



ESTRATEGIAS
LOCALES
UN PLAN
METROPOLITANO



Fighiera 2030

PLAN URBANO LOCAL









Figliera 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Figuera. 2014



Estimados vecinos y vecinas:

Como Presidente Comunal me resulta muy grato presentarles el Plan Urbano Fighiera 2030, instrumento que nos permitirá facilitar el desarrollo futuro de nuestra localidad con el consenso y la participación de todos.

Fighiera es valorada en la región por su perfil residencial y por contar con situaciones naturales y paisajísticas excepcionales. Nos distingue la presencia del arroyo Pavón, un recurso singular, así como el extenso frente sobre el río Paraná que aún preserva mayormente su condición natural. Contamos con un núcleo urbano rodeado de un importante territorio rural, con posibilidades de crecimiento que debemos planificar. Queremos generar las mejores condiciones de vida para que las familias elijan pasar los fines de semana o vivir en nuestra comunidad. Son importantes los desafíos a escala local, pero existen iniciativas que se pueden potenciar si nos asociamos a otras localidades vecinas.

Por este motivo, decidimos encauzar en la comuna esta iniciativa, que se llevó adelante gracias a nuestra incorporación al Programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, junto a doce comunas y municipios que constituyen el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM Rosario) y que fueron integradas en una primera fase de su implementación. Distintas instituciones participaron en su desarrollo coordinadas por el ECOM (CONICET, INTA, Colegio DE Arquitectos y Universidad Nacional de Rosario), prestando colaboración técnica y aportando personal idóneo que se sumó a la tarea encauzada por los equipos de ECOM y por nuestros técnicos locales. Su implementación se inscribe en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), encuadrado en el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del gobierno nacional, y cuenta con

el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Gobierno de la provincia de Santa Fe.

Considero muy importante la inclusión de Fighiera en este programa y también la participación y acompañamiento de cada vecino y vecina en el proceso. Estoy convencido de que esta experiencia marcará el rumbo a seguir para transformar positivamente nuestra localidad y mejorar la calidad de vida de nuestra gente.

Lic. Rodolfo Angel Stangoni
Presidente Comunal de Fighiera

ÍNDICE

10

INTRODUCCIÓN.

CAPÍTULO 1.

CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano 18

Descripción general de la localidad20

Proceso de urbanización 21

- Configuración actual y cambios de uso de suelo 21

- Transformaciones recientes 22

- Caracterización del suelo rural 25

CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

Sistemas Generales	28
• Sistema vial jerárquico	28
• Sistema ferroviario	30
• Sistema de espacios verdes	30
• Equipamientos urbanos significativos	32
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor	34
Ejes temáticos sectoriales	38
• Urbanización y vivienda	38
• Déficit habitacional	39
• Estado de las infraestructuras y los servicios	45
• Desarrollo del suelo rural en el espacio periurbano	50
• Accesibilidad y movilidad	54
• Desarrollo industrial y productivo	54
Principal normativa vigente	56
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	57
Identificación de las potencialidades locales	63

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	86
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios	88
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios	88
• Modelo Integrado de las estrategias para el desarrollo local	94
Grandes operaciones estructurales	96
Instrumentos normativos y de gestión	106
• Normas urbanísticas generales	106
• Normas urbanísticas particulares	106
• Reglamento de edificación	108
• Instrumentos de gestión para la concertación	108
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano ..	109

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 de la provincia de Santa Fe y se establece que la naturaleza de la asociación será la de gestionar, planificar, coordinar y promover distintas políticas acordadas entre las diferentes localidades que la integran, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

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

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

La elaboración del “Plan Urbano Local Fighiera 2030” supone no sólo la actualización y reformulación implícita del cuerpo nor-

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

mativo vigente, sino, sobre todo, su adecuación a los objetivos y políticas concertadas a nivel metropolitano. Los proyectos y propuestas urbanísticas que se planteen en Fighiera 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 localidad a repensar sus propuestas y revisar su cuerpo normativo, a fin de actualizarlo encuadrando los lineamientos a seguir, para encauzar tanto el desarrollo local como propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Se hace necesario reforzar los instrumentos que faciliten una gestión asociativa entre el sector público y el sector privado, como también el desarrollo de proyectos estratégicos en forma conjunta con otras localidades, que puedan encontrar financiamiento por parte del gobierno provincial y nacional. En la práctica, los procesos de planificación territorial metropolitana, así como su integración con los procesos de planificación urbana local, se presentan como una arena compleja, dinámica y cambiante en sus entornos y desafíos. Los mismos requieren nuevas modalidades de gestión del territorio con un fuerte sentido de innovación y participación de las comunidades sobre las que se despliegan.

Comprender que la ciudadanía, a través de las instituciones que la representan, debe constituirse como 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 Fighiera. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para elaborar un diagnóstico sobre la situación urbanística general de la comuna, y para debatir –junto a las fuerzas vivas, su Presidente comunal, funcionarios, actores políticos, empresarios 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 Fighiera contó con una importante participación ciudadana, abarcando una amplia heterogeneidad de representaciones: miembros de la sociedad civil, empresarios, desarrolladores inmobiliarios, vecinos y funcionarios del gobierno local y provincial. Contar con esta multiplicidad de actores permitió el intercambio de miradas, a veces contrapuestas, en un clima de trabajo colaborativo y propositivo. Con las conclusiones obtenidas del proceso participativo encauzado, se

14 procedió a efectuar la revisión final del documento de plan, cuyo texto es el que se presenta en esta oportunidad.

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

DIRECCIÓN GENERAL ECOM Rosario
Septiembre de 2017

Acebal
Álvarez
Alvear
Arroyo Seco
Capitán Bermúdez
Coronel Domínguez
Empalme Villa Constitución
Figliera
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**

Figliera (Fi), 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.



18 UBICACIÓN EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

Figliera (Fi) 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, Alvear, Pueblo Esther, General Lagos y Arroyo Seco.

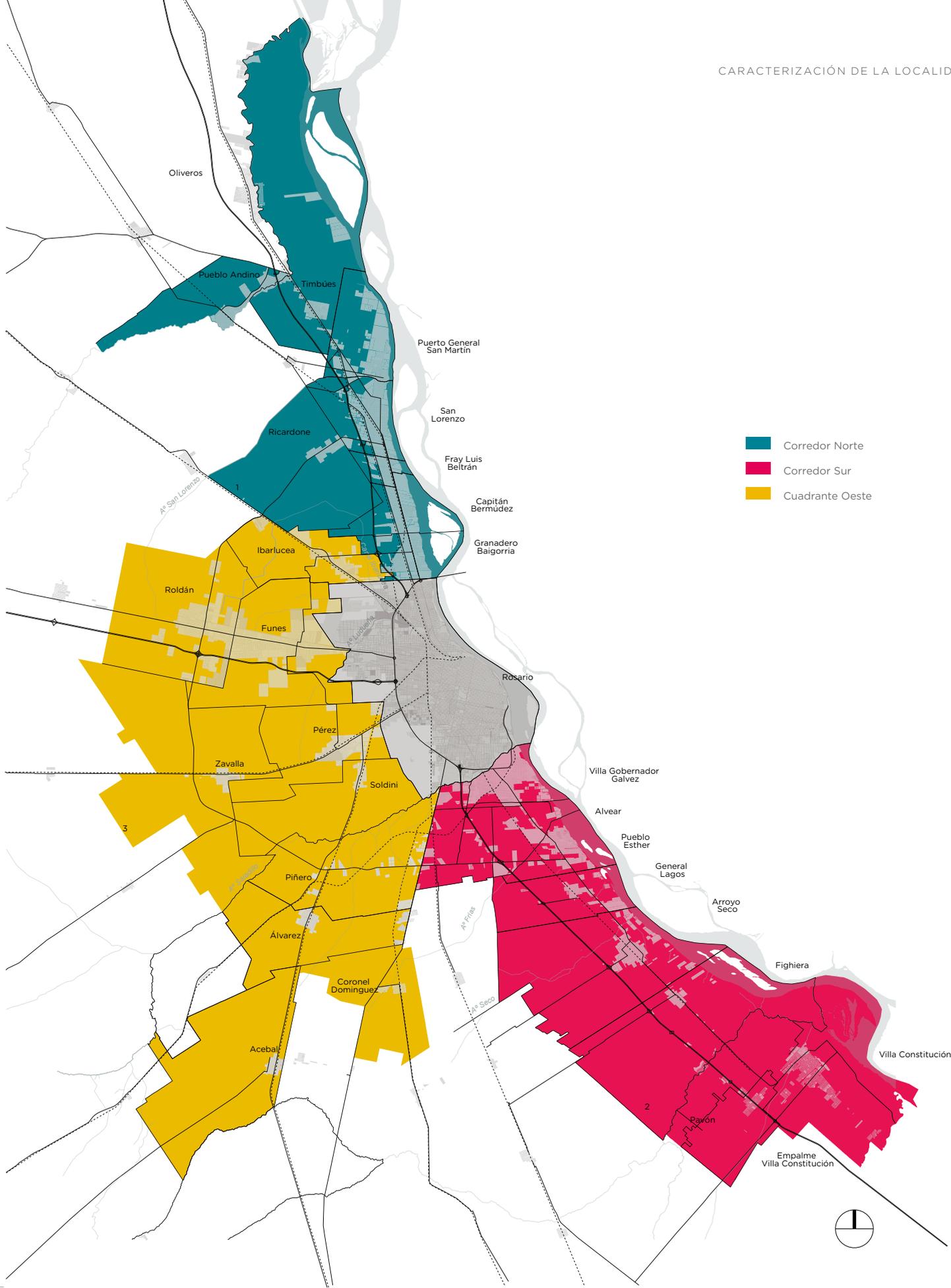
Es un corredor conformado por una sucesión de núcleos urbanos y áreas rurales intermedias que se encuentran localizados sobre las vías del ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre y el antiguo camino de la costa a Buenos Aires (hoy ruta provincial N° 21) con frente al río Paraná. La separación entre los diferentes 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.

En este contexto Figliera se distingue por tener aun su frente ribereño poco ocupado, tanto sobre el río Paraná como sobre el arroyo Pavón.

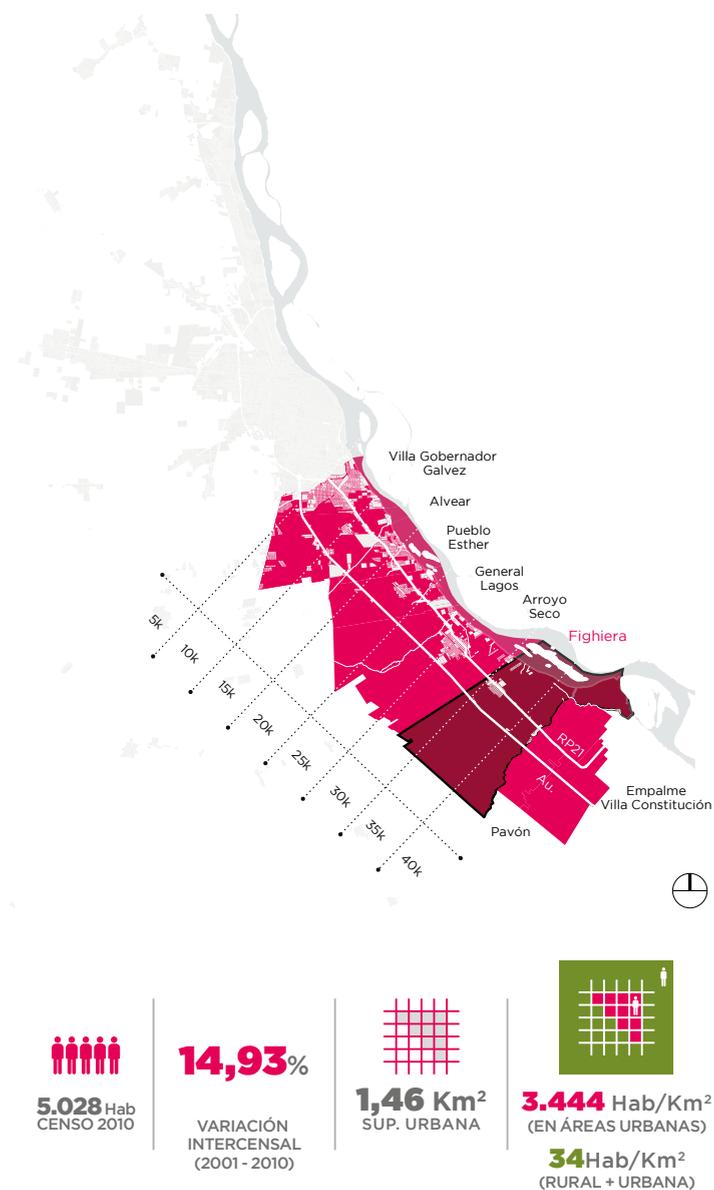
La existencia de la ruta, la autopista, las vías ferroviarias y el frente ribereño en todas las localidades que integran el Corredor Sur Metropolitano determina una condicionante común al desarrollo local, lo cual obliga a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, 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

Fighiera (Fi) tiene una extensión territorial de 146km² y su área residencial se encuentra definida en una superficie aproximada de 1,46km² siendo el municipio con menor extensión de su área residencial del AMR. Se caracteriza por tener un perfil mixto –residencial y productivo– y cuenta con algunos establecimientos industriales y comerciales. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 5.028 habitantes ¹, y presenta en los últimos períodos intercensales crecimientos del 9,99% (1991-2001) y del 14,93% (2001-2010). Esto es consonante con el crecimiento intercensal promedio en las localidades del Corredor Sur Metropolitano que ha sido de un 15,4% entre 1991-2001 y de 11,5% entre 2001-2010 y con el de la ciudad de Rosario que ha presentado en ambos períodos crecimientos de 0,05% y 4,30% respectivamente. Por otro lado, la estructura etaria mantiene las características generales del corredor: la población hasta 14 años representa el 21,14%; entre 15 y 65 años –población económicamente activa– representa el 66,07%; y los mayores de 65 años el 12,79%. La densidad poblacional de su área residencial es de 3.444 hab./km² mientras que en la totalidad del tejido urbano logra alcanzar los 34 hab./km². Si tomamos en cuenta la población total del Corredor Sur Metropolitano, Fighiera aporta el 4,08% de sus habitantes.

1. Según datos obtenidos del INDEC.



PROCESO DE URBANIZACIÓN

CONFIGURACIÓN ACTUAL Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

La localidad de Fighiera es cabecera de un extenso distrito de 146 km², un territorio eminentemente rural del cual sólo el 1% está urbanizado. El distrito posee dos bordes fluviales de gran valor ambiental y paisajístico: uno sobre el río Paraná y otro sobre el arroyo Pavón. El núcleo urbano se emplazó al oeste del par constituido por la ruta Buenos Aires-Rosario y las vías de ferrocarril, ocupando sólo uno de los lados del cuadro de estación. En esa ubicación, Fighiera tenía en el año 1927 una planta rectangular, de cuatro por diez manzanas, sólo parcialmente ocupada. Con posterioridad esta planta se fue completando y consolidando a partir de un crecimiento poblacional vinculado primero con la instalación de la Cerámica Fighiera (actualmente no funciona) y luego con el desarrollo de una industria maderera, una planta de agroquímicos surgida en la década del 80, varios frigoríficos y un par de industrias metalmecánicas.

Desde entonces el casco urbano se ha extendido poco, continúa con la trama original sobre los bordes norte y oeste y traspasa -hacia el este- el límite establecido por la ruta con una franja de dos manzanas de profundidad. Actualmente, la localidad posee un casco urbano rectangular, de unas trece por ocho

manzanas, consolidado en gran parte, y con bordes bien definidos por calles perimetrales que establecen una clara diferenciación entre el espacio urbano y rural. En correspondencia con las vías del ferrocarril, se dispone un cuadro de estación de importantes dimensiones que abarca prácticamente toda la longitud de la planta urbana y que conserva un sector con importante forestación.

Entre la ruta provincial N°21 y el río Paraná, se extiende una franja de tierras productivas rurales que tiene entre 3 y 4 km de profundidad. Esta franja separa el área urbana del río y está atravesada por cuatro caminos de relevancia perpendiculares con llegada franca a la ribera pero sin conexión longitudinal entre ellos. Entre estos caminos se destaca Juan de Garay que es prolongación del acceso desde autopista, sobre el que se ubica la planta de La Cerámica Fighiera y el camping del Club Central Argentino; y también se distingue el acceso arbolado a la estancia La Concepción.

Sobre la ribera del Paraná se localizan -de norte a sur- una serie de usos diversos: una importante arenera, un conjunto de casas de fin de semana, un asentamiento irregular de pescadores que ocupa la zona de barranca y planos bajos. Este asentamiento de importante dimensión en relación al tamaño de la localidad, dispone de un centro de alfabetización, de un centro de salud y de un espacio público tipo plaza y de pequeñas iglesias correspondientes a diferentes confesiones. Ha sido recientemente objeto de un Plan de Mejoras Barriales PROMEBA, que ha intervenido sobre viviendas, accesos y espacios públicos, y que también ha producido nueva construcción de vivienda a partir de rellenar el plano bajo. Además se destacan un conjunto de grandes parcelas rurales, algunas de ellas ocupadas por importantes residencias:

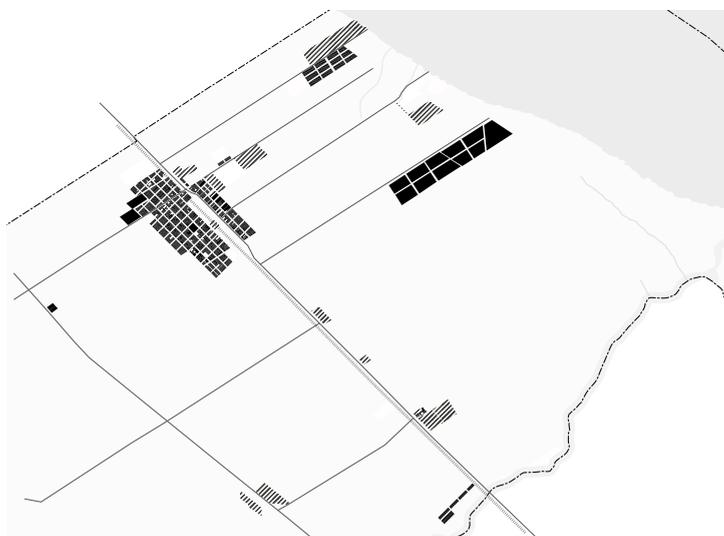


Gráfico 1: Suelo urbano en el ámbito del distrito, 2017.

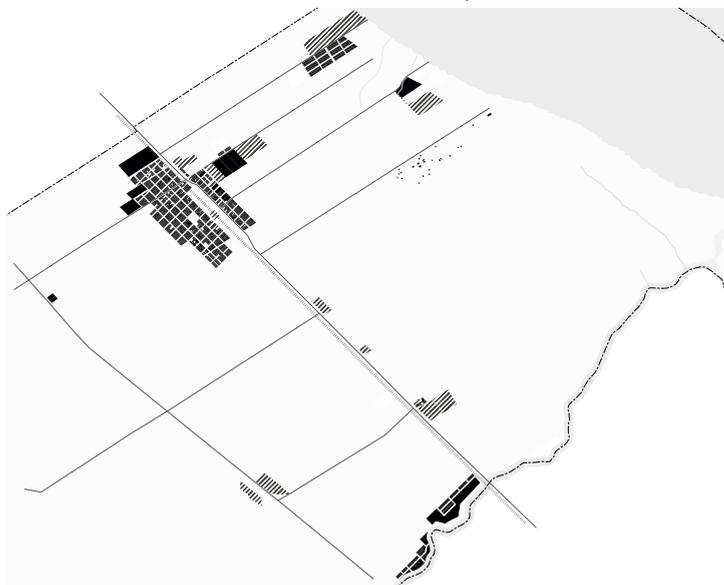


Gráfico 2: Suelo urbano ocupado, 2017.

el Club de Pescadores sobre el borde del plano bajo en contacto con el río, una antigua planta de productos químicos hoy reactivada, dos grandes estancias y otras parcelas rurales de menor tamaño con sus correspondientes cascos.

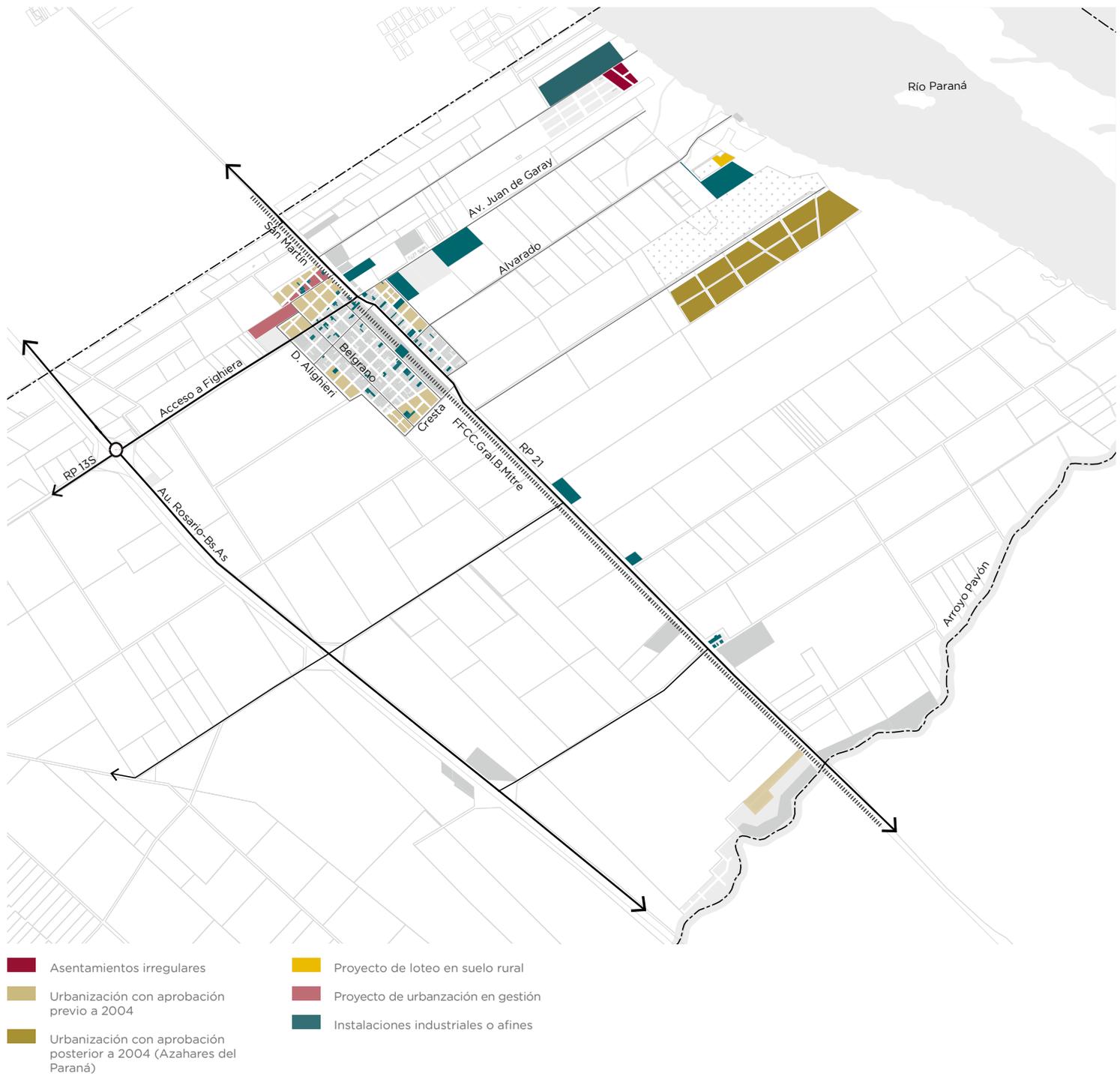
Sobre la ribera del arroyo Pavón (borde sur del distrito), se encuentran ubicados dos tramos del balneario y camping comunal, uno hacia el este de la ruta provincial N°21, en correspondencia con el salto sobre el arroyo, con cierto nivel de desarrollo, y otro hacia el oeste.

Anexas al camping se encuentran las instalaciones de la ex fábrica Tableros del Paraná (maderas aglomeradas) con una importante plantación de eucaliptos. Esta fábrica dejó de funcionar en el año 2015 tras un incendio que destruyó por completo las instalaciones.

TRANSFORMACIONES RECIENTES

En los últimos años, la influencia de la dinámica expansiva de la ciudad de Rosario y la demanda de suelo con excelentes características ambientales para viviendas ha llegado a Figuera. Se ha constituido un desarrollo inmobiliario sobre el predio de la Estancia La Concepción (un antiguo establecimiento productor de cítricos que se ha convertido parcialmente en un barrio de carácter cerrado: Azahares del Paraná). Esta urbanización -con trazado efectivizado y con ocupación incipiente- tiene una superficie equivalente al 75% de la superficie del casco urbano de la localidad.

El crecimiento experimentado por Figuera se refleja en una superficie urbanizada que se ha incrementado en el último período



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

Tipo de zona	Cantidad de Fincas	%	Sup. Terreno (Hectáreas)	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada (m ²)	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	2.390	65,8	163	1,4	230.346	80,9	14,1
Suburbano	20	0,6	80	0,7	38.226	13,4	4,8
Suburbano Loteado	716	19,7	98	0,8	16.256	5,7	1,7
Rural	505	13,9	11.706	97,2	0	0,0	0,0
TOTAL	3.631		12.048		284.828		0,2

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

en un 80,5 %. El distrito presenta, sin embargo, un notable incremento de la población rural que pasa de 860 habitantes en 2001 (un 17,87% de la población del distrito) a 1584 habitantes en 2011 (un 31,5% de la población total). Al respecto se trabaja sobre la hipótesis de que el incremento en números absolutos de la población rural se deba –fundamentalmente– al crecimiento del asentamiento irregular sobre la ribera (crecimiento que se verifica también en la lectura de la foto aérea, tanto por la densificación del área ocupada previamente como por la extensión de la misma), aunque existe la posibilidad de que parte del aumento de población rural pueda deberse a la ocupación permanente de algunas viviendas dispersas previamente utilizadas como viviendas de fin de semana².

Además de los procesos vinculados a la nueva urbanización cerrada y al crecimiento del asentamiento irregular, el distrito Fighiera presenta algunas transformaciones puntuales en las áreas ribereñas: la ampliación de la arenera, la subdivisión de una parcela rural en quintas de fin de semana y la ampliación de las

instalaciones del club de pescadores sobre el Paraná; un grupo de nuevas cabañas y la ocupación incipiente de un área con urbanización aprobada previa al 2004 sobre el Pavón y un par de nuevos establecimientos industriales en el área rural intermedia entre la ruta y el río.

A nivel del casco urbano, Fighiera presenta –básicamente– un conjunto de viviendas públicas (una manzana), procesos de consolidación de áreas con urbanización previa a 2004 y una única ampliación de la planta urbana (que complementa un espacio entre el casco urbano y una urbanización preexistente) ya en proceso de consolidación.

2. Esta última es una especulación difícil de verificar mediante las cifras del censo, dado que las unidades censales en el área rural son de gran dimensión y no permiten visualizar la distribución en el territorio de estos aumentos poblacionales.

CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

El área Metropolitana de Rosario se caracteriza por poseer entre los núcleos urbanos grandes espacios verdes de carácter productivo dentro de los cuales se pueden diferenciar dos situaciones: por un lado, el suelo rural donde se dan mayormente producciones extensivas y, por el otro, el espacio intermedio a definir como periurbano. Este espacio periurbano se caracteriza por estar ubicado entre el suelo urbano y el suelo rural y, debido a su ubicación, poseer usos y actores dispares que crean un espacio de interfase con características propias.

A diferencia de otras localidades del AMR, la planta urbanizada de Fighiera se encuentra en una posición central dentro de los límites del distrito, completamente rodeada por suelo con esas características. Sin embargo, en los últimos años, han aparecido sobre la costa del río Paraná nuevas urbanizaciones, que amplían así la superficie del suelo urbano y periurbano.

La resultante de ese espacio rural demanda reformular la relación entre el tejido urbano y el campo. Se torna necesario identificar áreas homogéneas intermedias cuya importancia no reside 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.

**CAPÍTULO 2.****DIAGNÓSTICO**

La caracterización territorial de Fighiera, 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 ciudad 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 jerárquica está conformada por las principales calles de la ciudad y hace posible la estructura de sostén para el sistema de movilidad. Como parte de ese sistema pueden definirse dos tipos de corredores en la localidad, según su jerarquía o relevancia en relación al flujo que pueden cargar y a su capacidad para vincular distintos sectores urbanos y relacionar a la ciudad con el territorio circundante:

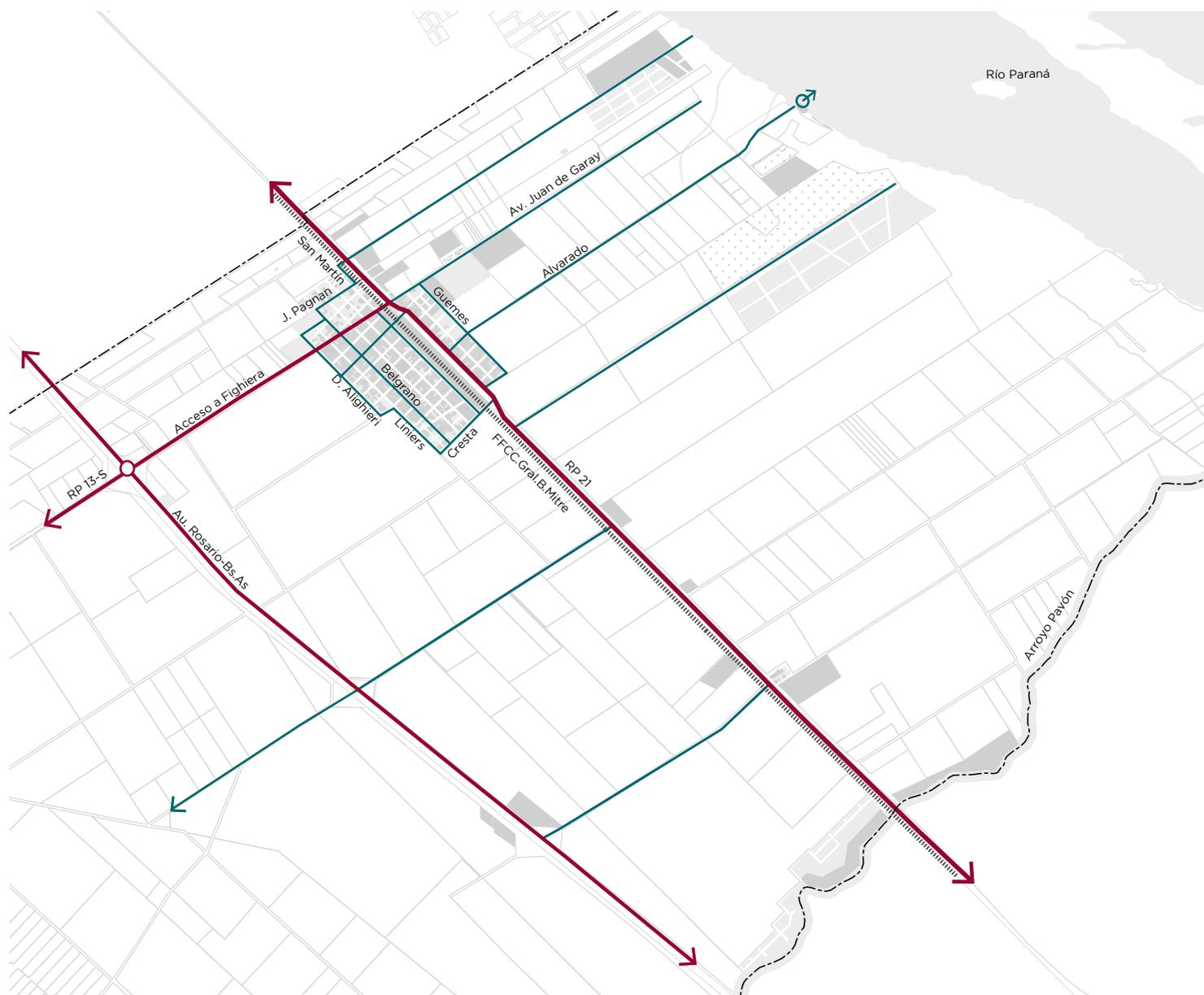
Corredores Primarios. Los conforma la ruta provincial N°21, el acceso a la localidad inaugurado el 24 de septiembre de 2017 (hecho histórico que favorece la conectividad con las localidades de la región) y la autopista Rosario-Buenos Aires.

Corredores Secundarios. Se conforman con las calles transversales que vinculan la ruta provincial N°21 con el Río Paraná: la avenida Juan de Garay que actúa como continuación urbana del acceso a Fighiera y Alvarado que conduce directamente con una bajada a la ribera del Paraná. En sentido norte-sur se destacan la avenida San Martín que limita con el predio de la estación ferroviaria, la calle Belgrano, la calle Dante Alighieri con su continuación, Liniens y calle Güemes. Se destacan también Juan Pagnan y Cresta como calles de cierre de la urbanización en sentido este-oeste.

No existen recorridos ribereños frente al río Paraná. Sólo se destacan algunas situaciones de llegada y accesibilidad en forma perpendicular a la ribera. Esto impide el contacto y disfrute de la población de las situaciones paisajísticas naturales, con recorridos y accesos que en algunos sitios aun podrían lograrse. Cabe destacar que en la mayoría de las urbanizaciones de la costa no se ha respetado el camino de sirga. Esta situación dificulta la concreción de un recorrido costero que se complicaría, además, por el estado cambiante de los bañados bajo la barranca.

Las nuevas generaciones de la población de Fighiera han sido testigo de la obra de asfalto de acceso a la localidad. Años atrás, esta obra se había constituido en el mayor de los anhelos para la obra pública. En diciembre de 2014 se presenta ante el gobierno nacional el proyecto para la realización de la obra que, una vez aprobado, dio inicio a los trabajos de ejecución; así, esta obra tan esperada durante mucho tiempo, se convirtió en realidad en su inauguración el 24 de Septiembre de 2014. El Acceso de asfalto a la Autopista Rosario-Buenos Aires es de gran relevancia, además, por evitar el aislamiento en que se encontraba la comuna después de épocas de precipitaciones, cuando la única salida era por la ruta provincial n°21. Con la obra del Acceso, se ingresa directamente desde Autopista hacia la comuna por el oeste, llegando a la avenida Juan de Garay.

Se inauguró el mismo día además, el arco de ingreso a la localidad; el cual cuenta con una oficina para realizar inspecciones y controles. Este arco le dio identidad a nuestra localidad en toda la región. Con estas dos grandes inauguraciones, Acceso y Arco de ingreso, Fighiera está más conectado e incluido en toda la región.



- Sistema vial primario
- Sistema vial secundario
- Vías de FFCC
- ↻ Bajada existente al río
- Nudos viales

Plano 2. Sistema Vial Jerárquico y Ferroviario

30 La planta urbana registra escasa extensión y un bajo nivel de consolidación (excepto por el tejido original) que se verifica no sólo por la presencia de parcelas vacantes de uso sino también por la permanencia de áreas sin fraccionar ni urbanizar a pesar de contar con los trazados aprobados. Las infraestructuras de movilidad metropolitanas se ubican tangencialmente al núcleo urbano; factor por el cual el trazado vial no representa mayores interrupciones.

SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario está compuesto por las vías del ferrocarril Mitre, paralelas al desarrollo de la ruta provincial N°21, en torno de las cuales la comuna comenzó a desarrollarse de forma lateral sin interferir en la estructura vial.

SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

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

Frente ribereño del río Paraná, comprende las parcelas localizadas sobre el borde este de la comuna frente al río Paraná en toda su extensión, tanto en lo que respecta a la barranca alta como a los bajíos. Este territorio, actualmente, se halla fragmentado



Estructura de los espacios verdes forestados



Sistemas de espacios verdes

- 1. Estancia La Concepción
- 2. Estación de FFCC
- 3. Plaza Ciudad de Rosario
- 4. Salto del Pavón

Plano 3. Equipamiento y espacios verdes

32

por la presencia de diferentes usos (productivo y recreativo) y está compuesto por un alto porcentaje de propiedades privadas. En este frente, se destacan: el club de Pescadores, de acceso a todo el público, que actualmente está expandiendo sus instalaciones; cuenta con una guardería náutica, una subida y bajada para embarcaciones, la playa y el área de pesca. También se consideran las islas cercanas a la costa, que incluyen los bancos de arena.

Borde del arroyo Pavón, comprende las parcelas alineadas en ambas riberas del arroyo en toda su extensión, que se presentan como corredor verde. Este sitio define el paisaje de la localidad, cuyos elementos asumen valor excepcional por sus condiciones paisajísticas. Se destaca especialmente el “Salto del Pavón” de gran relevancia ambiental y paisajística, área natural protegida con alto nivel de conservación.

Espacio Periurbano, se define por las parcelas localizadas alrededor de las áreas urbanas destinadas principalmente a actividades productivas rurales. Se pretende que este espacio funcione como filtro gradual entre el suelo urbano y el suelo rural.

Parques, plazas y paseos, incluyen los espacios abiertos de la comuna y los espacios públicos dentro del casco urbano, con dimensiones y características ambientales especiales, y cuyo uso colectivo está destinado a actividades recreativas: plazas y el cuadro de estación de la localidad, que se pretende preservar.

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. Cabe destacar que la comuna presenta una

interesante cantidad de equipamiento comunitario de distinta índole en función de su escala.

En relación con el sistema de salud, la localidad cuenta con el Centro de Atención Primaria de la Salud “Costa del Paraná”, que funciona desde el año 1985. También el Centro de Salud Eva Perón que funciona como centro de atención primaria comunal desde el año 1999. Es gratuito y cuenta con las áreas de pediatría, traumatología, odontología, ginecología, cardiología, psicología, fonoaudiología, clínica médica; además posee servicio de guardia. El edificio está equipado con cinco consultorios, enfermería, farmacia, administración, servicios y recepción. En la actualidad, se están construyendo dos nuevos consultorios con sanitarios, recepción y cochera para ambulancia.

Los principales equipamientos educativos son: la Escuela Primaria Provincial N°6086 Brigadier Estanislao López y la Escuela secundaria EESOPi N°3007.

Respecto a deportes y recreación se destaca la Plaza Ciudad de Rosario, equipada con juegos integradores (calesita, hamaca y rampas de acceso para silla de ruedas, estas últimas se localizan en la cuatro esquinas y en el escenario), iluminación de led, dos cámaras de seguridad 360° para monitorear los juegos, paneles de juegos integradores, mesas, mobiliario en general y un mangrullo integrador. Recientemente se reemplazó el acceso principal por un piso de goma antigolpes y se repararon paños de hormigón. Además cabe mencionar el Club Atlético Central Argentino, el Club Atlético Deportivo Figherense (CASF), el Camping Balneario Figheria y el playón deportivo de la localidad. La localidad cuenta además con un circuito aeróbico de 2,3 km de longitud sobre avenida San Martín equipado con mobiliario urbano y áreas de descanso sobre la ruta N°21.



- | | | | |
|---|--|---|---|
| <p>Educativo</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Escuela Primaria Brigadier López N°6086 2. Escuela Secundaria EESOPi N°3007 <p>Administrativo - Cultural</p> <ul style="list-style-type: none"> 3. Comuna de Figuera 4. Estación de FFCC | <p>5. Iglesia</p> <p>Deportivo - Recreativo</p> <ul style="list-style-type: none"> 6. Club Sportivo Fighierense 7. Polideportivo Comunal 8. Camping Central Argentino 9. Camping San Cayetano 10. Ecocamping | <p>11. Playón deportivo Palermo</p> <p>12. Club de pescadores Figuera</p> <p>13. Plaza Ciudad de Rosario</p> <p>Servicios</p> <ul style="list-style-type: none"> 14. Laguna de decantación 15. O.S.P.A.V 16. Estación de servicio | <p>Salud</p> <ul style="list-style-type: none"> 17. Centro de salud Eva Perón 18. Centro de salud Costa del Paraná |
|---|--|---|---|

Plano 4. Equipamientos urbanos significativos

Arco de acceso a la Comuna



Acceso a la Comuna



Plaza Ciudad de Rosario



EESOPÍ N°3007

EL PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR¹

El patrimonio construido en la localidad de Fighiera se concentra en determinadas áreas consideradas de interés que incluye edificios y enclaves de arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos de carácter singular. Se destacan entre los más importantes:

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

- Cuadro de Estación Fighiera. Este espacio está comprendido por el cuadro de la estación, áreas forestadas y el tejido urbano de sus bordes. Se destacan las edificaciones ferroviarias y el conjunto de construcciones históricas presentes en el tejido urbano circundante a la estación.

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

- Fábrica Cerámica Fighiera. Fundada en 1951 llegó a tener más de 60 empleados para la elaboración de cerámica roja (tejas, ladrillos, baldosas). Se destaca el conjunto de construcciones, especialmente sus chimeneas de ladrillo, y la arboleda presente en el predio.

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

- Club de pescadores “Los Amigos del Río”. Se encuentra a la orilla del río Paraná a 3 km de la zona urbana y cuenta con una superficie de 8 hectáreas. Presenta características geográficas y ambientales de gran relevancia: bajíos y humedales, forestación y miradores interesantes, resultando un espacio recreativo de importancia para la localidad.
- Predio ex Estancia La Concepción. Se destaca, especialmente, su forestación de gran valor ambiental, presentando diversas especies arbóreas. Actualmente en el mismo, se está desarrollando una urbanización privada que preserva el monte frutal en sus límites.

Paraje. Se define como paraje a 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;

- Almacén La Lata. Paraje localizado entre la localidad de Fighiera y Albarellos. Éste consistía en el punto de encuentro de la gente de la zona. En el mismo funcionaba un almacén, una panadería, taller mecánico y contaba con una cancha de fútbol donde se realizaban torneos con los otros parajes vecinos. También se realizaban bailes donde concurría no sólo la gente de campo sino también de los pueblos vecinos. Actualmente se mantiene su forestación y sólo algunas de las construcciones originales.
- Escuela rural. Escuela construida durante la presidencia de Perón, su construcción es muy similar al de la escuela primaria del sector urbano de Fighiera, Si bien éste fue un edificio de gran relevancia, por su valor constructivo e identitario de la localidad, ha sido saqueado y actualmente no quedan registros del mismo.

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 evaluadas y protegidas según diversos grados de preservación;

- Escuela Brigadier López. Su construcción es muy significativa por su estilo arquitectónico (chalet californiano) realizado durante la presidencia de Perón. En la actualidad se encuentra en muy buen estado, manteniendo el edificio original con sus posteriores ampliaciones.
- Puente Ferroviario. Elemento de valor de la identidad originaria ferroviaria tanto para la localidad de Fighiera como para la región.
- Puente Carretero. Elemento de valor para la identidad tanto de la localidad como para la región. Las postales de Fighiera retratan el salto del arroyo Pavón con este puente carretero detrás.

Cuadro de Estación Figuera



Fábrica Cerámica Figuera
Club de Pescadores "Los Amigos del Río"
Ex Estancia La Concepción



Escuela rural Mariani
Almacén "La Lata"

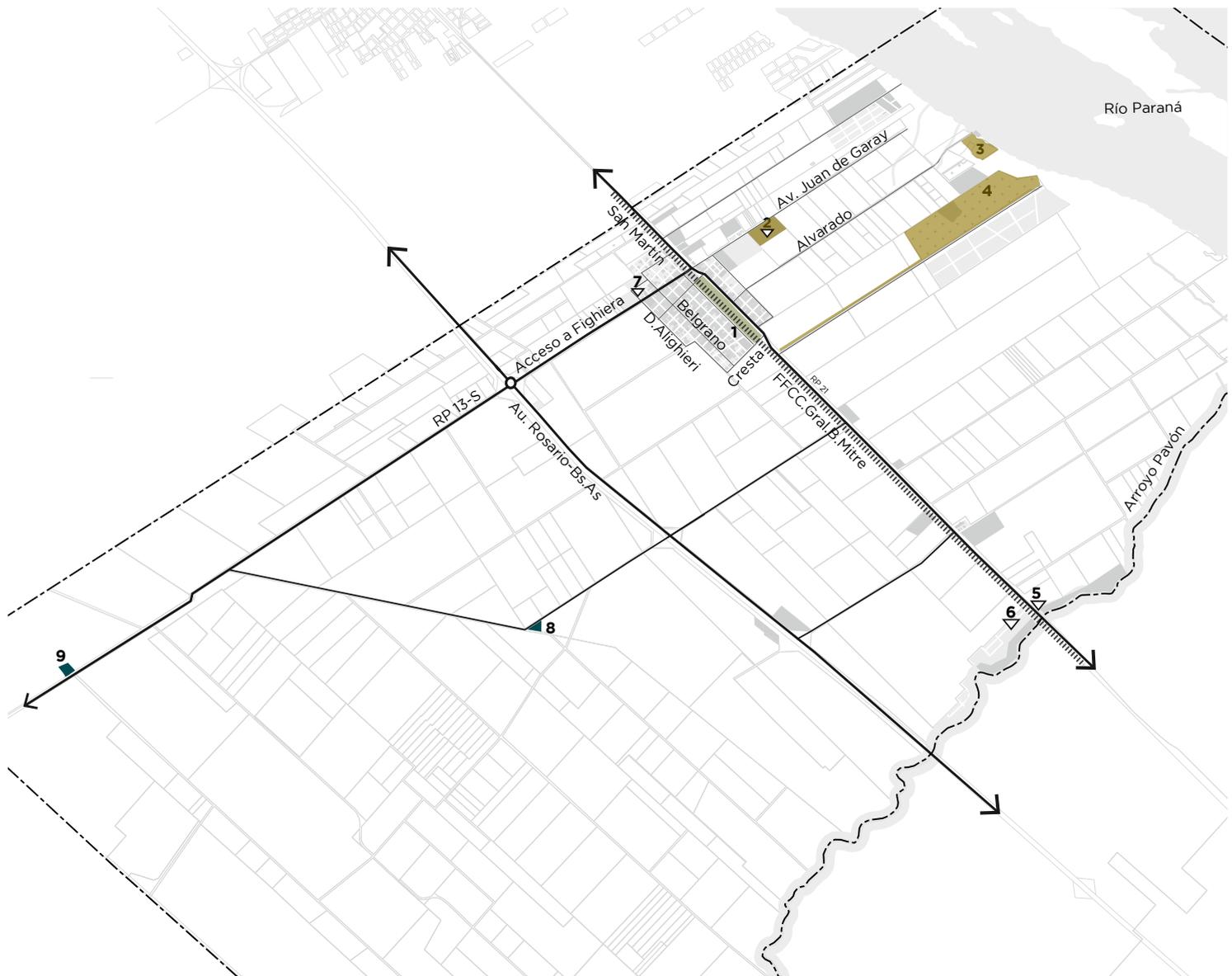


Escuela Brigadier López



Puente Ferroviario
Puente Carretero





- | | |
|--|---|
| Área de Protección Histórica | Obra significativa |
| 1. Cuadro de estación del FFCC | 5. Puente Carretero |
| Predio significativo | 6. Puente Ferroviario |
| 2. Fábrica Cerámica Figuera | 7. Escuela Brigadier López |
| 3. Club de pescadores "Los Amigos del Río" | Paraje |
| 4. Ex Estancia La Concepción | 8. Escuela rural |
| | 9. Almacén La Lata |

Plano 5. Sitios y edificios de valor patrimonial

EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

Los ejes temáticos sectoriales constituyen líneas de trabajo orientadas a la resolución de temáticas específicas, vinculadas entre sí y con un impacto particular en el territorio. Se plantean diversos ejes temáticos estratégicos y de actuación transversal para poder afrontar, con una visión integral, una preocupación particular. Inicialmente, se abordan cuatro ejes referidos a las preocupaciones más acuciantes de la actualidad en la región: Urbanización y Vivienda, Desarrollo de suelo rural en el espacio periurbano, Accesibilidad y movilidad y Desarrollo industrial y productivo.

URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

En este eje se abordan los aspectos relacionados con los procesos de urbanización de cada localidad y del corredor o cuadrante metropolitano al cual pertenecen los núcleos urbanos, con aque-

llos 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 a nivel local ese déficit y el grado de infraestructura con que está provista cada localidad.

La problemática de la vivienda y su integración al desarrollo urbano constituye una de las temáticas más importantes que deberá abordar el PUL. 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 resi-

Indicador demográfico	Figiera	Corredor Sur	AMR	Incidencia corredor	Incidencia AMR
Población	5.028	123.265	1.314.790	4,08%	0,38%
Hogares	1.568	35.381	429.474	4,43%	0,37%
Viviendas	1.484	31.432	388.001	4,72%	0,38%

Tabla 2: Indicadores demográficos

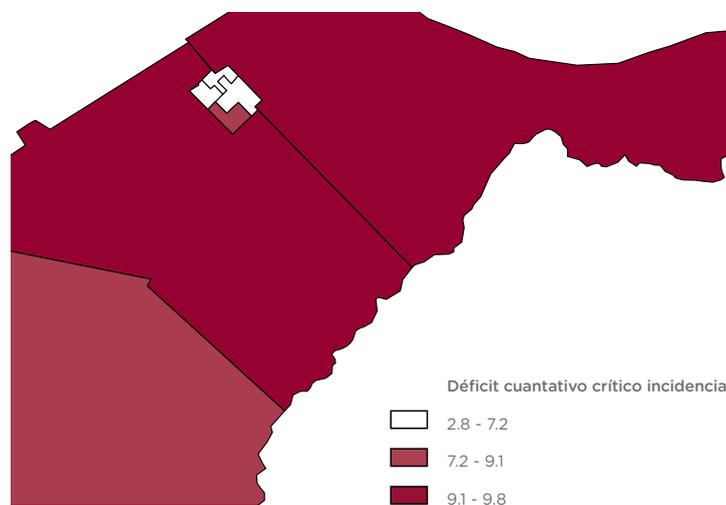
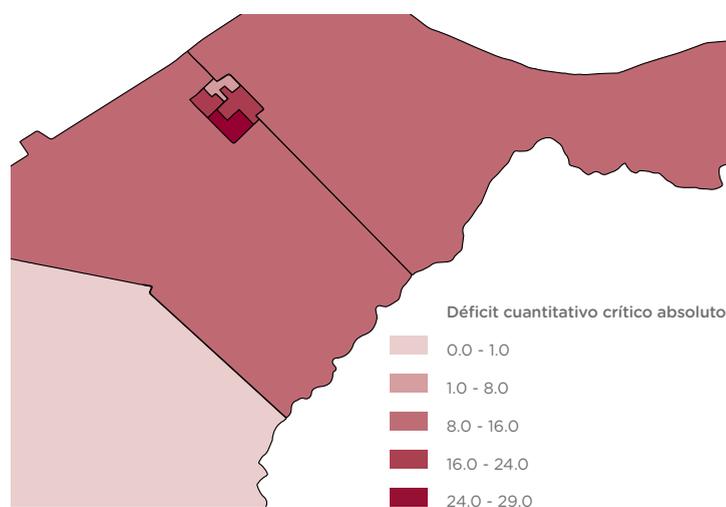
denciales, así como el diseño de las conectividades adecuadas para solucionar el aislamiento que hoy padecen los habitantes de las ciudades.

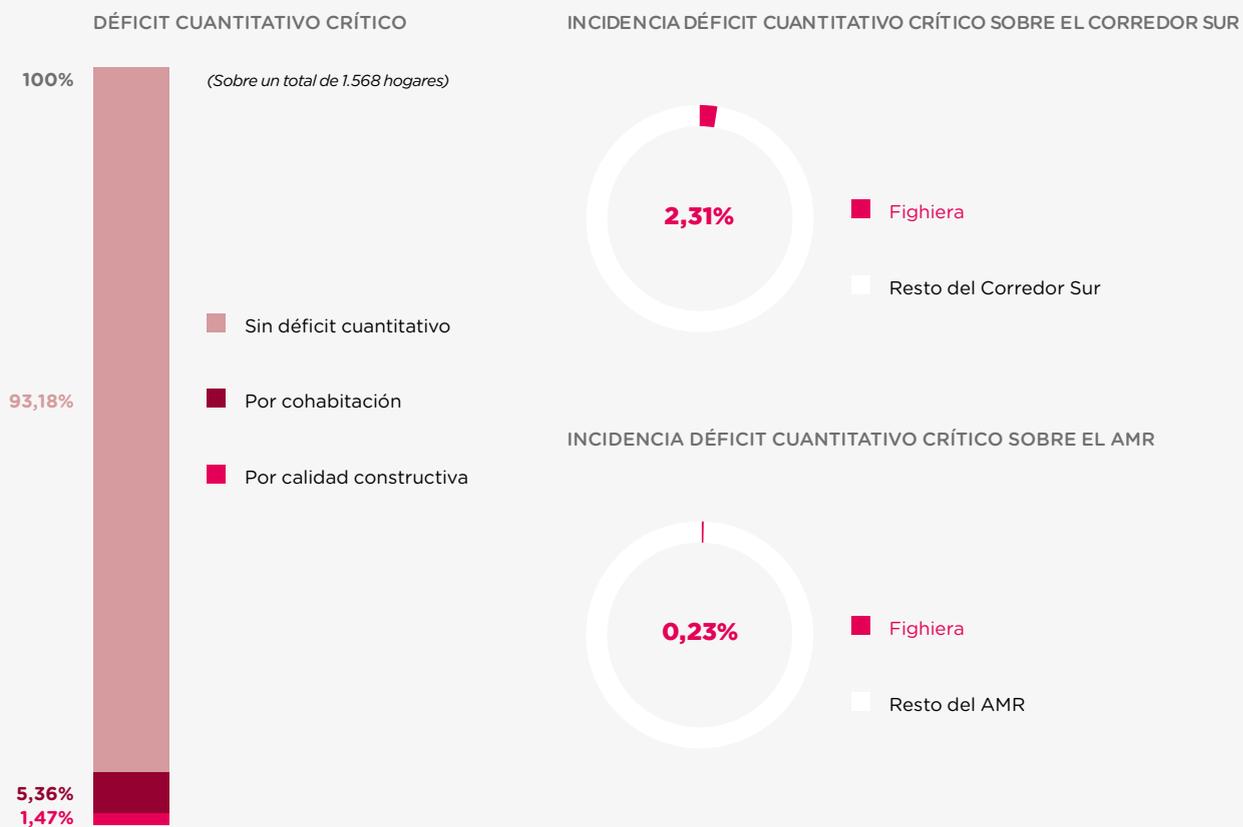
El tratamiento del déficit habitacional de cada una de las localidades que componen el AMR es de fundamental importancia debido al papel que desempeña a la hora de la diagramación y planificación de las políticas habitacionales en particular y las políticas públicas en general. Éste, computado a través del marco metodológico del “Déficit cuantitativo y cualitativo” con datos del Censo 2010, 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. Fighiera posee, según el último censo, la composición demográfica indicada en la Tabla 2, por lo que se desprende que contribuye con el 4,8% a la población del Corredor Sur y con el 0,38% a la del AMR.

Déficit habitacional

Déficit habitacional cuantitativo: Cuantifica la necesidad de construir viviendas nuevas con el objeto de reemplazar tanto aquellas que se encuentran en estado irrecuperable como aquellas destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación. En Fighiera, se estima que se necesitan 107 viviendas para cubrir esta necesidad. Esto implica que aproximadamente el 6,82% de los hogares de la localidad reside en viviendas de suma precariedad o en condiciones de cohabitación. En el Corredor Sur, dicho déficit representa el 2,31% del total de hogares en esas condiciones y el 0,23% en toda el AMR. En este total se contempla que 23 viviendas se requieren para satisfacer la demanda de viviendas con serias deficiencias en

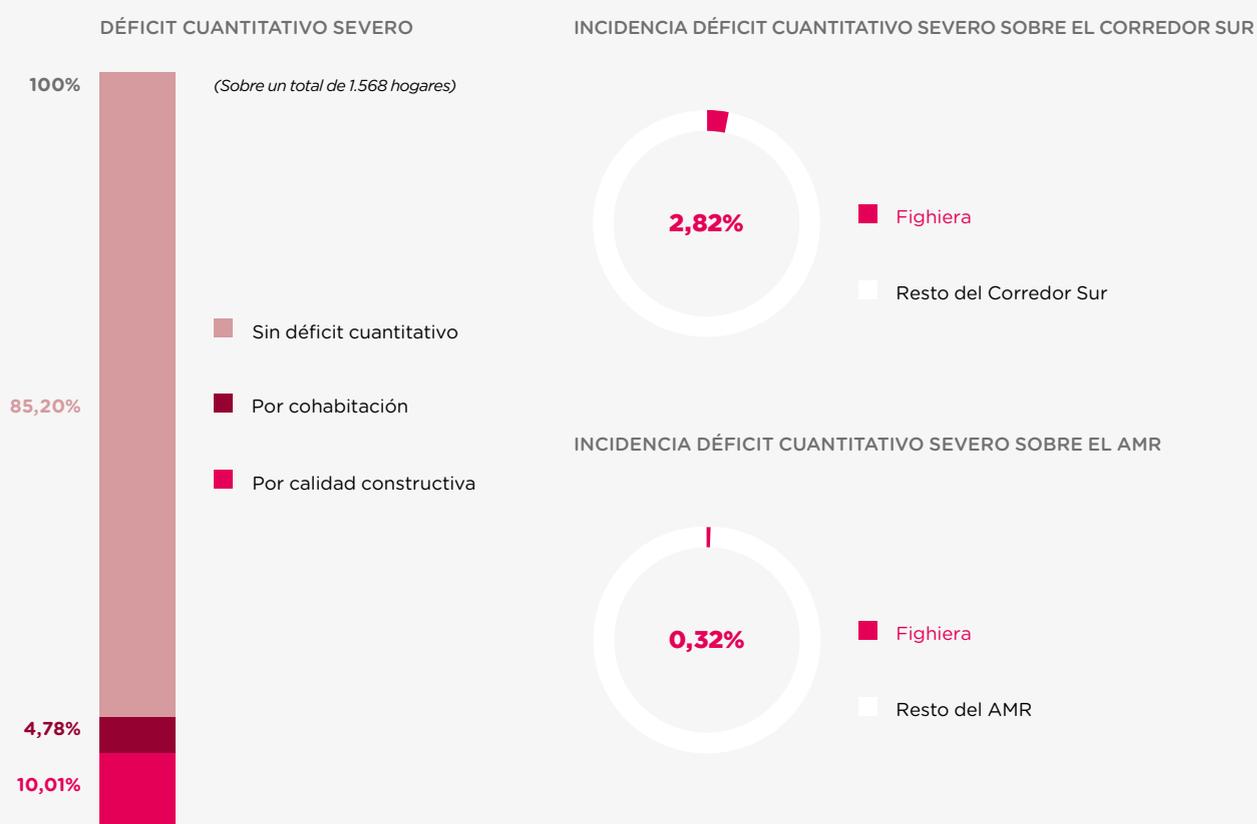
Distribución de la incidencia del déficit cuantitativo crítico





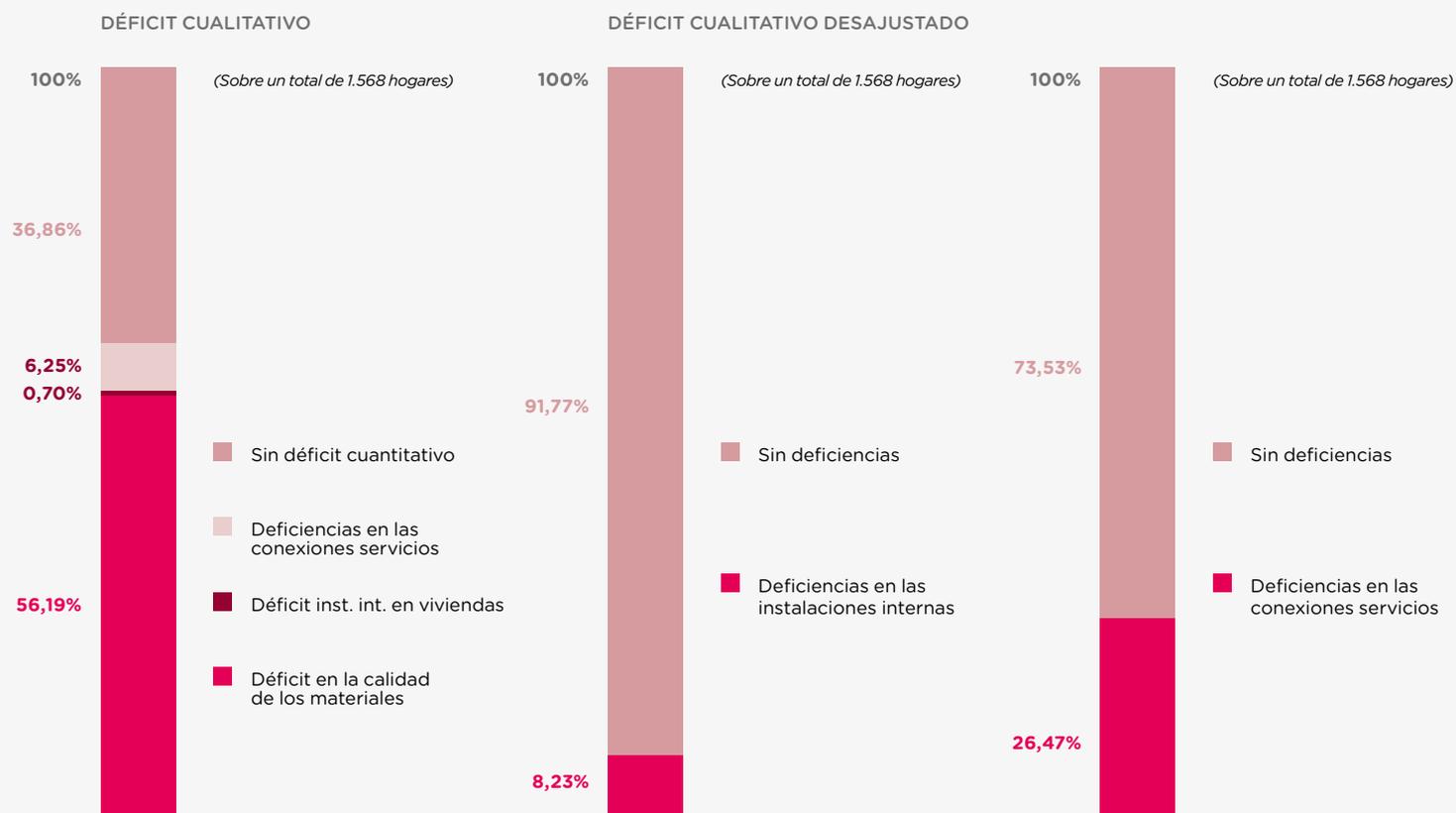
DÉFICIT CUANTITATIVO CRITICO	Figiera	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	23	1004	6492	1,47%	2,29%	0,35%
b. Cohabitación	84	3619	39782	5,36%	2,32%	0,21%
Total (a + b)	107	4623	46274	6,82%	2,31%	0,23%

Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones



DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	Figuera	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	157	5392	39468	10,01%	2,91%	0,40%
b. Cohabitación	75	2831	32113	4,78%	2,65%	0,23%
Total (a + b)	232	8223	71581	14,80%	2,82%	0,32%

Tabla 4: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones



DÉFICIT CUALITATIVO	Figuera	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	881	18245	156745	56,19%	4,83%	0,56%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	11	461	3584	0,70%	2,39%	0,31%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	98	4572	30412	6,25%	2,14%	0,32%
Total (a + b + c)	990	23278	190741	63,14%	4,25%	0,52%

Tabla 5: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	Figuera	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	129	4505	27006	8,23%	2,86%	0,48%
Deficiencias en las conexiones servicios	415	14882	86247	26,47%	2,79%	0,48%

Tabla 6: Déficit cualitativo desajustado

la calidad constructiva y 84 viviendas para satisfacer las necesidades de los hogares que cohabitan.

La distribución geográfica sobre radios censales indica que la mayor concentración de viviendas con déficit (colores oscuros) se halla en una pequeña zona en el centro de la localidad, pero si se considerara en relación al total de los hogares tendría menos peso, ya que las zonas periféricas son de mayor incidencia de déficit habitacional cuantitativo crítico.

Una variación metodológica es el déficit cuantitativo severo que contabiliza, además de las viviendas incluidas en el déficit crítico, aquellas viviendas que poseen condiciones un tanto mejores pero que aún tienen características de precariedad y por lo tanto también son consideradas como irrecuperables. Bajo estas características se contabilizan, para la localidad, 232 hogares con necesidad de viviendas nueva. Esto representa, en Fighiera, el 15% de los hogares de la localidad, y su incidencia sobre el déficit del Corredor Sur es de 2,8% y en el AMR de 0,3%. La información detallada de la composición de este déficit se presenta en la Tabla 4.

Déficit habitacional cualitativo: Contabiliza viviendas que deben ser refaccionadas para lograr las condiciones óptimas de habitabilidad. Para el cálculo de este valor, se establecen criterios de prioridad. Se comienza 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. Se estima que este déficit está en el orden de las 990 viviendas. Es decir que dentro de la localidad el 63,1% de las viviendas presentan condiciones de habitabilidad aceptables, pero necesitan algún tipo de refacción para lograr el máximo de bienestar. En relación al Corredor Sur, este déficit representa el 4,3% y si se considera el AMR el 0,5%. La información detallada de la composición de este déficit se presenta en la Tabla 5.

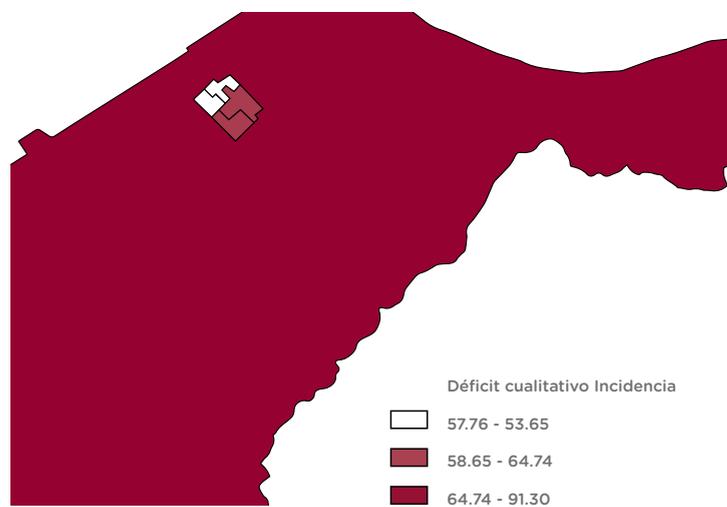
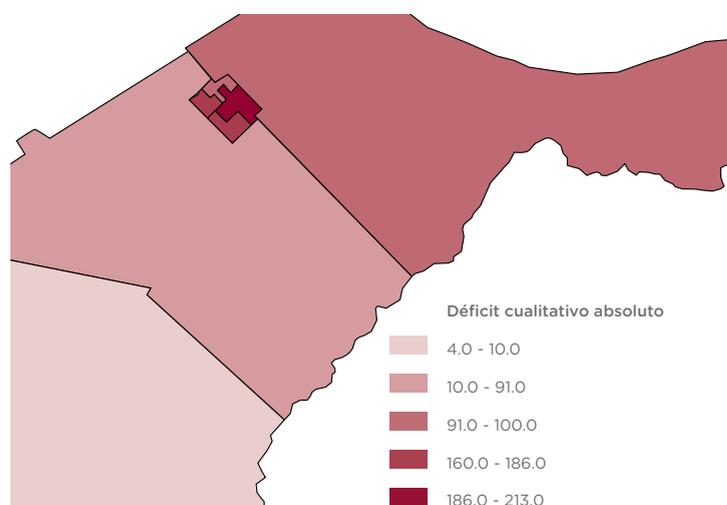
Al momento de evaluar las viviendas con déficit en la conexión a servicios de sanidad, esto es agua de red pública y red cloacal, se encuentra que el 26,5% (415 viviendas) del total carecen de dicho aprovisionamiento, representando el 2,8% dentro del Corredor Sur y el 0,5% en el AMR. En cuanto a las 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 8,2% (129 viviendas) necesita esta reparación, siendo el 2,9% de las viviendas del Corredor Sur y el 0,5% del AMR (déficit desajustado).

Dentro del déficit cualitativo también se aborda la temática del hacinamiento, teniendo en cuenta la calidad de ocupación de la vivienda medida a través de la cantidad de personas por cuarto que habita la misma. El déficit cualitativo por hacinamiento per-

DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		Fighiera	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	180	6.215	53.360	11,48%	2,90%	0,34%
	Crítico	53	1.599	11.352	3,38%	3,31%	0,47%

Tabla 7: Déficit cualitativo por hacinamiento.

44 Distribución de la incidencia del déficit cualitativo



mite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para asegurar buenas condiciones de ocupación. Según los datos que arroja el Censo 2010 53 hogares (3,4%) viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto), y 180 (11,5%) con hacinamiento mitigable (viven de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

Áreas deficitarias: La cuantificación y localización de sectores o grupos vulnerables respecto de la situación habitacional brinda una herramienta más al momento de enfocar con más precisión las soluciones. Una opción para este análisis se genera a partir de vincular el déficit al régimen de tenencia de los hogares respecto de sus viviendas (variable censal). Esta definición permite realizar una primera aproximación de los hogares que habitan en asentamientos irregulares. Así, se estima que el 0,9% 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 45 personas en promedio (0,9% de la población total) que viven en asentamientos irregulares.

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

Estado de las Infraestructuras y los servicios

Los procesos de urbanización deben abordar 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 del nivel de abastecimiento 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 el Servicio 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 cuenta con ocupación o mejoras y algún grado de infraestructura); **Suburbano mayor área** (suelo sin subdivisión que generalmente no cuenta con ocupación

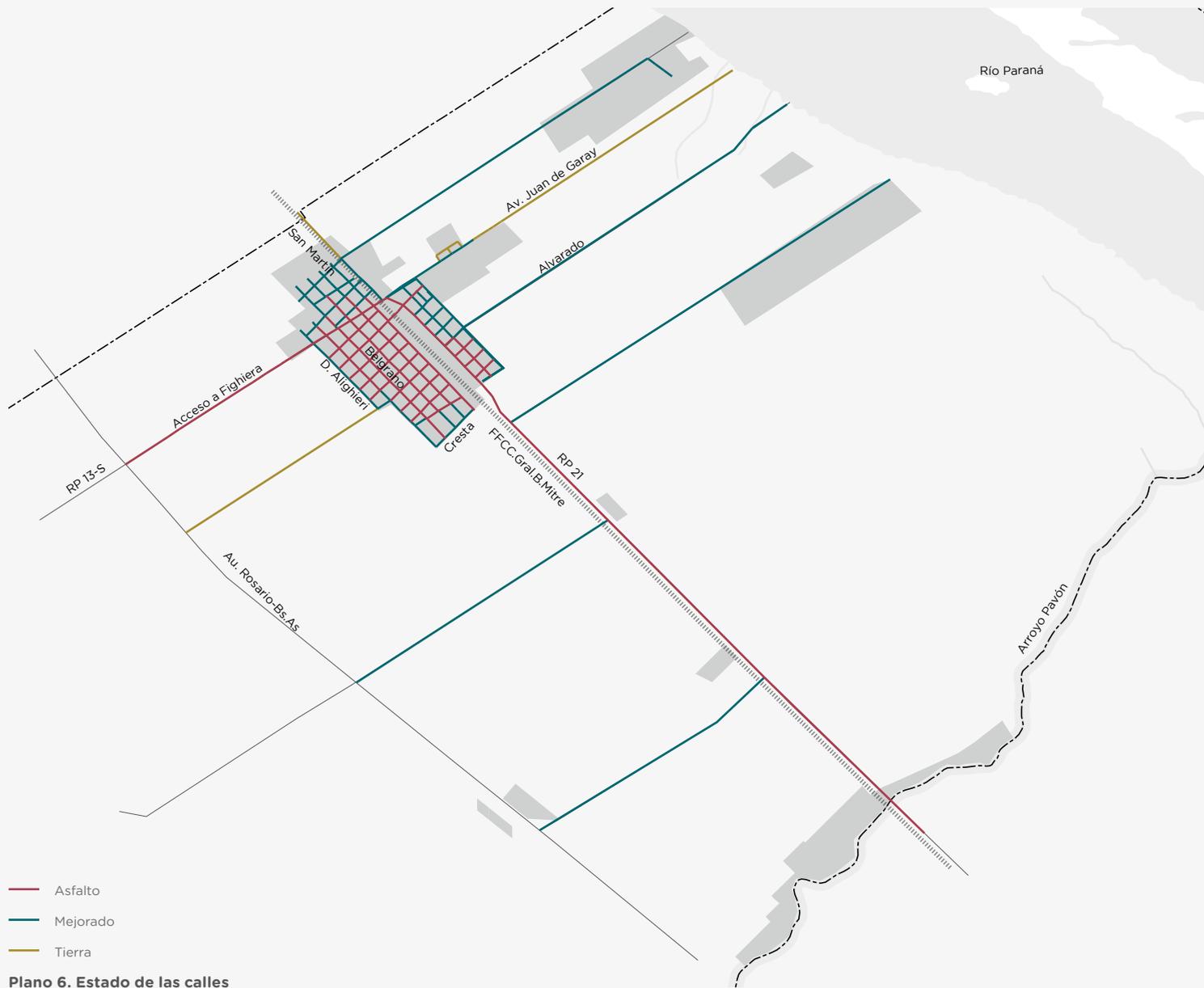
o mejoras ni algún grado de infraestructura); **Suburbano loteado** (suelo subdividido o parcelado que puede contar con ocupación o mejoras o no, con algún grado de infraestructura o no) y **Rural** (suelo asociado a los usos agrarios).

En cuanto a dotación de infraestructuras y servicios, Figuera está abastecida según el nivel de servicios que se detalla a continuación: En cuanto al nivel de pavimentos, de un total de 36.796 ml de calles, 15.528ml (42%) están pavimentadas, 15.822ml tienen mejorado (43%) y 5.446ml son de tierra (15%). Lo que se indica como mejorado equivale a estabilizado y en algunos casos a calles que cuentan con cordón cuneta.

De un total de 3085 fincas, 1968 fincas tienen agua (64%), 1865 tienen cloaca (60%) y 1754 fincas tienen gas (57%).

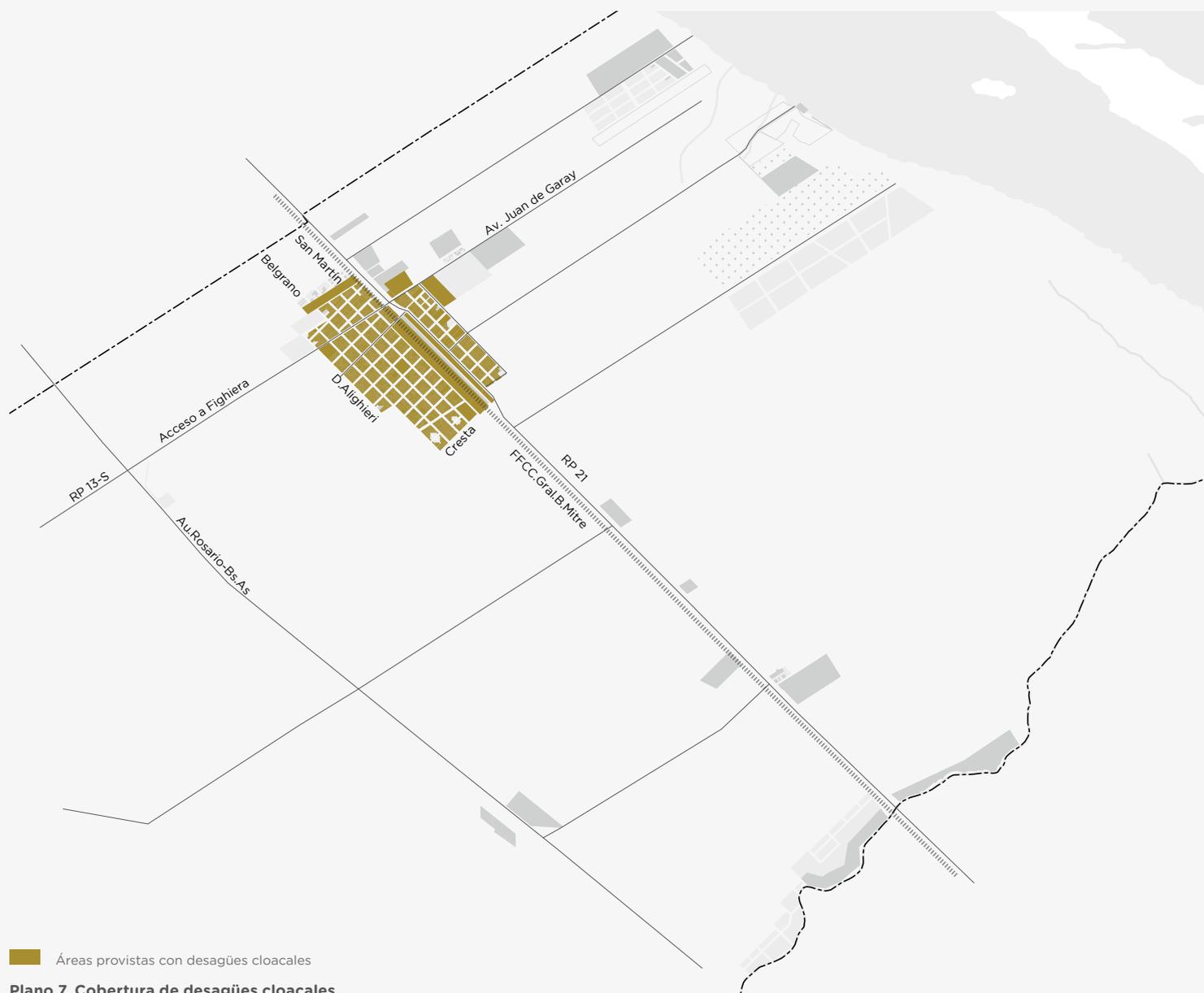
En los cuadros y gráficos siguientes se indica el estado de situación de las infraestructuras y servicios.





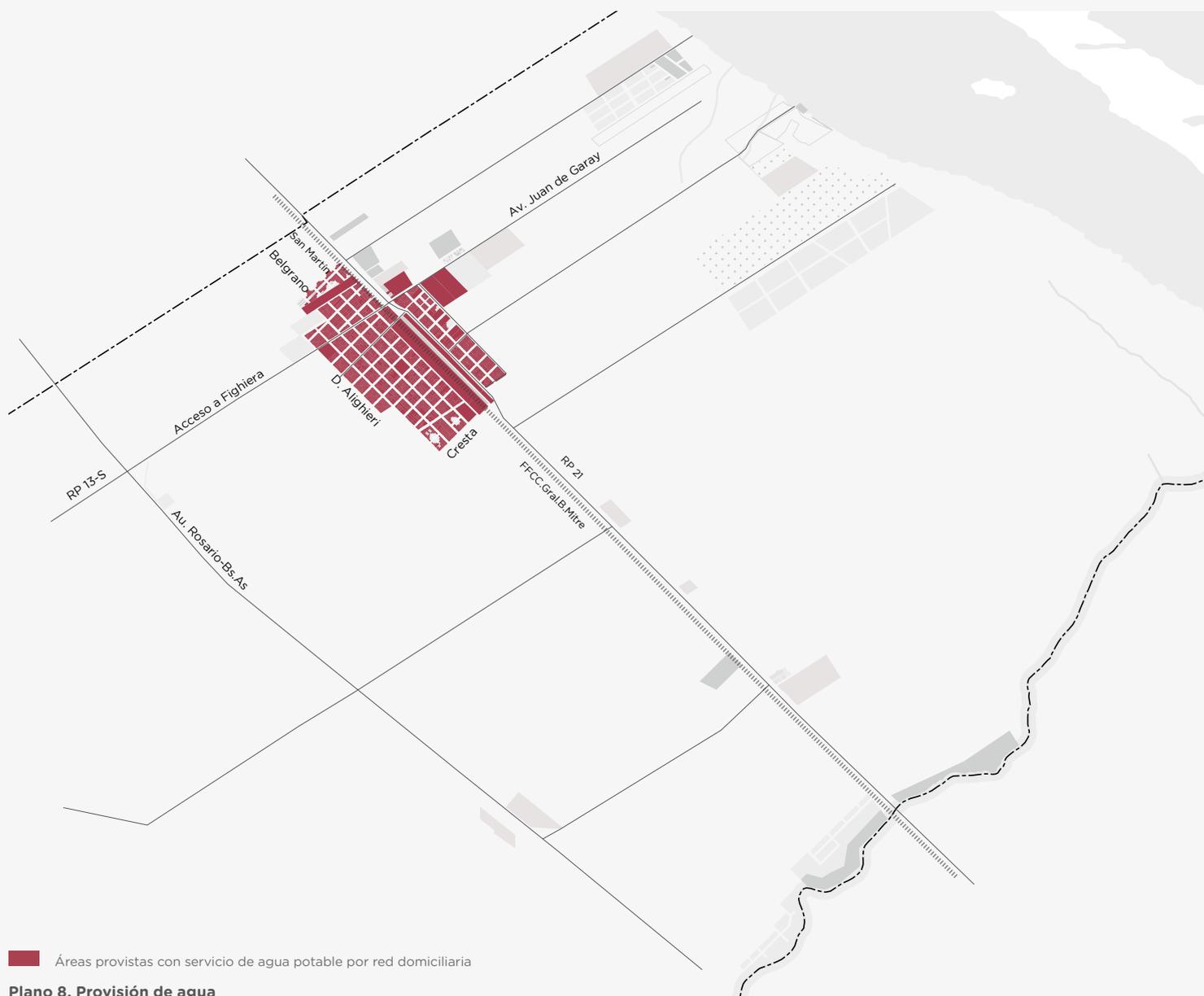
Plano 6. Estado de las calles

Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales	Segmentos
Asfalto	42%	15.528 ml.	132
Mejorado	43%	15.822 ml.	105
Tierra	15%	5.446 ml.	19



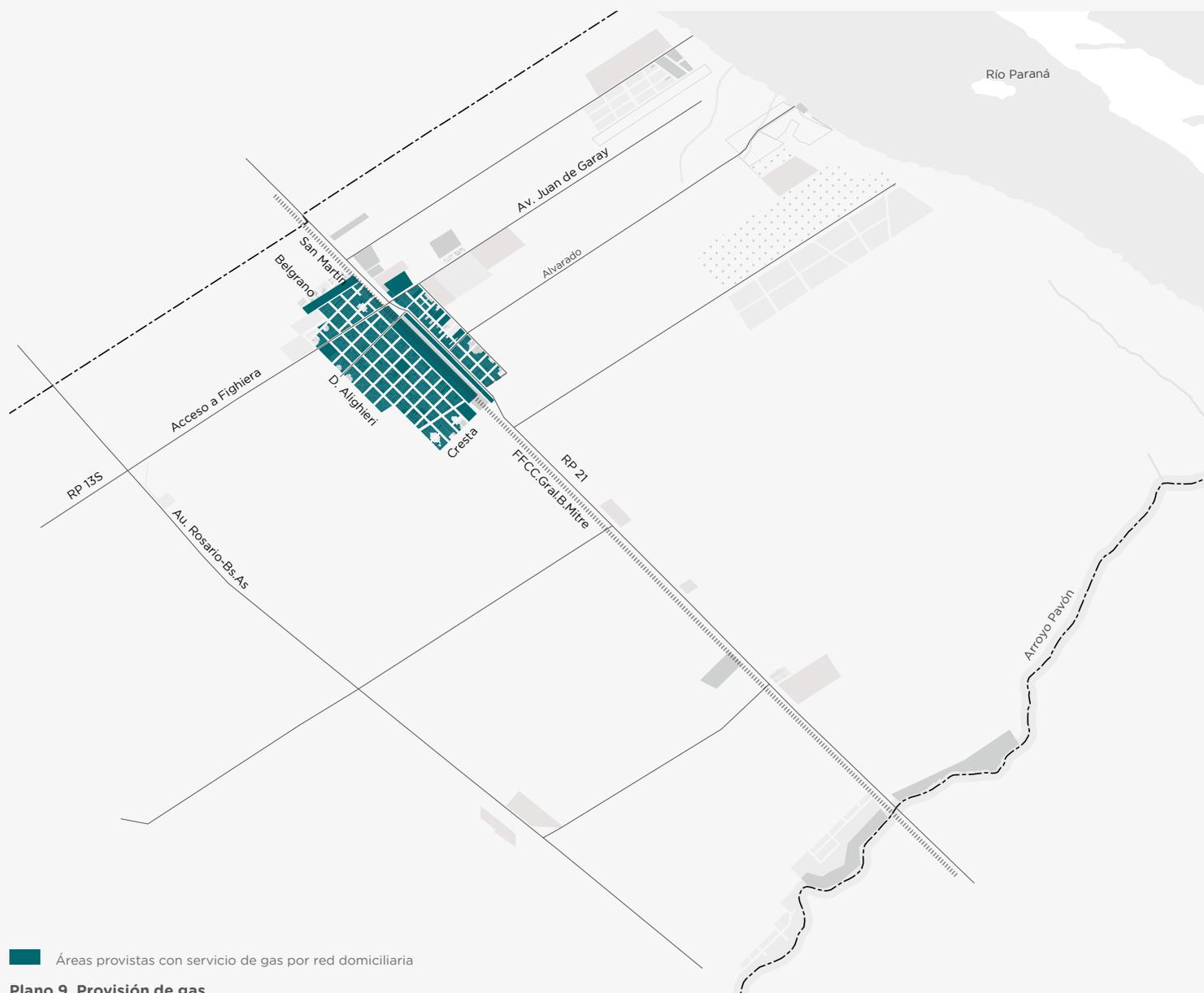
Plano 7. Cobertura de desagües cloacales

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con cloacas	Sin cloacas	Total	Con cloacas	Sin Cloacas	Total	Con cloacas	Sin Cloacas	Total	Sin Cloacas
vacantes	339	476	815	17	638	655	0	9	9	506
ocupadas	1505	20	1525	4	86	90	4	17	21	0
	1844	496	2340	21	724	745	4	26	30	506
	60 %	40 %								



Plano 8. Provisión de agua

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Sin agua
vacantes	353	461	814	78	577	655	5	9	14	506
ocupadas	1500	21	1521	33	57	90	3	18	21	0
	1853	482	2335	111	634	745	8	27	35	506
	63 %	37 %								



Plano 9. Provisión de gas

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Sin gas
vacantes	298	517	815	11	644	655	0	9	9	506
ocupadas	1443	82	1525	2	88	90	4	17	21	0
	1741	599	2340	13	732	745	4	26	30	506
	56 %	44 %								

50 DESARROLLO DEL SUELO RURAL EN EL ESPACIO PERIURBANO

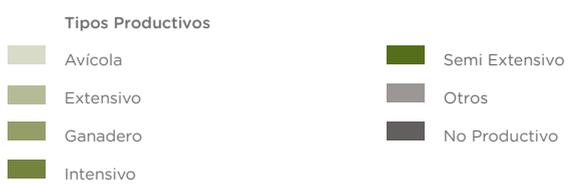
Además del carácter singular de los tejidos residenciales de las diferentes comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario, se puede reconocer una fuerte presencia de paisaje rural que rodea los centros urbanos, particularmente los del Corredor Sur. Este reconocimiento surge de la superposición de cuatro elementos: la naturaleza (topografía, vientos, cursos de agua, flora y fauna), los sistemas productivos variados (especialmente la producción rural extensiva e intensiva), las infraestructuras y los asentamientos residenciales. Cada uno de estos cuatro elementos tiene una lógica propia: leyes que marcan el funcionamiento de los mismos. A pesar de que estas lógicas se opongan o contrarresten, es fundamental favorecer su coexistencia para trabajar en conjunto en este espacio.

A este suelo rural próximo al centro urbano, se lo denomina espacio periurbano y se caracteriza por la presencia de quintas y de producción semi-extensiva de arveja y papa. Existen, en este sector, parcelas empleadas para producir trigo, maíz, soja y pasturas para alimentar animales. También conviven otros usos variados como: criadero de pollos, un basural y parcelas sin producción aparente o con vegetación natural. Se encuentran en él, además, pequeños grupos de árboles esparcidos que no generan grandes concentraciones arbóreas y también algunas barreras forestales para proteger los cultivos de los vientos provenientes del sur y del oeste.

Debido a su ubicación en el borde de las áreas urbanas de las localidades, conviven en este ámbito 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 los afecten.

Al sur de la localidad se encuentra al arroyo Pavón que la separa de la comuna de Pavón. Si bien este arroyo se encuentra alejado del suelo periurbano de borde del casco original, a ambos márgenes del mismo se desarrolla también actividad rural, mayoritariamente de producción extensiva. El correcto tratamiento de las parcelas que lindan con el arroyo va a resultar en un mejor comportamiento de las dinámicas hídricas.



Plano 10. Usos productivos en el suelo rural de borde de las áreas urbanizadas



Plano 11. Detalle del tejido rural de proximidad



Paisaje productivo rural en los bordes periurbanos, 2017

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Figiera se encuentra a escasa distancia de un importante centro urbano del Corredor Sur, Arroyo Seco, lo que redundará en viajes de corto alcance para acceder a algunos servicios; cuenta con una cierta continuidad del agregado edilicio en disposición compacta hacia el oeste de las vías ferroviarias; no tiene una vinculación eficiente con la ribera aunque ha mejorado la conectividad recientemente a través del vínculo oeste el acceso a Figiera, que la enlaza con eficiencia a la autopista Rosario-Buenos Aires.

Su territorio es atravesado por las vías del ferrocarril General Mitre que favorecen la conectividad de media y larga distancia. Esta situación se transforma en una potencialidad a sostener en el sistema de relaciones que se establece a nivel metropolitano. Al tratarse de una localidad comparativamente de pocos habitantes, y consecuentemente menor flujo vehicular, la segregación de los modos resulta menos necesaria. En transporte público, solo la línea "M" –que llega a Ibarlucea en su extremo opuesto–, tiene circulación al interior de la localidad para fijar su punta de línea. Pese a esta disposición en apariencia sencilla, distintas medidas pueden aplicarse para aspirar a una movilidad mejor planificada.

DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

Figiera se caracteriza por un perfil turístico-residencial y productivo ligado a la agricultura y a la industria. Los principales agentes productivos son empresas vinculadas al agro que optaron por los beneficios y las condiciones favorables de la localización frente al río Paraná. Las empresas más reconocidas son Ruedas

E B S.R.L. (fábrica de llantas) y Alpha Figiera S.R.L., frigoríficos Figiera, Droni y Vanesa, un puerto fiscalizador de pesca. La localidad cuenta con 350 unidades de comercio y es conocida en la región y en las principales ciudades del país por la venta de salames y encurtidos.

El grado de desarrollo de las actividades productivas y logísticas es un factor clave para definir la organización espacial y funcional del territorio. A partir de su localización pueden verse condicionados los procesos de urbanización residencial, y así definirse una mejor o peor relación entre ambos.

Si la regulación de los usos del suelo es de carácter transitorio en tanto tiene como objeto generar suelo para desarrollos productivos sin evaluar el proceso en forma integral, reportará graves desequilibrios en el territorio y acentuará los conflictos entre el sector productivo y la población residente. Por lo tanto, regular estos usos constituye un tema clave para el desarrollo de la localidad.

Otro aspecto importante que considerar en torno al desarrollo productivo se vincula con la actividad rural. El AMR se caracteriza por la presencia de grandes espacios libres entre los núcleos urbanos de las distintas localidades, utilizados mayoritariamente para la producción de alimentos, un alto porcentaje de estas parcelas es utilizado 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 Figiera se encuentran algunas quintas con producción hortícola intensiva, otras con producción de papa o arvejas y una mayoría de producción rural extensiva de soja, trigo y maíz.



Localización de industrias

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| 1. Silos José Costantini S.A. | 6. Silos Florencia Cereales |
| 2. Ruedas Alpha Figuera | 7. Puerto Arroyo Seco |
| 3. Cerámica Figuera | 8. Frigorífico Figuera |
| 4. Barranca Figuera | 9. Frigorífico Vanesa |
| 5. Síntesis química SAIC | 10. Frigorífico Doroni |

Plano 12. Desarrollo industrial productivo y de servicios

56 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 proyectos. 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.

Entre los instrumentos de planificación relevados² se detecta la promulgación de leyes o normas subsidiarias que ordenan o reglamentan su aplicación. A partir de la revisión de las leyes y decretos reglamentarios provinciales, con incidencia normativa en la ciudad y su marco regional, cabe mencionar la reciente Resolución N° 350 que establece que los loteos con fines de urbanización deben ser sometidos a categorización ambiental en función de la evaluación de sus características particulares y su entorno, entre otras obligaciones. Se entiende por “loteos con fines de urbanización” a la propuesta de subdivisiones o parcelamiento del territorio que impliquen apertura de calles, destinado a usos residenciales o actividades compatibles.

Figliera no cuenta con ordenanzas ni normativas que regulen los desarrollos urbanos. El PUL y los emprendimientos residenciales privados están en proceso de elaboración y ejecución respectivamente. Estas normativas se viabilizan a través de convenios firmados para su aprobación, con exigencias diferentes ya que no cuentan con una ordenanza que regule su localización. En algunos emprendimientos, se ha exigido un porcentaje de aporte de las ventas de terrenos privados. Asimismo, existe un fondo de aporte voluntario, destinado al financiamiento de la infraestructura comunal de salud, al cual los emprendimientos inmobiliarios realizan contribuciones.

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.

SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

En base a la caracterización del proceso de urbanización que definió 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 Figuera. Los conflictos surgidos de la ausencia de un plan de ordenamiento territorial integral o de la generación espontánea de situaciones urbanísticas complejas persistentes en el tiempo constituyen los argumentos para una futura planificación. El primer paso para plantear futuras soluciones es el reconocimiento apropiado de los problemas y temas más urgentes. Se pueden identificar cuatro grandes temas para establecer una clasificación sencilla de los mismos:

Urbanización y vivienda

- Conflictos vinculados a la inseguridad y la fragmentación social.
- Ocupación del frente ribereño con usos productivos/portuarios y residenciales que dificultan la posibilidad del acceso público al río en algunos tramos. En dicho sector, también convive un grupo de pobladores que reside en condiciones precarias y utiliza la pesca como modo de sustento económico.
- La planta urbana interrumpida por la presencia del cuadro de estación del FFCC que imposibilita la continuidad del sistema

vial jerárquico, como también la presencia de la ruta provincial N°21 que contribuye (con el tránsito intenso de cargas) a la desconexión entre el sector este y oeste de la localidad y de la planta urbana con el río.

- Falta de instrumentos apropiados para regular el desarrollo de urbanizaciones residenciales abiertas y cerradas, de alto impacto ambiental y con dificultades para contar con una prestación de servicios adecuada.
- Carencia de instrumentos locales para regular la expansión de la planta urbana.

Espacios verdes, red de espacios públicos y áreas rurales

- Volcado de efluentes cloacales sin tratamiento o tratamiento incompleto. Actualmente, los bordes del arroyo Pavón poseen escaso acceso público y presentan problemas de degradación ambiental, al igual que el borde del río Paraná.
- Diferentes usos sobre el frente fluvial del río Paraná dificultan la existencia de recorridos ribereños continuos y el desarrollo de espacios públicos costeros. Sólo se destacan algunas situaciones de llegada y accesibilidad en forma perpendicular a la ribera. Esto impide el contacto y disfrute de la población de las situaciones paisajísticas naturales.
- Carencia de instrumentos locales apropiados para la protección del frente ribereño del arroyo y el río.

Infraestructuras y servicios

- Déficit en equipamientos socios comunitarios, no incorporados en el desarrollo de los procesos de urbanización.
- Conflicto en el sistema de movilidad, tanto de cargas como de

58

pasajeros. El tránsito de cargas, que atraviesa la planta urbana, provoca serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental.

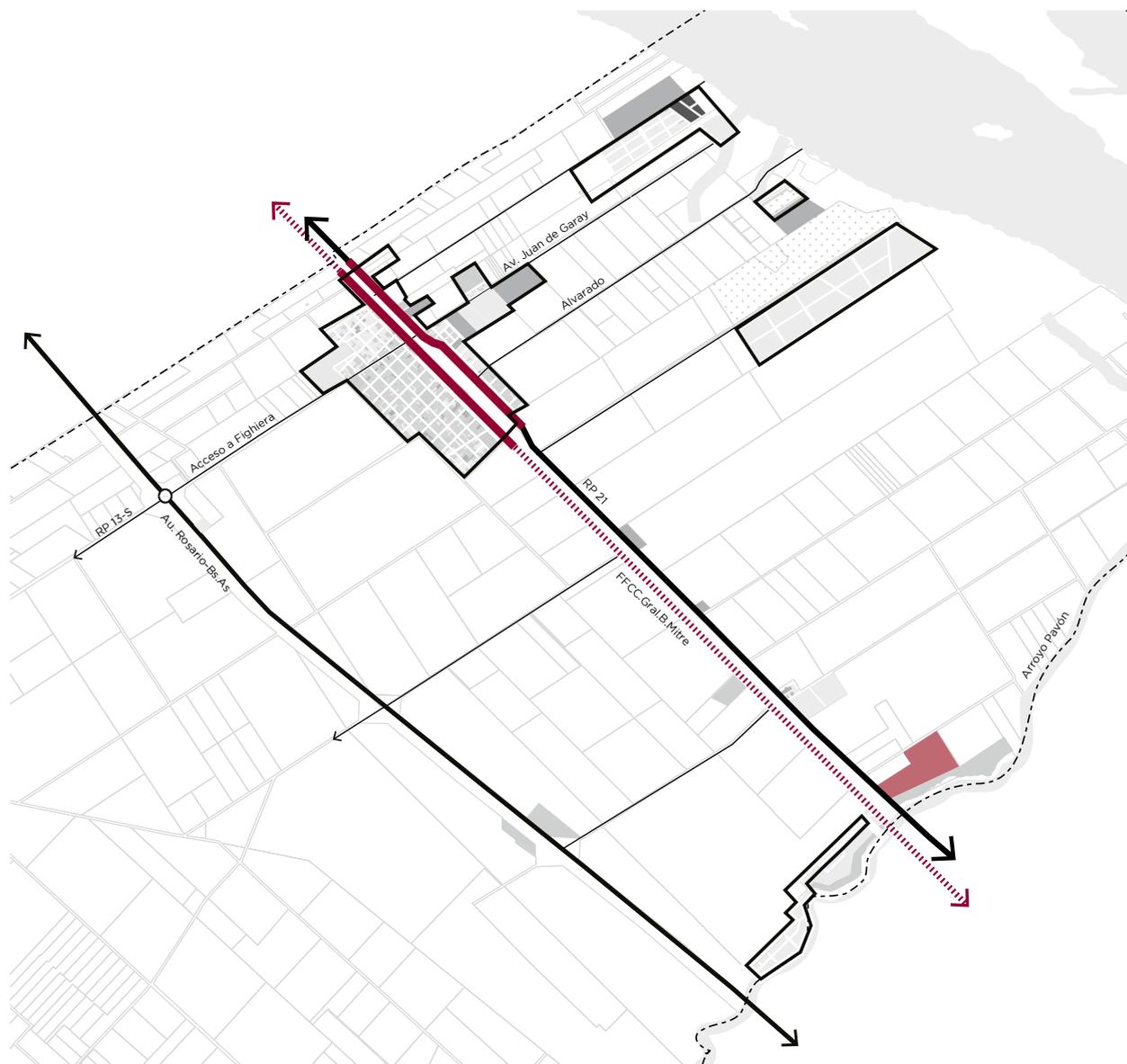
- Falta de continuidad de los trazados de calles y avenidas por la presencia de la estación del FFCC, las vías ferroviarias y los cambios de dirección de los fragmentos urbanos
- Falta de jerarquización de los caminos de llegada al río Paraná.

Dinámica hídrica

- Zona rural oeste. Esta zona se caracteriza por el escaso desnivel del terreno, lo que produce que ante eventos de lluvia de pequeña y mediana magnitud se saturen las cunetas de los caminos, acumulándose el agua en numerosas lagunas. La única conducción de magnitud en este sector es la cuneta de la autopista, aunque actualmente no posee la pendiente necesaria para evacuar el agua hacia otros sectores. Se designó a todo este sector como zona con riesgo de anegamiento por falta de escurrimiento.
- Zona urbana y rural este. La mayor parte del ejido urbano desagüa en la cuneta oeste del FFCC Mitre. Como inconveniente se observa la insuficiente capacidad de los canales de desagüe perimetrales al oeste y sur de la localidad. Por otro lado, hacia el este de la ruta existe un sector urbano sin una vía de evacuación de los caudales generados. Sobre la calle Alvarado existe una zona baja que recibe los aportes urbanos y rurales linderos. Los únicos canales existentes actualmente se encuentran a una cota superior a la de este barrio. Asimismo estos canales presentan problemas propios: sus cunetas tienen una sección insuficiente para evacuar los caudales de agua que le llegan,

produciéndose frecuentes desbordes. El otro canal se desarrolla por una zona baja natural, pero al llegar a la barranca, su sección se pierde entre terrenos privados y desemboca al río entre viviendas precarias de pescadores de la zona (continuación de calle Güemes).

- Arroyo Pavón. El Arroyo Pavón tiene una cuenca de más de 4000 km², en el distrito de Fighiera. Se desarrolla de suroeste a noreste, y desemboca en el río Paraná luego de atravesar los puentes de la Autopista Rosario-Buenos Aires, el Ferrocarril Mitre y la ruta provincial 21. De acuerdo con las cartas de IN-COCIV la mancha de inundación tiene un ancho de entre 800 y 1600m hacia la margen izquierda, reduciéndose bastante hacia aguas abajo de la ruta provincial 21 (aproximadamente 150m). El escurrimiento hacia el arroyo se desarrolla en forma perpendicular al mismo en general. No así en el sector ubicado entre la autopista y el ferrocarril. Allí se presenta un bajo natural que para una lluvia de recurrencia 100 años presenta la mancha de inundación.



- Dispersión de industrias en el tejido
- Dispersión y discontinuidad de las áreas urbanizadas
- Presencia de asentamientos irregulares
- Infraestructuras que fragmentan la planta urbana
- Establecimiento productivo desmantelado en suelo rural (Tableros del Paraná)

Plano 13. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda



- | | |
|--|---|
| Actividades que fragmentan el frente fluvial | 5. Camping San Cayetano |
| Elementos de alto valor paisajístico | 6. Salto del Pavón |
| 1. Estancia La Concepción | 7. Ecocamping |
| 2. Huertas Urbanas | Humedales sin protección |
| 3. Predio Estación FFCC B. Mitre - Figuera | Inaccessibilidad y/o acceso dificultoso al río y el arroyo |
| 4. Camino arbolado | Infraestructuras que cortan el arroyo |

Plano 14. Diagnóstico de problemas y potencialidades en los espacios libres



- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Dispersión de industrias en el tejido | Niveles de consolidación de los servicios urbanos (gas, cloaca y agua) | |
|  | Bajada existente al río |  | Manzanas consolidadas con todos los servicios |
|  | Fricción del transporte de cargas en el medio urbano |  | Manzanas con nivel medio de servicios |
|  | Normativa vigente de áreas industriales a recalificar |  | Manzanas con bajo nivel de servicios |
| | |  | Áreas sin servicios |

Plano 15. Diagnóstico de problemas y potencialidades en las infraestructuras y servicios



- Arroyo Pavón
- Canales existentes
- Mancha de inundación
- Zona con riesgo de inundación
- Zona de posible anegamiento por escurrimiento dificultoso

Plano 16. Problemas referidos a la dinámica hídrica

IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

El valor fundamental de las potencialidades a continuación identificadas en la localidad de Fighiera reside en su capacidad para constituirse en motor de transformación del territorio metropolitano. Entre las potencialidades más destacadas de la comuna pueden mencionarse algunas en relación con su situación favorable y estratégica de localización, al valor paisajístico y ambiental de los espacios públicos frente al río Paraná, las islas y el arroyo Pavón con los saltos; la inversión en la infraestructura existente en la planta urbana y en equipamientos comunitarios; y la posibilidad de crecimiento y expansión del tejido residencial.

Urbanización y vivienda

- Disponibilidad de suelo vacante para afrontar, en gran parte, el déficit de vivienda e incorporar simultáneamente espacio público y equipamiento comunitario, a través del desarrollo de una propuesta de carácter integral y de valor estratégico.
- Presencia de importantes equipamientos recreativos-deportivos que definen el perfil de la localidad (Plaza Saludable, con equipamiento aeróbico).
- Sitios, edificios e instalaciones de valor patrimonial, arquitectura significativa y elementos de valor singular.

Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales

- Presencia de espacios libres y equipamientos deportivos-recreativos.
- Sitios y edificios de valor ambiental y paisajístico, con capacidad de configurar una estructura de espacios públicos.
- Atractivo turístico-paisajístico que genera la presencia de sus islas, de un frente costero con importante desarrollo sobre el río Paraná y el arroyo Pavón con los saltos.
- Presencia de áreas rurales con importante producción agrícola, especialmente dedicadas al cultivo de oleaginosas, a la horticultura y en menor medida a la ganadería vacuna.
- Plaza pública integradora Ciudad de Rosario.

Infraestructuras y servicios

- Grandes conexiones territoriales tanto con Rosario como con el resto de las localidades del Corredor Sur. Se destacan el FFCC Gral. B. Mitre, la ruta provincial N°21, el nuevo acceso a Fighiera, la ruta nacional N° 9, los principales accesos a la localidad y la conexión vial interna compuesta por calles y avenidas.
- Cobertura casi completa de servicios (sistema cloacal, red de agua y gas) en la totalidad de la extensión de la planta urbana.



CAPÍTULO 3. PROPUESTA

El Plan Urbano Local de Fighiera 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, 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. 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.

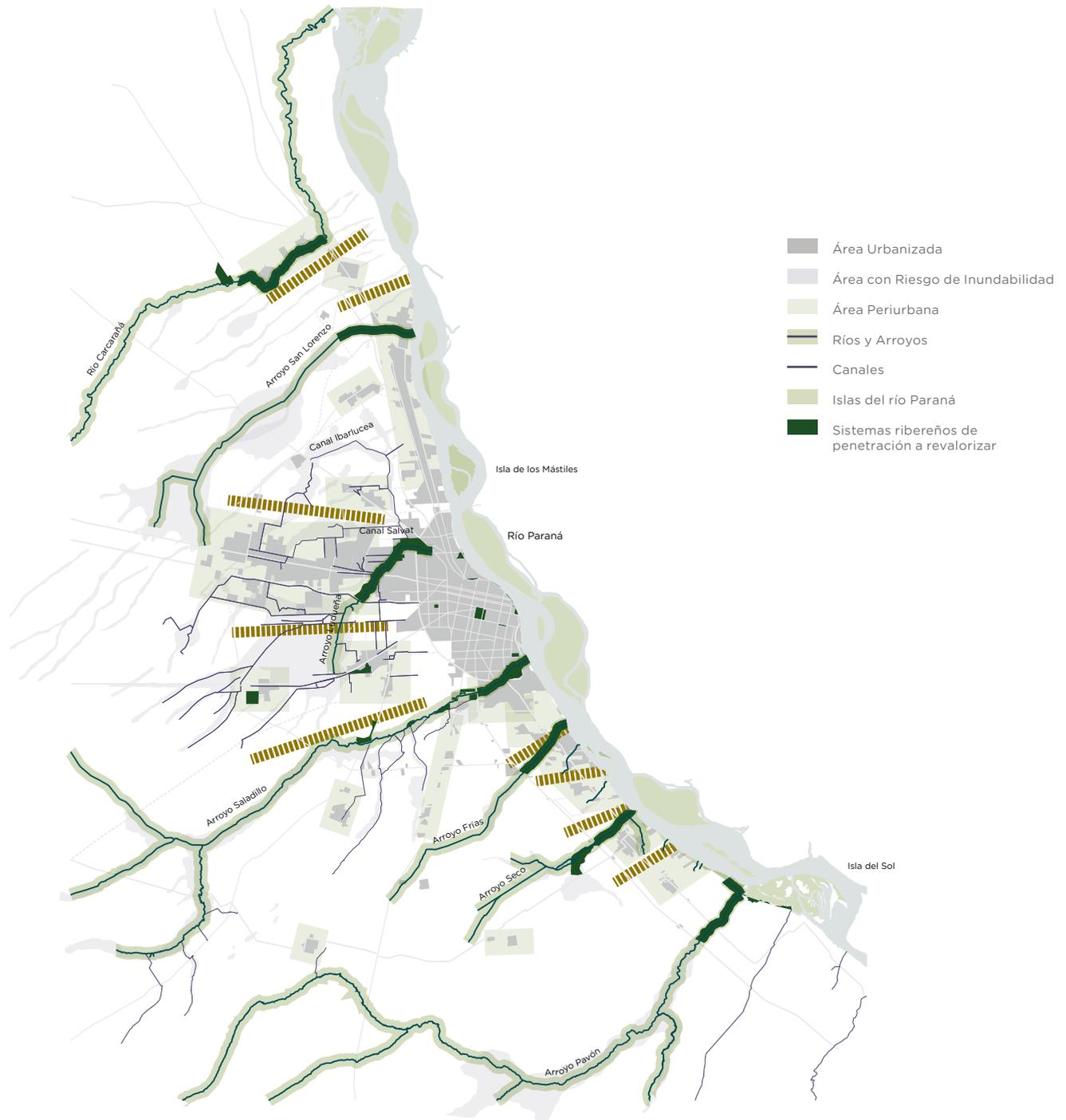
Con respecto a los usos industriales, a nivel metropolitano, se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de las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

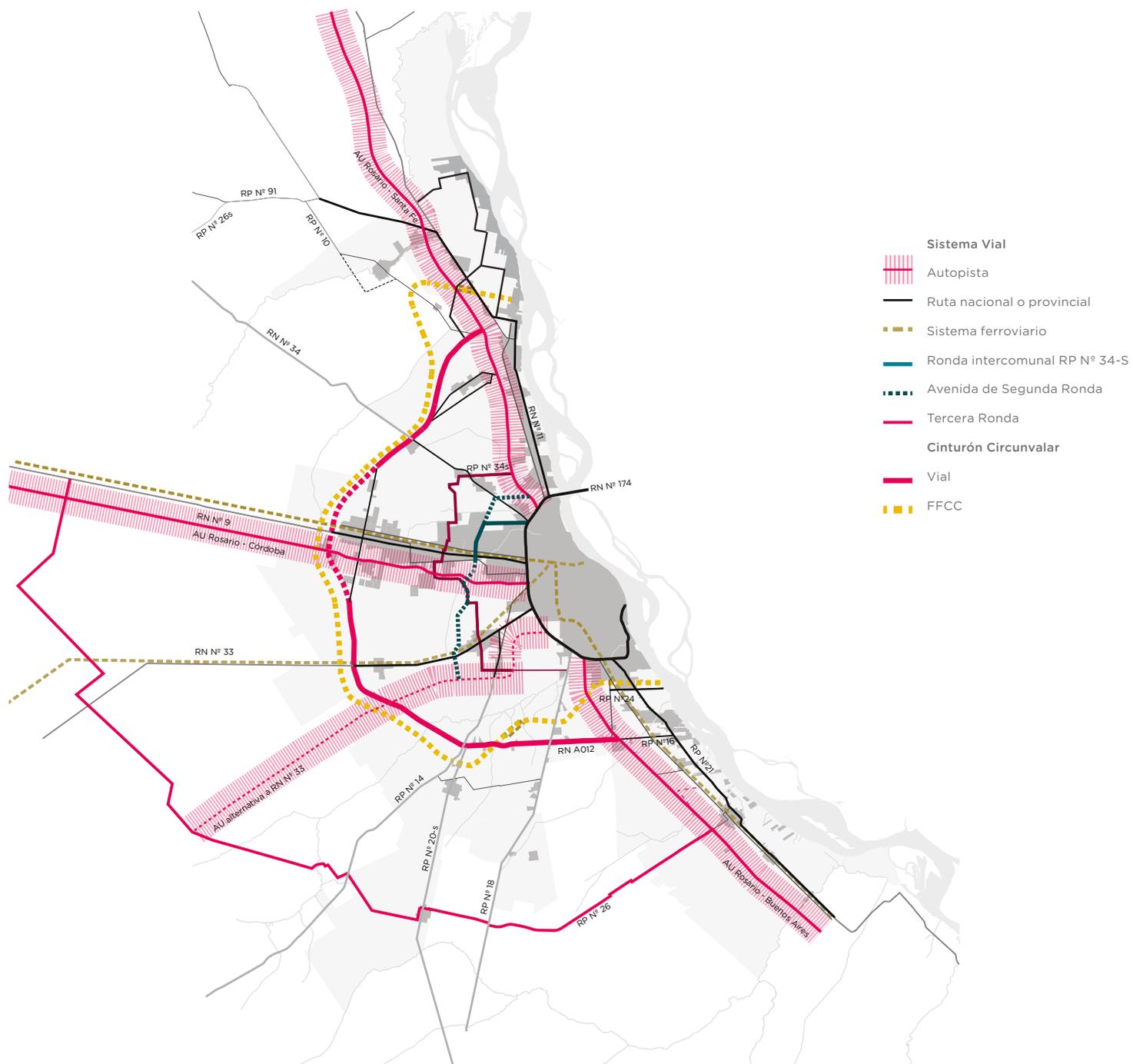
La protección de sus recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los componentes ambientales y paisajísticos que estructuran el territorio metropolitano y constituyen factores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

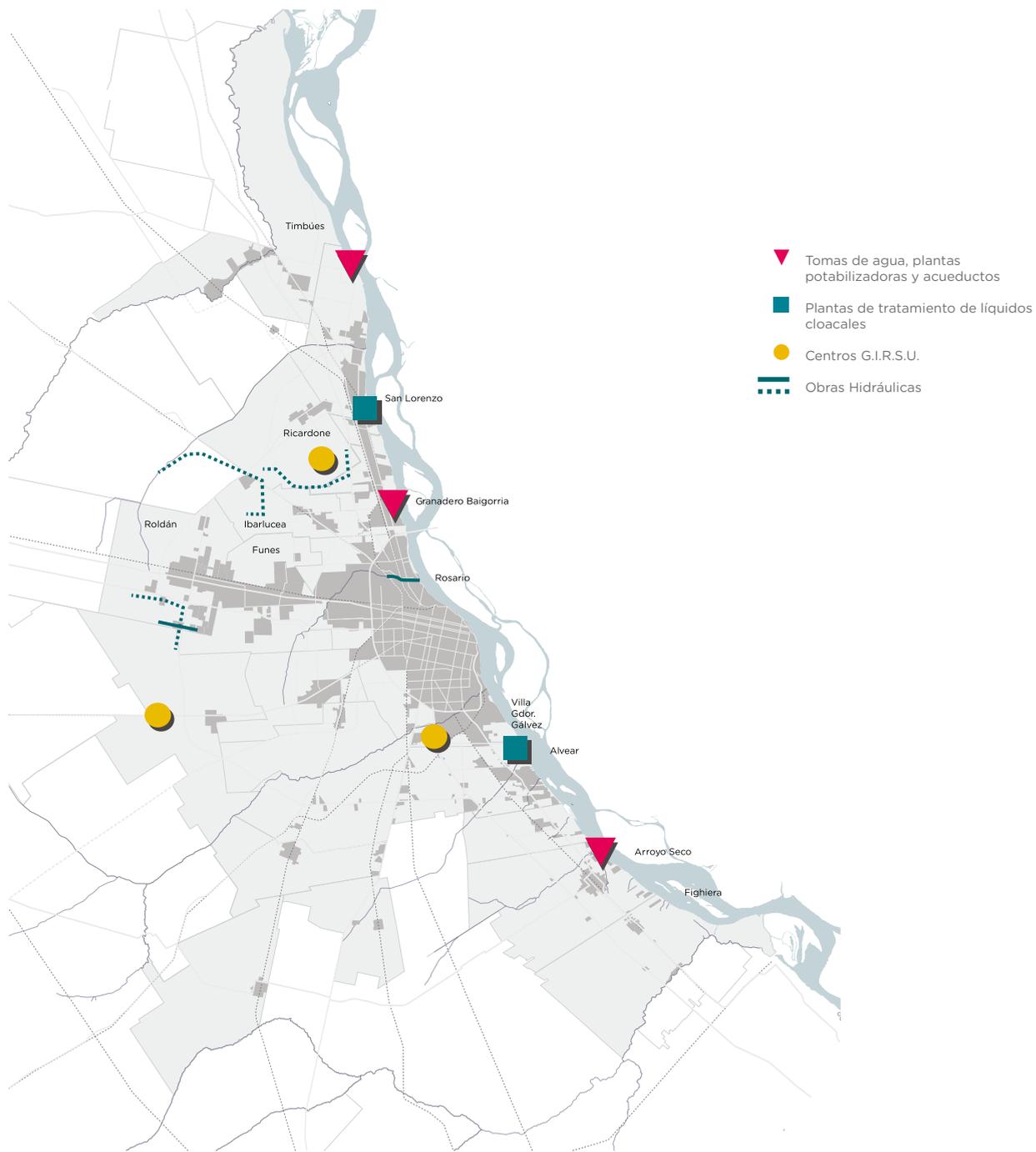
La aspiración a contar con un sistema de ciudades conectadas por una accesibilidad y conectividad eficientes, se logrará en la medida en que se puedan articular y ordenar distintas formas de conectividad (vial, ferroviaria de carga y de pasajeros) conformando un sistema en red. Para optimizar el desarrollo 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.



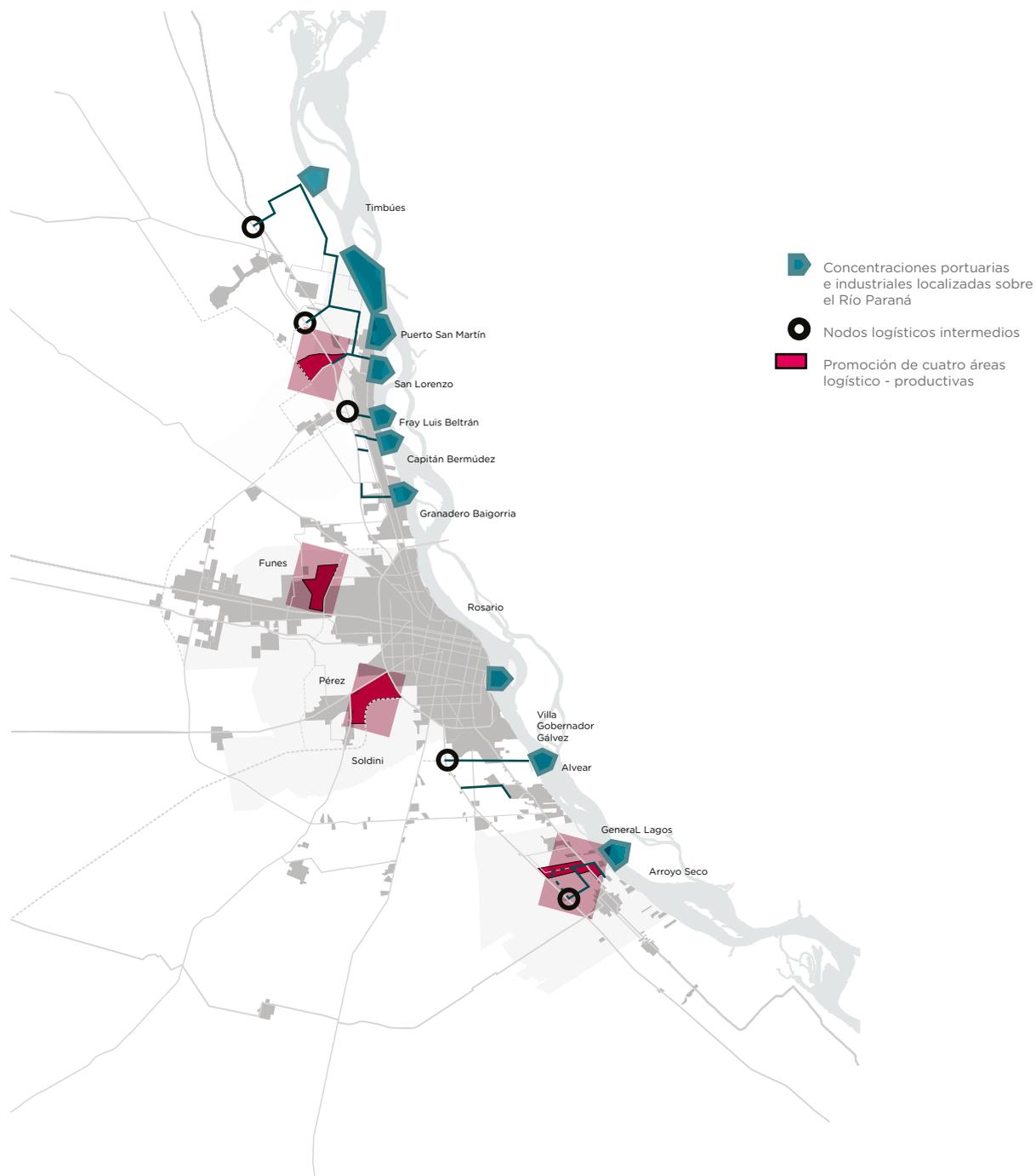
Plano 17. Sistema de parques metropolitanos



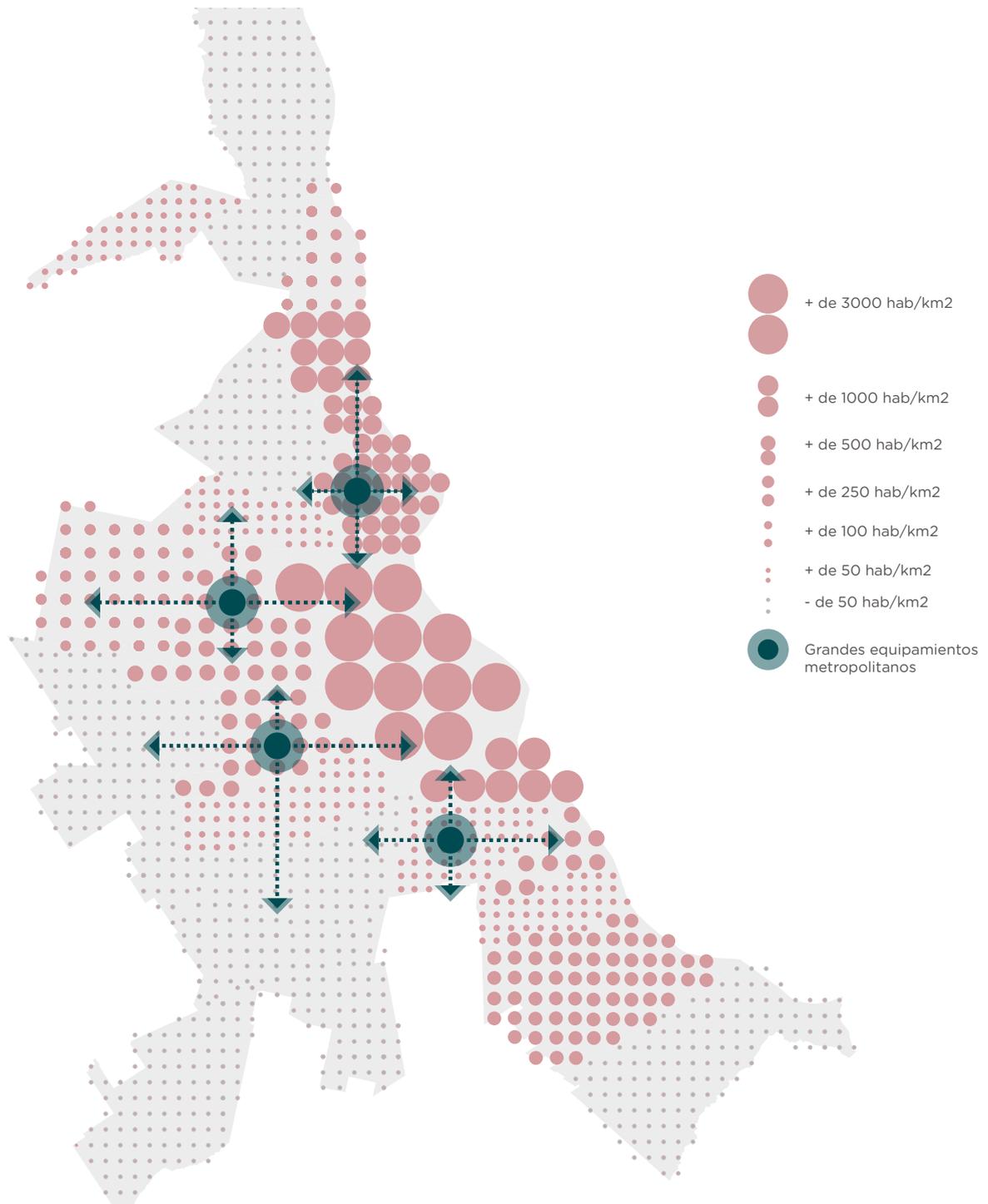
Plano 18. Accesibilidad y conectividad



Plano 19. Grandes infraestructuras de servicios territoriales



Plano 20. Plataformas logístico productivas y portuarias



Plano 21. Integración social y grandes equipamientos metropolitanos

SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CORREDOR SUR

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

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

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

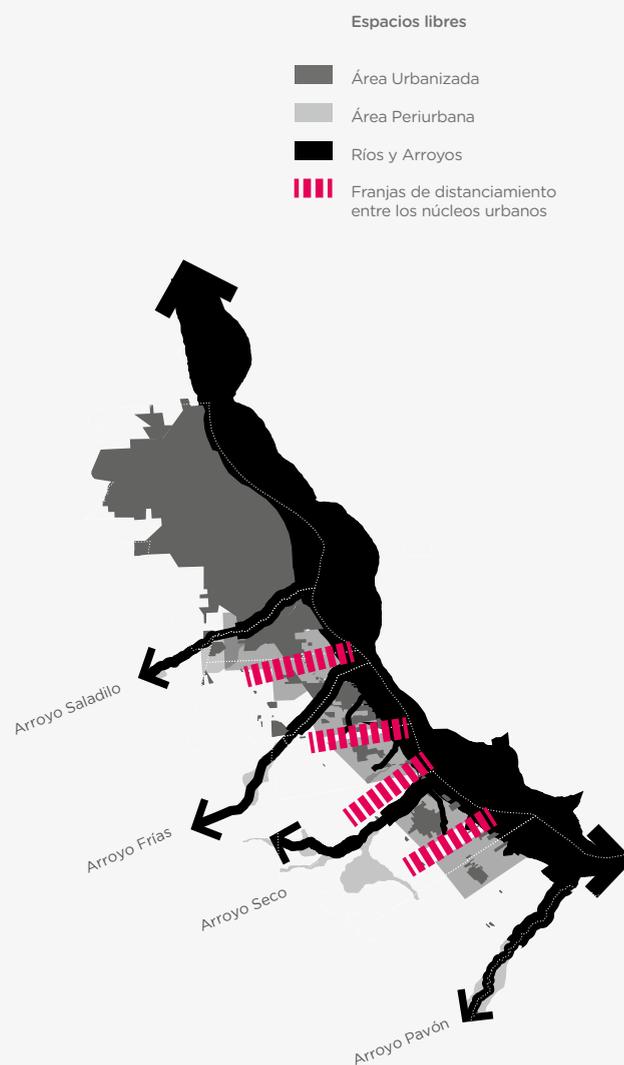


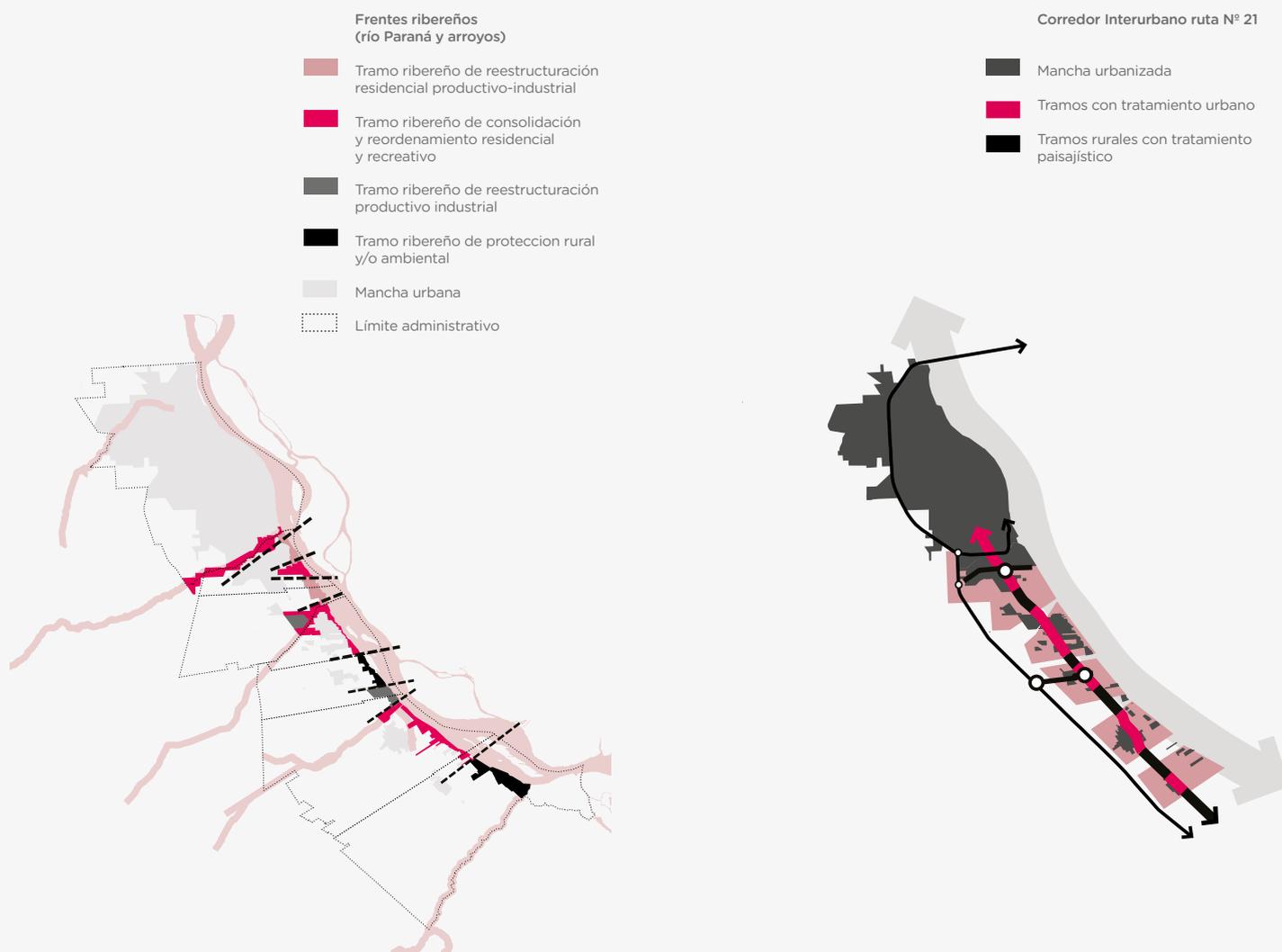
**Configuración actual de los tipos de suelo según sus usos.
Modelo de protección del espacio rural**

76

el Corredor Sur se propone:

- Desarrollo de un sistema eficiente de movilidad integral, para evitar el paso de camiones por la ruta provincial N° 21, y el atravesamiento de las plantas urbanas.
- Constitución de conectores logísticos de acceso directo a instalaciones productivas, trazados en sentido este-oeste desde la autopista hasta la ribera.
- 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 parqueizadas 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.







Plano 22. 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

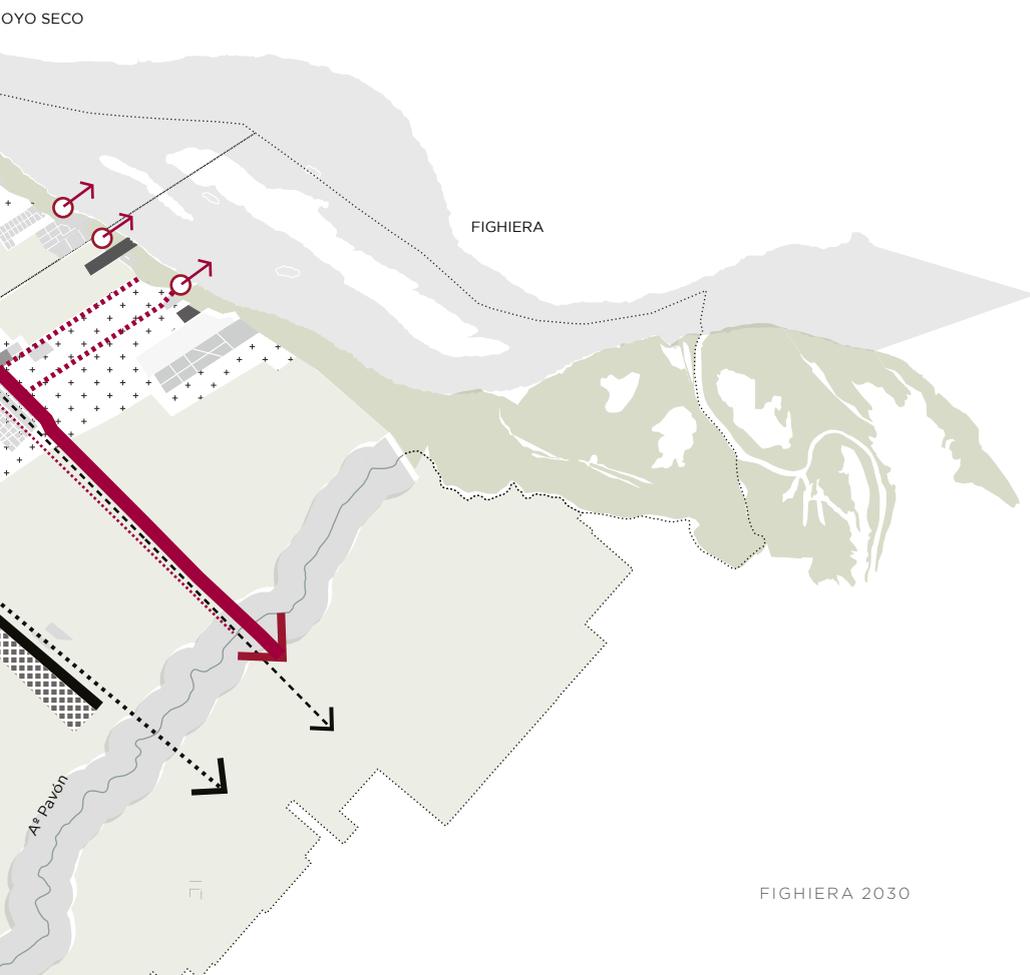
-  Área periurbana
 Incentivo a desarrollos productivos agrícolas alternativos
-  Área rural
-  Área natural protegida
-  Acceso público a la ribera

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

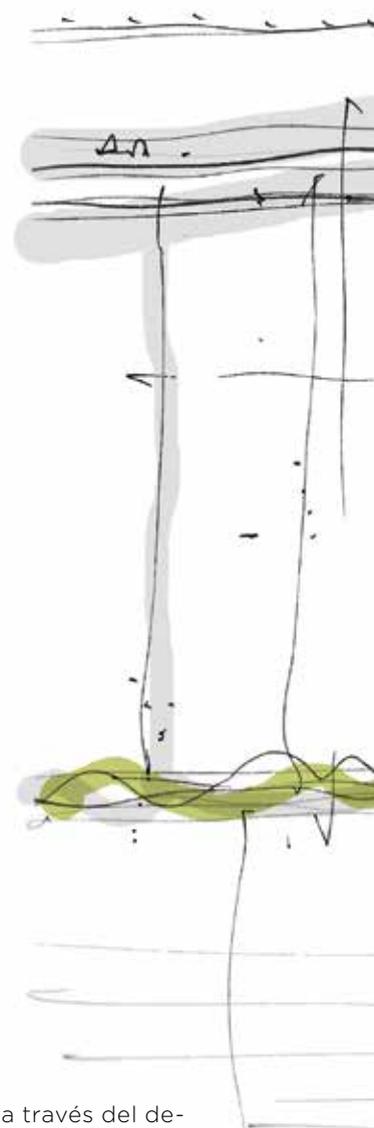


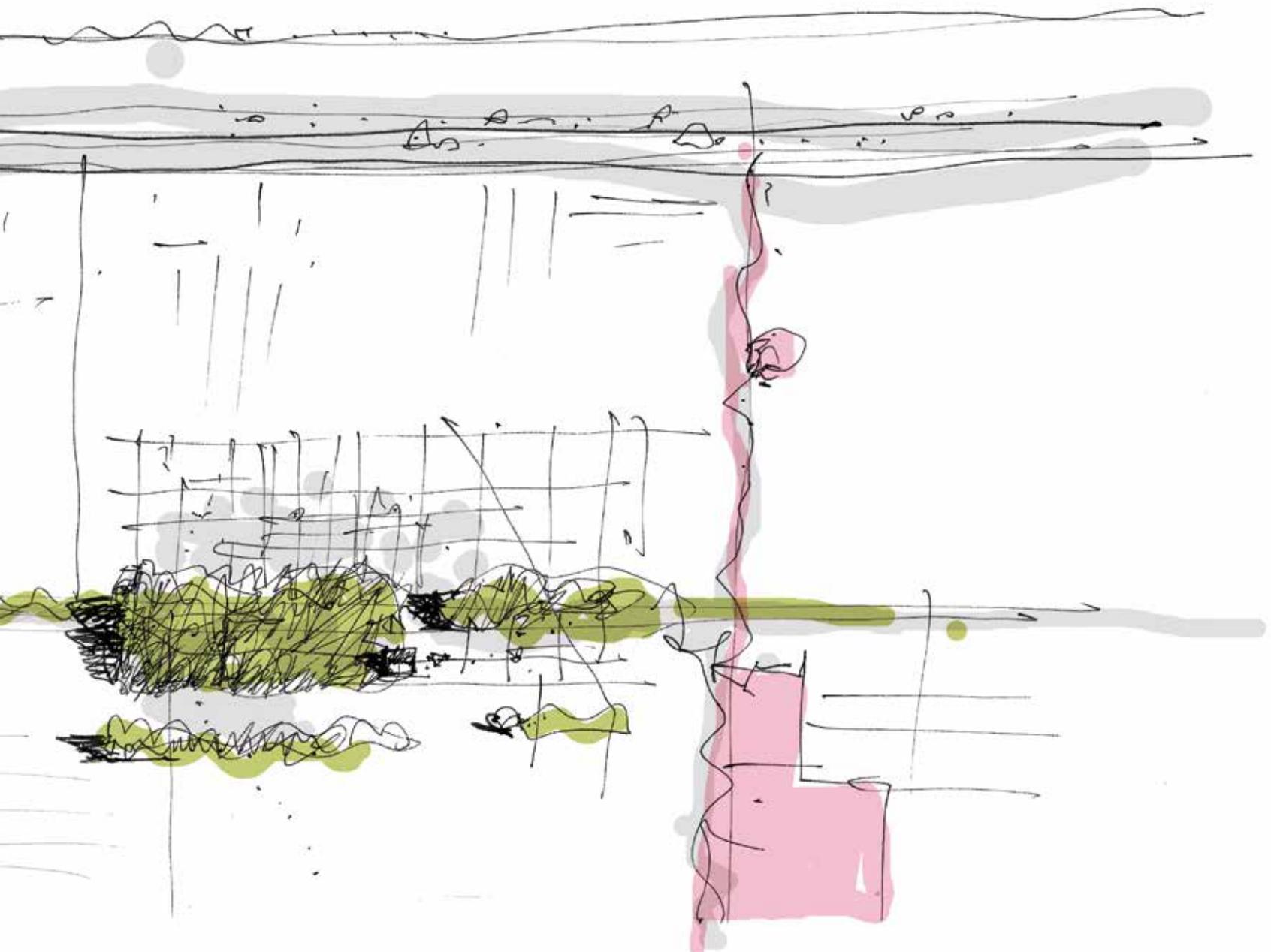
FIGHIERA 2030

OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Tres grandes objetivos generales de plan guiarán el futuro desarrollo de la localidad de Figuera:

1. *Reorganizar los bordes ribereños potenciando el espacio público, los accesos a los cursos de agua y el paisaje.* Con este fin, se propone la reorganización de los bordes del río Paraná y del arroyo Pavón a fin de posibilitar nuevos accesos y recorridos públicos, reconocer áreas de oportunidad para resguardar el ambiente y promover el desarrollo de un mayor uso recreativo y de esparcimiento de la población. Se pretende consolidar un corredor de biodiversidad integrado al sistema metropolitano, con un circuito de carácter intercomunal que conecte grandes áreas verdes, miradores y tramos de costa pública.
2. *Controlar y moderar el ritmo de avance de los desarrollos residenciales cercanos a la planta urbana y en mayor medida sobre la ribera.* Incorporar suelo para expansión urbana únicamente en forma contigua al casco original; el objetivo es mantener la morfología compacta y ordenada que actualmente presenta la comuna. Se propone en este sentido la consolidación de un cinturón verde de ronda que contenga los procesos expansivos tomando las trazas de las calles Dante Alighieri, Liniers, C. Cresta, Güemes y Juan Pagnan.
3. *Potenciar adecuadamente el uso turístico* a través del desarrollo de estrategias de protección y aprovechamiento de los recursos naturales y patrimoniales, y la puesta en valor de elementos del paisaje. Se hace necesario introducir la problemática de la configuración del paisaje y la protección de la biodiversidad, como una dimensión proyectual de máximo interés. En este marco, reconocer especialmente el atractivo del “salto del Pavón” como área natural protegida.





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 esta complejidad de factores.

Aun cuando en las localidades del AMR se registra un importante proceso expansivo, el cual sin dudas excede las necesidades propias de crecimiento de los municipios o comunas, es necesario destacar la necesidad de suelo para construir vivienda en los próximos 10 a 15 años en toda el AMR y la conveniencia de que esa demanda sea cubierta en los núcleos urbanos existentes reforzando y potenciándolos.

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 requerimiento, por su posición estratégica y por la disponibilidad de suelo propicio 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.

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

El suelo urbanizado es el ámbito de mayor 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 se ofrecen en él 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.



Urbanizaciones en proceso de consolidación

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

Figuera, como ya se dijo, conserva la morfología de su núcleo urbano independiente de los núcleos urbanos vecinos gracias a la presencia de las áreas rurales que la circundan y distancian, lo cual constituye una potencialidad a mantener. Las franjas rurales existentes entre ellos y conformadas en torno a los arroyos, cañadas y áreas rurales, estructuran y caracterizan al territorio del Corredor Sur Metropolitano. De acuerdo con los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el área metropolitana, en Figuera se proponen las acciones que se detallan a continuación:

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

- Resguardar el suelo periurbano y suelo rural productivo, para contener el proceso expansivo de la localidad. Se plantea también la generación de una ronda de borde al núcleo urbano definida por una franja forestada.
- Consolidar la planta urbanizada, a partir de alentar el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro del tejido urbano, y evitar los procesos expansivos que generen dispersión y adopten la forma de enclaves residenciales autónomos.
- Ordenar mediante el desarrollo de un plan específico los procesos de urbanización y transformación de la ribera del Paraná, que contemple el acceso público al frente costero, la continuidad de recorridos y la protección de elementos paisajísticos y naturales.

Proteger las áreas rurales:

- Definir las áreas periurbanas, que actúan a modo de límite y resguardo del centro urbano. Se prevé destinar estas áreas, ubicadas en el borde de la localidad, al asentamiento de pequeños productores de quintas (con el incentivo al cultivo de productos orgánicos).
- Calificar como “Área Rural” a la gran extensión de suelo no urbanizado que se dispone en el entorno del centro urbano y en continuidad con el suelo periurbano.
- Desarrollar 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.
- Evitar el desarrollo de usos productivos en el suelo de protección rural; esto demanda una rectificación de los usos donde se encuentran instalaciones desmanteladas de la actividad productiva (fábrica La Cerámica y fábrica Tableros del Paraná).



- | | | | |
|--|--|---|---|
| Definición de nuevas políticas de urbanización | | Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios | |
| Suelo urbano consolidado o a consolidar | Recalificación normativa - Loteos sin efectivizar | Industrias existentes | Consolidación del nuevo eje productivo-industrial |
| Expansión planificada del suelo urbano | Protección ambiental y contención de las urbanizaciones sobre el frente ribereño | Recalificación normativa del área industrial | Camping sobre Arroyo Pavón |
| Nuevos barrios de vivienda en proceso de consolidación | Reordenamiento del Barrio de la Costa | | |

Plano 23. Definición de nuevas políticas de urbanización

Reordenar las áreas productivas.

- Crear un área productiva que favorezca y ordene la radicación industrial para resolver los problemas de yuxtaposición e incompatibilidades con usos residenciales en el resto del tejido urbano. Se propone desarrollar sobre la autopista hacia el sur desde el nudo vial hasta metros antes del arroyo Pavón.

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

La presencia del río Paraná como recurso ambiental excepcional, canal de acceso a los principales establecimientos portuarios hace factible pensar en las siguientes políticas de plan:

Integrar proyectos en la ribera para el desarrollo urbanístico.

El desarrollo urbanístico de la ribera del Corredor Sur, de alto potencial, demandará la elaboración de una propuesta que promueva la accesibilidad pública al río y la convivencia entre los grandes emprendimientos productivos existentes y las nuevas áreas residenciales.

Conformar un sistema de parques metropolitanos. La recuperación de los bordes del arroyo Pavón y de espacios de interés localizados sobre la ribera del río Paraná se debe vincular con las intervenciones a nivel metropolitano, con la intención de generar un sistema integrado de parques metropolitanos.

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

- Reforzar la protección del salto del arroyo Pavón que actualmente está determinada en el marco de la Ley Provincial de Bosques N°12.366. Se trata de un área de alto nivel de conservación dentro de un Área Natural Protegida.

Delimitar y poner en valor el espacio periurbano

- Desarrollo de circuitos recreativos en relación con el espacio

periurbano.

- Revalorización de las huertas productivas como elemento esencial del paisaje que circunda la localidad.

Recuperar el suelo rural y periurbano como paisaje infraestructural

- Utilizar el espacio periurbano como filtro gradual entre los usos urbano y rural a partir del cuidado de los modos productivos empleados en el mismo.
- Proteger las zonas inundables a partir de demarcar los usos permitidos en las distintas parcelas rurales y periurbanas a partir del estudio de la topografía y la presencia de cursos de agua.
- Fomentar la rotación de cultivos para contribuir al correcto drenaje del suelo.
- Fomentar la plantación de árboles que contribuyan a absorber el agua de las precipitaciones.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La presencia de la autopista, la ruta, las vías y la ribera en vínculo con todas las localidades integradas al Corredor Sur representa 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 consensuadas a nivel metropolitano, como las que se detallan a continuación.

Canalizar el transporte de cargas para redireccionar la circulación de camiones, preferentemente hacia autopistas, rutas provinciales y nacionales, y evitar el paso por las plantas urbanas.

Se plantea generar una bajada específica desde la autopista Rosario-Buenos Aires para resolver la accesibilidad de cargas en concordancia al uso productivo propuesta hacia el sur de la planta urbana. La concreción de esta vía constituye una estrategia importante para el ordenamiento y la promoción industrial.

88 *Modificar el carácter de la ruta provincial N° 21.* Promover un cambio de carácter de esta ruta que atraviesa la planta urbana y preservar sus importantes cualidades paisajísticas. Su consolidación como eje interurbano será factible a partir de la conformación del corredor de carga propuesto anteriormente, lo que inducirá a un cambio de carácter, de “ruta” a “avenida interurbana”.

Desarrollar vías de estructuración urbana este-oeste. La estructuración de la localidad se caracteriza por su linealidad norte-sur (ruta provincial N°21 y vías del FFCC Mitre). La conectividad este-oeste debe consolidarse en orden de optimizar la distribución interna. Los ejes fundamentales para esta actuación remiten a la ruta provincial N° 13-S, los cruces ferroviarios y las llegadas al paseo ribereño.

Construir circuitos paisajísticos y acceso a la ribera pública. Estos circuitos favorecerán 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. Tanto en las conexiones en 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 que sirven de ingreso a la localidad

ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

En vista del crecimiento de la actividad industrial, los conflictos de convivencia con el sector residencial y los problemas producidos por el vertido de los efluentes en los cursos de agua es necesario

encauzar las siguientes políticas de plan:

Consolidar una zona de desarrollo productivo para mejorar la convivencia entre industria y vivienda, y programar el tránsito de carga dirigido hacia los enclaves productivos.

Revisar la normativa que califica el suelo industrial.

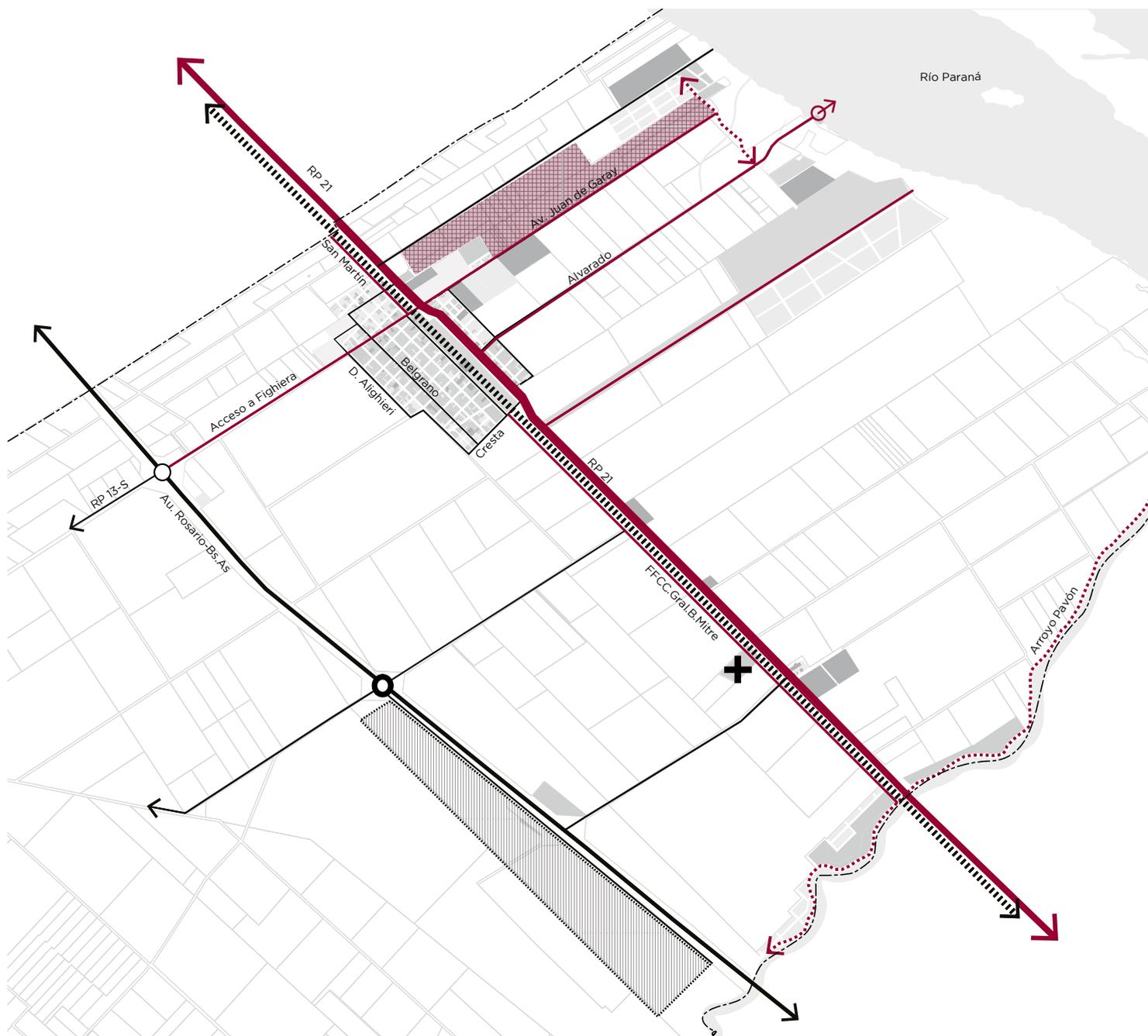
DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

En los últimos 10 años, la localidad de Fighiera experimentó un fuerte crecimiento, no sólo con el completamiento de algunos lotes vacantes sino con nuevos loteos fomentados, en gran medida, por el Plan Nacional de Viviendas PROCREAR, principalmente al norte en la Sección Segunda² y al sur de la Sección Primera³. Esta dinámica se puede constatar con el desarrollo del barrio Palermo que desde Diciembre de 2013 está en constante crecimiento al igual que otros barrios de la localidad también beneficiados por obras de infraestructuras, servicios y equipamientos comunitarios. Algunas de ellas son: cordón cuneta, red de tendido eléctrico, eliminación de antenas de telecomunicaciones, instalación de cámaras de seguridad, escoriado, colocación de direccionamiento de calles y organización del tránsito pesado.

Saneamiento y Desagües. a partir del año 2002 la localidad cuenta con Sistema de Red Cloacal con una Planta Depuradora con lagunas de estabilización y desinfección por cloración. Durante el mes de noviembre de 2017 se realizó el desmantelamiento y limpieza del canal establecido como conductor de los líquidos

2. Hace referencia a las divisiones de la planta urbana. Dato obtenido por la Oficina de Catastro Comunal 2017.

3. Dato brindado por la Oficina de Cobranzas Comunal a cargo de Liliana Graizzaro. Julio 2017



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 ambos márgenes del Arroyo Pavón y acceso a la ribera
- Canalización de transporte de cargas

- Revalorización del sistema ferroviario existente
- Nudo vial de ingreso vehicular
- Nuevo nudo vial de cargas
- Accesos, conexiones y bajadas al río

Dotación de infraestructuras y servicios

- Laguna de decantación
- Industrias existentes
- Recalificación normativa de áreas industriales
- Generación de un nuevo eje productivo-industrial

Plano 25. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

90 cloacales provenientes de la Planta de tratamiento, a los fines de eliminar el vuelco de dichos efluentes en el canal fluvial paralelo a la ruta n°21 y su posterior vuelco al arroyo Pavón. Por lo tanto, el efluente tratado es arrojado según lo declarado y acordado con el ENRESS en el sitio permitido.

Desde la Comuna se están realizando las gestiones para las tareas de muestras para autocontrol de calidad de efluentes y posterior envío al ENRESS, según lo establecido en Ley 11-220.

El problema de las inundaciones aparece en épocas de precipitaciones inusuales, se desborda el arroyo Pavón y se complica la zona sur de la localidad. Por la crecida del río Paraná, en épocas estacionales, los residentes del Barrio de la Costa asentado sobre la barranca también resultan afectados. Son hechos puntuales, debido a condiciones que afectan a toda la región y, por ende, a la localidad. Con respecto a la zona rural oeste de la localidad cuyo terreno se caracteriza por el escaso desnivel, acumulándose agua en numerosas lagunas, se recomienda rectificar y limpiar el fondo de las cunetas de la autopista para que descarguen sus caudales en el arroyo Pavón; esto significaría una mejora radical en todo el sector.

Agua potable. en el año 1987 entra en funcionamiento la Cooperativa de Obras, Servicios Públicos, Asistenciales y de Vivienda de Fighiera Ltda. (COOP-OSPAV de Fighiera Ltda.) con 300 conexiones domiciliarias. El agua se extrae de las cuencas subterráneas y es captada a partir de un sistema de pozos de extracción y bombeo. Al día de la fecha cuenta con 1829 cone-

xiones y brinda el servicio en casi toda la localidad, excepto por el Barrio Azahares en donde la provisión del servicio queda a cargo del emprendedor y el Barrio Costa del río Paraná que se abastece de un tanque comunitario. La cooperativa lleva realizada 9 perforaciones, la última se ejecutó en el año 2016 para lograr un mejor servicio. Si bien la calidad del agua es monitoreada regularmente, presenta muchos nitratos, por lo que hay en marcha un proyecto que se estima concluirse en los próximos meses llamado "Acueducto Río Paraná" para extraer el agua desde el río y mejorar su calidad⁴.

Pavimentos. actualmente la localidad se encuentra pavimentada (asfalto) en la totalidad del centro de la planta urbana correspondiente a la Sección Primera, quedando sólo algunas calles con mejorado en el perímetro y al sur de la sección. Desde el año 2014 se llevaron a cabo 2500m de cordón cuneta. Y en el 2015 se asfaltaron 20 calles. En 2016, se ejecutó cordón cuneta y asfalto en algunas calles de la Sección Segunda, el resto de las calles continúa con mejorado. No hay calles de tierra, solamente un tramo en el límite de la Sección Tercera con las fábricas y en la continuación hacia el este de calle Juan de Garay desde la Cerámica Fighiera hasta el río, camino utilizado por la gente que vive en el Barrio Costa del Paraná. Para este último barrio, se presentó a la Nación un proyecto de ciclovías, con la ejecución de 3.000 ml que comprende la continuación de calle Juan de Garay desde la ruta provincial N° 21 hasta la costa del río.

Una obra esperada durante mucho tiempo, que culminó el año pasado, ha sido la ejecución del acceso desde la autopista Ro-

4. Dato brindado por la Cooperativa de Agua Potable en julio de 2017.

sario-Buenos Aires, de gran relevancia, ya que los días de lluvia el pueblo quedaba totalmente aislado y la única salida era por la ruta provincial N° 21. Este acceso a la localidad fue inaugurado el 24 de septiembre de 2017, hecho histórico que favorece la conectividad con las localidades de la región. De esta manera, se accede directamente desde la continuación hacia el oeste de la Av. Juan de Garay. Queda por resolver en este sector, por un lado, el problema de escurrimiento de las aguas provenientes de los campos linderos, para lo cual se presentó un proyecto a Hidráulica de la Provincia y a Vialidad Nacional (el año 2014 y actualizado durante el año 2017) de canalización del Km. 260 hacia el arroyo Pavón (en los laterales de la autopista Rosario-Buenos Aires). Y por otro lado, la circulación del tránsito pesado, ya que el mismo se encuentra desde el inicio de una colectora de autopista (límite con la ciudad de Arroyo Seco) al sur. El camino es angosto lo que impide la buena circulación de camiones; se encuentra escoriado, pero en los días de lluvia no se puede transitar.

El estado general de las calles es bueno, sólo en algunos sectores puntuales se observa algún deterioro propio de su vida útil. Desde la comuna se trata de tomar medidas a fin de reducir el tránsito pesado en el tejido urbano, es importante destacar que en 2015 se construyó una playa de camiones para optimizar el funcionamiento del circuito de cargas. Para mejorar la accesibilidad al transporte público sobre la ruta provincial N° 21, se solicitó la adecuación de las dársenas existentes y la ejecución de las faltantes a la Dirección de Vialidad Provincial (actualmente en estudio).

Gas, la empresa prestadora del servicio en la localidad es Litoral Gas. En la actualidad, casi la totalidad de la planta urbana cuenta con el servicio de gas natural. Algunas zonas puntuales continúan

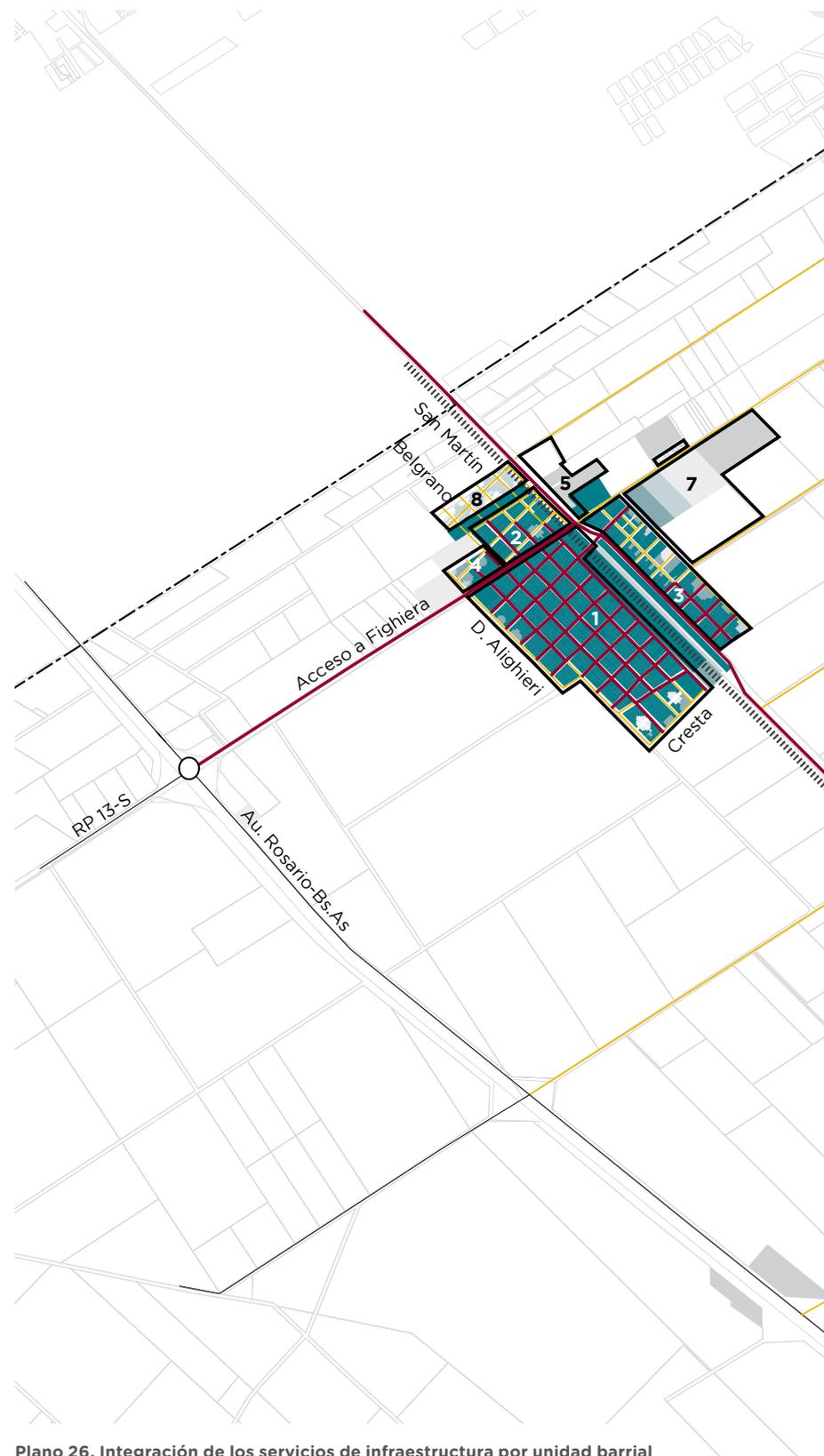
sin la provisión del servicio, principalmente los que se formaron recientemente. Mediante un proyecto presentado al gobierno nacional se logró concretar una obra de refuerzo para el tendido de gas en la localidad de Arroyo Seco. Esta intervención en dos sectores claves permitió darle más presión al gasoducto de Figuera

De acuerdo con el diagnóstico desarrollado, y con el fin de poder incluir en el presupuesto de obra pública de la gestión de gobierno la oferta de infraestructura necesaria, se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad (provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas y diferentes niveles de terminación de calzadas), resumido en el cuadro de la página siguiente.



Se necesita abastecer la siguiente cantidad de parcelas:

Barrio	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
1. SECCIÓN PRIMERA	1.264	37	65	35
2. SECCIÓN SEGUNDA	214	1	13	5
3. SECCIÓN TERCERA	369	8	64	11
4. SECCIÓN CUARTA	71	0	26	5
5. SECCIÓN QUINTA	49	47	46	46
6. SECCIÓN SEXTA	444	444	444	444
7. SECCIÓN SÉPTIMA	9	7	9	8
8. PALERMO	139	63	139	139



Plano 26. Integración de los servicios de infraestructura por unidad barrial



MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

Ordenamiento de las Áreas Productivas

 Nuevo suelo industrial

Revalorización de los márgenes de los cursos de agua

 El frente ribereño del Paraná y el arroyo Pavón

 Instalaciones productivas sobre el frente ribereño

 Recalificación normativa - Loteos sin efectivizar

Integración de la estructura local

 Áreas de proyectos especiales

1. Área de completamiento y estructuración urbana

 Protección de espacios ambientales

2. Estación del FFCC

3. Estancia La Concepción

4. Salto del Arroyo Pavón

5. Área de Huertas

6. Campings sobre el Arroyo Pavón

Movilidad y Conectividad

 Corredor de transporte interurbano

 Nuevas trazas y revalorización de las vías de estructuración existentes

 Calles de borde sobre cursos de agua

 Canalización del transporte de carga

 Sistema ferroviario

 Nudo de ingreso vehicular

 Nuevo nudo vial de cargas

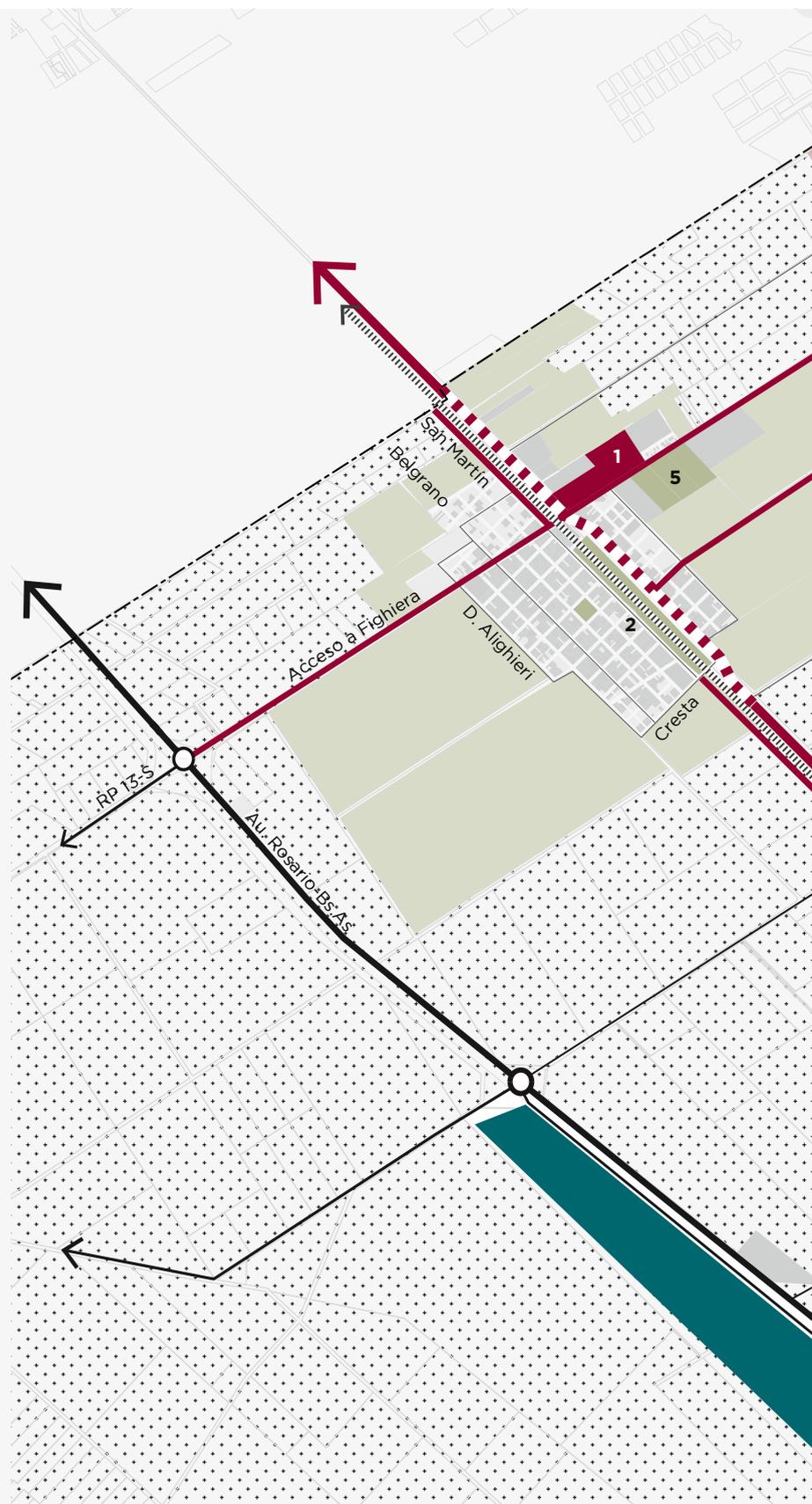
 Bajadas públicas a la ribera

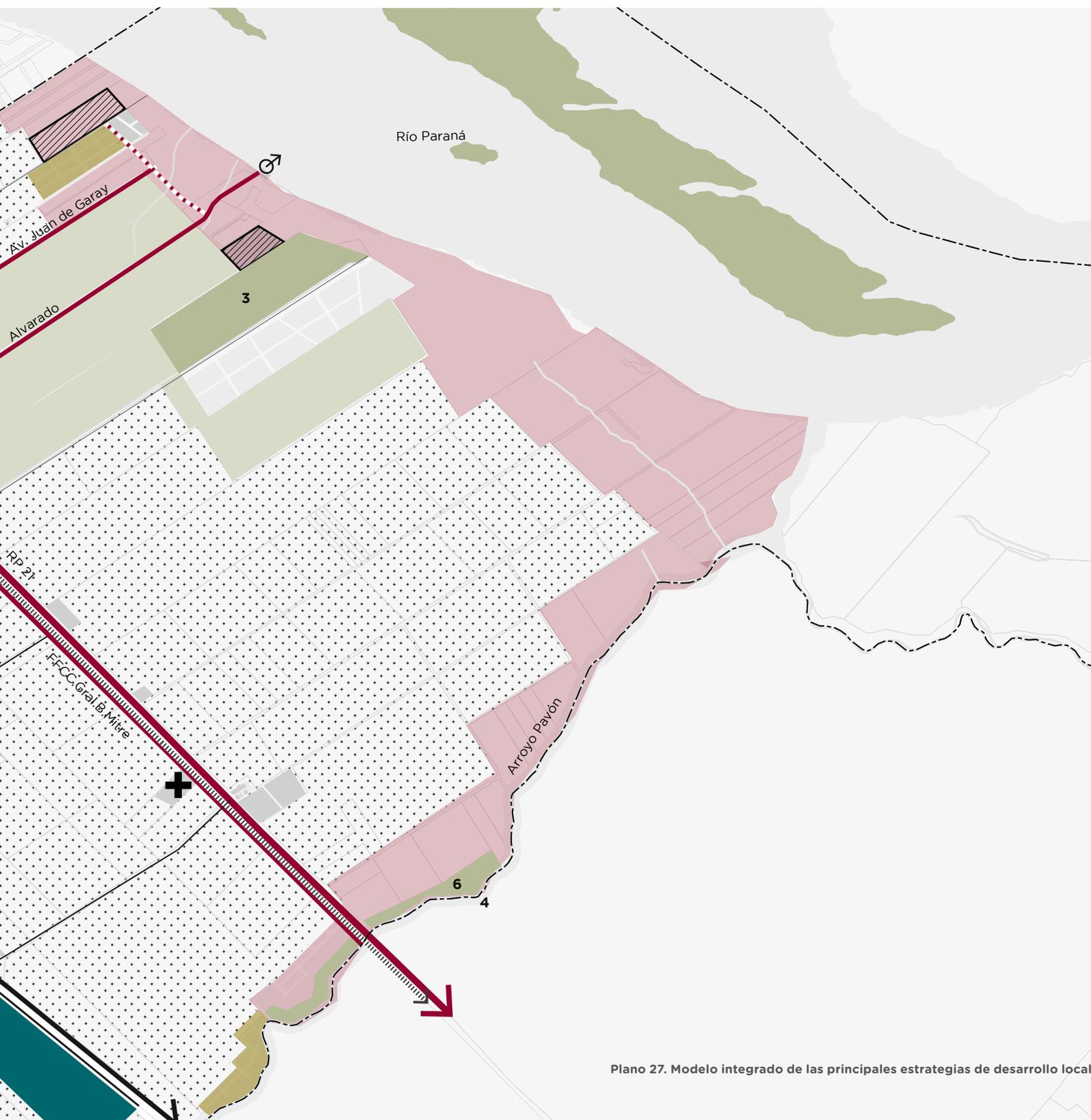
Los Espacios Periurbanos

 Área periurbana

 Área rural

 Laguna de decantación





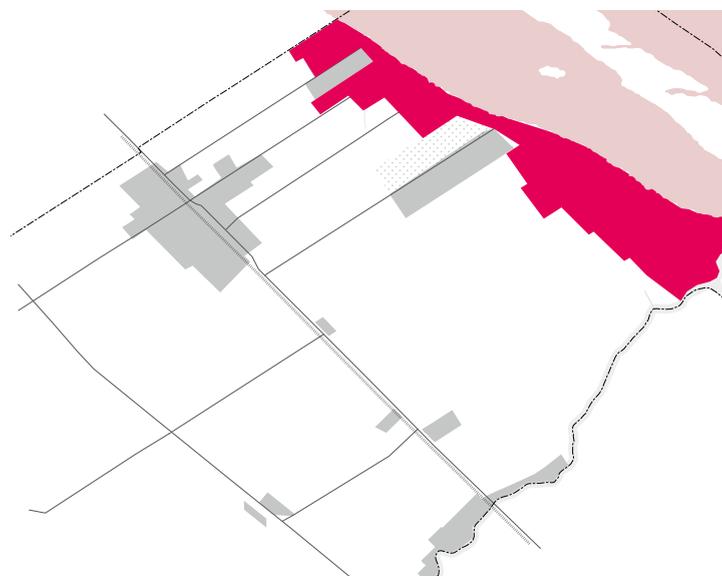
Plano 27. Modelo integrado de las principales estrategias de desarrollo local

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 cinco grandes operaciones estructurales que definen la planificación del territorio para la comuna de Fighiera:

1. El frente costero del Paraná
2. El sistema del arroyo Pavón
3. La expansión de la planta urbana
4. Los ejes de integración y conectividad
5. Los bordes periurbanos

1. EL FRENTE COSTERO DEL PARANÁ

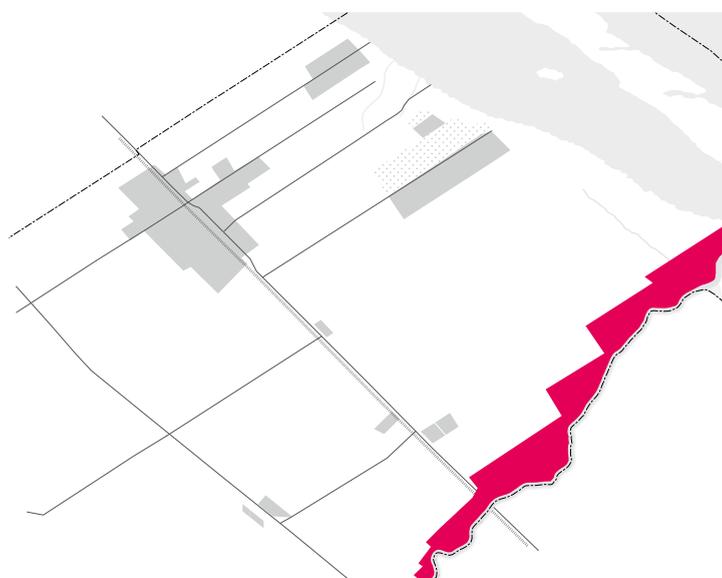
Cabe destacar, en este punto, que para la definición de políticas públicas que orienten las intervenciones sobre los territorios frentistas a los cursos de agua se está elaborando un anteproyecto de “Ley de Ordenamiento Territorial de los Frentes Ribereños de Ríos y Arroyos de la Provincia de Santa Fe”. Tiene como finalidad ordenar el territorio de los frentes ribereños y definir un conjunto de instrumentos operativos técnicos de planificación territorial. En concordancia con ese anteproyecto de ley, en el caso de Fighiera, sobre el frente del río Paraná, se identifica un único tramo caracterizado por un bajo desarrollo residencial y equipamientos recreativos.

Se propone conservar el carácter residencial y recreativo de la ribera, para lo cual se plantea inducir al crecimiento ordenado de los servicios y los usos residenciales junto con la creación de

nuevos espacios públicos. Se pretende así garantizar el acceso al río potenciando espacio público de la ribera, promover políticas conjuntas entre localidades vecinas con el mismo objetivo y, finalmente, regular el uso del suelo en las parcelas de borde. Para ello se propone:

- Generación de balcones al río con recorridos públicos y de uso turístico, además de mejorar los accesos y muelles.
- Generación de accesos públicos y desarrollo de estrategias de protección articuladas con políticas de explotación comercial en el arroyo Pavón, cuyo potencial turístico y de recreación en su curso superior, cuenta con la presencia del camping municipal de Figuera, los saltos y su desembocadura en la Isla del Sol.
- Articulación de una estrategia de defensa y aprovechamiento de las grandes zonas arboladas del área, de acuerdo al potencial del paisaje rural del sector sur de la ribera, el arroyo Pavón y la Isla del Sol, con jurisdicción en Villa Constitución.

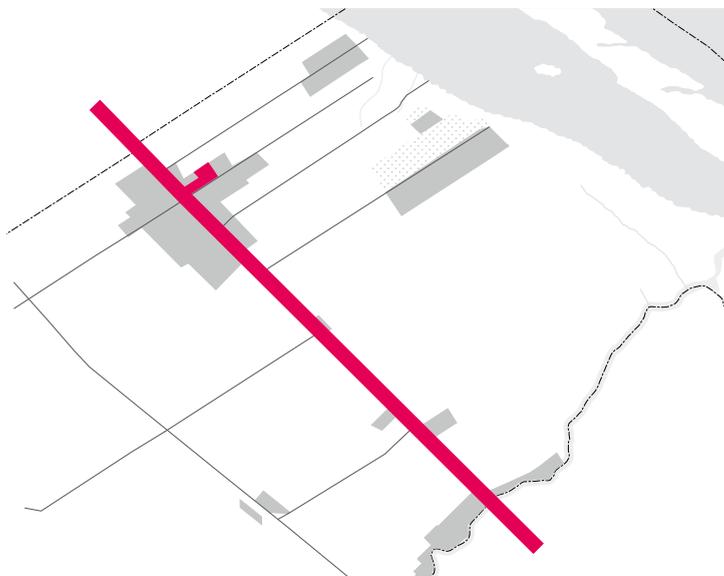
2. EL SISTEMA DEL ARROYO PAVÓN



En el marco del anteproyecto de ley antes citado se plantea el desarrollo del Plan Maestro de reconstrucción de borde del arroyo Pavón, para ponderar las condiciones ambientales de gran relevancia, la prohibición de instalación de actividades productivas y la conservación de sus características topográficas y ambientales en el suelo rústico o rural predominante. El plan prevé 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 degradación. Las principales actuaciones serían:

- Regulación del uso de suelo sobre los bordes del arroyo Pavón.
- Creación de un parque lineal metropolitano, junto al arroyo Pavón, con el tratamiento de ambas márgenes en su desembocadura.

3. LA EXPANSIÓN DE LA PLANTA URBANA

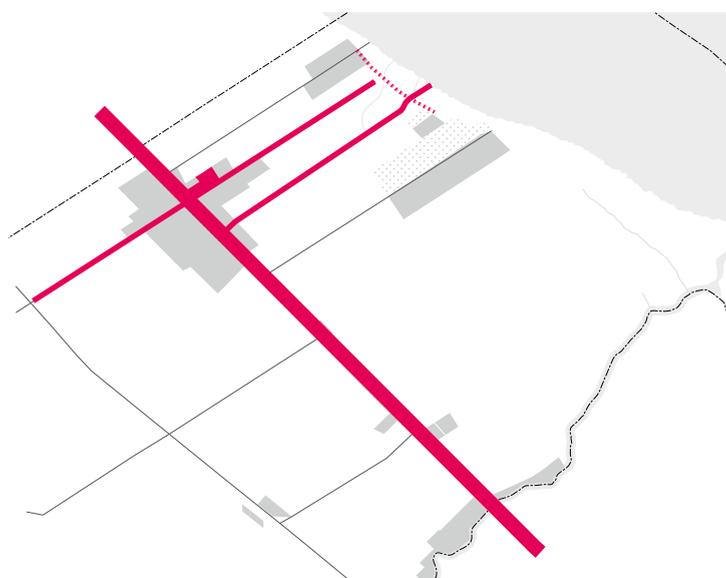


Este desarrollo permite incorporar nuevos espacios públicos y equipamientos comunitarios, tipologías de vivienda diferenciadas (con variaciones tipológicas que generen diversidad frente a distintos posicionamientos urbanos) y usos comerciales y de servicio. Mediante la reestructuración de las vías urbanas se facilitará la creación de nuevos circuitos paisajísticos ubicados en sentido este-oeste, así como la generación de mejores accesos a la ribera pública. Mediante la conformación de un nuevo eje central de reestructuración urbana desviando la circulación de la ruta provincial N°21, se proponen nuevos espacios públicos, tipologías de vivienda diferenciadas (de mayor densidad) y usos comerciales y de servicios. Esta intervención de carácter unitario incluye la resolución integrada de aspectos referidos a movilidad, tratamiento de los espacios públicos, recreativos y vivienda.





4. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



La escala de esta localidad no invita aún a una disposición compleja de las vías de circulación exclusiva, inducida en otras ciudades. Sus necesidades fundamentales en términos de movilidad radican en una eficiente conexión con otras localidades del corredor, particularmente con Arroyo Seco, y una accesibilidad mejor constituida para vincularse al Río Paraná. El espacio tradicional de estación ferroviaria constituye una dificultad para conectar el oeste más consolidado con el incipiente desarrollo al este de la ruta provincial N°21 y los potenciales crecimientos hacia la ribera. Se organizará mediante las siguientes operaciones estructurales:

Adecuación del corredor interurbano ruta provincial N° 21. En el tramo que atraviesa la zona urbanizada, 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.). Fighiera tiene la singularidad de que el borde oeste de la ruta provincial N°21 limita con el predio de la estación ferroviaria y no abastece inmediatamente a la planta más consolidada. Por ello, resulta importante una conectividad contundente en el encuentro con los dos ejes este-oeste que cruzan las vías ferroviarias, así como el entorno de la plaza central, donde el transporte público debe recibir un tratamiento diferenciado para consolidarse como opción privilegiada sobre otros modos de movilidad.

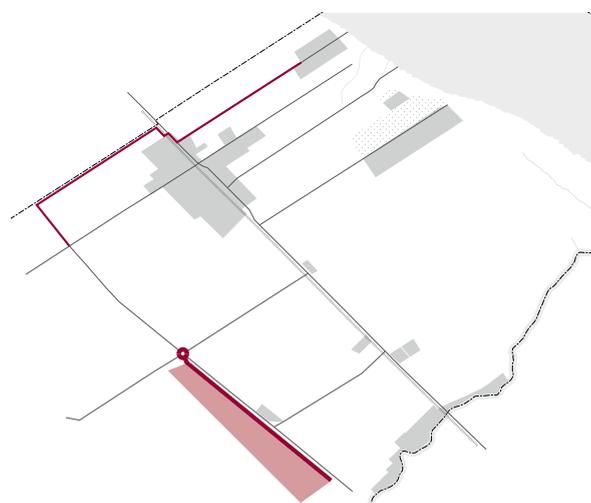
Constitución del acceso desde Autopista para el transporte de cargas.

Como sucede con otras localidades del Corredor Sur, la problemática de la convivencia entre transporte de camiones y de personas (ya sea en colectivos, autos o motocicletas) es recurrente sobre la ruta provincial n°21. Se propone gestionar otro nudo de acceso en la autopista al sur del actual, en orden de generar un acceso exclusivo al uso industrial que pretende consolidarse, alejado a la planta urbana. Para los usos productivos remanentes sobre el norte de la localidad se pretende un progresivo desaliento de estas actividades productivas que, hasta constituirse el eje alternativo, podrían funcionar según regulaciones horarias evitando aquellos momentos donde los picos de uso de pasajeros generen fricciones indeseadas.

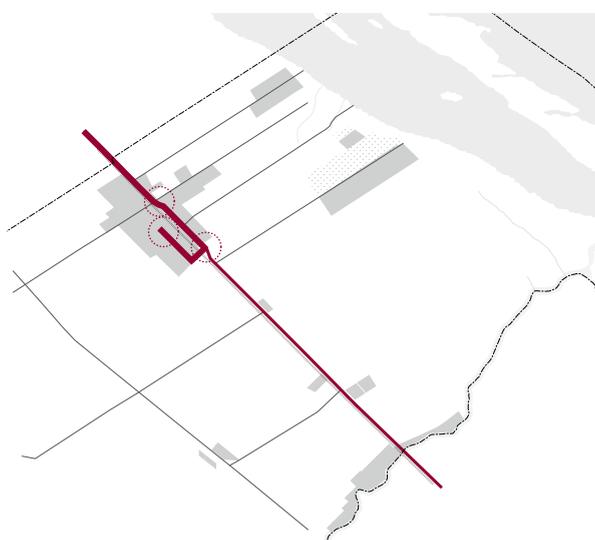
Reorganización de la movilidad motorizada, la escala de la localidad no habilita un tratamiento diferenciado de arterias. Aun así, atentos a la potencial expansión entre el casco histórico y una apropiación

residencial de la ribera (en curso a través de barrios cerrados), es aconsejable asegurar un circuito de conectividad entre el tejido consolidado y expansiones futuras, ya sea de uso residencial o explotar el potencial recreativo por vías de acceso público.

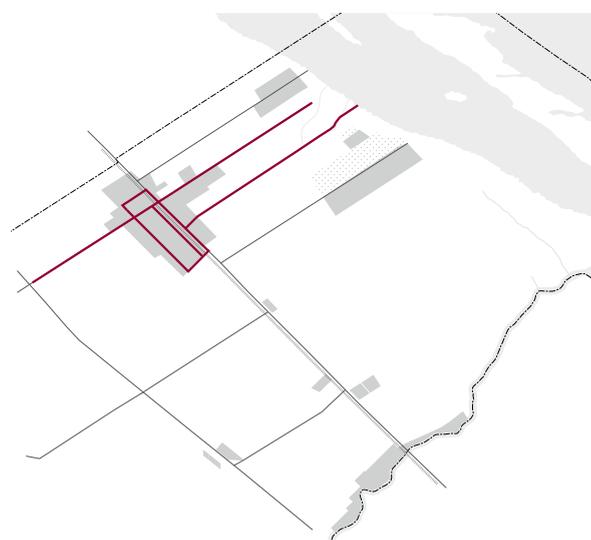
Por ello, se propone un polígono que garantice una accesibilidad clara de los particulares, ya sea por vía motorizada o no motorizada. Con esta anticipación, se garantiza la preservación de una llegada pública al uso ribereño y una circulación ordenada de antemano. La movilidad no motorizada supone un diseño ad hoc en las nuevas vías del polígono, preserva el acceso al paseo ribereño, e incorporan regulaciones no tan restrictivas como la segregación de vías, pero sí alguna medida de convivencia entre modos dispares como la determinación de reglas del tipo “zona calma” o “calle compartida” para la circulación motorizada y no motorizada.



Canalización del transporte de cargas

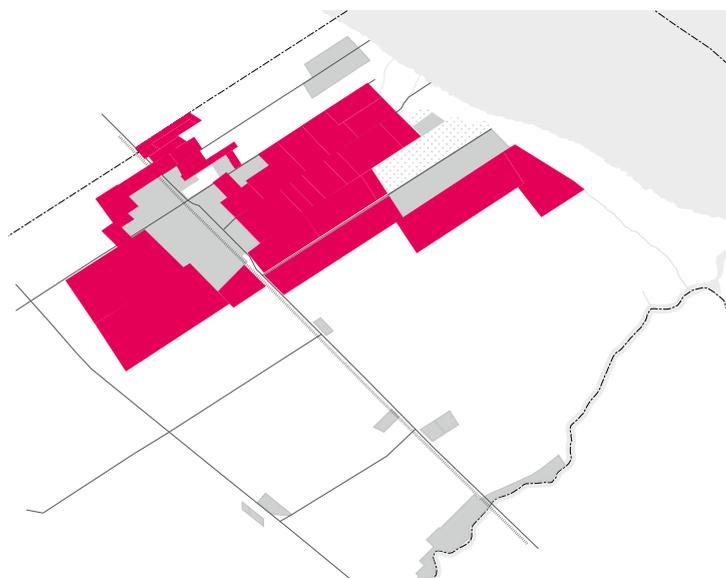


Consolidación del corredor interurbano



Reorganización de la movilidad intraurbana

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 ele-

mentos 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 contaminación de los

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

Periurbano 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 saturación de los cursos de agua. Además, es necesario el correcto tratamiento

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

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

- 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 área 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.
- Creación de barreras forestales que cambien la dirección y disminuyan la velocidad de los vientos, evitando que los agroquímicos usados en área rurales afecten a las áreas urbanas.
- Recuperación y conservación de las condiciones naturales de los suelos para facilitar así la filtración del agua de lluvia. Además, incorporación de reservorios y retardadores que eviten inundaciones.
- Limpieza y mantenimiento de los cursos de agua para su mejor escurrimiento.
- Incorporación de árboles semilleros autóctonos en contacto con los corredores biológicos con el fin de restablecer la fauna local y el equilibrio ambiental.



- | | |
|---|--|
| Periurbano de valor productivo y patrimonial | Futura área de expansión o proyecto especial |
| Periurbano paisajístico o hídrico y ambiental | Zona con riesgo de inundación |
| Periurbano de proximidad a núcleos urbanos | Zona de posible anegamiento por escurrimiento dificultoso |
| Periurbano de proximidad con afectación hídrica | |
| Periurbano de completamiento | |

Plano 28. Selección preliminar de las parcelas de suelo periurbano

106 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* y *Normas Generales de Uso*.

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

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

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

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

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

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

Área de Reserva (AR). Es el instrumento que tiene la autoridad 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.

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

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

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

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

INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

El uso del mayor aprovechamiento urbanístico. La figura del uso de mayor aprovechamiento urbanístico se establece cuando por aplicación de las normas antes 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 Fighiera 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 FIGHIERA

Presidente Comunal, Lic. Rodolfo Angel Stangoni

Secretaria de Gobierno, Clarisa Moffa

Tesorero, Alejandro Cresta

División Catastro, Norberto Suarez, Marcela Pascualini

Técnica Local Ecom, Liliana Vidal

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, M. Sc. 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 Georreferenciada. 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.
Asesora administrativa contable, Cp. Ángeles Brunori
Responsable de publicaciones, DG. Raúl Sordoni
Colaboradores, *Directora de Proyectos Especiales*, Arq. Marianela Motkoski y *Auxiliar de Proyectos Especiales*, Arq. Martín Cabezudo
Asesor en Recursos Ambientales, Ing. Ambiental Andrés Carbajo
Secretaria, Jorgelina Ruiz

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

Asesor en Recursos Hídricos, Ing. Hugo Orsolini

CIOT Comisión Interministerial de Ordenamiento Territorial



Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

Figliera 2030 : Plan Urbano Local. - 1a ed. - Rosario : ECOM, 2017.

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

ISBN 978-987-45382-7-7

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



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

Se ha hecho el depósito de Ley 11.723

Impreso en Argentina

ISBN 978-987-45382-7-7





Acebal
Álvarez
Alvear
Arroyo Seco
Capitán Bermúdez
Coronel Domínguez
Empalme Villa Constitución
Figiera
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



