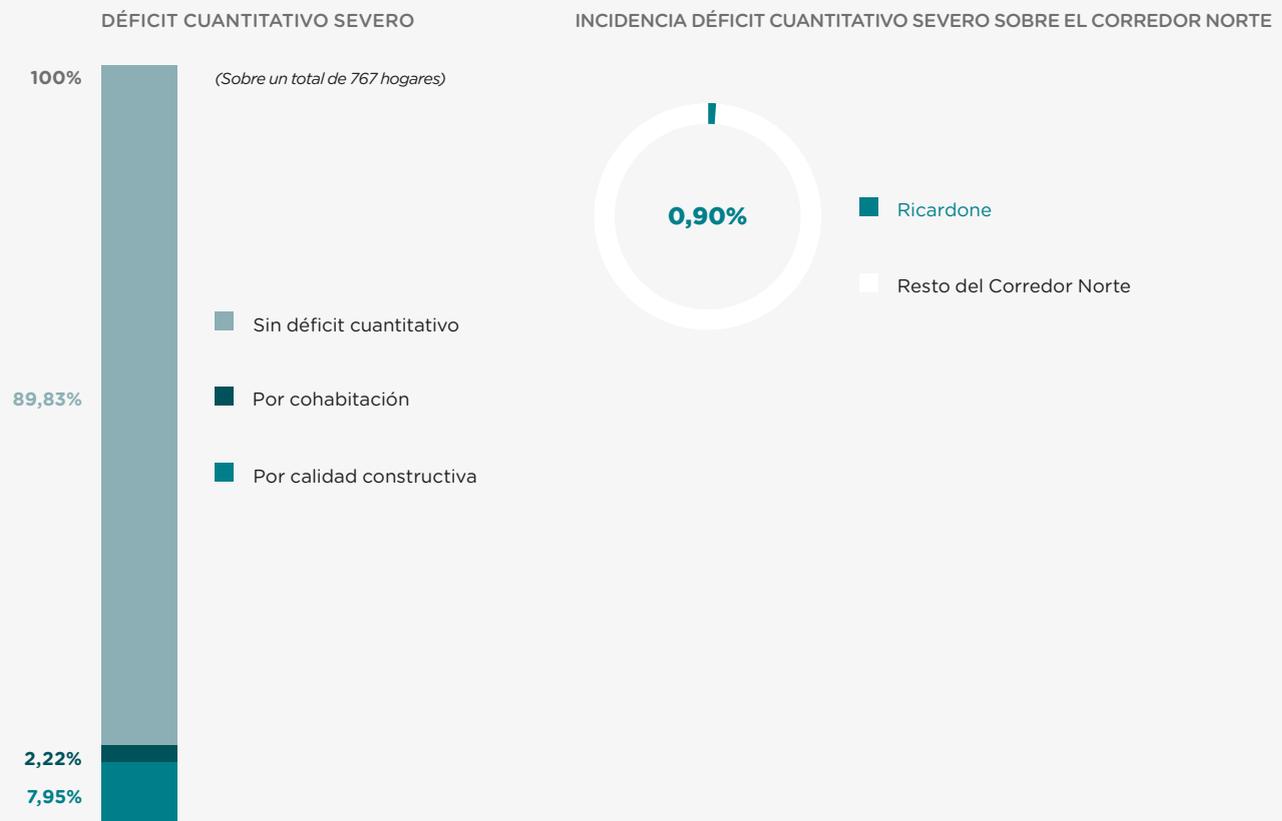
DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		c. Ricardone	d. Corredor Norte	e. AMR	Incidencia sobre viviendas (c/viviendas)	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor (c/d)	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR (c/e)
Hacinamiento	Mitigable	115	6.545	55.502	15,37%	1,76%	0,21%
	Crítico	48	1.596	11.955	6,42%	3,01%	0,42%

Tabla 5: Déficit cualitativo por hacinamiento



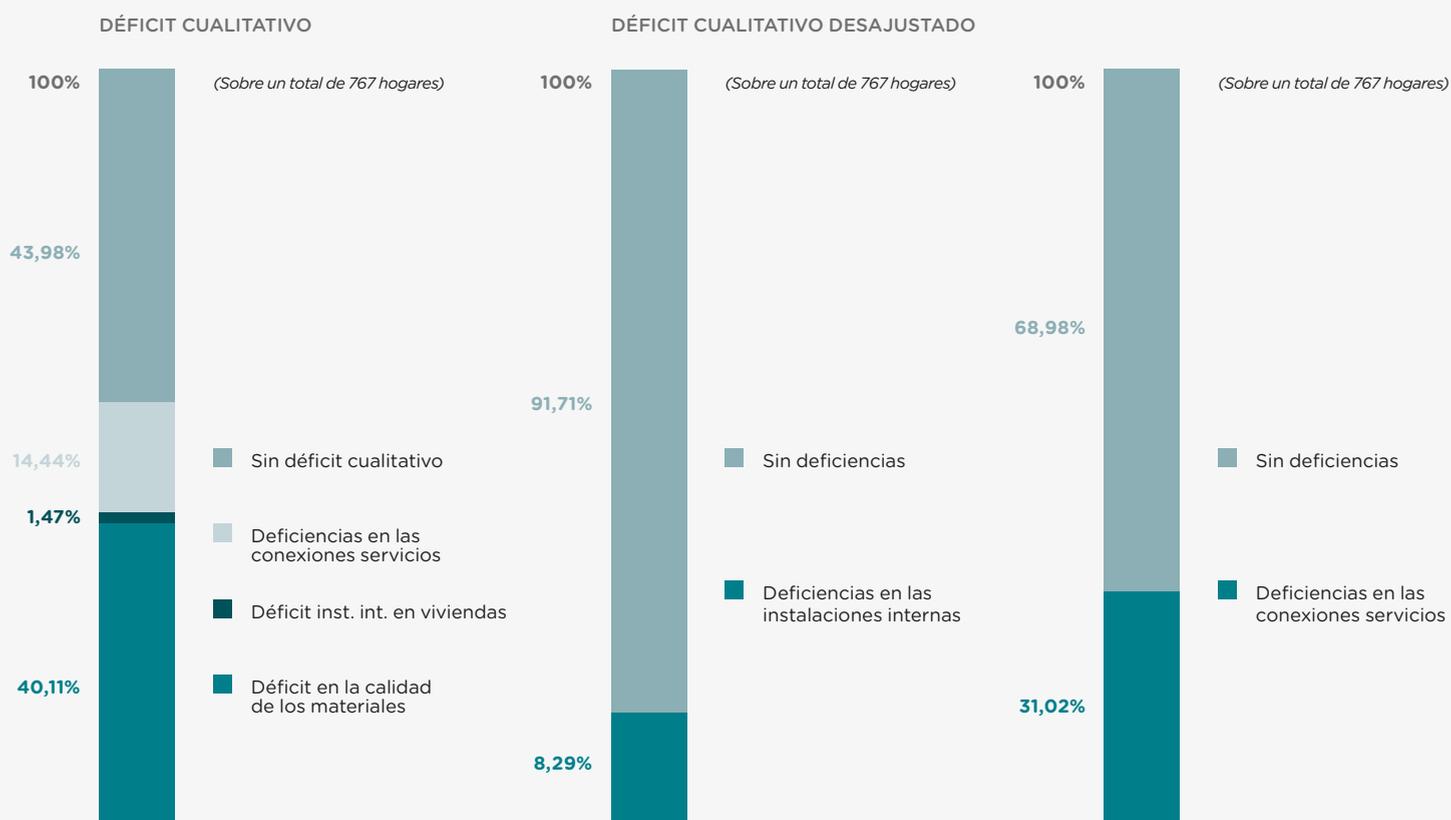
DÉFICIT CUANTITATIVO CRITICO	Ricardone	Corredor Norte	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	9	822	6.689	1,17%	1,09%	0,13%
b. Cohabitación	19	4.697	41.159	2,48%	0,40%	0,05%
Total (a + b)	28	5.519	47.848	3,65%	0,51%	0,06%

Tabla 1: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones. Fuente: Elaboración propia en base a datos Censo 2010



DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	Ricardone	Corredor Norte	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	61	5.169	41.272	7,95%	1,18%	0,15%
b. Cohabitación	17	3.539	33.114	2,22%	0,48%	0,05%
Total (a + b)	78	8.708	74.386	10,17%	0,90%	0,10%

Tabla 2: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones



DÉFICIT CUALITATIVO	c. Ricardone	d. Corredor Norte	e. AMR	Incidencia sobre viviendas (c/viviendas)	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor (c/d)	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR (c/e)
a. Déficit calidad de los materiales	300	19.577	163.918	40,11%	1,53%	0,19%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	11	486	3.752	1,47%	2,26%	0,31%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	108	4.144	31.156	14,44%	2,61%	0,35%
Total (a + b + c)	419	24.207	198.826	56,02%	1,73%	0,21%

Tabla 3: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	c. Ricardone	d. Corredor Norte	e. AMR	Incidencia sobre viviendas (c/viviendas)	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor (c/d)	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR (c/e)
Deficiencias en las instalaciones internas	62	3.580	28.205	8,29%	1,73%	0,22%
Deficiencias en las conexiones servicios	232	12.094	88.699	31,02%	1,92%	0,26%

Tabla 4: Déficit cualitativo desajustado

42 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, red de desagües pluviales y cloacales, red de distribución de energía eléctrica y alumbrado público, redes de telecomunicaciones, gas y arbolado.

Para hacer un diagnóstico del estado de las infraestructuras y los servicios de la ciudad, se armó una base de datos de información georreferenciada con relevamientos recientes aportados por oficinas locales competentes. Sobre el plano base aportado por el Servicio de Catastro de la provincia de Santa Fe, se volcó esta información asociada a la categorización del suelo que emplea dicha dirección, dividiendo las parcelas en: Urbano (suelo subdividido o parcelado que 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).

En la actualidad, el agua potable destinada al abastecimiento de la población es producto de la mezcla de agua de río (provista por la Aceitera Vicentin mediante la firma de un convenio) con la captada a partir de perforaciones. El agua suministrada registra niveles aceptables de calidad, dada la fuente de provisión mixta,

posibilitando mejores parámetros de potabilidad lo cual no excluye que la comuna deba ser incorporada al Plan de Acueductos de la Pcia. de Santa Fe. Cabe destacar que todos los prestadores de dicho servicio 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. Si se contabiliza el total de parcelas (exceptuando las suburbanas mayor área y las rurales), la localidad cuenta con una cobertura de suministro de agua potable del 91%. Tal situación se evidencia en el plano de provisión de agua potable.

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 82% de las parcelas, 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 el 18% de la cobertura faltante se registra en los nuevos barrios y en la periferia de la localidad.

Respecto al tendido de cloacas, Ricardone no cuenta con red cloacal, por lo cual los desechos cloacales son destinados a pozo absorbente o cámaras sépticas individuales. De manera que, una vez colmatada su capacidad de disposición primaria, los líquidos son retirados por camiones atmosféricos o barométricos de la zona. Cabe destacar que actualmente se encuentra aprobado el proyecto ejecutivo para la construcción de la red y planta de

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



Plano 6. Estado de las calles

Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales
Pavimento	7%	3.344 m.l.
Mejorado	93%	47.720 m.l.
Tierra	0%	0 m.l.



Plano 7. Provisión de agua

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Sin agua
Vacantes	1.304	112	1.416	22	136	158	0	1	1	311
Ocupadas	2.392	77	2.469	0	37	37	0	8	8	10
	3.696	189	3.885	22	173	195	0	9	9	321
	91 %	9 %								



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
Vacantes	1.060	356	1.416	14	144	158	0	1	1	311
Ocupadas	2.295	174	2.469	4	33	37	0	8	8	10
	3.355	530	3.885	18	177	195	0	9	9	321
	82 %	18 %								

46 tratamiento de líquidos cloacales para el Gran Rosario, que se ubicará en San Lorenzo y abastecerá a la columna de Ricardone –aunque el servicio en esta localidad recién está contemplado para la segunda etapa del proyecto³.

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. Del total computado se desprende que el 7% corresponde a calles provistas con pavimento, mientras que el 93% restante corresponde a calles con mejorado. Al observar el plano del estado de las calles se deduce que únicamente se encuentra asfaltada la ruta nacional A012, mientras que el resto de las calles y avenidas de la localidad posee algún tipo de mejorado.

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.

La localidad de Ricardone, de manera similar a otras localidades del Corredor Norte Metropolitano, registra en las proximidades de su área urbana una producción agrícola extensiva, sin presencia de huertas, cría o engorde de ganado. Tampoco cuenta con cursos de agua o zonas inundables cercanas al área urbana.

3. <https://www.santafe.gob.ar/noticias/noticia/imprimir/264375/>



■ Uso productivo extensivo

Plano 9. Usos productivos en las parcelas de borde de las áreas urbanizadas



Plano detalle de las parcelas rurales de borde de las áreas urbanizadas

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Ricardone se estructura en forma lineal en torno a la ruta nacional A012, con cinco calles transversales que distribuyen las actividades como disposición primaria. La Av. Iriondo resulta la principal de las calles transversales, la cual, al alejarse de la planta urbana hacia el sur, se constituye en eje conector con el relleno sanitario. La planta urbana presenta algunas singularidades, como la existencia de dos diagonales de incipiente consolidación (Av. Eden y Dr. Maiztegui), localizadas en el fragmento sur. El rol de esta infraestructura central, su alcance territorial, la dimensión de los atractores productivos y el alto caudal de movilidad de cargas, junto a su difícil convivencia con los usos residenciales, son los rasgos que caracterizan fundamentalmente a la localidad.

La disposición lineal de la urbanización y su dependencia funcional respecto de la A012 como eje central, sumado al gran tránsito de camiones pasante con destino a las terminales portuarias de la región en épocas de cosecha, generan una situación muy conflictiva para los residentes, con serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental. Son pocas las calles paralelas a la ruta nacional A012 que completan el eje sudoeste-noreste: F. Palacios, San Martín y San Lorenzo, que ofrecen una acotada conectividad comparada con la calle estructurante. A esta caracterización, se suma la presencia de dos atractores de viajes para vehículos de carga de valor central en el funcionamiento de la urbanización y su vínculo con el territorio: las instalaciones de la firma Vicentin, ubicadas al este y oeste de la planta urbana, y el relleno sanitario Resicom, al sur de la ciudad. También lo constituye la firma Molinos Río de la Plata S. A. que no está radicada cerca de la planta urbana pero tiene gran

afluencia de camiones hacia el centro de la comuna, provocando gran deterioro de calles internas y banquetas. Este hecho nos obliga a ejecutar grandes recursos para prevención y seguridad.

Otra vía de alcance territorial destinada a la carga, pero también útil al tránsito de pasajeros, es la ruta provincial N°25. Este eje conecta la ruta nacional A012 con las terminales portuarias ubicadas al norte de la región, siendo la vía de acceso norte a San Lorenzo a la altura de la autopista Rosario-Santa Fe. Esta ruta resulta fundamental para ofrecer una alternativa a la A012, liberando parcialmente la traza de los vehículos de carga que congestionan el centro de la localidad.

Respecto a las características favorables que se identifican, Ricardone posee una estructura territorial aceptable en términos de accesibilidad, con la única dificultad funcional que ocasiona la fractura de la planta urbana entre norte y sur provocada por la ruta nacional A012 en tiempos de cosecha, dado que el elevado tránsito de camiones constituye una barrera virtual que imposibilita los cruces internos de recorridos urbanos. Dicho obstáculo no permite generar otras conectividades alternativas. Cabe destacar que, en el tramo central, el eje estructurante cuenta con colectoras (discontinuas) que ofrecen, al menos, una alternativa de conectividad.

La redefinición de la infraestructura vial de alcance territorial, prevista en los proyectos de gestión nacional, deviene fundamental para elaborar esquemas posibles de intervención que, inicialmente, permitan imaginar la transformación en avenida urbana de un fragmento de la traza vial de la ruta nacional A012, congestionada por la afluencia de vehículos de gran porte. Una

50 vez logrado un avance en este sentido, podrán surgir opciones complementarias que optimicen la movilidad interna, como el incremento de prestaciones en el transporte público y la optimización de la circulación de vehículos livianos y del transporte no motorizado.

DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

En Ricardone se registran establecimientos industriales, productivos y, fundamentalmente, de servicios orientados a la industria, en consonancia con el carácter industrial del Corredor Norte Metropolitano en el cual se ubica. Por su proximidad con la localidad de San Lorenzo, la comuna aloja empresas como Rafa S.A., Aceros Conformados S.R.L., R&B y Chiaza S.R.L.; las cuales se dedican a fabricación y montajes industriales, obras eléctricas para industrias, obras de piping, montaje de procesos, redes contra incendio, instalaciones completas, mantenimiento general y preventivo de instalaciones, entre otros. Asimismo, la comuna también presenta acopiadoras de granos: Cavestri, AFA, Molinos y Granos del Plata e industrias relacionadas al agro y la alimentación como, por ejemplo, Ecosan. A su vez, se destaca la presencia de Resicom, una de las empresas más grandes de la localidad, dedicada al tratamiento de residuos domiciliarios e industriales no peligrosos.

No obstante, uno de los principales problemas que atraviesa Ricardone, con estrecha vinculación a la producción, como ya se mencionó, es la sobrecarga de camiones y vehículos de gran porte en la ruta nacional A012, eje estructural de la localidad. Esta ruta conecta el importante polo industrial portuario de las ciudades de San Lorenzo y Puerto General San Martín con la región,

hacia el sur y el oeste, lo que genera un notable flujo de tránsito pesado que atraviesa la localidad. Esto se traduce en una gran desorganización de la circulación de vehículos, colapso de la ruta y estacionamiento de camiones dentro del tejido urbano, lo cual provoca accidentes de tránsito. Sumada a esta problemática, se agrega otra dificultad: la existencia de la playa de camiones de la empresa Vicentin de San Lorenzo, ubicada al oeste del núcleo urbano de Ricardone, que ocasiona el atravesamiento del núcleo urbano por parte del tránsito de cargas canalizado en la ruta A012. Si bien Ricardone no presenta un gran número de industrias, se destaca que algunas de ellas (Cavestri, Aceros Conformados y R&B), se encuentran localizadas dentro de su planta urbana, generando algunos conflictos por la yuxtaposición a la residencia.

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 utilizado para la producción extensiva. Sin embargo, en muchas localidades, un porcentaje menor principalmente ubicado en las cercanías a las áreas residenciales es utilizado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva. En el caso de Ricardone, en el suelo periurbano de la localidad sólo se registra producción agrícola extensiva, especialmente cultivos de soja, trigo y maíz.



Plano 10. Desarrollo industrial, productivo y de servicios

52 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 como válidas para cualquier situación urbana y permiten tanto la regulación urbanística como la definición de las áreas de crecimiento.

Los municipios y comunas que no cuenten con planes reguladores aprobados, además de las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano, deben basarse en las leyes provinciales para las aprobaciones de los diferentes proyectos⁴.

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

tos 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.

Ricardone cuenta con la Ordenanza N°36 de 2013, la cual regula el uso del suelo, la intensidad de ocupación, subdivisión y dotación de equipamientos. Esta ordenanza clasifica al territorio en diferentes áreas: urbana, comercial, industrial, suburbana y rural. Asimismo, fija el factor de ocupación total (FOT) y el factor de ocupación del suelo (FOS) y los retiros de jardín. Además, determina una zona apta para la ubicación de industrias y establece sus obligaciones y requisitos de implantación. En 2016, con la sanción de una orde-

4. 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.

nanza modificatoria (la Ordenanza N°32/16), se admite la anexión de nuevos loteos, recalificando el uso del suelo en algunos sectores de rural a urbano y suburbano; también, transformando la calificación del suelo rural por área industrial, en el sector ubicado al sur de la zona industrial existente sobre el límite este del pueblo.

La comuna también posee un reglamento de loteo y urbanizaciones resultante del proyecto titulado “Propuesta de normativa urbana para las comunas de Ibarlucea, Luis Palacios, Pueblo Andino y Ricardone”, impulsado por el Gobierno de la Provincia de Santa Fe (Ordenanza N°03/15). El mencionado reglamento establece requisitos para las nuevas urbanizaciones en materia de infraestructura y servicios, arbolado público y espacios verdes, entre otros; fija además, responsabilidades a exigir a los loteadores.

Frente a la necesidad de regular las actividades vinculadas a la fumigación y utilización de agroquímicos, se aprueba la Ordenanza N°15/13, a través de la cual la comuna adhiere a la Ley Provincial N°11.273 de Productos Fitosanitarios y a su Decreto Reglamentario N°0552/97. Esta ordenanza establece áreas protegidas fijando el límite agronómico en una franja de 50 metros, donde queda absolutamente prohibida la aplicación de productos fitosanitarios; también promueve el desarrollo de producciones alternativas y prohíbe la aplicación en el aérea de productos fitosanitarios a partir del límite 0 de las áreas urbanas hasta los 1500m. Se denota así, la importancia que presenta la determinación de la categoría de “suelo periurbano” y la definición de usos en estos espacios que no sean incompatibles con la residencia. La ordenanza N°15 de 2016 modifica el límite de las áreas protegidas, debido a la habilitación de nuevos loteos. En la actualidad dicha ordenanza ha quedado desactualizada debido a la aprobación del loteo Zagreb.

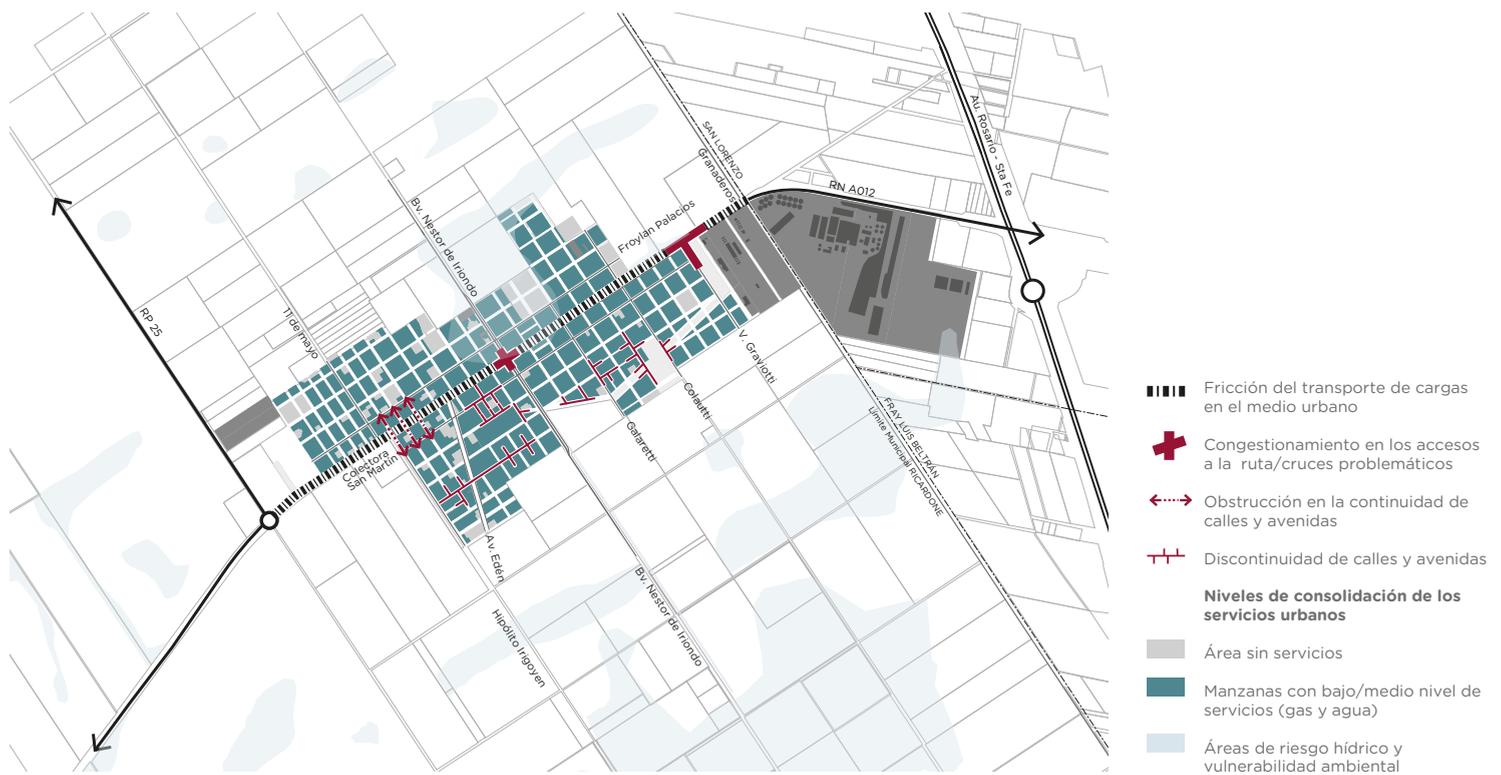
SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

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

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

Dinámica hídrica

El distrito de Ricardone se encuentra dividido entre la cuenca del arroyo San Lorenzo, al norte, y la cuenca del arroyo Ludueña, al sur, y, particularmente, por la subcuenca del canal Ibarlucea. La mayor parte de la planta urbana aporta a ese último curso. Según esta



Plano 14. Problemas referidos a 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, en particular en relación con el desnivel existente entre la ruta nacional A012 y el tejido urbano, que funciona como barrera entre los sectores norte y sur de la localidad.
- Fricción del transporte de cargas en sectores urbanos, espe-

cialmente en la ruta nacional A012, debido a que provoca serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental. Como ya se dijo, en épocas de cosecha llegan a atravesar la planta urbana aproximadamente 5000 camiones diarios generando numerosos conflictos a la población local y siniestros viales.

- Déficit de playas de camiones acordes al volumen de cargas que ingresan diariamente a la localidad.
- Discontinuidad de algunas calles pertenecientes a la extensión de la planta urbana, en especial entre los sectores norte y sur.
- Carencia de pavimentos adecuados, tendido cloacal, además de otras infraestructuras, y servicios en parte de las áreas urbanas.

58 IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

Entre las potencialidades existentes de Ricardone se destaca su localización favorable, ya que a partir de su estructuración en torno a la ruta nacional A012 y su proximidad a la autopista Rosario-Santa Fe posee una gran conectividad, tanto con Rosario como otras localidades del AMR, en especial con San Lorenzo. Por su fuerte atracción residencial en los últimos años muchos trabajadores provenientes de localidades aledañas (por ejemplo, San Lorenzo y Capitán Bermúdez), han elegido a Ricardone para vivir. Se pueden identificar tres grandes temas para establecer una clasificación sencilla de las potencialidades locales:

Urbanización y vivienda

- Disponibilidad de suelo vacante localizado dentro de la planta urbana, que, con el impulso de una política de completamiento de los vacíos existentes, puede contribuir a paliar el déficit de vivienda incorporando simultáneamente espacio público y equipamiento comunitario, a través del desarrollo de propuestas de carácter integral con valor estratégico.
- Existencia de buen nivel de equipamientos culturales y recreativos, tanto de carácter público como privado.
- Posibilidad de consolidar dos sectores productivos en los dos extremos de la localidad, alejados del área urbana: uno, en el área localizada entre la ruta nacional A012 y el límite jurisdiccio-

nal con San Lorenzo; y otro, en la confluencia de la ruta nacional A012 y la ruta provincial N°25 (en este caso con actividades de servicio y logística comercial).

Espacios libres y red de espacios públicos

- Presencia de elementos de valor patrimonial y paisajístico con capacidad de configurar una estructura de espacios públicos.
- Presencia de una morfología urbana compacta de bordes bien definidos entre el suelo urbano y rural, lo que posibilita la implementación de una estrategia de amortiguación y fuelle entre los distintos usos.
- Disponibilidad de suelo desafectado de los tendidos eléctricos de alta tensión, útiles para reconstruir la estructura pública e incorporar espacios verdes de escala barrial.

Infraestructuras y servicios

- Presencia de importantes vías de comunicación y transporte, entre los que se destacan, como corredores primarios, la ruta nacional A012, ruta provincial N°25 y la autopista Rosario-Santa Fe y, como corredores secundarios, las calles: Iriondo, Froylan Palacios, San Martín, Gral. Belgrano, Dr. Julio Maiztegui, Granaderos, Ángel Bevilaqqua, Bv. Néstor de Iriondo e Hipólito Irigoyen.
- Posibilidad de constituir un nuevo corredor vial para el tránsito pesado, destinado a resolver la movilidad de las cargas y evitar interferencias entre modos de movilidad incompatibles.
- Posibilidad de revalorizar las vías de estructuración urbana, a través de la apertura de nuevos trazados viales como también la jerarquización de vías existentes, con tratamientos paisajísticos que posibiliten mejorar la conectividad y movilidad de la planta urbana.
- Existencia de suelo desafectado de tendidos eléctricos de alta tensión, con valor potencial para la generación de un nuevo bulevar urbano.



Huerta escuela agrotécnica



CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

El Plan Urbano Local (PUL) de Ricardone está pensado para ser desarrollado en un escenario temporal fijado hasta el 2030, aproximadamente. Parte de la agenda de trabajo a sostener en dicho plazo 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, servicios y medio ambiente.



62 RELACIÓN ENTRE EL PLAN METROPOLITANO Y EL PLAN URBANO LOCAL

CRITERIOS GENERALES

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

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

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

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

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

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

9. **Velar por el carácter compacto y continuo de la extensión urbana.** Reafirma el rechazo, ya apuntado anteriormente, a las implantaciones aisladas. Asimismo preconiza que los crecimientos urbanísticos por extensión se produzcan según lógicas de continuidad de las tramas urbanas existentes y tengan unas densidades que comporten un buen aprovechamiento del suelo que se urbaniza.
10. **Velar por el carácter continuo de la red de espacios libres.** Las regulaciones normativas provinciales y nacionales identifican los principales espacios naturales protegidos (ej. Ley N.º25675, Ley Prov. 11.717, etc.), no obstante, no garantizan la conectividad entre sus elementos. Se trata de articular las piezas aisladas a través de la incorporación de nuevos conectores, verificados a escala local y precisados a través de proyectos urbanísticos.
11. **Reforzar la estructura nodal del territorio a través del crecimiento urbano.** El sistema urbano del AMR tiene una rica estructura nodal, aunque en las últimas décadas ha sufrido un proceso continuo de dispersión en el territorio. Se trata de que en el futuro el desarrollo urbanístico que pueda producirse cambie las pautas habituales de aumento de la dispersión por las de contribuir a reforzar los nodos principales del territorio. Es bastante claro que el aumento del peso de las localidades del AMR nos llevará a un modelo mejor –funcional, social y ambientalmente– que la contumacia en la dispersión.

- 64
- 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 CORREDOR NORTE

Las localidades que conforman el Corredor Norte Metropolitano comparten ciertos rasgos particulares que las distinguen en el contexto territorial del AMR y que, por tanto, merecen una consideración especial en cuanto a las estrategias de planeamiento. Las áreas urbanizadas del Corredor Norte componen una conurbación que se extiende desde Puerto General San Martín hasta Rosario, especialmente entre las vías correspondientes al Ferrocarril General B. Mitre (NCA), al oeste, y la ribera del río Paraná, al este. Los elementos estructurales principales son el Paraná, la ruta nacional N°11 (eje central de conexión), las trazas de los Ferrocarriles M. Belgrano y B. Mitre (NCA) y la autopista Rosario-Santa Fe.

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

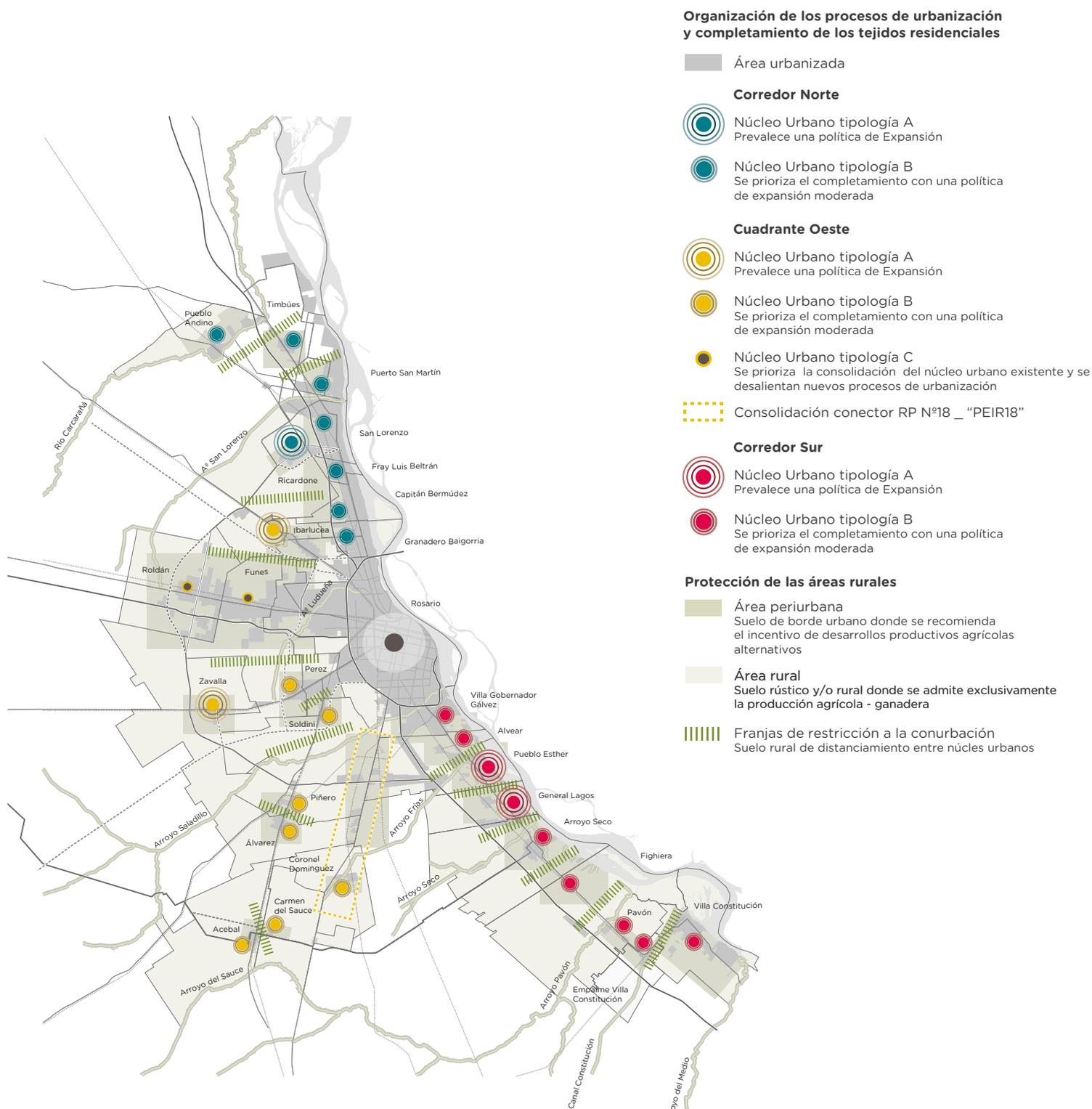
Con respecto a los usos industriales, a escala metropolitana, se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de los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

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

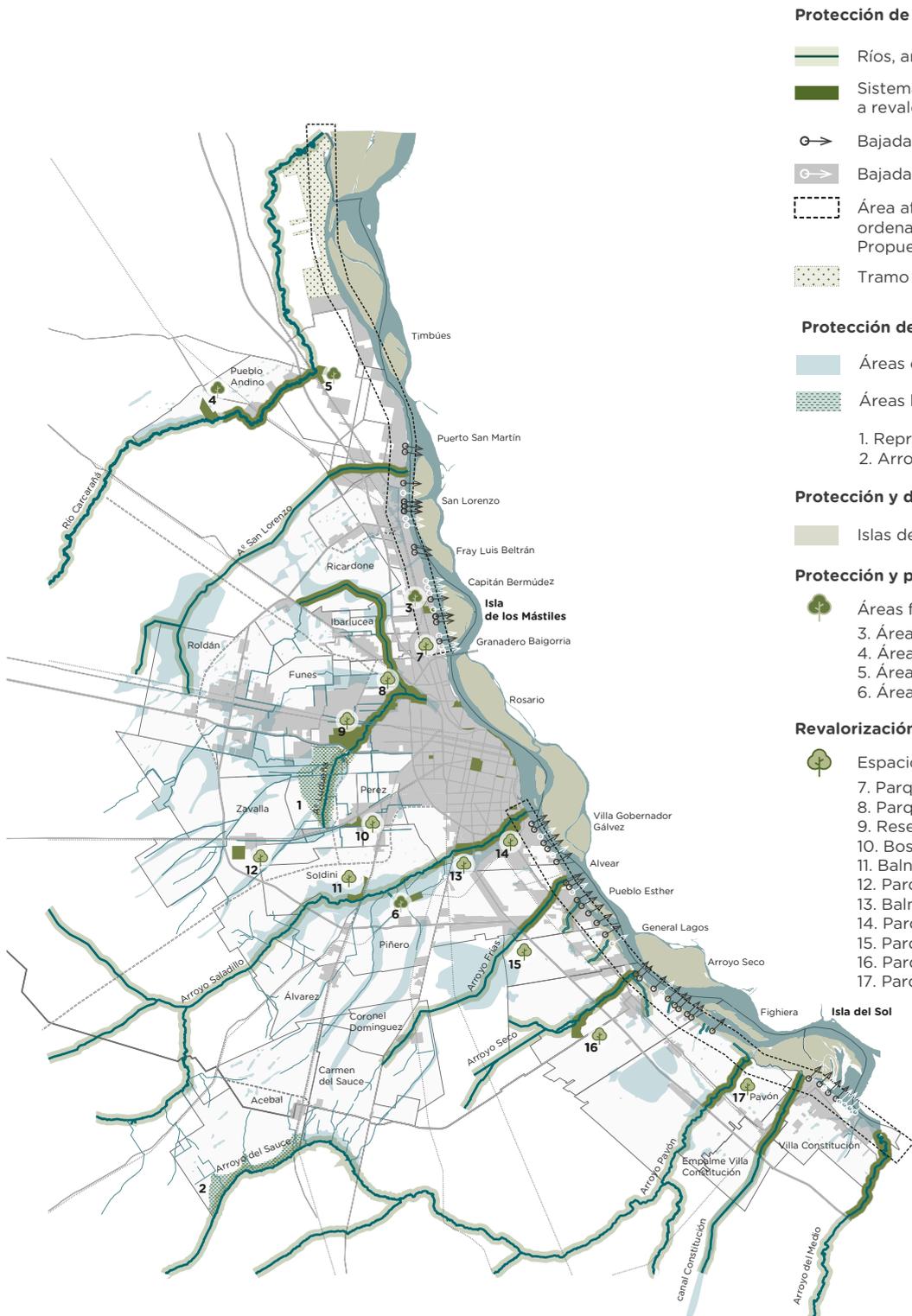
La protección de sus recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los componentes ambientales y paisajísticos que estructuran el territorio metropolitano y constituyen factores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

La aspiración de contar con un sistema de ciudades conectadas por una accesibilidad y conectividad eficiente se logrará en la medida en que se puedan articular y ordenar distintas formas de conectividad (vial, ferroviaria de carga y de pasajeros) conformando un sistema en red. Para optimizar el desarrollo de una región, cada unidad territorial menor (municipios y comunas) debe ser parte de una propuesta que apunta a la consolidación de un modelo territorial en el cual concurren dos escalas de ordenación urbanística: la metropolitana y la local. Este modelo será el que defina el rumbo de la reestructuración económica y

social de toda el área, mediante una estrategia basada en 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

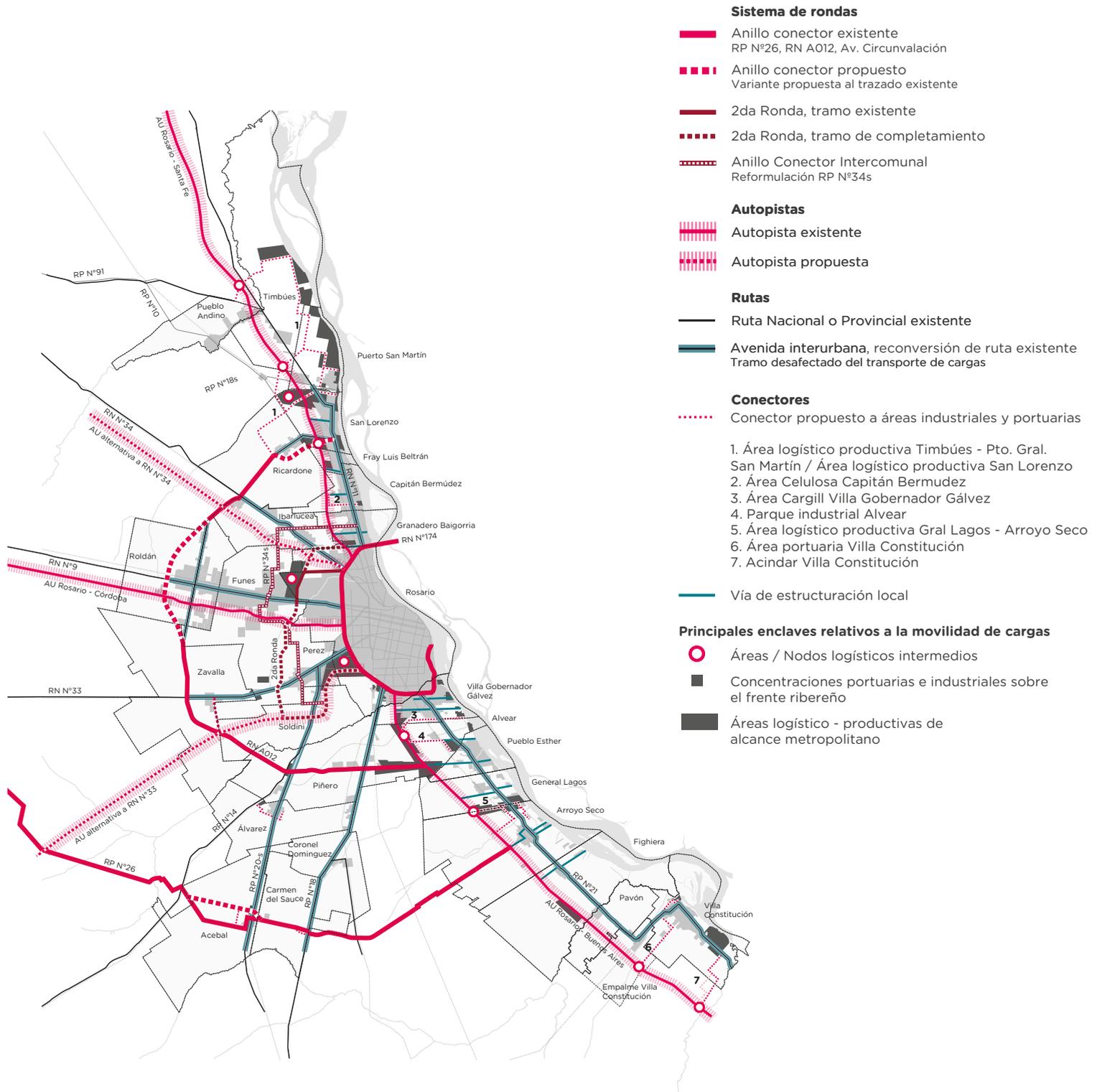
Protección y puesta en valor de áreas forestadas

-  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

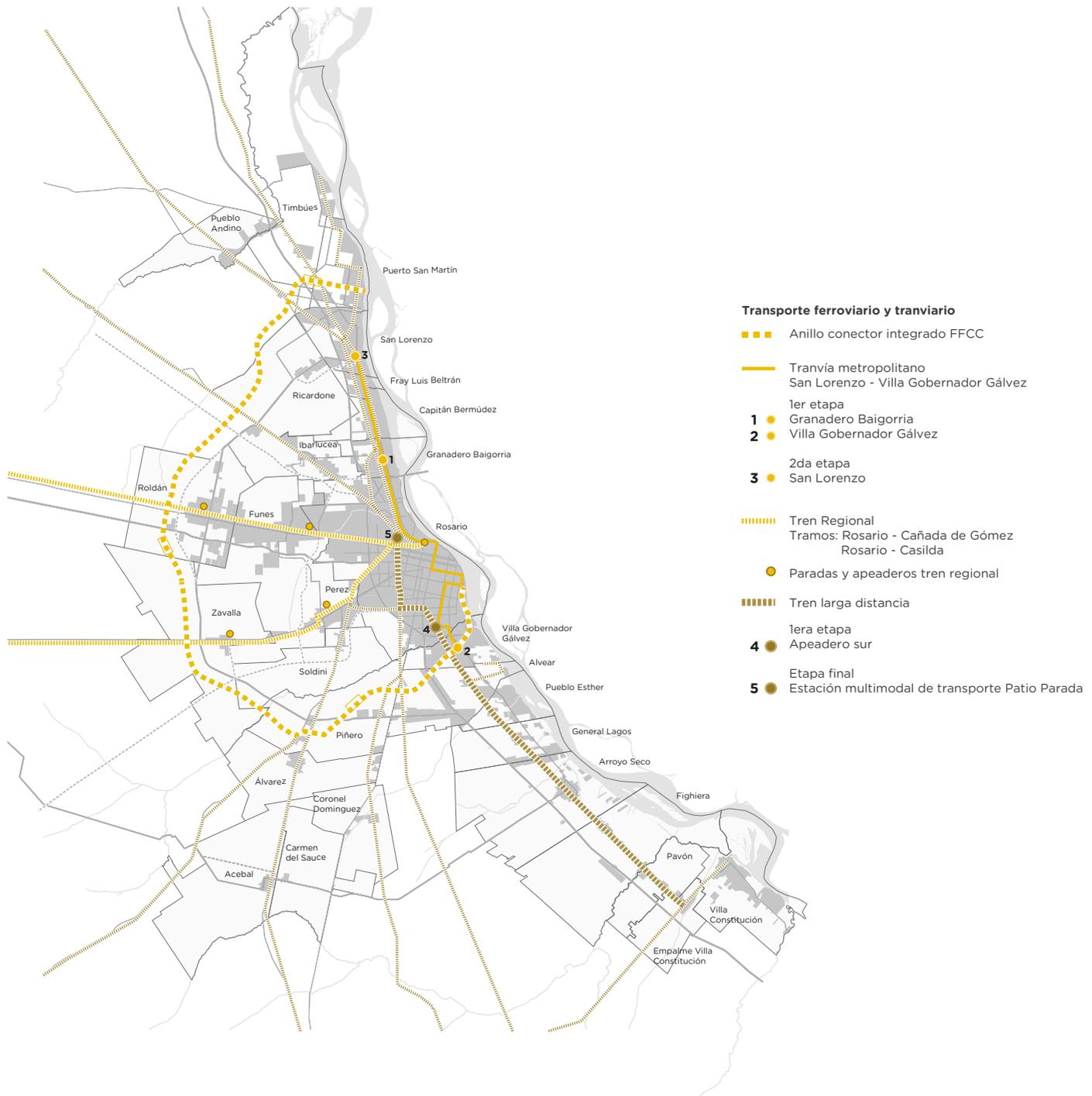
Revalorización y creación de parques metropolitanos

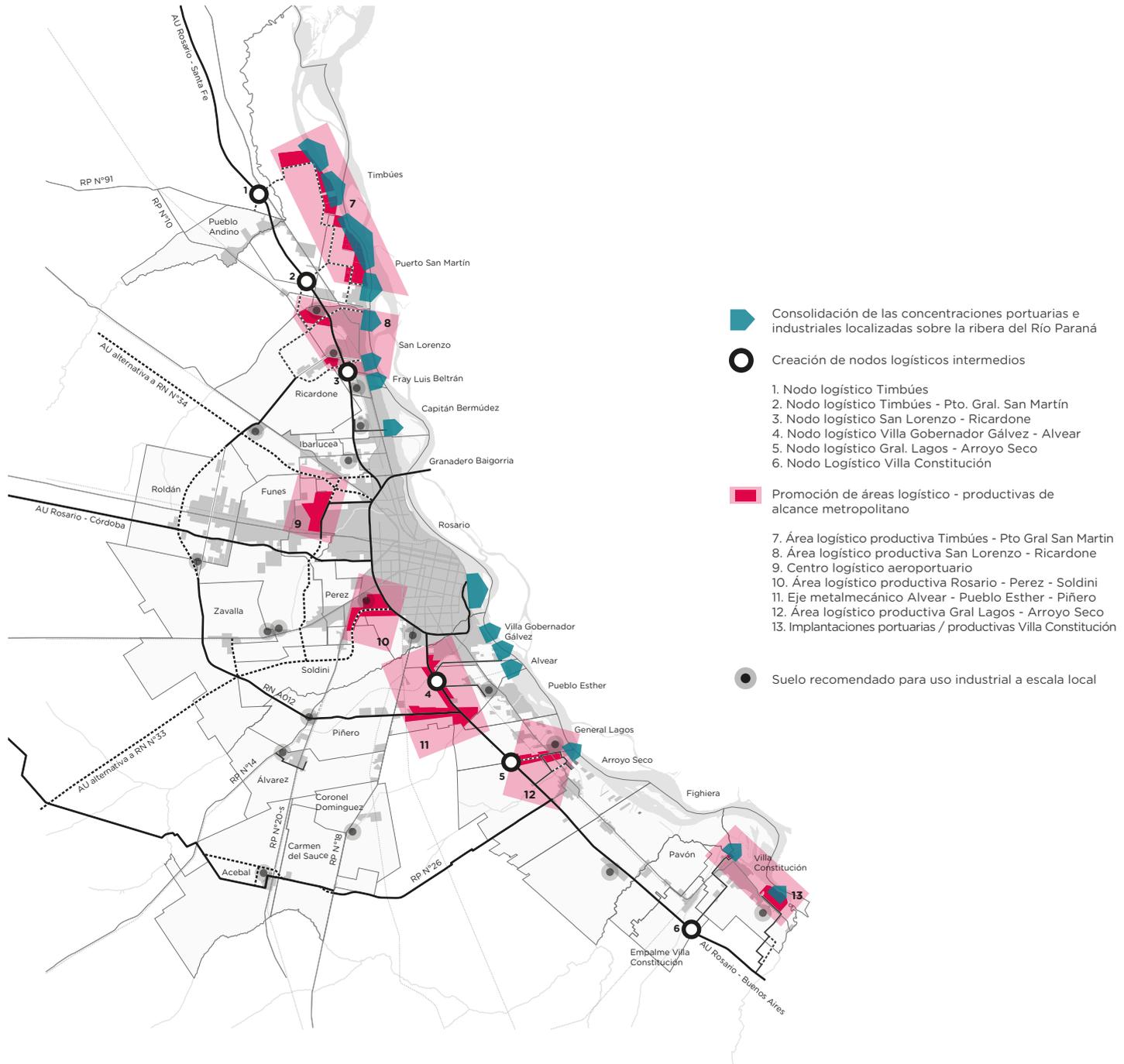
-  Espacios naturales identificados a revalorizar
- 7. Parque de la Cabecera
- 8. Parque Bosque de los Constituyentes
- 9. Reserva Natural Funes
- 10. Bosque de los Eucaliptus Pérez
- 11. Balneario de Soldini
- 12. Parque Villarino Zavalla
- 13. Balneario Los Angeles Rosario / VGG
- 14. Parque Regional 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

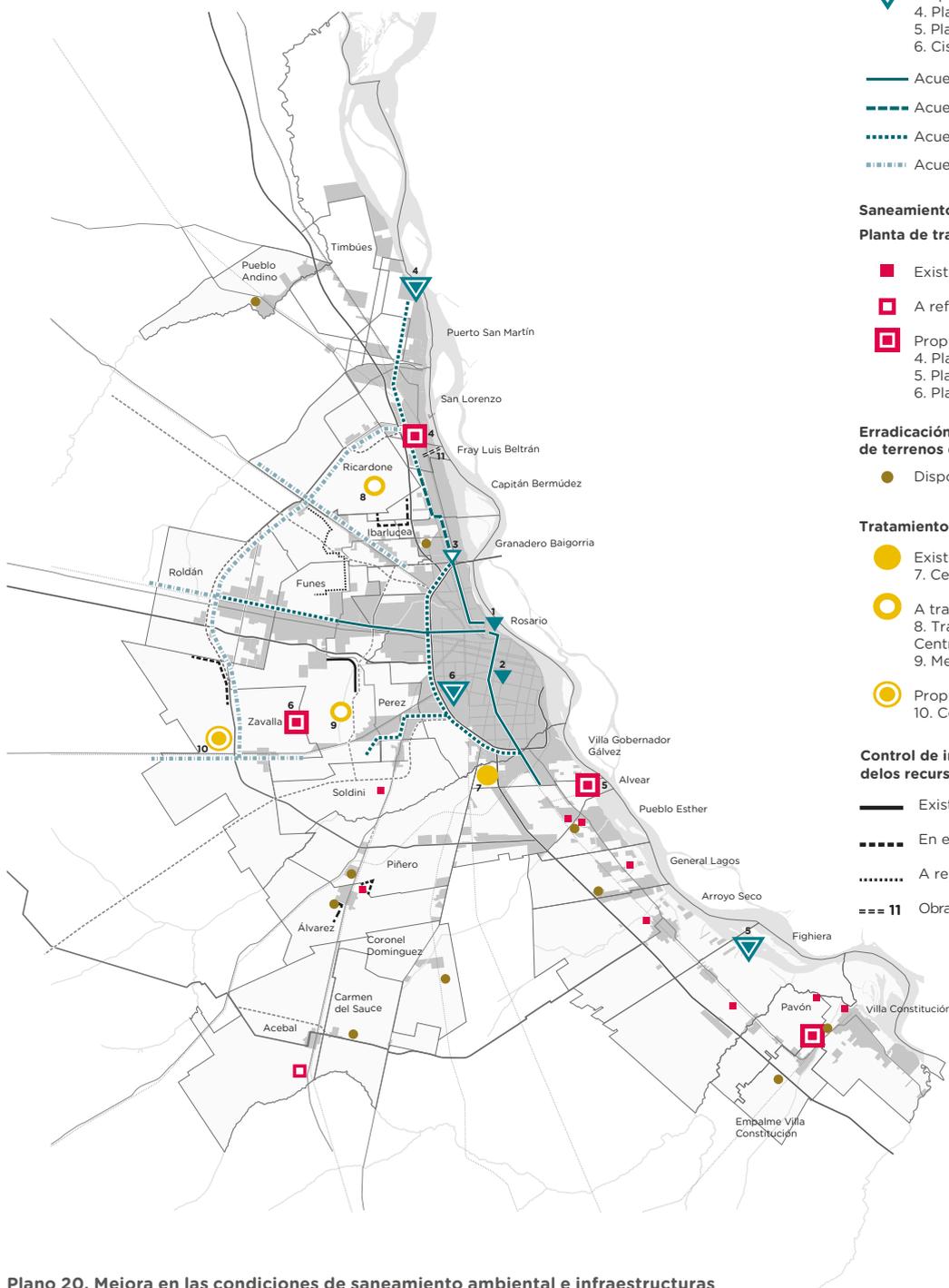
- Disposición final de residuos (a erradicar)

Tratamiento y disposición de Residuos Sólidos Urbanos

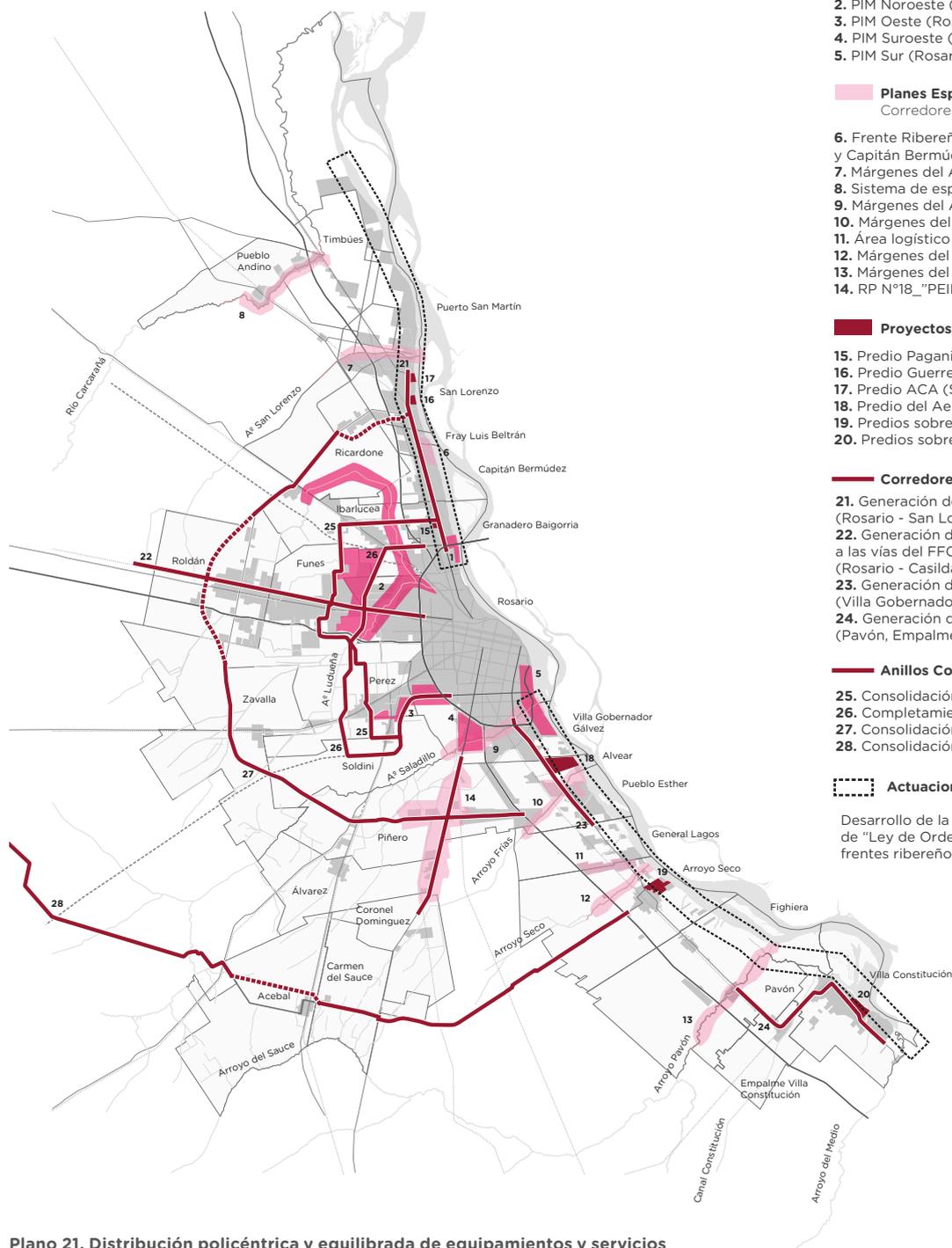
- Existentes
 7. Centro GIRSU en Villa Gobernador Gálvez
- A transformar
 8. Transformación del relleno de Ricardone en un Centro GIRSU
 9. Mejoramiento del relleno de Pérez
- Propuestos
 10. Centro GIRSU con localización a definir en COM

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 Capitán Bermúdez
- 7. Márgenes del Arroyo San Lorenzo
- 8. Sistema de espacios públicos del Río Carcarañá
- 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 CORREDOR NORTE

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

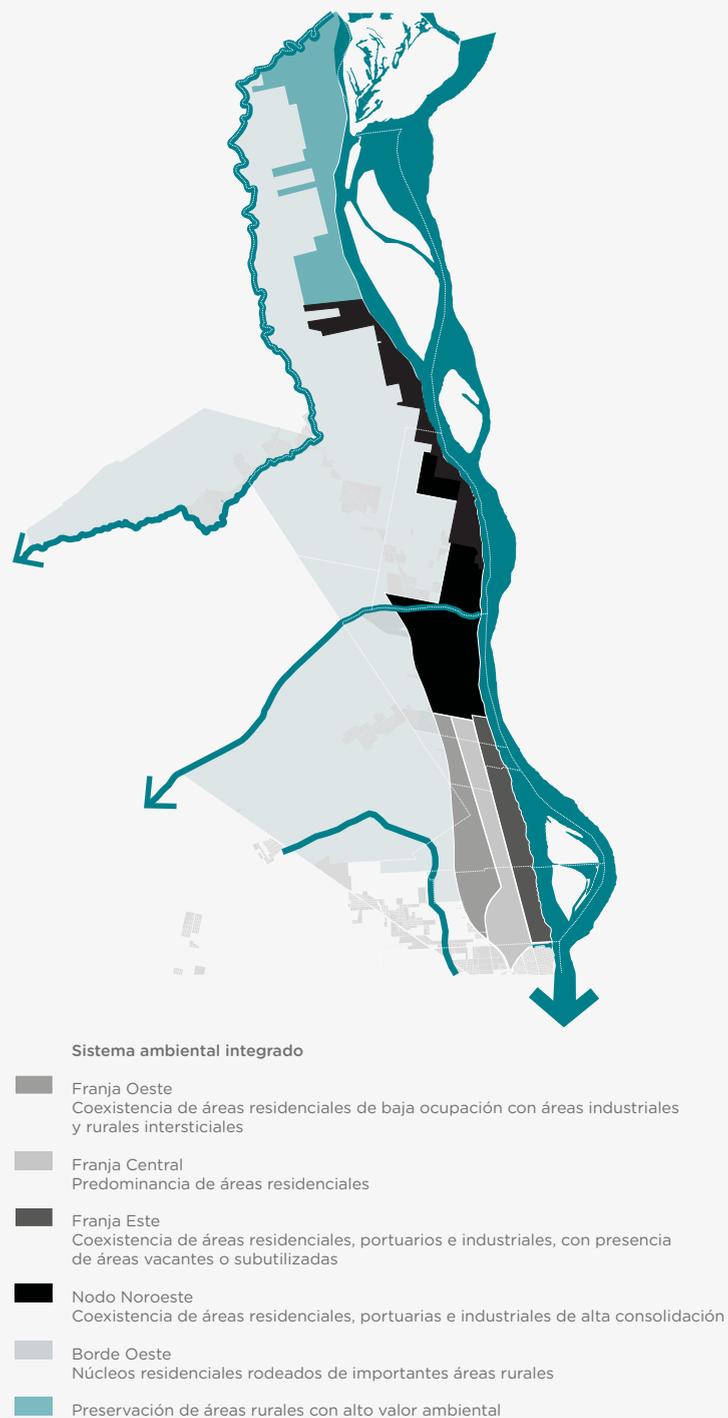
En el sector este del corredor, sobre el Paraná, las áreas urbanizadas componen un continuo urbano que se extiende desde Puerto General San Martín hasta Rosario. En cambio, hacia el oeste y el norte, se caracteriza por la predominancia de suelo rural y por la presencia de núcleos urbanos de menor escala,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

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

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

del Corredor Norte del AMR.

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





Río Paraná y arroyos

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



Corredor interurbano Ruta Nacional 11

- Tramo con tratamiento urbano
- Sistema vial primario
- Área urbanizada
- Área rural

MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL

Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

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

Ordenación de las áreas urbanizadas

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

Ordenación de los espacios libres

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

Grandes infraestructuras de servicios

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

Planes Especiales

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

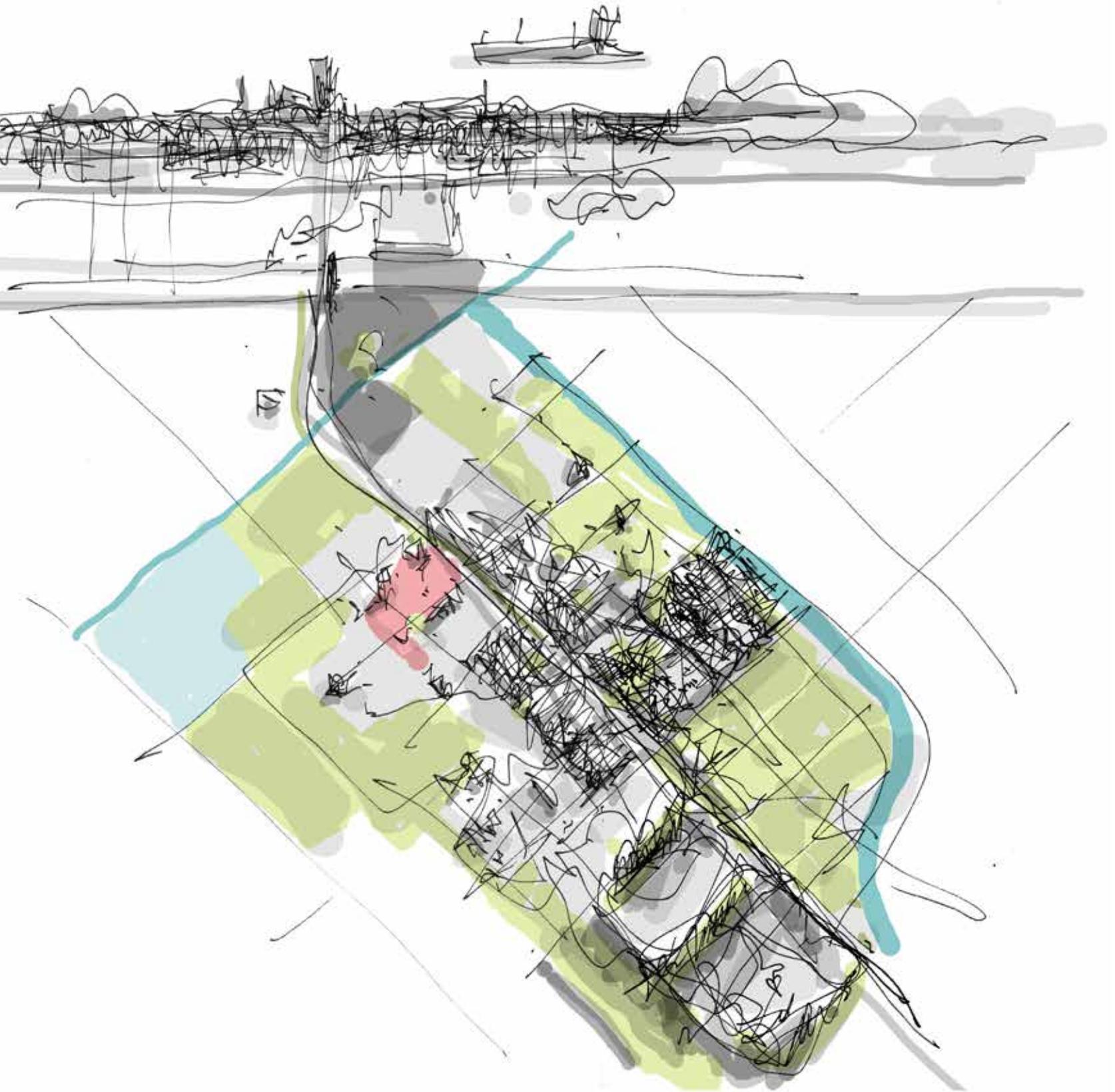
Plano 22. Modelo territorial proyectual



78 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Tres grandes objetivos generales de plan guiarán el futuro desarrollo de la comuna de Ricardone:

- 1. Consolidar la planta urbana existente, restringiendo los procesos expansivos.** Ricardone presenta una planta urbana compacta, estructurada a ambos lados de la ruta nacional A012 y rodeada, mayormente, por territorio rural. A fin de evitar que esta estructura se pierda y, dada la tendencia que se registra en otras localidades del Área Metropolitana, se propone priorizar el completamiento del suelo vacante para desalentar el desarrollo de nuevos procesos de expansión.
- 2. Reestructurar el sistema vial y potenciar la centralidad local.** La ruta nacional A012 resulta componente estructurador de la planta urbana de Ricardone; sin embargo, también es el elemento principal de su partición en dos sectores: norte y sur. Asimismo, debido al gran caudal de tráfico de cargas, la localidad presenta numerosos conflictos, como accidentes viales y serios niveles de congestión vehicular y contaminación ambiental, por lo cual, se propone una reestructuración del sistema vial.
- 3. Ordenar el uso productivo, protegiendo las áreas residenciales.** Se identifica la presencia de grandes extensiones rurales que utilizan agroquímicos junto a sectores residenciales. También se registra la presencia de algunos establecimientos industriales dentro del tejido urbano. A fin de garantizar un desarrollo adecuado de los usos productivos protegiendo a la residencia, se propone el ordenamiento de los distintos usos del suelo definiendo los sectores destinados a la localización industrial y de servicios; además de incorporar la categoría de “suelo periurbano”, reconocida como una franja de transición entre el suelo urbano y el suelo rural.



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

Por último, la categoría de no urbanizable define la preservación del espacio rural, por ser objeto de protección, por la naturaleza de sus componentes o por ser inadecuados para el desarrollo urbanístico. 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 tres 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 la 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 políticas destinadas a orientar el desarrollo territorial en Ricardone 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, se proponen las siguientes políticas y acciones de plan:

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

- Restringir nuevos procesos de urbanización, promoviendo

la consolidación de la planta ya urbanizada y fomentando el completamiento de los vacíos intersticiales localizados en su interior; también la consolidación de las manzanas aún no ocupadas en su totalidad, con una importante disponibilidad de lotes vacantes que constituyen una oferta de suelo excepcional.

- 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 ciudad, 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.
- Desalentar el avance de desarrollos de carácter industrial por sobre áreas destinadas al cultivo extensivo e intensivo, y áreas de producción ganadera, buscando optimizar una convivencia equilibrada de los usos.
- Ampliar los equipamientos educativos existentes.

Proteger y mejorar las áreas periurbanas y rurales.

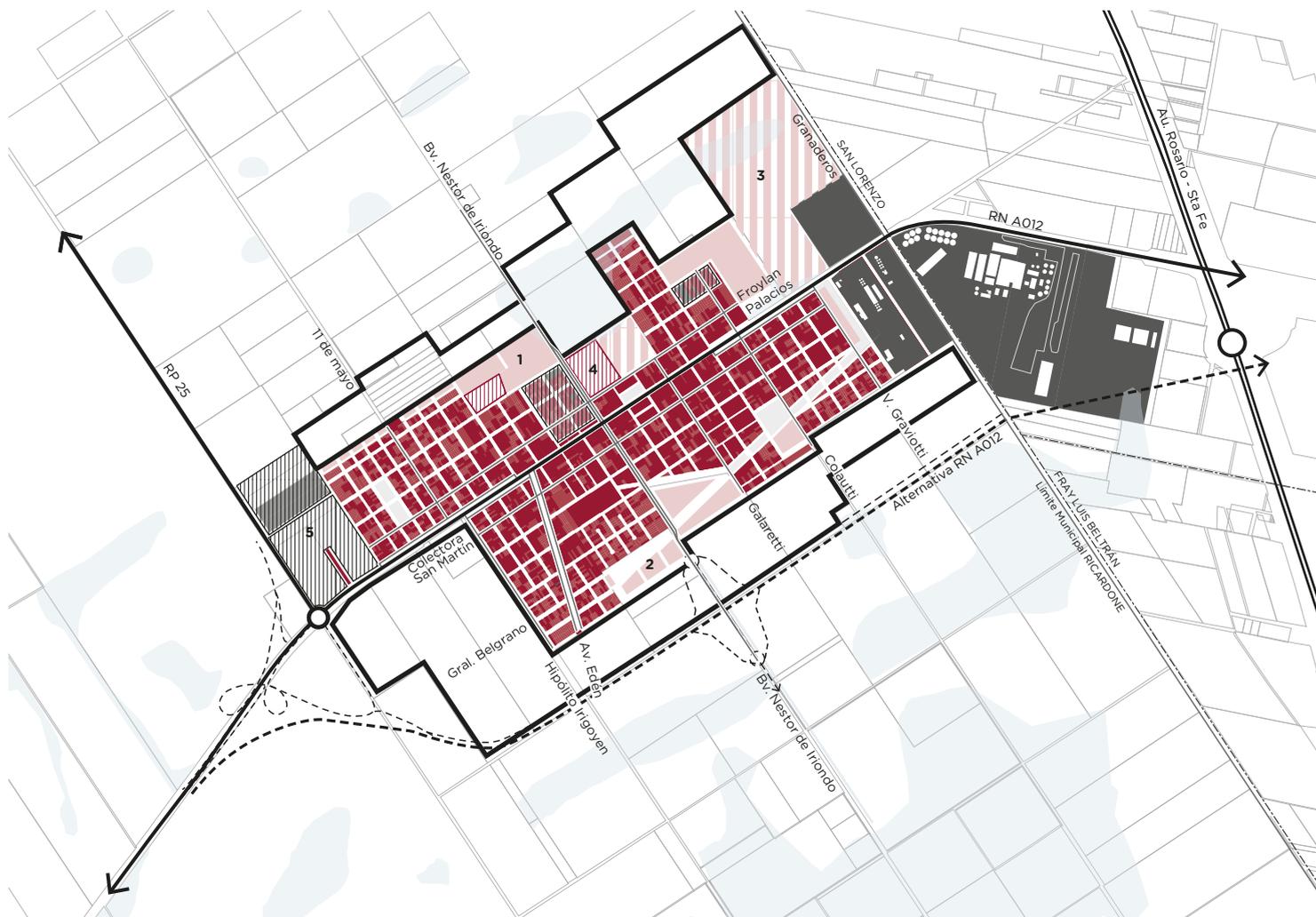
- Preservar el suelo rural y definir de modo pormenorizado las áreas periurbanas, que se constituyen como límite y resguardo de la planta urbana, adoptando a su vez una función de contención hídrica importante. Se propone la potenciación de proyectos de producción alternativa, que no requieran importantes aplicaciones de productos agroquímicos.
- Restringir la urbanización en las grandes extensiones de suelo rural y en las zonas anegadas.
- Preservar las grandes extensiones de suelo no urbanizado.

OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS AMBIENTALES Y PATRIMONIALES Y CREACIÓN DE ESPACIOS VERDES

La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento que cubran el déficit de espacios públicos registrado en la localidad, 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 protección de las masas arbóreas, los espacios verdes libres y las áreas rurales presentes en Ricardone. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentren degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. Las diversas potencialidades que se presentan hacen factible pensar en las siguientes políticas y acciones de plan:

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 (áreas forestadas, iglesia, construcciones de principio del siglo XX, entre otros).
- Tratar paisajísticamente la ruta nacional A012 mediante un abordaje integral de las cuestiones referidas a la movilidad, el paisaje y la recreación. Se propone la incorporación de una franja de forestación, a modo de barrera ambiental, y el rediseño de la ruta como vía urbana a fin de fortalecer su rol como eje interurbano-paisajístico central para la localidad.
- Consolidar el sistema de espacios libres existentes dentro de la localidad y proveer de nuevos espacios verdes públicos, bien posicionados y en situaciones especiales definidas dentro de



- | | | | |
|---|---|---|--|
| <p>Ordenamiento de actividades productivas y/o de servicios</p> <p>■ Área industrial existente</p> <p>Definición de nuevas políticas de transformación</p> <p>■ Suelo urbano consolidado o a consolidar</p> | <p>■ Áreas de completamiento y expansión planificada</p> <p>1 Loteo Don Daniel</p> <p>2 Loteo Las Moras 2</p> | <p>■ Áreas de completamiento y expansión planificada supeditada a obras hídricas</p> <p>3 Loteo Zagreb (en proceso de aprobación)</p> | <p>■ Nuevos barrios en proceso de consolidación</p> <p>4 Loteo Gardon</p> <p>■ Área a reconvertir normativamente</p> <p>5 Área reservada para empresas de servicio</p> <p>■ Áreas restringidas a la urbanización</p> |
|---|---|---|--|

Plano 23. Definición de nuevas políticas de urbanización

84 los nuevos proyectos de urbanización; también recuperar los terrenos subutilizados desafectados de los tendidos eléctricos de alta tensión.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

El encuentro entre el arco territorial metropolitano que supone el desarrollo de la A012 y los trazados estructurantes del Corredor Norte Metropolitano (autopista, Ferrocarril Gral. B. Mitre, Ferrocarril Gral. Belgrano y ruta nacional N°11) hacen de Ricardone una localidad fuertemente condicionada por su eje organizador, que actúa como conector pasante para la carga de gran escala y distribuidor interno de la localidad. Esto supone la reafirmación a nivel del municipio local de las siguientes políticas y acciones de plan:

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

- La variante de la ruta nacional N°11 actualmente en estudio, que nace desde la A012 al oeste de la planta urbana de Ricardone, resulta crucial para evitar el paso innecesario de camiones por el centro de la ciudad. Esta iniciativa mejoraría las prestaciones del actual Camino de la Cremería, que desvía tránsito a las terminales portuarias del norte, y permitiría también un desvío hacia el sur para llegar a las terminales portuarias de San Lorenzo, además de habilitar un acceso por el frente sur a la planta de Vicentin. De concretarse esta iniciativa se habilitaría una mejor programación del transporte de carga y a su vez se optimizarían las conexiones directas existentes orientadas a los principales destinos industriales y terminales portuarias.

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

El rediseño de la A012 en el tramo urbano permitiría una mejor distribución intraurbana, hoy compleja por su uso indiscriminado. Este diseño alternativo tiene el potencial de mejorar las prestaciones del transporte público y conectar la localidad con la “centralidad lineal” que en varios tramos asume la ruta nacional N°11.

Mejorar la estructura vial interna.

La escala de Ricardone no habilita a pensar transformaciones intraurbanas de gran escala más allá de la citada reformulación de la A012. Aun así, algunas medidas puntuales de recualificación pueden optimizar los recorridos cotidianos de viajes internos, tales como: rediseño y consolidación de las colectoras a la A012 (estudiar potenciales continuidades de estas calles o evaluar un ensanche en la calzada principal), pavimentación definitiva de las calles transversales, y mejoras en las paralelas para formar circuitos internos que habiliten viajes ajenos a la estructura primaria en buenas condiciones. En este contexto, se entiende factible una reorganización plena de la circulación de pasajeros, un incentivo a la circulación no motorizada y a medidas complementarias que otorguen una accesibilidad superadora a la actual.

ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

Se busca “congelar” la situación actual de la ciudad en relación con la implantación de las industrias existentes y evitar nuevas instalaciones en las áreas consolidadas que se encuentran en contacto directo con los usos residenciales. A fin de garantizar un desarrollo adecuado de los usos productivos y de servicios



- | | | |
|--|--|---|
| <p>Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes</p> <ul style="list-style-type: none"> Jerarquización del sistema de espacios verdes Tratamiento paisajístico de avenidas y calles | <p>Protección de las áreas rurales</p> <ul style="list-style-type: none"> Suelo rural Suelo rural - periurbano Áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental Barrera ambiental forestal sobre alternativa A012 | <p>Principales equipamientos asociados a los espacios verdes</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Camping Sindicato Químico 2 Plaza de Frutos 3 Plaza de Ricardone 4 Escuela Agrotécnica n°22 Dr. Julio Maiztegui 5 Plaza de la Salud |
|--|--|---|

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

para proteger a la residencia, se propone:

- Plantear medidas tendientes a lograr una convivencia más armónica de las distintas actividades que tienen lugar en la ciudad, y promover, mediante gestiones concertadas, la reubicación progresiva de las industrias que ocasionan mayores conflictos hacia las áreas planificadas para esos fines.
- Prohibir la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en las áreas con una clara vocación residencial y en áreas de exclusiva producción rural. Restringir, en lo sucesivo, la instalación de nuevas industrias en áreas en las que se apunta hacia una consolidación de la residencia. Se busca evitar nuevas instalaciones en sectores que se encuentran en contacto directo con los usos residenciales.
- Concentrar las actividades productivas en áreas industriales, ubicándolas en relación directa con los nodos logísticos y los principales corredores viales destinados al transporte de cargas. Se propone consolidar dos sectores industriales en los dos extremos de la localidad: uno en el área localizada entre la ruta nacional A012 y el límite jurisdiccional con San Lorenzo; y otro, en la confluencia de la ruta nacional A012 y la ruta provincial N° 25. En este último caso, con actividades de servicio y logística comercial..

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURAS 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), a partir de lo cual se plantea la necesidad de encauzar las siguientes políticas:

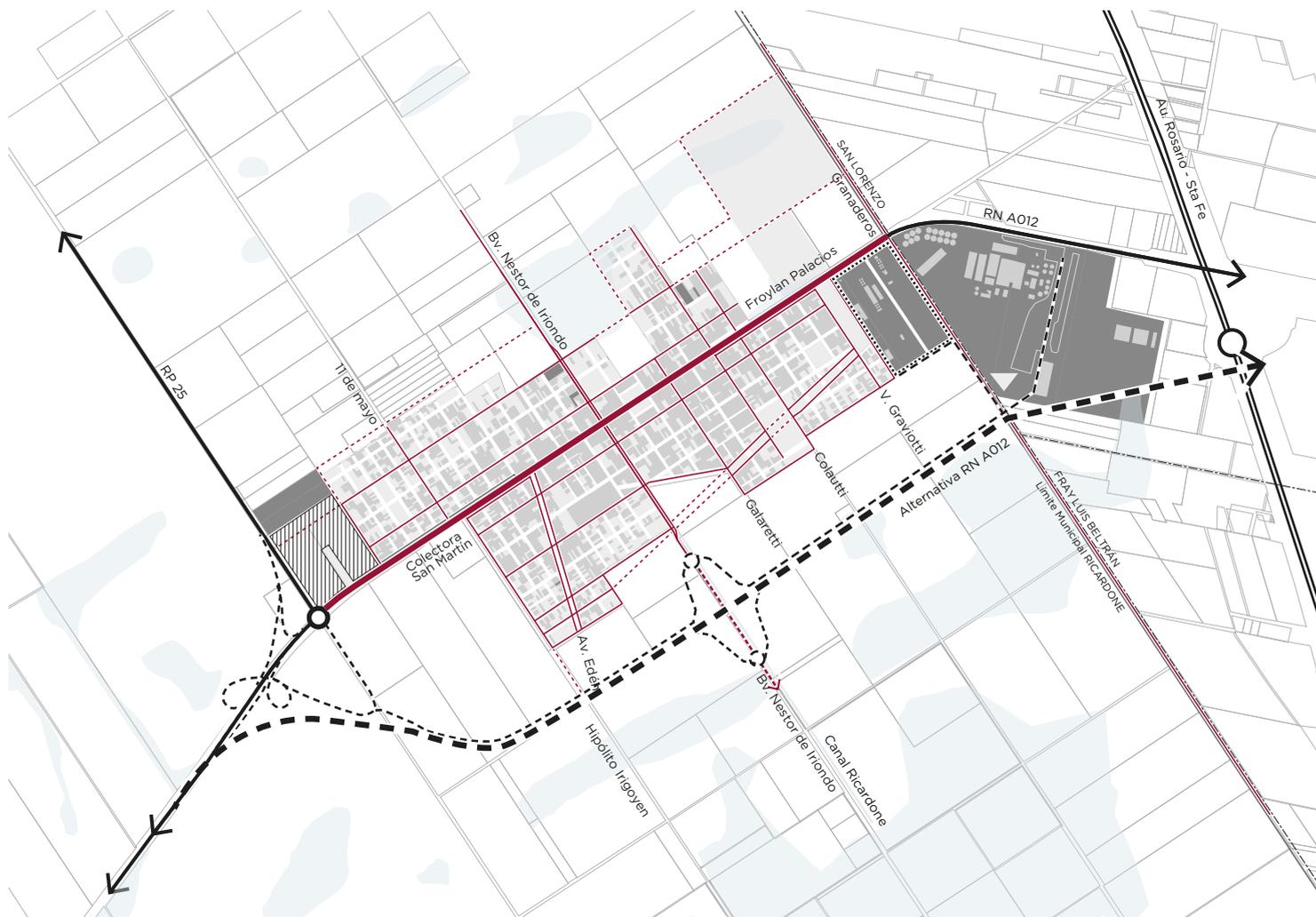
- Promover, a través de un desarrollo gradual, la provisión de infraestructuras y servicios en toda la planta urbana, dotándola fundamentalmente de tendidos cloacales. Asimismo, se propone un esquema de pavimentación de calzadas.
- Implementar las obras hidráulicas necesarias para el saneamiento de las áreas anegadas o con posibilidad de anegamiento, teniendo en cuenta las recomendaciones de áreas competentes en la provincia de Santa Fe.
- Impulsar el desarrollo del Centro de Gestión Integral de Residuos Sólidos (Centro GIRSU Ricardone), reconvirtiendo el actual dispositivo localizado en su jurisdicción.
- Confeccionar un plan hídrico integral para atender la problemática existente en suelos anegables y en áreas urbanizadas donde se manifiesta una alta vulnerabilidad e insuficiente infraestructura.

LINEAMIENTOS PRELIMINARES PARA UN PLAN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

La localidad cuenta con una buena cobertura para los servicios de agua y gas. No obstante, los esfuerzos deben estar direccionados en aumentar la prestación de los mismos, como así también, promocionar el proyecto ejecutivo provincial de la planta depuradora cloacal Aglomerado Gran Rosario Norte.

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. La comuna tiene un alto nivel de calles con algún tipo de mejorado (un 93%) y, únicamente la ruta A012 tiene



- | | | | |
|--|--|---|---|
| <p>Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad</p> <ul style="list-style-type: none"> — Vía de articulación intercomunal — Revalorización de las vías de estructuración existentes | <ul style="list-style-type: none"> - - - Nuevas trazas - - - Canalización del transporte de cargas (Ruta alternativa A012) ▼ Nuevo Ingreso a Vicentin | <p>Ordenamiento de las actividades productivas y / o de servicios</p> <ul style="list-style-type: none"> Industrias existentes Área de reestructuración productiva | <ul style="list-style-type: none"> Área de logística y servicios propuesta Áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental |
|--|--|---|---|

Plano 25. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

cinta asfáltica. Se deberán concentrar esfuerzos para aumentar esta red jerárquica de pavimentos en especial en avenidas y/o boulevares. Dicha política deberá pensar en el desafío del flujo o vinculación con las localidades de Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán y San Lorenzo a través de los caminos rurales del distrito, permitiendo una comunicación más ágil y segura para los usuarios con tránsito liviano y de servicios.

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 para recarga de botellones, plantas de ósmosis inversa (que mezclan el agua tratada con el agua subterránea para reducir la concentración de contaminantes) y resinas de intercambio iónico, 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 mezclada con agua de río tratada, ésta realidad junto a la calidad del agua cambiará drásticamente con el Acueducto del Gran Rosario- G. Baigorria que se encuentra en etapa de licitación, previendo un aumento en la capacidad de la planta y la extensión del acueducto por Av. Circunvalación.

Específicamente se observa una buena cobertura del servicio en gran parte de la localidad, no obstante, es necesario

su completamiento. Se proyecta la construcción de nuevos pozos de captación de agua para aumentar el caudal tratado con la finalidad de mejorar el servicio en todas las viviendas y establecimientos de la planta urbana.

Gas natural. Las faltantes del servicio de gas se identifican en los extremos de los nuevos barrios, con un total del 18 % contemplando parcelas urbanas y suburbanas. Tal situación era 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 y la prestadora del servicio.

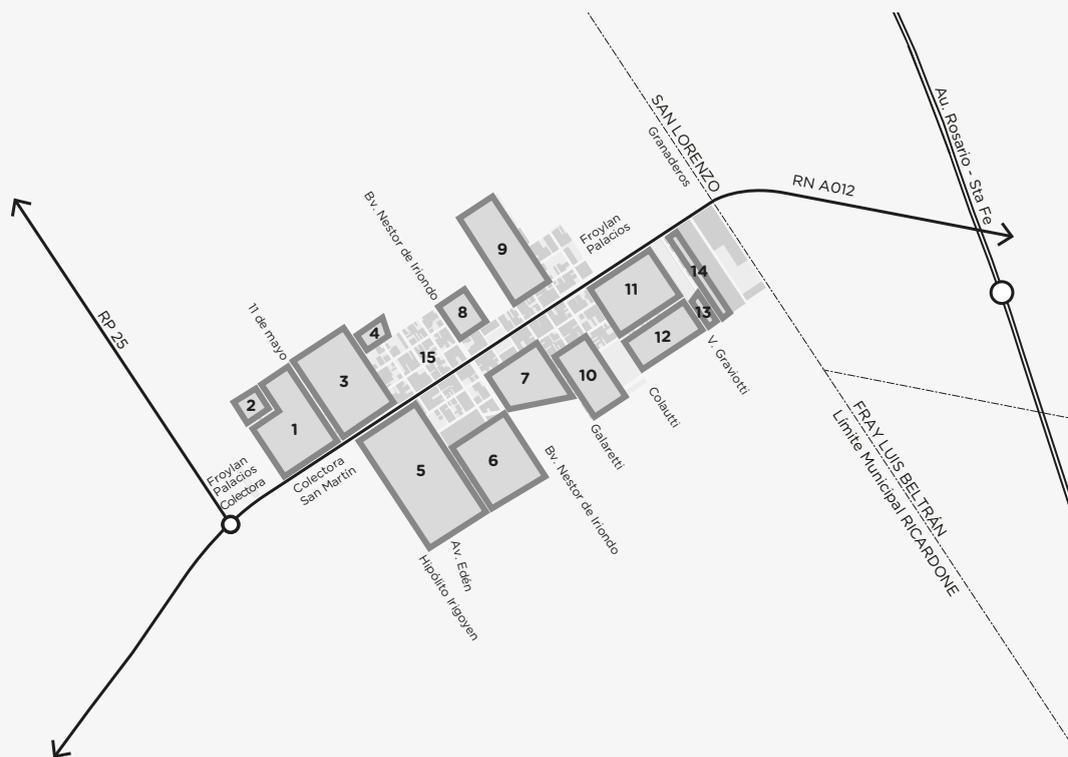
Saneamiento y desagües. Con el objetivo de proteger a las localidades del AMR, afectadas por eventos hídricos de gran recurrencia, se plantea una regulación del sistema con la construcción de una serie de obras de retención de crecidas, que surgen del estudio efectuado mediante la firma de un convenio entre la Provincia de Santa Fe y el Instituto Nacional del Agua (INA). Dos de ellas estarían ubicadas en el canal Ibarlucea, beneficiando en gran medida a la localidad de Ricardone. Una de estas infraestructuras se encuentra inmediatamente aguas arriba de la ruta nacional N°34 y la otra en coincidencia con la ruta provincial N°34-S. Si bien ninguno de los dos cierres se encuentra ubicado en el distrito Ricardone, tendrán una influencia significativa en su zona rural e, indirectamente, también en la urbana. Estas obras permitirán amortiguar las crecidas y el reacondicionamiento del canal Ricardone, principal cuerpo de descarga de la localidad, beneficiando a toda la zona urbana con un aumento del área de afectación.

El gran obstáculo que existe en Ricardone para el escurrimiento de los desagües pluviales es la ruta nacional A012. Por lo cual, tanto a mediano como largo plazo, se debe trabajar en la ejecución de nuevos cruces bajo la ruta que permitan aliviar y mejorar el funcionamiento del sistema de desagües del pueblo. Esto se puede complementar con la ejecución de retardadores pluviales y la restricción a la impermeabilización del suelo ubicado al norte de la ruta.

Por último, es 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.



Infraestructura: Trabajo de mejorado de calles



Barrio	Déficit			
	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
1. Monti	364	11	46	364
2. Scozzina	60	48	60	60
3. Malavasi	419	13	39	419
4. Velazquez	41	0	39	41
5. Perez	640	56	148	640
6. Las Moras	206	0	0	206
7. Benvenuto	207	0	0	207
8. Gardon	82	0	71	82
9. Manarin	281	0	108	281
10. Vicentin	190	0	4	190
11. Terra	249	0	10	249
12. Estancias	173	0	0	173
13. Amcai	31	9	0	31
14. Vranic	27	27	17	27
15. Centro	1024	52	76	1024

Esquema del déficit de infraestructura y servicios en cada barrio



Calle con mejoras



Red de agua a implementar



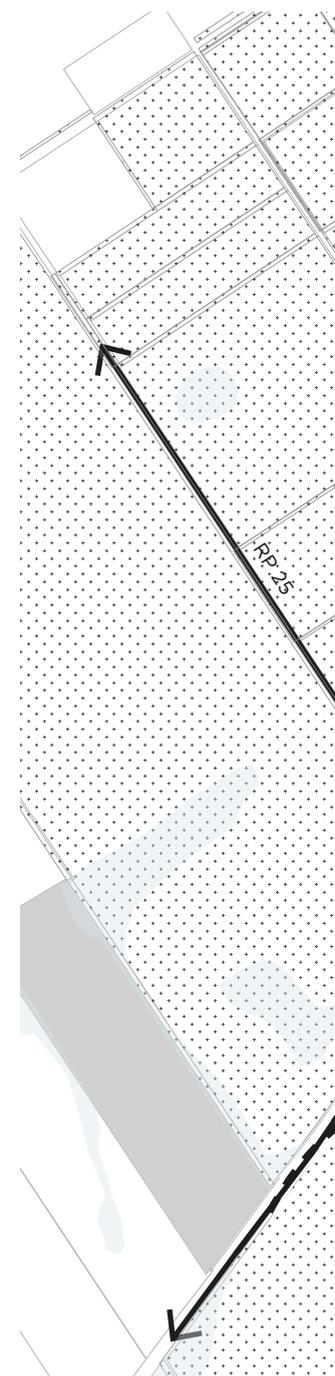
Red de cloaca a implementar

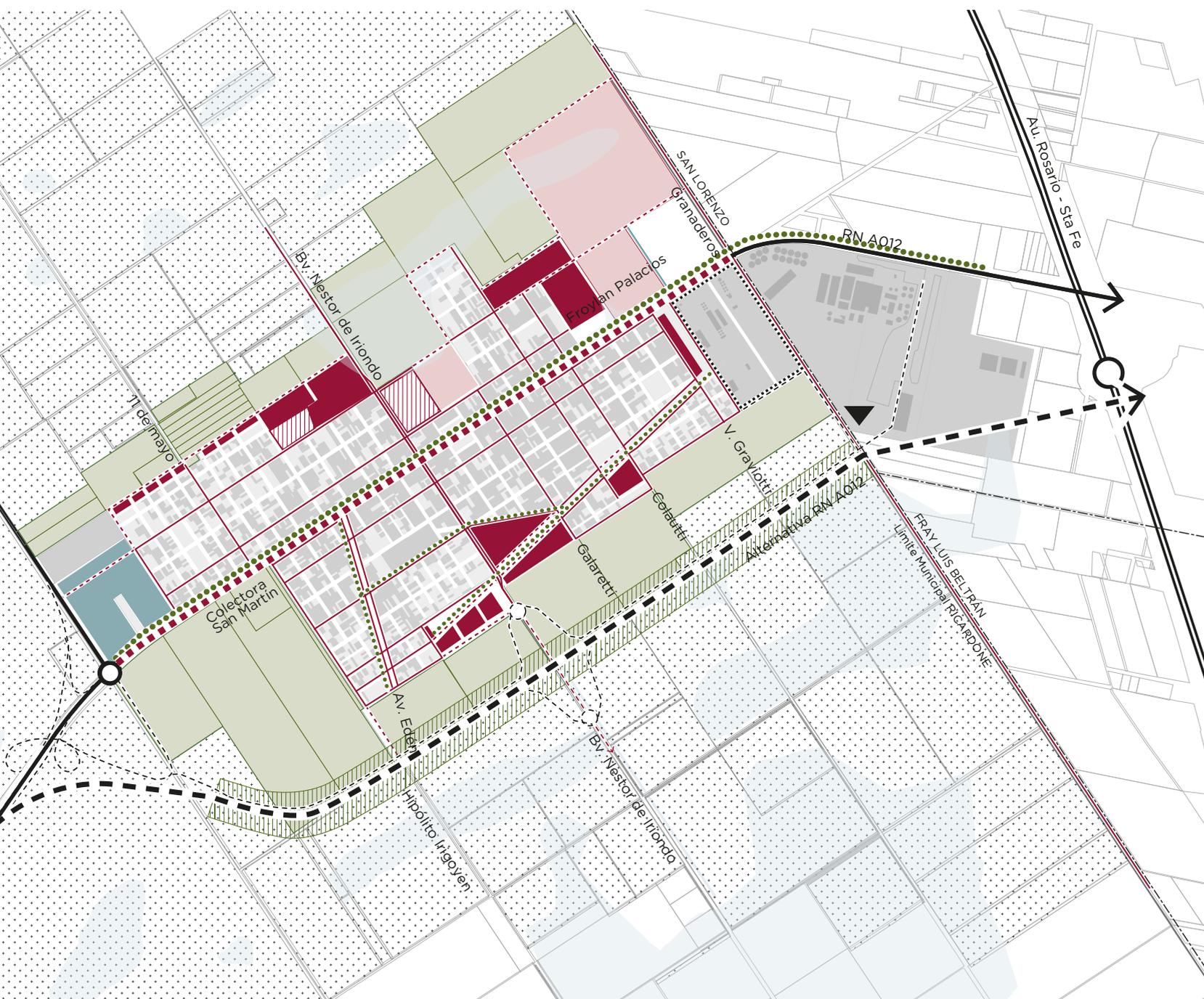


Red de gas a implementar

MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

- Ordenamiento de las actividades productivas y / o de servicios**
-  Área de reestructuración productiva
 -  Área de logística y servicios propuesta
- Definición de nuevas políticas de urbanización**
-  Áreas de completamiento, reestructuración y expansión urbana planificada
 -  Áreas de expansión urbana supeditadas a obras hídricas
 -  Loteos en proceso de consolidación
- Los espacios periurbanos y rurales**
-  Suelo periurbano
 -  Suelo rural
- Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad**
-  Vía de articulación intercomunal
 -  Revalorización de las vías de estructuración existentes
 -  Nuevas trazas
 -  Canalización del transporte de cargas (Ruta alternativa A012)
 -  Nuevo Ingreso a Vicentin
 -  Tratamiento paisajístico de avenidas y calles
 -  Generación de una barrera ambiental forestal





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

94 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

Las acciones previstas en cada una de las cinco políticas mencionadas demandan 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 Plan Urbano Local 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.

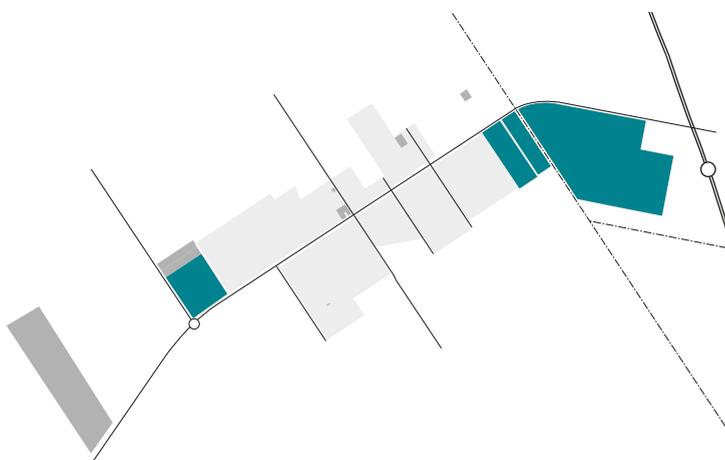
Frente a los desafíos y potencialidades que presenta la comuna de Ricardone, se asume el compromiso de encauzar tanto el desarrollo local como de propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. La existencia de rutas nacionales y provinciales, la autopista Rosario-Santa Fe, las vías ferroviarias y diversos cursos de agua determinan una condicionante común en las distintas localidades que integran el Corredor Norte, 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.

A continuación se detallan las tres grandes operaciones estructurales que definen una planificación consensuada del territorio para la comuna de Ricardone:

- Las áreas productivas y de servicio
- Los ejes de integración y conectividad
- Los espacios periurbanos

1. LAS ÁREAS PRODUCTIVAS Y DE SERVICIO

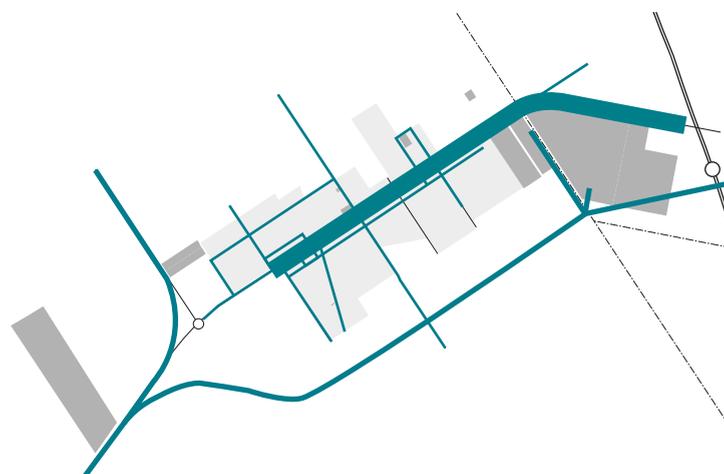


Con el objetivo de ordenar las localizaciones industriales, de acuerdo con el impacto ambiental generado, e impedir la radicación de usos industriales en sectores inapropiados, se impulsa una política de regulación de uso del suelo y promoción sostenible de empresas en áreas específicamente planificadas, fijando una nueva disposición normativa.

Las principales acciones propuestas en este orden son:

- Consolidación del sector industrial existente en el área localizada entre la ruta nacional A012 y el límite jurisdiccional con San Lorenzo.
- Desarrollo de un área de expansión industrial al este de la planta urbana, junto al límite con la jurisdicción de San Lorenzo.
- Reconversión normativa de una porción territorial ubicada al norte de la actual traza de la ruta nacional A012 junto a la ruta provincial N° 25, para fomentar la radicación de empresas de servicios.

2. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



La escala de esta localidad no invita aún a una disposición compleja de las vías de circulación exclusiva, inducida en otras ciudades. Sus necesidades fundamentales en términos de movilidad radican en una eficiente conexión con otras localidades, particularmente con San Lorenzo, y una accesibilidad mejor constituida para desplazamientos intraurbanos. En función de esto, se plantean las siguientes operaciones estructurales:

Adecuación del corredor interurbano A012 orientado al transporte público.

En el tramo que atraviesa la zona urbanizada, como ya se dijo, esta arteria debe pensarse como avenida 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, y otros elementos de diseño que permitan la total apropiación ciudadana de un eje articulador que debe

pensarse como local. Este rediseño debe consolidarse para habilitar un transporte público con tratamiento diferenciado y así ofertarse como opción privilegiada sobre otros modos de movilidad. Las colectoras y sus eventuales continuidades deben incorporarse a un diseño integrado que permita una circulación ágil en el eje central y actividades urbanas con usos de cercanía sobre la acera. Difícilmente pueda segregarse el transporte público como en otras localidades para agilizar su circulación, debido al número acotado de servicios con que cuenta. Aun así, resulta deseable una evaluación de flujo vehicular en los ejes actualmente utilizados para verificar la necesidad o no de pautas de circulación/estacionamiento alternativas a las actuales. Asimismo, resulta trascendente jerarquizar las paradas de colectivo garantizando las mejores condiciones de accesibilidad y comunicación a todos los usuarios, actuales o potenciales.

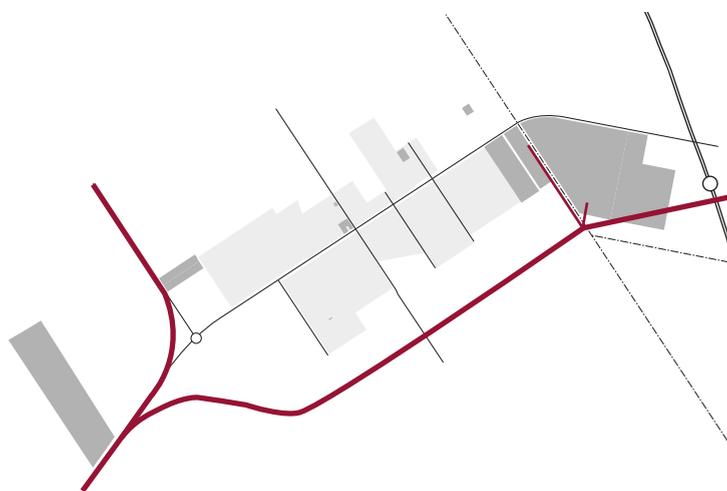
Constitución y consolidación de desvíos para el transporte de cargas.

Solucionar los problemas de convivencia entre transporte de camiones y de personas (ya sea en colectivos, autos o motocicletas) es crucial para mejorar las condiciones de la movilidad local en Ricardone. Se propone gestionar el desvío de la A012, tal como lo plantea el proyecto postulado desde la autoridad nacional o alguna alternativa asimilable, que permita no solo la derivación de camiones hacia el norte (por el Camino de la Cremería) o hacia el sur (por la nueva autovía con sus correspondientes colectoras), sino también generar accesos alternativos a las plantas industriales en el límite este de la localidad, donde conviven distintos predios atractores de viajes de cargas con la planta de Vicentin, el máximo atractor de vehícu-

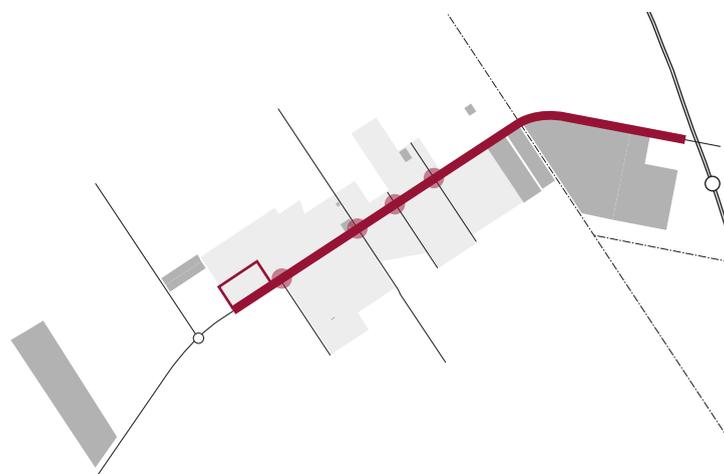
los pesados de la zona. Este mecanismo de funcionamiento, habilitaría un despeje notable de usos indebidos sobre el eje estructurador de la ciudad, permitiendo cambiar parámetros de uso para el espacio público que resultarían inviables sin la aplicación de este proyecto

Inclusión de vías para el transporte particular motorizado y no motorizado.

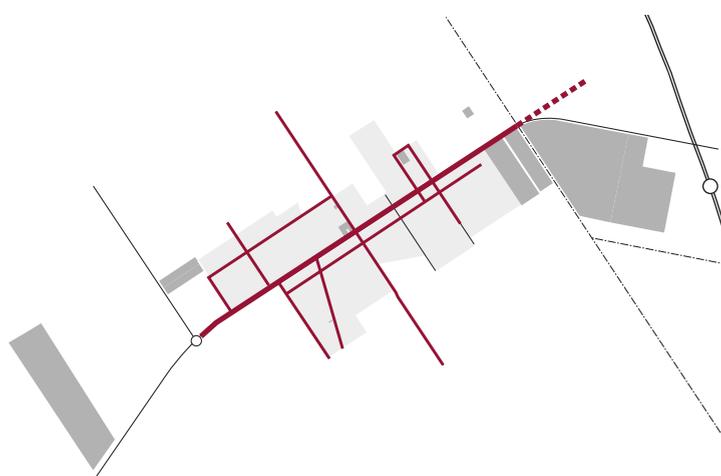
Como se plantea con anterioridad, la escala de Ricardone resulta contenida para inducir una segregación plena de modos de movilidad. Esto no necesariamente implica una desventaja. Al quedar claramente identificadas las vías de función estructural para la vialidad (primaria y secundaria), pueden proponerse medidas de pequeña escala tales 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). Además de intervenciones acordes a un tránsito controlado, tales 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 apuntan a reforzar aquel espíritu de ámbito urbano de amplia dominancia residencial, coincidente en gran medida con el clasificado como infraestructura vial secundaria y a su vez ajeno a las condicionantes propias de formaciones urbanas más complejas, para construir circuitos que garanticen las mejores condiciones de accesibilidad a toda la planta consolidada o en proceso de consolidación.



Canalización del transporte de cargas

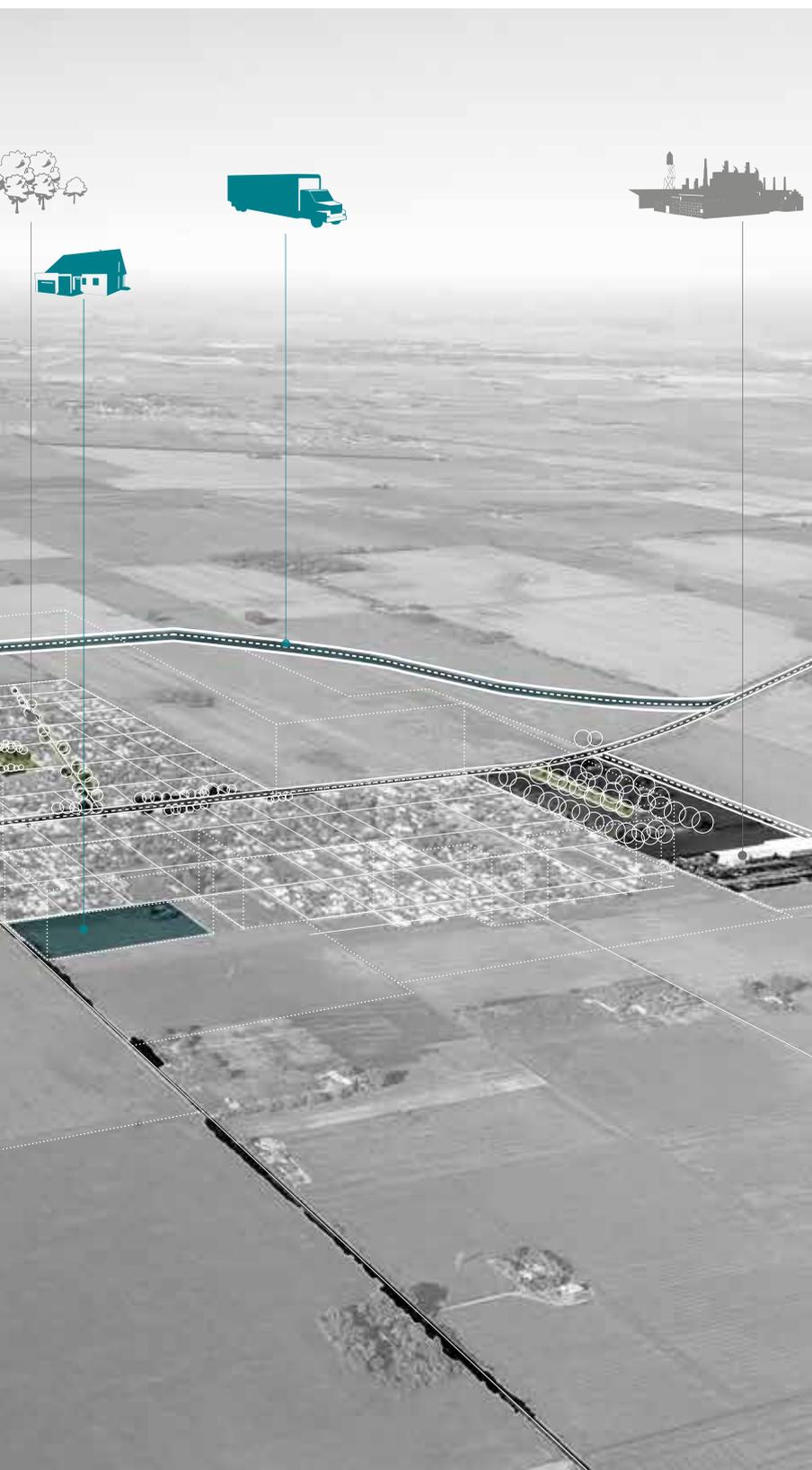


Consolidación del transporte interurbano



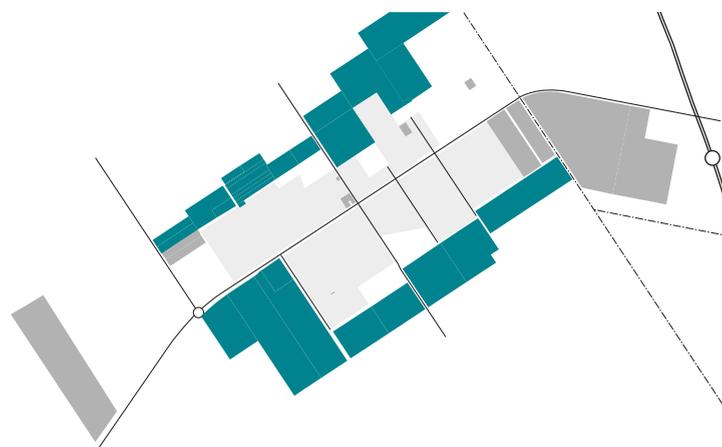
Transporte motorizado y no motorizado





3. LOS ESPACIOS PERIURBANOS

99



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 entonces sugerir otro enfoque.

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

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

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

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

Se reconocen dos 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 activida-

des extras que se podrían realizar en cada caso. El Suelo Periurbano de Ricardone queda entonces establecido en dos categorías:

- Periurbano de Proximidad
- Periurbano Hídrico / Ambiental

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

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

En el caso del periurbano en contacto a áreas industriales, se diferencian aquellas industrias que contaminan de las que no. Para las industrias que emanan contaminantes se propone la producción forestal, ya que la misma permitiría contener una parte de la contaminación aérea y, por otro lado, la contaminación de los suelos en la cercanía a las mismas no permitiría que sean usados para la producción de alimentos. Para las industrias que no emanan contaminantes, se podría producir lo mismo que en la proximidad de áreas residenciales.



- Periurbano paisajístico, hídrico y ambiental
- Periurbano de proximidad a núcleos urbanos
- Futura área de expansión urbana
- Futura área de logística y servicios
- Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

Plano 27. Selección preliminar de las parcelas de suelo periurbano

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 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.

Otras actuaciones previstas para el desarrollo del territorio periurbano y rural son:

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

dos productivos que correspondan a cada caso y que estén listados en el catálogo.

- Conformación de corredores ecológicos, en la unión de elementos naturales fundamentales para la protección ambiental a escala metropolitana.
- 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. Además, incorporación de reservorios y retardadores que eviten inundaciones.
- Limpieza y mantenimiento de los cursos de agua para su mejor escurrimiento.
- Incorporación de árboles semilleros autóctonos en contacto con los corredores biológicos con el fin de restablecer la fauna local y el equilibrio ambiental.
- Incorporación de caminos, ciclovías, espacios públicos de recreo, viviendas de tipo rural en parcelas productivas, luminaria, señalética e infraestructuras que permitan una calidad de vida contemporánea inmersa en un paisaje productivo.



Paisaje productivo en el suelo periurbano, 2019

104 INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTIÓN

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

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

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

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

NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES

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

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

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

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

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

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

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

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

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

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

INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

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

CRÉDITOS

La elaboración del Plan Urbano Local de Ricardone 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 RICARDONE

Presidente Comunal, Juan Carlos Doria

Vicepresidente Comunal, Graciela Anahí Fernández

Secretario de Gobierno, Leonel Bechara

Secretario de Obras y Servicios Públicos, Arq. Maximiliano Boni

Asesora Técnica Local ECOMR, Arq. María Saccone

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 Corredor Norte Metropolitano, Arq. Claudio Sfiligoi, Arq. Ma. Gabriela García, Arq. Claudia Pereyra, Arq. Verónica André, Arq. Patricia Ten Brink y Arq. Ma Cristina Rebagliatti.

EQUIPOS TÉCNICOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES

Desarrollo y coordinación, Licenciados Natalia Carnovale, Diego Beretta

Responsable Metodológica, Lic. Aneley Berardo

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

ECOM (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.

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

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

GRELA, Plácido (1975) Los Paraísos. Historia de la Colonia Ortiz y del Pueblo Ricardone. Rosario: Litoral ediciones.

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

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

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

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

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

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

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

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

Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

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

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

ISBN 978-987-46812-9-4

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

CDD 711.4



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

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

ISBN 978-987-46812-9-4





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



