



ESTRATEGIAS
LOCALES
UN PLAN
METROPOLITANO



Granadero Baigorria 2030

PLAN URBANO LOCAL









Granadero Baigorria 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Granadero Baigorria. 2014



Estimados vecinos y vecinas:

Es un orgullo para nuestra ciudad poder presentar el Plan Urbano Local; una herramienta fundamental para garantizar mejores condiciones de vida, en el mediano y largo plazo.

Este proyecto surgió a partir de la colaboración de los principales actores de Granadero Baigorria, los profesionales, las instituciones, las empresas y el Estado local, cada uno de ustedes representado en una mesa de diálogo donde se aportó conocimientos y experiencias para poder lograr este plan inclusivo y novedoso.

La Municipalidad, tal como la entendemos, es un grupo de vecinos organizados gestionando conjuntamente y durante cuatro años un proyecto de comunidad desarrollado en un territorio, nuestro territorio local; por eso es muy importante que este legado pueda ser sostenido en el tiempo.

En las sucesivas reuniones de trabajo llevadas a cabo con el Ente de Coordinación Metropolitana, se discutieron los diferentes proyectos que aquí se proponen, el rol del Corredor Norte y la trascendencia que tiene para Granadero Baigorria formar parte de él. Esto se realiza en el marco del Programa "26 Estrategias locales, un Plan Metropolitano", en el que participan, también diferentes instituciones coordinadas por el ECOM, como Conicet, Inta, el Colegio de Arquitectos y la Universidad Nacional de Rosario.

El acompañamiento de estas organizaciones, abre las puertas al aporte de profesionales especialistas en la materia, que conforman equipos técnicos para brindar herramientas en la confección de este importante proyecto. A su vez, la implementación de este proyecto, forma parte del Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior DAMI, dentro del ministerio de Interior,

Obras Públicas y Vivienda, del gobierno nacional, y cuenta con financiación del Banco Interamericano de Desarrollo y gobierno de la provincia de Santa Fe.

La participación de los vecinos en este Plan Urbano Local nos ayudará a pensar a Granadero Baigorria, mirando al futuro, con la certeza de que todos estarán incluidos.

Ingeniero Adrián Maglia
Intendente de Granadero Baigorria

ÍNDICE

10

INTRODUCCIÓN.

CAPÍTULO 1.

CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano 18

Descripción general de la localidad20

Proceso de urbanización 21

- Configuración urbana y cambios de uso de suelo 21

- Transformaciones recientes 22

- Caracterización del suelo rural..... 25

CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

Sistemas Generales	28
• Sistema vial jerárquico	28
• Sistema ferroviario	28
• Sistema de espacios verdes	30
• Equipamientos urbanos significativos	32
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor	32
Ejes temáticos sectoriales	37
• Urbanización y vivienda	37
• Déficit habitacional	38
• Estado de las infraestructuras y los servicios	44
• Desarrollo del suelo periurbano y rural	49
• Accesibilidad y movilidad	52
• Desarrollo industrial y productivo	54
Principal normativa vigente	55
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	56
Identificación de las potencialidades locales	61

CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local	66
• Criterios generales	66
• Criterios particulares adoptados para las localidades del CNM	68
Síntesis de las estrategias de desarrollo para el CNM	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	87
• 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	108
• Normas urbanísticas generales	108
• Normas urbanísticas particulares	108
• Reglamento de edificación	110
• Instrumentos de gestión para la concertación	110
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano	111

INTRODUCCIÓN

12

La dimensión metropolitana resulta hoy una condición indispensable para abordar las complejas transformaciones existentes en el territorio actual, a fin de proyectar de manera conjunta el desarrollo de un área metropolitana más equitativa, consensuada e integrada. La ciudad de Rosario, cabecera del área, desarrolló una amplia trayectoria en materia de planificación urbanística. Desde las primeras décadas del siglo XX, y a partir de la aprobación del primer Plan Regulador de la ciudad en 1935, la mirada hacia el 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 en la constitución de 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, y se configura como referente en la coordinación y promoción de políticas públicas consensuadas. Se consolida también como un actor clave en la asistencia a las comunas y los municipios que lo integran, para desarrollar sus propios instrumentos de planificación local: los Planes Urbanos locales (PUL).

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

cia 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 municipios y comunas del Área Metropolitana de Rosario, entre los que se encuentra integrado el Municipio de Granadero Baigorria.

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

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

2030" supone no sólo la actualización y reformulación implícita del cuerpo normativo vigente, sino, sobre todo, la adecuación a los objetivos y políticas concertadas a nivel metropolitano. Los proyectos y propuestas urbanísticas que se planteen en Granadero Baigorria juegan un papel clave en la consolidación de un plan metropolitano, conformado por las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT) definidas para el AMR y acordado en Mayo de 2014 por los 21 intendentes y presidentes comunales integrantes en ese entonces del ECOM. Los nuevos compromisos asumidos a escala metropolitana obligan a la ciudad a repensar sus propuestas y revisar su cuerpo normativo, a fin de actualizarlo encuadrando los lineamientos a seguir, para encauzar tanto el desarrollo local como propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. 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 los entornos y los 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 Norte Metropolitano (CNM), en las cuales participaron los técnicos designados por la localidad de Granadero Baigorria. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para elaborar un diagnóstico sobre la situación urbanística general del municipio y para debatir -junto a las fuerzas vivas, el intendente, funcionarios, actores políticos, empresariales y personal técnico- la propuesta preliminar de plan. Se analizaron en esa instancia las principales temáticas a tener en cuenta para la elaboración del Plan Urbano Local, y se profundizaron 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, se generaron 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 el Municipio de Granadero Baigorria contó con una importante participación ciudadana, que abarcó una amplia heterogeneidad de representaciones: miembros de la sociedad civil, empresarios, desarrolladores inmobiliarios, concejales, vecinos y funcionarios del gobierno local y provincial. Contar con esta multiplicidad de actores permitió el intercambio

14 de miradas, a veces contrapuestas, en un clima de trabajo colaborativo y propositivo. Con las conclusiones obtenidas del proceso participativo encauzado se procedió a efectuar la revisión final del documento de plan, cuyo texto se presenta en esta oportunidad.

El proceso en curso en el AMR, encuadrado en el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, es inédito en el país y la región. Su desarrollo es posible gracias a la colaboración, participación e involucramiento de los actores políticos e institucionales que integran el 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

Marzo de 2018

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

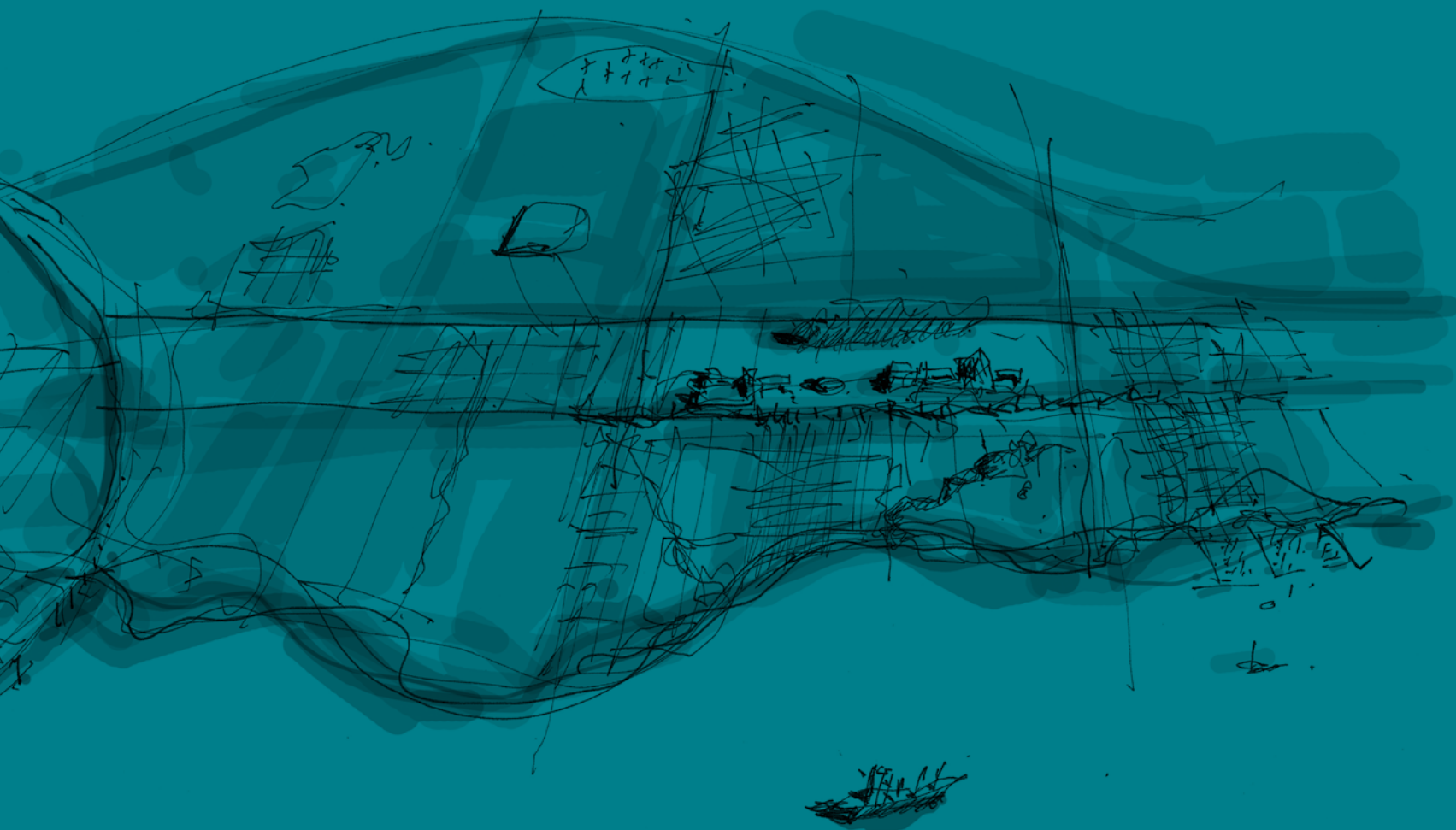




CAPÍTULO 1.**CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

Granadero Baigorria (GB), 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 el 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 para 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; esa relación debe asumir adecuadamente un espacio de intermediación y transición: el espacio interurbano.



18 UBICACIÓN EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

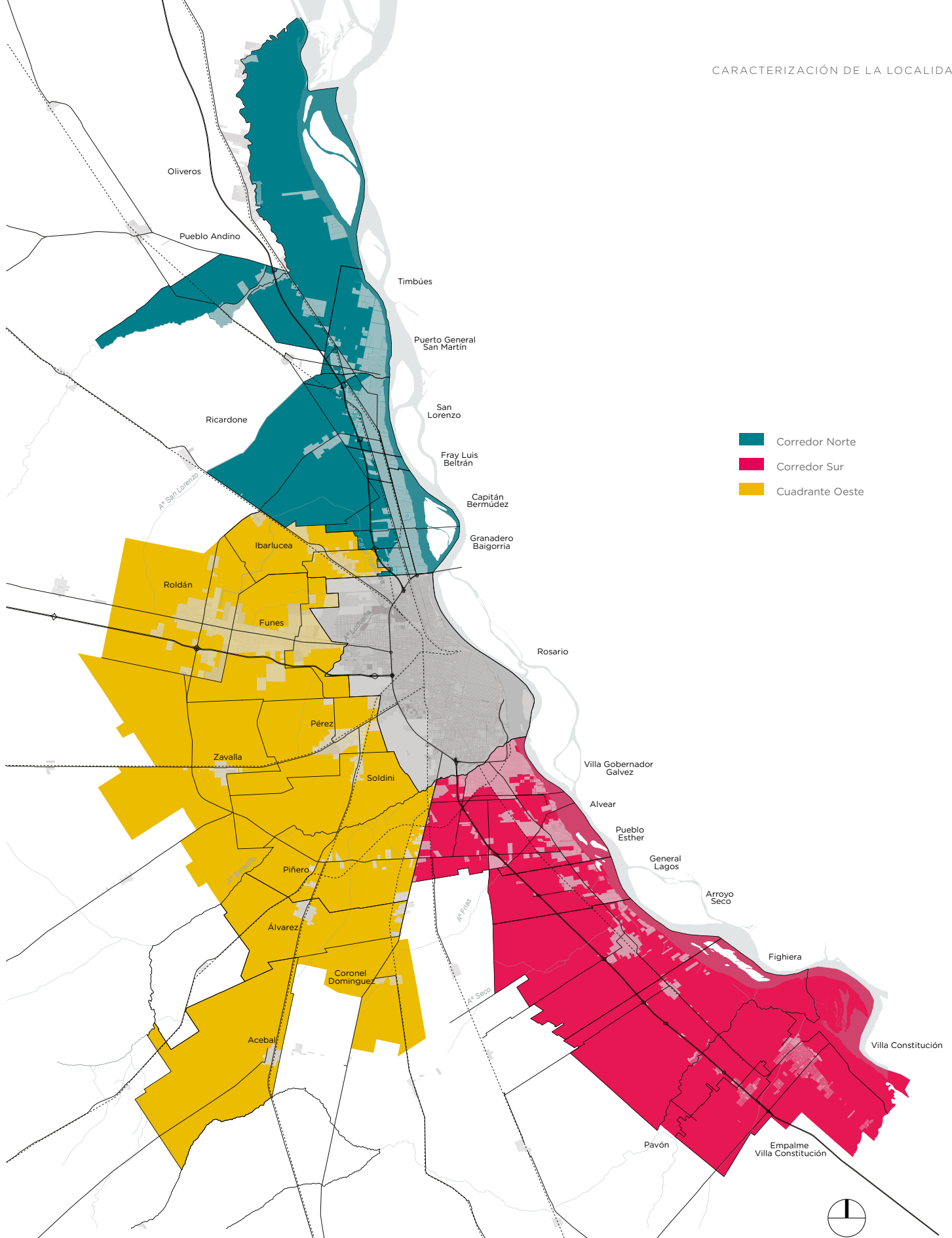
Granadero Baigorria (GB) integra el Corredor Norte del Área Metropolitana de Rosario (AMR), el cual se desarrolla hacia el norte de la ciudad de Rosario, a la vera del Paraná, y se estructura en torno a la ruta nacional N° 11, a las trazas de los FFCC Gral. M. Belgrano y Gral. B. Mitre y a la autopista Rosario-Santa Fe. Forman parte del mismo corredor las localidades de Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, San Lorenzo, Puerto General San Martín, Timbúes, Pueblo Andino y Ricardone.

Es un corredor conformado por una estructura territorial con lógicas y dinámicas propias, íntimamente vinculadas a su origen y desarrollo, predominantemente industrial y estrechamente asociado a la conformación de la cadena portuaria que distingue especialmente al Área Metropolitana de Rosario. Esta estructura define en gran medida su perfil productivo que conforma la base económica del desarrollo regional. Presenta características análogas y problemáticas comunes que requieren ser abordadas coordinadamente entre todas las localidades que lo integran.

El frente ribereño de este corredor se encuentra hoy ocupado con diferentes usos. A pesar de la consolidación de grandes componentes productivos/portuarios o de la presencia de residencia privada, existen aún importantes predios situados en una posición

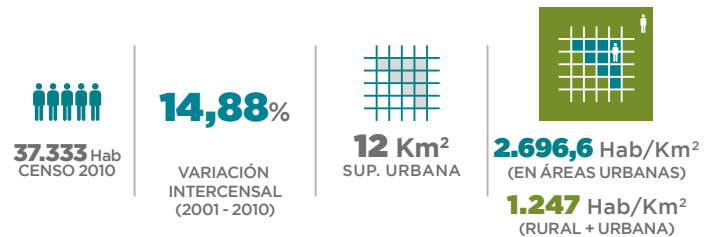
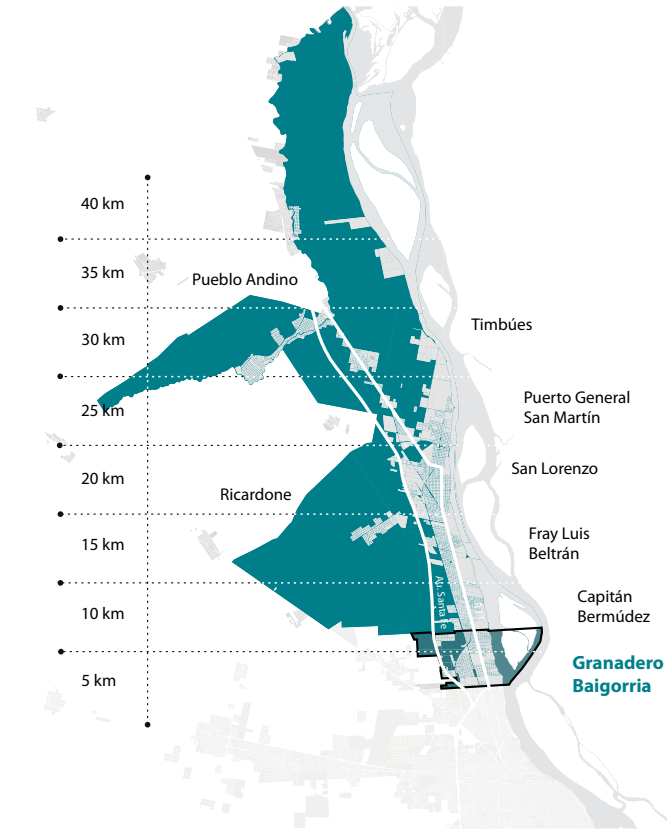
estratégica que representan la reserva de suelo para potenciales desarrollos urbanos de apertura al río, con la incorporación de espacios públicos y equipamientos comunitarios útiles para todo el corredor. Asimismo, se destaca la existencia de una barranca alta con bajadas puntuales al Paraná que permiten, en escasos puntos a lo largo de su recorrido, la presencia de pequeñas playas y lugares acotados de contacto con el agua.

La ruta nacional N° 11, la autopista Rosario-Santa Fe, las vías ferroviarias y el frente ribereño en todas las localidades que integran el Corredor Norte Metropolitano determina una condicionante común al desarrollo local. Esto obliga a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local y potencien el valor de estos vínculos.



20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

Granadero Baigorria tiene una posición estratégica dentro del Corredor Norte Metropolitano, dado que se encuentra contiguo a Rosario. Esta localidad presenta un marcado perfil residencial y registra una gran cantidad de población, tanto de Rosario como del resto del AMR, que decide trasladarse a vivir en forma permanente. Asimismo, dispone de suelo de gran interés para desarrollar programas de vivienda que atiendan tanto a las necesidades del área como de la propia ciudad. Tiene una extensión territorial de 26 km² y su área residencial se encuentra definida en una superficie aproximada de 12 km². Según el Censo Nacional realizado en el año 2010, la población es de 37.333 habitantes en un total de 10.817 hogares, presenta en los últimos períodos intercensales incrementos del 46,75% (1991-2001) y del 14,88% (2001-2010). Este crecimiento es acorde al aumento intercensal promedio en las localidades del Corredor Norte Metropolitano que ha sido de un 16,66 %, entre 1991 y 2001 y de 11,77 % entre 2001 y 2010, pero alto en relación a la ciudad de Rosario que ha presentado en ambos períodos crecimientos de 0,05% y 4,30% respectivamente. La estructura etaria mantiene las características generales del corredor: la población hasta los 14 años representa el 25,93%; la población económicamente activa, entre 15 y 65 años constituye el 65,84%; y los mayores a 65 años el 8,23%. La densidad poblacional en el área residencial es de 2.696,9 hab./



km², mientras que en la totalidad del tejido alcanza los 1.247 hab./km². Si tomamos en cuenta la población total del Corredor Norte Metropolitano, Granadero Baigorria aporta el 24,77% de sus habitantes y el 2,84% del Área Metropolitana de Rosario.

PROCESO DE URBANIZACIÓN

CONFIGURACIÓN URBANA Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

Granadero Baigorria originalmente se denomina Pueblo Paganini, dado que es el escribano Lisandro Paganini, quien dona los terrenos para la construcción de una estación correspondiente al entonces Ferrocarril Rosario-Buenos Aires y, en 1884, emprende la creación de un pueblo en las cercanías del camino nuevo a San Lorenzo. Este trazado es aprobado por el gobierno provincial en 1889, y en 1915 se crea la primera Comisión de Fomento de Pueblo Paganini.

La planta urbana original se proyecta en torno a la estación Paganini, entre los caminos viejo y nuevo a San Lorenzo, aunque hasta la década de 1930 sólo se efectiviza la urbanización localizada entre las actuales calles Eva Perón, J.C Orsetti, Av. San Martín y el Ferrocarril Gral. B. Mitre. Posteriormente, en la segunda mitad del siglo XX, se producen diversas expansiones de la urbanización original. Estos nuevos crecimientos urbanos se realizan con distintas direcciones de trazado y tienen la particularidad de presentar diferencias respecto a la morfología de sus manzanas. Es así, que Granadero Baigorria presenta en la actualidad una gran variedad de patrones de urbanización. Los distintos sectores de la ciudad registran una estructura vial reticular sumamente heterogénea.

Si bien hasta las primeras dos décadas del siglo XX, la base económica de la localidad se sustenta en actividades rurales, en 1928 se instala el primer establecimiento productivo: la industria mecánica Juan F. Seco. Años después, se sitúan nuevas instalaciones industriales, mayormente dispersas en la planta urbana, como Saipe Kopp, en 1950, John Deere, en 1957, y Massey Ferguson, en 1960. Especialmente, a partir de la década de 1950, Granadero Baigorria adquiere características de centro productivo a nivel regional, y predomina la rama metalúrgica.

La inauguración del Hogar Escuela y del Hospital Eva Perón, realizado entre 1955 y 1961, reposiciona el rol de la localidad en la región y consolida el eje estructural conformado sobre la ruta nacional N° 11. En 1950, se cambia el nombre de Paganini a Granadero Baigorria a fin de conmemorar a uno de los héroes de la batalla de San Lorenzo. En la década de 1960, se habilita la autopista Rosario-Santa Fe, en inmediaciones del límite jurisdiccional oeste de la localidad, la planta urbana queda desvinculada de ella. En 1975 se declara ciudad con 12.000 habitantes.

Su frente ribereño ha sido ocupado con el transcurrir de las décadas a través de distintos loteos residenciales, con excepciones de algunas instalaciones industriales, areneras, guarderías náuticas y predios recreativos como la Ciudad Deportiva de Rosario Central, La Playa La Reserva Granadero Baigorria o el Camping Municipal. Asimismo, se encuentran dos asentamientos irregulares significativos, existentes desde la década de 1940 aproximadamente, como son el Remanso Valerio y el Espinillo, situados en los límites sur y norte de la localidad. Se destaca, a su vez, la presencia de un gran predio expectante de transformación junto a la ciudad de Rosario, en el que se desarrollará el Parque de



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



Gráfico 2: Suelo urbano ocupado, 2017.

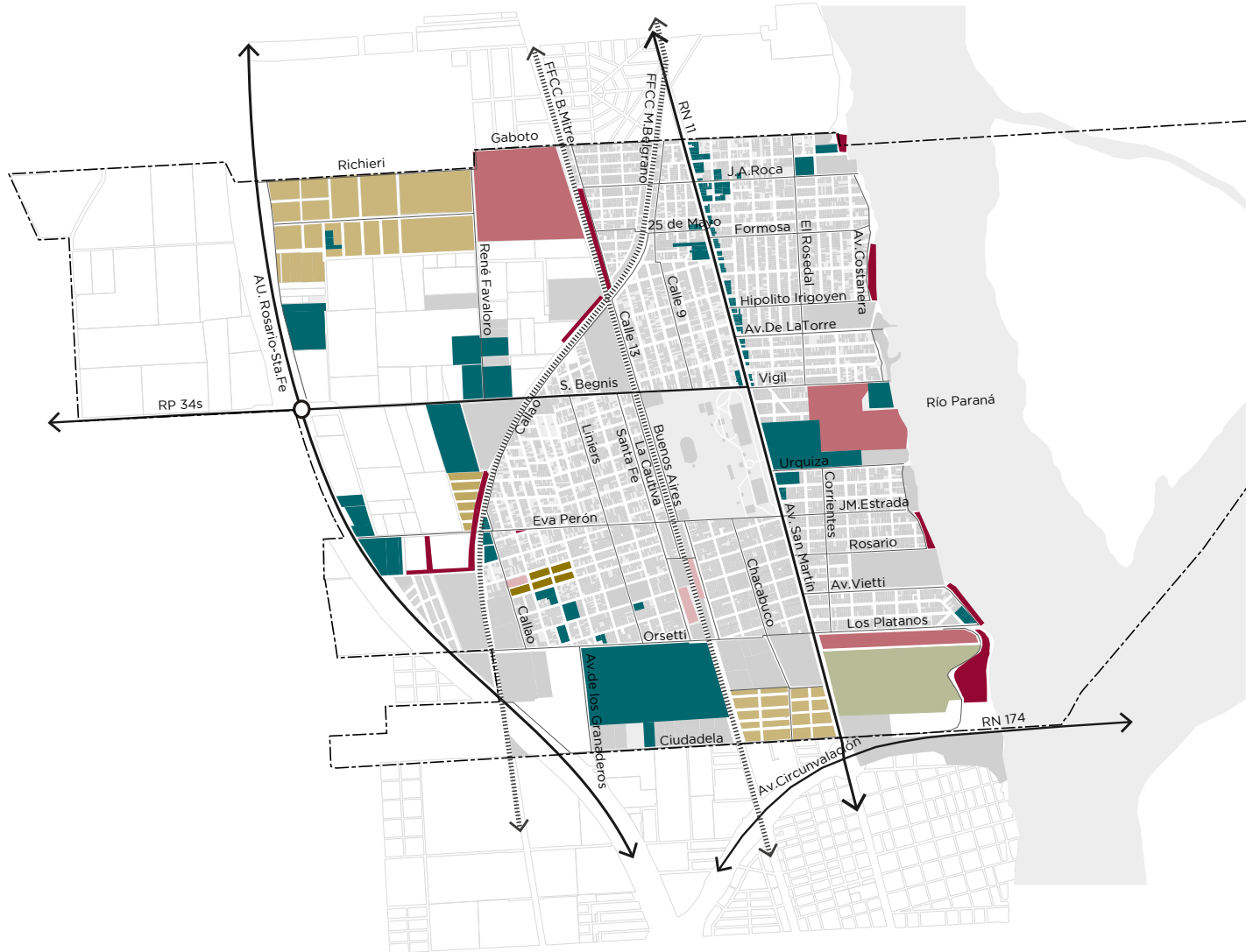
la Cabecera Puente Rosario-Victoria a través de un proyecto interjurisdiccional de carácter integral. Por su cercanía a Rosario, Granadero Baigorria responde a la necesidad de expansión de dicha ciudad, siendo predominante el uso residencial.

En la actualidad, se reconocen tres modos de ocupación del territorio: 1. El sector ubicado entre el río Paraná y las vías del Ferrocarril General M. Belgrano (intersección norte con el Ferrocarril General B. Mitre) que resulta un área altamente urbanizada; 2. El sector urbano entre las dos vías, menor ocupación; 3. El sector intermedio entre las vías del Ferrocarril General M. Belgrano y la autopista Rosario-Santa Fe, que resulta un área suburbana, y presenta usos diversos: residencial, rural, industrial, recreativo y servicios; y 4. El sector, correspondiente a la jurisdicción de Granadero Baigorria, que se encuentra al oeste de la autopista Rosario-Santa Fe y resulta predominantemente rural.

TRANSFORMACIONES RECIENTES

Actualmente se identifican distintas tendencias en el proceso de urbanización de la ciudad. Por un lado, se registra un incremento de la ocupación de la planta urbana consolidada, ya orientado a la radicación de vivienda permanente. Esto se refleja en gran parte del sector ubicado entre el río Paraná y las vías del Ferrocarril General M. Belgrano.

Por otra parte se reconoce un aumento de las viviendas localizadas en los asentamientos irregulares (Remanso Valerio, El Espinillo) y los asentamientos localizados en proximidad de las vías del FFCC Belgrano y calle Eva Perón). Se destaca que, el asentamiento El Espinillo presenta un notable cambio morfológico en su sector sur,



- Asentamientos irregulares
- Urbanización con aprobación previo a 2004
- Urbanización con aprobación posterior a 2004
- Proyecto de urbanización en gestión
- Proyecto Especial Parque de la Cabecera
- Operaciones de loteos o vivienda pública posteriores a 2004
- Instalaciones industriales o afines

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

24 debido a la construcción de las instalaciones de Tifón Waterplanet, guardería náutica que avanza sobre la barranca, por donde se encontraban viviendas pertenecientes a dicho asentamiento. Sucede lo mismo con el sector del Remanso Valerio.

En la franja urbana ribereña, entre el río Paraná y la ruta nacional N° 11, se destaca el desarrollo en etapa inicial de dos nuevas urbanizaciones de relevancia. La primera, denominada Costa Bouchard de 22 hectáreas, en el sector localizado entre el río Paraná, la calle Constancio Vigil, proyección de calle Corrientes y límite del predio de Agrinar. Asimismo, también se plantea una nueva urbanización en el predio ubicado entre el río Paraná, calle Los Plátanos, ruta nacional N°11 y límite jurisdiccional con Rosario, en conjunto con el desarrollo del Parque de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria, que comprende aproximadamente 50 hectáreas. Hacia el norte de este emprendimiento la empresa Pecam llevará a cabo una urbanización de 14,5 hectáreas. Se destaca que, junto a dicho sector, en el año 2014 se inauguró la Planta Potabilizadora del Acueducto Gran Rosario, junto a la toma de agua sobre el río Paraná, que abastece a gran parte de las localidades del Corredor Norte del Área Metropolitana de Rosario. Con el proyecto antes mencionado se prevé una ampliación de la planta potabilizadora.

En el suelo periurbano, especialmente en los últimos diez años, se identifican nuevas transformaciones. Por un lado, se registra un aumento de localización de plantas industriales, como la instalación de la nueva planta de Liliana -de 25.000 m² cubiertos-; por otro, se reconoce el incremento de edificaciones y transformaciones dentro de predios industriales existentes, como por ejemplo, John Deere Argentina S.A. Ambas tendencias se identifican en gran parte de la jurisdicción de Granadero Baigorria. También así, en suelo periurbano se registra el incremento de nuevas urbanizaciones, en especial el nuevo barrio residencial Lomas de Alicia, de 50 hectáreas de superficie, que cuenta con 688 lotes localizado entre el Ferrocarril General B. Mitre y las calles René Favaloro, Gaboto y calle N°1 (prolongación calle 25 de mayo). Se habilita, de este modo, gran parte del sector ubicado entre la autopista y las vías de ferrocarril para nuevos usos industriales y residenciales, sin una planificación adecuada que sectorice y separe la residencia de los componentes industriales. Se requiere, entonces, establecer un proyecto integral de urbanización que evite la habilitación dispersa del nuevo suelo urbano y defina las áreas previstas para expansión industrial como también los sectores para consolidación de la planta urbana.

Tipo de zona	Nro. Fincas	%	Sup. Terreno (Has.)	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada (m ²)	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	13.961	97,4	771	42,8	1.938.870	97,0	25,1
Suburbano	147	1,0	342	19,0	54.615	2,7	1,6
Suburbano Loteado	202	1,4	59	3,3	6140	0,3	1,0
Rural	29	0,2	628	34,9	0	0,0	0,0
TOTAL	14.339		1.800		1.999.625		11,1

Tabla 1. Usos del suelo. Fuente: SCIT 2017

Se destaca, sin embargo, que las áreas localizadas al oeste de la autopista Rosario-Santa Fe, de uso rural, no presentan cambios en el uso del suelo.

Por último, la provisión de servicios de infraestructuras requiere una actualización e incremento de los mismos respecto a la superficie urbanizada de la localidad, dado que existe un déficit en lo que se refiere especialmente a la provisión de gas natural y de cloacas.

Según la clasificación del Catastro Provincial, la configuración actual de los usos del suelo está dada en la mayor superficie declarada de la localidad por la categoría “suelo urbano” (42,8% de la superficie total) que está constituido por la mayoría de las fincas de la localidad (97,4%) con un 97% de su superficie edificada. La superficie de suelo calificada como “suelo rural” ocupa el segundo lugar (34,9% de la superficie total), concentrado en el 0,2% de las fincas¹. El “suelo suburbano” (19% de la superficie total) está concentrado en el 1% de las fincas con un 2,7% de su superficie edificada. El “suelo suburbano loteado” (3,3% de la superficie total) registra el 0,3% edificado.

CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

Como se evidencia en el cuadro anterior el suelo urbano presenta la mayor superficie de la jurisdicción local, el espacio rural le sigue en segundo lugar. No obstante, se destaca que en gran parte de las localidades del AMR se reconocen áreas mayormente en contacto con el suelo urbano, pero manifiestan características correspondientes tanto al ámbito de lo urbano como de lo rural; las cuales registran particularidades 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, para proteger el paisaje productivo que rodea las localidades de los procesos expansivos y controlar el manejo de los agroquímicos usados para la producción extensiva. El uso adecuado de ese suelo debería contribuir a recuperar el entorno productivo de cada localidad, reforzar la capacidad de abastecer las demandas de consumo de la región y rescatar las fuentes de trabajo que la actividad genera. En Granadero Baigorria, el suelo periurbano queda conformado mayoritariamente por las parcelas ubicadas entre las vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano y la autopista Rosario-Santa Fe, el suelo rural queda al oeste de la misma.

En la actualidad, se resta importancia a este espacio intermedio donde coexisten tanto actividades productivas como actividades residenciales y recreativas, que generan un filtro gradual entre los dos extremos. La planificación del espacio periurbano debería comenzar a establecer los criterios para definirlo, categorizarlo y fijar objetivos específicos que consoliden el modelo de ordenamiento territorial. Así, podrían determinarse áreas en las cuales se aplicarán políticas de protección del valor productivo, paisajístico y patrimonial de la zona; de conservación de la biodiversidad y la matriz biofísica e hídrica del territorio, y de cuidados de la salud ambiental y de sus habitantes.

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

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

**CAPÍTULO 2.****DIAGNÓSTICO**

La caracterización territorial de Granadero Baigorria, 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 transformaciones recientes. A continuación, se pretende profundizar en el conocimiento de la situación urbana de la ciudad, mediante el diagnóstico de los Sistemas Generales (viario, ferroviario, espacios verdes y equipamientos urbanos) y de aquellas cuestiones clave 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 está conformada por las principales calles de la ciudad y hace posible la estructura de sostén para el sistema de movilidad. Como parte de este sistema pueden definirse dos tipos de corredores en la localidad, según su jerarquía o relevancia en relación con el flujo que puedan 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 nacional N°11 (Avenida San Martín en GB), la ruta provincial N°34-s, Silvestre Begnis, la autopista Rosario-Santa Fe y la Av. Circunvalación, límite sur con Rosario y conexión con la ruta nacional N°174 hacia Entre Ríos.

Corredores Secundarios. Se conforman por los siguientes ejes transversales que vinculan la ruta nacional N°11 con el río Paraná: particularmente el par Eva Perón y Orsetti (que estructura también la extensión sudoeste de la localidad), los ejes norte-sur El Rosedal, Corrientes, Chacabuco, Santa Fe; y los trazados paralelos a los Ferrocarriles Gral. B. Mitre y Belgrano.

SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario está compuesto por las instalaciones de los Ferrocarriles Gral. M. Belgrano y Gral. B. Mitre. La disposición de las trazas viales y ferroviarias, en relación con el tejido residencial, complejizan la movilidad urbana y metropolitana. Cabe señalar que la conservación parcial de las trazas viales a los lados de las vías férreas tiene el potencial de encauzar recorridos alternativos a la ruta nacional N°11 para movimientos de tránsito pesado. El esfuerzo de generar estas trazas constituye una operación de vital importancia para garantizar una adecuada movilidad y para ordenar las áreas residenciales de borde.



- Sistema vial primario
- Sistema vial secundario
- Vías de FFCC
- Bajadas públicas al río
- Nudos viales

Plano 2. Sistema vial jerárquico y ferroviario

30 SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

El sistema de espacios verdes está constituido por todos aquellos sitios del territorio municipal que, en general, presentan características comunes: dimensiones, morfología, características ambientales y particular utilización. Son lugares que desempeñan una función estructural en la organización espacial de la localidad y del territorio, así sean de 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 ciudad 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 por la presencia de diferentes usos (mayormente residenciales y recreativos), y está conformado por un alto porcentaje de propiedades privadas. Se destacan tramos de costanera alta y puntos que pueden potenciarse como miradores, bajadas (Ciudad Deportiva Rosario Central, Guardería Náutica Deportiva, Guardería Tifón Waterplanet, Camping Municipal) y tramos de playas.

Islas del Paraná. Comprende a la Isla de los Mástiles, localizada en territorio santafesino frente a las localidades de Capitán Bermúdez y Granadero Baigorria. Presenta un gran potencial para el desarrollo de actividades turísticas y recreativas, posibles de vincular con un paseo ribereño.

Parques, plazas y paseos. Incluye los espacios abiertos de la ciudad con dimensiones y características ambientales especiales y

cuyo uso colectivo está destinado fundamentalmente a actividades recreativas. Se destaca el predio del club Rosario Central, el Camping Municipal, el balneario público, la Reserva Natural “Playa Granadero Baigorria”, el Camping Hermanos Maristas, el predio Paganini (Complejo Eva Perón), paseos urbanos, plazas y las áreas de masas forestales del cuadro de estación Paganini.

Espacio periurbano. Comprende a las parcelas localizadas alrededor de las áreas urbanas destinadas principalmente a actividades productivas rurales. Este espacio funciona como filtro gradual entre el suelo urbano y el suelo rural.



Sistemas de espacios verdes

- 1. Miradores
- 2. Balneario público Camping Municipal
- 3. Camping Municipal
- 4. Balneario privado Asociación náutica reserva natural

- 5. Balneario público Reserva natural
- 6. Balneario privado Ciudad Deportiva Rosario Central
- 7. Parque Eva Perón
- 8. Predio Paganini
- 9. Parque de la Cabecera

- 10. Predio Shöenstatt
- 11. Perímetro arbolado (John Deere)
- 12. Camping Maristas

Plazas

Plano 3. Equipamiento y espacios verdes

EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

Granadero Baigorria cuenta con importantes equipamientos comunitarios que brindan servicios educativos, administrativos-culturales, deportivos-recreativos y de salud, los cuales se concentran fundamentalmente entre las vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre y el río Paraná. Los equipamientos disminuyen al oeste de dichas vías ferroviarias. Se destaca el predio del Hogar Escuela y Hospital Eva Perón, de gran relevancia a nivel regional.

EL PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR

El patrimonio¹ construido en esta ciudad se concentra en determinadas áreas consideradas de interés, en tanto se reconoce en ellas un tejido homogéneo que incluye edificios e instalaciones de valor patrimonial, barrios y enclaves de arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos de valor singular. Estas áreas se encuentran diseminadas en el tejido. Es de remarcar que la localidad de Granadero Baigorria cuenta con la Ordenanza N° 2.171/2000 denominada "Paisaje Urbanístico Protegido", que corresponde al área de seis manzanas delimitadas por las calles Urquiza al norte, Rosario al sur, Salta al oeste y Yapeyú al este. El área es declarada Reserva Natural El Solar conocida como Quinta Persegani y la playa ex Paganini.

Entre los diversos componentes patrimoniales de valor patrimonial de Granadero Baigorria, destacamos los siguientes:

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;

- Entorno urbano Plaza 9 de Julio. Frente a la plaza 9 de Julio se localizan diversas construcciones de gran relevancia, que otorgan a este sector una jerarquía particular para la localidad, como la Iglesia San Pedro, la Municipalidad y la Escuela Provincial N°127. Es importante preservar las características del tejido residencial.
- Cuadro de Estación Paganini. Comprende el cuadro de la estación, casillas, elementos de señalización, depósitos, tanque de agua, áreas forestadas -se destacan los añosos eucaliptus- y el tejido de sus bordes, dado que presenta una posición estratégica en la localidad.

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;

- Predio Saípe-Kopp. En este predio se encuentran construcciones relevantes correspondientes a la ex industria SAIPE-KOPP.
- Conjunto Hogar Escuela y Hospital Eva Perón. Este predio corresponde a la ex quinta de la familia De Lorenzi, expropiada en 1949. Las primeras construcciones del Hogar-Escuela se realizan en la década de 1950. Posee edificaciones diversas, como también conjuntos arbolados y relevantes espacios verdes. Este conjunto posee un gran potencial para recualificación urbana de relevancia para toda el área metropolitana.

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



Educativo

- 1. Esc. nivel inicial
- 2. Hogar Escuela N°9020.
- Escuela E.M. N°330.
- Taller de capacitación.
- Hogar de menores.
- Cocina centralizada.
- 3. Esc. enseñanza media
- 4. Jardín de infantes
- 5. Esc. nivel terciario
- 6. Instituto de información de oficios

Administrativo - Cultural

- 7. Municipalidad
- 8. Consejo municipal

- 9. NAC Los Robles
- 10. Casa del Bicentenario
- 11. Casa de la Cultura
- 12. Biblioteca Munic. "José Hernández"
- 13. NAC Los Platanos
- 14. Estación Esperanza

Deportivo - Recreativo

- 15. Club deportivo San Fernando
- 16. Deportes de la Vec. Los Robles
- 17. Camping Hermanos Maristas
- 18. Asoc. Náutica Reserva Natural
- 19. Club El Paraíso
- 20. Club Sportivo Pagagnini Alumni
- 21. Ciudad deportiva Rosario Central
- 22. Club Social y Deportivo

- 23. Club Botafogo
- 24. Club Obras Sanitarias
- 25. Guardería Náutica
- 26. Salón de eventos Campus Green
- 27. Centro de la Juventud
- 28. Pileta olímpica
- 29. Pista de atletismo - Vestuario
- 30. Camping Municipal

- Servicios**
- 31. Cementerio
 - 32. Comando radioeléctrico
 - 33. Estación transformadora
 - 34. Planta potabilizadora
 - 35. Planta tratamiento de residuos

Salud

- 36. Centro de salud barrio San Fernando
- 37. Casa Educativa Terapéutica
- 38. Centro de salud barrio Santa Rita
- 39. Centro de salud barrio San Miguel
- 40. Servicio de emergencia 107
- 41. Centro de salud barrio Remanso Valerio
- 42. Hospital Eva Perón
- Cirugía
- Salud mental
- Mantenimiento
- Morgue
- Rehabilitación
- 43. Centro de atención primaria

Plano 4. Equipamientos urbanos significativos

- Predio Shöenstatt. Predio de relevancia, especialmente por sus características ambientales, ya que presenta especies arbóreas de gran valor.
- Predio John Deere. Gran predio parqueizado que posee en su perímetro líneas de eucaliptus, junto a diversas construcciones productivas de relevancia.
- Predio Massey-Ferguson. Conjunto de construcciones y jardín arbolado de la firma Massey Ferguson correspondientes a la década de 1960, localizados junto a la avenida San Martín.
- Camping Municipal. Predio de 6 hectáreas que aún preserva arboledas originales, localizado en la antigua Estancia Ibarlucea.
- Camping Maristas. Predio de 7 hectáreas que se destaca, en especial, por su forestación y espacios verdes.

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

- Barrio Los Pinos. Se localiza entre las calles Av. San Martín, C. Vigil y Agrinar. Presenta una gran calidad arquitectónica y ambiental, posee un trazado particular, y se destacan sus diagonales y la plaza. Fue construido por la empresa Pinasco para el Sindicato de Alimentación.
- Barrio Fundacional. Se destacan en este sector una gran cantidad de construcciones relevantes de la historia de la localidad, que presentan, a su vez, una morfología particular: la Iglesia San Pedro, el edificio de la Sede Municipal, la Escuela Provincial N°127 y diversas residencias de propiedad privada. Entre estas construcciones particulares podemos mencio-

nar: Almacén Zuloaga; Juzgado de Paz; Casa Vignale; Casa Pueyrredón 1065; Antiguo Conventillo; Casa Vascos; Casa Matió, entre otras.

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;

- Iglesia San Pedro. Construcción de 1926, proyectada por el Arq. José Micheletti, localizada sobre la plaza 9 de Julio. Edificio de una sola nave con coro sobre el ingreso. La torre se construye en 1944.
- Antigua Escuela Primaria Nacional N°418. Construcción de 1956.
- Estación de La Esperanza. Localizada sobre la Avenida San Martín. Conjunto de estación y aljibe original.
- Horno De Fürh. Instalado por el alemán Thomas Fürh en 1875. Actualmente localizado dentro del asentamiento irregular Remanso Valerio, consiste en la primera instalación industrial del área metropolitana y la primera fábrica de cemento de Latinoamérica. Si bien se encuentra en ruinas, constituye uno de los principales ejemplos de arqueología industrial regional.
- Puente de hierro. Realizado en la década 1930 para salvar el cruce entre los dos tendidos férreos.
- Puente de paso. Realizado en la década 1930 para posibilitar el paso de vehículos en el talud del ex FCPSF.
- Arco Bodega Camprot. Ingreso del ex establecimiento Camprot, bodega en la que se realizaban licores y análogos. La misma tenía viñedos y planta industrial con toneles y cubas.



- | | | | |
|--|---|--|--|
| <p>APH</p> <p>1. Cuadro de estación FFCC Mitre</p> <p>Barrios significativos</p> <p>2. Barrio Centro
3. Barrio Los Pinos</p> | <p>Pedios significativos</p> <p>4. Ex fábrica Kroppf
5. Camping Maristas
6. Camping municipal
7. Massey-Ferguson
8. Predio John Deere
9. Predio Schönstatt
10. Predio Paganini (Hogar Escuela Eva Perón)</p> | <p>Obras significativas</p> <p>11. Iglesia San Pedro
12. Edificio Municipal
13. Parador FFCC Belgrano
14. Escuela Nacional
15. Ex Centro Clandestino de Detención "La Calamita"</p> | <p>Elementos significativos</p> <p>16. Puente de hierro
17. Puente de paso
18. Torre FCPSF
19. Arco José Hernández
20. Estación Esperanza
21. Cristo Pescador
22. Horno Füh</p> |
|--|---|--|--|

Plano 5. Sitios y edificios de valor patrimonial



APH Plaza 9 de Julio,
Iglesia, Municipalidad
y Escuela N° 127



Conjunto Hogar Escuela
y Hospital Eva Perón



Barrio Los Pinos



Puente de Hierro
Puente de Paso
Parador

EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

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

URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

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

Se pretende en este eje abordar la problemática de consumo de suelo, provisión de infraestructuras y servicios, y construcción de vivienda que se presenta en el AMR, con una mirada metro-

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

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

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

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

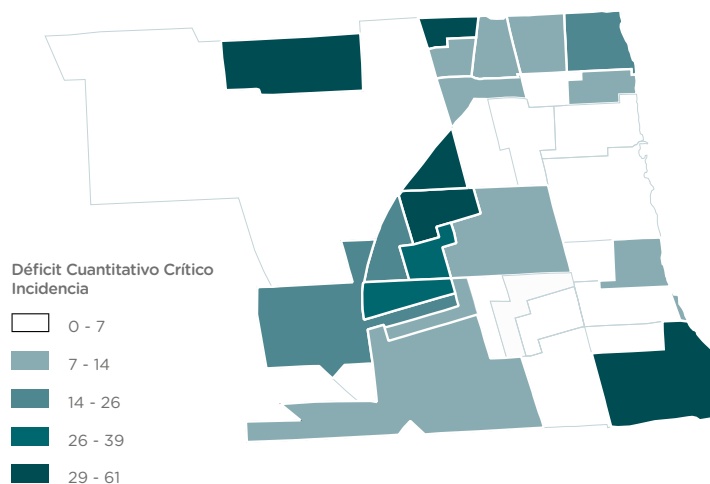
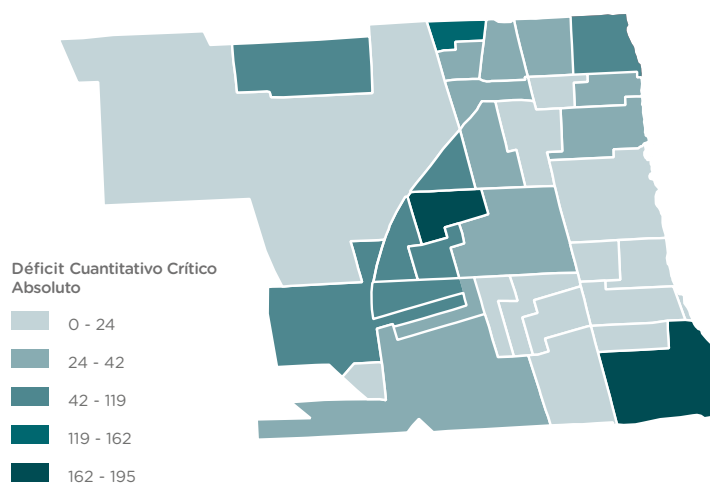
Déficit habitacional

Déficit habitacional cuantitativo: Cuantifica la necesidad de construir viviendas nuevas con el objeto de reemplazar tanto aquellas que se clasifican como irrecuperables, como aquellas destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación (mas de un hogar por vivienda). Se estimó que se necesitan 1764 viviendas para cubrir esta necesidad, lo que implica que aproximadamente el 16,3% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. Considerando el Corredor Norte, el déficit incide en un 31,96% sobre el total de hogares en esas condiciones y el 3,81% en toda el AMR. En este total se contempla que 267 viviendas se requieren para satisfacer la demanda de viviendas con serias deficiencias en la calidad constructiva y 1497 para hogares que cohabitan.

En el gráfico lateral, se muestra la distribución geográfica sobre los radios censales, donde los colores oscuros indican la mayor concentración de déficit cuantitativo crítico. Los mapas se presentan como orientativos en cuanto a la ubicación exacta de zonas críticas.

Además de las viviendas, contempladas en el concepto anterior, se introdujo una variación metodológica. que contabiliza aquellas viviendas que poseen condiciones un tanto mejores que las consideradas en el punto anterior, pero que aún tienen características de precariedad por estar construidas con materiales que no aseguran el buen aislamiento, y por lo tanto también son consideradas irrecuperables. Bajo estas características se contabilizaron 2.563 hogares con necesidad de viviendas nueva. Esto representa en la localidad el 23,69% de los hogares, y con res-

Distribución del déficit cuantitativo crítico



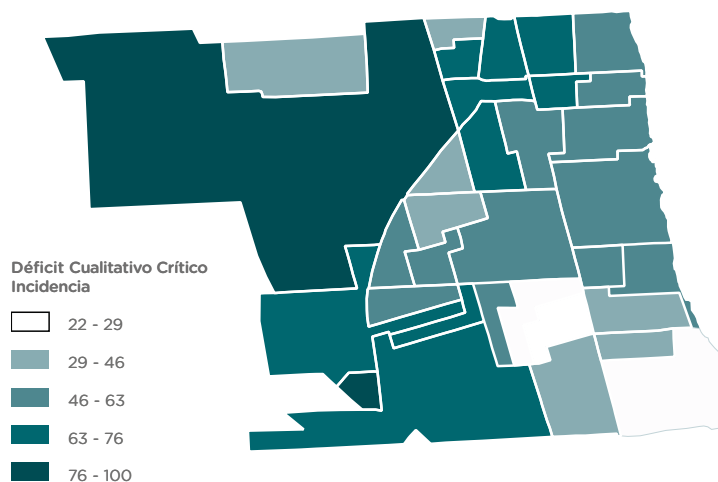
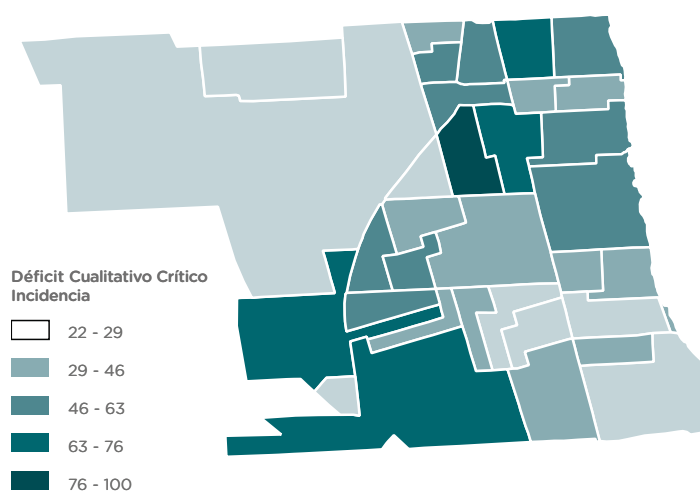
pecto al déficit del Corredor Norte ocupa una porción de 29,43% y en el AMR de 3,58%.

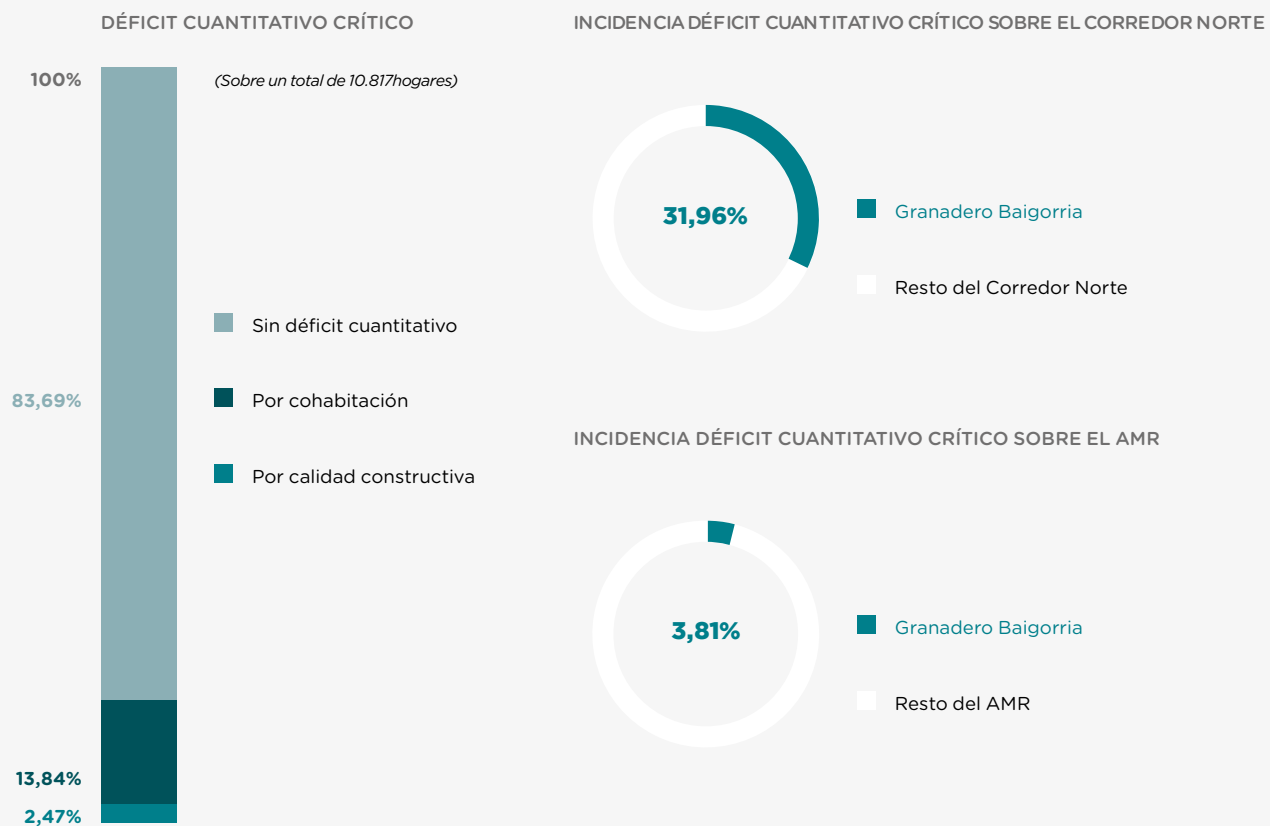
Déficit habitacional cualitativo. Desde este enfoque se contabilizan viviendas que deben ser mejoradas para lograr las condiciones óptimas de habitabilidad. Este déficit considera tres insuficiencias, en el siguiente orden de importancia: a) los materiales inapropiados de la construcción, b) inexistencia de cañerías internas para el uso de agua de consumo y aseo, y c) la no conexión a redes de servicios públicos de agua potable y desagües cloacales. El cálculo se realiza sobre las viviendas excluyendo las identificadas como irrecuperables en el apartado anterior y se evalúa siguiendo el orden puntualizado anteriormente en forma excluyente llegando a una cifra global que representa las viviendas con al menos una de las deficiencias.

Para la localidad de Granadero Baigorria, se estima que este déficit está en el orden de las 6008 viviendas. Es decir que dentro de la localidad el 55,54% de las viviendas presentan condiciones de infraestructura tolerables, pero necesitan algún tipo de refacción o conexión a servicios para lograr las condiciones óptimas de habitabilidad. En relación con el Corredor Norte este déficit representa el 24,82% y considerando el AMR el 3,15%. (Tabla 4).

Evaluar por separado dos de las tres componentes del déficit cualitativo permite identificar grupos del total de hogares que habitan en viviendas con estas deficiencias independientemente de si las mismas coexisten simultáneamente. Esta variante se denomina déficit cualitativo desajustado y para la localidad se determinó que 894 hogares habitan en viviendas que carecen de conexiones internas de cañerías de agua para consumo y/o

Distribución del déficit cualitativo





DÉFICIT CUANTITATIVO CRITICO	Granadero Baigorria	Corredor Norte	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	267	822	6492	2,47%	32,48%	4,11%
b. Cohabitación	1497	4697	39782	13,84%	31,87%	3,76%
Total (a + b)	1764	5519	46274	16,31%	31,96%	3,81%

Tabla 2: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones

aseo, esto es el 8,26% de los hogares de la localidad y dentro del déficit del corredor representa un 24,97% de los hogares y en el AMR el 3,31%. Igualmente se determina que 3979 hogares habitan en viviendas que no están conectados a redes públicas de agua potable y desagües cloacales, esto es 36,78% de los hogares de la localidad, y ocupa un 32,90% dentro del déficit del Corredor Norte y 4,61% del déficit del AMR.

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

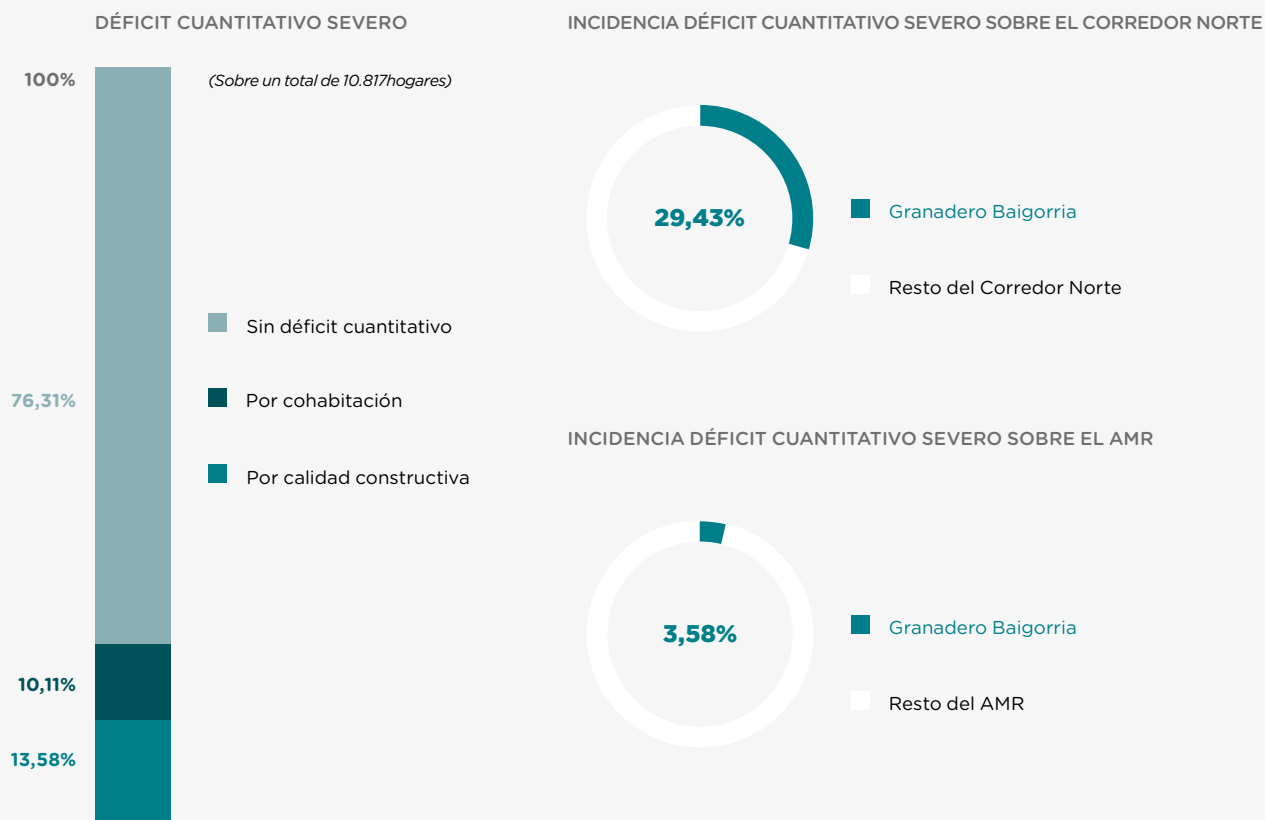
Aquí también se debe tener en cuenta la calidad de ocupación medida a través del déficit cualitativo por hacinamiento, que permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para asegurar buenas condiciones de ocupación. En este sentido se han determinado para Granadero Baigorria, que 4,12% de los hogares (446) viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto), y 16,87% (1825) con hacinamiento mitigable (viven de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

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

Así, se estima que el 3,1% 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 285 viviendas compuestas por 984 personas en promedio viviendo en asentamientos irregulares.

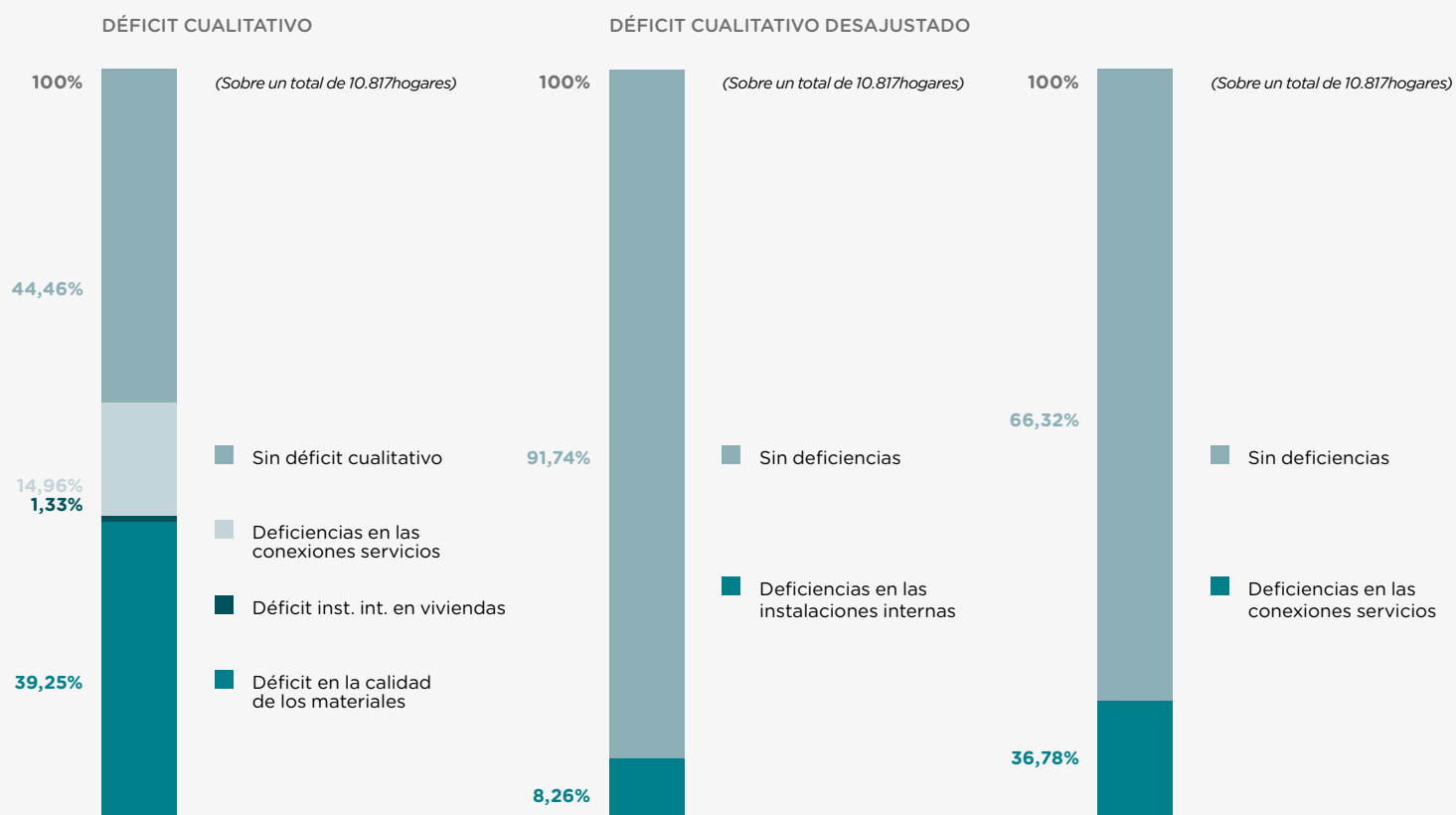
El análisis de los déficits cuantitativo y cualitativo, evalúan el escenario a fin de dimensionar la necesidad habitacional (tanto por el estado de construcción como por la carencia de infraestructura y servicios) y resultan un soporte a la hora de elaborar formas de intervenciones en áreas deficitarias. 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.

Destacando los datos más relevantes, según datos provenientes del censo nacional 2010, en la localidad de Granadero Baigorria a partir de dimensionar el déficit habitacional, se estima que es necesaria la construcción de aproximadamente 2563 viviendas, para otorgar solución habitacional a hogares que habitan en viviendas muy precarias o lo hacen compartiendo una. Considerando las viviendas que necesitan mejoras, se estima que 6008 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio para lograr la óptima calidad de habitabilidad y 446 viviendas necesitan ser ampliadas. Estos valores deben ser considerados como una aproximación a la realidad, dado el tiempo transcurrido y las acciones desarrolladas en los últimos años.



DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	Granadero Baigorria	Corredor Norte	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	1469	5169	39468	13,58%	28,42%	3,72%
b. Cohabitación	1094	3539	32113	10,11%	30,91%	3,41%
Total (a + b)	2563	8708	71581	23,69%	29,43%	3,58%

Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones



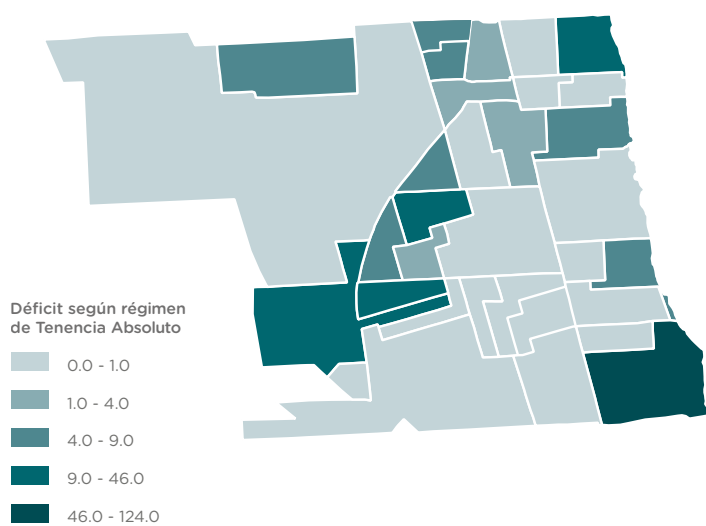
DÉFICIT CUALITATIVO	Granadero Baigorria	Corredor Norte	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	4246	19577	156745	39,25%	21,69%	2,71%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	144	486	3584	1,33%	29,63%	4,02%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	1618	4144	30412	14,96%	39,04%	5,32%
Total (a + b + c)	6008	24207	190741	55,54%	24,82%	3,15%

Tabla 4: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	Granadero Baigorria	Corredor Norte	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	894	3580	27006	8,26%	24,97%	3,31%
Deficiencias en las conexiones servicios	3979	12094	86247	36,78%	32,90%	4,61%

Tabla 5: Déficit cualitativo desajustado

44 **Distribución del déficit cuantitativo crítico según régimen de tenencia del propietario de la vivienda**



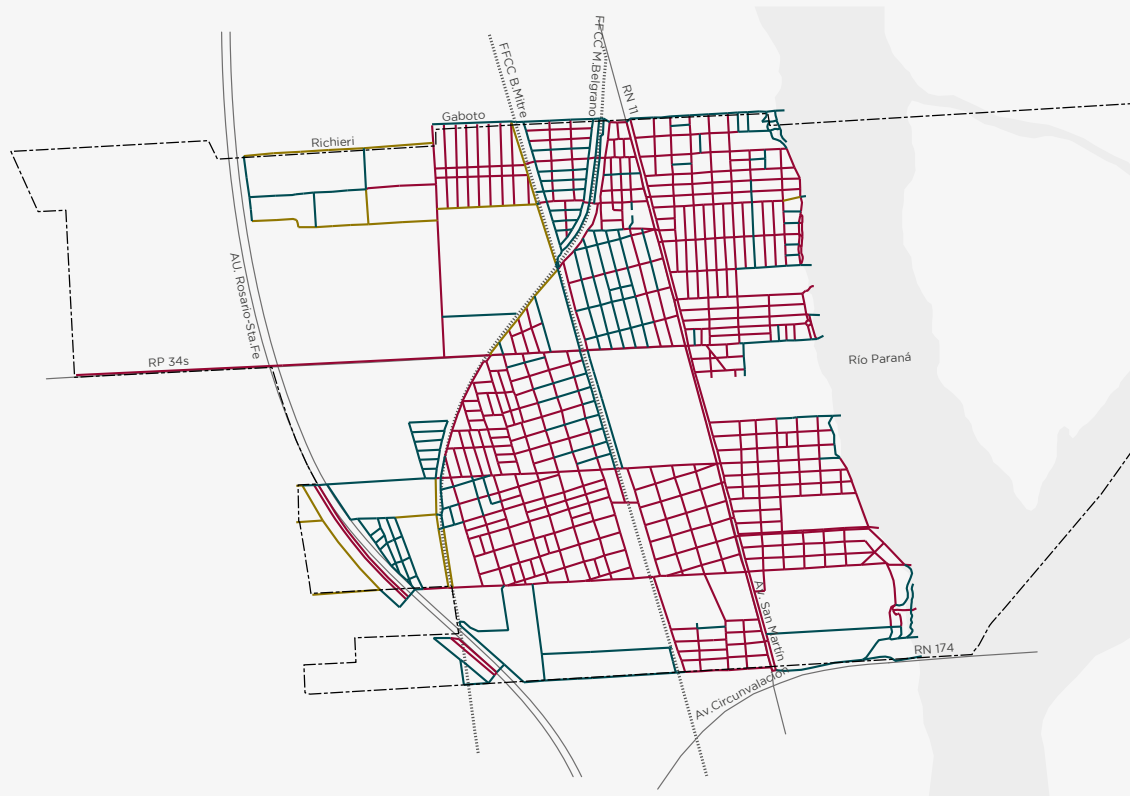
Estado de las infraestructuras y servicios

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

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

DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		Granadero Baigorria	Corredor Norte	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	Mitigable	1687	6545	53360	25,78%	3,16%
	Crítico	Crítico	368	1596	11352	23,06%	3,24%

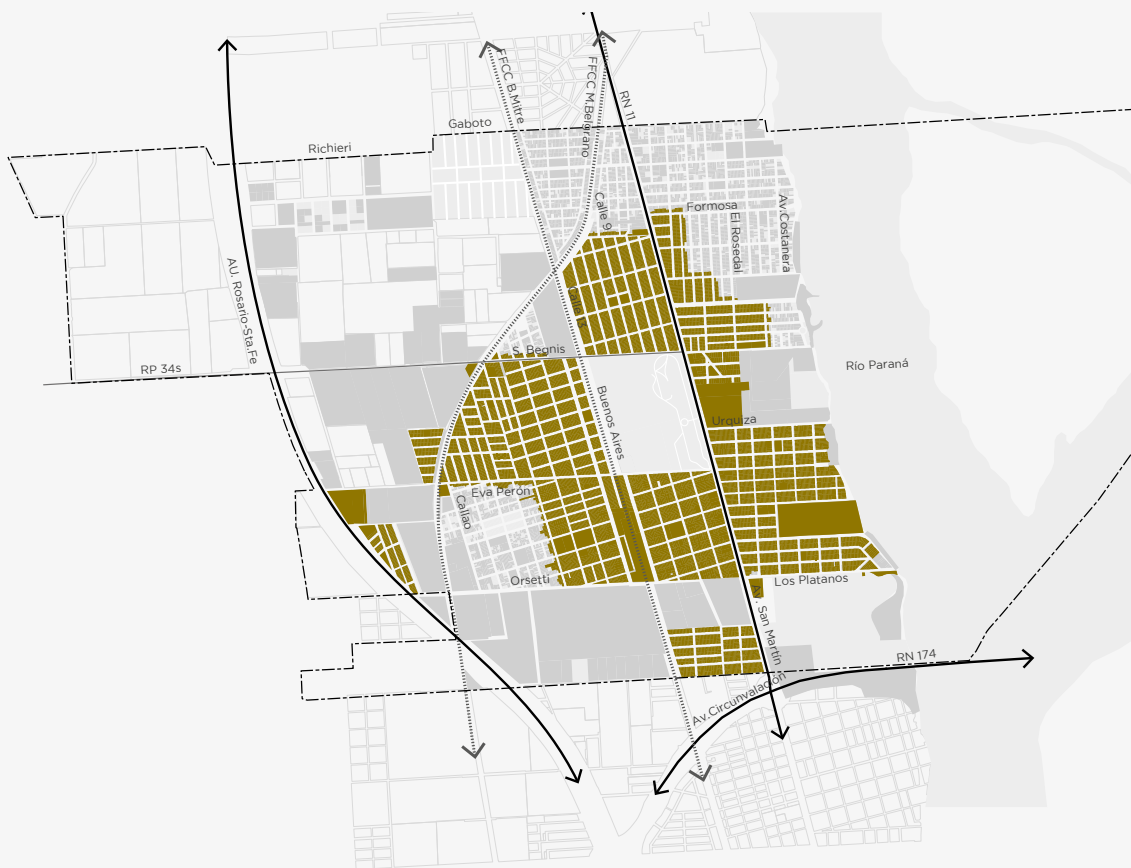
Tabla 6: Déficit cualitativo por hacinamiento



Plano 6. Estado de las calles

- Pavimento
- Mejorado
- Tierra

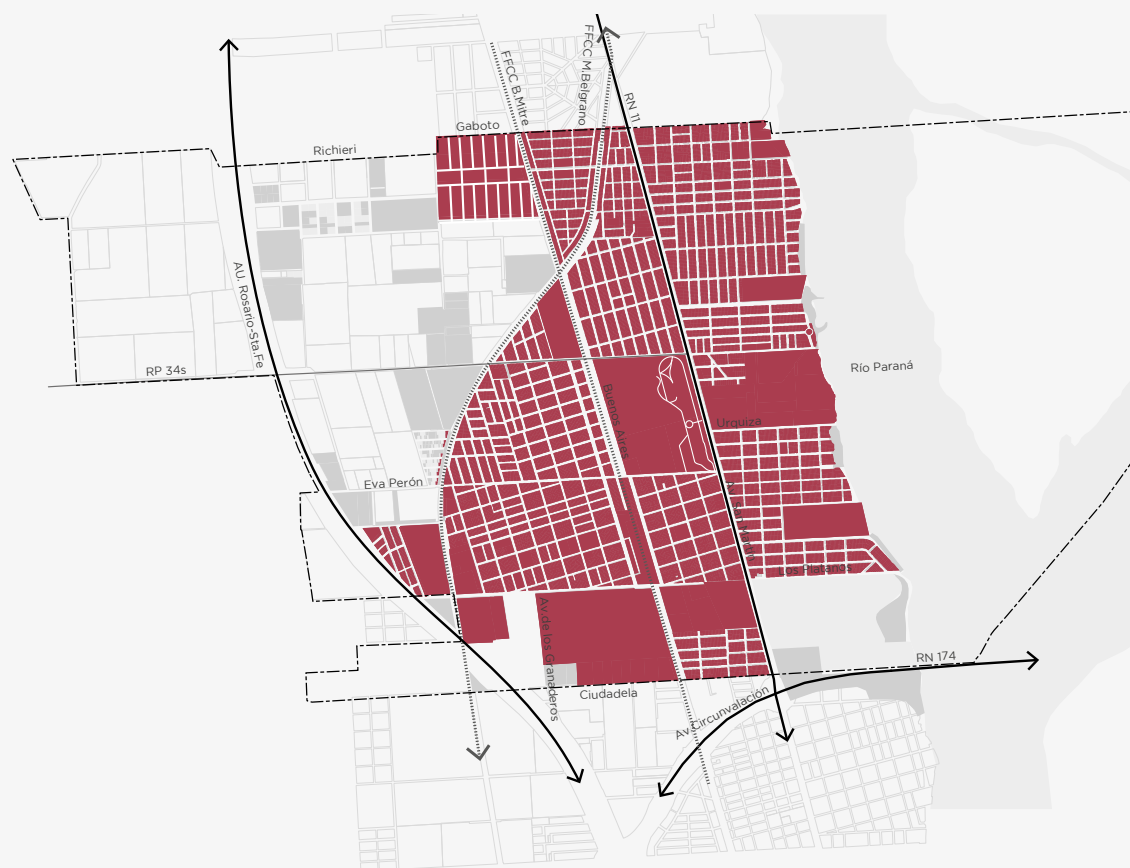
Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales	segmentos
Pavimento	70%	122.619,98 m.l.	1.078 seg.
Mejorado	25%	44.798,55 m.l.	378 seg.
Tierra	5%	8.703,33 m.l.	37 seg.



Plano 7. Áreas previstas con desagües cloacales

■ Áreas previstas con servicio de cloacas por red domiciliaria

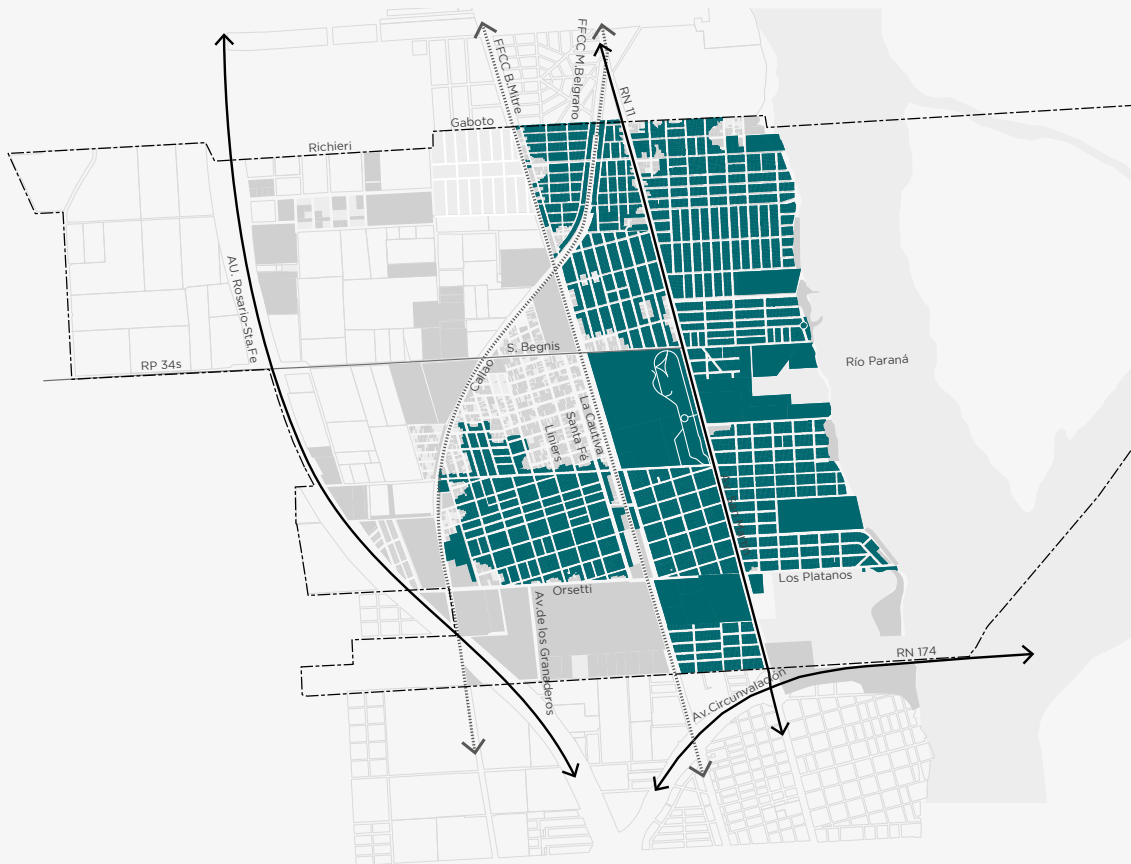
Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con cloacas	Sin cloacas	Total	Con cloacas	Sin Cloacas	Total	Con cloacas	Sin Cloacas	Total	Sin Cloacas
vacantes	913	626	1.539	1	161	162	2	86	88	21
ocupadas	8.163	4.688	12.851	0	31	31	1	12	13	0
	9.076	5.314	14.390	1	192	193	3	98	101	21
	62 %	38 %								



Plano 8. Provisión de agua

■ Áreas provistas con servicio de agua potable por red domiciliaria

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Sin agua
vacantes	1.514	25	1.539	0	162	162	7	81	88	21
ocupadas	12.710	141	12.851	0	31	31	0	13	13	0
	14.224	166	14.390	0	193	193	7	94	101	21
	97 %	3 %								



Plano 9. Provisión de gas

■ Áreas provistas con servicio de gas por red domiciliaria

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales	
	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Sin gas	
vacantes	1.117	422	1.539	0	162	162	1	87	88	21	21
ocupadas	10.345	2.506	12.851	0	31	31	0	13	13	0	0
	11.462	2.928	14.390	0	193	193	1	100	101	21	21
	78 %	22 %									

Si se contabiliza el total de parcelas (siempre exceptuando las parcelas rurales), la localidad de Granadero Baigorria cuenta aproximadamente con una cobertura de suministro de agua potable del 97%. Esta alta cobertura es posible dada a la existencia de la planta potabilizadora de Agua (ASSA) ubicada en el acceso sur de la localidad. El agua distribuida cuenta con niveles aceptables de calidad, ya que la empresa proveedora monitorea el abastecimiento en forma permanente.

La empresa responsable del suministro de gas en la ciudad de Granadero Baigorria es Litoral Gas. Su actividad principal consiste en la distribución de gas natural por redes, cuyo suministro se realiza mediante estaciones reductoras de presión vinculadas a la red domiciliaria. El suministro de gas cubre el 78% de las parcelas, mientras que el resto de la cobertura en la planta urbana se lleva a cabo con gas envasado.

Respecto a las obras de saneamiento y desagües, se destaca que existen áreas donde la pendiente natural no es suficiente, por lo que se ha debido instalar estaciones elevadoras con el fin de su correcto funcionamiento. El colector principal de desagües cloacales se envía a la zona norte de la ciudad de Rosario donde se ubica una estación elevadora que recolecta las aguas residuales y realiza la debida evacuación. El tendido de cloacas en la localidad alcanza el 62%.

Las calles de la localidad se encuentran pavimentadas en un 70% del total; el 25% tiene algún tipo de mejorado y el 5% de las mismas son aún de tierra.

Las tablas y gráficos anteriores muestran el estado actual de las infraestructuras y servicios.

DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

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

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

Cada una de estos cuatro elementos tiene una lógica propia, las cuales muchas veces se oponen o contrarrestan. Sin embargo, para trabajar con políticas que alienten una apropiación adecuada del suelo periurbano es recomendable favorecer la coexistencia entre las mismas. En cuanto al carácter natural de los suelos pertenecientes al periurbano de la localidad de Granadero Baigorria, los mismos son de muy buena aptitud sin limitantes productivos considerables.

50



- Extensivo
- Intensivo
- Ganadero
- No Productivo

Plano 10. Usos productivos en el suelo periurbano



Plano 11. Detalle del tejido rural de proximidad

52 Por otro lado, el espacio periurbano de esta localidad no presenta cursos de agua a proteger como corredores biológicos. A su vez, Granadero Baigorria no cuenta con grandes concentraciones de árboles en este espacio, sólo se registran algunos bordes forestales con dirección norte - sur, a fin de evitar los vientos predominantes en la zona.

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

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Granadero Baigorria limita con Rosario, ciudad cabecera del área metropolitana, y está atravesada por grandes infraestructuras de alcance territorial que estructuran el Corredor Norte Metropolitano, como son la ruta nacional N°11, la autopista Rosario-Santa Fe y las dos trazas ferroviarias correspondientes a los Ferrocarriles Gral. M. Belgrano y Gral. B. Mitre -que además se cruzan entre sí en su jurisdicción-. A su vez, tiene vinculación directa con la conexión vial hacia Entre Ríos, a través del Puente Rosario Victoria -ruta nacional N°174- y cuenta con una singular relación con el Cuadrante Oeste Metropolitano, mediante la ruta provincial N°34-s que ingresa a Baigo-

rria y la vincula, en especial, con la localidad de Ibarlucea y con otras localidades del área: Funes, Pérez y Soldini. La existencia de la ruta 34-s en esta localidad posibilita la llegada al Predio Paganini (Complejo Eva Perón), un equipamiento importante de alcance regional.

No obstante, se destaca una gran conflictividad en el sistema de movilidad, especialmente en relación con el tránsito de cargas que provoca serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental, al atravesar la planta urbana. Asimismo, la ruta nacional N°11 presenta una gran congestión, dado que resulta el único eje primario de conexión norte-sur, insuficiente para canalizar el tránsito existente.

La ciudad carece de un recorrido ribereño continuo que potencie su desarrollo costero y su vínculo con Rosario. Esto dificulta el acceso a situaciones paisajísticas de valor con recorridos y/o penetraciones que, en algunos tramos podrían lograrse.

Como aspecto favorable, puede destacarse una consistente consolidación del tejido urbano, lo que facilita un abastecimiento local de transporte público y reafirma la centralidad de la ruta nacional N°11 como eje estructurador, algo que se condice con las expectativas de las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT) a nivel metropolitano.

En Granadero Baigorria se releva un alto nivel de circulación del transporte público de pasajeros, no sólo por los servicios interurbanos de transporte de pasajeros sino también por extensiones del TUP rosarino.



Localización de industrias

- | | |
|----------------------|--|
| 1. Ex Fabrica Kropff | 7. Argentar |
| 2. Molinos Cañuelas | 8. Fundación Santiago Martínez S.A. |
| 3. Liliana | 9. Debona S.R.L. |
| 4. Laromet | 10. Unipack |
| 5. Areneras | 11. John Deere |
| 6. Agrinar | 12. Playa de estacionamiento Rosario Bus |

Plano 12. Desarrollo industrial productivo y de servicio

54 DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

La reestructuración de la movilidad, sobre todo del transporte de cargas, se torna fundamental para el desarrollo de las actividades industriales, productivas y de servicios. Si bien esta ciudad tiene un marcado perfil residencial, también desarrolla una importante actividad industrial. Los principales sectores se componen de empresas de los rubros: construcción y metales (36%), agroalimenticio (20%), química (5%), textil (2%) y el 37% restante es de composición variada. Entre las industrias presentes en su jurisdicción se destacan como las de mayor peso: John Deere, Liliana, Molino Cañuelas, Argentinal, Agrinar, Laromet, Unipack, Debona S.R.L., areneras y fundición Santiago Martínez S.A.

El grado de desarrollo de las actividades productivas y logísticas es un factor clave para definir la organización espacial y funcional de la ciudad. A partir de la localización de las industrias o enclaves industriales pueden verse condicionados los procesos de urbanización y así, definirse una mejor o peor relación de convivencia entre los distintos usos urbanos. Esta convivencia estará mejor resuelta en la medida en que se planifiquen los desarrollos productivos que contemplan su implantación en relación con las áreas residenciales.

La norma que regula los usos del suelo somete permanentemente la condición de transitoriedad para generar suelo para desarrollos productivos sin evaluar el proceso en forma integral. Esto constituye un tema clave para el desarrollo de la localidad, ya que reporta desequilibrios territoriales y acentúa conflictos entre el sector productivo y la población residente.

Encontrar la forma de establecer una sana convivencia entre los usos productivos y las áreas residenciales representa, para Granadero Baigorria -en especial en su relación con Ibarlucea y Capitán Bermúdez-, orientar correctamente su futuro desarrollo y reforzar el rol que hoy tiene en el espacio metropolitano.

El comercio y los servicios son también sectores destacados como resultado de la relevante cantidad de población que cuenta la ciudad. La principal concentración de comercios se encuentra sobre la ruta nacional N°11 (Avenida San Martín).

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

En lo que respecta a las producciones agropecuarias que se realizan en el suelo periurbano y rural, éstas son reducidas, encontrándose algunas parcelas con producción de soja y alfalfa, algunas con pasturas naturales y artificiales para alimentación de ganado bovino y equino, algunas quintas y, finalmente, parcelas con presencia de vegetación natural espontánea sin producción.

PRINCIPAL NORMATIVA VIGENTE

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

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

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

La Ordenanza de Usos de Suelo está en vigencia, con sucesivas modificaciones, desde el año 1983, y, desde el año 1968, Granadero Baigorria utiliza el Reglamento de Edificación de la ciudad de Rosario. En 1979, se aprueba el Decreto municipal N° 28, a través del cual se establecen las normas que deben cumplimentarse en todo nuevo trazado de loteos y urbanización. Por otra parte, se destaca que a través del Decreto N° 0815/11 y la Ordenanza N° 4.348/11 se autoriza la implementación y puesta en prácti-

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.

56 ca del Plan Estratégico de la Costa de Granadero Baigorria. La aprobación de este Plan Urbano para la ciudad llevará implícito la reformulación del cuerpo normativo vigente e incorporará los ajustes necesarios para dar cumplimiento a las políticas fijadas por este plan.

SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

En base a la caracterización del proceso de urbanización que configura la forma física y funcional de la localidad y al diagnóstico de los sistemas generales y temas sectoriales, es posible sintetizar los principales problemas y potencialidades de Granadero Baigorria. 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, ya no son parte de la “información del plan”, sino que constituyen los argumentos para desarrollar una futura planificación. El primer paso para plantear soluciones es el reconocimiento apropiado de los problemas y temas más urgentes. Se pueden identificar cuatro grandes temas para establecer una clasificación sencilla de los mismos:

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

Dinámica hídrica

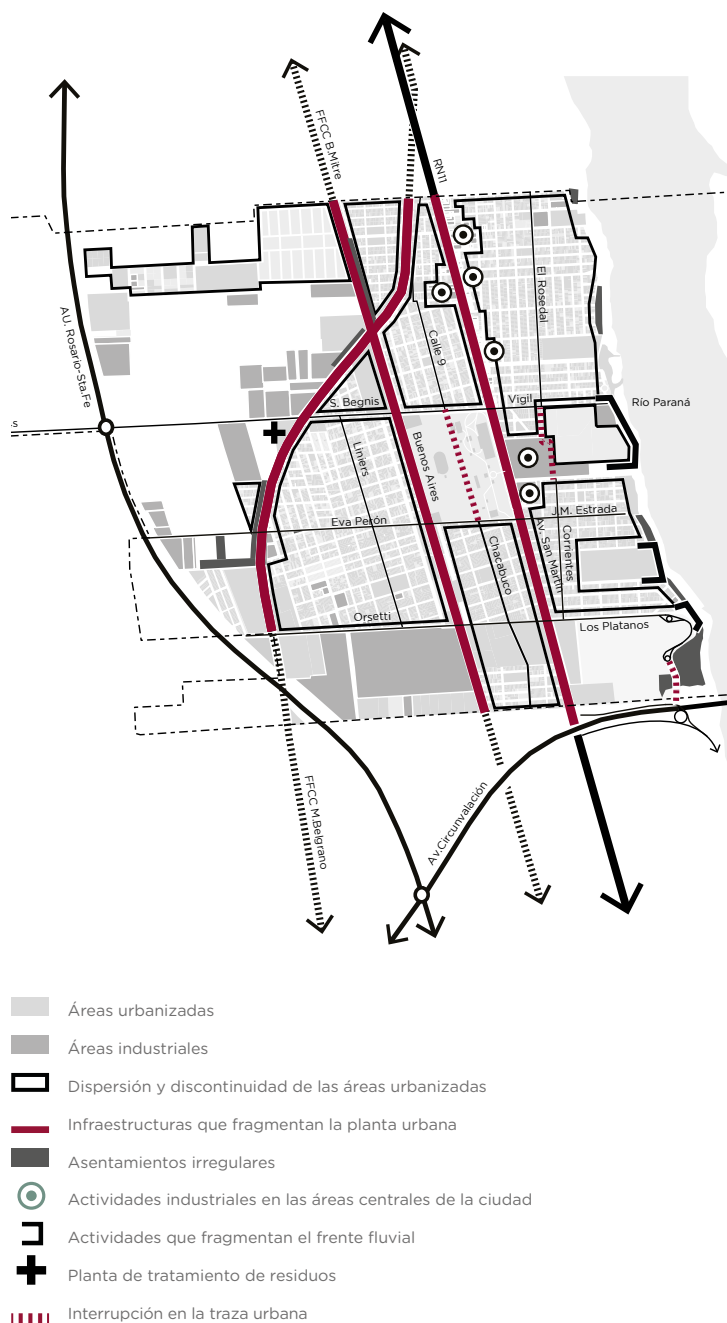
Se identifican, especialmente, las siguientes problemáticas:

- Deficiencia del sistema primario (cunetas, zanjas y conductos) y secundario (calles) de escurrimiento pluvial urbano, con la consecuente inundación de distintas zonas. La infraestructura disponible se encuentra ampliamente sobrepasada por los caudales que se generan.
- Parte de la planta urbana presenta calles de tierra con zanjas excavadas o cunetas levemente perfiladas que reciben la descarga de los desagües pluviales. Estas zanjas presentan múltiples alcantarillas para atravesar las entradas a las viviendas y son muy susceptibles a inundaciones.
- Se registran sectores urbanos que, a pesar de contar con calles pavimentadas (por ejemplo, Barrio Los Robles), no poseen colectores pluviales. En estos casos, el agua de lluvia escurre por cordón cuneta hasta las descargas en las canalizaciones principales, generándose tramos excesivamente largos de escurrimiento, lo que provoca anegamientos en días de lluvia.
- Se identifican diversas zonas de la planta urbana con riesgo a sufrir inundaciones. Principalmente se observan inconvenientes en los barrios Los Robles y Martín Fierro, por la deficiencia de los desagües existentes y la escasa capacidad de las salidas bajo las vías ferroviarias.
- Respecto al mantenimiento de alcantarillas y conductos, se denota una excesiva acumulación de residuos sólidos que tienden a obstruir parcial o totalmente gran parte de las alcantarillas existentes. La reducción de su sección afecta gravemente al escurrimiento.



 Zona en riesgo de inundación o anegamiento hídrico

Plano 13. Problemas referidos a la dinámica hídrica



Plano 14. Problemas y potencialidades referidos a la urbanización y la vivienda

Urbanización y vivienda

- Presencia de asentamientos irregulares en los que se registran índices de conflicto y vulnerabilidad social. Se destacan los asentamientos El Espinillo y Remanso Valerio, situados sobre la ribera en el límite norte y sur de la ciudad respectivamente, y en Camino Muerto. Además, se identifican situaciones de pobreza y carencia de infraestructuras y servicios en los sectores en torno a la Calamita y al cementerio.
- Desarrollo de urbanizaciones dispersas y de bajo nivel de ocupación localizadas al norte de las vías del Ferrocarril Gral. Belgrano.
- Fragmentación de la planta urbana debido a que los loteos residenciales poseen una estructura vial reticular heterogénea, que adoptan diferentes direcciones según la disposición de las propiedades originales, los tendidos ferroviarios o los caminos. Estos ejes, aunque esenciales en la conexión territorial, significan, también, un elemento de fractura.
- Deterioro del predio del Hospital Eva Perón y el Hogar Escuela.
- Déficit de vivienda y falta de integración de algunas áreas residenciales existentes al oeste de las vías del ferrocarril Mitre.
- Presencia de un recorrido costero discontinuo.
- Presencia de localizaciones industriales en estado de abandono dentro de la planta urbana, que producen una fractura de las áreas residenciales.

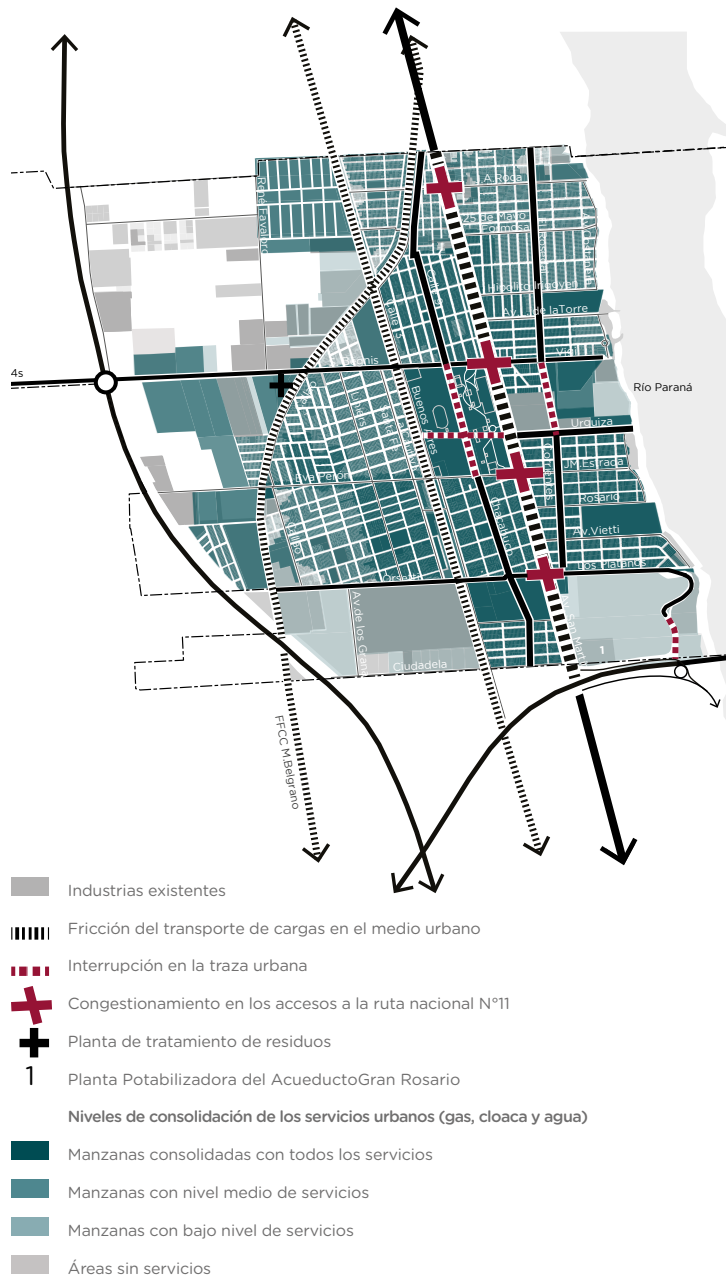
Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales

- Conflictos con la actividad industrial que se desarrolla en forma imbricada con la residencia y genera un gran flujo de camiones que circulan en el área y producen la saturación en las principales vías de comunicación.
- Ausencia de espacios verdes públicos de relevancia en la localidad.
- Desaprovechamiento del predio del Hogar Escuela y Hospital Regional Eva Perón.
- El frente ribereño de este corredor se encuentra fragmentado, posibilitando el acceso público sólo en tramos acotados.
- Ubicación de usos contaminantes con relación a los componentes de valor patrimonial y ambiental.
- Falta de identificación con el patrimonio cultural y valores simbólicos del territorio. El patrimonio edificado presenta pérdidas y estado de abandono. A su vez, no existe un registro y protección patrimonial de edificios de valor tanto en la planta urbana como del área rural.



- Actividades que fragmentan el frente fluvial
- Áreas de vulnerabilidad ambiental
- ➔ Inaccessibilidad o acceso dificultoso al río
- ⋯ Interrupción de recorridos sobre frentes fluviales
- Áreas verdes
- Parcelas subutilizadas disponibles para Plan Especial

Plano 15. Diagnóstico de problemas y potencialidades en los espacios libres



Plano 16. Diagnóstico de problemas y potencialidades en las infraestructuras y servicios

Infraestructuras y servicios

- Falta de infraestructuras y servicios en algunos sectores urbanizados: un 38% de la planta urbana no cuenta con red cloacal, el 3% no cuenta con servicio de agua y el 22% de la localidad no tiene servicio de gas de red. Asimismo, el 5% de los trazados son de tierra y el 25% tienen algún tipo de mejorado.
- Gran conflictividad en el sistema de movilidad. Se produce una gran congestión en la ruta nacional N°11, y Avenida San Martín, único eje vial primario conector norte-sur, insuficiente para canalizar el flujo de tránsito existente; la traza urbana discontinua determina en gran parte este problema. También se destaca la inexistencia de otro corredor norte-sur que canalice parte del tránsito de cargas.
- Interrupción de los corredores secundarios norte-sur importantes que funcionarían como ejes alternativos a la ruta N°11 (El Rosedal/Corrientes, y calle 9/Chacabuco).
- Deterioro de los accesos a la autopista en la ruta provincial N°34-s.
- El tránsito de carga provoca serios niveles de congestionamiento vehicular y un alto impacto ambiental al atravesar la planta urbana.
- Carencia de un recorrido ribereño continuo, inclusive uno que lo vincule con la ciudad de Rosario.
- Falta de un servicio de transporte público interno adecuado y de un sistema de transporte eficiente a nivel metropolitano.
- Carencia de efectores de salud, en especial en el sector comprendido entre las vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre y la autopista Rosario-Santa Fe (entre la ruta provincial N° 34-s y Orsetti).
- Deficiencia en el mantenimiento y falta de continuidad de las colectoras de la autopista Rosario-Santa Fe, como vía de articulación del Corredor Industrial.
- Interrupción de la llegada a la costa en trazas viales importantes: J. A. Roca, Urquiza y Los Plátanos.

IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

El valor de las potencialidades identificadas en la ciudad de Granadero Baigorria reside, principalmente, en la situación favorable de localización, ya que está ubicada próxima a la ciudad central proveedora de gran cantidad de servicios y con la disponibilidad de un substancial frente ribereño sobre el río Paraná, con grandes parcelas disponibles para el desarrollo de proyectos especiales.

Posee una valorable conectividad con Rosario, garantizada por las líneas de transporte interurbano existentes y a reforzar a futuro con la implementación del sistema tranviario proyectado. También se destaca la cercanía a la Universidad Nacional pública, universidades privadas y a la amplia oferta de educación técnica y especializada en temáticas requeridos por los sectores productivos locales. Se pueden identificar tres grandes temas para establecer una clasificación sencilla de las potencialidades locales::

Urbanización y vivienda

- Disponibilidad de suelo vacante para afrontar, en parte, el déficit de vivienda con la incorporación simultánea de espacio público y equipamiento comunitario, a través del desarrollo de una propuesta de carácter integral y de valor estratégico.
- Presencia de una mayor área frente al río de gran potencial,

tanto por su dimensión como por su posicionamiento, destinada a la realización de un proyecto de carácter estratégico que incluye un programa diverso de vivienda, espacio público y servicios (Parque de la Cabecera del puente Rosario-Victoria). Éste se constituye como sitio de oportunidad en el armado del perfil ribereño y de enorme importancia para el futuro desarrollo de la ciudad.

- Presencia del predio del Hogar Escuela y del Hospital Regional Eva Perón, efector de salud más importante del Corredor Norte, que ocupa una posición central en la planta urbana y asume un rol jerárquico como equipamiento comunitario, ya que se comporta como un complejo atractor de servicios a nivel regional. El mismo presenta un gran potencial para incorporar nuevos equipamientos y servicios, y para mejorar su integración con la ciudad y el Área Metropolitana de Rosario.
- Existencia de un área ubicada al este de la autopista y al oeste del Ferrocarril Gral. M. Belgrano, sobre la ruta provincial N°34-s, definida como área potencial para el asentamiento de industrias y nodos logísticos, cuyo desarrollo incentivaría el establecimiento de emprendimientos productivos, localizados a pocos metros de la autopista.

Espacios libres y red de espacios públicos

- Presencia de sitios y edificios de valor ambiental y paisajístico, con capacidad de configurar una estructura de espacios públicos.
- Gran potencial del frente fluvial del río Paraná, a fin de aumentar los tramos de recorrido público y consolidarlo como corredor continuo desde la ciudad de Rosario, con puntos de llegada al río que puedan desarrollarse como miradores.
- Existencia de áreas forestadas entre las que se destacan las

62

arboledas del cuadro de estación (de posible resignificación como espacio fundacional); y tramos de barranca no consolidada en los que se incluyen pequeños sectores de playas (se destacan la Playa La Reserva, el Camping Municipal y la Ciudad Deportiva de Rosario Central).

- Disponibilidad de la Isla los Mástiles, frente a la localidad que se constituiría como un gran potencial para el desarrollo de actividades turísticas y recreativas, si se desarrollara el vínculo con la ribera de Granadero Baigorria.
- Gran potencial del predio Eva Perón para transformarse en un importante pulmón verde para la ciudad, e incorporar equipamientos de escala regional.
- Presencia de áreas periurbanas que, si bien son escasas, aún tienen un particular valor productivo en su destino flori-hortícola y en su capacidad de contener el proceso expansivo de la ciudad.

Infraestructuras y servicios

- Presencia de grandes conexiones territoriales y accesos transversales, trazados entre la autopista Rosario-Santa Fe, la ruta nacional N°11 y la ribera del Paraná, cuya jerarquización permitiría una mejor organización y una mayor conectividad entre los diferentes sectores.
- Posibilidad de consolidar un circuito de cargas menores en trazas paralelas a la vías ferroviarias.
- Posibilidad de consolidar el corredor interurbano norte con la prioridad en el transporte público de pasajeros, mediante la reconversión de la ruta nacional N°11 como corredor interurbano Rosario - Puerto General San Martín, y la implementación de un servicio público metropolitano de pasajeros (en una prime-

ra etapa un corredor de buses rápidos). Se presenta como una oportunidad para reafirmar y extender el carácter de "centro lineal" que en varios tramos asume este eje estructurador interurbano, con impacto directo en las localidades del entorno.

- Existencia de un proyecto de construcción del colector maestro de líquidos cloacales con la instalación de una nueva Planta de tratamiento de Líquidos Cloacales, prevista en San Lorenzo, que permitirá resolver importantes conflictos ambientales presentes en la ciudad.
- Construcción de una nueva Subestación de Energía instalada en el predio del Complejo Eva Perón.
- Posibilidad de consolidar dos corredores de comunicación norte-sur trazados en forma paralela a la ruta N°11: El Rosedal/Corrientes y calle 9/Chacabuco.





CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

El Plan Urbano Local de Granadero Baigorria 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 ciudad. 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 municipal y define proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo. Fija procedimientos (modalidades e instrumentos) para orientar la gestión local.

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





66 RELACIÓN ENTRE EL PLAN METROPOLITANO Y EL PLAN URBANO LOCAL

CRITERIOS GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

- 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 CNM

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

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

Con respecto a los usos industriales, a 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 logísticas favorecerá

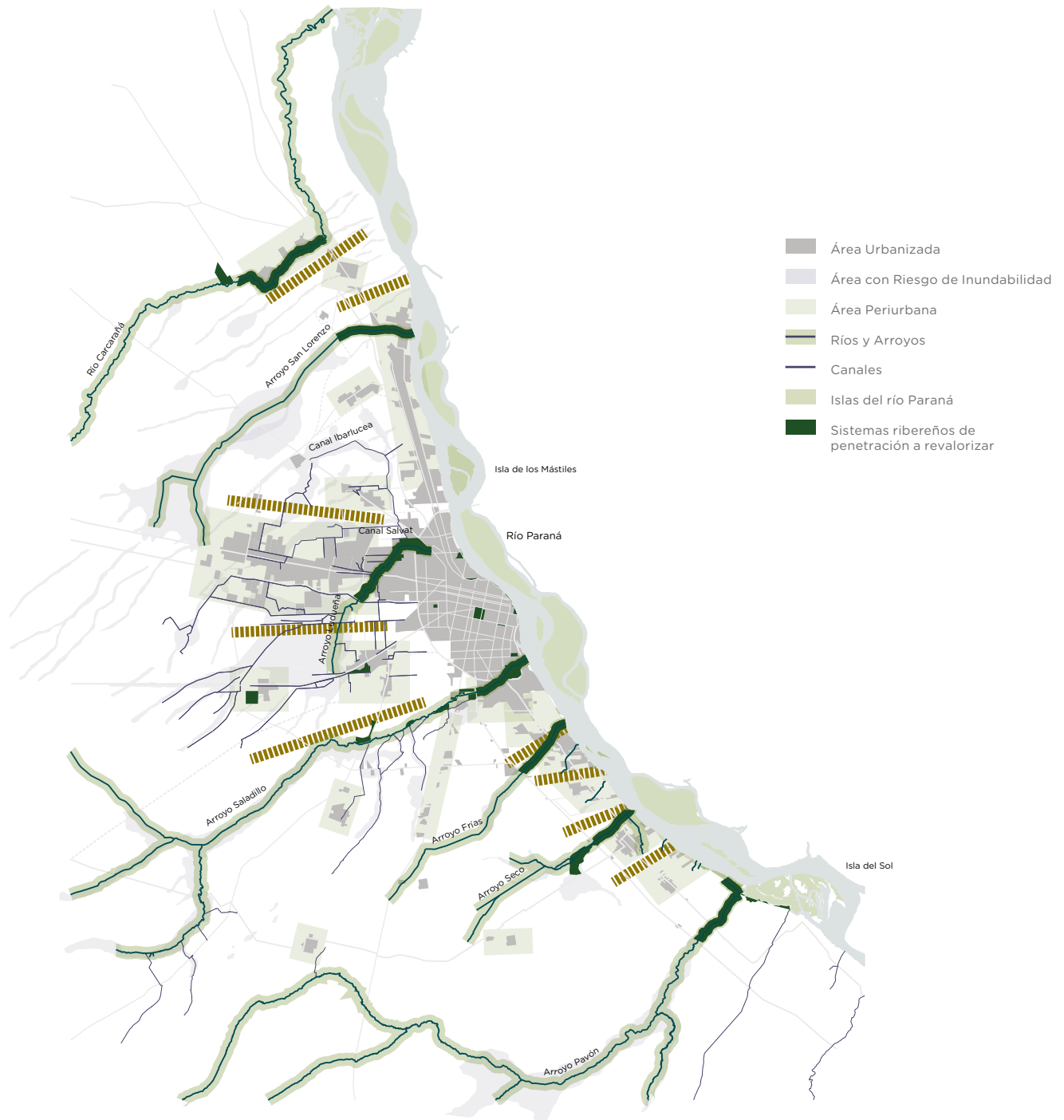
la convivencia de los diversos usos existentes en cada localidad del corredor. Una perspectiva integral de la ubicación de las industrias y empresas que considere su relación con la residencia permitiría mejorar la convivencia entre ambas partes.

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

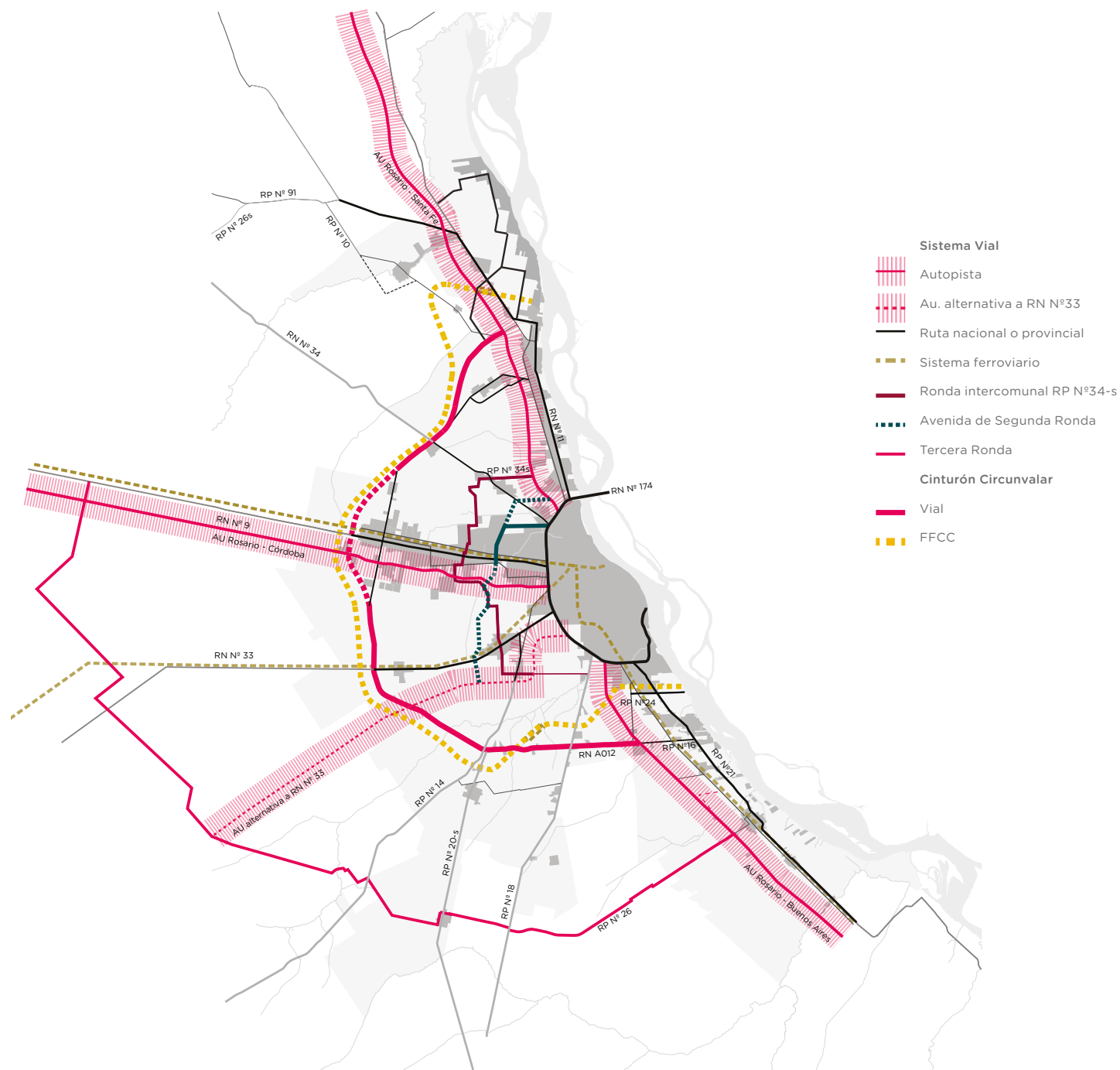
La aspiración de contar con un sistema de ciudades conectadas por una accesibilidad y conectividad eficiente se logrará en la medida en que se puedan articular y ordenar distintas formas de conectividad (vial, ferroviaria de carga y de pasajeros) conformando un sistema en red. Para optimizar el desarrollo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

será el que defina el rumbo de la reestructuración económica y social de toda el área, mediante una estrategia basada en objetivos de carácter territorial. De este modo, se pretenden identificar los grandes sistemas que le serán tributarios: la canalización del transporte de cargas, la consolidación de los corredores interurbanos, priorizando el transporte de pasajeros, y la articulación intercomunal como alternativa a las vías regionales.

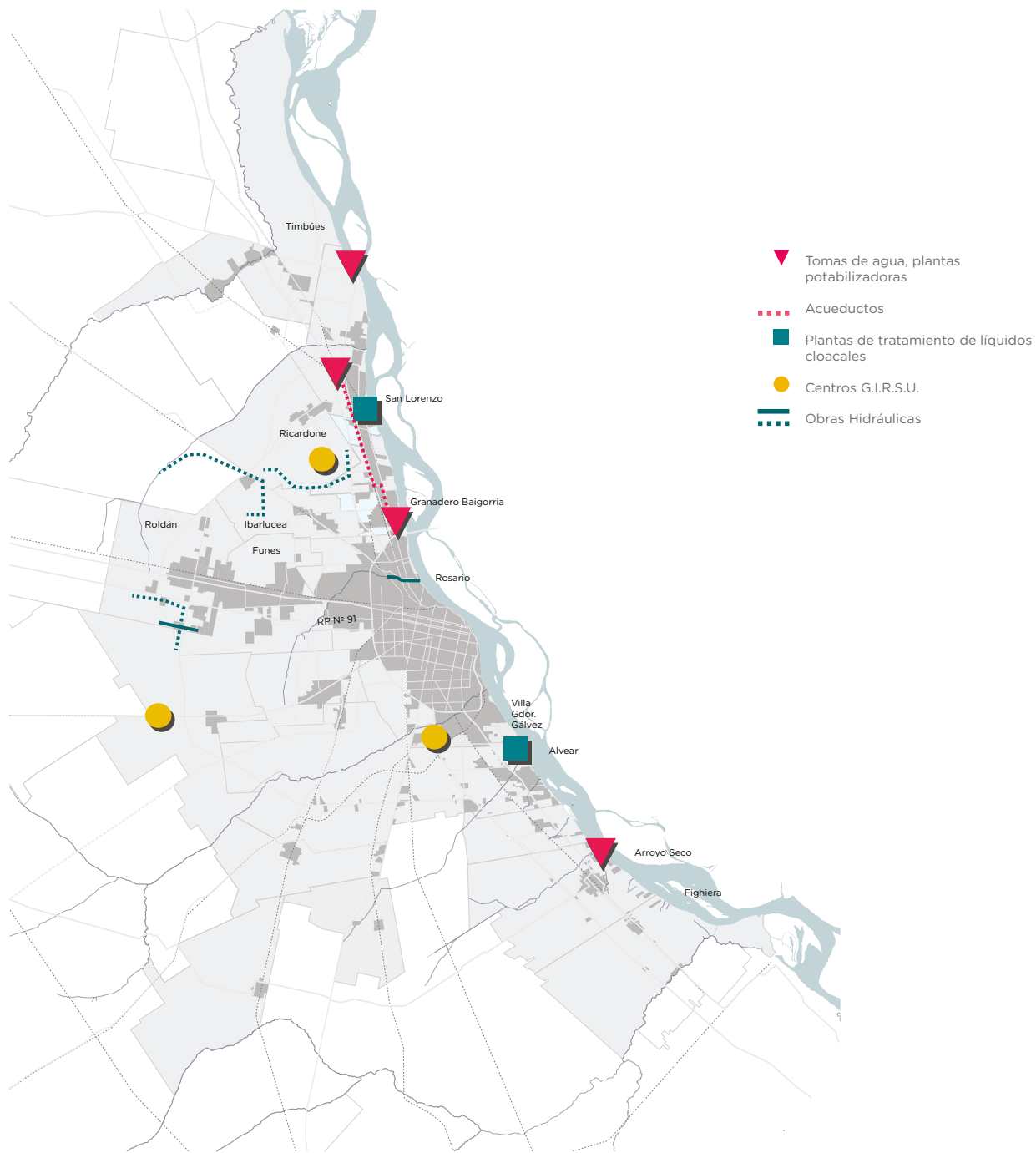
En este sentido, la consolidación de una avenida interurbana trazada desde San Lorenzo hasta Baigorria en forma paralela a las vías del ferrocarril Mitre, constituye una operación estratégica que permitiría canalizar las cargas menores descongestionando la ruta N°11. Otra acción importante en este sentido la constituye la construcción de la calle paralela al este de las vías del ferrocarril Belgrano, que permitiría la conformación de un carril exclusivo para transporte público. Esto, sumado a la liberación del tránsito de carga de las vías del ferrocarril Belgrano, favorecerá la consolidación del eje de consolidación metropolitano en torno a la ruta N°11.



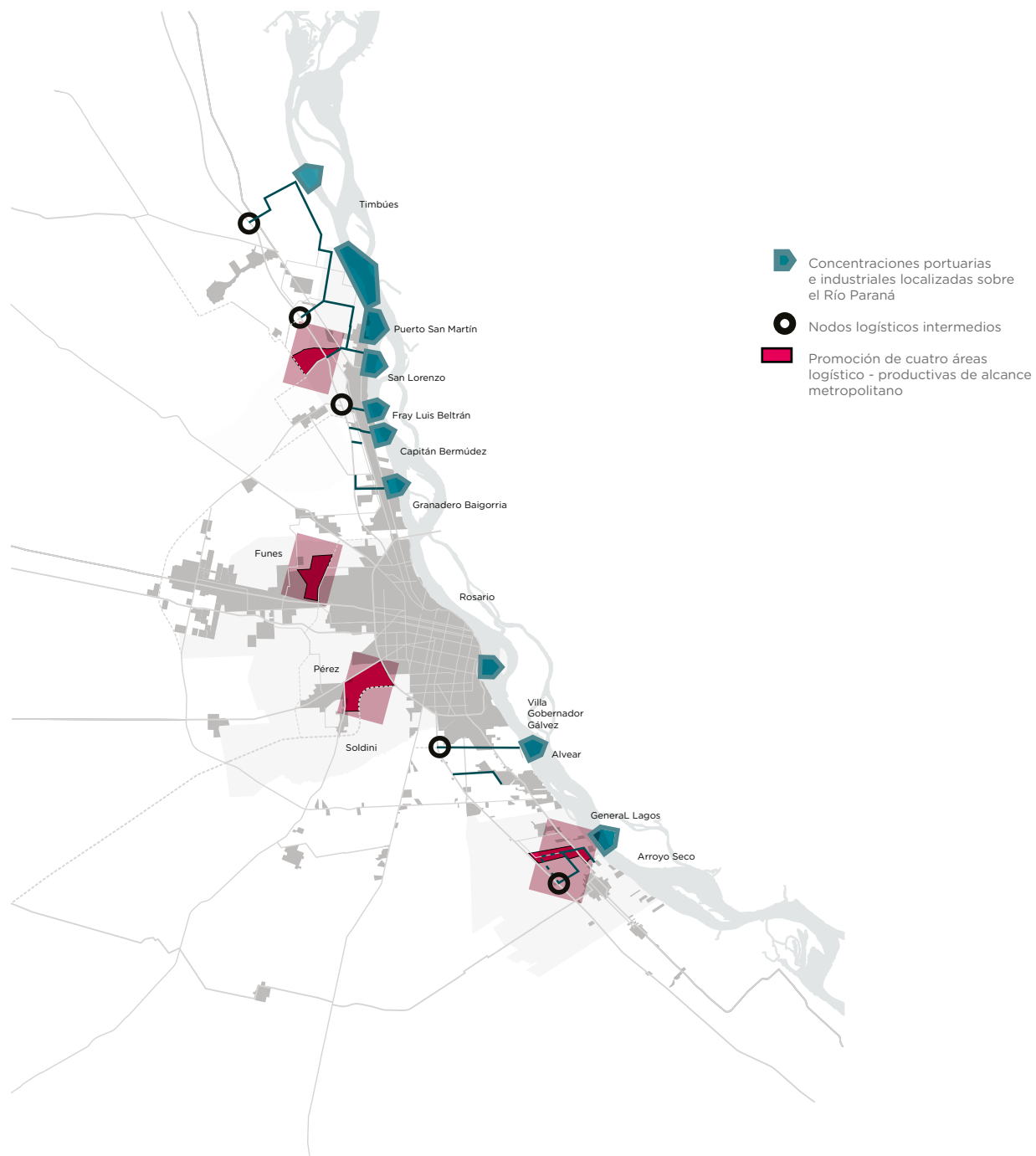
Plano 17. Sistema de parques metropolitanos



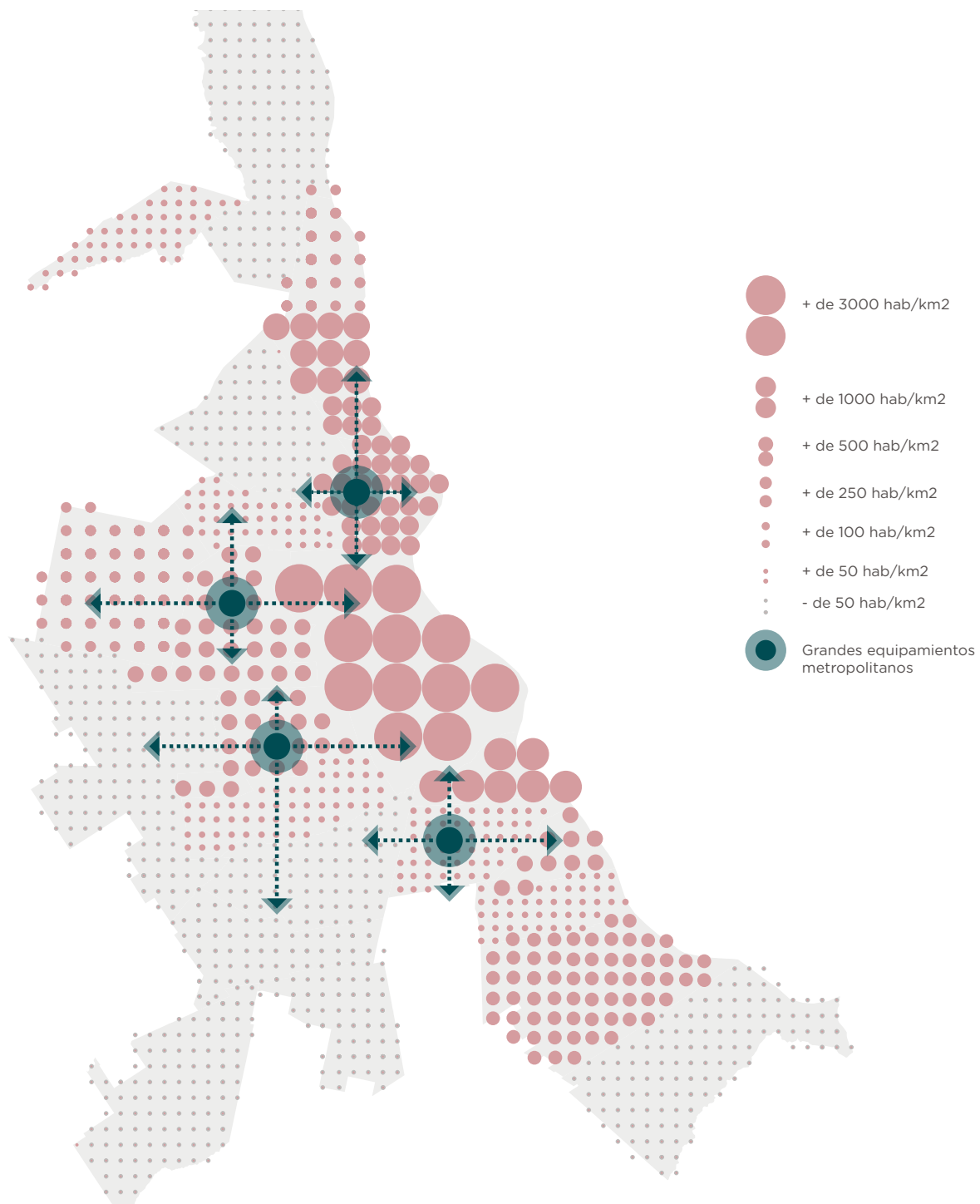
Plano 18. Accesibilidad y conectividad



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 NORTE

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

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

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

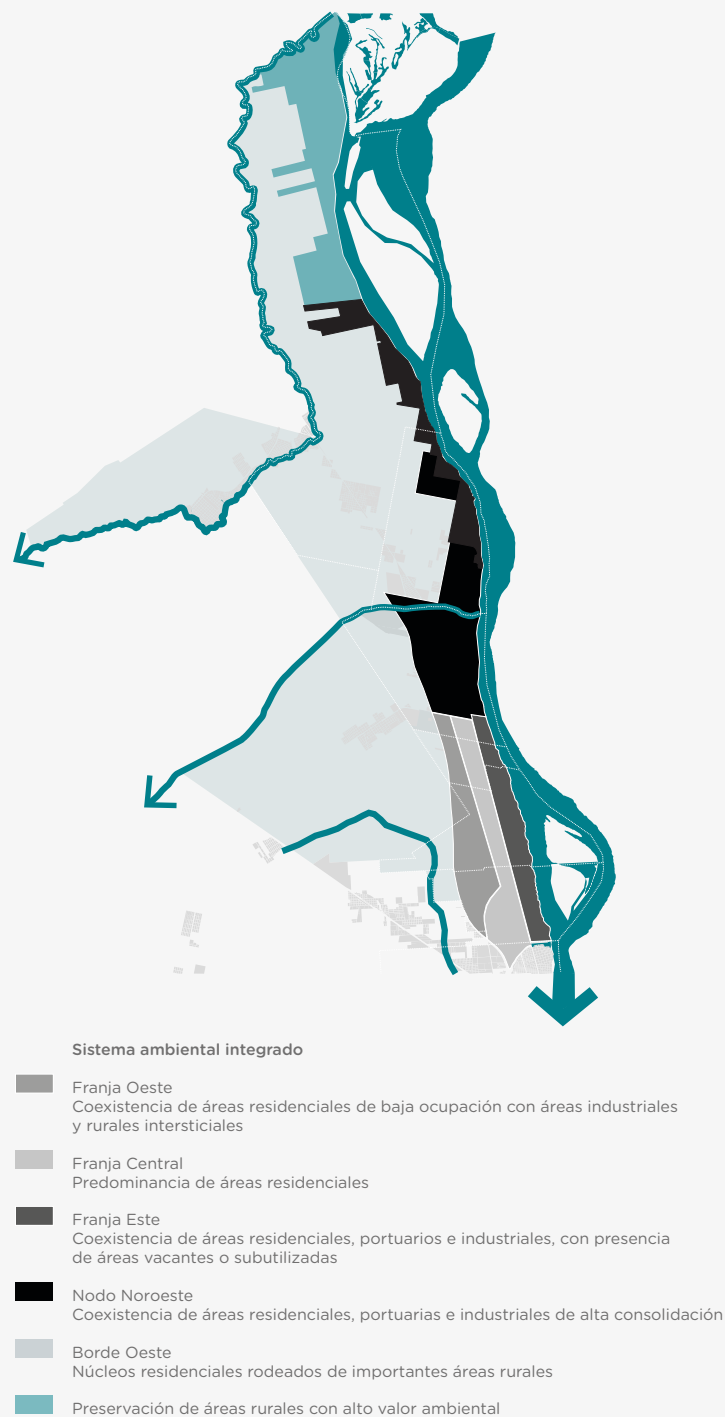
en el Corredor Norte se propone:

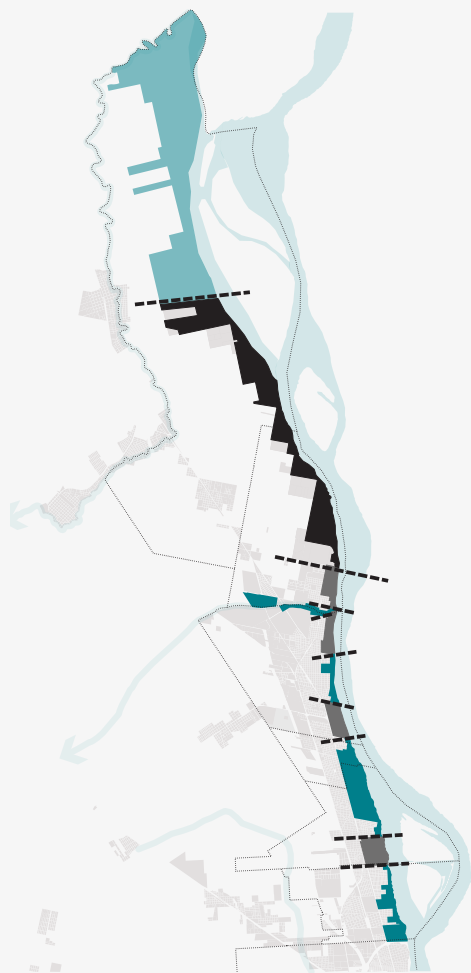
- Desarrollo de un sistema eficiente de movilidad integral, para evitar el paso de camiones por las plantas urbanas de las localidades del corredor concentrando el tránsito de cargas mayores por la autopista y direccionando los mismos hacia las implantaciones productivas mediante la implementación de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

76

del Corredor Norte del AMR.

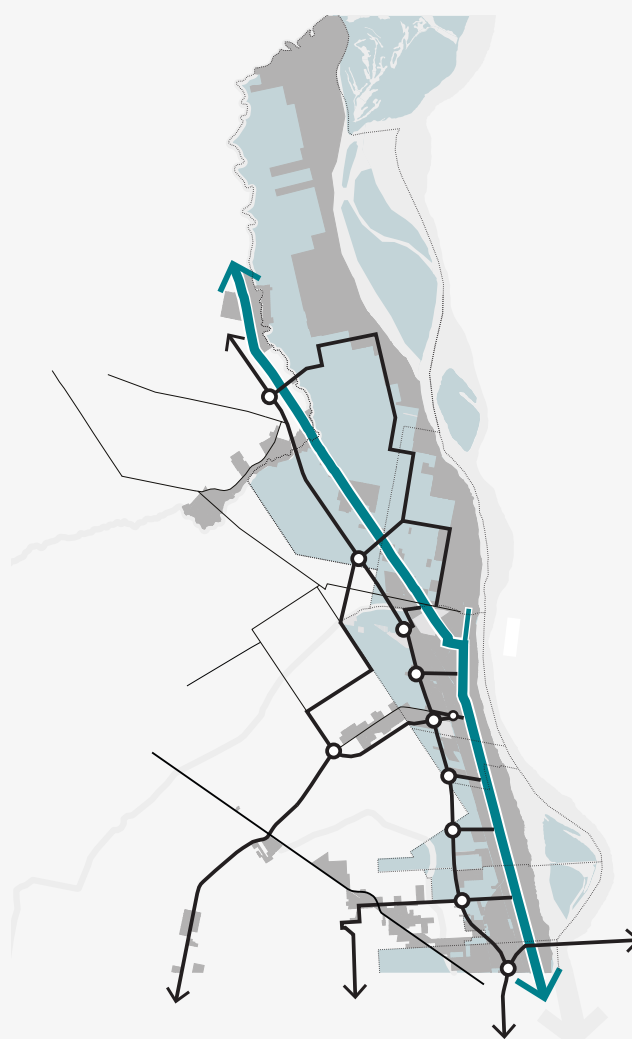
- Restricción a la conformación de nuevas áreas residenciales en las grandes extensiones rurales del sector oeste del Corredor Norte y preservación del suelo rural.
- Consolidación de las plantas urbanas, alentando el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro del núcleo urbano y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





Río Paraná y arroyos

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














Corredor interurbano Ruta Nacional 11






- Tramo con tratamiento urbano RN° 11
- Sistema vial primario
- Área urbanizada
- Área rural

MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL
Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial
Corredor Norte





Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

-  Corredores regionales de carga (Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Acceso existente por Autopista (prioridad automóvil)
-  Acceso existente por Autopista (prioridad transporte de carga)
-  Acceso propuesto por Autopista
-  Red de ferrocarril existente
-  Vía metropolitana interurbana RN Nº11. Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Conectores a áreas industriales y portuarias
-  Vía de estructuración local. Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana
-  Vías colectoras paralela al ferrocarril
-  Propuesta de servicio tranviario metropolitano
-  Propuesta de terminal del servicio tranviario metropolitano de transporte de pasajeros Villa Gobernador Gálvez - San Lorenzo
-  Propuesta de traza de desdoblamiento A012 (Vialidad Nacional)




Ordenación de las áreas urbanizadas

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






Ordenación de los espacios libres

-  Área periurbana. Incentivo de desarrollo productivos agrícolas alternativos
-  Área rural protegida
-  Área natural protegida
-  Acceso público a la ribera

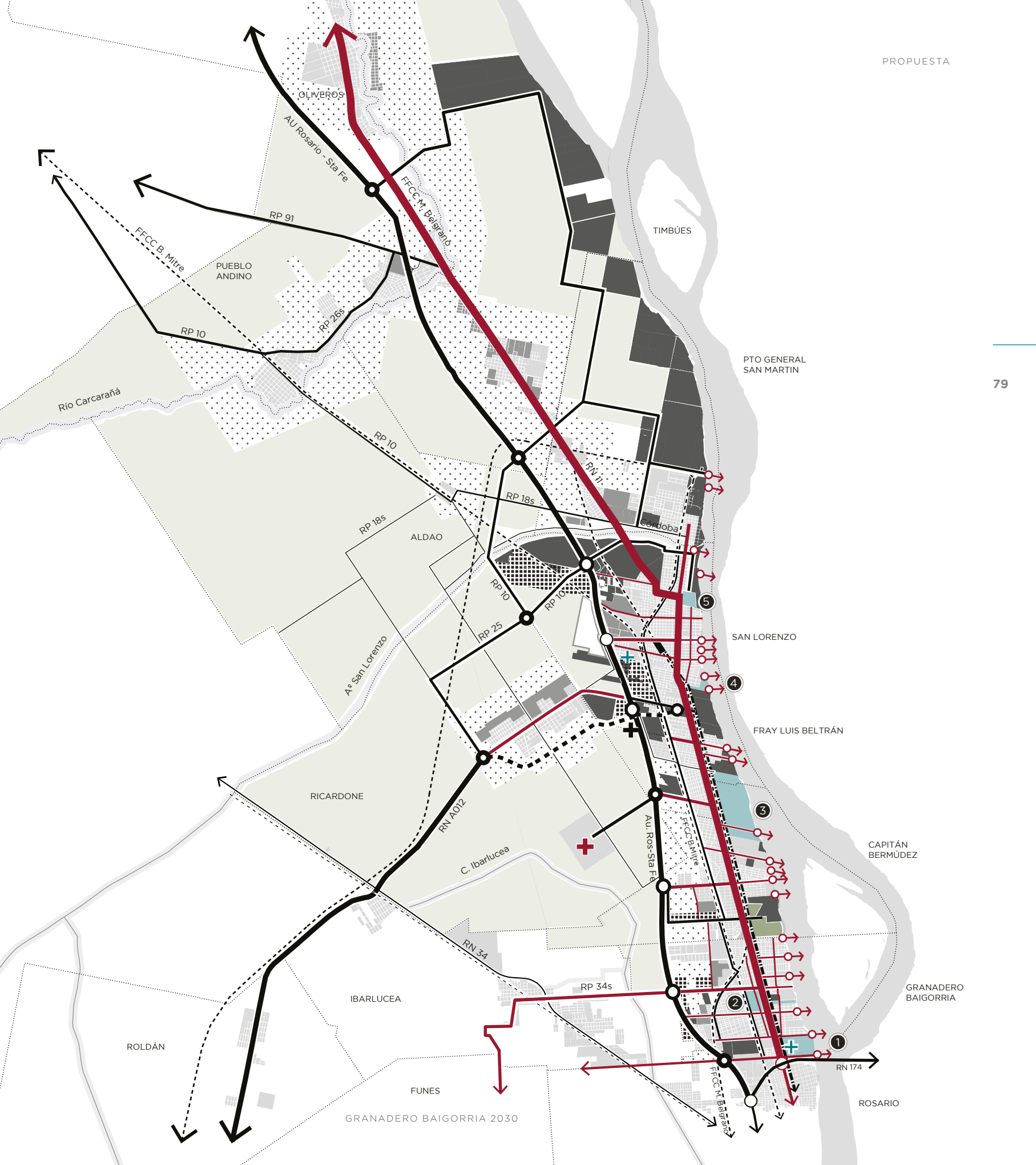
Grandes infraestructuras de servicios

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

Proyectos especiales

-  Parque de la cabecera
-  Predio Paganini
-  Fábrica de Armas y Batallón de Arsenales
-  Predio Guerrero Pagoda
-  Predio ACA

Plano 22. Modelo territorial proyectual



OLIVEROS

AU Rosario - Sta Fe

RP 91

FFCC B. Mitre

PUEBLO ANDINO

RP 10

RP 26s

TIMBÚES

PTO GENERAL SAN MARTIN

Río Carcarañá

RP 10

RP 18s

RP 18s

ALDAO

RP 10

RP 25

A.º San Lorenzo

SAN LORENZO

FRAY LUIS BELTRÁN

RICARDONE

C. Ibarlucea

AU Ros-Sta Fe

CAPITÁN BERMÚDEZ

RN 34

IBARLUCEA

RP 34s

GRANADERO BAIGORRIA

ROLDÁN

FUNES

GRANADERO BAIGORRIA 2030

ROSARIO

RN 174

80 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Tres grandes objetivos generales de plan guiarán el futuro desarrollo del municipio de Granadero Baigorria:

1. **Reestructurar la movilidad, con prioridad en la recuperación de accesos al río Paraná y las vías de estructuración urbana.** El desarrollo y expansión de la planta urbana de la localidad ha sido en torno a la ruta nacional N°11 y al frente ribereño. La carencia de equipamientos e infraestructuras que hayan acompañado adecuadamente el crecimiento de la ciudad y la falta de una mejor accesibilidad al frente ribereño son algunos de los factores que motivan una reestructuración urbana. Se propone así, fortalecer el rol residencial con una adecuada provisión de servicios a fin de consolidar su rol en el AMR. Bajo el acuerdo de las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT), la traza de la ruta nacional N°11 debe pensarse como avenida interurbana en un sentido pleno y ponderar la implementación de un servicio público metropolitano de pasajeros, de gran importancia con impacto directo en la región, especialmente para el conjunto de localidades que conforman el Corredor Norte Metropolitano. La movilidad de Granadero Baigorria deberá integrarse al sistema de movilidad metropolitano para dar continuidad a los recorridos ribereños que la vinculan con la costa y la relacionan con la ciudad de Rosario.
2. **Conformar un sistema de espacios públicos y el sistema ribereño sin desproteger las áreas verdes estratégicas.** Se plantea reorganizar el borde ribereño y potenciar el espacio público como recurso de acceso, con áreas de oportunidad que resguarden el ambiente y promuevan el desarrollo de un mayor uso recreativo y de esparcimiento de la población. El registro de sectores parquizados o espacios verdes, especialmente en la ribera del Paraná, permitiría establecer el desarrollo de un circuito metropolitano, de carácter intermunicipal, que conecte grandes áreas verdes, miradores, bajadas y tramos de costa pública.
3. **Fortalecer la centralidad local.** Se propone potenciar la centralidad local por medio del desarrollo de proyectos especiales y actuaciones integradas a la incorporación de equipamientos y servicios urbanos con carácter metropolitano, pero capaces de fortalecer la autonomía local. Las acciones más significativas por desarrollar se incorporan al “Plan Interjuridiccional Parque de la Cabecera del Puente Rosario – Victoria” y el “Plan Especial de Reconversión Urbana Predio Paganini”; con el objetivo de incluir aquellas actividades que contribuyan a consolidar el rol de estos enclaves como equipamientos de carácter y relevancia metropolitana. En términos físicos, esto significa redefinir la relación de los predios con la ciudad, sus frentes y su apertura pública; reacondicionar y poner en valor las instalaciones y espacios existentes; y construir nuevos edificios e infraestructuras de integración con el resto de la ciudad.



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 importante destacar la necesidad de suelo para construir vivienda en los próximos 10 a 15 años en toda el AMR.

El estudio estadístico desarrollado para el AMR arroja, con los valores obtenidos del Censo 2010, un déficit cuantitativo crítico global de 46.274 hogares, lo cual necesariamente implica la construcción de viviendas en ese orden para encontrar una solución posible a ese problema.

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

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

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

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

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

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

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 localizados 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 recientes Pro.Cre.Ar.

POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

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

DEFINICIÓN DE NUEVAS POLÍTICAS DE URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

Granadero Baigorria presenta una situación territorial particular por la continuidad de su tejido urbano con la ciudad de Rosario. A su vez, presenta un importante frente fluvial sobre el Paraná (mayormente ocupado por áreas residenciales y recreativas de carácter privado), pero también registra algunos asentamientos irregulares. Estas condiciones plantean la necesidad de encauzar las siguientes políticas de plan:

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

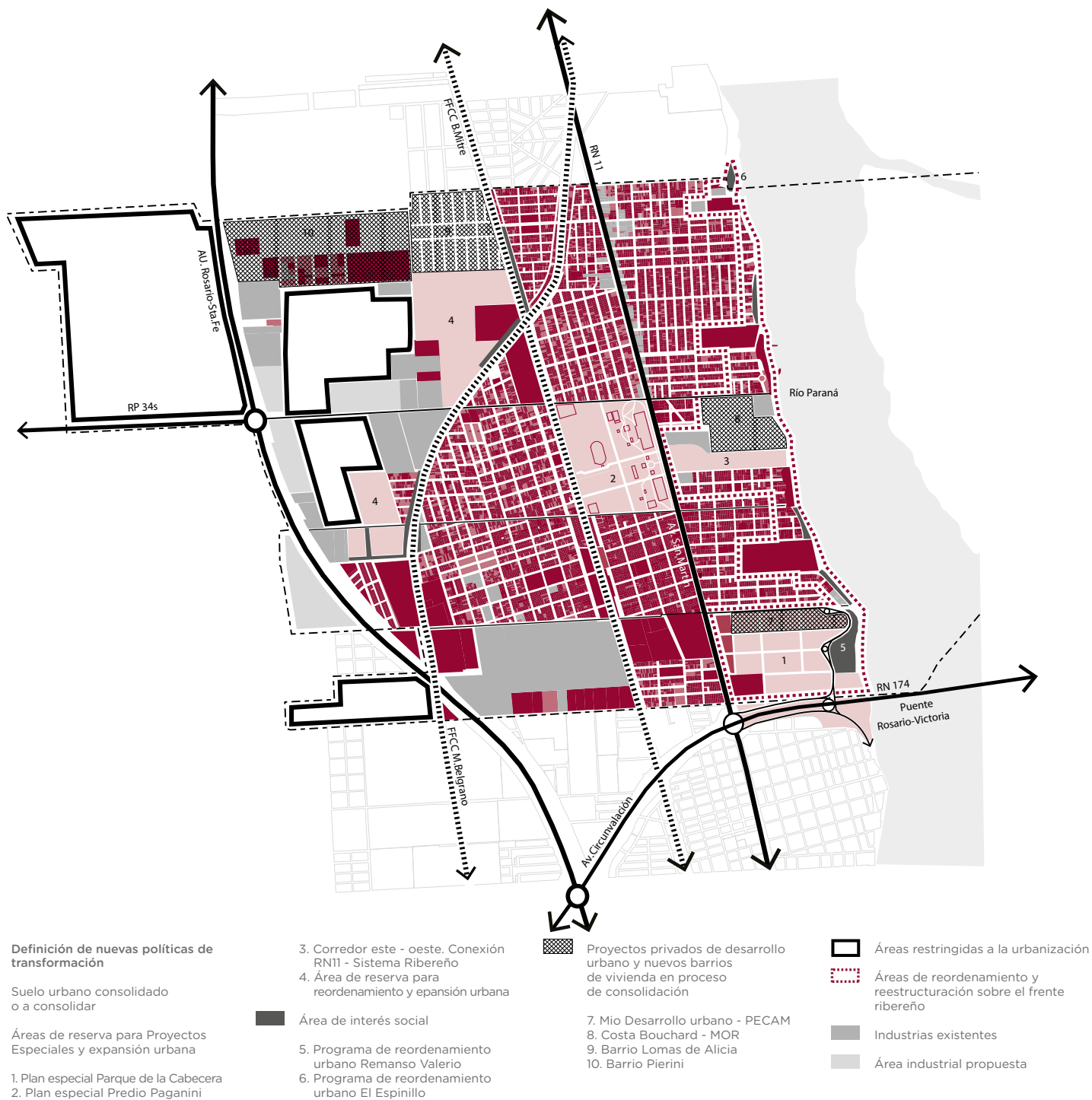
- Consolidar la planta urbanizada, y alentar el completamiento

de los vacíos intersticiales localizados dentro de la planta urbana consolidada.

- Contener el proceso expansivo de la localidad.
- Resguardar el suelo periurbano y suelo rural productivo, e impulsar el cambio de uso de suelo únicamente en aquellos sectores donde el proceso expansivo de la localidad quede supeditado a un proyecto integral y estratégico de ordenamiento urbano.
- Proteger los elementos paisajísticos y naturales para garantizar el acceso público al frente costero.
- Reordenar y reestructurar las áreas afectadas por la presencia de asentamientos irregulares, y prever el traslado de las familias asentadas en situación de riesgo o que ocupen trazas de calles. Se plantean acciones tendientes a mejorar la situación en aquellos barrios en condición de riesgo y aquellos que requieran el reordenamiento, esponjamiento y regularización dominial.
- Definir indicadores urbanísticos, en las áreas residenciales, que planteen mayores grados de densidad adecuados a la escala de esta localidad, sin desatender la heterogeneidad tipológica y funcional, y promover niveles crecientes de complejidad urbana, con la incorporación de los equipamientos institucionales necesarios y los espacios públicos a escala barrial.

Proteger las áreas rurales

- Definir las áreas periurbanas que actúan a modo de límite del centro urbano y resguardo de los avances indiscriminados de loteos residenciales.
- Preservar el suelo rural y restringir la urbanización del suelo localizado hacia el oeste de la autopista Rosario-Santa Fe.



Plano 23. Definición de nuevas políticas de urbanización

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

La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo de Granadero Baigorria sino también al de toda el AMR. En este sentido, cobra valor la definición de una política de preservación del frente ribereño, así como la protección de las masas arbóreas, los espacios verdes libres y las áreas rurales presentes en la localidad. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentran degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. Por lo expuesto, resulta factible pensar en las siguientes políticas de plan:

Recuperar las márgenes del río Paraná y proteger las islas.

- Río Paraná. El desarrollo urbanístico del frente fluvial del Paraná Corredor Norte, de alto potencial, demandará la elaboración de una propuesta local que promueva la accesibilidad pública, la generación de nuevos balcones al río y mejore la convivencia entre los diversos usos existentes. Se prevé la extensión paulatina de tramos de costa de acceso público, donde sea posible, para dar continuidad al sistema ribereño y favorecer la vinculación con Rosario (en el sector del Parque de la Cabecera del puente Rosario-Victoria).
- Isla de los Mástiles. Se plantea la protección y el desarrollo sostenible de esta isla, situada frente a Granadero Baigorria, como parte sustancial de las políticas a desarrollar para la preservación y recuperación de la costa del Paraná. Así las estrategias de carácter restrictivo destinadas a preservar la fauna, la flora y las condiciones ambientales, deberán acompañarse con otras

estrategias que, de manera armónica, apunten hacia usos adecuados de la isla, asumida como asentamiento propicio para la instalación de iniciativas productivas sostenibles y emprendimientos de ecoturismo, complementarios a la oferta de actividades recreativas desarrolladas sobre la costa de Granadero Baigorria, como la Reserva Natural “Playa Granadero Baigorria”.

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

- Revalorizar los cuadros de estación ferroviarios Paganini y Esperanza, contemplar los andenes, la forestación, las instalaciones y las infraestructuras de soporte.
- Recuperar las construcciones existentes en el predio de la ex jabonera Koop.
- Mejorar y poner en valor el conjunto de iglesia, plaza y municipalidad de Granadero Baigorria.
- Revalorizar y potenciar el predio del Conjunto Hogar Escuela y Hospital Eva Perón recuperando los edificios de valor patrimonial.
- Proteger el predio La Calamita.

Poner en valor el espacio periurbano:

- Desarrollar circuitos recreativos en relación con el espacio periurbano.
- Revalorizar las huertas productivas como elemento esencial del paisaje que circunda la localidad.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La autopista Rosario-Santa Fe, la ruta nacional N°11, el sistema ferroviario, el sistema vial y el frente ribereño del Paraná vinculan los diversos municipios y comunas que integran el Corredor Norte Metropolitano y determinan un rasgo estructural que define y compromete el sistema de relaciones existente entre las

localidades. Esto supone la reafirmación a nivel local del municipio de Granadero Baigorria de las siguientes políticas del plan: **Canalizar el transporte de cargas redireccionando la circulación de camiones, preferentemente hacia autopistas, rutas provinciales y nacionales, para evitar el paso por las plantas urbanas:**

- Autopista Rosario-Santa Fe. Optimizar la utilización de la autopista como corredor de carga, sin comprometer su rol como eje territorial norte-sur de larga distancia. Esto permitiría programar el desarrollo del transporte de carga y la implementación de conexiones directas a los principales destinos industriales, y completar las colectoras del lado este en el tramo desde la ruta N°34-s hasta las vías del ferrocarril Belgrano.
- Conectores de cargas menores. Están constituidos por las calles paralelas a los trazados ferroviarios que potencialmente podrían conectar Granadero Baigorria con el acceso sur a San Lorenzo. Su consolidación será posible mediante la adecuación de tramos existentes y la apertura de otros nuevos. Su función será complementar la autopista Rosario-Santa Fe en la canalización de los flujos del transporte de cargas, fundamentalmente proveniente de los establecimientos industriales localizados en el tejido residencial, y liberar la ruta nacional N°11 de estos movimientos. Esta acción se torna vital sobre todo en el Predio Paganini para garantizar una accesibilidad desde el oeste y en relación con la ruta N°34-s.
- Mejorar la traza de la ruta N°34-s dándole valor como ingreso de carácter regional.

Consolidar los corredores interurbanos, con prioridad en el transporte público de pasajeros:

- Corredor interurbano Rosario-Puerto General San Martín. Se propone la reconversión de la ruta nacional N°11. Su consolidación como corredor urbano sería factible a partir de dos factores

claves: en primer término, la consolidación como corredores de carga de la autopista Rosario-Santa Fe y de la consolidación del circuito de cargas menores al oeste de la ciudad, y en segundo término, la implementación de una segregación efectiva del transporte público con sus actuales servicios para luego constituir el proyecto del corredor tranviario metropolitano norte-sur, que implica la reconversión del eje favoreciendo su carácter de “avenida interurbana” por sobre su condición de “ruta”.

- Reforzar las vías de estructuración urbana y el acceso a la ribera pública. Estos circuitos permitirían superar la excesiva fragmentación, en sentido este-oeste, de la conurbación que se extiende desde Granadero Baigorria hasta Puerto General San Martín, favorecer la accesibilidad hacia las costas alta y baja del río Paraná, consolidar centralidades lineales existentes y potenciar la generación de nuevas.

Reformar la conexión con Rosario:

- Garantizar la continuidad del sistema ribereño generando una Avenida Costanera Metropolitana que conecte a las dos localidades.
- Modificar la traza de la avenida San Martín para posibilitar el tránsito de un sistema de transporte metropolitano.

ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

El marcado crecimiento de la actividad industrial, los importantes conflictos de convivencia entre el sector residencial y el industrial, y los problemas producidos por el vertido de los efluentes en los cursos de agua hacen necesario encauzar las siguientes acciones:

Reordenar las áreas productivas y revisar la normativa que califica el suelo industrial:

- Planificar una convivencia más armónica de las distintas actividades que tienen lugar en la ciudad y promover, mediante gestiones concertadas, la reubicación progresiva de las industrias que ocasionan mayores conflictos hacia las áreas planificadas para esos fines.
- Definir una política de localización de suelo industrial, para que el desarrollo industrial y/o de servicios no vaya en desmedro del potencial reconocido a la ciudad para absorber importantes emprendimientos residenciales.
- Concentrar las actividades productivas industriales en áreas específicas para tal fin, en relación directa con los nodos logísticos y los principales corredores viales destinados al transporte de cargas. El área industrial promovida se localiza sobre la ruta provincial N°34-s entre la autopista Rosario-Santa Fe y el Ferrocarril Belgrano.
- Prohibir la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en las áreas con una clara vocación residencial y en áreas de exclusiva producción rural. Restringir, en lo sucesivo, la instalación de nuevas industrias en áreas en las que se apunta una consolidación de la residencia. Se busca evitar nuevas instalaciones en sectores que se encuentran en contacto directo con los usos residenciales.

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

De acuerdo con el diagnóstico desarrollado se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad (provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas y diferentes niveles de terminación de calzadas).

Dado que la localidad está servida prácticamente en su totalidad por el servicio de agua, es necesario concentrarse en la ampliación del tendido de gas y cloacas para su completamiento.

Para el desarrollo de los grandes proyectos de urbanización se hace necesario concretar las obras de un colector maestro y la construcción de una nueva Planta de tratamiento de Líquidos Cloacales, prevista en San Lorenzo. También se requiere la construcción de una nueva Subestación de Energía, que se instalará en el predio del Complejo Eva Perón. Estas obras son de vital importancia para posibilitar el crecimiento de la ciudad.

El estado de situación se acompaña de las siguientes políticas y acciones previstas en materia de:

Pavimentos. La ciudad cuenta con gran parte de la planta urbana con calles pavimentadas. Sin embargo, se continúan proyectando y ejecutando diversas obras: los barrios Nuestra Señora de La Paz y Los Robles se encuentran en proyecto para su próxima realización; la calle Urquiza se completará con adoquines y dár-senas de estacionamiento, para resaltar la identidad al barrio y mantener la continuidad con las calles de la costanera; y, además, se encuentra próximo a ejecutarse el último tramo de la Av. de la Costanera que se vinculará con la ciudad de Rosario y formará un corredor verde entre ambas.

Gas natural. Del análisis realizado se desprende que el completamiento del servicio de gas debería hacerse en una primera etapa en los barrios Los Robles y San Fernando E-O para luego dotar con el servicio a los barrios Marista, Martín Fierro, San Miguel, Industrial y Nuestra Señora de la Paz. Estos dos últimos



- | | | | |
|--|--|---|---|
| <p>Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes</p> <ul style="list-style-type: none"> Protección y desarrollo recreativo sostenible del frente fluvial del Paraná Corredor Norte Espacios verdes | <p>▼ Elementos de valor ambiental y patrimonial a preservar</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Camping municipal 2. Ex centro de detención clandestino "La Calamita" 3. Predio Paganini 4. Camping Hermanos Maristas | <ol style="list-style-type: none"> 5. Isla de los Mástiles 6. Reserva Natural "Playa Granadero Baigorria" 7. Predio del cuadro de Estación 8. Predio JOHN DEERE 9. Predio SHÖENSTATT | <p>Protección de las áreas rurales</p> <ul style="list-style-type: none"> Suelo rural Suelo periurbano Área de expansión o Proyecto Especial |
|--|--|---|---|

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

90 dependen del completamiento de los barrios San Miguel y Martín Fierro dado que son los más alejados de la planta urbana. Especialmente, se destaca la carencia de este servicio en el barrio Martín Fierro, dado que aún no se encuentra habilitado el caño maestro proveniente de Capitán Bermúdez.

Saneamiento y desagües. El plan de obras de desagües prevé la posibilidad de completamiento en los barrios San Miguel y Marista para luego iniciar una última etapa de tendido en los barrios del norte de la localidad, desprovistos del servicio en su totalidad en el siguiente orden: Bon Vivant, Santa Rita V, Santa Rita, El Litoral y San Fernando E-O.

Respecto a la dinámica hídrica de Granadero Baigorria, se destacan diversas políticas:

Con relación al posible completamiento urbano del sector localizado al oeste del Ferrocarril Mitre (franja entre Calle Gaboto, Sylvestre Begnis, Ferrocarriles Mitre y Belgrano), actualmente carece de canalizaciones para evacuar los excedentes pluviales. Una situación análoga se da en las áreas destinadas a uso residencial sobre calle Eva Perón. De manera que, para el desarrollo de todo ese sector es necesario un proyecto de readecuación de los desagües de calle Sylvestre Begnis (junto al camino rural perpendicular al mismo, límite oeste de futura zona residencial) y de calle Eva Perón, además de los estudios de retención propios de cada emprendimiento.

Asimismo, respecto a las expansiones industriales sobre la Calle Sylvestre Begnis, se remarca que actualmente los desagües de dicha zona son deficientes, encontrándose obstruidos y con pen-

dientes inadecuadas para transportar el caudal necesario. Esto se suma a la fuerte impermeabilización del suelo que suponen estos emprendimientos. Por lo cual, se deberán contemplar la realización de obras adecuadas antes de consolidar el mencionado sector productivo industrial.

En relación con la posible expansión urbana en el sector comprendido entre las vías ferroviarias y la autopista Rosario-Santa Fe, se destaca que el mismo no se encuentra en zona de riesgo hídrico. Sin embargo, al tratarse de un sector de bajas pendientes, deberá prestarse especial atención a los desagües pluviales.

Por otra parte, se propone el desarrollo de diversas obras que requieren estudios hidráulicos específicos previamente a su ejecución. Entre las principales propuestas por la Municipalidad de Granadero Baigorria, se destacan: Emisario Ordetti; Emisario Los Plátanos, Emisario Astrada, entre otros. A su vez, se propone el reacondicionamiento de cunetas Sylvestre Begnis entre el Ferrocarril Belgrano y la autopista Rosario-Santa Fe y las cunetas Eva Perón entre el ferrocarril Mitre y la autopista Rosario-Santa Fe. Asimismo, se destaca que se encuentra en ejecución el entubamiento del canal Urquiza.



- | | | | |
|---|---|---|---|
| <p>Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad</p> <ul style="list-style-type: none"> Consolidación del corredor de transporte interurbano RN N°11 Nuevas trazas y revalorización de las vías de estructuración urbana existentes Canalización del transporte de cargas | <ul style="list-style-type: none"> Propuesta de traza de carga (colectora AU Rosario-Santa Fe) Tramo de costa a mejorar o materializar Propuesta de servicio tranviario metropolitano de transporte de pasajeros V.G.Galvez-San Lorenzo Sistema ferroviario existente | <ul style="list-style-type: none"> Nudo vial de ingreso vehicular (prioridad de cargas) Propuesta de nudo vial de ingreso vehicular ↻ Propuesta de accesos, conexiones y bajadas al Río ↻ Accesos, conexiones y bajadas al Río existentes | <p>Dotación de infraestructura, servicios y equipamientos</p> <ul style="list-style-type: none"> Industrias existentes Nueva área productiva - industrial Planta de tratamiento de residuos 1 Planta Potabilizadora del Acueducto Gran Rosario |
|---|---|---|---|

Plano 25. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

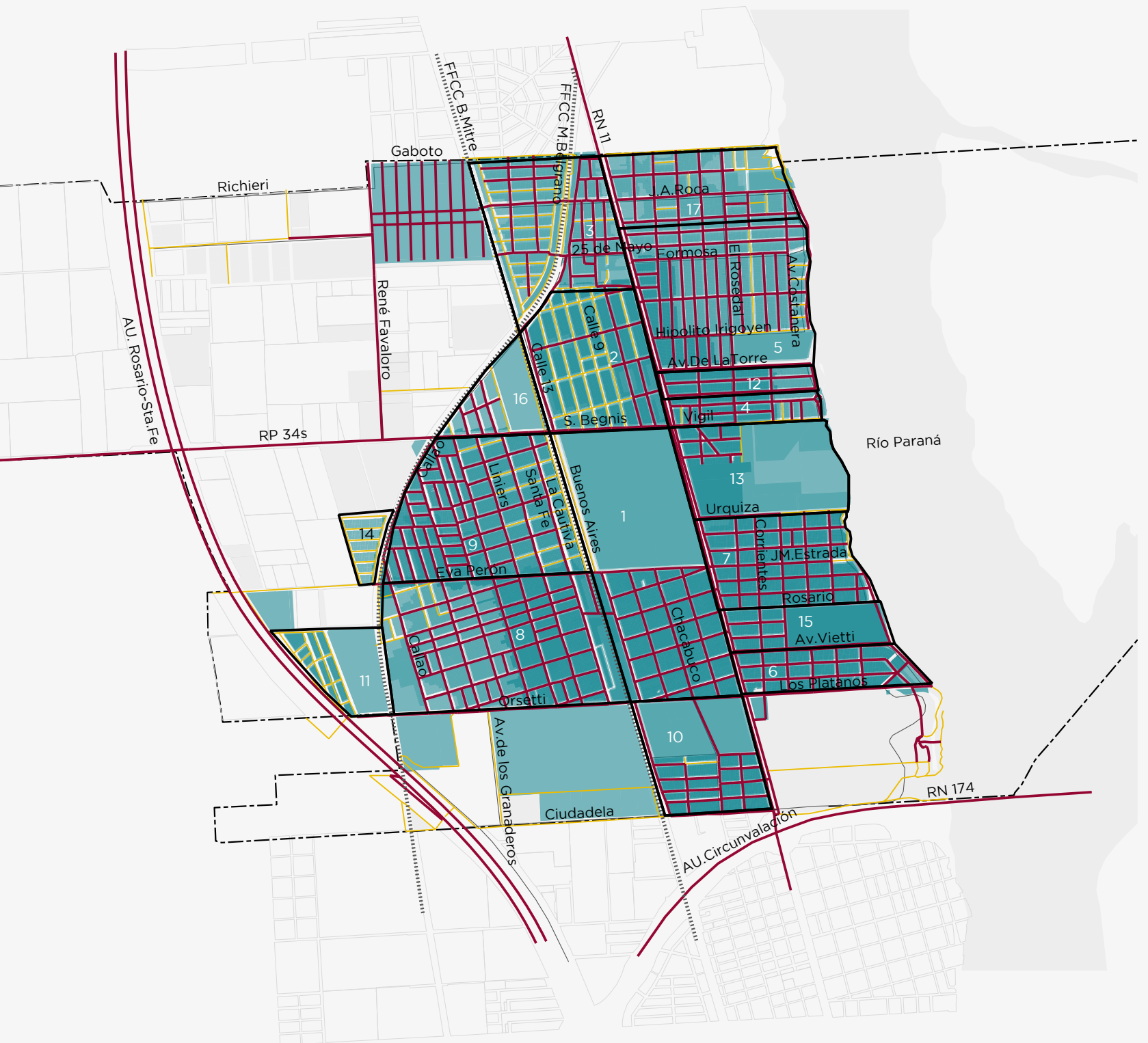
Se necesita abastecer la siguiente cantidad de parcelas:

Barrio	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
1. Centro	1107	0	0	4
2. Los Robles	1288	0	195	0
3. San Fernando	1469	0	197	1445
4. Von Vivant	396	0	0	107
5. Santa Rita	1954	0	8	1537
6. Los Naranjos	562	0	11	20
7. Los Paraisos	1101	0	21	0
8. San Miguel	2119	0	254	1154
9. Martin Fierro	1890	0	1491	0
10. Costa y La Lomita	555	0	0	6
11. Nuestra Señora de la Paz	216	0	216	1
12. Santa Rita B	316	0	0	81
13. Los Pinos	105	0	2	8
14. Industrial	160	148	160	0
15. Las Haras	171	0	0	0
16. Maristas	179	0	179	153
17. El Litoral	772	0	168	772



- Pavimento
- Mejorado
- Nivel de servicios**
- Bajo nivel de servicio
- Medio nivel de servicio
- Alto nivel de servicio

Plano 26. Integración de los servicios de infraestructura por zonas






MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL












Revalorización de los márgenes de los cursos de agua

-  Área de reordenamiento y reestructuración sobre el frente ribereño



Integración de la estructura local

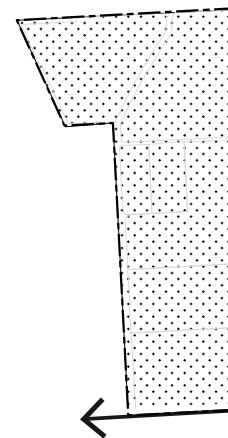
-  Áreas de reestructuración urbana
 1. Plan Especial Parque de la Cabecera
 2. Plan Especial Predio Paganini
 3. Corredor este - oeste. Conexión RN11 - Sistema Ribereño
 4. Áreas de reordenamiento y expansión urbana
-  Proyectos privados de desarrollo urbano y nuevos barrios de vivienda en proceso de consolidación
 5. Mio Desarrollo urbano - PECAM
 6. Costa Bouchard - MOR
 7. Barrio Lomas de Alicia
 8. Barrio Pierini
-  Área de interes social
 9. Programa de reordenamiento urbano Remanso Valerio
 10. Programa de reordenamiento urbano El Espinillo

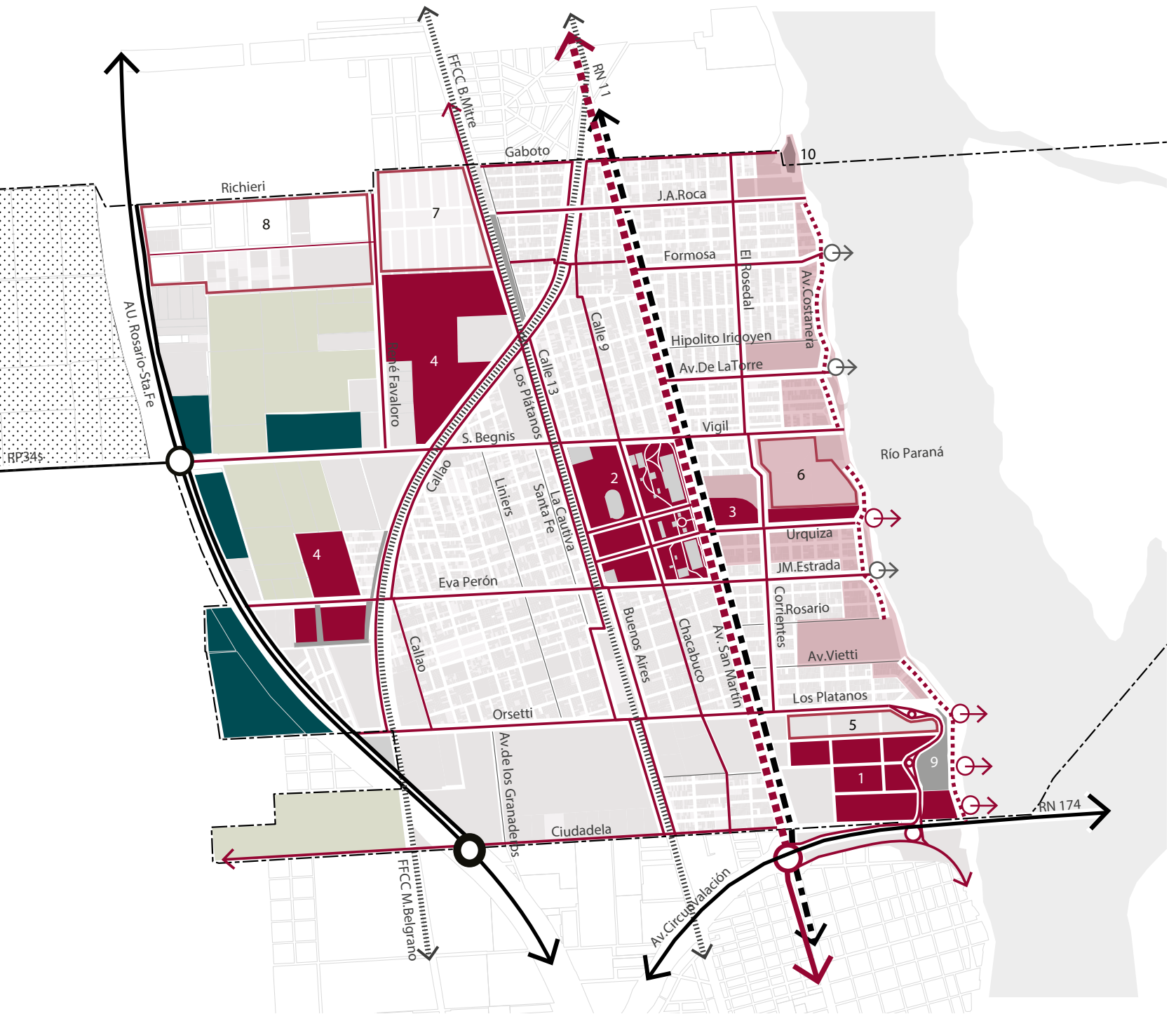
Infraestructura y Servicios

-  Áreas de expansión industrial
- Movilidad y conectividad**
-  Canalización del transporte de cargas
-  Nuevas trazas y revalorización de las vías de estructuración urbanas existentes
-  Corredor de transporte interurbano RN 11
-  Tramo de costa a mejorar o materializar
-  Sistema ferroviario existente
-  Nudo vial de ingreso vehicular (prioridad cargas)
-  Propuesta de nudo vial de ingreso vehicular
-  Accesos, conexiones y bajadas al Río existentes
-  Propuesta de accesos, conexiones y bajadas al Río
-  Nuevo servicio tranviario metropolitano de transporte de pasajeros

Los espacios periurbanos

-  Área periurbana
-  Área rural

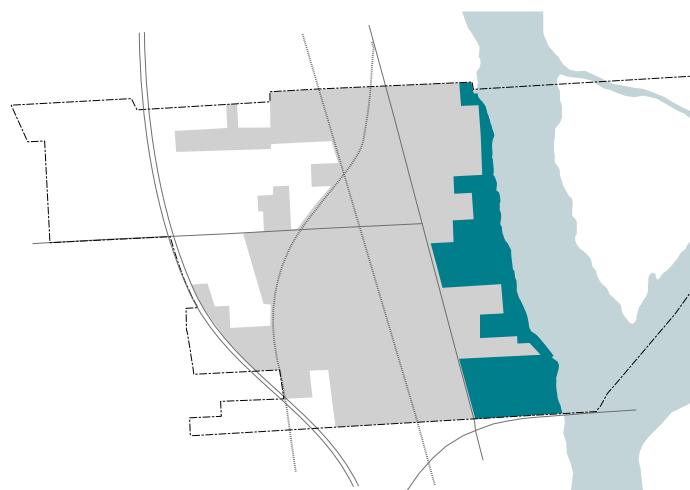




Plano 27. Modelo integrado de las principales estrategias de desarrollo local

96 **GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES**

Las acciones previstas en cada una de las cinco políticas mencionadas demandan el diseño de 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 del Plan Urbano 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 debe asumir la ordenación urbanística frente a un futuro incierto. Cada operación estructural aborda un problema específico y propone un tipo de actuación que combina políticas sectoriales (de accesibilidad y movilidad, de infraestructura y servicios, medio ambiente y desarrollo productivo, 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 el municipio de Granadero Baigorria: 1) El frente costero del Paraná, 2) El reordenamiento y reestructuración de grandes predios urbanos: Plan Especial de Reconversión Urbana del Predio Paganini y Plan Especial Interjurisdiccional Parque de la Cabecera, 3) Los ejes de Integración y Conectividad, 4) El reordenamiento y reestructuración de áreas degradadas con problemáticas ambientales, de infraestructura y vivienda, y 5) Los espacios periurbanos:

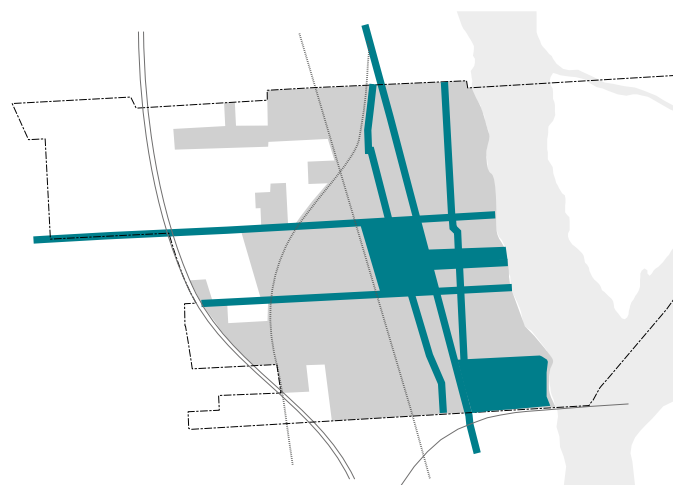
1. EL FRENTE COSTERO DEL PARANÁ

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 el contexto del Plan Maestro del Frente Ribereño del Río Paraná Corredor Norte, en la jurisdicción de Granadero Baigorria se identifica un tramo ribereño de consolidación y reordenamiento residencial y recreativo. Se propone así, conservar el carácter predominantemente residencial de la ribera, e inducir al crecimiento ordenado de los servicios y los usos residenciales, como a la creación de nuevos espacios públicos. Se pretende garantizar la llegada al río cuyo espacio público sea el recurso de acceso; gestionar políticas asociativas con las localidades vecinas, para

aplicar los mismos principios de recuperación del vínculo recreativo con la ribera del Paraná y la conexión franca con el río; y finalmente, regular el uso del suelo en las parcelas de borde. Las intervenciones en la ribera son:

- Reordenamiento del asentamiento irregular El Espinillo.
- Rehabilitación Predio ex jabonera Koop e integración al sistema costero.
- Recuperación del sector de la guardería náutica localizada en el predio municipal.
- Generación del Corredor este-oeste vinculado al Predio Paganini con el sistema costero.
- Incorporación de un atravesamiento público en la costa baja del Club Rosario Central.
- Apertura pública al río en avenida Los Plátanos, en el sector del Remanso Valerio y en la continuación de calle Ciudadela.
- Reserva para la ampliación de la Planta Potabilizadora de Agua.

2. REORDENAMIENTO Y REESTRUCTURACIÓN DE GRANDES PREDIOS URBANOS

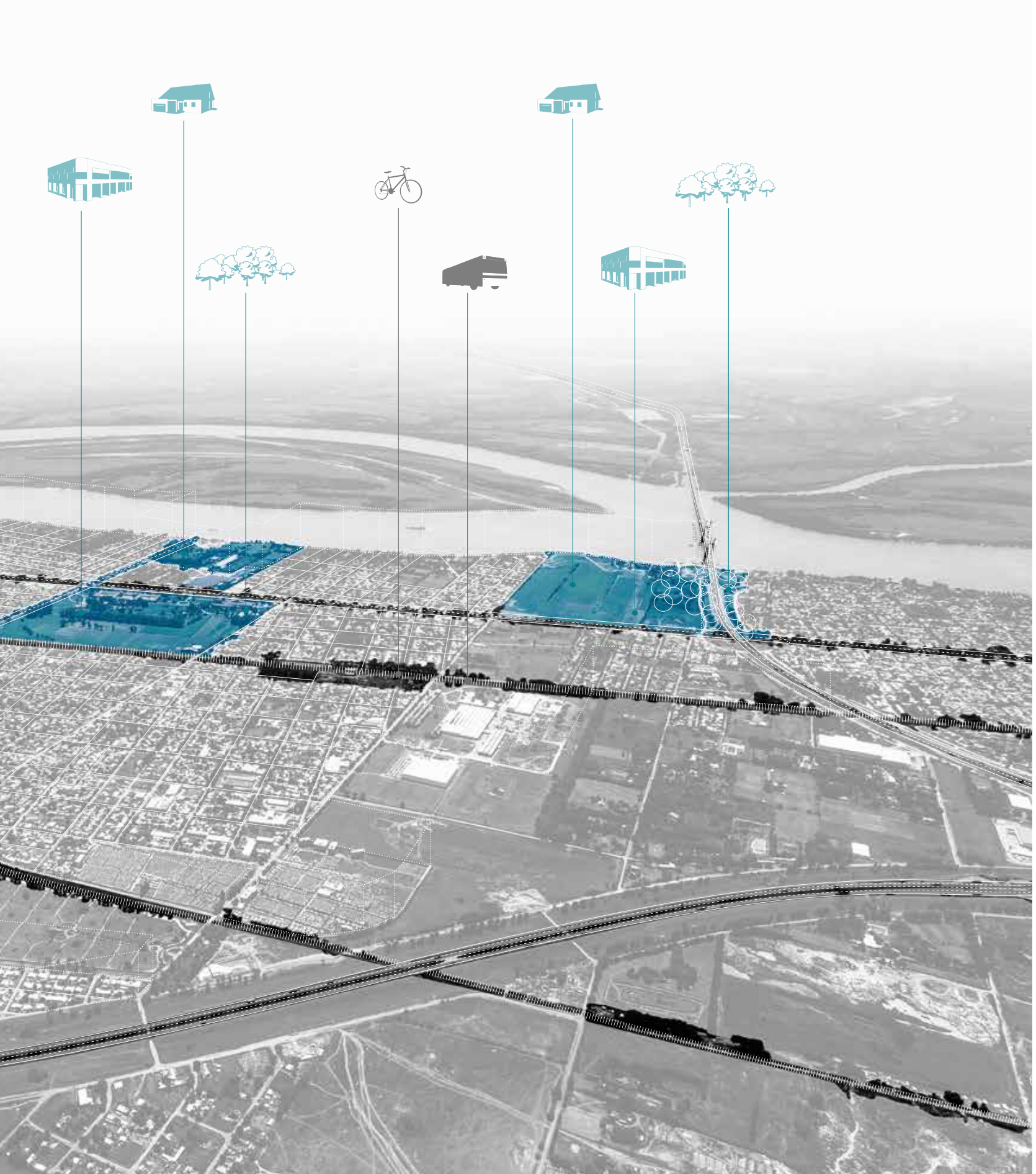


Por un lado, se destaca la reconversión del Predio Eva Perón, a fin de reordenar las actividades existentes e incorporar otras que contribuyan a consolidar el rol de este enclave como equipamiento de relevancia metropolitana. En términos físicos, esto significa redefinir la relación del predio con la ciudad, los frentes y la apertura pública, reacondicionar y poner en valor las instalaciones y espacios existentes; y construir nuevos edificios, instalaciones e infraestructuras. Se trata de un área de gran valor urbanístico y natural, dado su potencial como espacio verde, con arboledas excepcionales y localización central. Se presenta como una de las grandes oportunidades del Corredor Norte Metropolitano, por el emplazamiento y la capacidad de dotar a este denso sector del Área Metropolitana de un espacio público de calidad y de equipamiento a gran escala, difícil de localizar en otros sitios.

Por otra parte, el Plan Interjurisdiccional de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria consiste en un proyecto urbano de enorme relevancia, no sólo para la localidad, sino para toda el AMR. A través del mismo, se posibilitará la creación de viviendas para distintos sectores sociales, la creación de nuevos equipamientos e infraestructuras, la mejora del hábitat del asentamiento Remanso Valerio y el reordenamiento y vinculación de un gran fragmento territorial emplazado estratégicamente en la ciudad y en el corredor norte. Las principales actuaciones propuestas en el predio Paganini (Complejo Eva Perón) son:

- La apertura de dos calles, una en sentido norte/sur, en continuidad con la calle Chacabuco, que asumirá el carácter de bulvar; y otra en sentido este /oeste, en continuidad con la calle Painé, que acompañará un sector de parque público y se añadirá a la circulación local que llega en forma directa hasta el borde ribereño.
- El desarrollo a través del diseño y dotación de equipamientos de un sector del predio como parque público en continuidad con la apertura al río.
- El reordenamiento de las actividades que se desarrollan en el predio. Se prevé, a su vez, destinar las calles existentes a circulación interna, con acceso exclusivo de las personas que trabajan y asisten a los edificios del Hogar Escuela y del Hospital Eva Perón.
- El rediseño y la ejecución de obras de infraestructura necesarias en el predio (escurrimientos y desagües pluviales, cloacas, provisión de agua y gas, iluminación y pavimentos).

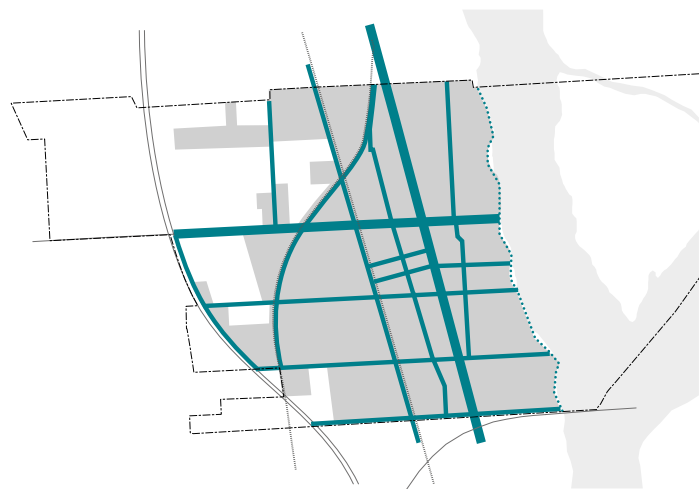




Respecto del desarrollo del Plan Interjurisdiccional de la Cabeza del Puente Rosario-Victoria entre las localidades de Rosario y Granadero Baigorria, se procura la recuperación de un fragmento de la costa, localizado sobre la ribera del río Paraná, para generar un gran parque y un recorrido costero, en el marco del desarrollo de un proyecto de vivienda integral. Las principales actuaciones propuestas son:

- Desarrollo de un Plan de Vivienda para sectores medios, en jurisdicción de Granadero Baigorria y en terrenos pertenecientes al gobierno de la Provincia de Santa Fe. Se recurre, en este caso, a la utilización de un modelo de gestión particular, público-privado, para la construcción de aproximadamente 2300 viviendas.
- Desarrollo de un Plan de Vivienda para el Remanso Valerio, un asentamiento de pescadores también localizado en territorio de Granadero Baigorria, que aborde la resolución de una problemática de hábitat para aproximadamente 250 familias, localizadas en forma irregular.
- Construcción de infraestructura, servicios y equipamientos comunitarios (parques públicos, escuela y centro comercial).
- Construcción de la Avenida Costanera Metropolitana y del Parque Público Deportivo Puente Rosario-Victoria, obras que unirán a las dos localidades. Estas obras, a realizar en gran parte en terrenos pertenecientes a Vialidad Nacional, se financiarán con recursos aportados por el gobierno provincial. El Parque Público Deportivo Puente Rosario-Victoria se desarrolla en los terrenos remanentes de la obra debajo del puente.

3. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



Con el claro objetivo de integrar los distintos barrios de la ciudad, se promueve una reorganización de la movilidad y del desarrollo de aquellos proyectos urbanos que confieran una lógica de cohesión al municipio. La principal actuación por desarrollar es la de reestructuración territorial para incorporar mejoras estratégicas en la conectividad, tanto vial como ferroviaria, de cargas y de pasajeros. Se destaca, en especial, el desarrollo del Corredor Metropolitano de Transporte de Pasajeros. Como toda operación de movilidad, seguramente, traerá aparejada la posibilidad de desarrollar proyectos de urbanización con nuevas infraestructuras y servicios, capaces de reformular el entorno inmediato con la perspectiva de la accesibilidad. Se propone, además, la conformación del sistema ribereño en continuidad con la ciudad de Rosario, el desarrollo de un circuito para cargas menores, la reformulación de la ruta nacional N°11, la jerarquización del acceso de la ruta provincial N°34-s y de la calle Ciudadela, la apertura

del Predio Paganini hacia el río, la construcción de la colectora este faltante de la autopista y también el completamiento de las calles colectoras paralelas a las vías ferroviarias.

Se propone un Plan Básico de Movilidad que asegure la integración y conectividad reforzando la segregación entre el transporte de las personas y el transporte de las cargas. Las acciones a desarrollar son:

- Consolidación de un circuito alternativo para transporte de cargas. El acceso de vehículos de carga en esta localidad es particularmente sensible. Tal como lo establecen las Directrices de Ordenamiento Territorial, se pretende que las cargas no interfieran con la avenida urbana estructurante del corredor, en este caso, la ruta nacional N°11. Con tal propósito, se propone que la carga circule por la autopista Rosario-Santa Fe o sus colectoras, derivando los ingresos por las arterias transversales este-oeste. Dado que muchos sectores industriales están próximos a la autopista, se facilita la segregación de modos circulatorios pretendida. Entre éstos, resulta de singular importancia el predio de John Deere, en el cruce de dos arterias aptas para la disposición de la circulación de cargas: Orsetti y Santa Fe. Sobre la ruta nacional N°11 se encuentran dos fragmentos de difícil solución: Por un lado, desde Constancio Vigil hasta el límite norte de la localidad se dispone un gran número de pequeñas industrias con un solo lado accesible de cada parcela a la ruta. Este problema puede encauzarse con la regulación de accesos a vehículos de menor porte de carga, y la descongestión de dicha ruta de vehículos de mayor porte (con acoplados, que implican una logística de movimientos conflictivos en el centro urbano), propios de grandes industrias. Por otro lado, la em-
- presa Agrinar deviene un conflicto singular para la movilidad local, ya que dispone de un predio amplio y profundo sobre la ruta. En este caso, se presume deseable un ingreso alternativo a la misma, generar una calle (hoy inexistente) que habilite un acceso desde calle Constancio Vigil y, eventualmente, habilite la gestión de una conectividad norte-sur en todo el fragmento este de Granadero Baigorria. De esta forma, podrían enlazarse los ejes El Rosedal y Corrientes, y permitir que todo vehículo que transite por el este de la localidad no se vea obligado a recargar la circulación de la ruta. Naturalmente, de concretarse esta propuesta, deberá considerarse apta para distintos modos de movilidad con la segregación de modos pertinentes para un eje que devendría muy transitado por vehículos de toda clase.
- Articulación intercomunal. Circuito interno norte-sur, su conectividad con otras localidades del corredor. Una vez organizada la segregación de vías pretendida podrán priorizarse modos más seguros de circulación intra e inter-urbanas. Así, se podrá proponer a la ruta nacional N°11 como eje articulador de la localidad en sí y de todo el corredor, bajo la constitución segregada de la circulación para el transporte de pasajeros masivo. Se propone, en este sentido, la traza de la ruta nacional N°11 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, priorización del transporte público metropolitano en las reglas de circulación, espacios jerarquizados para el uso peatonal, etc.). A esta caracterización, se suma

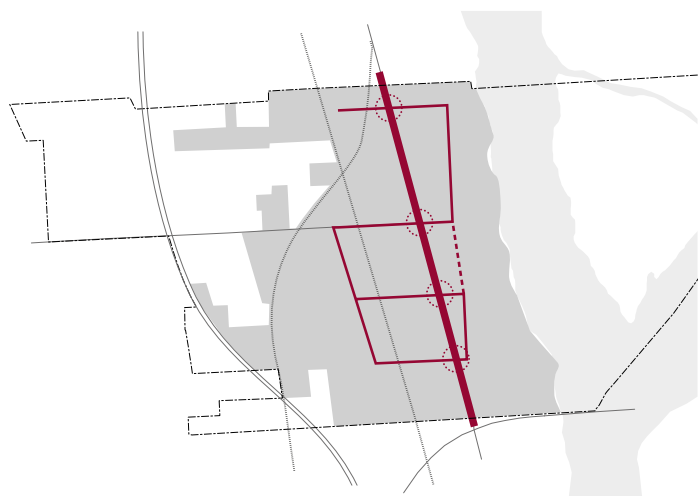
la potencial presencia del tranvía metropolitano (que reemplazaría a algunos servicios del transporte público convencional), con punta de línea en la etapa inicial en el Hospital Eva Perón. Sobre la ruta nacional N°11, en Granadero Baigorria, se releva el más alto número de servicios de transporte público y pasajeros de toda el área metropolitana, por lo cual se constituye en ámbito propicio para aplicar criterios de exclusividad de circulación de este modo, paradas jerarquizadas, unificación de medio de pago y prestaciones de servicio unificadas. Los cruces de la ruta nacional N°11 con las transversales Roca, C. Vigil/S. Begnis, Eva Perón y Orsetti resultan trascendentales para articular el tránsito de paso con la distribución interna a la localidad. En concomitancia es importante articular los puntos más convocantes de público con un tratamiento diferenciado de las paradas más significativas de este eje (con la sistematización de los refugios, con el servicio de información al usuario y calidad del diseño de espacios públicos que propicien el acercamiento de la ciudadanía). Estas articulaciones funcionan como nodos intercambiadores de diferentes formas de movilidad (vehículos particulares motorizados, bicicletas, peatones) y devendrán espacios estructuradores de toda la movilidad local.

- Consolidación de la estructura interna. El paso siguiente consistiría en la reorganización interna del trazado vehicular, tanto del transporte público de la localidad como del privado, ya sea en modalidad motorizada y no motorizada. Para ello, se pretende articular el funcionamiento del servicio del Transporte Urbano de Pasajeros, con el vehículo privado y sus demandas usuales (organización del estacionamiento en el espacio público, prioridades de paso, restricciones de acceso).

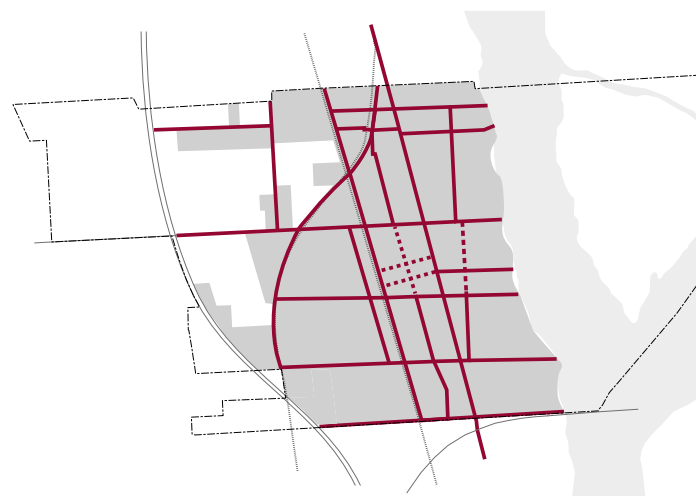
Resulta trascendente evitar a la ruta nacional N°11 como úni-

co conector norte-sur, con lo cual se refuerza la necesidad de articular el eje El Rosedal/Corrientes (en el fragmento este) y el par Santa Fe/Buenos Aires y calle 9/Chacabuco (en el fragmento oeste), coordinado con la circulación de cargas (la reorganización y control del horario habilitado para cargas menores podría tornar más eficiente el uso del espacio circulatorio). Un circuito continuado con un tránsito agilizado permitiría acceder a cualquier punto de la ciudad en poco tiempo. De allí la importancia de completar el circuito propuesto. Asimismo, si bien es recomendable un circuito continuado por la ribera, en lo inmediato parece poco factible, por lo que se pretende jerarquizar las llegadas a la ribera en los ejes de estructuración secundaria actuales, vinculados entre sí a través del eje norte-sur El Rosedal-Corrientes y, eventualmente, del enlace propuesto previamente (si se pudiera concretar, como se mencionó con anterioridad, la continuación del sistema ribereño desde Rosario).

- Inclusión de vías para el transporte no motorizado. Si bien es recomendable desplegar un circuito de transporte no motorizado (TNM) en calles estructurales, se interpreta dificultoso en esta localidad dada la confluencia de modos en la mayor parte de la traza urbana. Pese a ello, resulta auspiciosa la renovación del frente ribereño en curso y puede ser acompañada por un circuito exclusivo para bicicletas a extenderse por las calles Roca (al norte) y Rosario (al sur). De esta forma, podría concretarse un circuito continuado que abarque un extenso tejido urbano (que incluye el Palacio Municipal, la Escuela Paganini, las Plazas 25 de Mayo y 9 de Julio, entre otros) conectando este y oeste con una movilidad no motorizada, más amigable a los desplazamientos de corto alcance. A futuro podría incluirse la conexión con el Predio Paganini y su vinculación con el sistema costero.



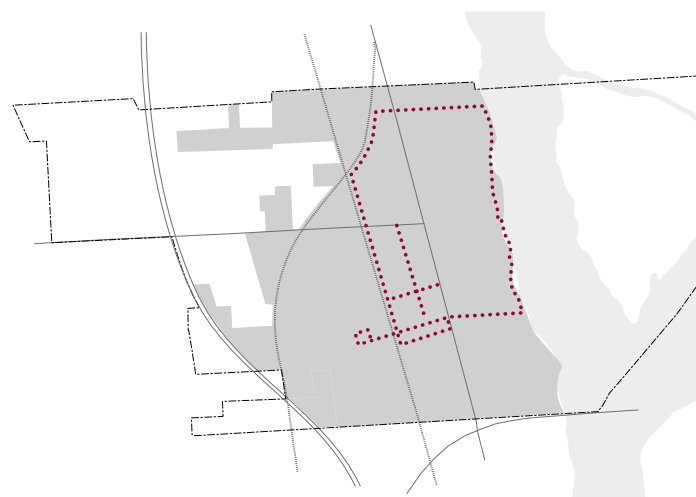
Consolidación del corredor interurbano



Consolidación de los ejes transversales



Canalización del transporte de cargas



Constitución del circuito de transporte no motorizado

4. REORDENAMIENTO Y REESTRUCTURACIÓN DE ÁREAS DEGRADADAS CON PROBLEMÁTICAS AMBIENTALES

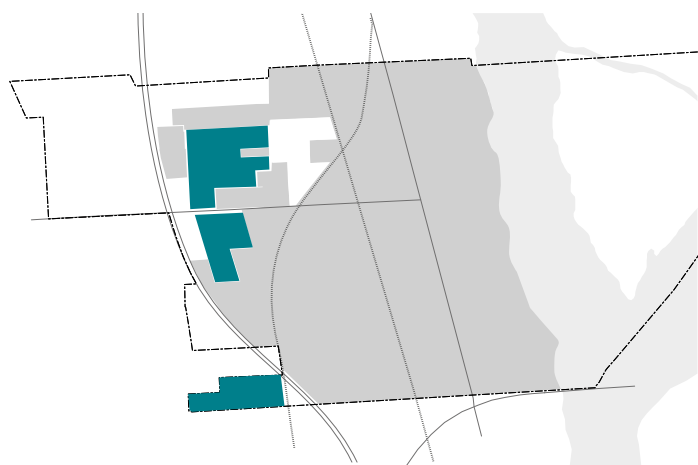


A fin de lograr la cohesión socio-territorial en toda la planta urbana y mejorar las condiciones de habitabilidad de toda la población, se plantea el reordenamiento y reestructuración de las áreas degradadas de la localidad. Asimismo, se propone la reestructuración de las áreas urbanas localizadas al oeste del Ferrocarril M. Belgrano, en especial el sector localizado entre Eva Perón y S. Begnis y el área que se encuentra entre René Favaloro y los ferrocarriles Mitre y Belgrano. Se prevé una actuación integral de desarrollo de viviendas, equipamientos, infraestructuras y servicios. Las principales actuaciones propuestas son:

- El reordenamiento y reestructuración del área urbana localizada entre el polígono ubicado entre las vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano, Silvestre Begnis (ruta provincial N°34-s), Las Camelias y 25 de Mayo, mediante la provisión de infraestructuras, equipamientos y servicios.
- El desarrollo de un Plan de Vivienda para las familias en situa-

ción de vulnerabilidad socio-ambiental. Se prevé, en especial, la resolución de la problemática de hábitat para las familias localizadas en asentamientos irregulares.

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 con base 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, e identificar la presencia de elementos paisajísticos de valor patrimonial a preservar y el deseo particular de las localidades de fortalecer la producción hortícola por motivos económicos o culturales. La definición y demarcación del suelo periurbano contempla todos los elementos involucrados en el mismo como así también su naturaleza cambiante.

Para este espacio intermedio, se propone incorporar elementos propios de los espacios urbanos que, superpuestos sobre parcelas productivas, configuren un paisaje con características espaciales mixtas. Por otra parte, el espacio periurbano debe velar por la protección del suelo rural, y funcionar 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 en el periurbano, 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, y que cumple distintas funciones de acuerdo con su ubicación y con sus características preexistentes. Ese reconocimiento establece no sólo las características del espacio periurbano, 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 dos categorías:

- Periurbano de Proximidad
- 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.

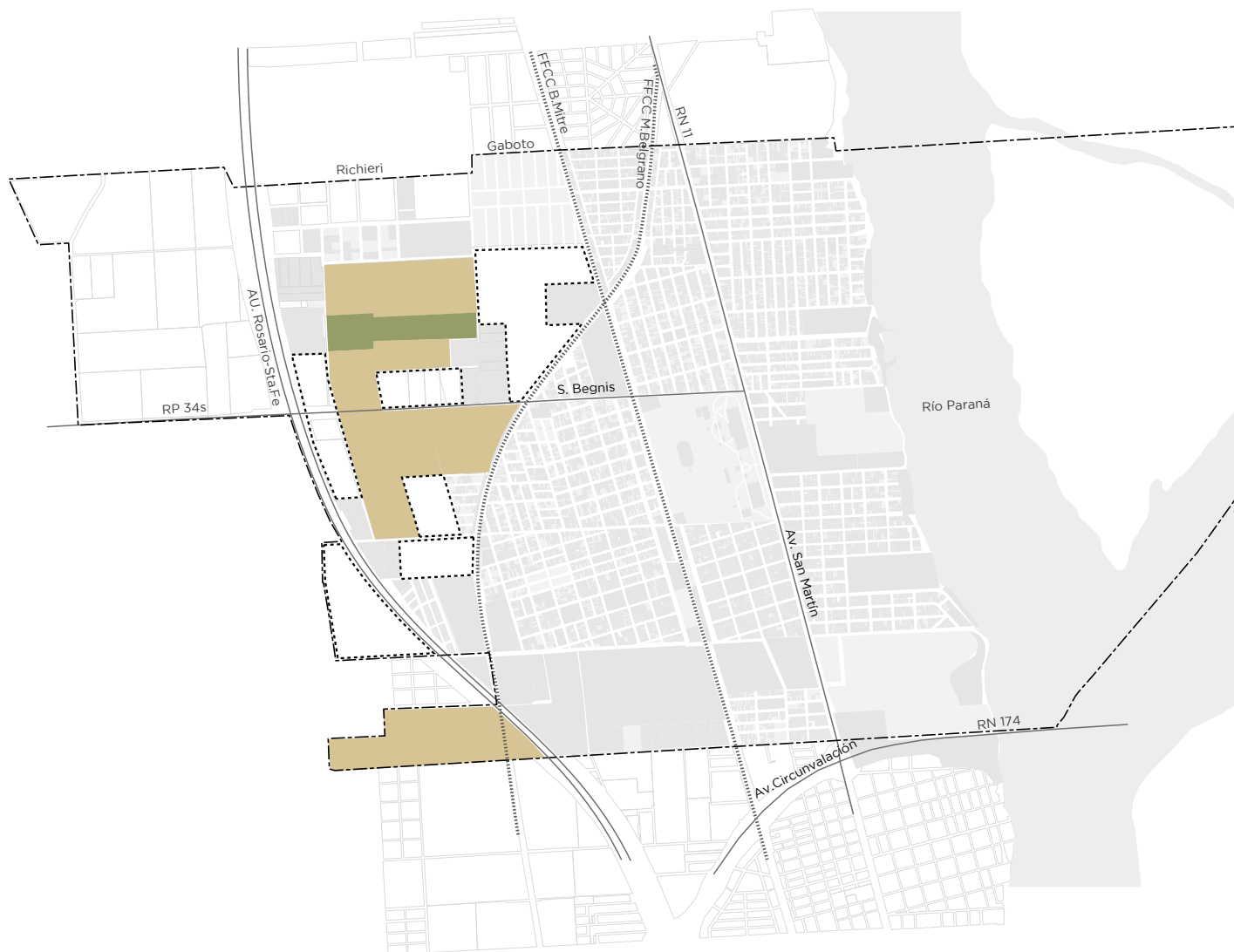
En el caso del periurbano en contacto a áreas industriales, se diferencian aquellas industrias que contaminan de las que no. Para las industrias que emanan contaminantes se propone la producción forestal, ya que la misma permitiría contener una parte de la contaminación aérea y, por otro lado, la contaminación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

ducción bajo cuidados medios, por no estar en directo contacto con ningún sector de riesgo.

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

- Implementación de un programa específico con un modelo de gestión que integre a propietarios de suelo y productores para lograr una adecuada implementación de las políticas propuestas.
- Elaboración de un “Catálogo de Modos Productivos” que incorpore nuevas prácticas en el uso y apropiación del suelo tendiente a garantizar la protección de los elementos naturales, la flora y la fauna. Para esto, se deben establecer modos productivos que sean amables con los ecosistemas naturales, y generar una simbiosis entre los distintos elementos que favorezca a la riqueza paisajística del lugar. Se asignará a cada una de las áreas antes tipificadas los modos productivos que corresponden a cada caso y que estén listados en el catálogo.
- Conformación de corredores ecológicos, en la unión de elementos naturales fundamentales para la protección ambiental a escala metropolitana. El paisaje periurbano debe ser entendido como una infraestructura en sí, hacerlo 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, y evitar que los agroquímicos afecten a las áreas urbanas. Además, el paisaje puede ser empleado para contener el agua de lluvia, usar 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.



- Periurbano de proximidad a núcleos urbanos
- Periurbano de completamiento
- Futura área de expansión o proyecto especial

Plano 28. Selección preliminar de las parcelas para el desarrollo del suelo periurbano

108 INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTIÓN

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

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

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

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

NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES

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

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

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

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

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

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

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

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

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

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

INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

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

CRÉDITOS

La elaboración del Plan Urbano Local de Granadero Baigorria 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.

MUNICIPALIDAD DE GRANADERO BAIGORRIA

Intendente, Adrián Maglia

Secretaria de Gobierno, Irma Catania

Secretario de Obras y Servicios Públicos, Ing. Martín Tartarelli

Asesora Técnica Local ECOM, Arq. Silvina D’Ricco

Colaboradores, Xiomara Blanco, Agustina Carlini y Carla de Luis.

ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO (ECOM- ROSARIO)

Presidenta, Intendente de Rosario Mónica Fein

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

Municipios y Comunas miembros del Consejo de Gobierno, 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

Secretario Ejecutivo, Juan Martín Atencio

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

EQUIPOS TÉCNICOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES

Desarrollo y coordinación, Licenciados Natalia Carnovale, Diego Beretta

Responsable Metodológica, Lic. Aneley Berardo

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

EDICIÓN

Coordinación editorial, Arq. Maira Cimolini y Dra. Arq. Cecilia Galimberti

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

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

Granadero Baigorria 2030 : plan urbano local. - 1a ed . - Rosario : ECOM, 2018.

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

ISBN 978-987-45382-9-1

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



Editado en la ciudad de Rosario, Sante Fe, en el mes de Marzo de 2018. Se ha hecho el depósito de Ley 11.723
Este libro se terminó de imprimir en Marzo de 2018 en AKIAN GRAFICA EDITORA S.A., Clay 2992, CABA, Argentina.

ISBN 978-987-45382-9-1





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



G

Granadero Baigorria 2030

PLANURBANO LOCAL

H

Huachipal 2030

PLANURBANO LOCAL

I

Itaigona 2030

PLANURBANO LOCAL

J

Juan de Dios 2030

PLANURBANO LOCAL

K

Kilme 2030

PLANURBANO LOCAL

