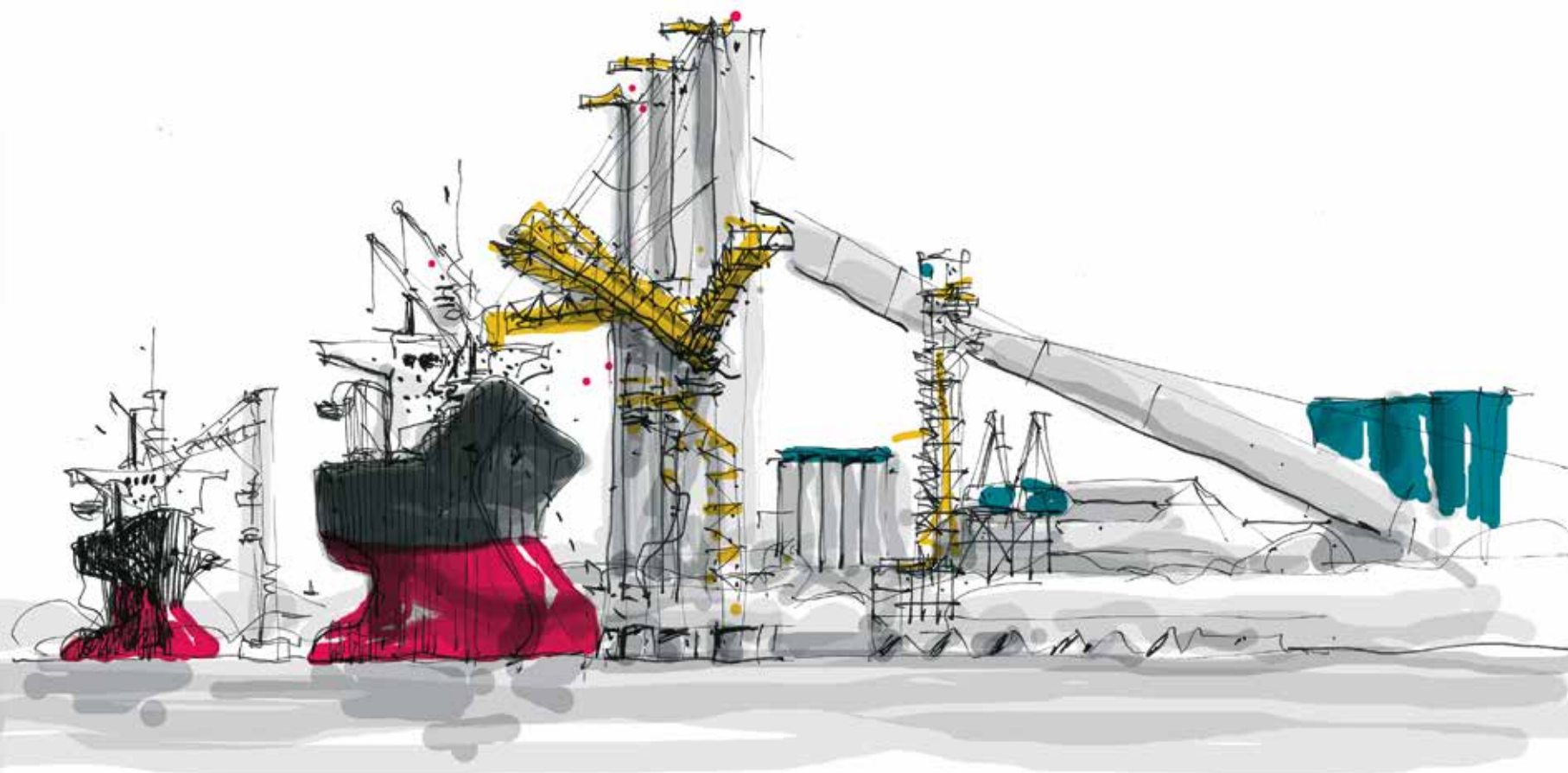




Alvear 2030

PLAN URBANO LOCAL









Alvear 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Alvear. 2014



Estimados vecinos y vecinas:

Como presidente comunal de Alvear me es muy grato presentarles el Plan Urbano Alvear 2030, que ha surgido de un importante proceso de participación donde se debatió el futuro de nuestra localidad, y del cual resultó este valioso instrumento que confirma las decisiones consensuadas para el Plan Estratégico Metropolitano hace unos años atrás.

Día a día trabajamos con los vecinos de nuestra comuna para resolver los problemas que se presentan, con el mayor compromiso que demanda la gestión comunal. Hoy los convoco a que imaginemos juntos el futuro de Alvear visualizando sus posibilidades de transformación urbanística en un horizonte de 10 o 15 años, los invito a ampliar nuestra mirada.

Alvear es valorada en la región por su perfil industrial, nos hemos ganado un reconocimiento en ese sentido; pero hoy necesitamos hacer una apuesta mayor: queremos que junto con el desarrollo industrial generemos las mejores condiciones de vida para que las familias de los trabajadores empleados en nuestras industrias vivan en nuestra comuna.

Si bien son muchos los temas que nos preocupan, en esa visión de futuro pondremos énfasis en el desarrollo de políticas en materia de vivienda, espacios verdes y públicos, equipamientos e infraestructuras y servicios, mediante acciones concretas con una perspectiva metropolitana y regional. Los desafíos a escala local son muy importantes porque requieren respuestas inmediatas pero también estratégicas; algunas de esas respuestas las encontramos asociándonos a localidades vecinas para aunar esfuerzos y multiplicar beneficios en el desarrollo de proyectos conjuntos.

Por este motivo decidimos encauzar este proceso en nuestra comuna que se está llevando adelante gracias a nuestra incorporación al programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, junto a doce comunas y municipios que constituyen el Entre de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM Rosario) y que fueron integradas en una primera fase de su implementación.

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

Su implementación se inscribe dentro del Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) en el marco del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del Gobierno Nacional, y al financiamiento aportado para el programa por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y por el Gobierno de la provincia de Santa Fe.

Considero de suma relevancia nuestra incorporación en este programa como así también la participación de cada vecino y vecina en esta dinámica de propuesta permanente, que marcará el rumbo a seguir para transformar positivamente nuestro espacio comunal y la calidad de vida de quienes queremos ver crecer a Alvear.

Carlos Pighin

Presidente Comunal de Alvear

ÍNDICE

10

INTRODUCCIÓN.

CAPÍTULO 1.

CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano 18

Descripción general de la localidad20

Proceso de urbanización 21

- Configuración actual y cambios de uso de suelo 21

- Transformaciones recientes21

- Caracterización del suelo rural..... 25

CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

Sistemas Generales	30
• Sistema vial jerárquico	30
• Sistema ferroviario	30
• Sistema de espacios verdes	32
• Equipamientos urbanos significativos	34
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor	35
Ejes temáticos sectoriales	38
• Urbanización y vivienda	38
• Déficit habitacional	39
• Estado de las infraestructuras y los servicios	45
• Desarrollo del suelo periurbano y rural	49
• Accesibilidad y movilidad	52
• Desarrollo industrial y productivo	52
Principal normativa vigente	54
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	56
Identificación de las potencialidades locales	61

CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local	66
• Criterios generales	66
• Criterios particulares adoptados para las localidades del CSM	68
Síntesis de las estrategias de desarrollo para el CSM	75
Objetivos de transformación urbana	80
Criterios de urbanización a nivel local	82
Políticas y acciones para el desarrollo local	84
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda	84
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes	86
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad	88
• Modelo Integrado de las estrategias para el desarrollo local	90
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios	92
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios	92
Grandes operaciones estructurales	96
Instrumentos normativos y de gestión	110
• Normas urbanísticas generales	110
• Normas urbanísticas particulares	110
• Reglamento de edificación	112
• Instrumentos de gestión para la concertación	112
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano ..	113

INTRODUCCIÓN

12

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

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

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

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 y se establece que la naturaleza de la asociación será la de gestionar, planificar, coordinar y promover distintas políticas consensuadas entre las diferentes localidades de una región, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

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

Esta iniciativa viene a solucionar un problema importante para la mayor parte de las localidades del área, las cuales no cuentan con instrumentos de planificación actualizados que incorporen herramientas acordes a las necesidades actuales. A nivel local, el único municipio del AMR que dispone de un plan urbano de estas características es la ciudad de Rosario. Ante esta situación, la mayoría de los municipios se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano.

La elaboración del “Plan Urbano Local Alvear 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 pro-

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

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

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

designados por la localidad de Alvear. 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, su Presidente Comunal, funcionarios, actores políticos, empresariales y personal técnico la propuesta preliminar de plan. Se analizaron en esa instancia las principales temáticas a tener en cuenta para la elaboración del Plan Urbano Local, profundizando aspectos generales y particulares de las Directrices de Ordenamiento Territorial.

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

El taller desarrollado en la comuna de Alvear contó con una importante participación ciudadana, abarcando una amplia heterogeneidad de representaciones: miembros de la sociedad civil, empresarios, desarrolladores inmobiliarios, concejales, vecinos y funcionarios del gobierno local y provincial. Contar con esta multiplicidad de actores permitió el intercambio de miradas, a veces contrapuestas, en un clima de trabajo 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.

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

DIRECCIÓN GENERAL ECOM Rosario
 Septiembre de 2017

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



CAPÍTULO 1.**CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

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

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



UBICACIÓN EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

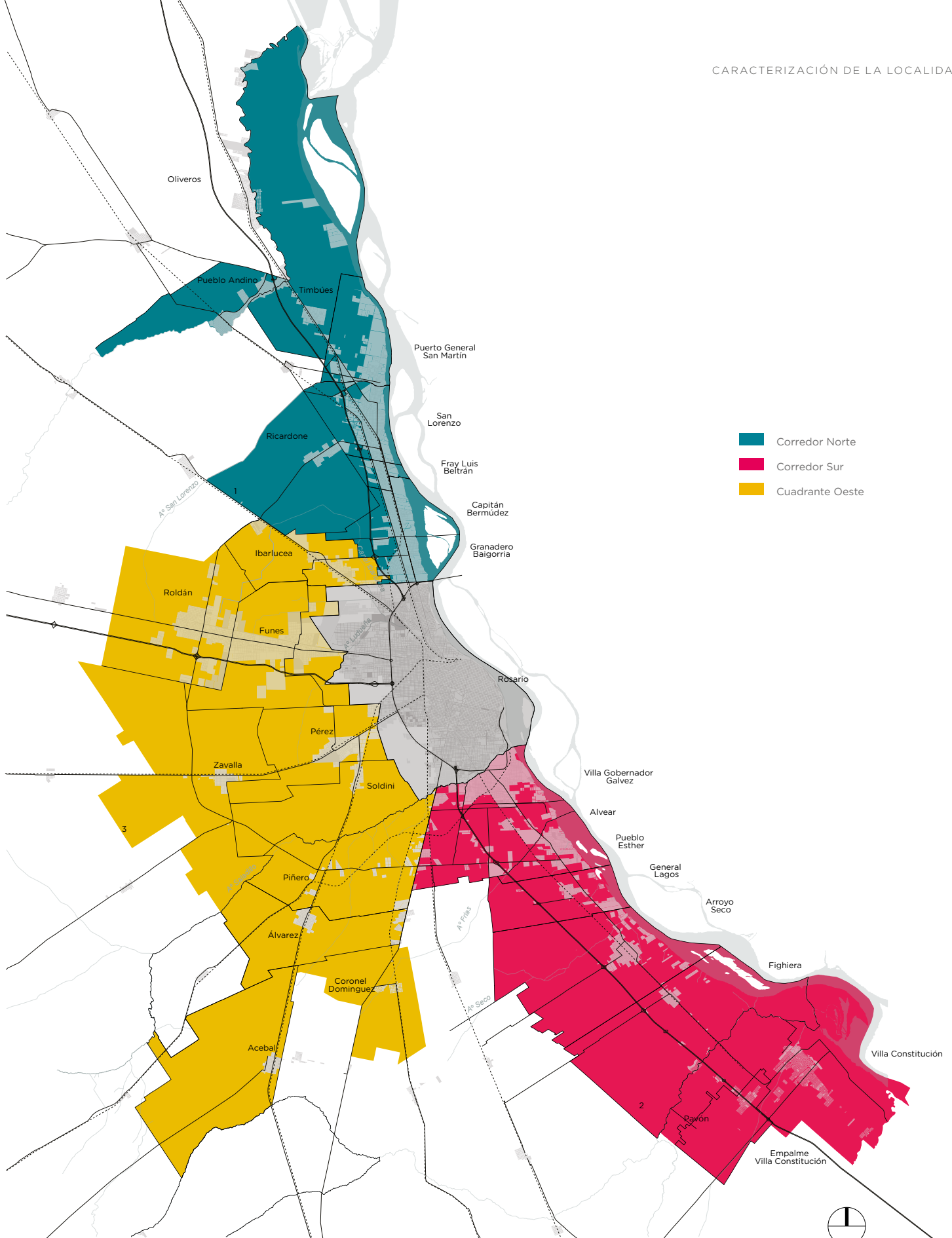
Alvear (Al) integra el Corredor Sur del Área Metropolitana de Rosario (AMR), el cual se desarrolla hacia el sur de la ciudad de Rosario y se estructura en torno a la vía del FFCC Gral. B. Mitre y la ruta provincial N° 21. Forman parte del mismo corredor las localidades de Villa Gobernador Gálvez, General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

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

La mayoría de las localidades del Corredor Sur se originaron por la aparición de las estaciones del ferrocarril de la Línea Campana-Rosario habilitada en 1886 que vinculaban a Rosario con Buenos Aires. El camino de Postas que unía dichas ciudades -previo a la instalación del ferrocarril- contaba con escaso desarrollo. El camino pavimentado en 1931 se definió como ruta nacional N° 9 y, posteriormente, como ruta provincial N° 21, denominación que mantiene actualmente.

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

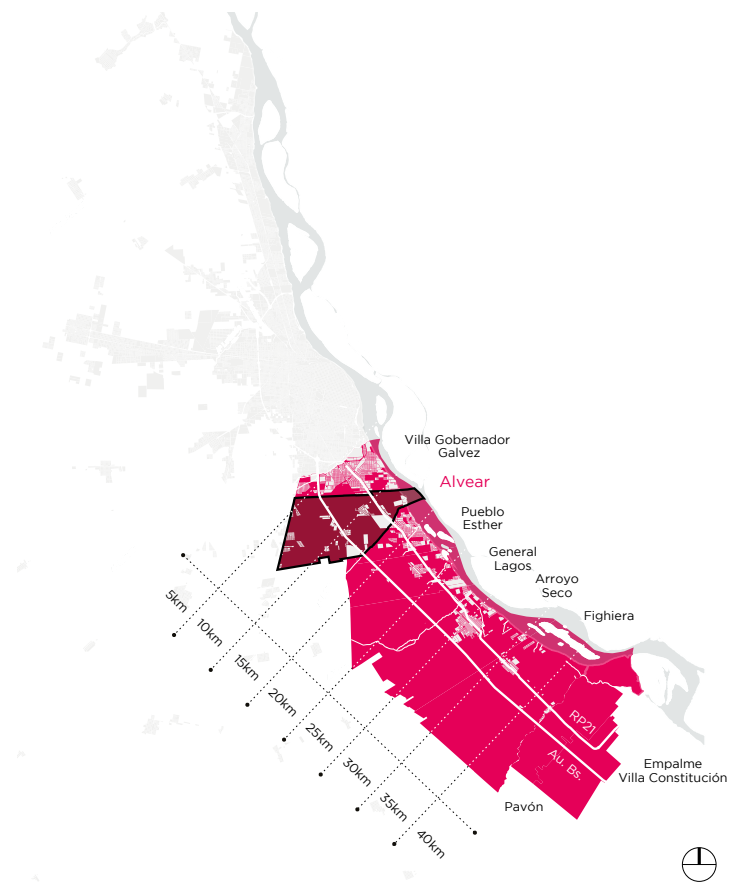
La existencia de la ruta, la autopista, las vías ferroviarias y el frente ribereño en todas las localidades que integran el Corredor Sur Metropolitano determina una condicionante común al desarrollo local, lo cual obliga a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano,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



20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

Alvear tiene una extensión territorial de 60km² y su área residencial queda definida en una superficie aproximada de 3,22km². Se encuentra localizada, aproximadamente, a 10 km al sur de la ciudad de Rosario, y vinculada a través de una comunicación territorial histórica con dicha localidad -la ruta provincial N° 21- y una nueva conexión que establece la autopista a Buenos Aires.

Según el Censo Nacional realizado en el año 2010, su población es de 4.451 habitantes en un total de 1342 hogares, presentando en los últimos períodos intercensales crecimientos del 24,13% (1991-2001) y del 34,30% (2001-2010). Este crecimiento es importante si se considera que el crecimiento intercensal promedio en las localidades del Corredor Sur Metropolitano ha sido de un 15,4%, entre 1991 y 2001 y de 11,5% entre 2001 y 2010, y que la ciudad de Rosario ha presentado en ambos períodos crecimientos de 0,05% y 4,30% respectivamente. La estructura etaria de la población de Alvear mantiene las características generales del corredor, hasta los 14 años representa el 26,31%; entre 15 y 65 años -población económicamente activa- representa el 65,33%; y los mayores a 65 años el 8,36%. La densidad poblacional de su área residencial es de 1.382 hab./km², mientras que en la totalidad del ejido alcanza los 74 hab./km². Si se toma en cuenta la población total del Corredor Sur Metropolitano, Alvear contribuye -según el Censo 2010- con el 3,6% a la población del Corredor Sur y con el 0,3% al AMR.



4.451 Hab
CENSO 2010

34,30%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)

3,22 Km²
SÚP. URBANA

1.382 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANAS)

74 Hab/Km²
(EN ÁREAS RURAL)

PROCESO DE URBANIZACIÓN

CONFIGURACIÓN ACTUAL Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

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

TRANSFORMACIONES RECIENTES

En Alvear, la atomización de las urbanizaciones residenciales y la dimensión del área prevista para el crecimiento residencial constituye un tema importante y de resolución prioritaria, con la expectativa de lograr un desarrollo integrado del territorio comunal. El casco original, ubicado sobre las vías del ferrocarril,

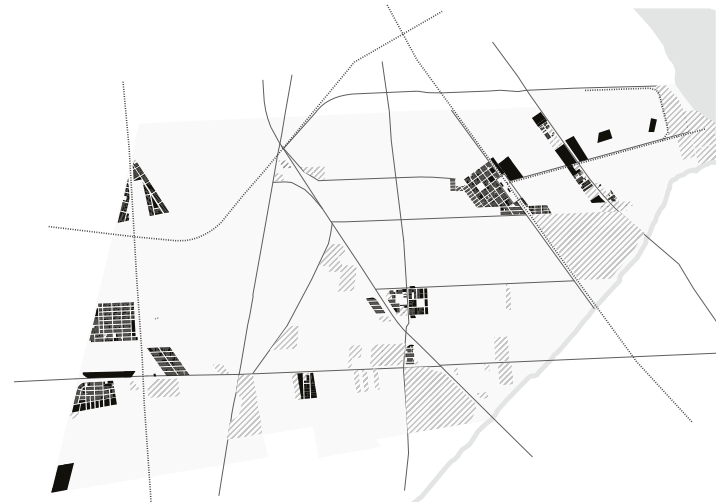


Gráfico 1: Dispersión del suelo urbanizado en el ámbito del distrito, 2017.

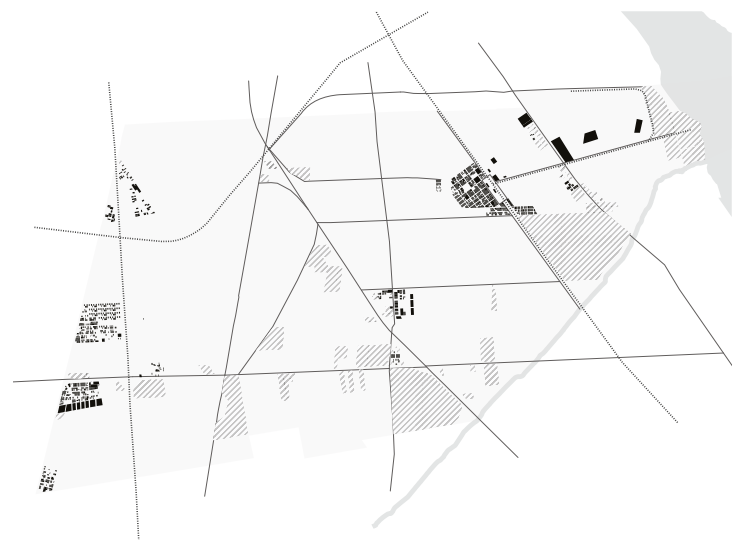


Gráfico 2: Suelo urbano ocupado, 2017.

22

aproximadamente 2 km al oeste de la ruta provincial nº21 y a medio camino entre el río y la autopista Rosario-Buenos Aires, ha ido creciendo paulatinamente. En forma independiente se consolidaron diferentes ejes territoriales con distintos usos y actividades; con puertos e industrias sobre el río; con desarrollos mixtos sobre la ruta provincial N°21; con industrias y loteos residenciales sobre la autopista y sobre la ruta transversal A012 y con más loteos sobre la ruta provincial N°18, en el límite oeste del distrito.

Si bien las nuevas incorporaciones de suelo residencial producidas en los últimos diez años son de muy escasa dimensión y contiguas a los bordes del casco urbano, en este período se ha dado un importante proceso de ocupación de loteos generados en períodos anteriores, generalmente alejados del casco original. Los loteos, ubicados a unos 10 km del casco urbano, sobre la ruta provincial N° 18 y separados por un vasto espacio rural, estuvieron casi desocupados hasta hace poco tiempo. En la actualidad, y aunque algunos de ellos han alcanzado una ocupación bastante consistente, no cuentan con equipamientos ni infraestructuras de servicio, excepto agua potable. La distancia de estos barrios con respecto a la parte consolidada hace muy costosa la extensión de las redes de servicio.

El casco urbano histórico de la localidad representa el 22% del total del suelo urbanizado para uso residencial, tiene una densidad promedio de ocupación de 8,9 hab/Ha, tomando en cuenta el suelo urbanizado con uso residencial ocupado, es una densidad bastante baja aunque similar a la tendencia de las otras localidades que integran el CSM; 30hab/Ha.

Si bien se dispone de suelo urbano aún vacante de uso, localizado en proximidad al casco urbano, en el desarrollo de la localidad no se ha potenciado lo suficiente el uso residencial. Hoy se registra un número de viviendas fundamentalmente orientado a satisfacer la demanda de trabajadores de las fábricas localizadas en el área, mientras que la mayor oferta está dada en el desarrollo de urbanizaciones, de muy baja densidad y con carencias importantes de servicios, instaladas sobre vías de comunicación territorial y alejadas de la planta urbana original. Todo esto se traduce en un aumento importante de población en los últimos períodos intercensales. El crecimiento del último período (34,30%) se ha localizado ocupando áreas urbanizadas con anterioridad, ya que sólo se evidencian pequeñas incorporaciones de suelo respecto al área urbanizada oficialmente en 2006, según el registro catastral provincial. De ese distrito, sólo un 7,05% corresponde al uso residencial y un 5,17% al uso industrial, según datos del año 2006.

Tipo de zona	Nro. Fincas	%	Sup. Terreno	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	1.144,0	21,5	69,4	1,3	136.722,0	19,2	19,7
Suburbano	243,0	4,6	610,8	11,1	407.396,0	57,2	6,7
Suburbano Loteado	3.426,0	64,4	225,1	4,1	168.352,0	23,6	7,5
Rural	507,0	9,5	4.579,5	83,5	0,0	0,0	0,0
TOTAL	5.320,0		5.484,8		712.470,0		1,3

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

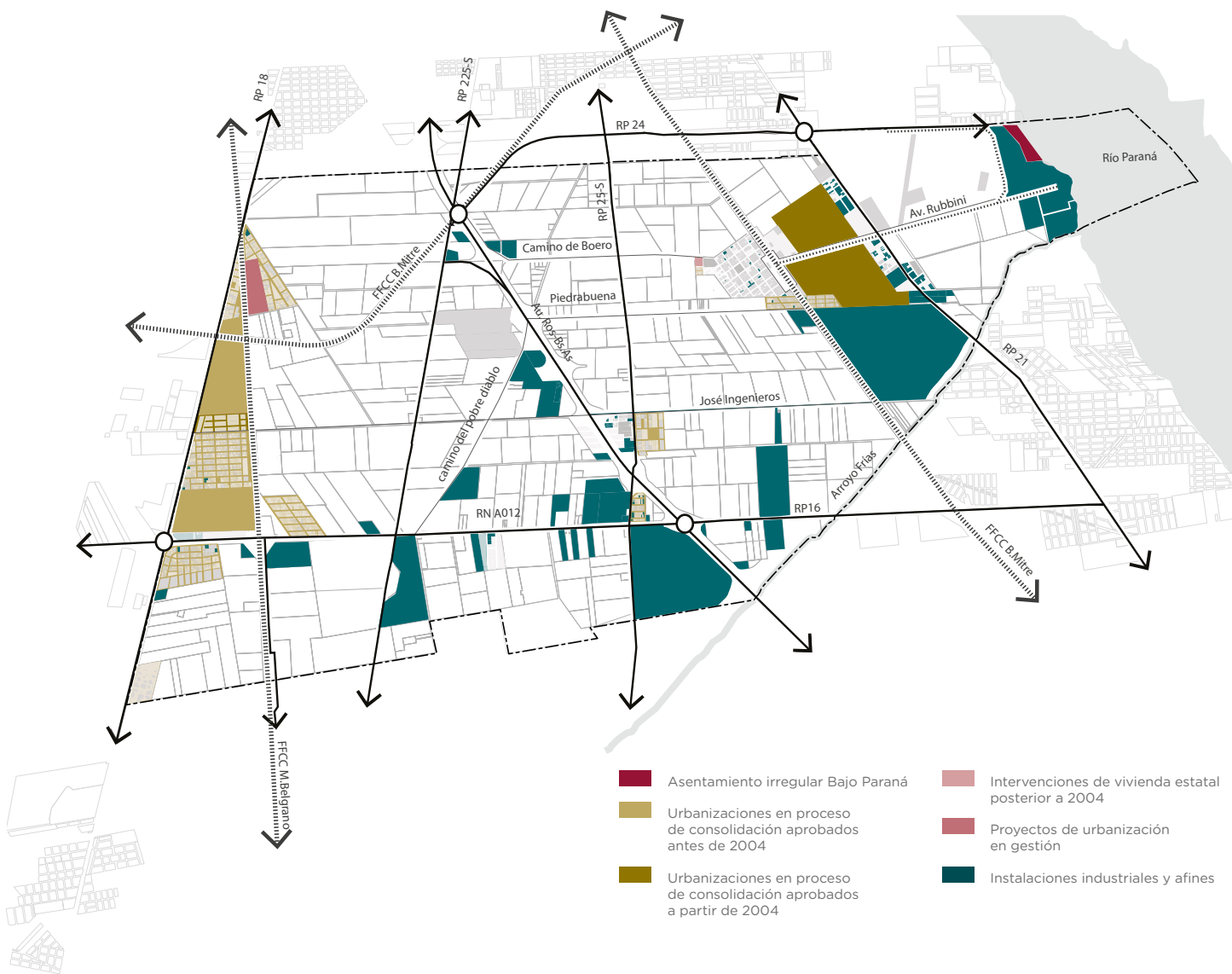
No obstante, existen aún varios sectores con ocupación escasa o nula (sólo el casco urbano se encuentra consolidado), que hoy suponen importantes expectativas de urbanización. Se encuentran en trámite dos grandes proyectos de expansión de la planta urbana en el espacio existente entre el casco urbano actual y la ruta provincial N°21, identificados como Polígono Astengo. Este proyecto, para el cual se realizó un Plan Maestro, involucra 142 Has. programadas para 4.400 habitantes, según el plan de urbanización, lo que representa aproximadamente dos veces la superficie del casco urbano actual y 1,4 veces la superficie total urbanizada de Alvear. Por otro lado, hay tres proyectos de urbanización en gestión y uno aprobado, ambos localizados en la proximidad de la ruta provincial N° 18: el primero completando el loteo Villa Mercedes, el segundo extendiendo el barrio El Prado (urbanización Tierra de Sueños), y el último se localiza en el tramo de completamiento urbano entre los barrios Tierra de Sueños y Villa Rosa.

Cabe señalar que la población que se programa albergar en los nuevos emprendimiento, duplicaría la actual población del distrito, representando el aporte local de suelo dentro del AMR, para programas de viviendas asociados a paliar el déficit que se registra. Esto representaría un enorme impacto en la demanda de servicios y equipamientos, por lo que será necesario asimismo prever y programar paralelamente la ejecución de las infraestructuras y espacios públicos necesarios y la dotación de los equipamientos de salud y educación correspondientes.

Con respecto al área urbanizada con usos industriales y logísticos, se verifica el aumento del número de empresas localizadas en el Parque Industrial. Además puede constatarse:

- el inicio del desarrollo de dos nuevos parques industriales, uno ubicado al sur del casco urbano y adyacente a él (A.L.I.A.) y el otro ubicado al oeste de la autopista Rosario-Buenos Aires y al sur de la A012 (Avant); Micropi;
- la incorporación de nuevos establecimientos industriales sobre la A012 (cada uno de ellos reconocido normativamente como “zona abierta industrial existente”, para regularizar una situación de hecho);
- la extensión, sobre la A012, de la franja definida normativamente como de “uso industrial” (que en 2006 se extendía desde el límite del distrito hasta la ruta provincial 25-S, y ahora llega hasta las vías del Ferrocarril Belgrano) involucrando incluso el cambio de uso de un área calificada como residencial;
- el completamiento de la ocupación del frente ribereño de Punta Alvear dado por la ampliación de las instalaciones de la empresa Cargill, con la consecuente desaparición del sector del Parque de la Residencia Alvear (que aún existía en 2007) y la ocupación de la cabecera del Aeroclub con una playa de camiones y con enlaces viales con la Planta de Cargill ubicada al sur de Villa Gobernador Gálvez;
- la localización del astillero Ultrapetrol sobre la ribera norte de la desembocadura del arroyo Frías (con la eliminación del bosque ribereño que existía previamente); y
- la ocupación con talleres, galpones de depósito y pequeñas industrias de parcelas ubicadas en áreas calificadas en la normativa previa como “residenciales” y que han sido reconocidas recientemente como “zonas de uso mixto”.

El plano siguiente muestra las principales transformaciones operadas en el distrito de Alvear, como también las operaciones en gestión por parte de emprendedores privados y las áreas previstas para crecimiento por parte de la comuna.



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

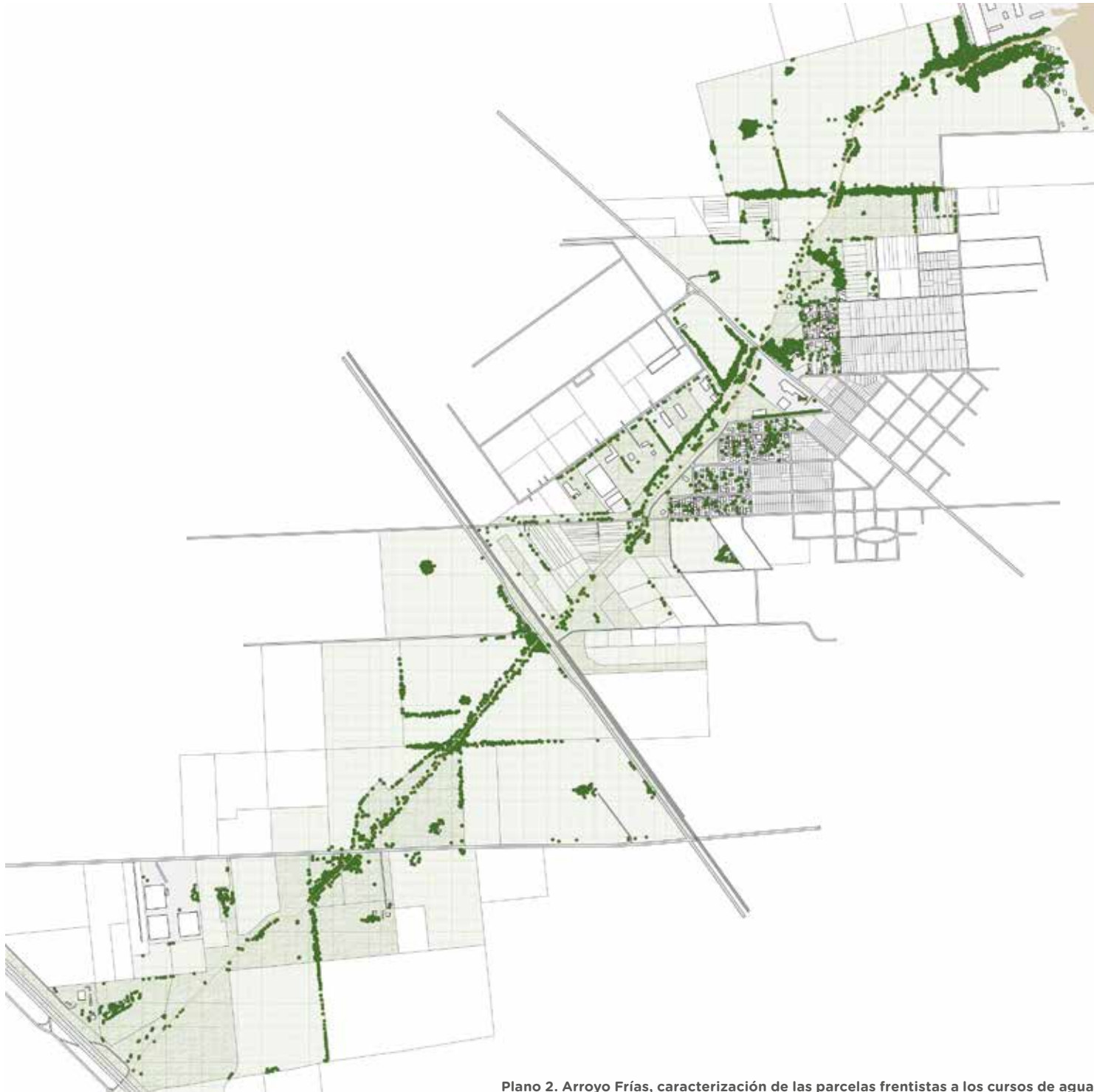
CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

A diferencia de otras localidades del AMR, la planta urbana de Alvear está separada en tres zonas bien definidas: “el pueblo”, el área de carácter suburbano localizada sobre la autopista Rosario-Buenos Aires y los loteos residenciales ubicados hacia el oeste, sobre la ruta provincial N° 18. Esto trae como resultado una configuración urbana conocida como “ciudad dispersa”, modelo que caracteriza morfológicamente al suelo de la comuna, representando una de las principales agresiones a la continuidad del suelo rural. La resultante, un espacio rural sumamente partido, demanda reformular la relación entre el tejido urbano y el campo. Se torna necesario identificar áreas homogéneas intermedias cuya importancia no resida únicamente en su valor productivo, sino que aporte un valor cultural; el de proteger la naturaleza de los dos sistemas. Estas áreas se encuentran mayormente en contacto con el suelo urbano, constituyen los bordes de la ciudad y son la expresión de la síntesis entre ambos suelos; urbano y rural y, tienen características paisajísticas, ambientales, productivas y sociales propias.

La importancia de reconocer una franja intermedia de suelo reside, justamente, en la capacidad de generar una interfase entre el campo y la ciudad, protegiendo el paisaje productivo que rodea las localidades de los procesos expansivos y filtrando el uso de agroquímicos usados para la producción extensiva; su uso adecuado debería contribuir a recuperar el entorno productivo de cada localidad reforzando su capacidad de abastecer las demandas de consumo de la región y rescatando las fuentes de trabajo que la actividad genera.

La planificación de este espacio periurbano debería comenzar estableciendo los criterios para su definición. Así, podrían determinarse áreas en las cuales se aplicarán políticas de protección del valor productivo, paisajístico y patrimonial de la zona; de conservación de la biodiversidad y la matriz biofísica e hídrica del territorio, y de cuidados de la salud ambiental y de sus habitantes.

Con respecto al resto del suelo rural, que se comporta como soporte productivo de la economía regional, deberían desarrollarse acciones tendientes a recuperar y conservar las condiciones naturales del suelo y facilitar la filtración de las aguas de lluvia libremente, evitando las escorrentías excesivas, causal de las inundaciones tan recurrentes en la región.



Plano 2. Arroyo Frías, caracterización de las parcelas frentistas a los cursos de agua



Paisaje de la producción rural, 2017

CAPÍTULO 2. DIAGNÓSTICO

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





SISTEMAS GENERALES

SISTEMA VIAL JERÁRQUICO

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

Corredores Principales. La red vial jerárquica de la localidad de Alvear se estructura en función de la articulación de los siguientes elementos: la ruta provincial N°21, la ruta provincial N°18, la ruta provincial N°16, la ruta provincial N°25-S, la ruta provincial N°225-S, la ruta provincial N°24, la autopista Rosario-Buenos Aires junto con la ruta nacional A012, que bordea el área metropolitana uniendo las autopistas y rutas provinciales del sector, y los principales accesos a la localidad.

Corredores Secundarios. Se destacan como corredores secundarios de la localidad las calles transversales que vinculan la ruta provincial N°21 con el río Paraná, como avenida Rubbini y Piedrabuena, además el Camino de Boero, José Ingenieros y la ruta secundaria paralela al FFCC Gral. B. Mitre.

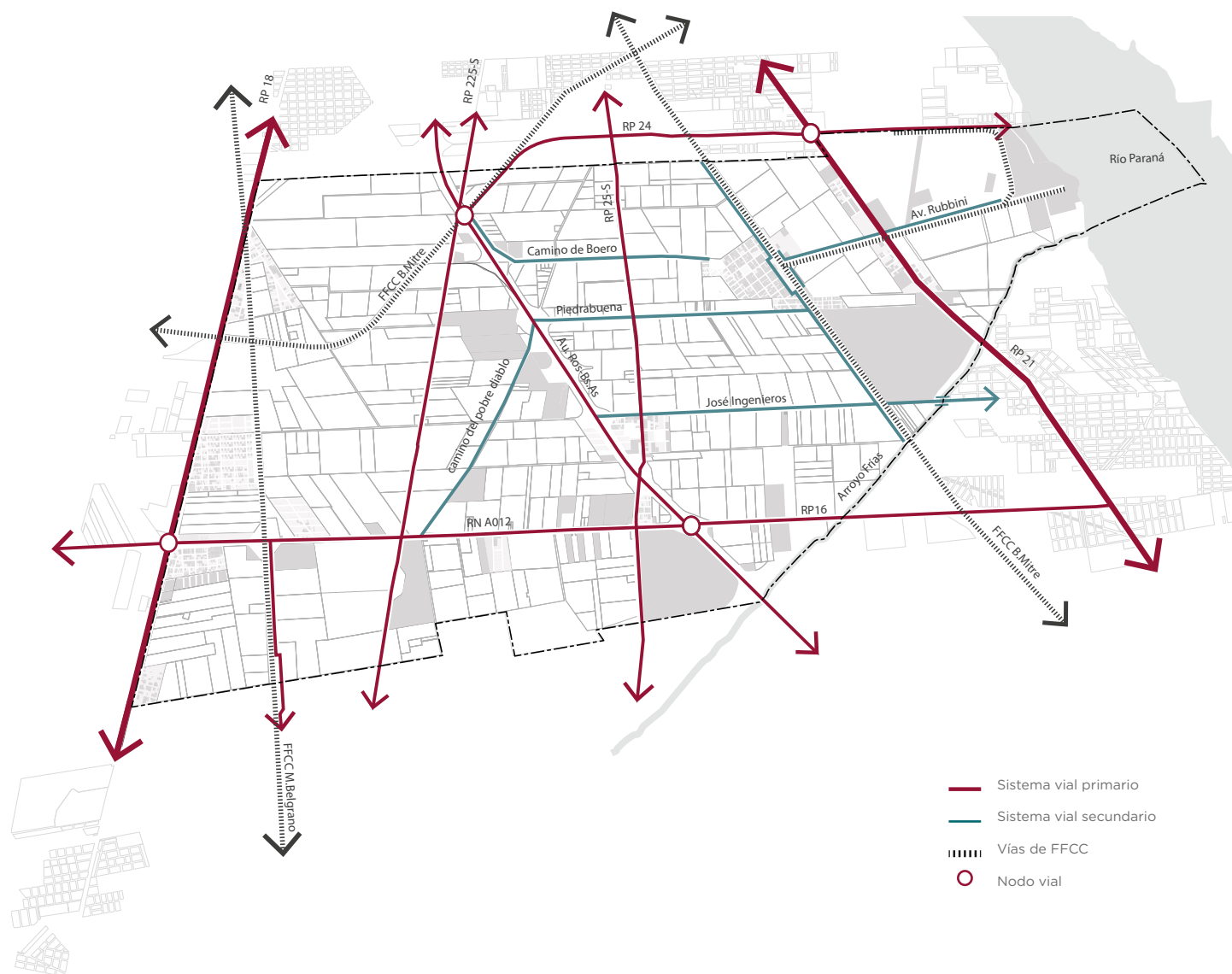
Uno de los problemas más importantes es la ausencia de criterios de ordenamiento de tránsito en la ruta provincial N° 21, donde se registra una convivencia del movimiento del transporte de carga y de los residentes, la cual ocasiona accidentes y un alto impacto ambiental.

Otro problema referido al sistema vial es la carencia de un acceso directo desde la autopista Rosario-Buenos Aires al núcleo residencial principal, ya que las bajadas que existen no derivan en el casco histórico sino que conducen al núcleo residencial de Pueblo Esther y a la Terminal Cargill. En la vía de conexión al Puerto de Cargill, Av. Rubbini, se genera un nudo conflictivo en su cruce con la ruta provincial N° 21, ocasionado por el tránsito pesado.

Puede mencionarse también la falta de accesos sin pavimentar desde autopista, nudos viales y vías ferroviarias conflictivos. Se suma a esto la falta de un recorrido ribereño en el borde del arroyo Frías que aportaría otro acceso desde la ruta provincial N° 21 y una llegada al río.

SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario está compuesto por el eje conformado por las vías del ferrocarril Mitre, que se extiende de norte a sur a lo largo de la localidad, y el predio del cuadro de la estación. Este atravesamiento constituye una complejidad a resolver, en la medida que fragmenta en dos a la planta urbana provocando discontinuidades e interrupciones en el sistema vial de la ciudad. Por otro lado se plantea conservar la infraestructura ferroviaria para poder activar el funcionamiento de los trenes de carga.



Plano 3. 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 se caracterizan por tener un régimen de propiedad pública o privada posicionada en una situación estratégica; y un valor distintivo por sus dimensiones, su morfología, sus atributos paisajísticos y por la excepcionalidad de sus actividades. Asimismo, son lugares que desempeñan una función estructural en la organización espacial de la localidad y del territorio. En este caso, se pueden distinguir tres categorías de espacios públicos bien diferenciadas: ***El frente ribereño***. Se trata del borde este de la localidad sobre el río Paraná, que actualmente se encuentra fragmentado

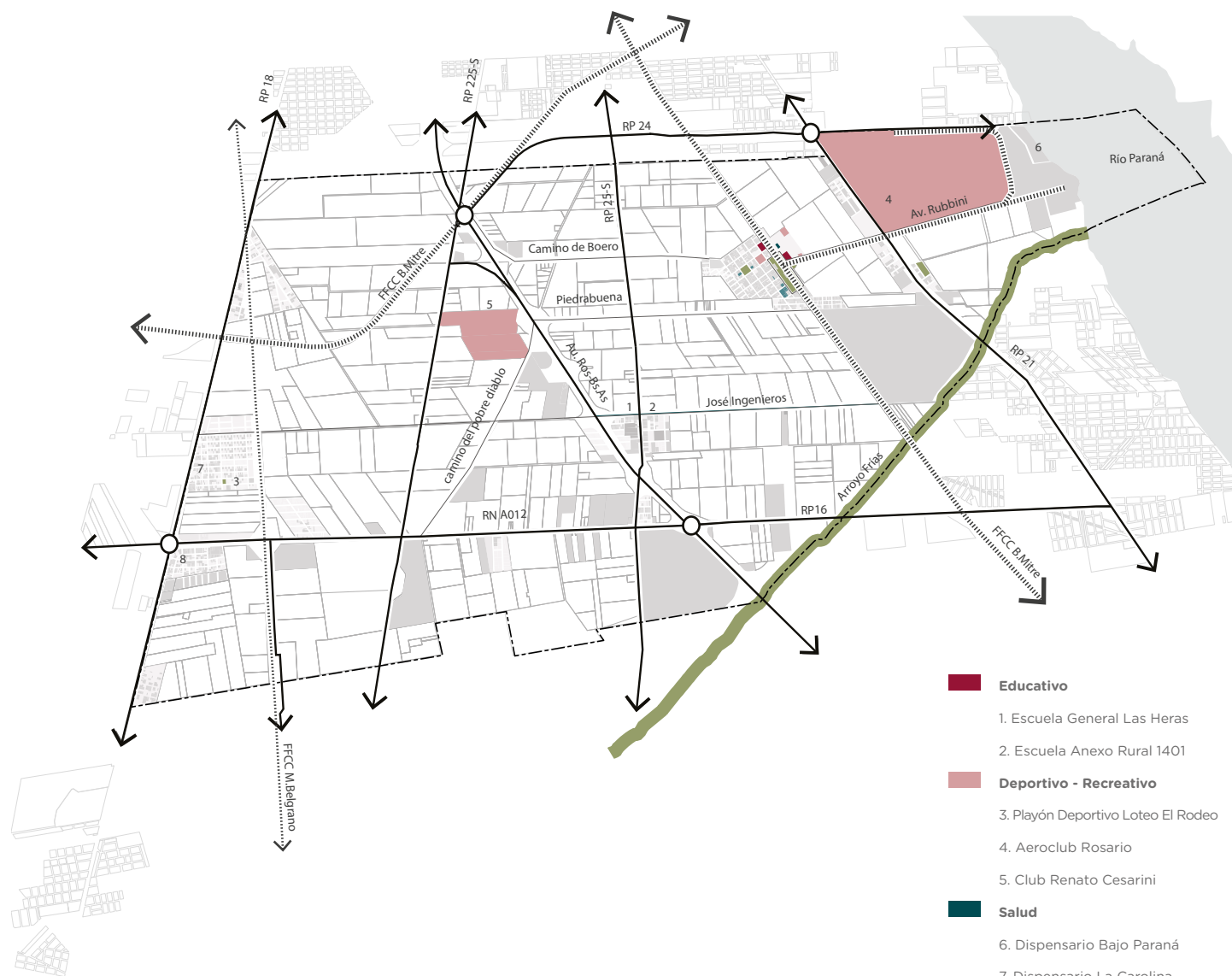
por la presencia de diferentes usos productivos y portuarios, desarrollados en parcelas pertenecientes a distintos propietarios del suelo.

El borde del arroyo Frías. Representa uno de los principales paisajes de la localidad. Su carácter excepcional como corredor verde lo convierte en un potencial espacio público.

Parques, plazas y paseos. Se trata del conjunto de espacios abiertos de la ciudad caracterizados por su tamaño y atributos paisajísticos especiales. Son de uso colectivo y están destinados, fundamentalmente, a actividades recreativas. Particularmente, la parcela del cuadro de estación asume un rol protagónico en la vida comunitaria de la localidad, constituyendo el espacio público de mayor trascendencia.



Estructura de los espacios verdes forestados



Plano 4. Equipamiento y espacios verdes



Plano 5. Sistema de espacios verdes y equipamientos urbanos significativos

EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

Entre los principales equipamientos urbanos, cabe mencionar, en primer lugar, el cuadro de la estación no sólo por su valor como espacio público y patrimonial, sino también por sus instalaciones e infraestructuras de soporte a las actividades culturales que ahí

se desarrollan. Por su carácter iconográfico, también se destacan el casco de estancia de Diego Alvear (fundador de la comuna), la Colonia Hogar Enrique Astengo, los silos y las instalaciones asociadas al Ferrocarril Gral. Manuel Belgrano.

Entre los equipamientos comunitarios de construcción reciente, cabe



Plano 6. Sitios y edificios de valor patrimonial

mencionar el nuevo Polideportivo Comunal Centenario y el Centro de Atención Primaria de la Salud; además del Edificio Comunal, sede de gobierno local. Si bien la incorporación de estos importantes equipamientos comunitarios refuerza la dotación de servicios para la comunidad, no resuelven las necesidades de la población residente en las urbanizaciones más alejadas del núcleo fundacional.

El patrimonio urbano - arquitectónico de valor

El patrimonio construido en esta localidad se concentra en determinadas áreas consideradas de valor patrimonial, en tanto se reconoce en ellas un tejido homogéneo y que incluye edificios e instalaciones de valor patrimonial, barrios y enclaves de arquitec-

turas significativas, masas arbóreas y elementos de valor singular diseminados en el tejido.

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

- Cuadro de Estación Alvear, este espacio está comprendido por el cuadro de la estación, las áreas forestadas perimetrales y los frentes de los edificios que lo rodean. Se destacan: la estación de trenes, la garita, la bomba de agua y los carteles originales. En el borde asume valor la actual comisaría (ex casa Vivas). Este área ha sido refuncionalizada para crear nuevos espacios públicos y culturales para la comunidad.

Predio significativo. Se define así a aquellas grandes parcelas –o conjuntos de parcelas– que presentan una entidad particular y que dentro de su perímetro contienen edificaciones y/o componentes ambientales de valor;

- Ex predio del Dr. Alvear, se trata de una de las primeras parcelas en ocuparse (perteneciente originalmente a la familia Astengo) y, por tanto, tiene una relevancia histórica fundacional. Actualmente se encuentra dentro del predio privado de Cargill. Dentro del mismo se destaca la “Quinta de Alvear”, preservada aunque con modificaciones.
- Predio Colonia Hogar Enrique Astengo, está localizado en la entrada de Alvear, junto al cuadro de estación, alberga varios edificios históricos representativos. En la actualidad funciona el Hogar de Tránsito de niños. También se encuentra el Centro Educativo para la Salud y el Bienestar de la Infancia. Se desta-

ca la torre en el ingreso a la localidad.

- Predio Aeroclub, se destaca la Torre del Club de Planeadores ubicada junto a los hangares y sede social.

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

- Barrio La Rana, sector con trazado particular, viviendas bajas y arbolado contemporáneo a los inicios de la población de Alvear (olivos y eucaliptos).

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;

- Casa Familia Filippini, fue construida aproximadamente en 1860. En este edificio funcionó la primera escuela de la localidad.
- Casa Familia Di Biasi, es una de las primeras construcciones del poblado.
- Iglesia Nuestra Señora de la Merced, es la Iglesia principal localizada frente a la Plaza San Martín.

Paraje. Es un sitio o lugar de valor histórico, ambiental y/o arquitectónico, perteneciente al ámbito rural, y que, por sus características, resulta relevante a mantener y preservar;

- Monte Flores, área rural. Instalaciones ferroviarias y escuela rural.



Estación Alvear

Colonia Hogar Enrique Astengo
Barrio La Rana



Aeroclub

Iglesia Nuestra Señora de la Merced
Primer Correo
Monte Flores



EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

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

URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

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

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

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

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

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

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

Déficit habitacional

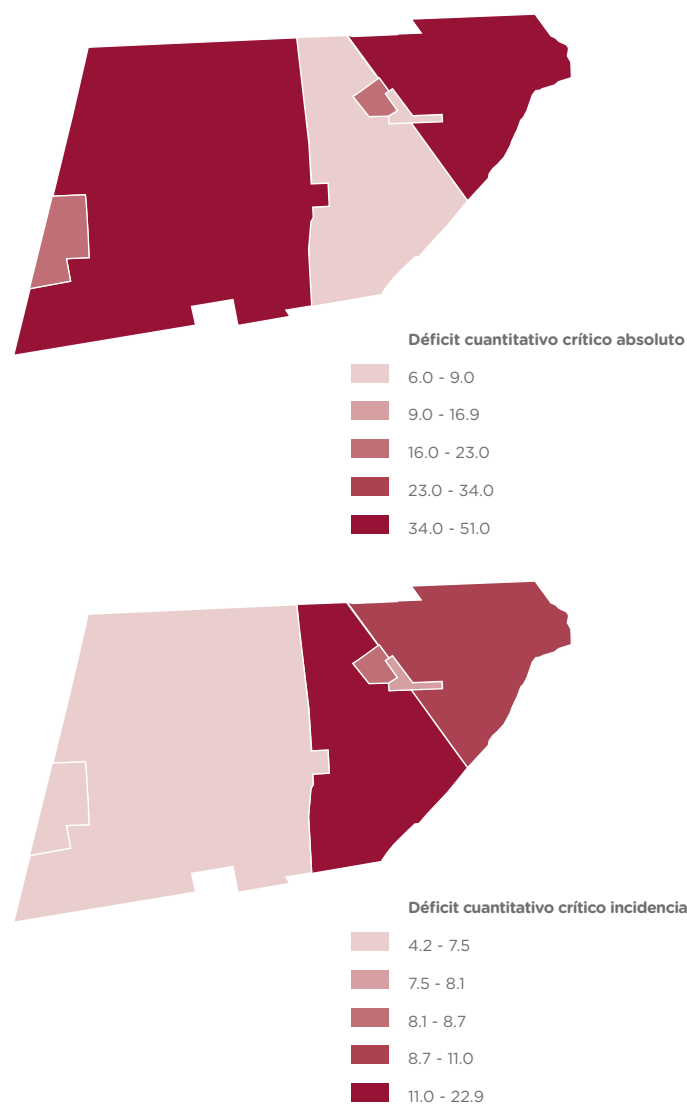
Déficit habitacional cuantitativo: se refiere a la necesidad de viviendas nuevas a construir por tener un estado irrecuperable. Para la comuna de Alvear se estimó que se necesitan 139 viviendas para cubrir esta necesidad. Esto implica que el 10,4% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad. Considerando el Corredor Sur, el déficit de la localidad incide en un 3% sobre el total de hogares en esas condiciones y el 0,30% en toda el AMR. La localidad de Alvear cuenta con un total de 1.342 hogares según el censo 2010.

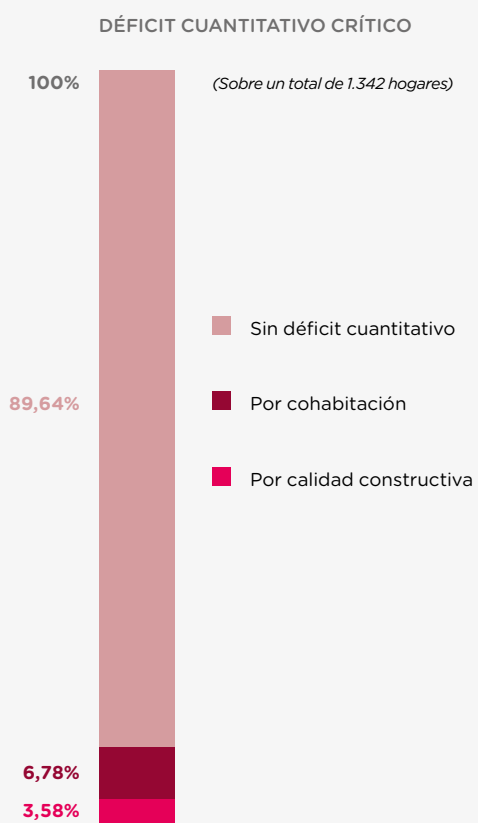
En el gráfico lateral, se muestra la distribución geográfica sobre los radios censales, donde los colores oscuros indican la mayor concentración de déficit cuantitativo crítico. Los mapas se presentan como orientativos en la interpretación gráfica, dado que la ciudad se encuentra dividida en pocos radios lo que limita tener una mirada objetiva al momento de delimitar zonas críticas.

Además de las viviendas incluidas en el déficit crítico, se introdujo una variación metodológica para contabilizar el déficit cuantitativo severo. Se trata de aquellas viviendas que poseen condiciones un tanto mejores pero que aún tienen características de precariedad y por lo tanto también son consideradas como irrecuperables. Bajo estas características se contabilizan para Alvear 305 hogares con necesidad de viviendas nueva. Esto representa el 22,7% de los hogares de la localidad, y su incidencia en el Corredor Sur es de 3,7% y en el AMR de 0,4%.

Déficit habitacional cualitativo. El déficit cualitativo contabiliza viviendas que deben ser refaccionadas para lograr las condi-

Distribución del déficit cuantitativo

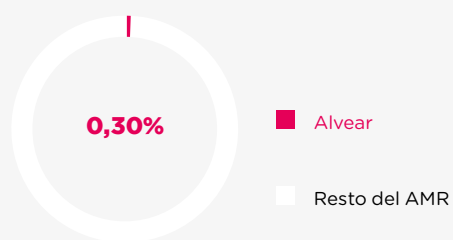




INCIDENCIA DÉFICIT CUANTITATIVO CRÍTICO SOBRE EL CORREDOR SUR



INCIDENCIA DÉFICIT CUANTITATIVO CRÍTICO SOBRE EL AMR



DHC CRITICO	Alvear	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	48	1004	6492	3,58%	4,78%	0,74%
b. Cohabitación	91	3619	39782	6,78%	2,51%	0,23%
Total (a + b)	139	4623	46274	10,36%	3,01%	0,30%

Tabla 2: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones

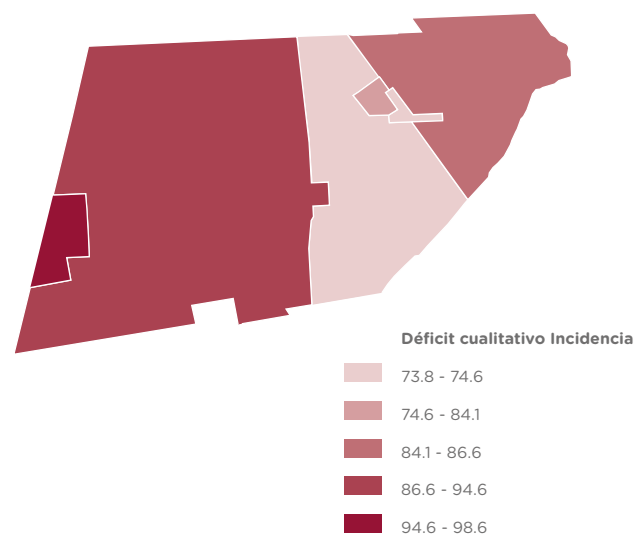
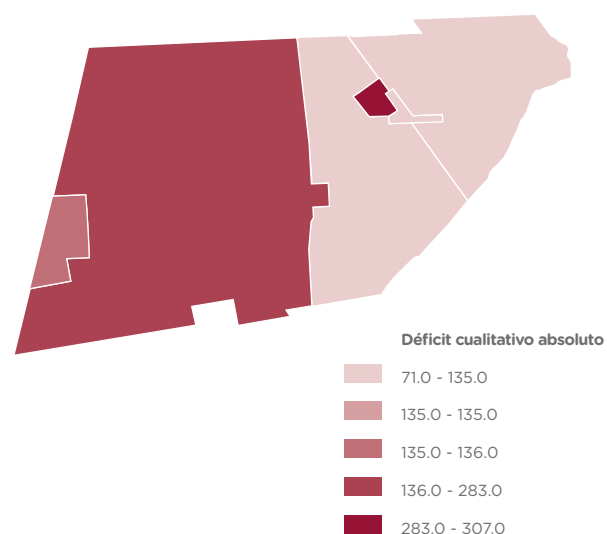
ciones óptimas de habitabilidad. Para el cálculo de este valor se establecen criterios de prioridad, comenzando por determinar viviendas con deficiencias en la calidad de los materiales, sobre el remanente se contabilizan las que tienen deficiencias en las instalaciones internas y sobre las viviendas restantes se evalúan las deficientes en la conexión a servicios de sanidad. Este valor no se superpone y es independiente del calculado como déficit cuantitativo crítico o severo.

Para la localidad de Alvear, se estima que este déficit está en el orden de las 1067 viviendas. Es decir que dentro de la localidad el 79,51% de las viviendas presentan condiciones de infraestructura tolerables pero necesitan algún tipo de refacción para lograr las condiciones máximas de habitabilidad. En relación al Corredor Sur este déficit representa el 4,6% del déficit total y considerando el AMR el 0,56%. La información detallada de la composición de este déficit se presenta en la Tabla 3.

Evaluando las viviendas con déficit en la conexión a los servicios de sanidad (agua de red pública y red cloacal), se encuentra que el 69% (926 viviendas) del total carecen de uno o ambos provisionamientos, representando el 6,2% dentro del corredor y el 1% 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 el 13,5% (181 viviendas) necesita esta reparación, siendo el 4,02% de las viviendas del Corredor Sur y el 0,67% del AMR (déficit desajustado).

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

Distribución del déficit cualitativo

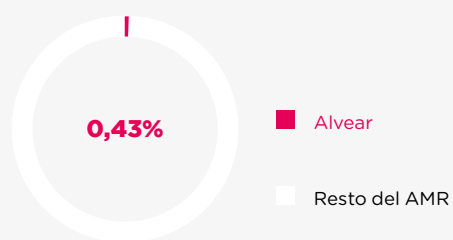




INCIDENCIA DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO SOBRE EL CORREDOR SUR

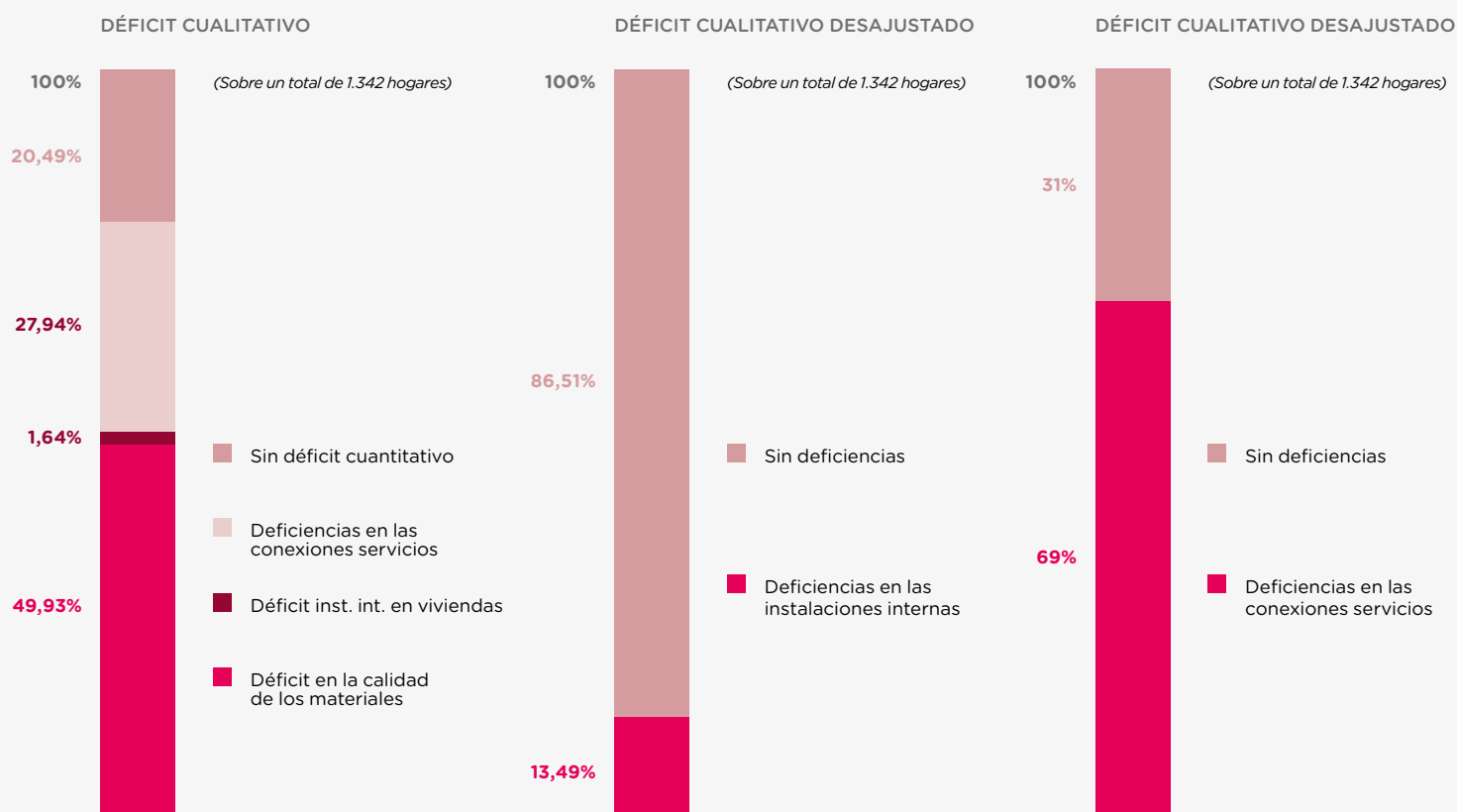


INCIDENCIA DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO SOBRE EL AMR



DHC SEVERO	Alvear	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	225	5392	39468	16,77%	4,17%	0,57%
b. Cohabitación	80	2831	32113	5,96%	2,83%	0,25%
Total (a + b)	305	8223	71581	22,73%	3,71%	0,43%

Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones



DEFICIT CUALITATIVO	Alvear	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	670	18245	156745	49,93%	3,67%	0,43%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	22	461	3584	1,64%	4,77%	0,61%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	375	4572	30412	27,94%	8,20%	1,23%
Total (a + b + c)	1067	23278	190741	79,51%	4,58%	0,56%

Tabla 4: Déficit cualitativo y sus dimensiones. Fuente: Elaboración propia en base a datos Censo 2010

DEFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	Alvear	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	181	4505	27006	13,49%	4,02%	0,67%
Deficiencias en las conexiones servicios	926	14882	86247	69,00%	6,22%	1,07%

Tabla 5: Déficit cualitativo desajustado

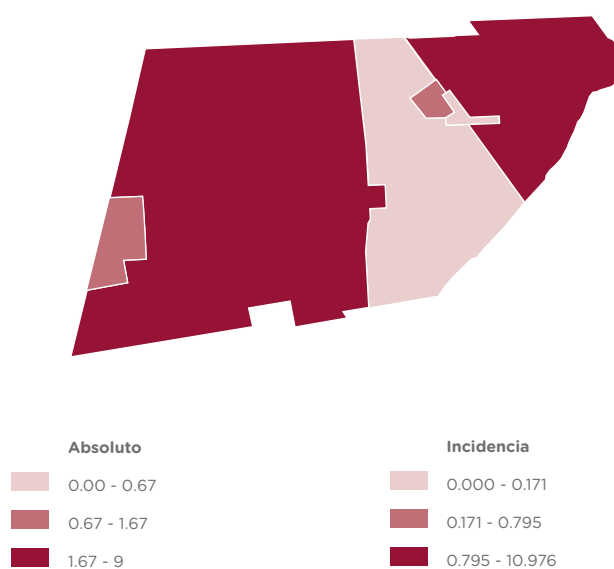
44

Aquí también se debe tener en cuenta la calidad de ocupación medida a través del déficit cualitativo por hacinamiento, que permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para asegurar buenas condiciones de ocupación. En este sentido se han determinado para la localidad de Alvear, que 48 (3,8%) hogares viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto), y 226 (16,84%) con hacinamiento mitigable (viven de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

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

Así, se estima que el 1,04% de los hogares de la localidad habitan en viviendas con déficit cuantitativo crítico y son propietarios de la vivienda y no del terreno. Esto equivale a 14 viviendas compuestas por 50 personas en promedio (1,12% de la población total) viviendo en asentamientos irregulares.

Déficit cuantitativo crítico según régimen de tenencia



DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		Alvear	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	226	6215	53360	16,84%	3,64%	0,42%
	Crítico	48	1599	11352	3,85%	3,00%	0,42%

Tabla 6: Déficit cualitativo por hacinamiento

Estado de las Infraestructuras y los servicios

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

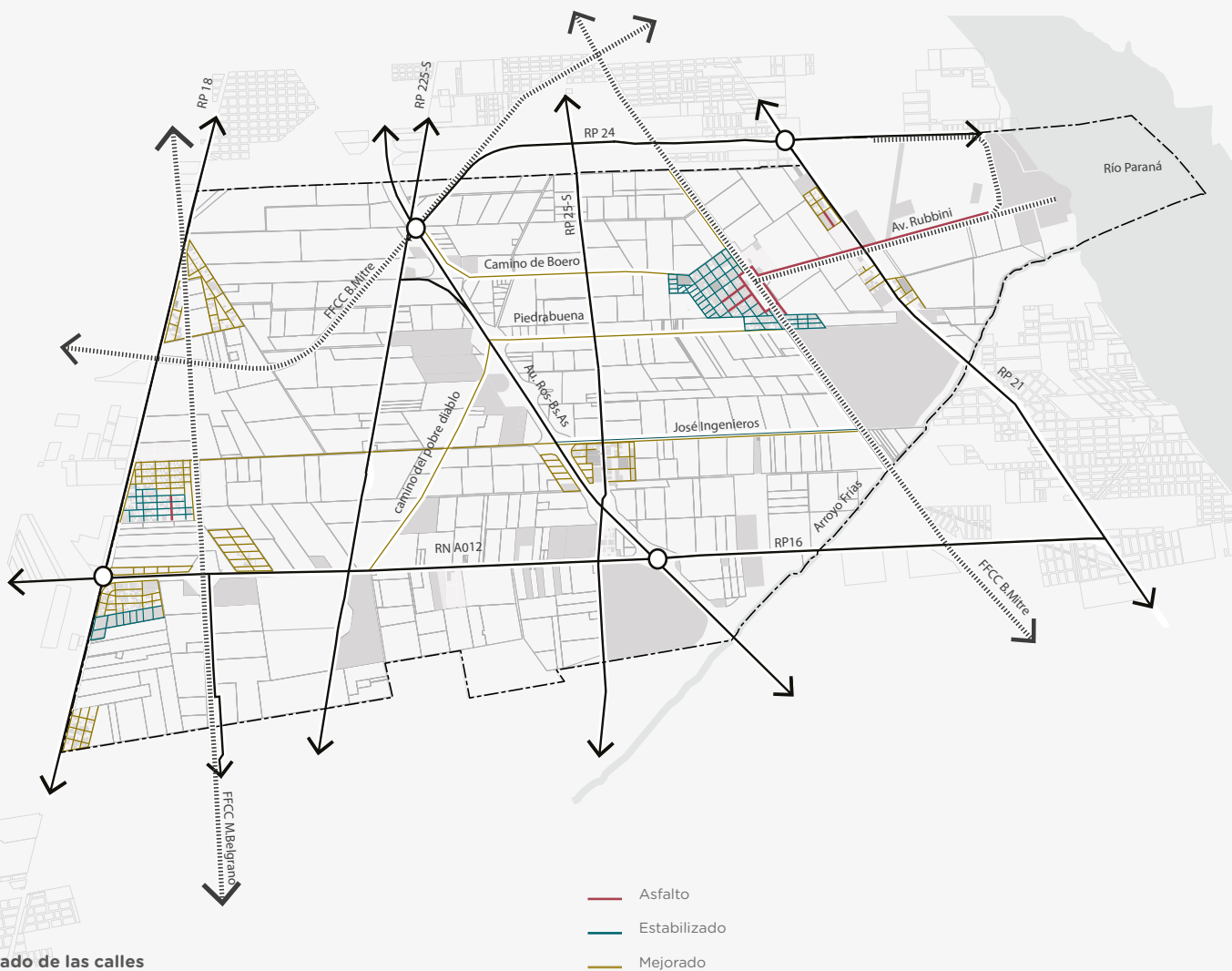
Para hacer un diagnóstico de las infraestructuras y servicios en la comuna, se armó una base de datos de información georreferenciada con relevamientos recientes aportados por oficinas locales competentes. Sobre el plano base aportado por la dirección de catastro de la provincia de Santa Fe, esta información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

Contabilizando el total de parcelas (siempre exceptuando las parcelas rurales) la localidad de Alvear cuenta con una cobertura de suministro de agua potable del 32%. Si se considera sólo la planta urbana de la localidad, el 98% de la misma cuenta con este servicio. El suministro de gas cubre el 22% de las parcelas, mientras que la cobertura del servicio en la planta urbana cubre el 96% de la misma. El tendido de cloacas, con el que se comenzó a trabajar a partir de 2013, alcanza solo al 9%, representando el 38% de la planta urbana.

Las calles de la localidad se encuentran mejoradas en un 59% del total; el 37% tiene algún tipo de estabilizado, y el 4% de las mismas son asfalto.

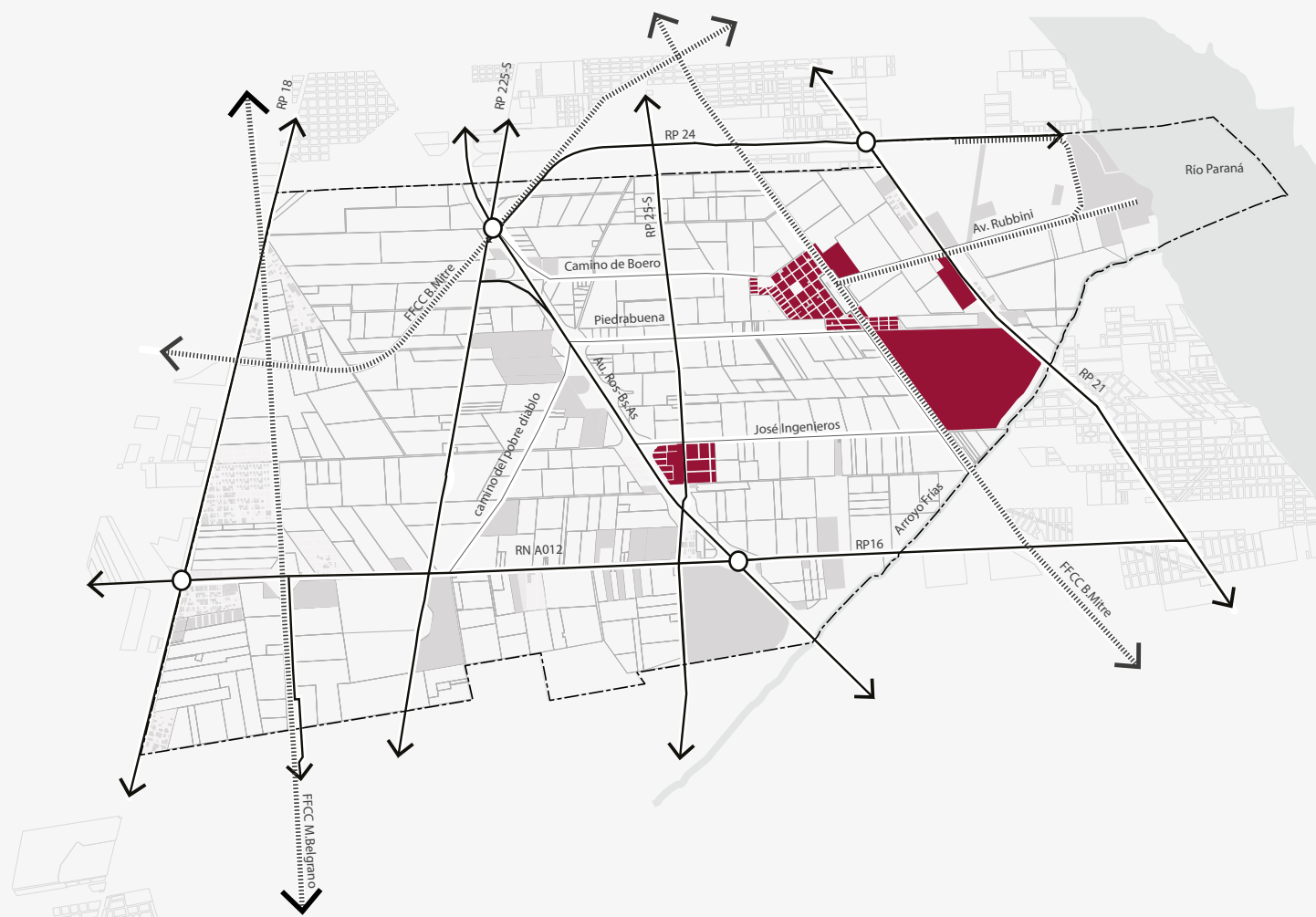
Con respecto a las urbanizaciones localizadas sobre la ruta provincial N°18, cabe mencionar que el único servicio que se presta parcialmente, es el de agua de red, aún cuando ya ha transcurrido mucho tiempo desde que se impulsaron estas urbanizaciones. Es importante señalar que este sector representa el 49% del total de los lotes consolidados y en proceso de consolidación de toda la comuna, situación que permite reflexionar acerca del costo social y económico que significa habilitar nuevos barrios alejados de la planta urbana consolidada, por lo tanto alejados de la posibilidad inmediata de conectarse a las troncales de los principales servicios. Las tablas y gráficos siguientes muestran el estado actual de las infraestructuras y servicios.





Plano 7. Estado de las calles

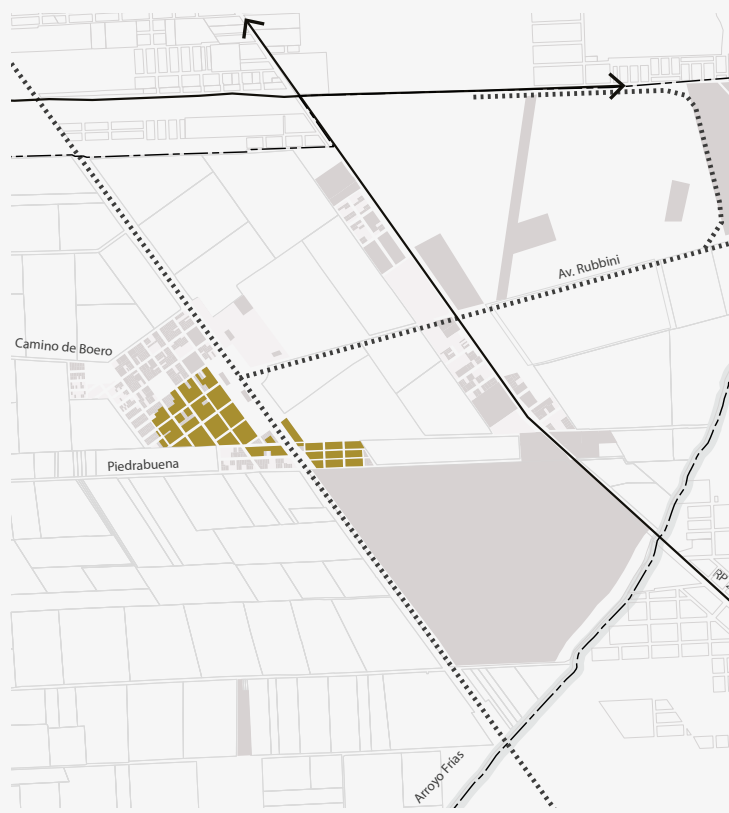
CALLE	Mejorado	Estabilizado	Asfalto	Total
longitud	43539,91	27365,69	2490,57	73396,17
	59%	37%	4%	100%



Plano 8. Provisión de agua

■ Áreas provistas con servicio de agua potable por red domiciliaria

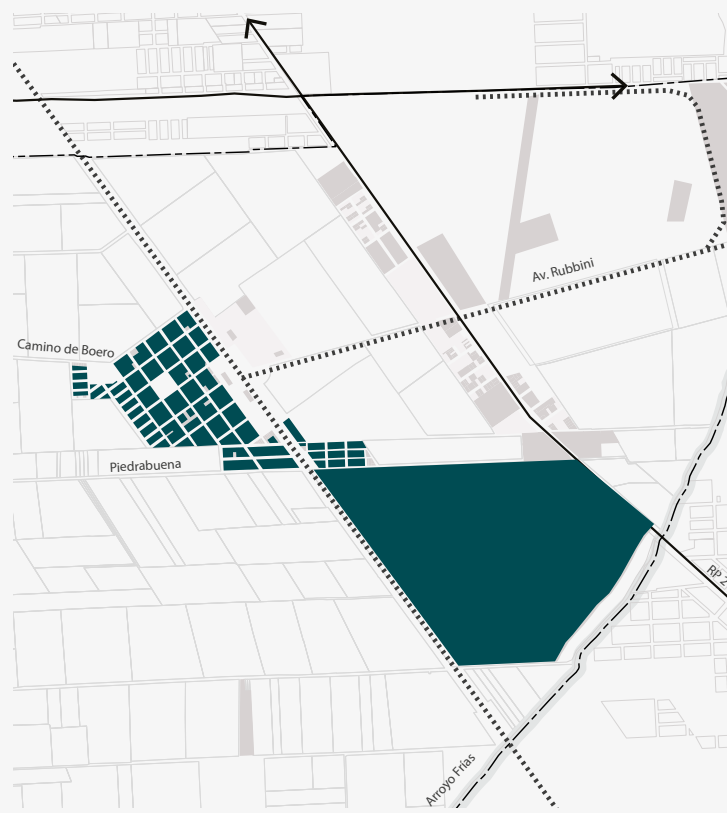
Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales	TOTAL
	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Sin agua	
vacantes	235	9	244	232	2106	2338	4	20	24	476	
ocupadas	900	16	916	199	1156	1355	11	91	102	2	
	1135	25	1160	431	3262	3693	15	111	126	478	5457
	32 %	68 %									



■ Áreas provistas con servicio de cloacas por red domiciliaria

Plano 9. Cobertura de desagües cloacales

Parcelas	Urbanas			Suburbanas y rurales
	Con cloacas	Sin cloacas	Total	
vacantes	87	157	244	sin servicio
ocupadas	357	559	916	
	444	716	1160	
	9 %	91 %		



■ Áreas provistas con servicio de gas por red domiciliaria

Plano 10. Provisión de gas

Parcelas	Urbanas			Suburbanas y rurales
	Con gas	Sin gas	Total	
vacantes	208	36	244	sin servicio
ocupadas	907	9	916	
	1115	45	1160	
	22 %	78 %		

DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

Además del carácter singular de los tejidos residenciales de las diferentes comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario, cabe señalar la fuerte presencia del paisaje que las rodea, caracterizado por acoger todo tipo de instalaciones que tienen dificultad para ser integradas en los tejidos urbanos, implicados con la actividad urbana, pero fuera de ella; por necesitar parcelas más amplias que las urbanizadas o por originar una convivencia conflictiva con las áreas residenciales. Se define entre el suelo rural y el suelo urbano, una franja conformada como interfase entre ambos, matizada por la presencia de elementos que se desprenden de uno y otro tipo de suelo y que se denomina Suelo Periurbano.

A diferencia del suelo rural que tiende a ser más homogéneo, en el suelo periurbano conviven distintos elementos y actores que resultan en un paisaje particular con dinámicas propias: la naturaleza (topografía, vientos, cursos de agua, flora y fauna), los sistemas productivos variados (especialmente la producción rural extensiva e intensiva), las infraestructuras y los asentamientos residenciales y/o productivos (viviendas rurales o loteos recientes aún sin incorporar al suelo urbano desde el punto de vista jurídico, establecimientos productivos rurales, etc.).

Cada una de estos cuatro elementos tiene una lógica propia, estas lógicas muchas veces se oponen o contrarrestan. Sin embargo, para trabajar con políticas que alienten una apropiación adecuada del suelo periurbano es recomendable favorecer la coexistencia entre las mismas.

En cuanto al carácter natural de los suelos pertenecientes al periurbano de la localidad de Alvear, los mismos son de excelente aptitud

sin restricciones productivas, con excepción de aquellos ubicados hacia el oeste, limítrofes con la ruta provincial N° 18, los cuales poseen una aptitud media/baja, con un drenaje de agua deficiente, limitando las producciones y rindes obtenidos sobre ellos. Además de poseer zonas con drenaje de agua deficiente, la comuna de Alvear cuenta con la presencia del arroyo Frías, que separa la localidad de su vecina Pueblo Esther. El espacio considerado como suelo periurbano de Alvear es mayoritariamente ocupado por producción agrícola extensiva. Si bien existen quintas en las cercanías del pueblo, prevalecen los cultivos como la soja y el trigo. Al mismo tiempo, existen también en la zona algunas parcelas utilizadas para pasturas, cría de cerdos y ladrilleras. El correcto planeamiento de estas zonas, estableciendo los posibles usos, modos productivos y cultivos permitidos, es fundamental para evitar la anegación de las mismas.

Dentro del espacio a delimitar como periurbano, hay presencia de pequeños grupos de árboles esparcidos, sin generar grandes concentraciones arbóreas. Sin embargo, no se encuentran en la zona grandes barreras forestales.

Debido a su ubicación en el borde de las áreas urbanas de las localidades, en el espacio periurbano conviven distintos grupos sociales con agendas divergentes. Por un lado, se encuentran aquellos dueños o arrendatarios de parcelas utilizadas para la producción rural, tanto intensiva como extensiva, que han trabajado la tierra por años. Por el otro, están aquellos inversores interesados en recalificar el suelo como urbano y realizar emprendimientos inmobiliarios. A esto se le suman los nuevos vecinos de los loteos ya desarrollados que esperan el cambio de las actividades productivas en las cercanías de sus hogares para que las aplicaciones de productos fitosanitarios no lleguen a los mismos.

50



Plano 11. Usos productivos en el suelo rural y periurbano



Plano 12. Detalle del tejido rural de proximidad

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

La discontinuidad física de los sectores urbanizados, diseminados en un territorio tan extenso como el de Alvear, complejiza la organización del conjunto dificultando la cohesión urbana y la accesibilidad para las expansiones más alejadas. Además, el casco histórico (constituido como el fragmento más consolidado) se vincula a la estación de FFCC, distante de la ruta provincial N° 21, lo que debilita la presencia de la localidad en el sistema urbano del Corredor Sur. Esto obliga a pensar mecanismos de conexión más ágiles entre la ciudad consolidada y el corredor. También invita, por ello, a inducir eventuales expansiones urbanas en el polígono Astengo, con las previsiones propias de una urbanización planificada, que garanticen vías de acceso y circulación tanto para usos residenciales, comerciales, recreativos como para el tránsito pesado.

La notable presencia de suelos con usos productivos y logísticos en esta localidad se encuentra conectada por los grandes trazados de infraestructura de conectividad. Si bien esta condición es óptima para transportar cargas, perjudica la accesibilidad de pasajeros y residentes, que convive con el tránsito de cargas pasante.

DESARROLLO INDUSTRIAL Y PRODUCTIVO

La localidad se caracteriza por la presencia de industrias altamente especializadas –siendo el sector metalmecánico y autopartista el más relevante– y amplias extensiones de suelo rural que mantienen aislados los enclaves residenciales e industriales. Del total de 130 industrias instaladas en la localidad, 69 se encuentran radicadas en el Parque

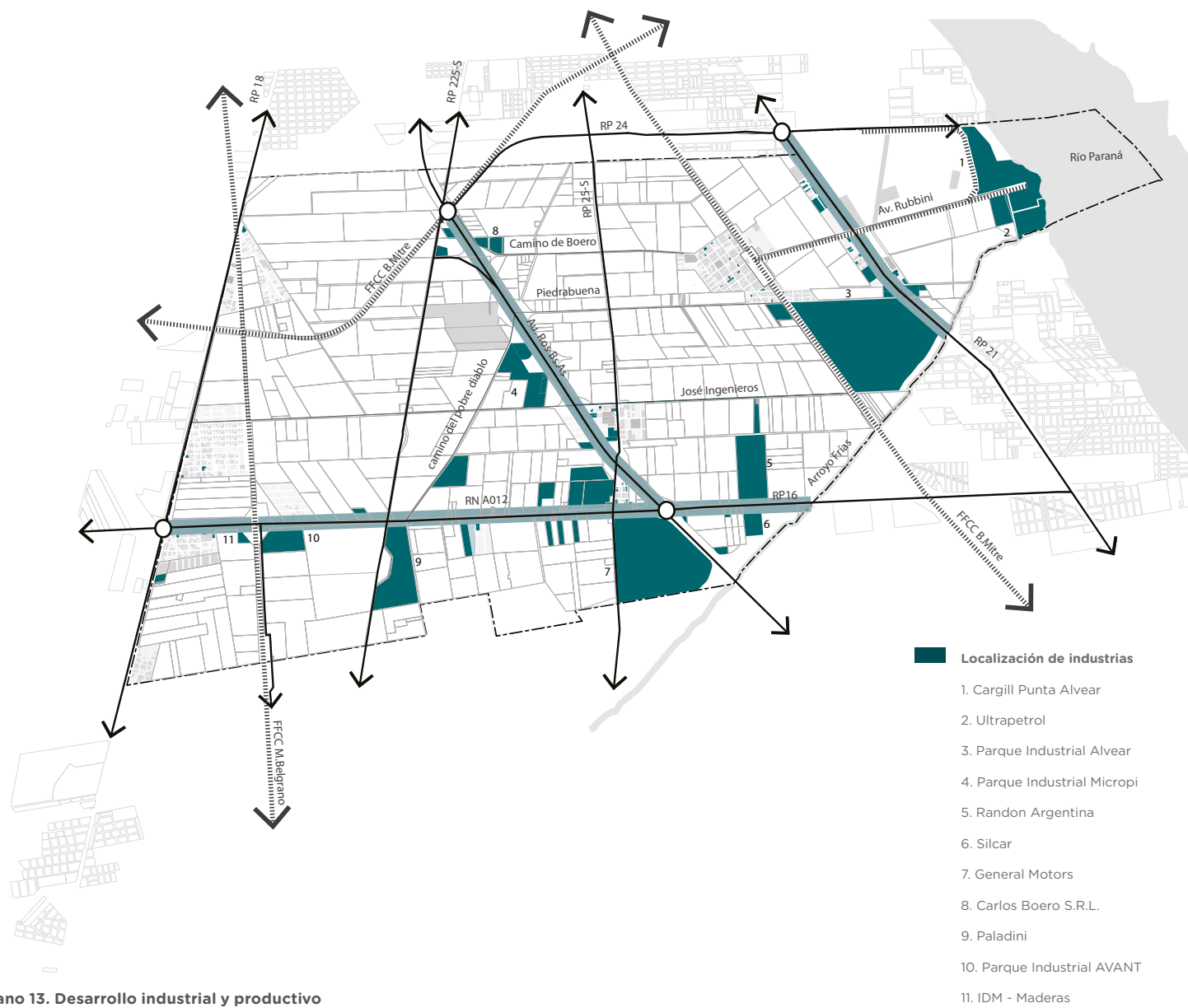
Industrial Alvear (P.I.A.)¹ ubicado entre la ruta provincial N° 21, las vías del ferrocarril, el arroyo Frías y la calle Piedrabuena, con una superficie total de 175 hectáreas y una importante variedad de rubros como la actividad frigorífica, la fabricación de chacinados y la elaboración de productos regionales, reforzando el perfil productivo del área.

Frente a este sector, al oeste de las vías del ferrocarril, se encuentra en etapa de desarrollo el Área de Logística Industrial de Alvear (A.L.I.A.). Las empresas más reconocidas que se encuentran en la localidad son General Motors de Argentina S.A. (industria automotriz), ubicada entre la ruta provincial N°16, la ruta provincial N°25-S, la autopista Rosario-Buenos Aires y el límite del municipio); también Cargill Punta Alvear S.A. (embarque de granos), Ultrapetrol S.A. (fábrica de barcazas) y Planta Maltería Cargill S.A. (astillero equipado para producir embarcaciones en forma seriada), estas últimas ubicadas sobre el borde ribereño.

Otro sector industrial que está en plena actividad y desarrollo, es el denominado Barrio Industrial (o Barrio Tanque), con actividades mixtas de bajo impacto y áreas logísticas. Actualmente la localidad está promocionando dos sectores industriales, localizados en el borde de la autopista Rosario-Buenos Aires y en el borde de la ruta nacional AO12, con predominio del rubro metal mecánico. En relación a esto último, existe un interés particular de generar un área residencial local que favorezca la radicación de familias de trabajadores empleados por las empresas instaladas en Alvear.

Si bien el importante desarrollo de la comuna ha estado vinculado a la localización de implantaciones productivas, lo cual ha

1. Emprendimiento creado por iniciativa del Gobierno de la Provincia de Santa Fe, administrado por un consorcio de copropietarios.



Plano 13. Desarrollo industrial y productivo

54 constituido un aspecto muy favorable para su crecimiento, hoy se requiere un ordenamiento del suelo afectado con este destino, para evitar que se transforme en un factor desfavorable para el desarrollo urbano integral de la localidad. El objetivo es evitar la dispersión, agravada, además, por el tránsito de carga desordenado, direccionado a esos establecimientos, como así también, conseguir la provisión de infraestructuras en forma racional.

Otro aspecto importante a considerar en torno al desarrollo productivo se vincula con el uso del suelo rural. El área metropolitana de Rosario se caracteriza por poseer entre los núcleos urbanos de las distintas localidades que la componen, grandes espacios libres, utilizados mayoritariamente para la producción de alimentos. Un alto porcentaje de estos espacios son utilizados para la producción extensiva. Sin embargo, un porcentaje menor, principalmente ubicado en las cercanías a las áreas residenciales, es utilizado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva.

Dentro de las producciones agropecuarias de Alvear, existe una mayor proporción de suelos dedicados a cultivos extensivos como soja, trigo y maíz. Sin embargo, una menor proporción de los suelos a incluir dentro del periurbano se encuentra ocupado por producciones hortícolas, donde predominan los cultivos de hoja como lechuga, acelga, espinaca, radicheta y rúcula. Crucíferas como repollo, brócoli y coliflor. Además se realizan otros cultivos como remolacha, maíz dulce, cebolla de verdeo, etc.

PRINCIPAL NORMATIVA VIGENTE

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

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

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

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

Los instrumentos de planificación relevados tienen, en general, un valor directriz no vinculante, en la medida que no se han promulgado leyes o normas subsidiarias que ordenen o reglamenten su aplicación, a excepción de pocas cuestiones sectoriales, en materia de seguridad pública y salud de la Regionalización de Santa Fe, incluida dentro PEP. No obstante, parece necesario señalar que a partir de la revisión de las leyes y decretos reglamentarios provinciales y las normas locales, con incidencia normativa en la ciudad y su marco regional, surge que estas condiciones se cumplen de modo parcial.

En cuanto a los instrumentos normativos, la localidad cuenta con el Plan Regulador de 1972 que regula la constitución de un Banco de Tierras, la ordenanza “Plan Maestro - Polígono Astengo” (futura expansión urbana residencial), el Reglamento de Edificación y la ordenanza N°169/2013 que regula las habilitaciones de los emprendimientos comerciales. En particular, la comuna de Alvear regula los nuevos emprendimientos residenciales a través de la Ordenanza N°108/2012 que establece las condiciones generales a tener en cuenta para su ejecución. Algunas de las condiciones son:

- deben desarrollarse en parcelas contiguas a urbanizaciones existentes, consolidando la trama urbana;
 - deben presentar un proyecto que prevea mejoras de infraestructura de la urbanización ya existente;
 - deben respetar una proporción de espacios públicos: cuando el área a urbanizar supere los 8.000 m² se debe ceder para espacios públicos el 10% de la misma, en el caso de ser inferior a la superficie antes indicada se debe donar el 5% de la misma;
 - sin perjuicio de lo antes indicado se deben donar no menos del 5% en lotes para infraestructura y servicios, conforme requerimiento del estado comunal;
 - para poder tramitar el correspondiente uso de suelo, el urbanizador debe abonar el Tributo Contribución por Mejoras, conforme a lo dispuesto por el artículo 112 y siguientes del Código Fiscal de la comuna de Alvear.
- Asimismo, entre las ordenanzas que regulan el desarrollo urbano de Alvear caben mencionar la Ordenanza N° 257/2016, planteada para la creación del Plan de Detalle del Polígono Industrial y Logístico N°1, y la Ordenanza N° 109/2012 que establece las zonas industriales del distrito y su caracterización. Esta última define una clasificación de cinco zonas reemplazando a la categorización genérica de industria en:
- a. (ZGI) Zona de Grandes Industrias: Corresponden a las industrias existentes automotrices “General Motors”, maltera y puerto “Cargill” y astillero “Ultrapetrol”.
 - b. (ZAI) Zona abierta industrial: En su mayoría relacionadas a medianas industrias ubicadas sobre autopista N°9 Aramburu, ruta nacional A012 (futura autovía en proyecto) y ruta provincial N° 16.
 - c. (ZPIE) Zona de Parque Industrial Existente: Corresponde al Parque Industrial Alvear.
 - d. (ZPID) Zona de Parques Industriales en desarrollo.

- 56 e. (ZM) Zona de Usos mixtos: Corresponde a loteos y áreas donde de la industria, por sus características puede convivir con la residencia.

De acuerdo a esta clasificación se distribuyen las industrias permitidas en las distintas zonas en el territorio de la jurisdicción de Alvear. Se plantean los requisitos comunes a todas las zonas y requisitos complementarios y específicos para cada zona en particular (factores de ocupación del suelo, retiros reglamentarios, alturas, zonificación, distribución de índices). Por último, cabe mencionar la Ordenanza N° 161/2012 de Creación del Masterplan Polígono Astengo, explicada más arriba.

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 Alvear. Los conflictos surgidos de la ausencia de un plan de ordenamiento territorial o de la generación espontánea de situaciones urbanísticas complejas persistentes en el tiempo ya no son parte de la “información del plan”, sino los argumentos para una futura planificación. El primer paso para plantear futuras soluciones es el reconocimiento apropiado de los problemas y temas más urgentes. Se pueden identificar cuatro grandes temas para establecer una clasificación sencilla de los mismos::

Dinámica hídrica

Se puede analizar la dinámica hídrica en base a tres cuerpos de agua de distinta magnitud, el arroyo Saladillo al noroeste, un Canal rural al norte, y el arroyo Frías al sur:

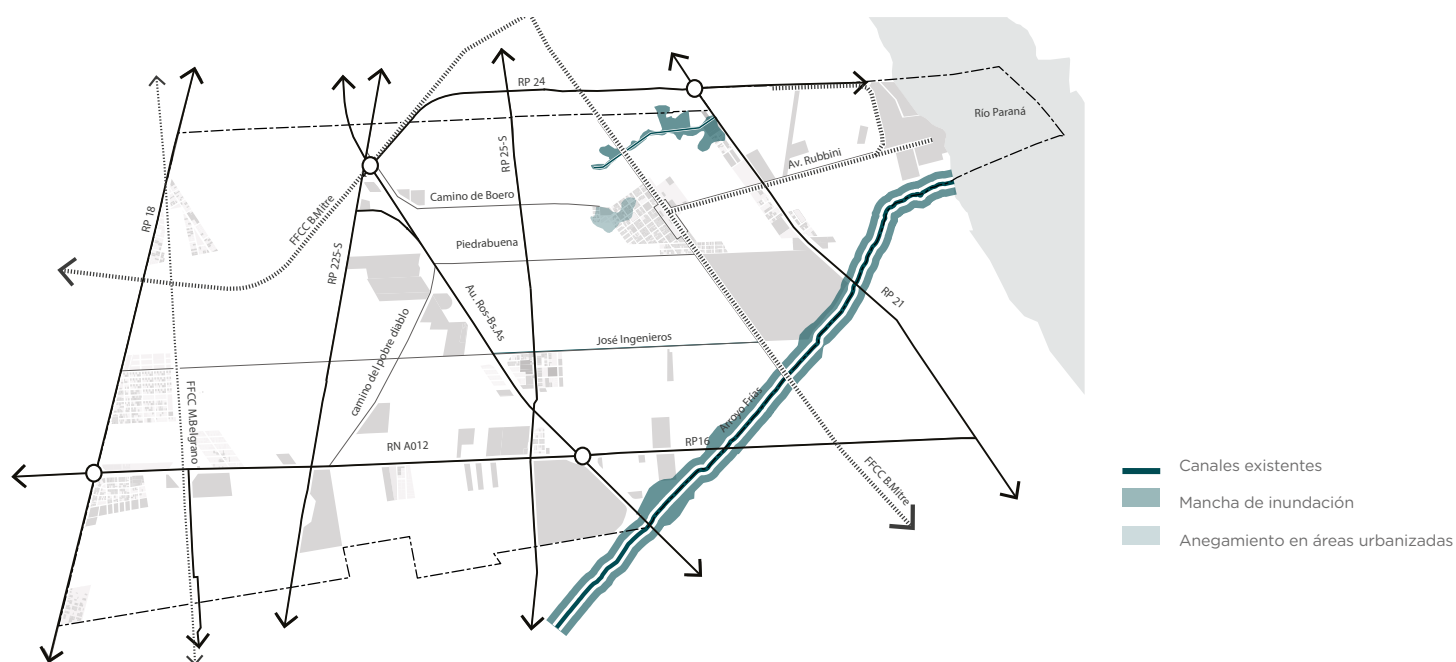
- Al oeste de la ruta provincial N°255, hasta la 18 el terreno presenta una leve pendiente hacia el norte. Los excedentes pluviales escurren sobre el terreno llenando caminos y depresiones hasta su descarga en el arroyo Saladillo. La mayor problemática de este sector es el pobre escurrimiento por la falta de cauces

jerarquizados, solo pudiendo mencionarse las cunetas de la autopista Rosario-Buenos Aires.

- Entre la ruta provincial N°255 y las vías del ferrocarril Mitre, se encuentra un sector con una topografía extremadamente plana. La falta de pendiente provoca que ante lluvias de mediana magnitud se produzcan anegamientos de campos y acumulación de agua en puntos bajos. Un problema particular se produce en el extremo noroeste del ejido urbano; ante la falta de alcantarillas bajo Calle Garibaldi, los caudales rurales son transportados por las cunetas de dicha calle hasta la lo-

calidad, donde producen la inundación de varias manzanas. Hacia el norte y este del casco histórico, los desagües se organizan a partir del canal rural que parte de una alcantarilla bajo el FFCC y descarga su caudal en la cuneta oeste de la ruta provincial N°21.

- Por último, en el sector sur y este del distrito, el terreno presenta una marcada pendiente hacia el arroyo Frías, que fluye en sentido sur oeste a nor este. El ancho de la mancha de inundación para una recurrencia de 100 años (aprox 300m a cada lado) solo afecta al extremo sur del Parque Industrial de Alvear.

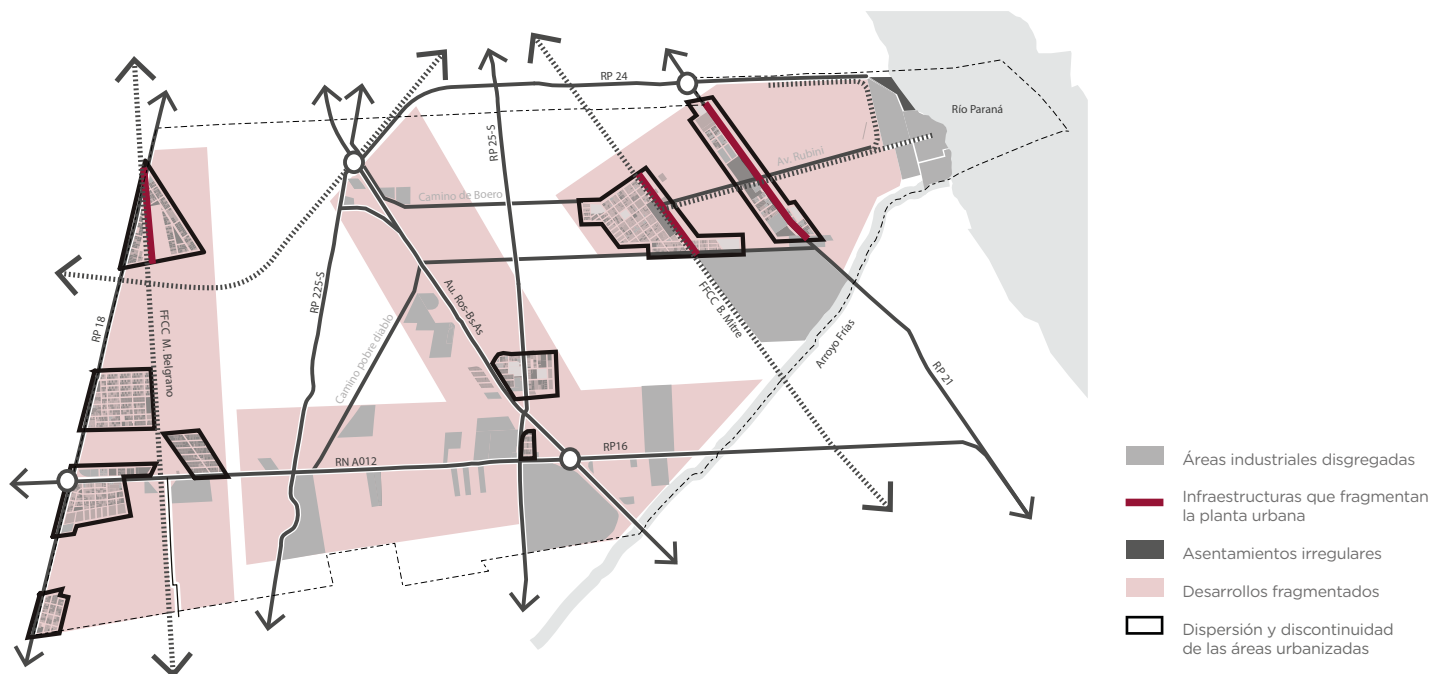


Plano 14. Problemas referidos a la dinámica hídrica

Urbanización y vivienda

- Fragmentación territorial y conflicto entre la convivencia de actividades productivas y residenciales-recreativas. Gran dispersión de usos en el distrito.
- Crecimiento desordenado de las áreas residenciales desvinculadas del núcleo urbano original, formando urbanizaciones dispersas sin servicios ni infraestructuras. La situación más conflictiva se registra en torno a la ruta provincial N°18, sector además afectado por problemas de saneamiento aún no resueltos.

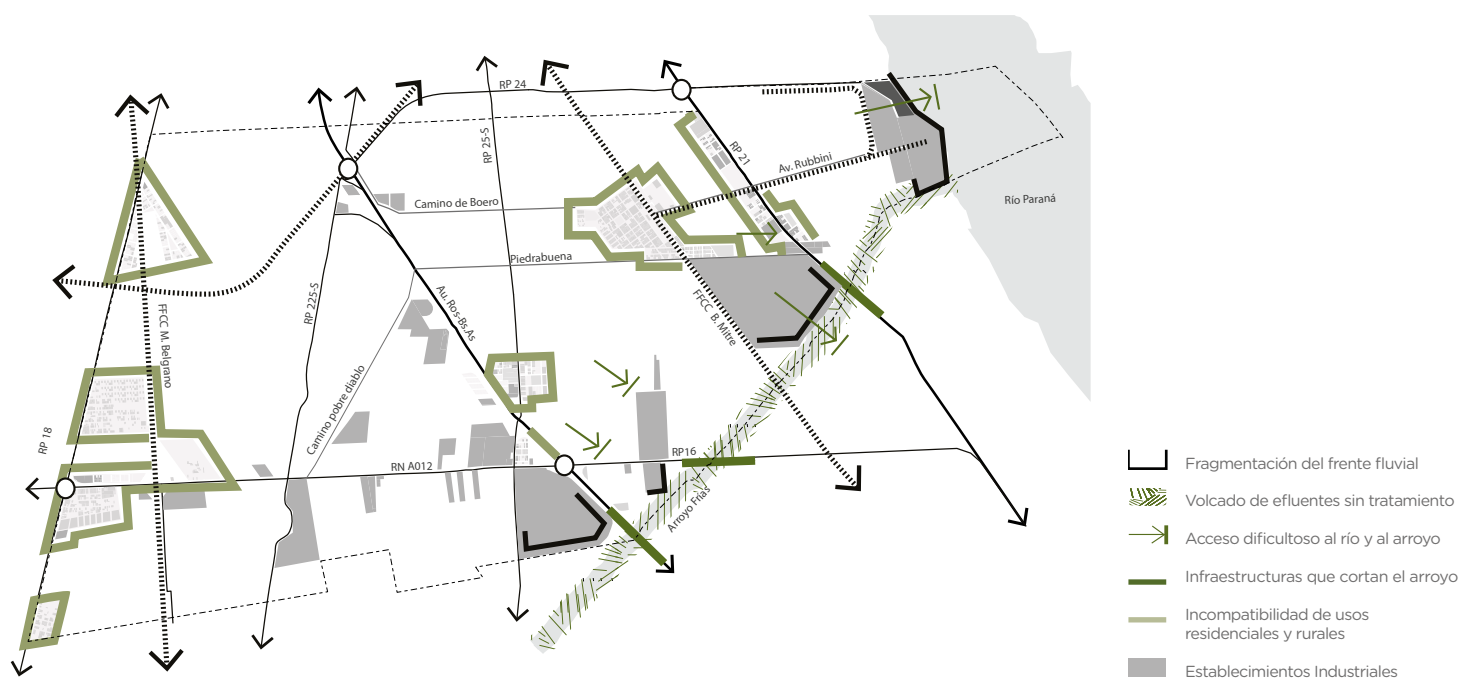
- Ocupación del frente ribereño con usos productivos/portuarios y con la instalación del aeroclub (propiedad del Ministerio de Defensa de la Nación), que dificulta la posibilidad del acceso público al río. En dicho sector (Barrio Bajo Paraná) también convive un grupo de pobladores que reside en condiciones precarias utilizando la pesca como modo de sustento económico.
- Deficiencia de equipamiento institucional en los sectores urbanizados alejados el núcleo urbano original (sector ruta provincial N°18).
- Falta de conectividad con el casco urbano.



Plano 15. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda

Espacios libres y red de espacios públicos

- Registro de cierta incompatibilidad entre los usos residenciales y la producción rural extensiva -principalmente en lo que se refiere a la aplicación de agroquímicos en cultivos desarrollados en forma aledaña a la planta urbana- y con algunos usos industriales que contaminan el arroyo Frías, como también el
- volcado de fluidos tóxicos o la descarga de los pozos ciegos debido a la ausencia de cloacas en los barrios.
- Conflicto existente por la contaminación que produce una fábrica de ácidos grasos que funciona en el límite con la localidad de Pueblo Esther, dentro del Parque Industrial y la instalación de la fábrica de barcazas produciendo un alto impacto en el ambiente.



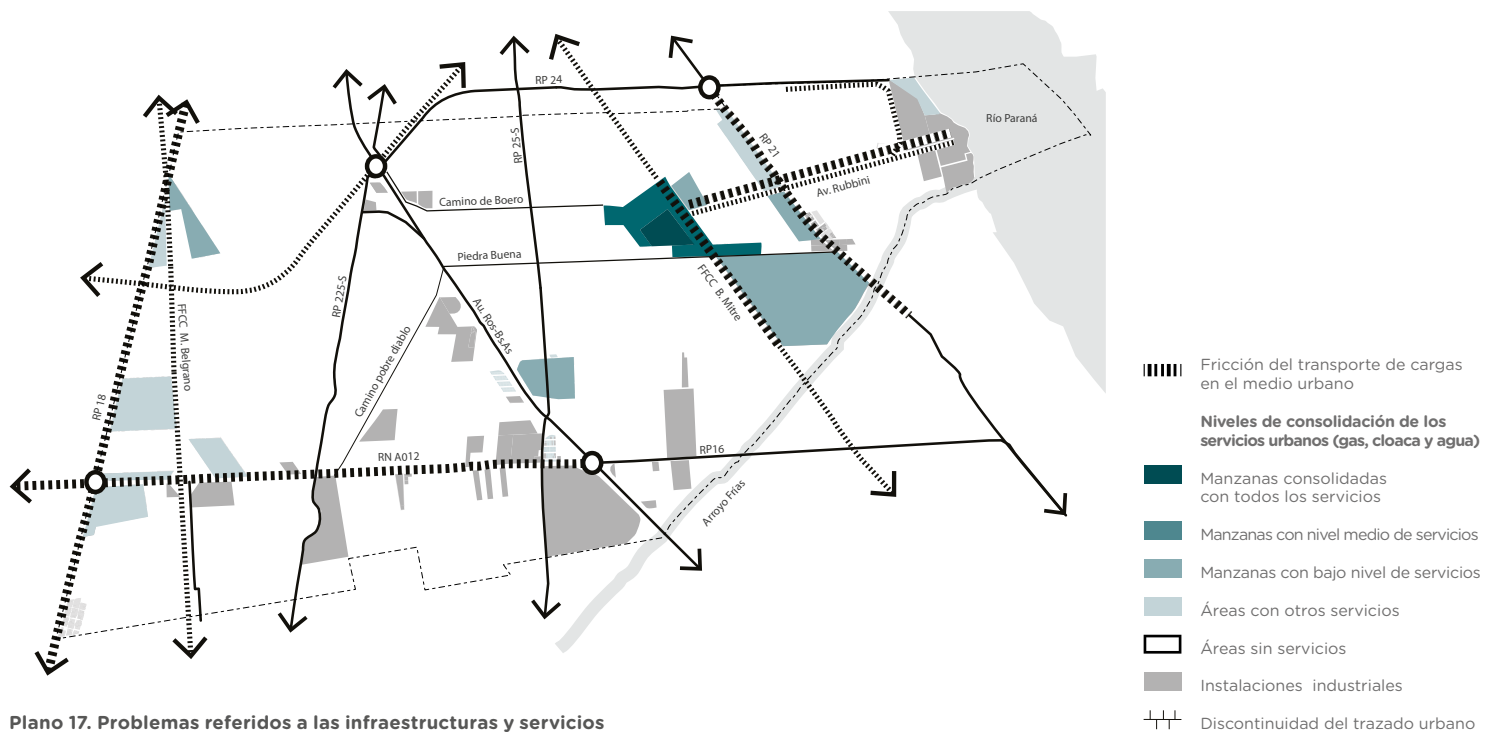
Plano 16. Problemas referidos a los espacios libres

Infraestructuras y servicios

- Falta de infraestructuras y servicios ya que sólo un 25% del total de las parcelas urbanas y suburbanas loteadas cuentan con cobertura de agua potable y de gas, mientras que el sistema cloacal cubre sólo el 9%; además el 11% del total de metros lineales de calles están pavimentadas mientras que el 87% presenta algún tipo de mejo-

rado. En la actualidad la localidad cuenta con una planta de tratamiento de líquidos cloacales, localizado al sur del casco histórico.

- Conflictividad en el sistema de movilidad, tanto de cargas como de pasajeros, generando accidentes y un alto impacto ambiental. Se destaca la ausencia de criterios de ordenamiento vinculados al sistema vial sobre la ruta provincial N°21, debido principalmente a la convivencia del transporte de cargas con el movimiento



de los residentes. La vía de conexión al Puerto de Cargill genera un nudo conflictivo en el cruce con la ruta provincial N°21, produciendo situaciones de atravesamiento de tránsito pesado por la planta urbana.

- Carencia de un acceso directo desde la autopista Rosario-Buenos Aires al Parque Industrial, registrándose también ingresos sin pavimentar desde la autopista, nudos viales y viales-ferroviarios conflictivos.
- Falta de un recorrido ribereño en el borde del arroyo Frías que aporte otra accesibilidad desde la ruta provincial N°21.
- Falta de mantenimiento y reparación del puente sobre el Arroyo Frías y de resolución vial apropiada en el cruce de la ruta provincial N°18 y la ruta nacional AO12 (Proyecto Circunvalar), el cual genera accidentes frecuentes.
- Flujo de tráfico aumentado por la pavimentación de la calle Piedrabuena y su posterior utilización para tránsito pesado, sumado al completamiento de zonas industriales, lo cual multiplicará el flujo vial lindante al casco histórico del pueblo.
- Cruce conflictivo de la línea ferroviaria que une actualmente Cargill y el casco histórico.
- Déficit en la frecuencia del transporte público interurbano existente -monopolizado por una única empresa prestataria- e inexistencia de recorridos urbanos que conecten los loteos ubicados sobre la ruta provincial N° 18 y el casco histórico.
- Contaminación ambiental debido a la falta de completamiento de la red cloacal.
- Carencia de un plan hídrico para afrontar los problemas en áreas anegables.

IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

Las potencialidades identificadas en la localidad de Alvear se vinculan con la posibilidad de expansión y crecimiento de su planta urbana conjuntamente con la creación de espacios verdes públicos de gran escala, haciendo énfasis en la localización estratégica, valor paisajístico y ambiental de su frente costero, desplegado sobre el río Paraná, pero fundamentalmente, el arroyo Frías. Otra potencialidad la representa la existencia de importantes equipamientos comunitarios. El valor más destacado de la comuna lo constituye la posibilidad de convertirse en polo productivo industrial a nivel metropolitano aprovechando su conectividad en el Corredor Sur.

Urbanización y vivienda

- Disponibilidad de suelo vacante dentro de la planta urbana para afrontar su completamiento y expansión, una oportunidad de gestionar proyectos de alto valor estratégico, con el desarrollo de programas asociados a la vivienda.
- Replanteo de algunos sectores urbanos -localizados en torno a la ruta provincial N°18- otorgándoles un carácter distintivo a través del completamiento de los servicios y la incorporación de nuevos programas de vivienda con espacios públicos y equipamientos comunitarios.
- Presencia de elementos de valor patrimonial como el cuadro de

estación y de valor singular como los barrios particulares denominados La Rana y Monteflores.

- Posibilidad de desarrollo de la planta urbana conectando el paisaje del arroyo Frías hasta su desembocadura en el río Paraná, con la creación de parques lineales y la incorporación de actividades y servicios complementarios al uso residencial.
- Posibilidad de reorganizar el sector del Bajo Paraná con un plan de viviendas para las familias de pescadores que allí habitan, generando un espacio público con acceso a la ribera.
- Posibilidad de constituirse como polo productivo industrial de gran relevancia, tanto para el Corredor Sur como para la totalidad del Área Metropolitana de Rosario, presentando un amplio desarrollo y crecimiento por la implementación de diversas actividades industriales.
- Posibilidad de albergar importantes equipamientos comunitarios -a escala local- como el nuevo Polideportivo Municipal, el Centro de Atención Primaria de la Salud y el albergue Hogar Astengo, además del recientemente inaugurado edificio comunal; consolidando el núcleo urbano original.

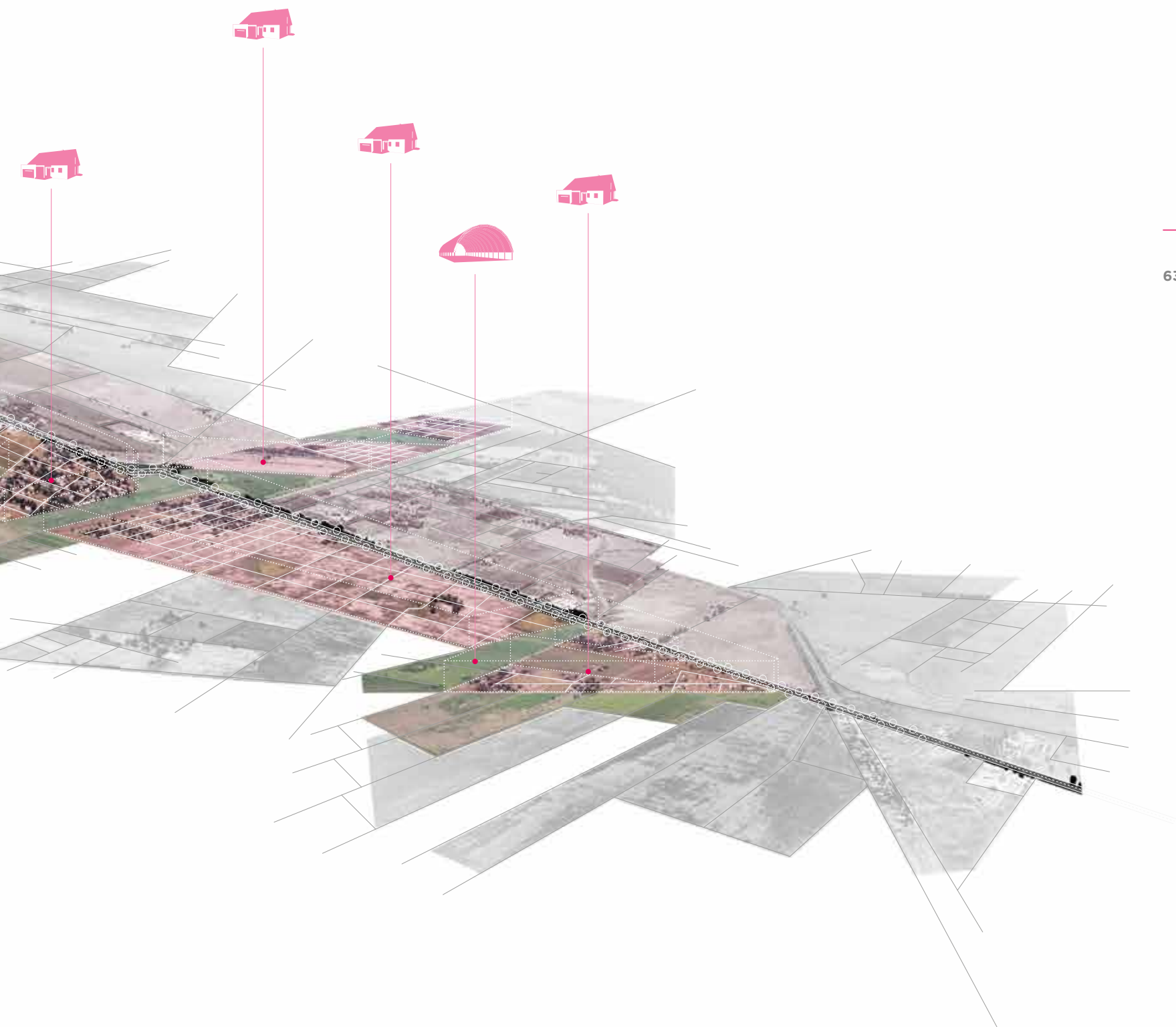
Espacios libres y red de espacios públicos

- Presencia de áreas de gran valor paisajístico y ambiental como el río Paraná y el arroyo Frías conjuntamente con sus respectivos entornos, con capacidad de configurar una estructura de espacios públicos lineales.
- Posibilidad de contar con un acceso público al río y un área verde de carácter metropolitano, mediante el replanteo de la parcela del aeroclub -propiedad del Ministerio de Defensa de la Nación- localizada en una posición estratégica para tal fin.
- Existencia del Camping Municipal como importante equipamiento recreativo, deportivo y cultural.



Infraestructuras y servicios

- Presencia de importantes vías de comunicación y transporte, entre los que se destacan la presencia del FFCC Gral. B. Mitre, la ruta provincial N°21, la ruta provincial N°18, la ruta provincial N°16, la ruta provincial N°25-S, la ruta provincial N°225-S, la ruta provincial N°24, la autopista Rosario-Buenos Aires y la ruta nacional A012; además de calles secundarias como las calles transversales que vinculan la ruta provincial N°21 con el río Paraná, el Camino de Boero y la ruta secundaria paralela al FFCC Gral. B. Mitre conjuntamente con las arterias principales de la ciudad, permitiendo una red articulada del sistema de movilidad.
- Posibilidad de mejorar la conectividad de los loteos de la ruta provincial N°18, a través de la puesta en valor de caminos transversales, alternativos a la ruta nacional A012.



Sectores urbanos a planificar en torno a la ruta provincial N° 18

CAPÍTULO 3.

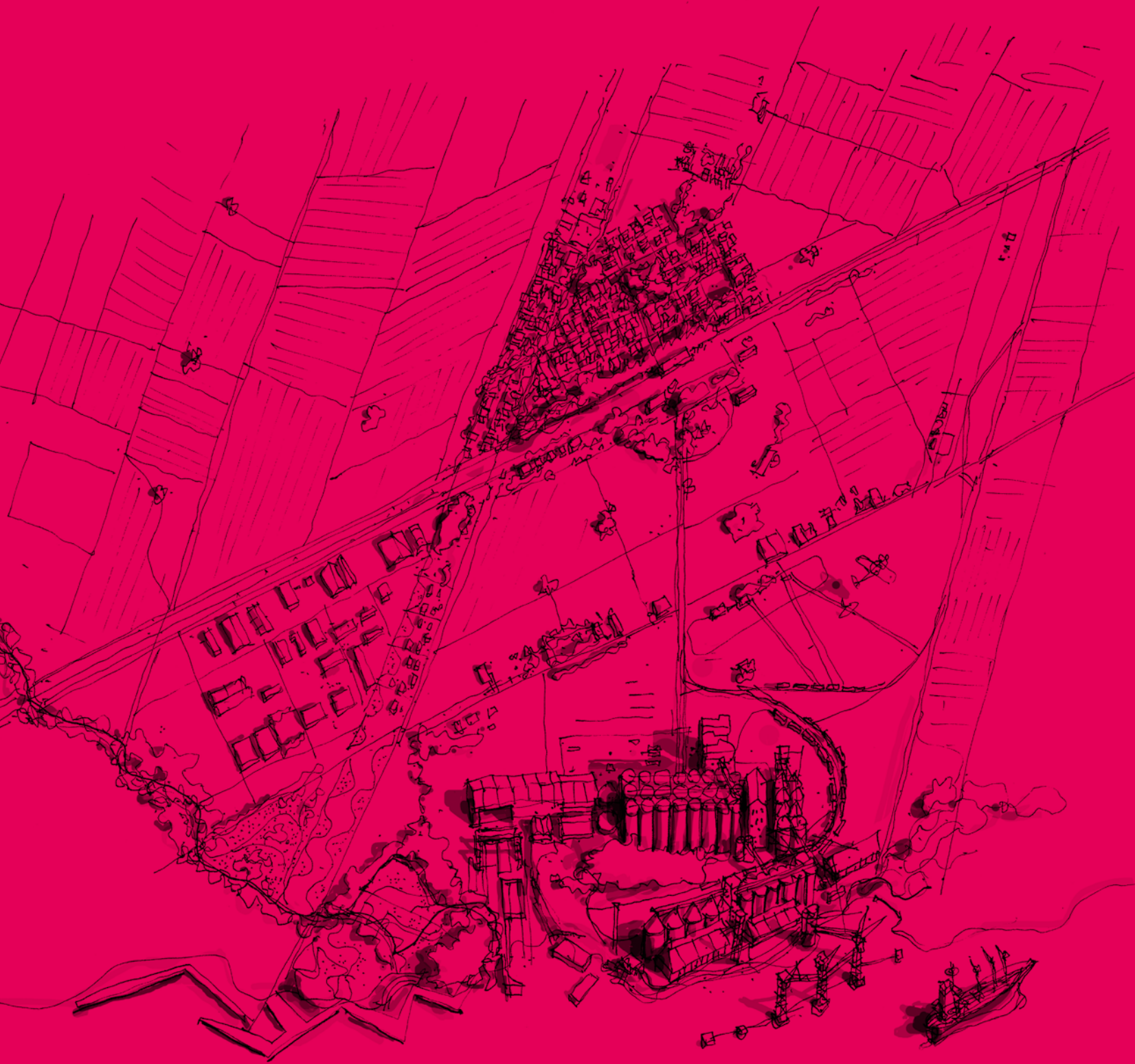
PROPUESTA

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

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

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

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



66 RELACIÓN ENTRE EL PLAN METROPOLITANO Y EL PLAN URBANO LOCAL

CRITERIOS GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

- 68
- 12. *Hacer de la movilidad un derecho y no una obligación.*** Nunca se puede garantizar que determinados ciudadanos tendrán el lugar de trabajo cerca de su vivienda, pero en un modelo de áreas residenciales de baja densidad y áreas especializadas de actividad económica, puede asegurarse que todos lo tendrán lejos y con improbable transporte público. Tejidos urbanos mixtos y compactos pueden liberar a muchas personas de la obligación de desplazarse en vehículo privado para ir al trabajo o acceder a los equipamientos y servicios. Asimismo, al igual que otras redes de servicio, la accesibilidad al transporte público debe ser una condición principal para los desarrolladores y gobiernos locales a la hora de plantear nuevas áreas de expansión, tanto residenciales como productivas.
- 13. *Facilitar el transporte público mediante la polarización y la compacidad de los asentamientos.*** A través del reforzamiento nodal que se preconiza en el criterio 11 y del carácter compacto y mixto de los tejidos urbanos que se propone en los criterios 10 y 12, se crean las condiciones para dotar de un transporte público eficiente tanto a los movimientos intra-urbanos como a los inter-urbanos.
- 14. *Atender especialmente la vialidad que estructura territorialmente los desarrollos urbanos.*** El planeamiento del territorio ha de poner especial atención en aquellas propuestas viarias que por capacidad y trazado pueden estructurar las extensiones periféricas y los aglomerados supramunicipales de los últimos decenios. Aquellas vías que no han podido ser abordadas por planes urbanísticos municipales por la insuficiencia de su ámbito y que tampoco, por otras razones, han sido consideradas en los planes de carreteras.

CRITERIOS PARTICULARES ADOPTADOS PARA LAS LOCALIDADES DEL CSM

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

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

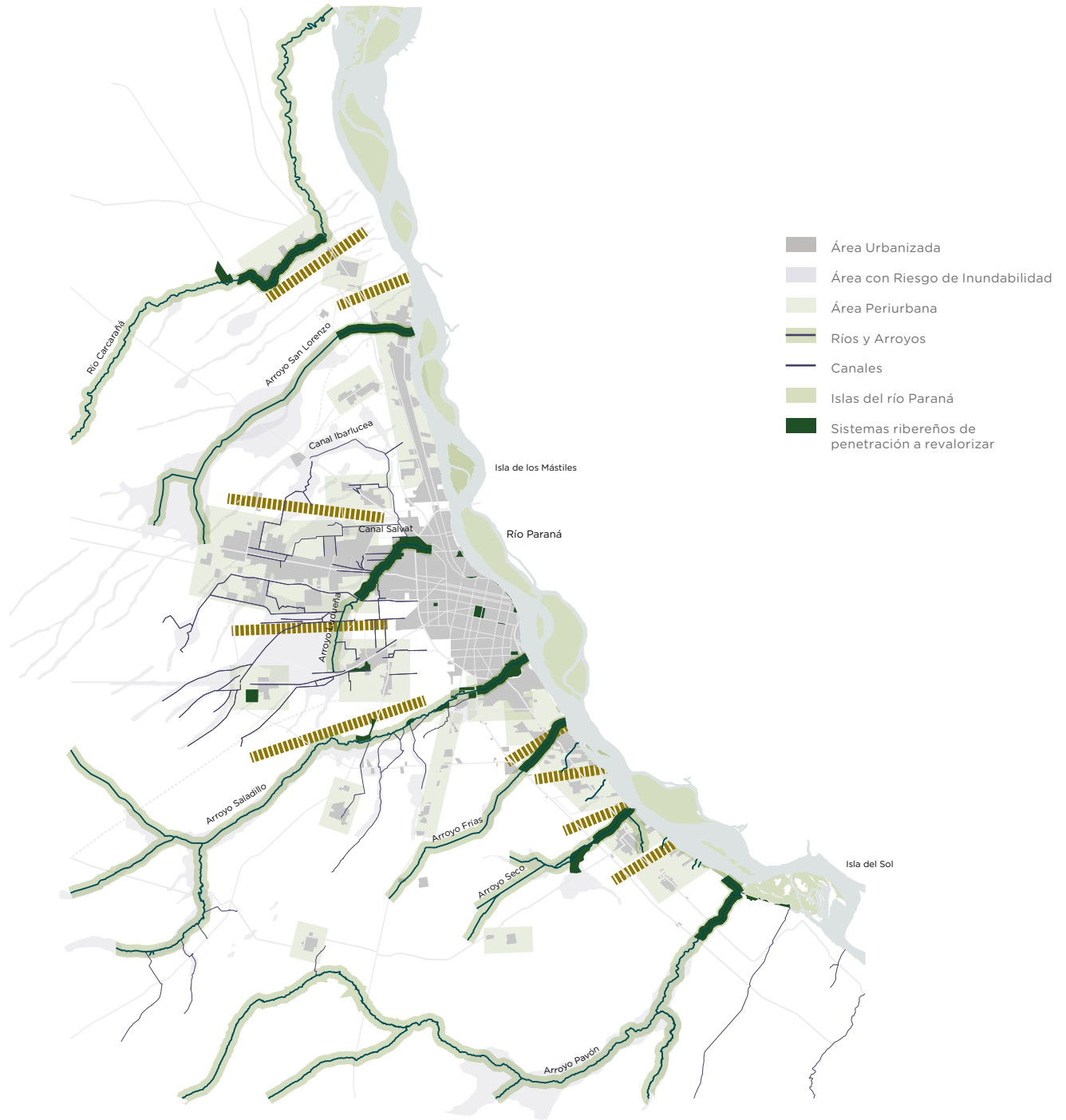
Con respecto a los usos industriales, a nivel metropolitano, se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de las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

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

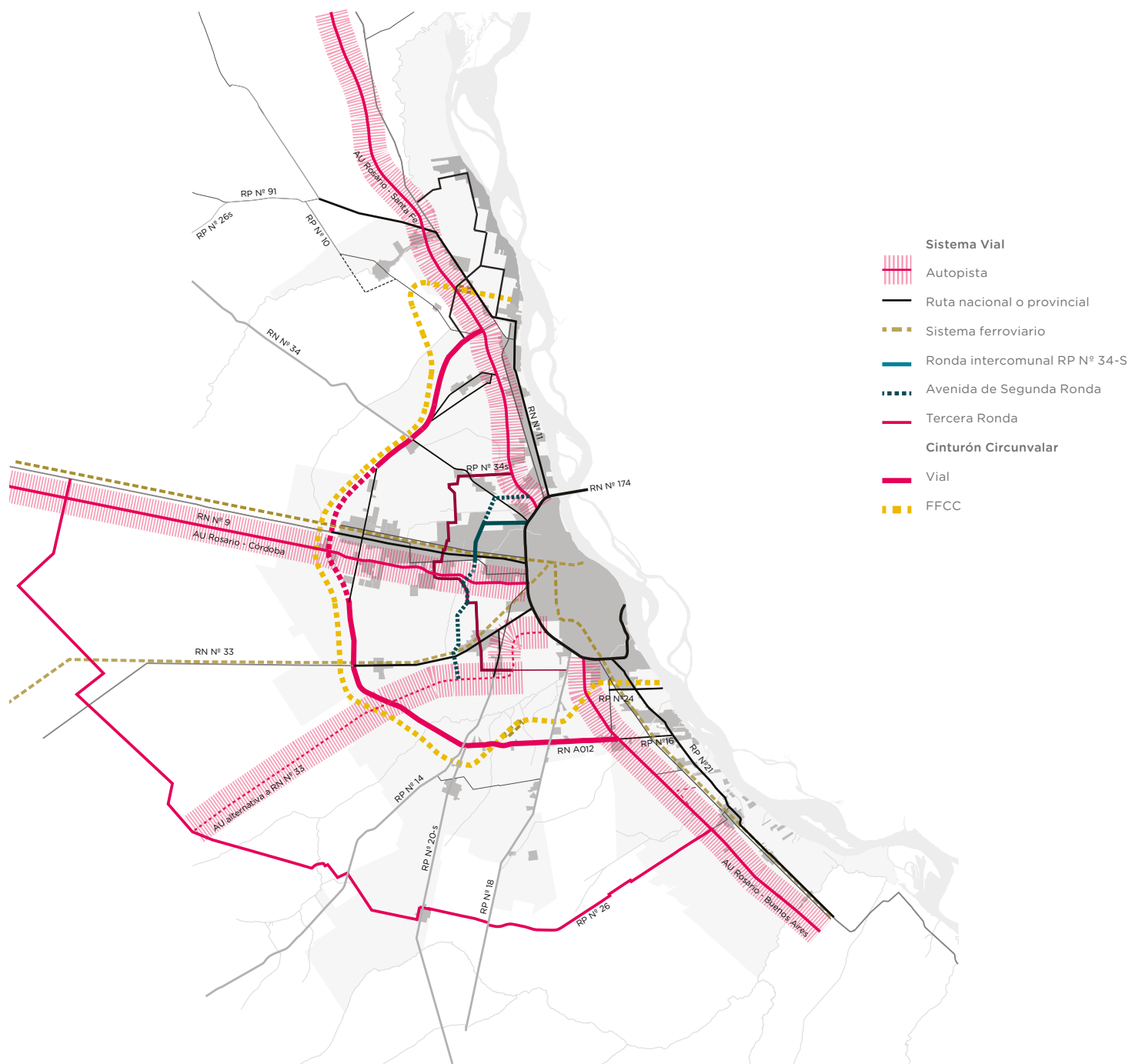
La protección de sus recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los componentes ambientales y paisajísticos que estructuran el territorio metropolitano y constituyen factores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

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

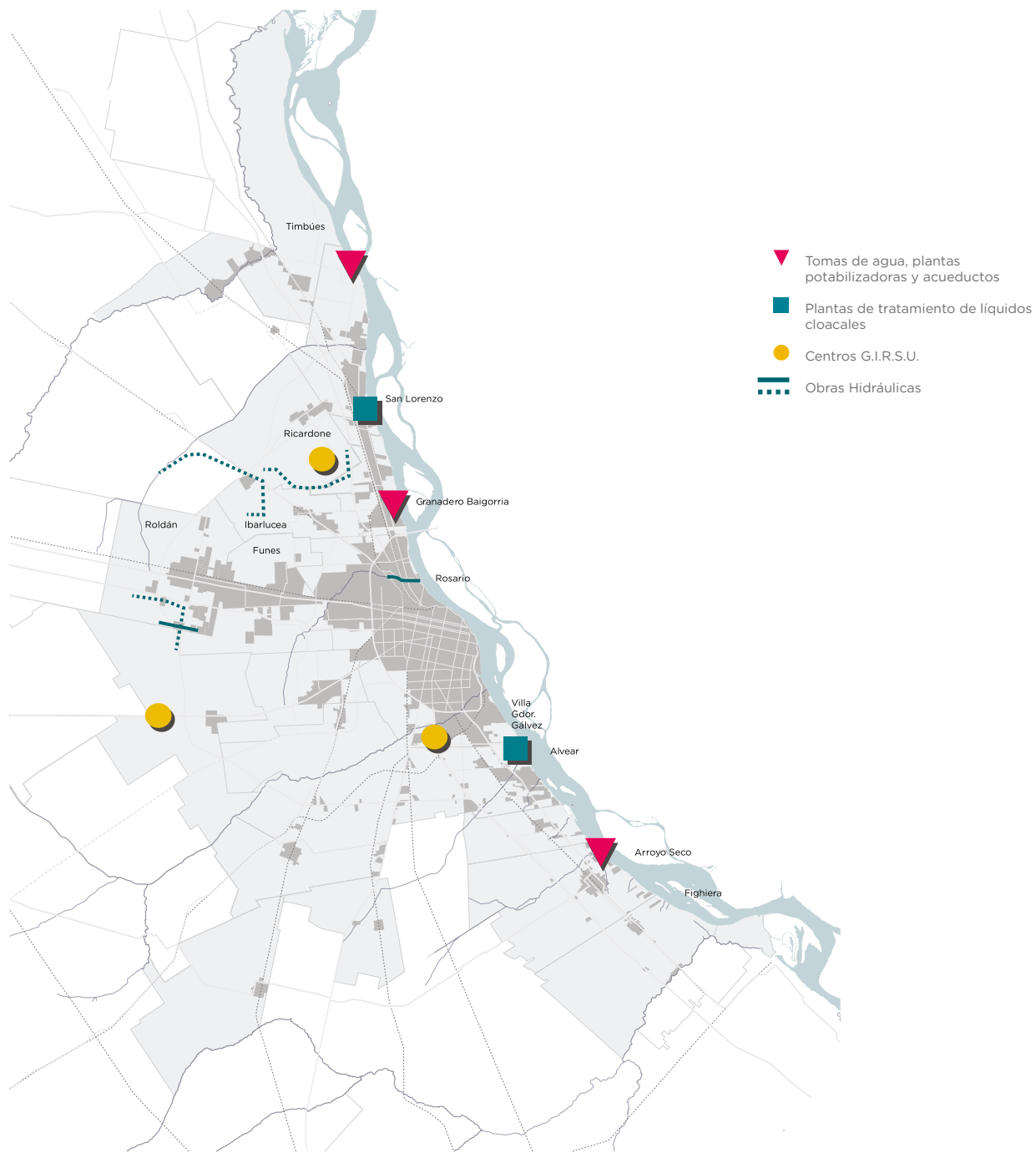
La aspiración a contar con un sistema de ciudades conectadas por una accesibilidad y conectividad eficientes, se logrará en la medida en que se puedan articular y ordenar distintas formas de conectividad (vial, ferroviaria de carga y de pasajeros) conformando un sistema en red. Para optimizar el desarrollo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



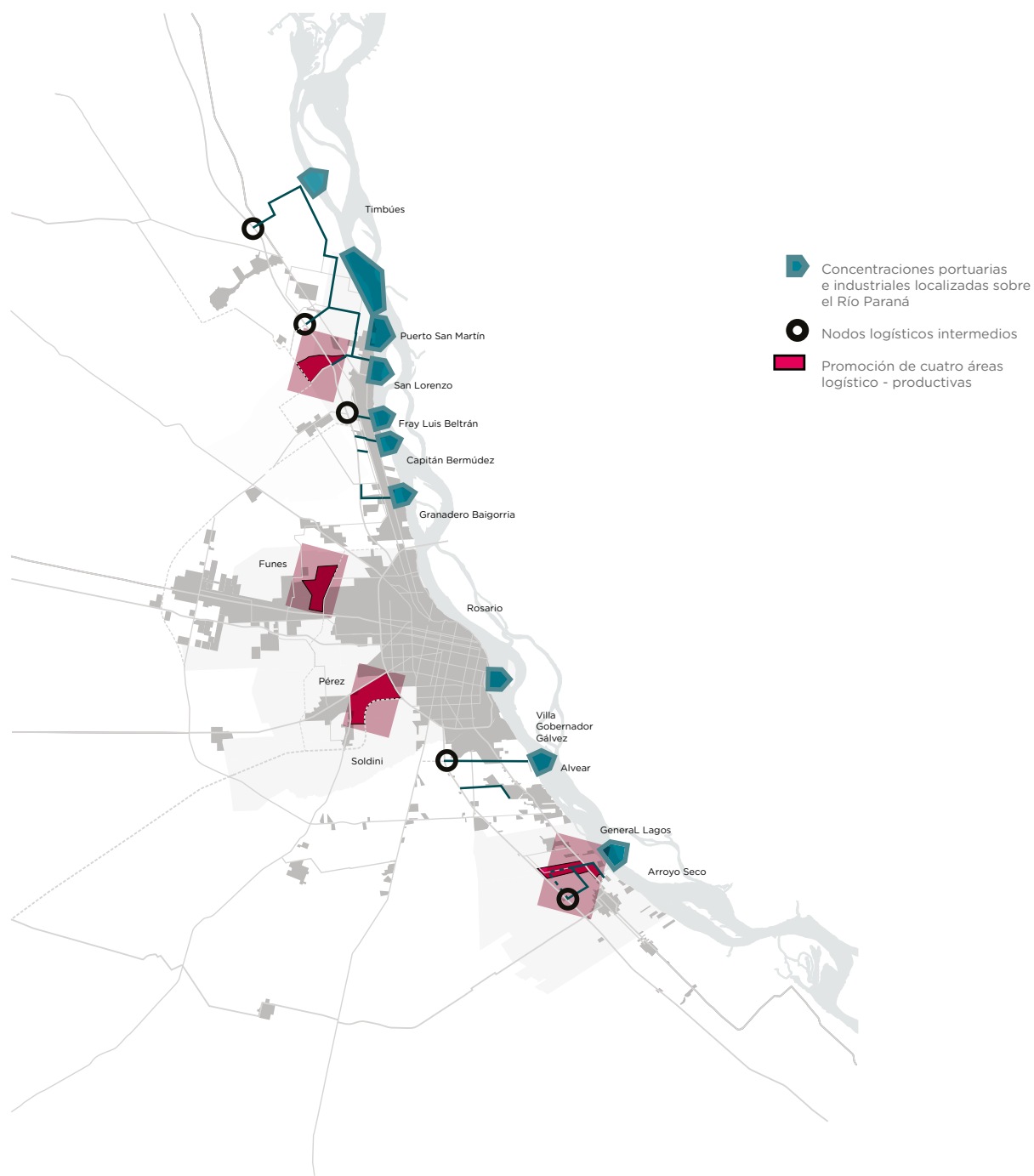
Plano 18. Sistema de parques metropolitanos



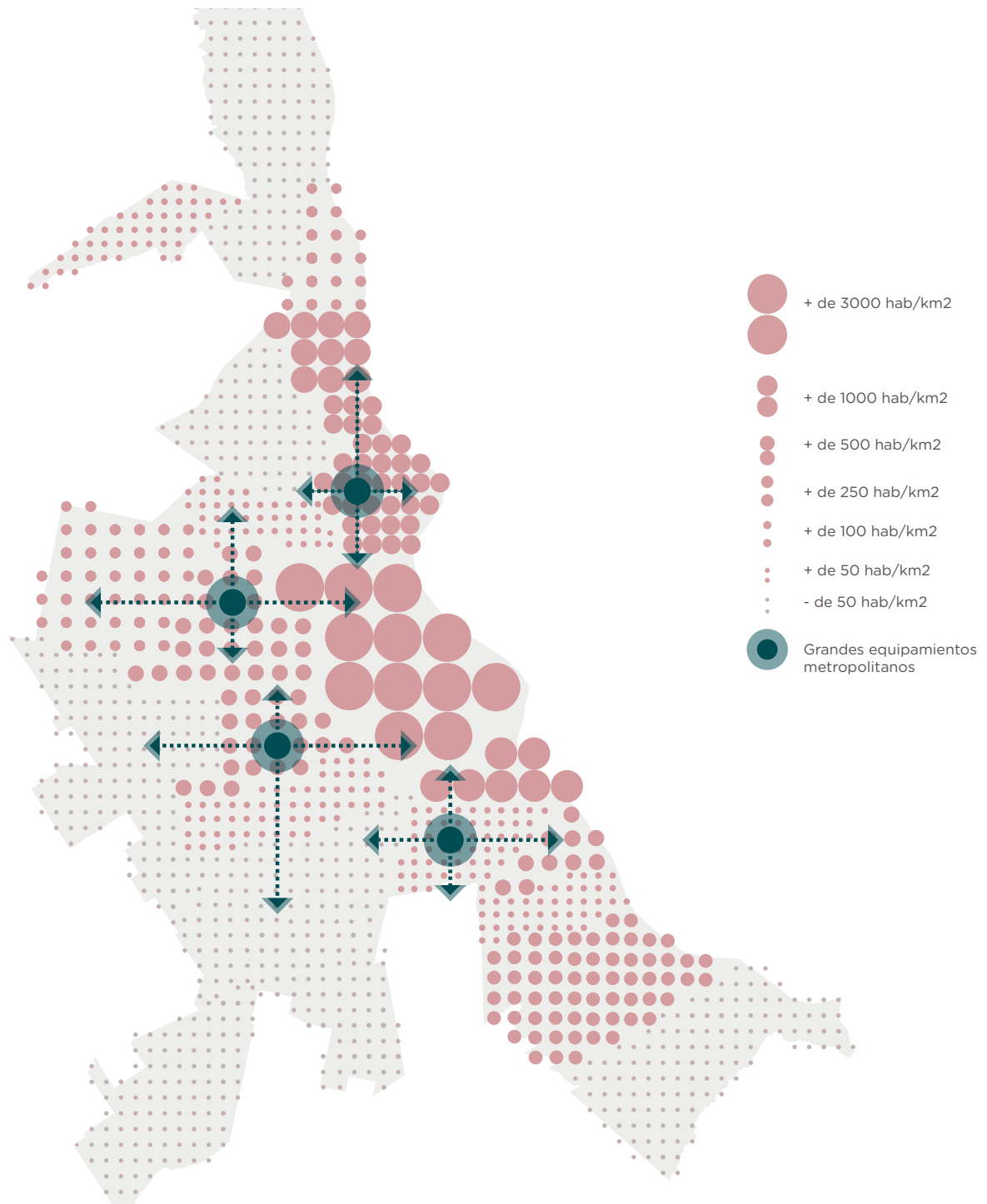
Plano 19. Accesibilidad y conectividad



Plano 20. Grandes infraestructuras de servicios territoriales



Plano 21. Plataformas logístico productivas y portuarias



Plano 22. Integración social y grandes equipamientos metropolitanos

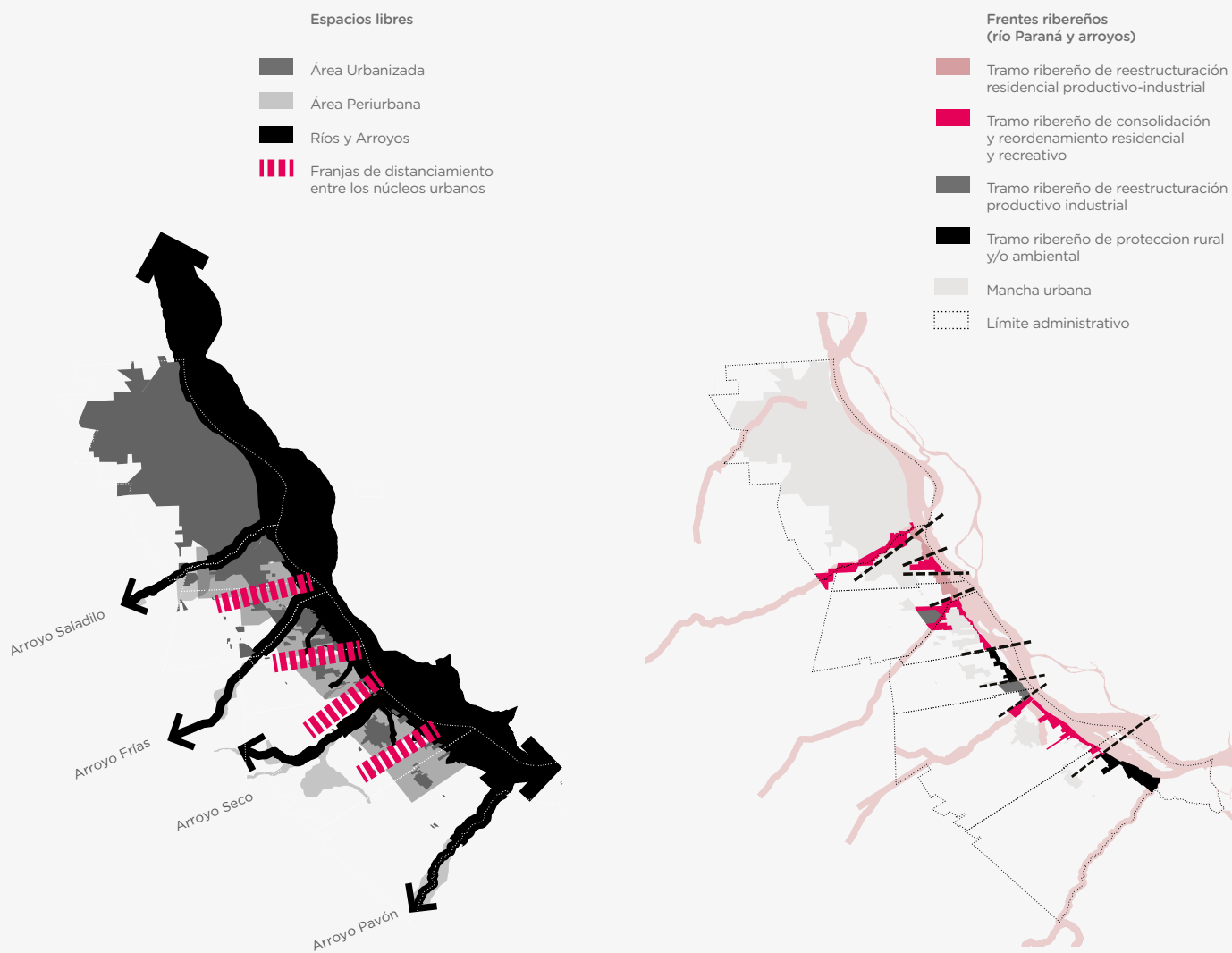
SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CMS

El Corredor Sur Metropolitano está conformado por una sucesión de núcleos urbanos y áreas rurales intermedias, involucrando los distritos de Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Pueblo Esther, General Lagos, Arroyo Seco y Fighiera, cada uno de ellos con características singulares y vinculados por la pertenencia a un sistema común. Una condición fundamental del territorio del Corredor Sur es la sucesión de cursos de agua que discurren perpendiculares al Río Paraná, lo que lo caracteriza morfológicamente y lo restringe desde el punto de vista hídrico. Esta configuración del territorio le valió el nombre de “Pago de los Arroyos” a la región.




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

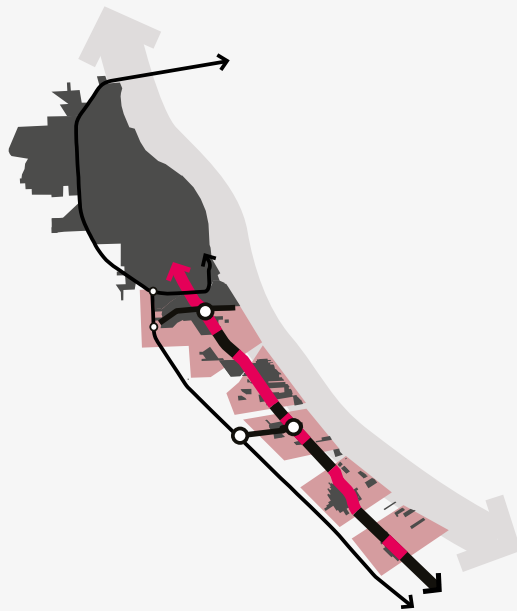
De acuerdo a los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el Área Metropolitana de Rosario, en el Corredor Sur se proponen las siguientes estrategias de desarrollo:

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





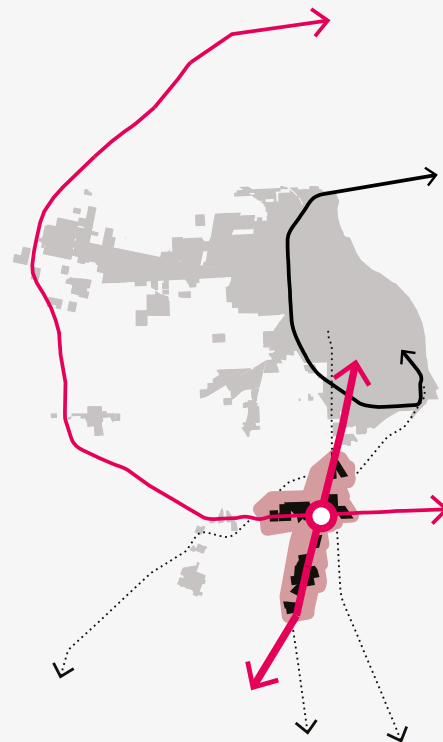
Corredor Interurbano ruta N° 21

-  Mancha urbanizada
-  Tramos con tratamiento urbano
-  Tramos rurales con tratamiento paisajístico



Plan Especial Interjurisdiccional de Desarrollo Metropolitano ruta N° 18

-  Reestructuración del sector conformado por loteos residenciales
-  Mancha urbana

















Plano 23. Modelo territorial proyectual

MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL
 Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial
 Corredor Sur





Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

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



Ordenación de las áreas urbanizadas

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



Ordenación de los espacios libres

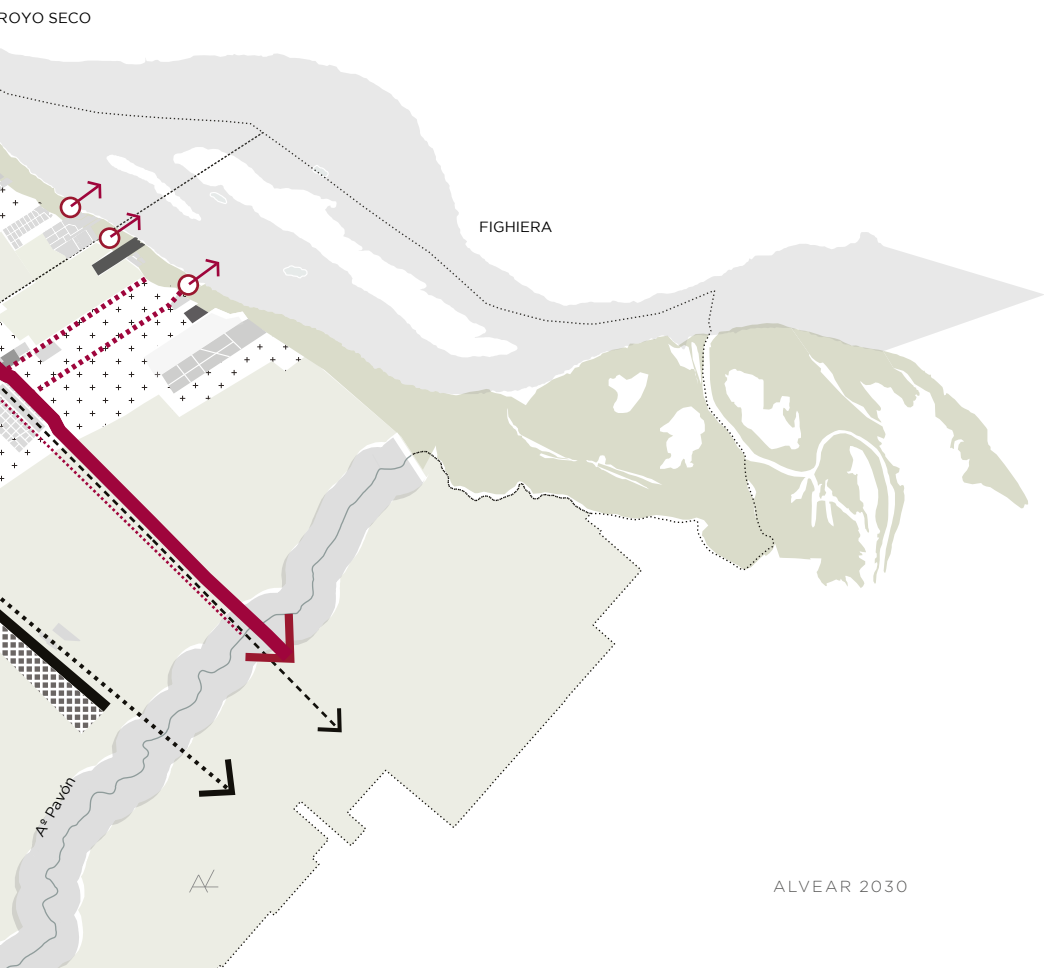
-  Área periurbana
 Incentivo a desarrollos productivos agrícolas alternativos
-  Área rural
-  Área natural protegida
-  Acceso público a la ribera

Grandes infraestructuras de servicios

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

Proyectos especiales

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



80 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

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

1. *El ordenamiento de los usos del suelo para garantizar adecuadamente el desarrollo productivo.* En función del crecimiento sostenido en materia de desarrollo productivo, la localidad apuesta por consolidar su perfil industrial de manera planificada y organizada según lineamientos urbanísticos, fomentando los desarrollos industriales en suelo calificado a tal fin y ponderando las áreas anexas a las áreas ya urbanizadas de uso industrial para lograr una adecuada concentración de la actividad económica que predomina en el distrito. De esta manera también se impulsaría el uso residencial orientado a satisfacer la demanda de puestos de trabajo de las industrias localizadas en el área, fomentando que los trabajadores vivan en la localidad donde trabajan.
2. *El desarrollo urbano en relación a la vivienda y a la construcción de una comunidad más integrada,* basada en el crecimiento articulado de su planta urbana, sin la dispersión que se ha generado hasta el momento. Asimismo, se pretende fomentar la mixtura de usos para consolidar una planta urbana con los equipamientos, espacios públicos y servicios necesarios que

le confieran una unidad como comuna. Deberán priorizarse el completamiento de áreas residenciales existentes y una ampliación acotada en áreas vacantes contiguas a las mismas. Para ello es importante asumir como núcleo urbanizado a las diferentes urbanizaciones dispersas dispuestas sobre la ruta provincial N° 18, que surge como resultado de la conexión vial con la ciudad de Rosario, abasteciéndolas de los servicios y las infraestructuras necesarias.

3. *La accesibilidad pública a los frentes costeros, y la recuperación de las márgenes de los cursos de agua,* tanto del río Paraná como del arroyo Frías, identificando potenciales áreas de oportunidad para resguardar el ambiente, promoviendo el desarrollo de un uso recreativo y de esparcimiento. El registro de las áreas parquizadas o espacios verdes, en particular las márgenes de los cursos de agua como corredor de biodiversidad integrado al sistema metropolitano, permitiría pensar en el desarrollo de un circuito integrado al paisaje metropolitano, de carácter intercomunal, que conecte grandes áreas verdes, miradores, bajadas y tramos de costa pública.



82 CRITERIOS DE URBANIZACIÓN A NIVEL LOCAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Urbanización Arbilla 1, ruta provincial N°18

POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

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

DEFINICIÓN DE NUEVAS POLÍTICAS DE URBANIZACIÓN

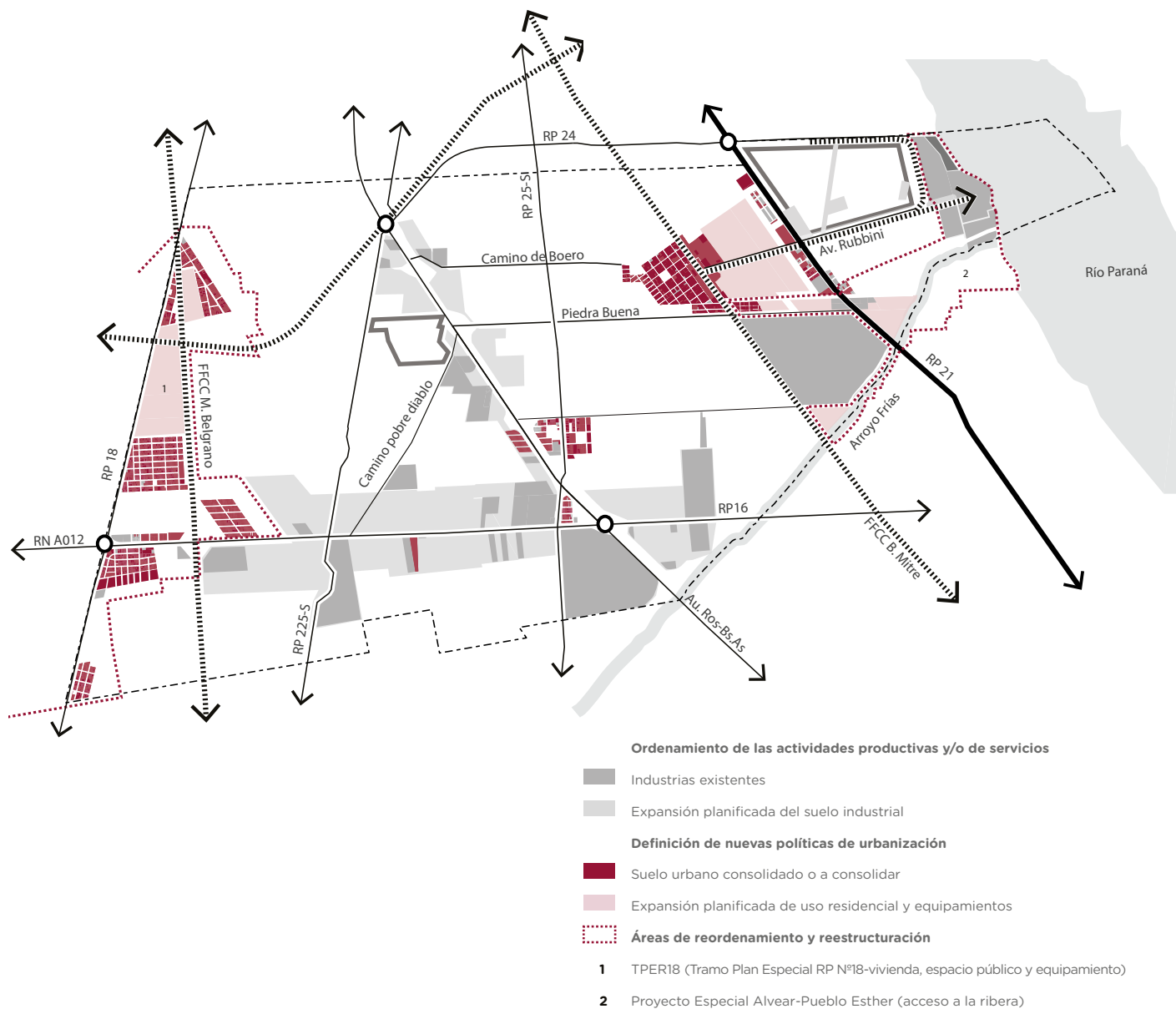
Alvear presenta una situación distintiva con respecto a las localidades que conforman el Corredor Sur, dada por la gran dispersión que se genera a partir del surgimiento de urbanizaciones residenciales y emprendimientos industriales disgregados en el territorio, y en relación a su núcleo urbano original. Esto se plantea como un conflicto cuya solución viene de la mano de ordenar el crecimiento otorgando una lógica y un destino particular a cada una de estas iniciativas.

Con respecto a los usos industriales, se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con las actividades productivas que tienen un alto impacto en el medioambiente, sin desalentar las áreas mixtas en la medida en que sean compatibles sus usos. Se promueve también

la concentración de nuevas industrias de gran porte localizadas en áreas estratégicas. De acuerdo a los lineamientos generales del modelo de urbanización propuesto para el área metropolitana, a nivel local se plantean las siguientes políticas y acciones:

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

- Consolidar la planta urbanizada, alentando el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro del tejido, evitando los procesos expansivos que generan dispersión y adoptan la forma de enclaves residenciales autónomos.
- Desalentar los nuevos procesos de urbanización difusa, contemplando el completamiento y la consolidación de aquellas urbanizaciones surgidas en las márgenes de la ruta provincial N°18, reconociendo la necesidad de provisión de infraestructura y servicios.
- Ordenar, mediante el desarrollo de un Plan Especial, 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.
- Contener el avance de la urbanización en las márgenes del arroyo Frías definiendo áreas parqueadas y de protección de la biodiversidad.
- Guiar la expansión de la urbanización de forma continua y contigua al núcleo urbano consolidado, alentando nuevos desarrollos en los predios localizados hacia el este del núcleo y desalentando el resto.
- Utilizar la categoría de "Áreas de Reserva" a los efectos de retener los procesos de urbanización, en un sector o de un conjunto de parcelas que presentan una situación de emplazamiento particular y que son susceptibles de acoger proyectos especiales, de expansión, renovación edilicia o reconversión urbana, en forma conjunta y convenida con los actores involucrados en la operación; proyectos que incluirán programas múltiples de vivienda, espacios



Plano 24. Definición de nuevas políticas de urbanización

públicos y equipamientos comunitarios.

Proteger las áreas rurales:

- Definir las áreas o franjas periurbanas a modo de límite y resguardo de los núcleos urbanizados. Se prevé destinar estas áreas, ubicadas en los bordes de los mismos, al asentamiento de pequeños productores de quintas (con el incentivo al cultivo de productos orgánicos), protegiendo así un factor fundamental en la consolidación de la identidad del Corredor Sur.
- Calificar como “Área de Protección Rural” a la gran extensión de suelo no urbanizado que se dispone hacia el oeste de la autopista Rosario-Buenos Aires, exceptuando la franja frentista destinada a usos industriales y/o de servicio. Además, se recomienda la recalificación de áreas destinadas a proyectos de urbanización que en muchos años no se han concretado.

Reordenar las áreas productivas:

- Consolidar el área portuaria existente, mejorando su accesibilidad y resolviendo problemas de yuxtaposición con usos residenciales incompatibles.
- Consolidar el Corredor Industrial y de Servicios, fortaleciendo los procesos de radicación de industrias existentes (corredor metal-mecánico localizado en confluencia de la autopista Rosario-Buenos Aires y la ruta nacional A012).
- Prohibir la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en forma dispersa, tanto en áreas rurales productivas como en áreas periurbanas.

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

La presencia del arroyo Frías como uno de los soportes del gran sistema verde metropolitano y del río Paraná, como recurso ambien-

tal excepcional y canal de acceso a los principales establecimientos portuarios, hacen factible pensar en las siguientes políticas de plan:

Recuperar las márgenes de los cursos de agua. En el curso del arroyo Frías, se prevé la incorporación de un programa de usos para vincular las dos localidades limítrofes, generar nuevos espacios públicos, proponiendo la presevación de los espacios naturales de valor paisajístico y ambiental. Además, este programa incluirá el control de los efluentes de las industrias, la eliminación de basurales y la parquización.

Crear un parque metropolitano, como oportunidad de acceso a la ribera del Paraná, vinculado al arroyo Frías.

Valorar el patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural:

- La identificación de aquellos edificios patrimoniales que caracterizan al casco fundacional deberá ser acompañada con políticas de preservación adecuadas. Cabe destacar el casco de estancia de Diego Alvear (fundador), la Colonia Hogar Enrique Astengo, los silos, el Barrio La Rana, la casa más antigua del pueblo.
- En el marco de la protección integral de la ribera pública, tanto del Río Paraná como del curso superior de los arroyos, se buscará identificar, proteger y recuperar las áreas de valor histórico y paleontológico.

Proteger las áreas rurales:

- Proteger las áreas verdes intersticiales aún vacantes, localizadas a lo largo del corredor vial de la ruta provincial N° 21.

Poner en valor el espacio periurbano:

- Revalorizar las huertas productivas como elemento esencial del paisaje que circunda la localidad.
- Promover las parcelas “periurbanas” para garantizar suelo a ser explotado por pequeños productores hortícolas, protegiendo así un factor fundamental en la consolidación de la identidad del Corredor Sur.



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

- Desarrollar circuitos recreativos en relación al espacio periurbano.
- Recuperar el suelo rural y periurbano como paisaje infraestructural²:**
- Proponer el uso del espacio periurbano como filtro gradual entre los usos urbano y rural a partir del cuidado de los modos productivos empleados en el mismo y de la incorporación de barreras forestales.
 - Proteger las zonas inundables dentro del área periurbana y rural a partir del estudio de las dinámicas hídricas, en relación a la topografía y la presencia de cursos de agua, delimitando en estos sitios los usos de suelo y los tipos productivos permitidos.
 - Fomentar la rotación de cultivos y la incorporación de árboles para contribuir a la absorción del agua de lluvia, evitando la acumulación de agua en la napa freática.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La presencia de la autopista, la ruta, las vías y la ribera, que vinculan las comunas y municipios integrados al Corredor Sur, determina un fuerte rasgo estructural, que define y compromete el sistema de relaciones existente entre las localidades. Esto supone la reafirmación a nivel local de políticas y acciones consensuadas a nivel metropolitano, como las que se detallan a continuación:

Canalizar el transporte de cargas para organizar la circulación de camiones:

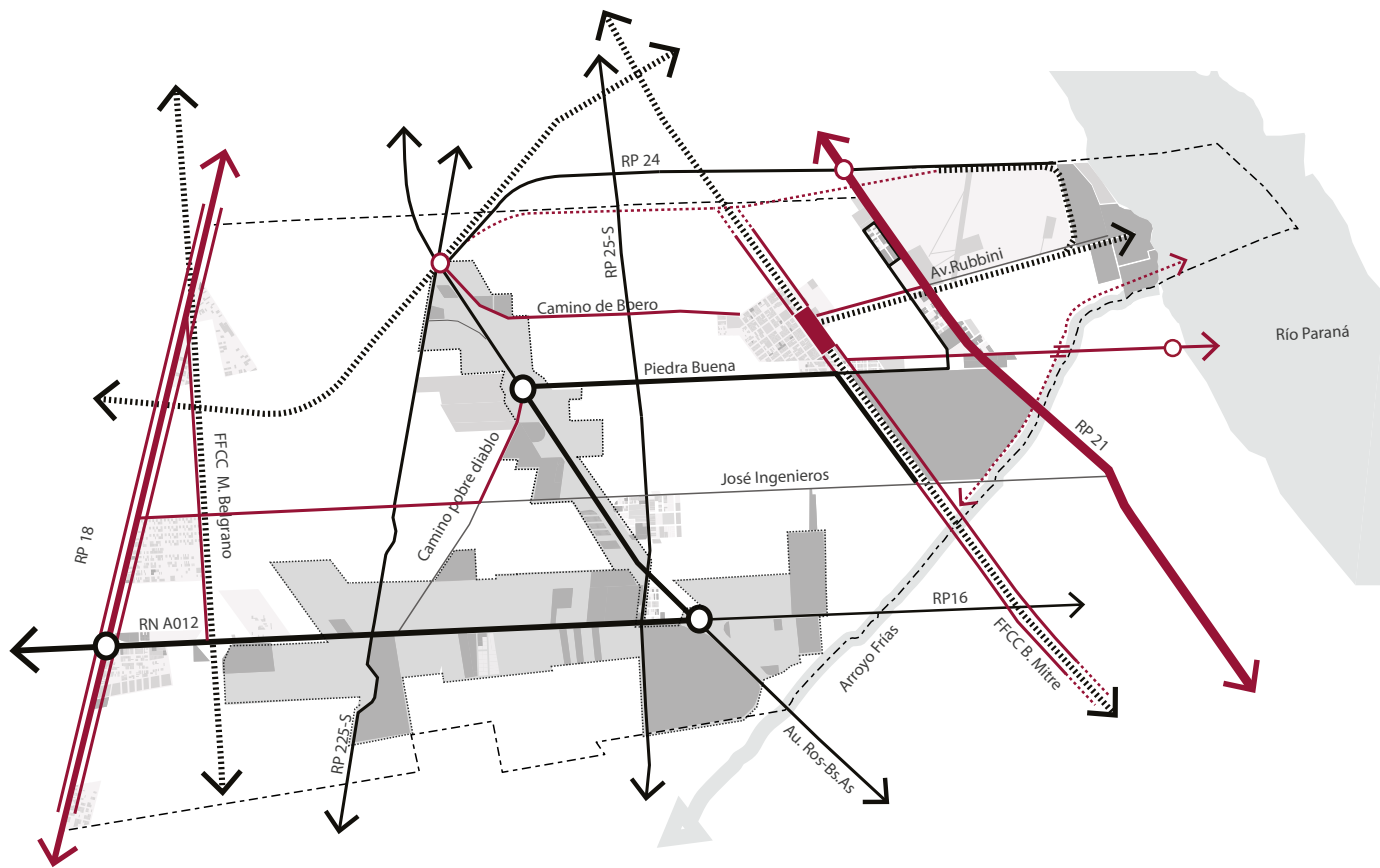
- Autopista Rosario-Buenos Aires. Se propone optimizar la utilización de la autopista como corredor de carga, sin comprometer su rol como eje territorial norte-sur de larga distancia. Esto permitiría reprogramar el desarrollo del transporte de carga y la implementación de conexiones directas a los principales destinos industriales.

- Traza de ferrocarril de carga a Cargill. Se considera de carácter prioritario el desplazamiento hacia el norte de las vías de carga de acceso a la zona portuaria de Cargill en forma paralela al nuevo acceso en camino límite.

Consolidar los corredores interurbanos priorizando el transporte público de pasajeros:

- Corredor interurbano Rosario-Fighiera (ruta provincial N° 21). A lo largo del Corredor Sur, la actual ruta provincial N° 21 atraviesa diversos tramos urbanos y áreas rurales que actúan a modo de separadores entre estos, con importantes cualidades paisajísticas que vale la pena preservar. Su consolidación como avenida interurbana será factible a partir de la definición de un plan de movilidad para cargas. Esto implica modificar su perfil al adoptar el carácter de boulevard arbolado e instalar los semáforos necesarios para organizar el cruce este-oeste.
- Circuitos paisajísticos este-oeste y acceso a ribera pública. Para la generación de estos circuitos, la estrategia consiste en utilizar los cursos de agua existentes –arroyos, cañadas y canales– cuya llegada franca a la ribera del Río Paraná, a través de las plantas urbanas, pueda ser utilizada para la apertura de calles en sus márgenes. Estos circuitos permitirían superar la excesiva fragmentación y favorecer la accesibilidad a las riberas altas y bajas del Río Paraná. Además de promover una relación franca con un entorno paisajístico privilegiado, estas acciones incrementarán la dotación de espacios verdes urbanos de las localidades.
- Vías de estructuración urbana. Tanto en las conexiones con la ruta provincial N° 21 como con la autopista Rosario-Buenos Aires, se propicia la revalorización paisajística de los caminos ubicados en sentido este-oeste (Av. Rubbini), que actualmente sirven de in-

2. Se define así al suelo periurbano que incorpora elementos del paisaje para generar infraestructuras.



Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad

- Corredor de transporte interurbano ruta provincial N° 21
- Nuevas trazas y revalorización de las vías de estructuración existentes
- Recuperación de ambas márgenes del arroyo Frías y acceso a la ribera
- Canalización de transporte de cargas
- Sistema ferroviario existente
- Nueva conexión ferroviaria
- Nudos viales
- Dotación de infraestructura, servicios y equipamientos**
- Industrias existentes
- Área de expansión industrial

Plano 26. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

90 greso a las localidad y constituyen el soporte principal de la expansión planificada.

Articular vías intercomunales como alternativa a las vías regionales de comunicación:



- Corredor urbano Alvear-Pueblo Esther (acceso a la ribera). Esta operación sería ejemplificatoria del potencial que adquieren los proyectos intercomunales en el corredor. La recuperación de ambas márgenes del arroyo Frías en su desembocadura permitiría la construcción de un puente y la extensión y consolidación de caminos rurales existentes, proporcionaría un acceso directo a la costa baja del río Paraná, desde el casco histórico de la localidad de Alvear hasta la costa norte de Pueblo Esther. Este acceso podría continuar a modo de circuito, dentro de la trama urbana en Pueblo Esther.

MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL


Ordenamiento de las áreas productivas y de servicios

-  Grandes concentraciones productivas
-  Nuevo suelo industrial








Revalorización de los cursos de agua

-  El frente costero del Paraná y sistema del arroyo Frías
-  Instalaciones productivas sobre el frente ribereño



Integración de la estructura local

-  Áreas para Proyectos Especiales
- 1. Desarrollo de expansión residencial Ord. 161/2012
- 2. Plan Especial Interjurisdiccional ruta 18 "P.E.I.R. °18"
- 3. Plan Especial Interjurisdiccional Arroyo Frías

Reorganización de la accesibilidad y conectividad

-  Corredor de transporte interurbano
-  Nuevas trazas y remodelación de las existentes
-  Calles de borde sobre cursos de agua
-  Canalización del transporte de carga
-  Sistema ferroviario
-  Nudos viales
-  Propuesta de accesos peatonales públicos a la ribera

Promoción productiva de los espacios periurbanos

-  Área periurbana
-  Área rural



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

92 ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

En vista de la radicación industrial que ha tenido lugar a lo largo de la autopista Rosario-Buenos Aires, y a casi 20 años de sancionada la ley provincial N° 11.285 que le dio origen (destinada a la promoción de la radicación de la industria metalmecánica), se estima conveniente una modificación a la delimitación establecida por dicha norma. Se propone entonces consolidar esta zona industrial expandiéndola en un eje definido entre el límite sur del distrito de Alvear y el arroyo Saladillo, aprovechando el impacto producido por las nuevas colectoras, la autovía ruta nacional A012 y la ruta provincial N° 16. La determinación de un enclave, en la confluencia de dos grandes ejes –la autopista y la ruta provincial n° 16– alejado de la planta urbana, permitiría dar una respuesta a las implantaciones industriales sin impactar en el desarrollo urbano.

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

De acuerdo al diagnóstico desarrollado se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad (provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas y diferentes niveles de terminación de calzadas). De ese análisis se desprende un plan de obras próximo futuro para:

Pavimentos. En el casco histórico sólo la avenida Rubbini está pavimentada, la avenida América en su totalidad, la calle San Martín tiene tres cuadras de pavimento y Pellegrini sólo dos. Casi todo el resto de las calles cuentan con mejorado o tierra en su terminación. Las rutas provinciales y nacionales están pavimentadas, mientras que de los caminos rurales, sólo la calle Piedra-

buena tiene mejorado. El casco histórico tiene cordón cuneta y en los últimos meses se ha licitado también la obra de cordón cuneta en Barrio Don Manuel (licitación N°12/2017). Próximamente se construirá el pavimento de hormigón en calle San Martín desde América hasta Roma y en calle Pellegrini desde Italia hasta Santa Fe, totalizando 730 metros lineales, (licitación pública N°11/2017).

Agua Potable. La infraestructura para la provisión de agua corriente se concentra principalmente en todo el casco histórico, donde fueron abastecidas las primeras manzanas con este servicio, a partir del año 1998, mediante captación de agua subterránea. Actualmente existen 5 pozos de captación operativos y dos tanques de reserva para la provisión en el casco histórico. El relevamiento realizado en el año 2016, muestra 1011 conexiones de servicio y 961 medidores instalados. La red de distribución domiciliaria tiene una longitud aproximada de 6900 metros y la cobertura de la red es del 90% dentro del sector mencionado, se desarrolla en su mayoría por una de las veredas y en los nuevos servicios por ambas veredas, todas equipadas con micromedidores.

La calidad de agua suministrada por la red de distribución ha sido observada por el ENRESS por presentar anomalías en cuanto a las concentraciones de nitratos y sodio. Por esta razón, se está construyendo una planta de abatimiento de nitratos y estabilización de arsénico, en las perforaciones que proveen a los dos tanques. Éstas se encuentran ubicadas sobre calle Brown: una de ellas y sobre calle Independencia la otra, con sus correspondientes grupos electrógenos. El barrio Monte Flores cuenta desde hace varios años con un tanque de reserva y un pozo de captación de agua subterránea, pero recién en estos últimos meses se empezó a construir la red domiciliaria de agua potable (licitación pública N°002/2017).

La problemática principal en los barrios ubicados sobre la ruta 18 y A012, es la carencia de agua corriente. Algunas manzanas de Arbillá 1 y de barrio Villa Mercedes cuentan con red de agua pero sus respectivas plantas de tratamiento no inspección por parte de la Comuna, por lo cual no son consideradas potables. Los barrios El Rodeo, El Prado y La Carolina cuentan con un servicio de recarga de agua potable mediante un tanque de reserva comunitario donde los vecinos pueden ir a cargar mediante una tarjeta magnética hasta 20 litros por día.

Desagües cloacales. La red de cloacas fue construida en el casco histórico en el año 2014 luego de la adquisición del predio al sur del mismo ubicado entre la calle 1° de Mayo y el camino EO 300 donde funcionan las lagunas de estabilización y biodigestión facultativas. La red existente tiene 9600 metros. La instalación cuenta con una estación elevadora de líquidos cloacales ubicada en calle Italia en su intersección con Piedrabuena. A la fecha, el efluente no llega al cuerpo receptor, el Arroyo Frías. El porcentaje de cobertura estimada en la localidad es del 45%, existiendo hasta el año 2016, 309 conexiones de servicio. En el año en curso y gracias a las licitaciones 008/2017 y 009/2017 se expandirá la red según se detalla a continuación:

- Etapa 1: Ampliación de red desagües cloacales en Barrio General Motors y Casco Histórico, sumando 277 nuevas conexiones y 3082 metros de cañerías de PVC.
- Etapa 2: Ampliación de red de desagües cloacales en Barrio Ánfora y Casco Histórico sumando 318 nuevas conexiones y 2731 metros de cañerías de PVC.
- Etapa 3: Ampliación de red desagües cloacales en Barrio La Rana y Centenario, sumando 361 nuevas conexiones con 2500 metros de cañería de PVC.

Actualmente, se realizan obras que permitirán la expansión de los servicios cloacales en los barrios que se están desarrollando; Polígono Astengo, en su futura conexión con la troncal que se ubica por calle 1° de Mayo hasta las lagunas de estabilización.

El resto de los barrios de ruta N°18 y A012 no cuentan con el servicio de desagües cloacales, a modo preventivo, se está exigiendo a los vecinos que solicitan permiso de edificación en esos barrios, que coloquen biodigestor y se les sugiere la opción de un lecho nitrificante para disminuir la contaminación del agua de cuencas subterráneas.

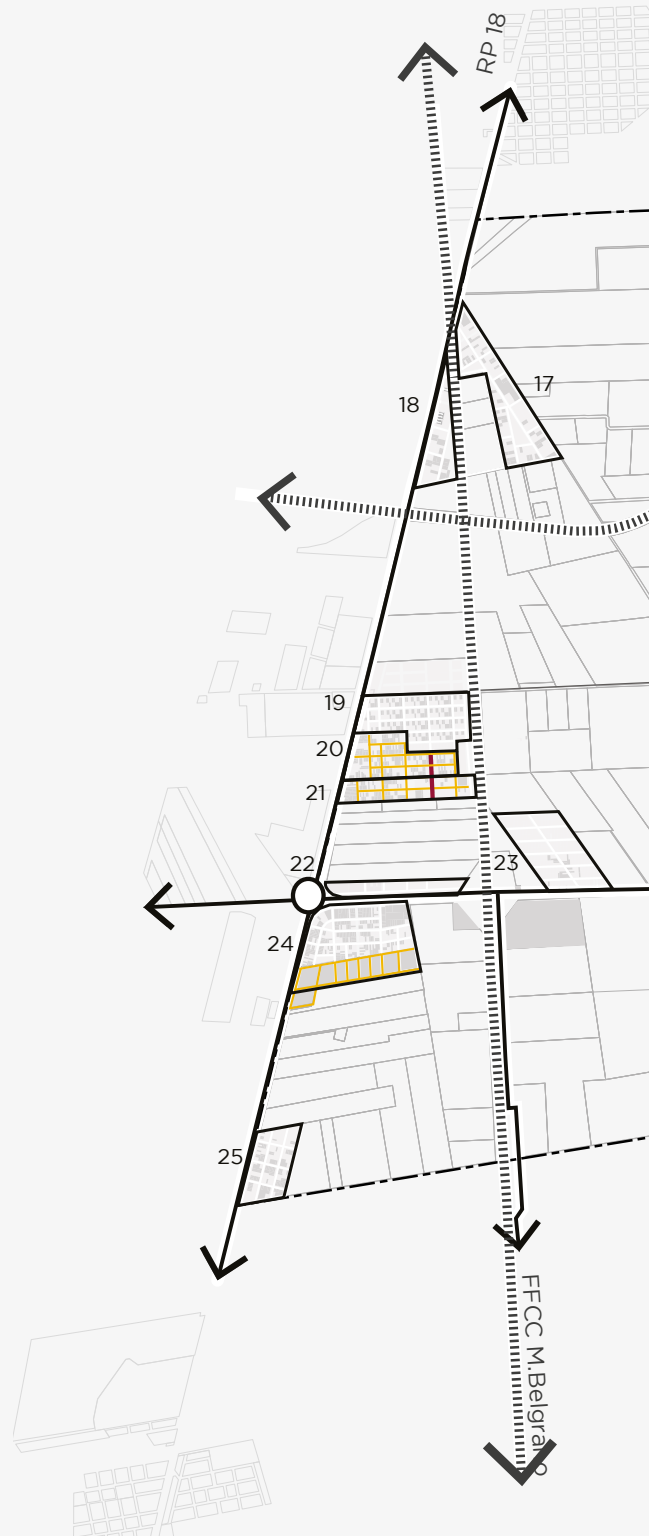
Gas natural. Todo el casco histórico tiene servicio de gas natural, a excepción del barrio Centenario; el resto de los barrios de la comuna no cuenta con el servicio. Aún así, cabe mencionar que ya se está proyectando la expansión de la red que permitiría servir a los barrios Centenario y Monteflores.

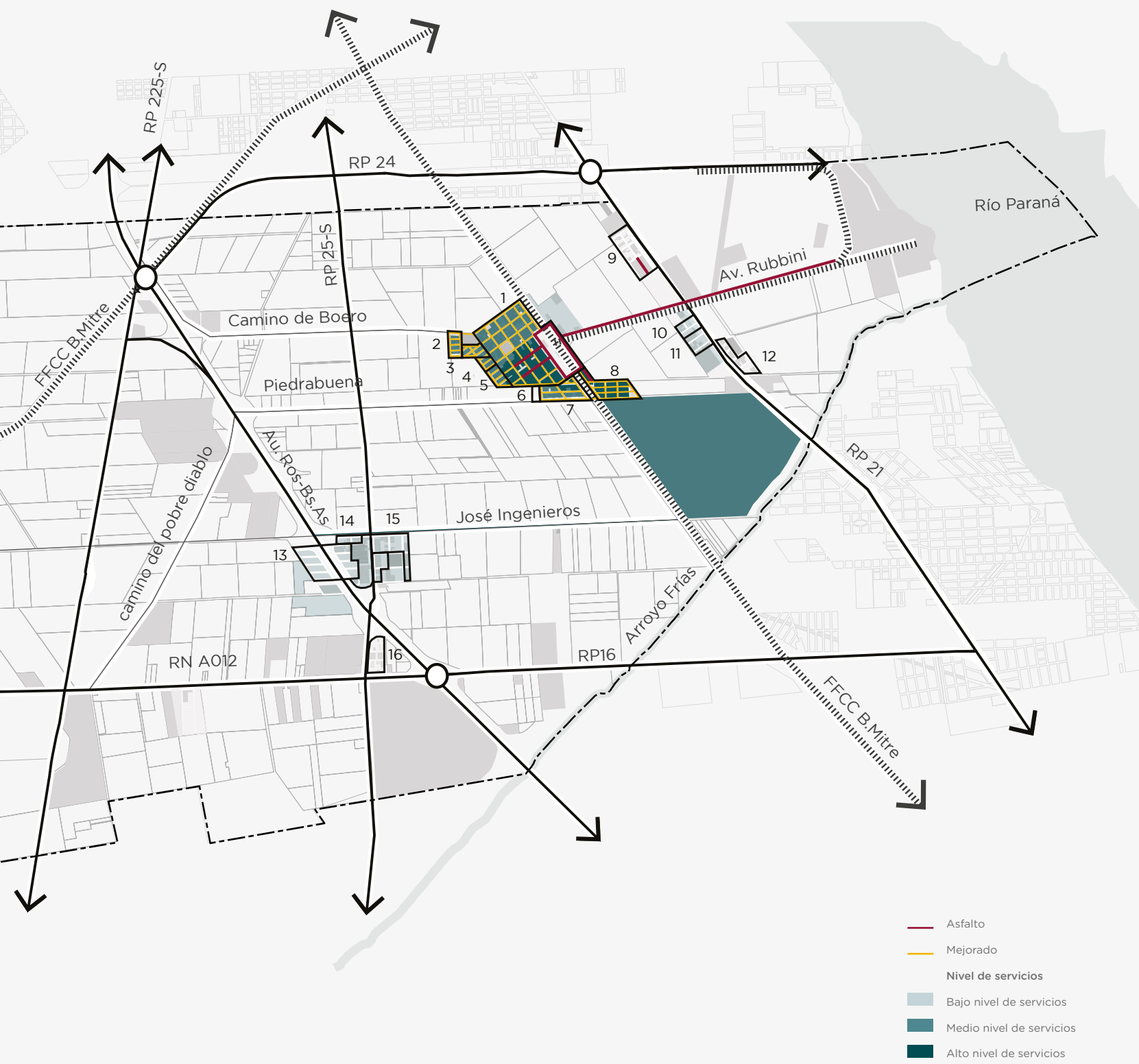
Por otro lado, está previsto el tendido de la red interna y la conexión a la red existente dentro del barrio Polígono Astengo, próximo a urbanizarse, a cargo del desarrollador.

En el plano N°28, se detalla a modo de resumen, por zona, la cantidad de parcelas que aún no cuentan con los servicios e infraestructura necesaria. Los “niveles de servicio” refieren al grado de infraestructura con que cuenta cada barrio o unidad donde estos se identifican en zonas homogéneas. Es decir, donde se cuenta únicamente con un servicio (por ejemplo: un área servida con agua potable), se considera que el nivel es bajo; en cambio, en aquellas áreas donde hay agua, desagües cloacales y pluviales y provisión de gas, se considera un nivel alto de servicio.

94 Se necesita abastecer la siguiente cantidad de parcelas:

Barrio	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
1. CASCO HISTORICO	605	0	2	309
2. ANFORA	72	0	0	72
3. CAMPITELLI	63	0	0	63
4. DON OSCAR	32	0	0	32
5. GENERAL MOTORS	79	0	0	72
6. CENTENARIO	36	0	24	36
7. SABETTI	160	0	0	44
8. LA RANA	115	0	0	115
9. BARRIO TANQUE	93	93	93	93
10. MATSUMOTO	43	31	43	43
11. CARPANETTO	44	20	44	44
12. ASTENGO	68	68	68	68
13. YANI BARBERO	395	279	395	395
14. RICCI	63	0	63	63
15. GIACOMINA	32	0	32	32
16. DON MANUEL	145	145	145	145
17. VILLA MERCEDES	200	71	200	200
18. VILLA ROSA	71	71	71	71
19. TIERRA DE SUEÑOS	506	506	506	506
20. EL PRADO	363	363	363	363
21. EL RODEO	287	287	287	287
22. LA CAROLINA	63	63	63	63
23. SANTA SUSANA	459	459	459	459
24. ARBILLA 2	245	245	245	245
25. ARBILLA 1	655	655	655	655
26. ÁREA SIN LOTEOPREVIO	22	0	22	22
27. BRICCI	34	0	34	34
28. DON OSCAR	32	32	32	0





Plano 28. Integración de los servicios e infraestructuras por unidad barrial

96 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

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

A continuación se detallan las 5 grandes operaciones estructurales que definen la planificación del territorio para la comuna de Alvear:

1. Ordenamiento de las áreas productivas y de servicio
2. Revalorización de las márgenes de los cursos de agua
3. Integración de la estructura local
4. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad
5. Los espacios periurbanos

1. ORDENAMIENTO DE LAS ÁREAS PRODUCTIVAS Y DE SERVICIO

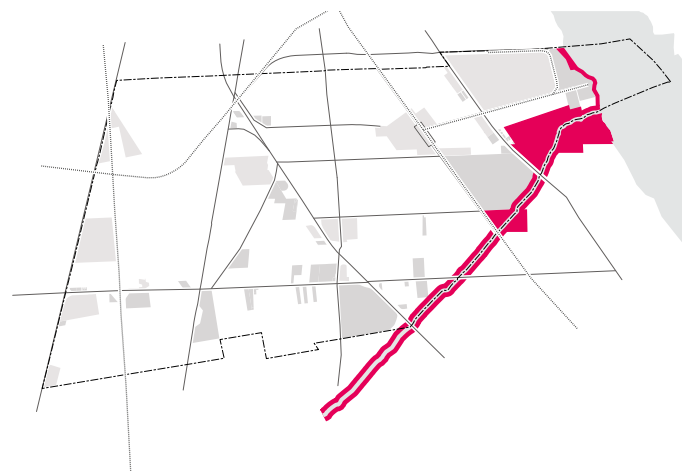


Se identifican, fundamentalmente, tres grandes enclaves de localización industrial y productiva implantados a lo largo de los corredores más relevantes que estructuran la ciudad: la ribera del Paraná, la ruta provincial N°21 y el corredor conformado por la autopista Rosario-Buenos Aires y la A012. El denotado perfil industrial que esta configuración territorial le confiere a la localidad, marca el terreno a la hora de decidir la localización de futuros establecimientos de carácter productivo. Con el objetivo de clasificar las industrias, de acuerdo al impacto ambiental generado, e impedir la radicación de usos industriales por sobre usos residenciales y recreativos, se impulsa una política de regulación del uso del suelo y promoción de la radicación sostenible de empresas en áreas específicas con una nueva disposición normativa. La comuna de Alvear actualmente cuenta con la Ordenanza N°109/2012, la cual define una clasificación de cinco zonas reemplazando a la categorización genérica de industria.

Las principales actuaciones propuestas son:

- Consolidación del perfil industrial de la localidad con criterios ambientales y funcionales.
- Definición de un área para la radicación de industrias y empresas que considere su relación con la residencia, permitiendo mejorar la convivencia entre ambas partes.
- Regulación del uso del suelo y promoción la radicación sostenible de empresas en áreas industriales, orientación de sistemas de financiamiento, beneficios impositivos y nueva disposición normativa.
- Modificación de las ordenanzas existentes definiendo zonas diferenciadas de uso industrial, de acuerdo a su grado de incidencia en el contexto urbano, a su escala y a su modo de administración.
- Consolidación del corredor industrial metalmecánico previsto a ambas márgenes de la autopista Rosario-Buenos Aires (para las localidades de Villa Gobernador Gálvez, Alvear y Pueblo Esther) por la Ley provincial 11.285 y completamiento del mismo a partir de la incorporación de las parcelas localizadas a ambas márgenes de la A 012, desde la ruta provincial N°18 hasta su intersección con la autopista a Buenos Aires.

2. REVALORIZACIÓN DE LAS MÁRGENES DE LOS CURSOS DE AGUA



Para la definición de políticas públicas que orienten las intervenciones sobre los territorios frentistas a los cursos de agua se está elaborando un anteproyecto de “Ley de Ordenamiento Territorial de los Frentes Ribereños de Ríos y Arroyos de la Provincia de Santa Fe”. Esta ley tiene como finalidad ordenar el territorio de los frentes ribereños y definir un conjunto de instrumentos técnicos operativos de planificación territorial. En concordancia con ese anteproyecto de ley, en el caso de Alvear, sobre el frente del río Paraná, se identifica un tramo de reestructuración productiva donde se propone mejorar la convivencia de las actividades productivas y residenciales, como así también adecuar los desarrollos productivos -nuevos y existentes- a las normativas ambientales vigentes.

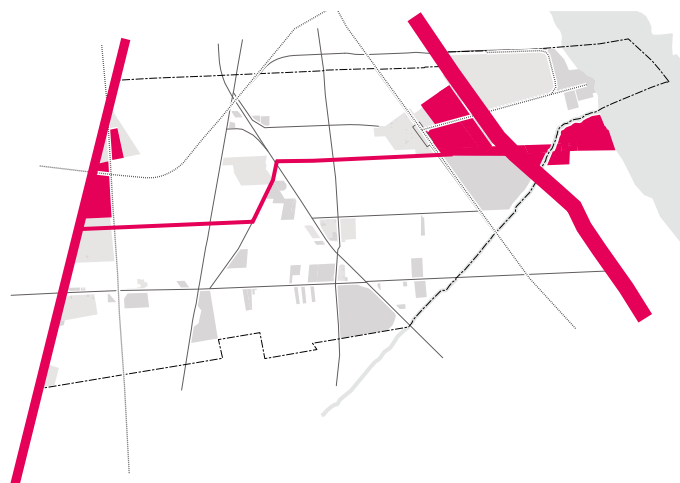
Se pretende garantizar el acceso al río potenciando el espacio público y gestionar políticas asociativas con la localidad de Pueblo Esther para aplicar los mismos principios de recuperación del vínculo

espacio recreativo con la ribera del Paraná para usos recreativos.

En el marco del anteproyecto de ley antes citado se plantea el desarrollo del Plan Maestro de reconstrucción de borde del arroyo Frías, ponderando las condiciones ambientales de gran relevancia a preservar, la prohibición de instalación de enclaves productivos, y la conservación de sus características topográficas y ambientales en el suelo rústico o rural predominante. Este plan engloba una serie de proyectos concretos con el objetivo de plantear políticas de conservación, recuperación y mejoramiento para rehabilitar los elementos del medio natural que actualmente se encuentran degradados o en peligro de abandono. Las principales actuaciones propuestas son:

- Regulación del uso de suelo sobre los bordes del arroyo Frías.
- Generación, en ambas márgenes en su desembocadura, de un parque lineal metropolitano.
- Restricción a la incorporación de suelo industrial, en la ribera del Paraná, maximizando la posibilidad de recuperar u optimizar el suelo ribereño para usos recreativos.
- Recuperación del predio propiedad del Ministerio de Defensa de la Nación (hoy concesionado a la Fuerza Aérea, donde funciona el Aeroclub y Club de Planeadores), en pos de su incorporación como suelo para desarrollar el sistema de parques y equipamientos metropolitanos que se fomenta para el corredor.
- Desarrollo de un proyecto asociado a la localidad de Pueblo Esther para tener un acceso franco al río, a través de la calle Piedrabuena, mediante la construcción de un puente que permita un paseo lineal desde el casco urbano hasta el río.
- Implementación del **Plan Especial Interjurisdiccional arroyo Frías** (pág 108) desarrollado en forma coordinada entre las dos comunas.

3. INTEGRACIÓN DE LA ESTRUCTURA LOCAL

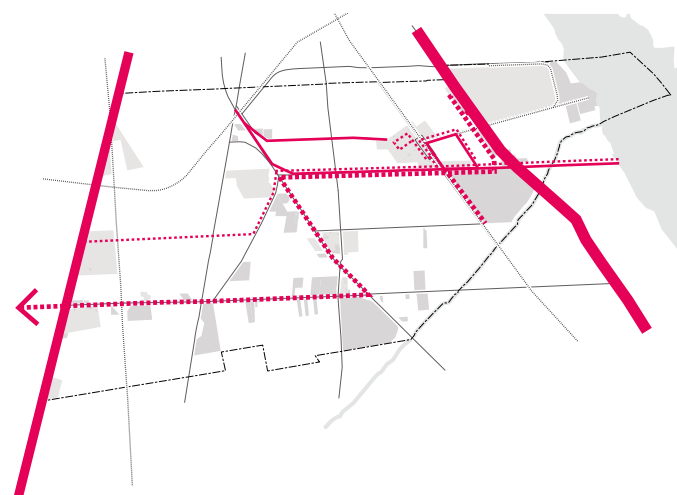


Esta operación aborda dos actuaciones clave: el fortalecimiento del núcleo central de la comuna estableciendo un vínculo más estrecho con Pueblo Esther y la reestructuración y consolidación del sector residencial ubicado en el eje de la A012.

La presencia de un nuevo eje central ofrece la oportunidad de recomponer la estructura urbana y crear un área urbanizada estableciendo un nexo y recorrido extendido desde el arroyo hasta corazón de la localidad. El desarrollo de este eje permite incorporar nuevos espacios públicos, tipologías de vivienda diferenciadas (con variaciones tipológicas que generen diversidad frente a distintos posicionamientos urbanos) y usos comerciales y de servicio. La reestructuración de las vías urbanas facilitará la creación de nuevos circuitos paisajísticos ubicados en sentido este-oeste, así como la generación de mejores accesos a la ribera pública. Las principales actuaciones propuestas son:

- Conformación de un nuevo eje central de estructuración urbana mediante la conexión de la autopista con la planta urbana, a través de la calle Piedrabuena, cuya prolongación deberá llevarse a cabo incorporando un intercambiador. Se propone además que este eje contenga diferentes tipos de vivienda (de mayor densidad) y usos comerciales y de servicios. Esta intervención de carácter unitario incluye la resolución integrada de aspectos referidos a la movilidad, el tratamiento de los espacios públicos, recreativos y la vivienda. El proyecto deberá asumir un carácter interjurisdiccional con la localidad de Pueblo Esther para poder resolver la accesibilidad al río Paraná, consolidando la escala metropolitana del parque habitacional propuesto.
- Consolidación de las urbanizaciones localizadas en el margen de la ruta provincial N°18 incorporando nuevas soluciones urbanísticas, tipologías y mecanismos de gestión entre la esfera pública y la privada. Para ello, puede recurrirse al uso de diferentes programas de vivienda (individual y colectiva), con la incorporación de espacios públicos de usos comerciales y de servicio, para así conformar un eje de centralidad para la localidad que incluya todos los servicios..
- Promoción de una integración de los fragmentos con los que fue constituida la planta urbana, a través de la movilidad y no exclusivamente por el completamiento de áreas contiguas.
- Identificación proyectos especiales y complementarios entre sí, capaces de fortalecer la autonomía local.

4. REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y LA CONECTIVIDAD



Con el claro objetivo de integrar los distintos sectores de la ciudad en una única planta urbana, se promueve una reorganización de la movilidad y del desarrollo de aquellos proyectos urbanos que confieran una lógica de cohesión a la comuna. La principal política a desarrollar es la de reestructuración territorial incorporando mejoras estratégicas en la conectividad, tanto vial como ferroviaria, de cargas y de pasajeros.

La extensión del territorio de la localidad hace dificultosa una conexión razonable entre partes. Por ello, se interpreta preferible vincular aquellos núcleos más grandes con su eje estructurador. Las nuevas urbanizaciones sobre la ruta provincial N°18 deberían consolidarse en el entorno a ese eje en orden de ganar chances de servicios más consistentes, incluyendo calles paralelas a la ruta que mejoren la accesibilidad a las viviendas.

En cuanto al casco histórico, la expansión hacia el polígono Astengo posibilitaría una continuidad física que aproxime el conjunto hacia el Corredor Sur, constituido por la ruta provincial N°21. El diseño de los ejes propios de esta expansión, más una redefinición de la circulación del transporte de carga (en torno al Parque Industrial y los accesos portuarios) precisan una adecuada formulación para no redundar en las interferencias de modos de transporte comprobables en la actualidad (de personas y de cargas).

Una reorganización de la movilidad se describe a partir de un plan básico que atienda a los objetivos de integración y conectividad antes descritos reforzando la segregación, entre el transporte de las personas y el transporte de las cargas, estableciendo circuitos claros con recorridos preferentemente diferenciados o mixtos, cuando la geometría de los trazados habilite esta opción, favoreciendo un esquema de movilidad metropolitano que prioriza el fortalecimiento de las vías de comunicación a escala del corredor. Este plan de movilidad implica:

Transformación de la ruta N°21 en avenida interurbana. La ruta provincial N°21, en los tramos que atraviesa zonas urbanizadas, debe pensarse como avenida en un sentido pleno: con los dos sentidos de circulación pautados a velocidad urbana (usualmente, con límites de velocidad no superiores a 60km), calidad de diseño pertinente a una apropiación ciudadana de usos jerárquicos (alta presencia de mobiliario urbano sistematizado, arbolado acorde al espacio tratado, reorganización del estacionamiento en la calle, señalización eficiente, incorporación de ciclovías, priorización del transporte público metropolitano en las reglas de circulación, espacios jerarquizados para el uso peatonal, etc). Intervenciones como la definición de calles manda peatón o, en

el caso de esta avenida, la implementación de cruces peatonales bien señalizados y con priorización del peatón sobre el vehículo motorizado, dan cuenta de una vocación amigable hacia la apropiación ciudadana. Constituir cruces peatonales a nivel de vereda, particularmente en el entorno de las esquinas “estructurales”, inducen a una apropiación peatonal amplia y provocan una circulación vehicular más prudente con un diseño mejor planteado. **Adecuación del corredor interurbano Rosario-Acebal (ruta provincial N° 18).** Se propone adecuar los refugios del transporte público a prestaciones contemporáneas (unificación del diseño de refugios, información dinámica y estática, cruces seguros). Es importante plantear el refuerzo en el transporte urbano e interurbano de pasajeros dado que el servicio es escaso e ineficiente. También la construcción de calles colectoras a la ruta.

Canalización de transporte de cargas. Se plantea la consolidación y completamiento (con cruce a desnivel) del nudo en Autopista para generar un acceso directo a la localidad por el eje Piedrabuena. Con esta intervención, se pretende que el transporte de cargas evite la RP21, circule en sentido norte-sur por autopista y acceda ágilmente al Parque Industrial por este eje perpendicular este-oeste llegando también, a través de un circuito específico, a las instalaciones ribereñas.

Reformulación del Acceso Oeste. A partir del nudo explicado en el punto anterior, se plantea un nuevo ingreso estructural por Piedrabuena, proyecto en avanzadas gestiones que ampliará la accesibilidad. Con esta intervención se podría habilitar una redistribución integral del tránsito, que implique una sucesión de medidas según las necesidades de cada modo de transporte y los usos de suelo afectados. Las operaciones a desarrollar son:

- En el primer tramo, desde autopista hasta inicio de la planta urbanizada, se propone un diseño homologable a una ruta,

según capacidad de tránsito estimada.

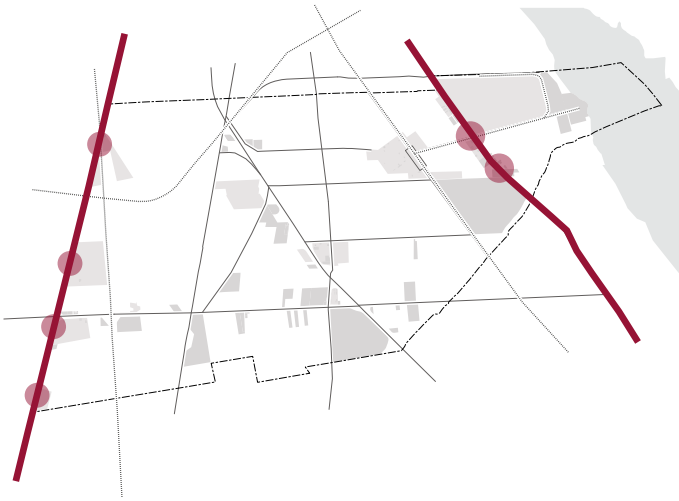
- Al inicio de la planta urbanizada, transformación de la traza en Avenida Urbana con señalización vertical y horizontal acorde, que regule la circulación en el ingreso a la ciudad y organice los distintos modos de transporte.
- Al llegar al cruce ferroviario, segregación de modos al menos en tres partes: a) acceso de pasajeros al casco histórico hacia el Norte; b) camiones de cargas menores (vehículos que no superen los tres ejes) al Este para asistir a pequeñas instalaciones y depósitos sobre la RP21 a través de un circuito de colectoras; y c) derivación de las cargas mayores al sur, con una traza paralela al eje del FFCC Mitre que incluya un ingreso alternativo en el ángulo sudoeste del Parque Industrial, donde se produce el encuentro con la traza de José Ingenieros (potencial eje de acceso exclusivo para cargas en un futuro, si se constituyera una bajada directa de autopista en el cruce con este eje).

Consolidación de los ejes transversales

- Conexión Este Oeste motorizada. Se plantea unir con una vía rápida, diseñada con amplitud para segregar la carga de los particulares (entre el casco histórico, la autopista y la ruta provincial N°21) con una infraestructura adecuada para el transporte motorizado en general. Hacia el oeste conecta con el nudo de la AU, hacia el este conecta con los dos refugios a jerarquizar para el transporte público.
- Circulación jerarquizada que articule la llegada a las grandes infraestructuras de transporte y el acceso a la ribera atento a la potencial expansión del casco histórico en el denominado Polígono Astengo.
- Conexión Este Oeste no motorizada. Se plantea unir la localidad a la ruta provincial N°21 y llegar al río, atravesando Pueblo Esther, con una infraestructura adecuada para el transporte

no motorizado. Se pretende priorizar el uso peatonal, ciclístico y recreativo, que a su vez englobe los espacios públicos más significativos de la localidad (plaza, predio de la estación, nueva urbanización longitudinal que une vías con ruta provincial N°21 y llegada al río). Este paseo se uniría con el circuito ribereño propuesto para Pueblo Esther. Además, como estrategia de integración de los núcleos urbanos dispersos dentro del ejido de la comuna, se sugiere una conexión tomando el camino del Pobre Diablo y luego José Ingenieros, lo que permitiría vincular los nuevos enclaves residenciales de la ruta provincial N°18 con el casco antiguo por medio de una senda exclusiva y con mejoras respecto del carril por donde circula el tránsito motorizado.





Transformación de los corredores interurbanos



Canalización del transporte de cargas

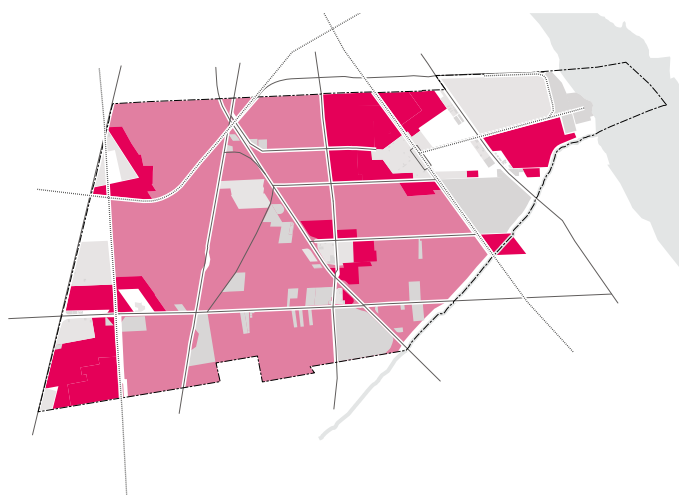


Consolidación de los ejes transversales



Reformulación del acceso oeste

5. LOS ESPACIOS PERIURBANOS



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Plano 29. Selección preliminar de las parcelas de suelo periurbano



Paisaje de los bordes periurbanos, 2017

Plan Especial Interjurisdiccional Arroyo Frías

Esta intervención de carácter interjurisdiccional involucra a dos localidades del Corredor Sur del AMR (Alvear y Pueblo Esther) vinculadas por un hecho natural significativo: el arroyo Frías en su desembocadura en el río Paraná. Esta condición establece un fuerte nexo territorial entre ambas comunas y compromete el futuro desarrollo de sus núcleos urbanos. Potenciar este encuentro, para garantizar el desarrollo de un espacio público de escala regional y un eje de accesibilidad al río aprovechando la presencia de importantes parcelas vacantes de uso, constituye el mayor desafío en la implementación del plan.

El sector a intervenir ejemplifica de la mejor forma el carácter estructurante que asume el territorio conformado por el sistema de los arroyos (en este caso el arroyo Frías) y representa una muestra de las situaciones atractivas que se pueden generar en torno a los recursos naturales existentes.





110 INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTIÓN

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

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

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

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

NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES

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

- Normas Generales de Tejido
- Normas Generales de Trazado
- Normas Generales de Uso

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

Son aquellas que establecen indicaciones normativas diferenciales para un determinado y acotado sector de la localidad, sobre el que se busca orientar un desarrollo urbanístico especial. Estas normas se encuentran organizadas en cinco tipos de instrumentos: **Área de Reserva (AR)**. Es el instrumento que tiene la autoridad comunal para evitar la utilización/urbanización de un sector o de un conjunto de parcelas que presentan una situación de emplazamiento especial y que son susceptibles de encuadrarse en un plan especial o en un plan de detalle, para estimular u ordenar el

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

- **Área de Reserva para Plan Especial (ARE)** corresponde a aquel sector urbano caracterizado por su alto grado de deterioro –en términos edilicios y de espacios públicos–, por la obsolescencia de las instalaciones existentes, por la inconveniencia de la persistencia de determinados usos, por la disponibilidad de tierras vacantes y/o por la presencia de tierras del dominio público –nacional, provincial o comunal– cuya renovación se impulsa;
- **Área de Reserva para Plan de Detalle (ARD)** corresponde a aquellas parcelas o conjunto de parcelas contiguas que 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.

Plan Especial / Plan Especial Interjurisdiccional. Es el instrumento técnico destinado a programar la transformación física y funcional que se propone para un determinado tramo del territorio, correspondiente a una o más ciudades, así como detallar las particularidades de la configuración definida para las áreas del dominio público y privado. Contiene precisiones acerca de la configuración definitiva de la red de espacios públicos; el carácter y tratamiento; la superficie y localización destinada a la construcción de vivienda

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

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

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

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

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

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

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

REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

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

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

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

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

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

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

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

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

INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

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

CRÉDITOS

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

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

COMUNA DE ALVEAR

Presidente, Carlos Pighin

Secretaría de Gobierno, Laura Latuada

Secretaría de Planeamiento y Obras Públicas, Arq. Leonardo Tudino, Arq. Carlos Cabrera, colaboradores Arqs. Fernando Mansilla y Matías Sciaini.

Asesora Técnica Local ECOM, Arq. Agostina Piaggio

ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO (ECOM- ROSARIO)

Presidenta, Intendente de Rosario Mónica Fein

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

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

Directora General, Mirta Levin

Directora de Ordenamiento Territorial, Maira Cimolini

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

Coordinadora del Programa, Soledad Iglesias

Responsable Área Metropolitana de Rosario, Ricardo Gallo

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

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

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

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

INSTITUCIONES COLABORADORAS

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

EQUIPOS TÉCNICOS

EQUIPO TÉCNICO ECOM

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

EQUIPOS TÉCNICOS ENTIDADES COLABORADORAS

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

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

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

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

EQUIPOS TÉCNICOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES

Desarrollo y coordinación, Licenciados Natalia Carnovale, Diego Beretta

Responsable Metodológica, Lic. Aneley Berardo

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

EDICIÓN

Coordinación editorial, Arq. Maira Cimolini

Diseño Gráfico, Dg. Raúl Sordoni. Sordoni ADV

Ilustraciones, Arq. Luis Lleonart

Corrección y revisión de textos, Dra. Julia Musitano

Imprenta, Akian Gráfica Editora

AGRADECIMIENTOS

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



Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

Alvear 2030 : plan urbano local. - 1a ed. - Rosario : ECOM, 2017.

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

ISBN 978-987-45382-3-9

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



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

Se ha hecho el depósito de Ley 11.723

Impreso en Argentina

ISBN 978-987-45382-3-9





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





ALVEAR 2030

PLAN

URBANO

LOCAL

2030

CON

SE

2030

CON

SE



CON

SE

2030

CON

SE

2030

CON

SE

2030

CON