



ESTRATEGIAS
LOCALES
UN PLAN
METROPOLITANO



Pueblo Esther 2030

PLAN URBANO LOCAL









Pueblo Esther 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Pueblo Esther. 2014



Estimados vecinos y vecinas:

Como presidente comunal de la localidad de Pueblo Esther me es muy grato presentarles el Plan Urbano Local, Pueblo Esther 2030. Este proyecto surgió de un importante proceso de participación encauzado en el Área Metropolitana de Rosario para debatir el futuro local encuadrado en un Plan Estratégico Metropolitano.

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

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

En sucesivas instancias participativas hemos reconocido los problemas y potencialidades que tenemos, para poder definir y volcar a este plan las políticas y estrategias que fijan un nuevo rumbo a seguir. También reflexionamos sobre los proyectos estratégicos que queremos implementar, muchos de los cuales nos vinculan con otras localidades vecinas ayudándonos a lograr una mayor y mejor integración metropolitana y regional.

Esta iniciativa que encauzamos en la comuna se llevó adelante gracias a nuestra incorporación al programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, junto a doce comunas y municipios que constituyen el Entre de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM- ROSARIO) y que fueron integradas en una primera fase de su implementación.

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

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

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

Martín Gherardi

Presidente Comunal de Pueblo Esther

ÍNDICE

10

INTRODUCCIÓN.

CAPÍTULO 1.

CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano 18

Descripción general de la localidad20

Proceso de urbanización 21

- Configuración actual y cambios de uso de suelo 21

- Transformaciones recientes 21

- Caracterización del suelo rural 24

CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

Sistemas Generales	28
• Sistema vial jerárquico	28
• Sistema ferroviario	28
• Sistema de espacios verdes	30
• Equipamientos urbanos significativos	30
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor	34
Ejes temáticos sectoriales	38
• Urbanización y vivienda	38
• Déficit habitacional	39
• Estado de las infraestructuras y los servicios	45
• Desarrollo del suelo periurbano y rural	49
• Accesibilidad y movilidad	52
• Desarrollo industrial y productivo	52
Principal normativa vigente	54
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	56
Identificación de las potencialidades locales	61

CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local	64
• Criterios generales	64
• Criterios particulares adoptados para las localidades del CSM	66
Síntesis de las estrategias de desarrollo para el CSM	73
Objetivos de transformación urbana	78
Criterios de urbanización a nivel local	80
Políticas y acciones para el desarrollo local	81
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda	81
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes	82
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad	84
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios	86
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios	86
• Modelo Integrado de las estrategias para el desarrollo local	88
Grandes operaciones estructurales	92
Instrumentos normativos y de gestión	106
• Normas urbanísticas generales	106
• Normas urbanísticas particulares	106
• Reglamento de edificación	108
• Instrumentos de gestión para la concertación	108
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano ..	109

INTRODUCCIÓN

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

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

Con la promulgación de la Ley Provincial de Áreas Metropolitanas N° 13532 en abril de 2016, impulsada por el gobierno de la 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 y se establece que la naturaleza de la asociación será la de gestionar, planificar, coordinar y promover distintas políticas consensuadas entre las diferentes localidades de una región, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

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

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 Pueblo Esther 2030” supone no sólo la actualización y reformulación implícita del cuerpo normativo vigente, sino, sobre todo, su adecuación a los objetivos

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

y políticas concertadas a nivel metropolitano. Los proyectos y propuestas urbanísticas que se planteen en Pueblo Esther 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 sus entornos y desafíos. Los mismos requieren nuevas modalidades de gestión del territorio con un fuerte sentido de innovación y participación de las comunidades sobre las que se despliegan.

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

designados por la localidad de Pueblo Esther. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para consensuar un diagnóstico sobre la situación urbanística general de la comuna, y para debatir –junto a las fuerzas vivas, su presidente comunal, funcionarios, actores políticos, empresariales y personal técnico– la propuesta preliminar de plan. Se analizaron en esa instancia las principales temáticas a tener en cuenta para la elaboración del Plan Urbano Local, profundizando aspectos generales y particulares de las Directrices de Ordenamiento Territorial.

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

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

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

DIRECCIÓN GENERAL ECOM Rosario
Septiembre de 2017

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



2011



CAPÍTULO 1.**CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

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

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

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

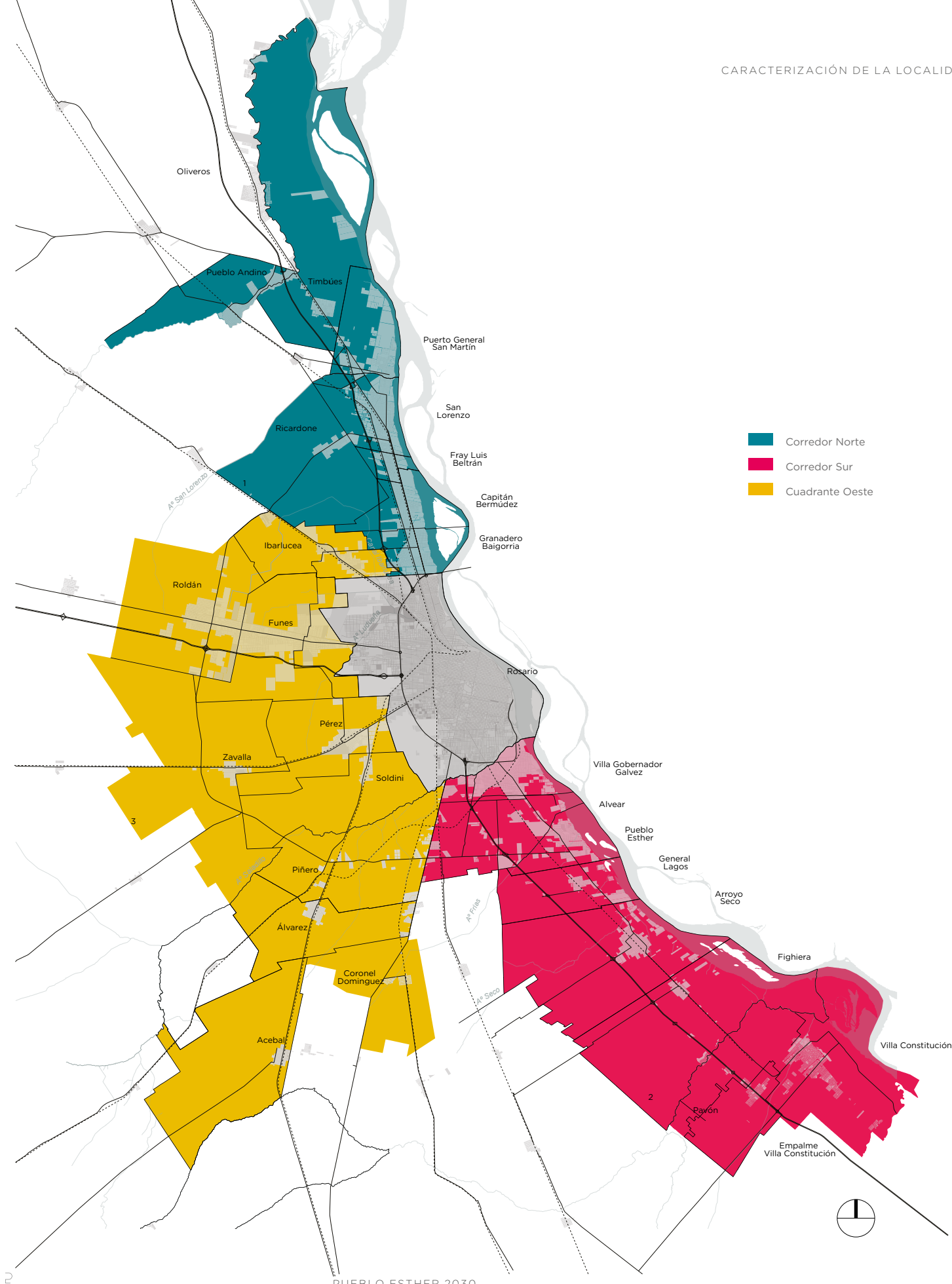
Se distingue de esta alineación la forma de vinculación que se establece entre la ciudad central, Rosario, y Villa Gobernador Gálvez, ya no separadas por un área rural como en el resto de los casos sino por un curso natural, el arroyo Saladillo, que opera como límite político y geográfico entre ambas.

La mayoría de las localidades del Corredor Sur se originaron por la aparición de las estaciones del ferrocarril de la línea campa-

na-Rosario habilitada en 1886 que vinculaban a Rosario con Buenos Aires. El camino de Postas que unía dichas ciudades –previo a la instalación del ferrocarril– contaba con escaso desarrollo. El camino pavimentado en 1931 se definió como ruta nacional N° 9 y, posteriormente, como ruta provincial N° 21, denominación que mantiene actualmente.

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

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



PUEBLO ESTHER 2030

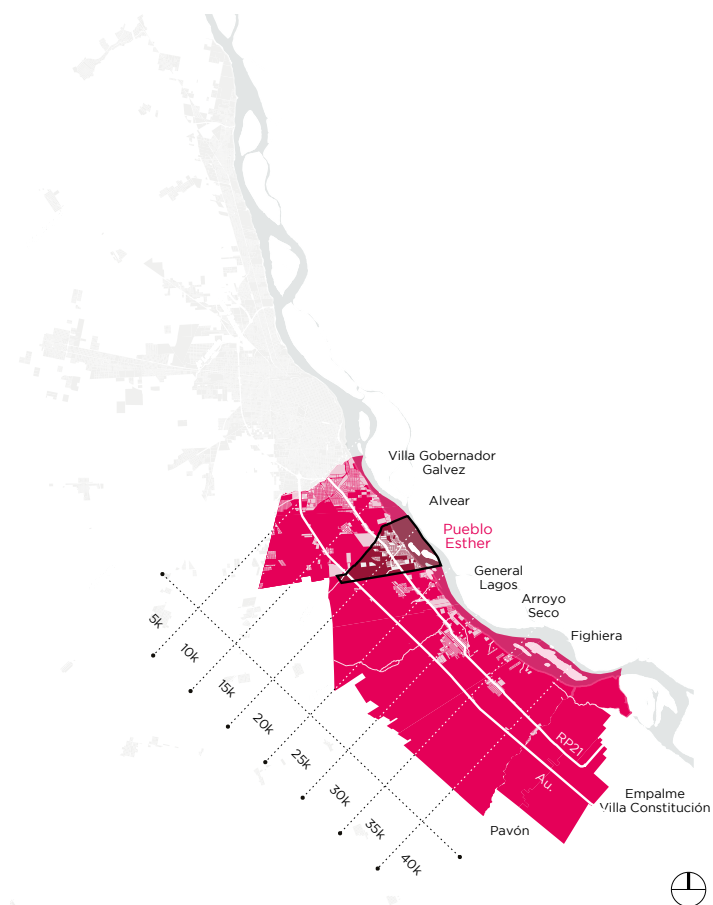
10



20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

Pueblo Esther (PE) se caracteriza por registrar un perfil predominantemente residencial y por desplegar una actividad comercial de proximidad de gran relevancia, ya que cuenta con numerosos establecimientos comerciales. Tiene una extensión territorial de 27km² y su área residencial se encuentra definida en una superficie aproximada de 6,50km².

Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 7.195 habitantes presentando en los últimos períodos intercensales crecimientos del 88,37% (1991-2001) y del 38,70% (2001-2010). Esto es importante si se considera que el crecimiento intercensal promedio en las localidades del Corredor Sur Metropolitano ha sido de un 15,4%, entre 1991 y 2001 y de 11,5% entre 2001 y 2010 y que la ciudad de Rosario ha presentado en ambos períodos crecimientos de 0,05% y 4,30% respectivamente. Por otro lado, su estructura etaria mantiene las características generales del corredor: la población menor de 14 años representa el 27,06%; la de 15 a 65 años –población económicamente activa– representa el 65,95%; y los mayores de 65 años, el 6,99%. La densidad poblacional de su área residencial es de 1.107 hab./km² mientras que en la totalidad del ejido urbano logra alcanzar los 266 hab./km². Si se toma en cuenta la población total del Corredor Sur Metropolitano, Pueblo Esther aporta el 5,84% de sus habitantes.



7.195 Hab
CENSO 2010

38,7%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)

6,5 Km²
SUP. URBANA

1.107 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANAS)

266 Hab/Km²
(URBANA + RURAL)

PROCESO DE URBANIZACIÓN

CONFIGURACIÓN ACTUAL Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

En 1913, Pueblo Esther formaba parte del distrito de General Lagos, recién en 1976 se demarca su jurisdicción como comuna. Si bien el actual distrito está atravesado por el ferrocarril, la localidad no cuenta con estación propia, a diferencia de las otras localidades del corredor.

La trama original, definida por las propiedades rurales oblicuas respecto de la ruta provincial N°21, fue urbanizándose de forma aleatoria y desordenada, donde cada parcela asumió una lógica autónoma en relación al trazado y al parcelamiento, determinando, a partir de la sumatoria de trazados fragmentarios, un tejido con encuentros complicados que producen graves dificultades de conectividad, fundamentalmente, en sentido norte-sur. El rasgo predominante de la ribera es la presencia de altas barrancas de corte abrupto vertical. Hacia el sur y norte de la localidad se desarrolla un plano sedimentario bajo con humedales notables.

Pueblo Esther se originó a partir de desarrollos de loteos para casas de fin de semana que tomaron especial impulso en la década

del 60, alcanzando un peso urbano que lo llevó a constituirse como distrito. Sin embargo, el perfil original de la localidad se ha matizado recientemente, ya que en las últimas dos décadas ha tenido un fuerte crecimiento de la residencia permanente. Si bien el proceso de crecimiento es mucho menos intenso en el período 2001/2010 que en el anterior, sigue siendo muy importante si se lo compara con los valores medios provinciales, e incluso con los de otras localidades del Corredor Sur Metropolitano.

Como otras localidades del mismo corredor, los desarrollos inmobiliarios han ocupado el frente de la ruta provincial N°21 y el borde del río, dejando inicialmente sin urbanizar las áreas intermedias, sector ocupado por quintas productivas, fundamentalmente hortícolas, que tendieron a desaparecer progresivamente ante el avance de la urbanización. La franja establecida entre el río Paraná y la ruta provincial N°21 es la más consolidada, mientras que la definida entre la ruta y el ferrocarril tiene una urbanización mucho más incipiente. Sólo un barrio cerrado ha traspasado hacia el oeste el límite definido por dichas vías férreas.

TRANSFORMACIONES RECIENTES

Los estudios realizados¹ evidencian en particular las extensiones del tejido residencial hacia el norte del núcleo urbano, surgidas como producto del loteo de pequeñas fracciones. Por ejemplo, la urbanización de una parte importante del predio del Colegio Verbo Encarnado, donde sólo se presenta la apertura de trazados en el área ubicada sobre la calle Perón, conservando el predio norte como campo de deportes

1. Las transformaciones más recientes plasmadas en el territorio del distrito surgen de comparar un relevamiento de áreas urbanizadas realizado en 2006 con fotos satelitales actuales, más la información proporcionada por la oficina de Catastro de la Provincia de Santa Fe y aquella recopilada a través de entrevistas efectuadas a los técnicos locales.

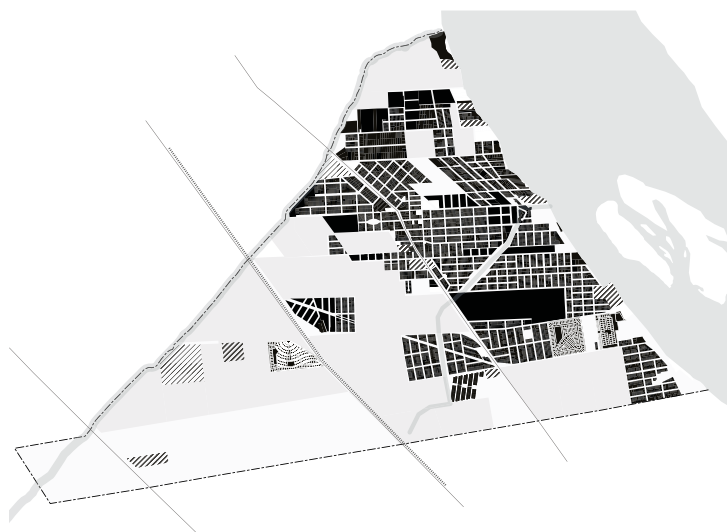


Gráfico 1: Suelo urbano en el ámbito del distrito (2017)



Gráfico 2: Suelo urbano ocupado (2017)

con actividades esporádicas; también la urbanización de una parte importante de las tierras en forma de lonja localizadas entre las calles Perón, San Martín y Córdoba en dirección a la finca Onkel-Bustanza. Asimismo, se observa que se ha densificado el centro tradicional de la localidad; la urbanización de un sector, desarticulado, ubicado equidistante entre la ruta provincial N° 21 y las vías del ferrocarril; la oficialización catastral de varios barrios que ya estaban efectivizados en 2006: la ejecución de tres barrios cerrados, uno ubicado al oeste de las vías del ferrocarril, totalmente desarticulado de la planta urbana, y dos sobre la calle 27 de Febrero conformando una lonja extendida hasta la calle Virasoro, al sur de la localidad; el desarrollo de un barrio abierto ubicado en el extremo sur con una ocupación casi completa; el completamiento de los loteos efectuados en el área comprendida entre la ruta provincial N°21, el arroyo Frías y la calle Perón; el completamiento del loteo hacia el norte sobre la AO12, desarticulado del centro urbano, y el completamiento de la lonja sur del Aeroclub. En la última manzana se localiza el nuevo jardín de infantes de la comuna.

Al norte de la localidad desde la desembocadura del arroyo Frías en el río Paraná y por una extensión de aproximadamente 700 metros, se desarrolla un sector de playa con barrancas altas donde conviven familias de pescadores (en situación irregular) y areneras. Alrededor de 40 familias viven en el predio de las cuales 16 se organizan mediante la conformación de una cooperativa para darle valor agregado a la actividad.

Una situación similar se verifica en la bajada Colacho, donde actualmente residen alrededor de treinta familias, de las cuales diez tienen como actividad principal la pesca. Ocupan un amplio sector de la barranca alta y baja, entre las calles Córdoba y Tierra del Fuego, usurpando parte de una manzana del loteo Esther Residencial. La comuna



- Asentamientos irregulares
- Urbanización con aprobación previo a 2004
- Urbanización con aprobación posterior a 2004
- Proyecto de urbanización en gestión
- Instalaciones industriales o afines

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

24 desarrolló a lo largo de los años algunas viviendas sociales. Hoy en día son cuatro los conjuntos de viviendas unifamiliares construidos en planta baja que se encuentran en buen estado y que con el paso del tiempo se adaptaron a la trama con total normalidad, sin destacarse.

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 suburbano” (5,6% de la superficie total), concentrado en el 0,4% de las fincas con un 1,9% de su superficie edificada. El “suelo suburbano loteado” (1,7% de la superficie total) registra el 0,3% edificada. El “suelo rural” no tiene superficies edificadas (el SCIT no registra dicha información). La superficie de suelo calificada como “suelo urbano” ocupa el segundo lugar (97,9 % de la superficie total), está constituido por la mayoría de las fincas de la localidad (96,3%). Estas fincas poseen el 14% de la superficie edificada. (Ver Tabla 1)

CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

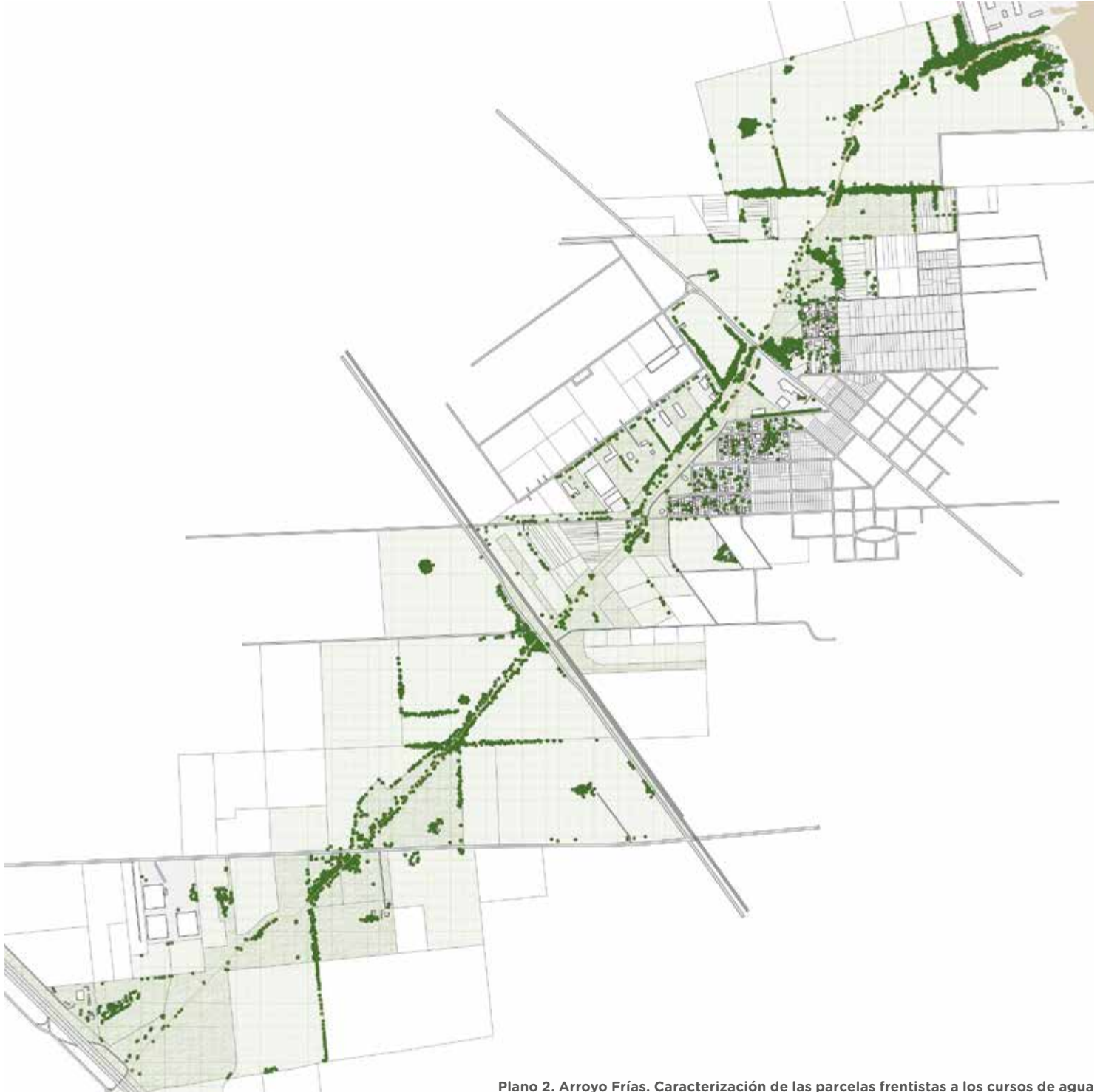
El AMR, en general, y el Corredor Sur, en particular, están caracterizados por la alta presencia de suelo rural dentro de los límites distritales. En esta situación, se reconoce una franja intermedia de suelo califi-

cado como periurbano encargado de mediar entre el suelo rural y el suelo urbano, entre el campo y la ciudad; generando así un espacio con características paisajísticas, ambientales, productivas y sociales propias. Se protege de este modo el paisaje productivo que rodea a las localidades de los procesos expansivos y filtrando el uso de agroquímicos usados para la producción extensiva. Además, contribuye a recuperar el entorno cercano productivo de cada localidad reforzando su capacidad para abastecer las demandas de consumo de la región y rescatando las fuentes de trabajo que la actividad genera.

A diferencia de otras localidades del AMR donde los centros urbanos son consolidados en formas más cerradas, en Pueblo Esther las áreas urbanas se presentan dispuestas en franjas intercaladas con franjas productivas dando como resultado caminos, donde ambas situaciones se encuentran enfrentadas. Existen importantes vacíos dentro del área residencial, en ellos se han establecido quintas hortícolas a las cuales se intenta otorgar un nuevo significado cada vez que formen parte de un fragmento de reconversión urbana. Esta situación de convivencia entre los usos residenciales y productivos deviene en un paisaje único que caracteriza a la localidad, del cual es fundamental preservar su valor paisajístico y su valor social, por representar un activo económico del territorio.

Tipo de zona	Nro. Fincas	%	Sup. Terreno	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	7.957,0	96,3	545,5	31,2	773.808,0	97,9	14,2
Suburbano	33,0	0,4	97,9	5,6	14.649,0	1,9	1,5
Suburbano Loteado	163,0	2,0	30,5	1,7	2.207,0	0,3	0,7
Rural	109,0	1,3	1.075,4	61,5	0,0	0,0	0,0
TOTAL	8.262,0		1.749,3		790.664,0		4,5

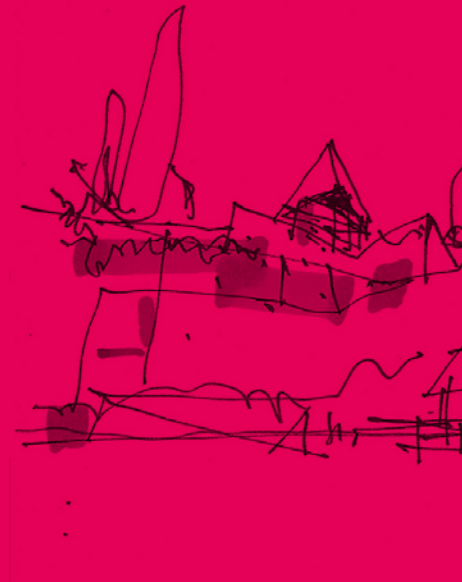
Tabla 1. Usos del suelo. Fuente: SCIT al 30/04/2015

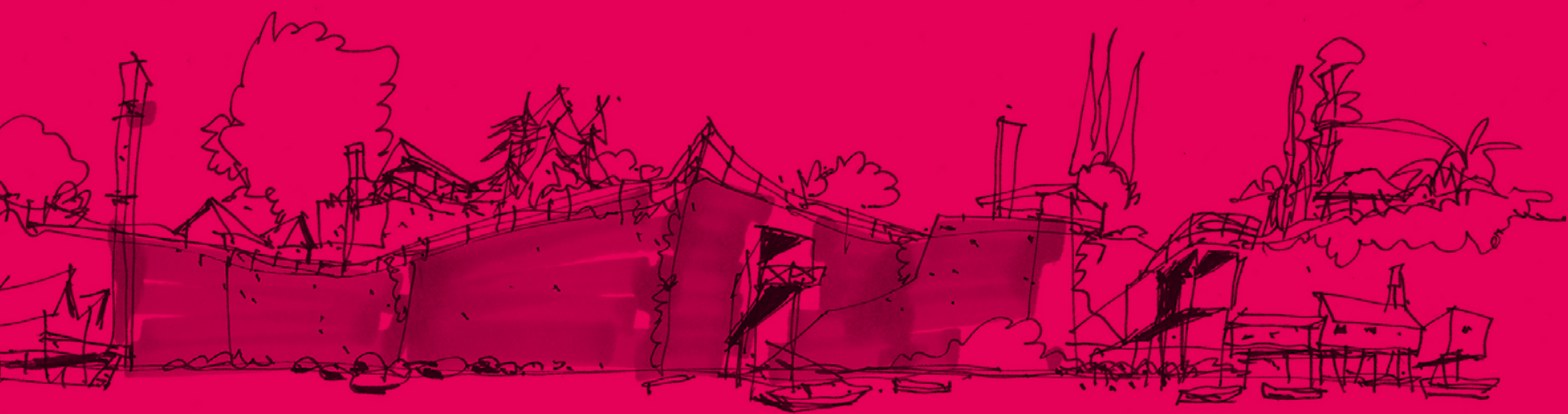


Plano 2. Arroyo Frías. Caracterización de las parcelas frentistas a los cursos de agua

**CAPÍTULO 2.****DIAGNÓSTICO**

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





SISTEMAS GENERALES

SISTEMA VIAL JERÁRQUICO

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

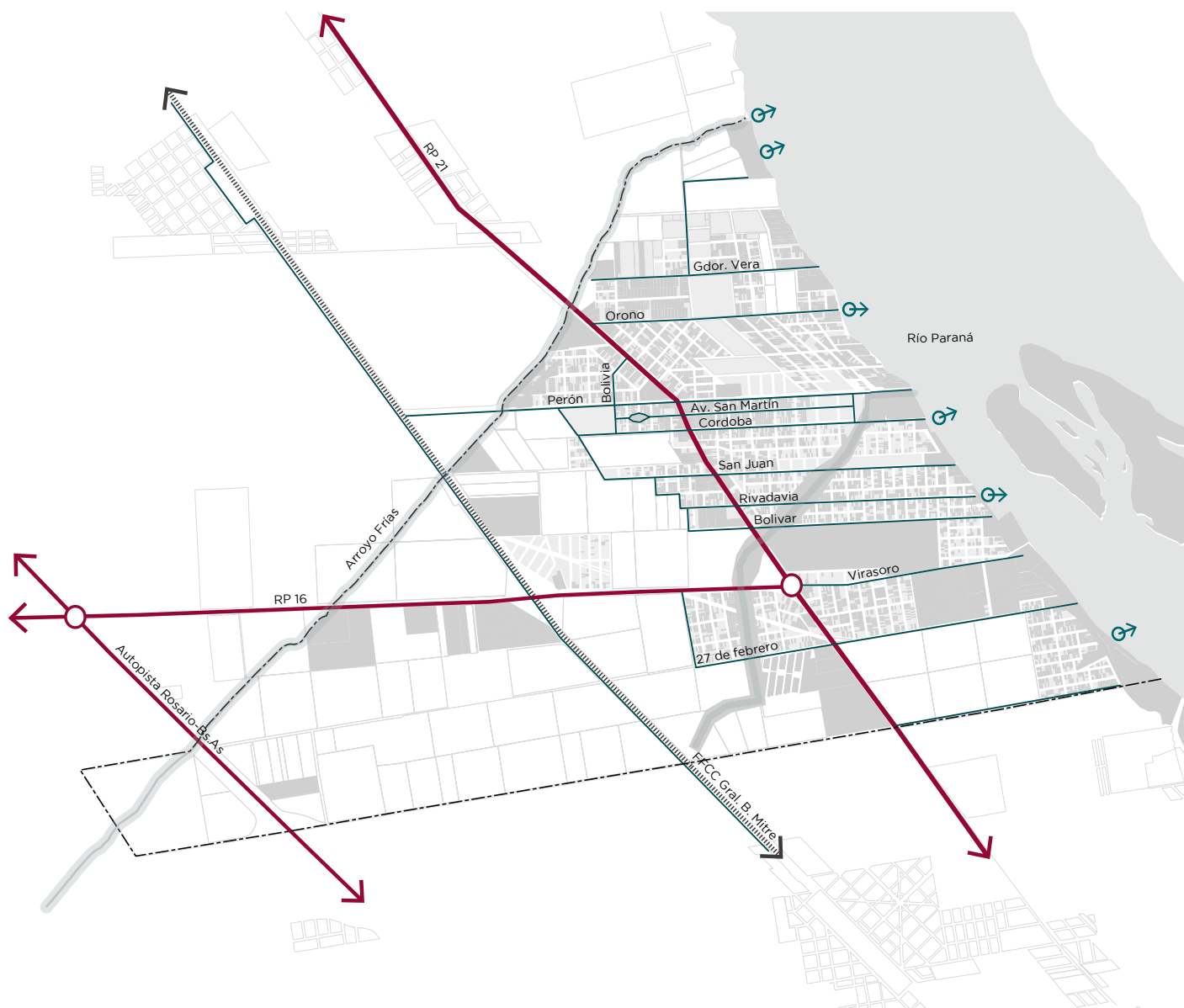
Los Corredores Principales que constituyen su red vial jerárquica son: la ruta provincial N°21, la ruta provincial N°16, los principales accesos a la localidad y la autopista Rosario-Buenos Aires junto con la ruta nacional A012 que bordea el área metropolitana uniendo las autopistas y rutas provinciales.

Los Corredores Secundarios entre los que se destacan las calles transversales que vinculan la ruta provincial N°21 con el río Paraná (Gdor. Vera, Oroño, Perón, Av. San Martín, Córdoba, San Juan, Rivadavia, Bolívar, Virasoro y 27 de febrero), ruta secundaria paralela al FFCC Gral. B. Mitre; los bordes verdes -potenciales circuitos recreativos- que bordean el arroyo Frías, la cañada y el borde ribereño del Paraná, fragmentado por enclaves productivos, equipamientos y residencias privadas.

Este sistema vial registra importantes problemas de discontinuidad. Las trazas jerarquizadas se desarrollan en sentido este-oeste, tomando como tronco articulador a la ruta n°21. Por fuera de esa conexión no existen otras vinculaciones en sentido norte-sur. Esta situación se agrava por las interrupciones que ocasionan las calles de menor jerarquía que surgen como producto de la falta de planificación de los diferentes loteos aprobados en momentos diferentes. Asimismo, la comuna no tiene un recorrido vehicular costero continuo paralelo al río Paraná o al borde del arroyo Frías, ambos serían de gran importancia para el desarrollo futuro de la localidad.

SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario está compuesto por las vías del ferrocarril Mitre que se ubican en forma lateral a la planta urbana por lo cual su traza no impacta demasiado en el desarrollo urbano. Las áreas residenciales se desarrollaron en torno a la ruta provincial N°21 y el río, haciendo de las vías un límite de la extensión urbana. Este límite constituye un borde que define hacia el oeste la concentración de suelo para uso rural o eventualmente industrial; en la actualidad no se contempla el uso residencial del suelo.



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

Plano 3. Sistema vial jerárquico y ferroviario

SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

El sistema de espacios verdes está constituido por todos aquellos sitios del territorio local que, en general, presentan características comunes como el gran tamaño, la morfología, características ambientales y particularidades de su utilización. Son lugares que desempeñan o podrían desempeñar a futuro una función estructural en la organización espacial de la localidad y del territorio, así se trate de terrenos de dominio público o privado. Por sus características físicas y funcionales, podemos distinguir seis categorías de espacios verdes bien diferenciadas:

Frente ribereño del río Paraná. Comprende el borde este de la comuna sobre el río Paraná en toda su extensión, tanto en lo que respecta a la barranca alta como a los bajíos y planicies de inundación. Se destacan tramos de costanera alta y puntos que pueden potenciarse como miradores; bajadas (del Camping Comunal, el B° Vernazza, la calle Oroño y la bajada de pescadores Colacho) y tramos de playas. También se consideran las islas cercanas a la costa.

Frente ribereño de arroyo Frías. Comprende la ribera sur del arroyo Frías en toda su extensión, como potencial corredor verde a desarrollar. Se destaca el área de su desembocadura en el río Paraná.

Cañada. Comprende toda su extensión, desde su nacimiento en el sur de la comuna hasta su desembocadura en los predios frentistas al río Paraná, con recorridos de alto valor paisajístico.

Espacio Periurbano. Comprende las parcelas ubicadas alrededor de las áreas urbanas, destinadas principalmente a actividades productivas rurales.

Parques, plazas y paseos. Comprende a los espacios abiertos de la ciudad de dimensiones y características ambientales espe-

ciales y cuyo uso colectivo está destinado, fundamentalmente, a actividades recreativas: el predio del Club Gimnasia y Esgrima localizado sobre ruta provincial N°21, el predio de la Casa de Retiro Santo Domingo y el Camping Comunal ubicados sobre el río Paraná.

Área Urbana Arbolada. Comprende los espacios de la ciudad con tratamiento singular de arbolado urbano. Se destacan especialmente el Barrio Vernazza y el área arbolada de la ruta provincial N°21.

EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

De los equipamientos que actualmente forman parte de la localidad, pueden destacarse: en materia de salud, un centro de atención primaria; en educación, se registra un jardín de infantes, un establecimiento de nivel primario y uno de nivel secundario; en materia de equipamiento cultural, la localidad cuenta con una biblioteca popular, un anfiteatro y una escuela de arte y oficios que brinda cursos a la comunidad. Además la comuna está trabajando en una propuesta de implementación de un Parque Comunitario que brindará enseñanza vinculada al trabajo de la tierra. En 2016 se inauguró el Centro Cultural que se compone de una sala de usos múltiples con entrepiso, depósito y tres aulas. Asimismo, se planea la construcción de aulas específicas para el funcionamiento de talleres y la escuela de música, luego se completará con un auditorio. En materia de equipamientos deportivos y recreativos, Pueblo Esther cuenta con un polideportivo lindante al anfiteatro abierto al público, un círculo de aviación, dos campos de deportes, un club, una guardería náutica y un camping municipal.



- | | |
|---|---|
| <p>Sistemas de espacios verdes</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Borde Arroyo Frías y desembocadura 2. Plaza Solares del Sur 3. Plaza Centenario, Anfiteatro y Polideportivo Municipal 4. Cañada y desembocadura | <ol style="list-style-type: none"> 5. Bajada de pescadores Colacho 6. Plaza Vernazza 7. Islas 8. Camping comunal 9. Zona forestada. Casa del retiro 10. Zona forestada. GER |
|---|---|

Plano 4. Equipamiento y espacios verdes



Estructura de los espacios verdes forestados



- | | | |
|--|---|--|
| Educativo | Deportivo - Recreativo | Salud |
| 1. Escuela secundaria | 6. Camping municipal | 18. Centro de salud |
| 2. Escuela Primaria | 7. Paintball Rosario | |
| Administrativo - Cultural | 8. Guardería Country Náutico | |
| 3. Anfiteatro Municipal | 9. Polideportivo sindicato | |
| 4. Casa de retiro | 10. Campo deportivo Evita | |
| 5. Administración comunal | 11. Pueblo Esther Tenis | |
| | Servicios | |
| | 12. Club GER | |
| | 13. Polideportivo municipal | |
| | 14. Aeródromo | |
| | 15. Estación de servicios | |
| | 16. Cementerio | |
| | 17. Planta de tratamiento cloacal | |

Plano 5. Equipamientos urbanos significativos

34 Patrimonio urbano - arquitectónico de valor

El patrimonio construido en esta localidad se concentra en determinadas áreas consideradas de valor patrimonial, en tanto se reconoce en ellas un tejido homogéneo que incluye edificios e instalaciones de valor patrimonial, barrios y enclaves de arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos de valor singular. Podemos reconocer las siguientes;

Predio significativo. Se trata de 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;

- El predio del Club Gimnasia y Esgrima. Adquirido por el Club Gimnasia y Esgrima en 1980, se destaca especialmente por su gran parcela arbolada. Las instalaciones cuentan con una sede social que contiene la Intendencia, el consultorio médico, salas para reunión de subcomisiones, salas de estar y juegos de salón, confitería-comedor y vestuarios generales, a los que se llega a través de una calle principal rodeada de amplios espacios verdes. Muy cerca de los estacionamientos se encuentran las parrillas y el “Bosque de los Deportistas” en donde se desarrollan los campamentos. Además cuenta con una zona exclusiva para la construcción de viviendas particulares dentro del complejo como parte de un sector residencial.
- Casa de Retiro Santo Domingo. Cuenta con una forestación relevante, es un lugar privilegiado por su carácter silencioso y pacífico junto al río Paraná. Se destaca el Convento de las Hermanas Carmelitas Descalzas que tiene 35 habitaciones con baño compartido, para 50 personas.

Barrio significativo. Se trata del 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 Vernazza. Sector con trazado particular, viviendas bajas y arbolado que le confieren una morfología homogénea significativa a la localidad. En este sector se originó la actividad residencial de fin de semana. Cuenta con el Pórtico Barrio Vernazza que se destaca como elemento significativo de la localidad marcando el ingreso al barrio desde la ruta provincial N° 21.

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

- Casa Onkel. La ex-estancia Onkel se encuentra ubicada en las inmediaciones de la desembocadura de la cañada junto a la barranca del río Paraná. Hoy, conocida como Bustinza, la misma contiene fragmentos de una antigua masa forestada y una terraza mirador junto al casco. En la barranca baja se encuentran los restos del antiguo puerto Copello (Casa Bustinza en la actualidad).
- Casa UABL. La antigua casa se encuentra en los terrenos que pertenecen al astillero UABL. Se posa sobre la barranca alta y, al no estar rodeada por grandes masas forestadas, puede verse a lo lejos desde la calle Luis Pasteur.
- Casa Gonzi: Escuela primaria hasta 1943 y colegio secundario desde ese año hasta la inauguración del nuevo establecimiento en 1996. La casa se alquilaba a un privado y nunca perteneció a la comuna. Hoy en día, el predio se encuentra ocupado por un



- | | | |
|--|---|--|
| Barrios significativos | Obras significativas | Elemento significativo |
| 1. Barrio Vernazza | 4. Casa Grazzi | 9. Pórtico Vernazza |
| Predios significativos | 5. Casa Cossoni | |
| 2. Casa de retiro Santo Domingo | 6. Casa UABL | |
| 3. Gimnasia y Esgrima | 7. Casa Onkel | |
| | 8. Casa Gonzi | |

Plano 6. Sitios y edificios de valor patrimonial

36

restaurant de comida rápida que aprovecha su localización central.

- Casa Cossoni. El barrio a su alrededor lleva el nombre de esta emblemática casa que hoy se encuentra rodeada de paredes pero su antiguo molino aún se ve desde lo lejos.
- Casa Grazzi. Antigua planta fabril enmarcada en una estancia de 15 has. Hoy el predio se encuentra dividido en dos áreas, la fábrica en ruinas (donde se encuentra la empresa Paintball Rosario), y el área de la casa principal, las residencias de los trabajadores y la capilla, que hoy es “La Quinta, Casa de Campo”. Se destaca por el espacioso parque y la gran diversidad arbórea.

Se destacan también por su valor patrimonial las bajadas al río del Camping Comunal, la calle Oroño y la bajada de pescadores Colacho. Los caminos descendentes se encuentran degradados en su mayoría y algunos están cerrados. En el caso de la bajada Colacho se admite el tránsito de vehículos y embarcaciones. En el sector de playa hay botes y viviendas precarias, situación similar a la de la desembocadura del arroyo Frías donde además, se agrega el atractivo del hallazgo de huesos fósiles en una reciente excavación.



Barrio Vernazza
Casa Bustinza actual



Casa UABL
Exteriores casa Gonzi
Exteriores casa Cossoni.



Camping Comunal





Gimnasia y Esgrima Pueblo Esther
Casa del retiro Santo Domingo.



Ingreso Casa Grazzi
Casa principal - Iglesia



Desembocadura calle Oroño
Desembocadura Arroyo Frías

EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

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

URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

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

Se pretende aquí tener una aproximación a la problemática de consumo de suelo, provisión de infraestructuras y servicios, y

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

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

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

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

Pueblo Esther posee, según el Censo 2010, la siguiente composición demográfica y contribuye con el 5,8% de la población del Corredor Sur:

Indicador demográfico	P. Esther	Corredor Sur	AMR	Incidencia corredor	Incidencia AMR
Población	7195	123265	1314790	5,84%	0,55%
Hogares	2224	35381	429474	6,29%	0,52%
Viviendas	2055	31432	388001	6,54%	0,53%

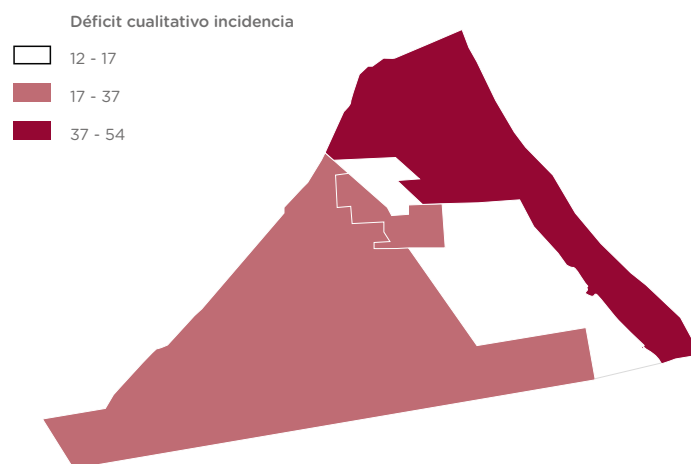
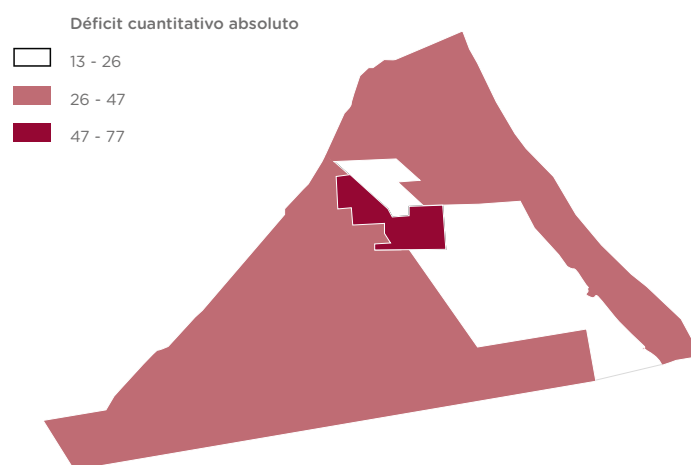
Tabla 2: Indicadores demográficos

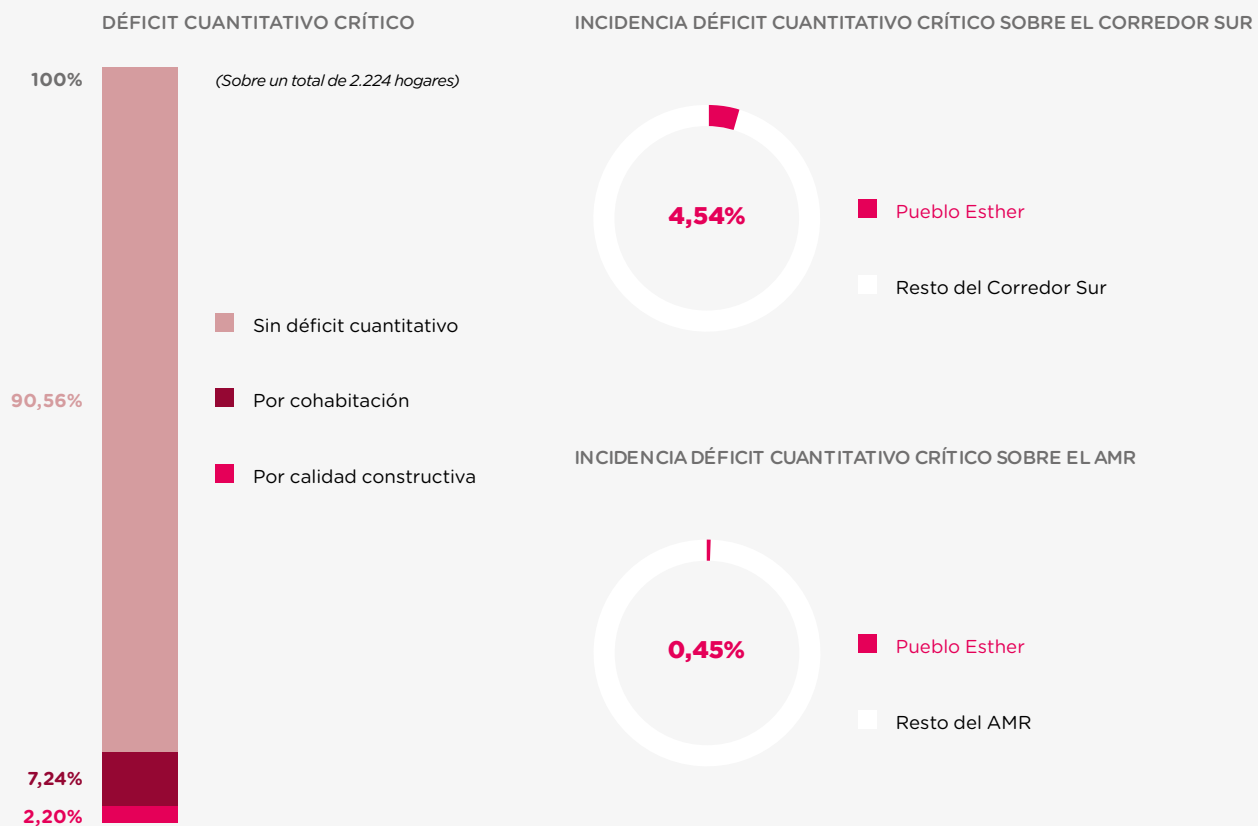
Déficit habitacional

Déficit habitacional Cuantitativo. Contabiliza la necesidad de construir viviendas nuevas con el objeto de reemplazar aquellas que se encuentran en estado irrecuperable y otras destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación. Para la comuna de Pueblo Esther, se estima que se necesitan 210 viviendas para cubrir esta carencia. Esto implica que aproximadamente el 9,4% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. Considerando el Corredor Sur, dicho déficit representa el 4,5% del total de hogares en esas condiciones y el 0,45% en toda el AMR. En este total se contempla que 49 viviendas se requieren para satisfacer la demanda de viviendas con serias deficiencias en la calidad constructiva y 161 para hogares que cohabitan.

Dado que la localidad está dividida en pocos radios censales con grandes extensiones, la distribución geográfica sobre radios censales es orientativa. Esto indica que la mayor concentración de viviendas con déficit (colores oscuros) se halla en una pequeña zona central de la comuna.

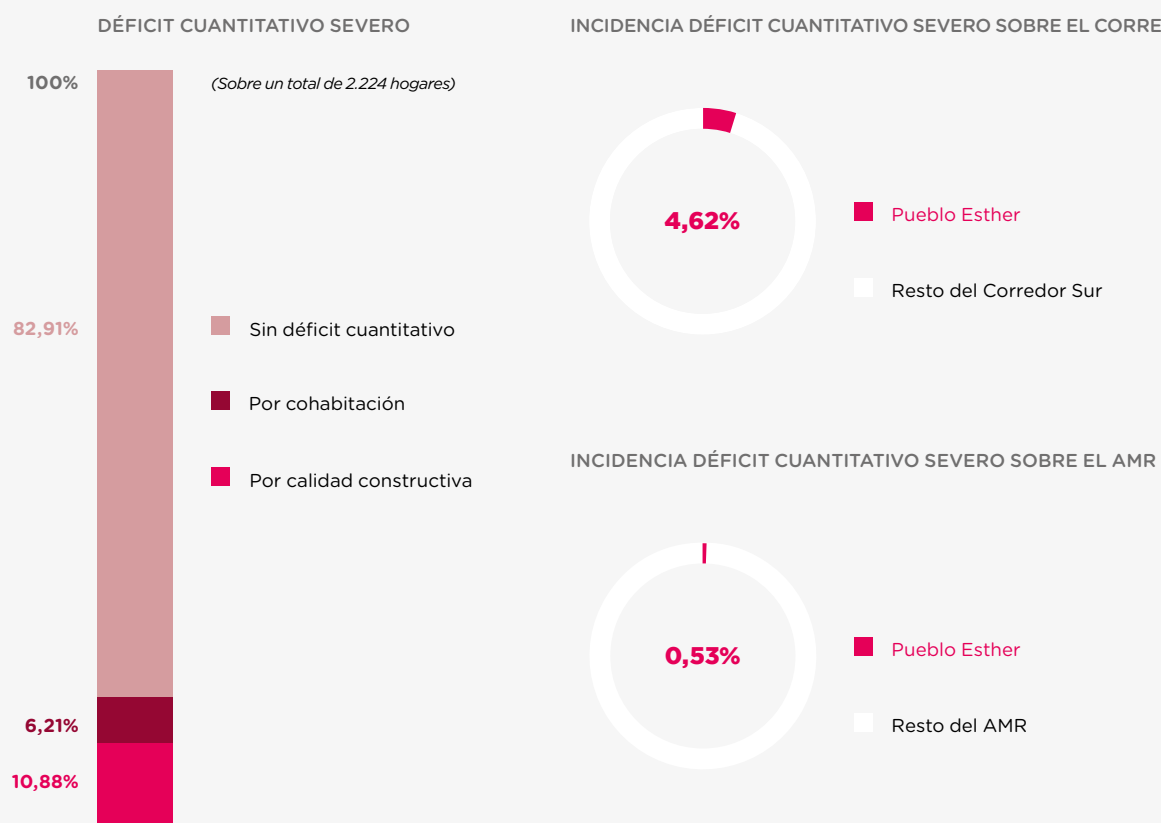
Distribución de la incidencia del déficit cuantitativo crítico





DHC CRITICO	Pueblo Esther	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	49	1004	6492	2,20%	4,88%	0,75%
b. Cohabitación	161	3619	39782	7,24%	4,45%	0,40%
Total (a + b)	210	4623	46274	9,44%	4,54%	0,45%

Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones



DHC SEVERO	Pueblo Esther	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	242	5392	39468	10,88%	4,49%	0,61%
b. Cohabitación	138	2831	32113	6,21%	4,87%	0,43%
Total (a + b)	380	8223	71581	17,09%	4,62%	0,53%

Tabla 4: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones

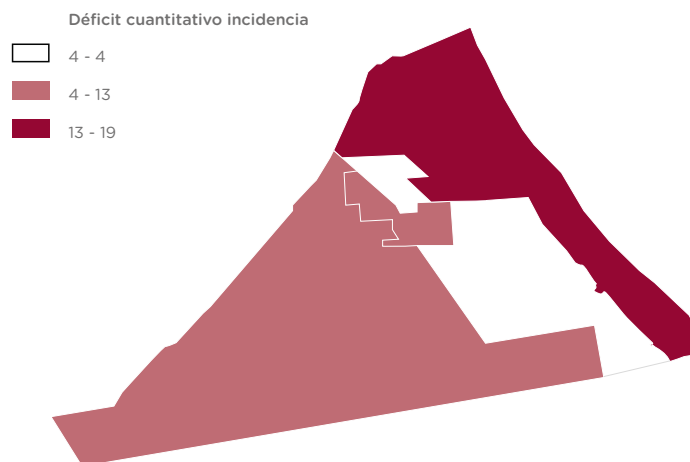
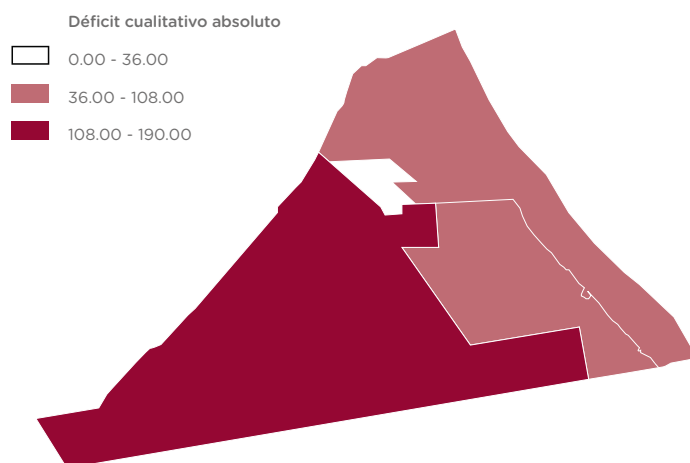
42

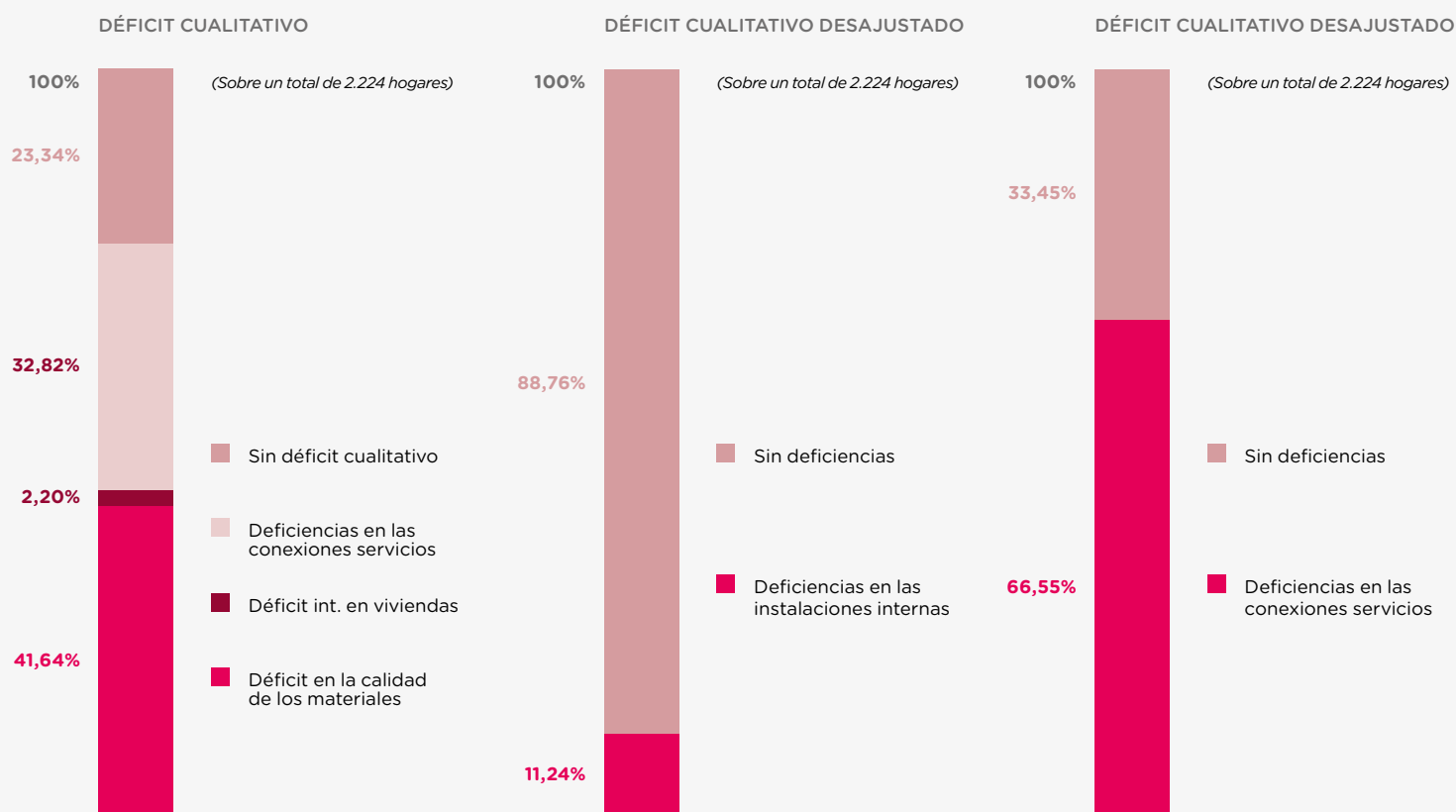
Una variación metodológica es el déficit cuantitativo severo, que contabiliza además de las viviendas incluidas en el déficit crítico, aquellas viviendas que poseen condiciones un tanto mejores pero que aún tienen características de precariedad y, por lo tanto también son consideradas como irrecuperables. Bajo estas características se contabilizan para la localidad 380 hogares con necesidad de viviendas nuevas. Esto representa en Pueblo Esther el 17% de los hogares de la localidad. Su incidencia sobre el déficit del corredor sur es de 4,6% y en el AMR de 0,5%. La información detallada de la composición de este déficit se presenta en la Tabla 3.

Déficit habitacional cualitativo. Contabiliza viviendas que deben ser refaccionadas para lograr las condiciones óptimas de habitabilidad. Para el cálculo de este valor se establecen criterios de prioridad, en primer lugar, se determinan las viviendas con deficiencias en la calidad de los materiales; sobre el remanente se contabilizan las que tienen deficiencias en las instalaciones internas, y sobre las viviendas restantes se evalúan las deficientes en la conexión a servicios de sanidad. Se estima que este déficit para la localidad de Pueblo Esther está en el orden de las 1.705 viviendas. Es decir que dentro de la localidad el 83% de las viviendas presentan condiciones de habitabilidad aceptables pero necesitan algún tipo de refacción para lograr el máximo de bienestar. En relación al Corredor Sur este déficit representa el 7,3% y considerando el AMR el 0,9%. La información detallada de la composición de este déficit se presenta en la Tabla 4.

Al momento de evaluar las viviendas con déficit en la conexión a servicios de sanidad, esto es agua de red pública y/o red cloacal, se encuentra que el 72% (1480 viviendas) del total carecen de al-

Distribución del déficit cualitativo





DEFICIT CUALITATIVO	Pueblo Esther	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	926	18245	156745	45,06%	5,08%	0,59%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	49	461	3584	2,38%	10,63%	1,37%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	730	4572	30412	35,52%	15,97%	2,40%
Total (a + b + c)	1705	23278	190741	82,97%	7,32%	0,89%

Tabla 5: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DEFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	Pueblo Esther	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	250	4505	27006	12,17%	5,55%	0,93%
Deficiencias en las conexiones servicios	1480	14882	86247	72,02%	9,94%	1,72%

Tabla 6: Déficit cualitativo desajustado

44 guño de dichos aprovisionamientos, representando el 10% dentro del corredor y el 1,7% en el AMR. En cuanto a las viviendas, que necesitan mejoras internas como la provisión y/o construcción de instalaciones internas de cañerías y/o inodoro con descarga de agua, se calcula que el 12% (250 viviendas) de las viviendas (siendo el 5,6% de las viviendas del Corredor Sur y el 0,9% del AMR necesitan mejoras internas (déficit desajustado).

Dentro del déficit cualitativo también se aborda la temática del hacinamiento, en la que se evalúa la calidad de ocupación de la vivienda medida a través de la cantidad de personas por cuarto que habita la misma. El déficit cualitativo por hacinamiento permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para asegurar buenas condiciones de ocupación. En la localidad de Pueblo Esther, 71 (3,5%) hogares viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto), y 348 (17%) con hacinamiento mitigable (viven de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

Áreas deficitarias. La cuantificación y localización de sectores o grupos vulnerables respecto de la situación habitacional brinda una herramienta más al momento de enfocar con más precisión

las soluciones. Una opción para este análisis se genera a partir de vincular el déficit al régimen de tenencia de los hogares respecto de sus viviendas (variable censal). Esta definición permite realizar una primera aproximación de los hogares que habitan en asentamientos irregulares.

En Pueblo Esther la incidencia de viviendas en asentamientos irregulares es prácticamente despreciable. Este grupo se identifica con los hogares que habitan en viviendas con déficit cuantitativo crítico y son propietarios de la vivienda y no del terreno, y se estima que la incidencia de este grupo es del 0,2% de los hogares.

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

DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		V.G. Gálvez	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	4495	6215	53360	20,14%	72,33%	8,42%
	Crítico	1215	1599	11352	5,44%	75,98%	10,70%

Tabla 7: Déficit cualitativo por hacinamiento. Fuente: Elaboración propia en base a datos Censo 2010

Estado de las Infraestructuras y los servicios

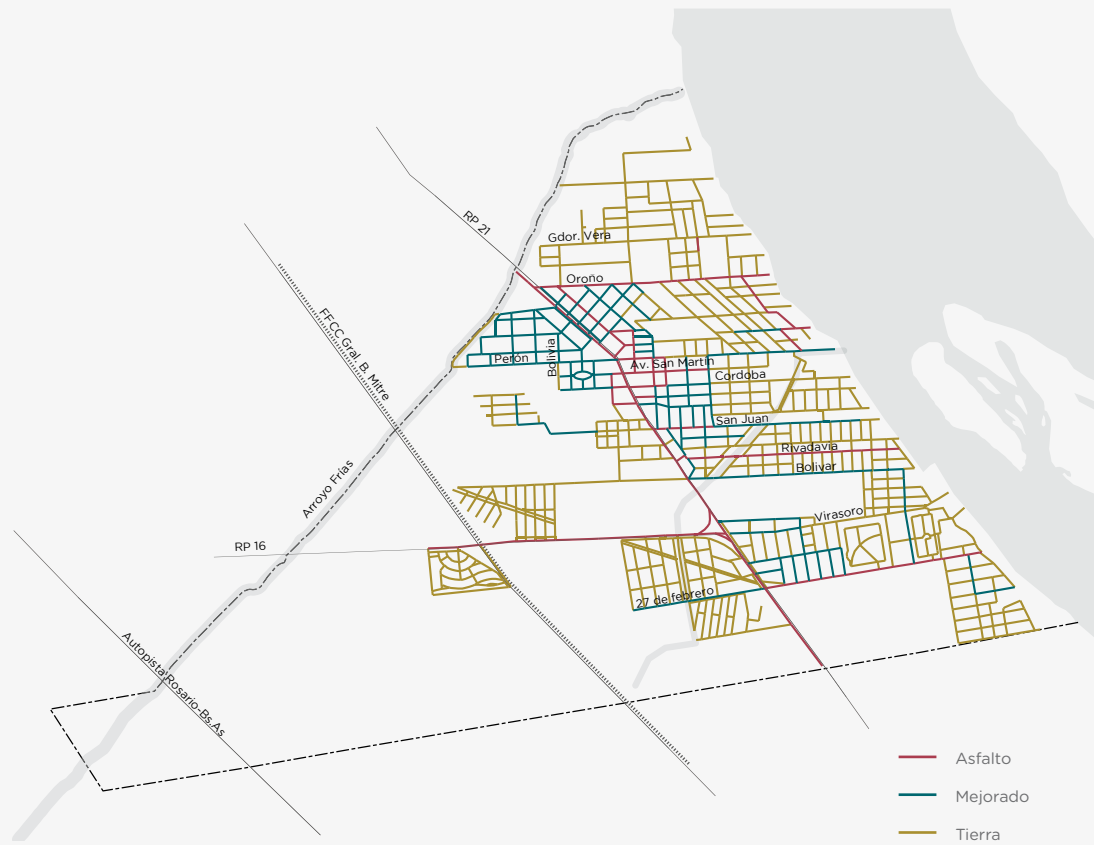
Los procesos de urbanización tienen por objeto desarrollar la urbanización integral de un área determinada, abarcando también todos los servicios e infraestructuras: pavimentación, red de agua potable, de desagües pluviales y cloacales, red de distribución de energía eléctrica y alumbrado público, redes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

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

Según estas definiciones, podemos afirmar que Pueblo Esther cuenta con el 26% de su planta urbana cubierta con suministro de agua potable, mientras que el suministro de gas alcanza el 65% de la planta urbana. La cobertura de desagües cloacales alcanza solo al 7,5% de la planta urbana. De la totalidad de los trazados, el 15% se encuentra pavimentado, el 67% permanece de tierra, y el 18% restante cuenta con algún tipo de mejorado. Las calles

del sistema vial primario están todas pavimentadas, es decir, se encuentran dentro de ese 18% antes mencionado. En los cuadros y gráficos siguientes se da cuenta del estado de situación actual.





Plano 7. Estado de las calles

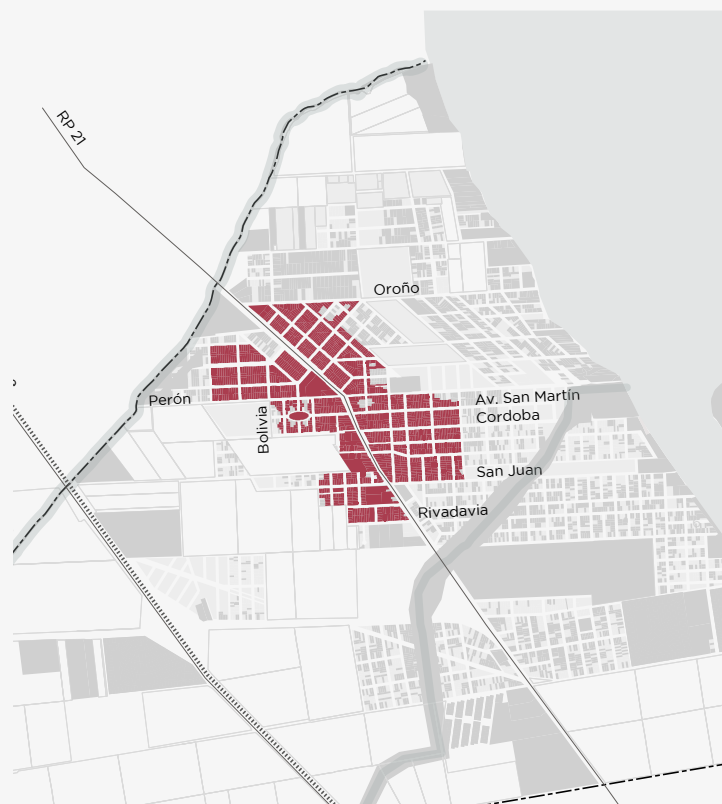
Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales	segmentos
Pavimento	15%	19741 m.l.	787
Mejorado	18%	24162 m.l.	219
Tierra	67%	88259 m.l.	202



■ Áreas provistas con desagües cloacales

Plano 8. Desagües cloacales

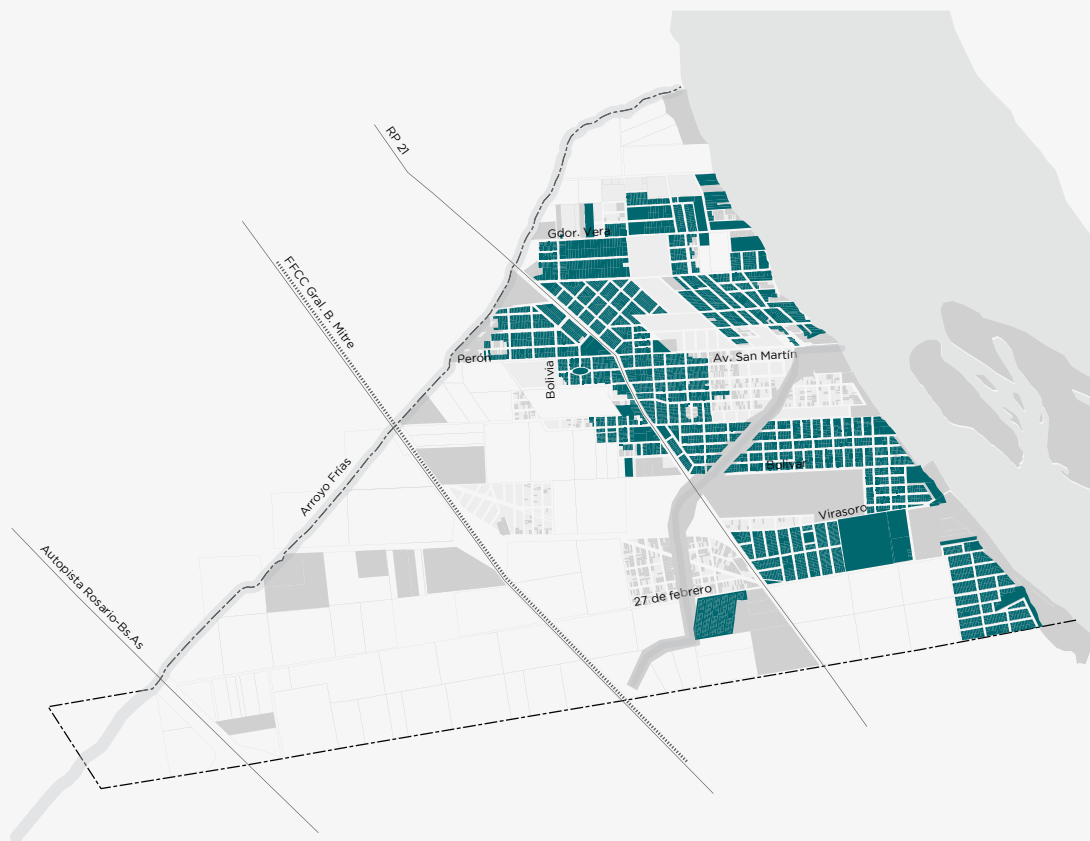
Parcela	Urbanas			Suburbanas mayor área		
	Con cloacas	Sin cloacas	Total	Con cloacas	Sin Cloacas	Total
vacantes	101	2861	2962	22	87	
ocupadas	445	4123	4568	5		
	546	6984	7530	27	87	114
	12%	88%				



■ Áreas provistas con servicio de agua potable por red domiciliaria

Plano 9. Provisión de agua

Parcela	Urbanas			Suburbanas mayor área		
	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total
vacantes	473	2489	2962	22	87	
ocupadas	1460	3108	4568	5		
	1933	5597	7530	27	87	114
	22%	78%				



Plano 10. Provisión de gas

■ Áreas provistas con servicio de gas por red domiciliaria

Tipos de parcela	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales	TOTAL
	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Sin gas	
Vacantes	1482	1480	2962	117	44	161	22	87		44	
Ocupadas	3445	1123	4568	143	5	148	5			0	
	4927	2603	7530	260	49	309	27	87	114	44	7997
	65%	35%									

DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

Además del carácter singular de las áreas residenciales de las diferentes comunas y municipios del AMR, cabe señalar la fuerte presencia del paisaje periurbano que rodea los centros urbanos, particularmente los del Corredor Sur. Este paisaje surge como resultado de la superposición de cuatro elementos: la naturaleza (topografía, vientos, cursos de agua, flora y fauna), los sistemas productivos variados (especialmente la producción rural extensiva e intensiva), las infraestructuras y los asentamientos residenciales. Cada uno de estos cuatro elementos tiene una lógica propia, las cuales muchas veces, se oponen o contrarrestan. Sin embargo, para trabajar en el espacio periurbano es fundamental su abordaje con una mirada integral.

En Pueblo Esther conviven intercaladas franjas residenciales con franjas productivas, cuyo resultado es el encuentro de ambas situaciones enfrentadas. A su vez, se identifican vacíos dentro del área residencial donde se registran quintas hortícolas, situación de convivencia entre los usos residenciales y productivos que resulta en un paisaje único que caracteriza a la localidad. Comparten este espacio distintos grupos sociales con intereses 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 décadas. Por el otro, están aquellos inversores interesados en desarrollar emprendimientos inmobiliarios, induciendo la recalificación del suelo rural en urbano. A esta condición se suman los nuevos vecinos incorporados en 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.

Se reconocen dos corredores ecológicos vinculados al espacio periurbano. El primero es el Arroyo Frías, que separa a la localidad con su vecina del norte; Alvear. El segundo es la cañada que cruza en forma paralela al arroyo por el medio de áreas residenciales consolidadas y quintas. Estos cursos de agua son al mismo tiempo un desafío (a trabajar en caso de posibles crecidas) y una oportunidad para ser aprovechada.

En el territorio periurbano, se identifican pequeños grupos de árboles esparcidos y algunas barreras forestales para controlar los vientos sur y oeste. Se registra una gran variedad de productos entre los cuales se destacan la producción de perejil, repollo, espinaca, tomate y melones. En las parcelas más cercanas a las áreas residenciales se encuentran quintas de producción intensiva y extensiva de maíz, soja y trigo, entre otros.

50



- Extensivo
- Intensivo
- Semi Extensivo
- No Productivo

Plano 11. Usos productivos en el suelo rural y periurbano



Plano 12. Detalle del tejido rural de proximidad

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

El problema central de Pueblo Esther lo constituye la disposición desarticulada de los trazados que generan fragmentos urbanos inconexos, con lo cual la ruta provincial N° 21 termina siendo la única vía de conexión entre los dos sectores urbanos que divide. Los modos y motivos de viajes se concentran desordenadamente sobre este eje que, a su vez, cuenta con un potencial singular respecto de otras localidades (reconocida centralidad urbanística, anchos circulatorios materializados en algunas colectoras, arbolado en tramos extensos, etc).

Esta convivencia inadecuada de modos no se limita al transporte de cargas y de pasajeros. También implica una difícil yuxtaposición entre el tránsito pasante y el intra-urbano que, al extender recorridos innecesarios por el desorden de los trazados viales internos, induce al uso excesivo del automóvil.

Otro problema es que aún no se reconoce la relación funcional complementaria con Alvear, localidad con impronta productiva. Por una parte, Pueblo Esther, de impronta residencial suburbana, precisa que la movilidad de las cargas circule por itinerarios alternativos a la ruta provincial N°21 para que no entorpezca el uso propio de la avenida y, por otra parte, Alvear necesita un acceso más franco a la ribera del Paraná y hacia espacios recreativos en general.

En concomitancia, la desarticulación en la disposición de los trazados genera una ribera inaccesible en tramos extensos, y limita el uso de espacios de recreación paisajística y, la generación de

circuitos que permitan un aprovechamiento continuado del río y paseos alternativos viables. Esta situación restringe y complica el disfrute público de la ribera y el río, no sólo para el poblador local sino también para los visitantes.

DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

La principal actividad de la localidad siempre estuvo ligada al trabajo frutihortícola. Cuando esta actividad empezó a decaer, se fue cediendo lugar a la producción de suelo para nuevas urbanizaciones residenciales. Desde la perspectiva urbanística, el suelo contiguo a la última línea de edificación en las áreas urbanas se ha convertido en materia ineludible de planificación.¹ En función de una organización racional del territorio, el suelo periurbano debe definir y mantener una relación entre los espacios urbanos y los rurales, por lo cual el proyecto de ese espacio de transición deberá atender a un doble propósito que armonice los desarrollos urbanos con el ambiente natural.

Por su perfil predominantemente residencial, se desarrolló la actividad comercial de proximidad de cierta relevancia, situada principalmente en el eje de la ruta provincial N° 21 y, en menor escala, sobre el borde costero del río Paraná y sobre la ruta provincial N°16. En la actualidad se relevaron cerca de 220 establecimientos comerciales. En lo que se refiere a la actividad industrial, Pueblo Esther cuenta con cuatro areneras, un astillero, una fábrica de balanzas y básculas, una fábrica de embutidos, una de rodamientos y una de autopartes, entre las más destacadas.²

1. Se está proyectando, conjuntamente con Alvear, potenciar el límite norte como Parque Habitacional Metropolitano.

2. Fuente: ECOM - Cuaderno 1 - Estructura Institucional y caracterización territorial - Capítulo IV - Caracterización de las localidades ECOM- 2014.



- | | |
|--|----------------------------------|
| Localización de industrias | 5. Cina Frio |
| 1. Arenera | 6. Johnson Controls |
| 2. Astillero UABL | 7. Parque industrial (en Alvear) |
| 3. Fiocchi | 8. Ultrapetrol (en Alvear) |
| 4. Kretz | 9. Productora Esther S.A |

Plano 13. Desarrollo industrial productivo y de servicio

Actualmente se está iniciando la promoción del eje compuesto por la ruta provincial N° 16 para el desarrollo industrial, en continuidad con lo establecido por la localidad vecina de Alvear. También se cuenta con un área de reserva para el uso industrial de acuerdo a la Ley Provincial N° 11285/95, cuyos límites son el arroyo Frías, la división jurisdiccional con General Lagos y los terrenos siguientes a las vías de tren. Además de los enclaves productivos sobre la ribera, se destacan diversos equipamientos recreativos como campings, guarderías náuticas y otros usos más acordes con el perfil residencial de la localidad. Las condiciones ambientales especiales para la radicación de vivienda podrían verse afectadas por la radicación de nuevas actividades industriales.

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

Dentro de las producciones agropecuarias de Pueblo Esther se pueden encontrar algunos cultivos extensivos como soja, trigo y maíz y semi-extensivo como arvejas. Por otro lado, la localidad se caracteriza por la presencia de numerosas quintas con producción de hortalizas de hoja, crucíferas, perejil, lenteja, papa, espárrago y verdeo.

3. 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

PRINCIPAL NORMATIVA LOCAL 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 proyectos³.

Una reflexión, que surge a partir del análisis de las normas, planes y regulaciones analizadas, permite establecer un conjunto

de objetivos y lineamientos concurrentes, planteados desde el urbanismo y el ordenamiento territorial en sus distintos niveles (nacional, provincial, metropolitano y local), que en términos generales coinciden en la consideración de los problemas, ejes de desarrollo identificados en los diferentes apartados de este diagnóstico.

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

Pueblo Esther cuenta con la Ordenanza N°33/08 que establece la zonificación de usos y condiciones de ocupación que sigue los lineamientos de la Ley Provincial N°11285/95, la cual define que los terrenos cercanos a la autopista son los más propicios para la radicación de industrias metalmecánicas y derivados. En el año 2013, se redacta la Ordenanza N°21/13 referida al Reordenamiento Urbanístico. En esta última, se han identificado una serie de sectores donde promover la urbanización residencial. Dicha ordenanza marca las pautas para completar los vacíos urbanos

que hoy provocan grandes discontinuidades en el tejido residencial. También delimita el área urbanizable indicando los sectores vacantes como "Áreas de Reserva". Esta definición resulta conveniente en términos de preservación de aquellos sectores que puedan ser objeto de estudios particulares y proyectos especiales.

Asimismo, la comuna cuenta con un Reglamento de Edificación del año 1967 que necesita ser actualizado, especialmente en el caso de promover una mayor expansión de la planta urbana.

emprendimiento de carácter urbanístico. Mientras que, en los artículos 18, 19 y 26 de la Ley, se establece que las personas físicas o jurídicas responsables de los proyectos deberán presentar estudios de impacto ambiental ante la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable; Resolución Provincial N° 151/2012, que establece que los loteos con fines de urbanización deben ser sometidos a categorización ambiental en función de la evaluación de sus características particulares y su entorno. Se entiende por "loteos con fines de urbanización" a la propuesta de subdivisiones o parcelamientos del territorio que impliquen apertura de calles, destinado a usos residenciales o actividades compatibles;

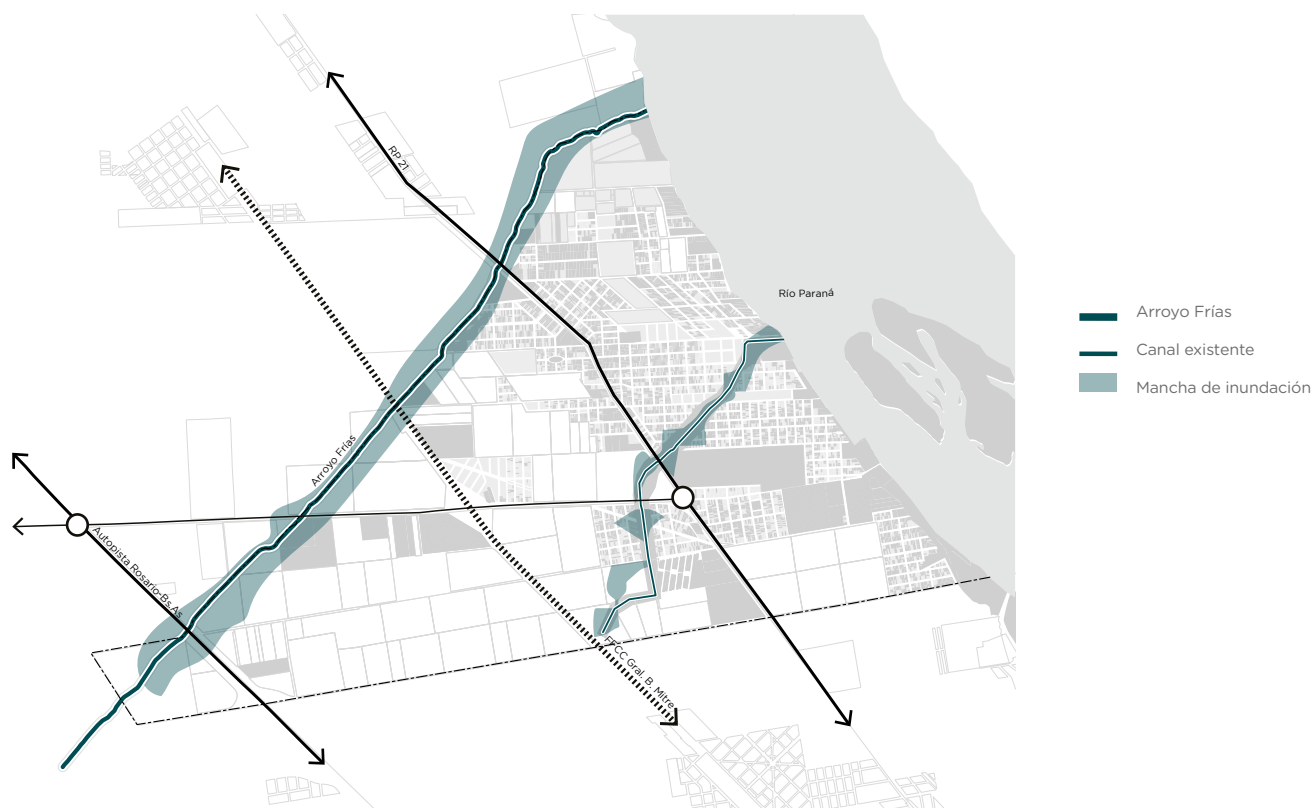
56 SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

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

Dinámica hídrica

El escurrimiento del suelo de Pueblo Esther se encuentra influenciado por la existencia de dos cursos de agua de diferente importancia: el arroyo Frías, a lo largo del límite con Alvear, y el canal Pueblo Esther, que atraviesa la localidad en sentido suroeste-noreste hasta su desembocadura en el río Paraná. La dinámica hídrica del sector urbano se encuentra definida por la divisoria de cuencas del arroyo Frías y el canal Pueblo Esther, que atraviesa la localidad de forma paralela a ambos cursos.

- El arroyo Frías tiene una cuenca de 188 km², naciente en la zona entre Acebal, Coronel Dominguez y Villa Amelia. En la zona alta de la cuenca, el terreno presenta poco desnivel y ocurren frecuentes desbordes del arroyo, mientras que aguas abajo, luego de cruzar la autopista Rosario-Buenos Aires, se encauza el flujo y los desbordes se limitan a una zona de evacuación de crecidas contigua al cauce regular.
- En la zona comprendida entre el ferrocarril y la ruta provincial N°21 se encontraron estudios de mancha de inundación pedidos por el Parque Industrial de Alvear y por la comuna de Pueblo Esther. A la altura del Parque Industrial de Alvear existe un barrio perteneciente a la comuna de Pueblo Esther alcanzado por la mancha de inundación para una recurrencia de 100 años. La misma afecta a unos 45 lotes, en su mayoría no edificados.
- Aguas abajo del terraplén del ferrocarril, entre el ferrocarril y la calle 27 de Febrero el canal se ve desbordado para un evento de recurrencia de 100 años. Sin embargo, como la traza no se desarrolla por el sector más bajo, este desborde crea un cauce paralelo al canal, sin verse afectados los sectores residenciales adyacentes al mismo, como el Club Gimnasia y Esgrima y el Loteo Brisanova (en rojo en la imagen).
- Entre la calle 27 de Febrero y la ruta provincial N°16 también se produce el desborde del canal, anegando varias manzanas del barrio existente en ese sector. En el sector que el canal quiebra hacia el este, entre las rutas 16 y 21, se forma un embalse por la restricción al flujo en la alcantarilla ubicada bajo la ruta provincial N°21. A su vez, en el tramo inferior del canal se produce el desborde en un ancho de ocupación de 100m en su parte más angosta, y de casi 300m en las secciones más extendidas. Este sector, junto al ubicado al sur de la ruta provincial N°16, son los más comprometidos.



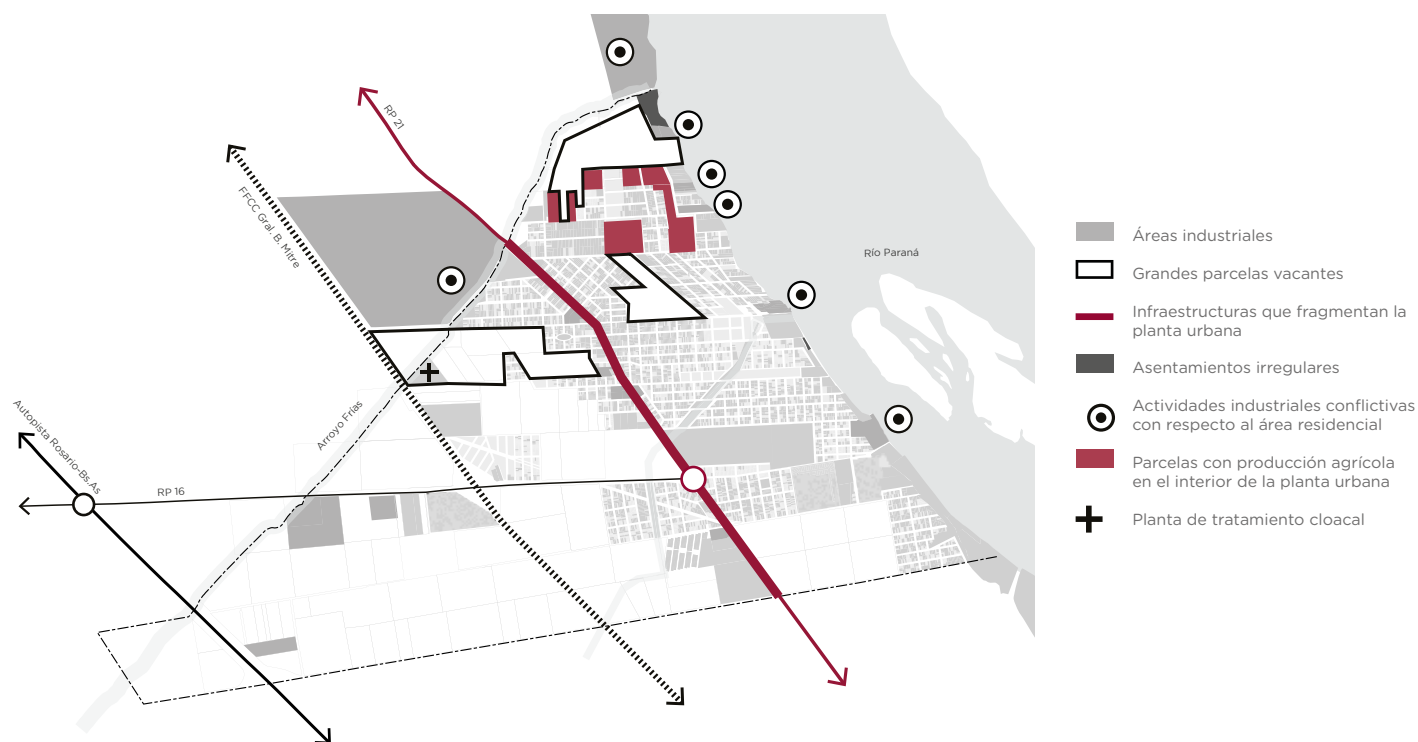
Plano 14. Problemas referidos a la dinámica hídrica

Urbanización y vivienda

- Crecimiento de la localidad carente de planificación, que se dio como producto de la suma de loteos individuales que produjeron dos partes escindidas de ciudad: una porción con eje en la ruta provincial N°21 y otra recostada sobre la ribera.
- Ocupación y fragmentación del frente ribereño con usos productivos y portuarios que dificulta la posibilidad del acceso público al río. En dicho sector también convive un grupo de pobladores que reside en condiciones precarias utilizando la

pesca como modo de sustento económico.

- Carencia de un área reconocida por su situación de centralidad.
- Escaso rigor en la aplicación de los instrumentos para regular el desarrollo de urbanizaciones residenciales abiertas y cerradas que tienen un alto impacto ambiental y producen dificultades para la prestación de servicios.
- 380 hogares habitan en viviendas muy precarias o comparten vivienda con otra familia, 1.705 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio para lograr que sean habitables y 71 viviendas necesitan ser ampliadas (según el Censo 2010).



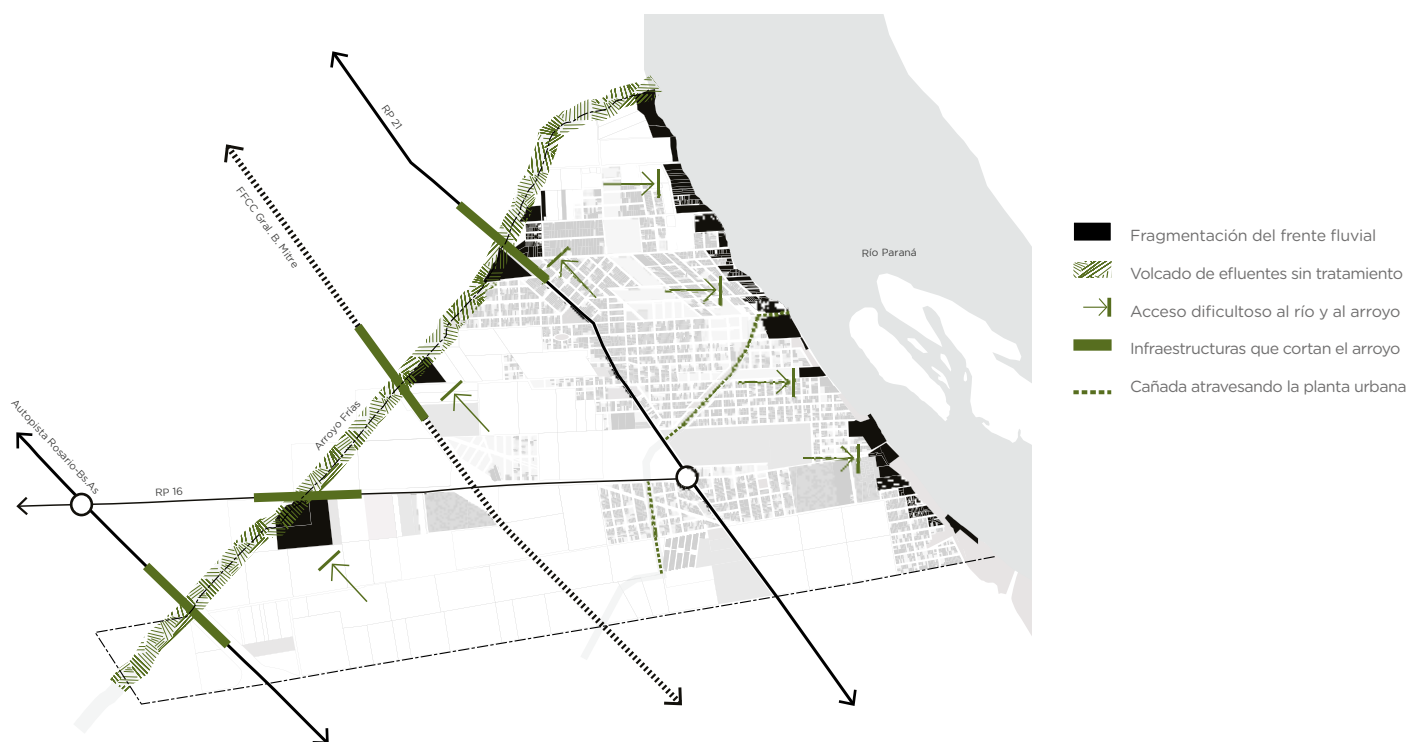
Plano 15. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda

Espacios libres y red de espacios públicos

- Incremento de zonas de producción agrícola, ubicadas en el interior de la planta urbana, que fragmentan el desarrollo urbano y generan un impacto ambiental negativo por la aplicación de agroquímicos.
- Fragmentación del frente fluvial sobre el río Paraná con usos productivos, equipamientos y residencias que impiden el reco-

rrido ribereño y el desarrollo de espacios públicos y miradores.

- Falta de saneamiento del arroyo Frías y afectación de los humedales por el volcado de residuos urbanos.
- Vulnerabilidad ambiental por la contaminación que produce una fábrica de aceites ubicada sobre el arroyo Frías dentro del Parque Industrial de Alvear.
- Conflictos ambientales derivados del tránsito de camiones hacia la arenera, que obstaculiza la fluidez de la vida cotidiana.



Plano 16. Problemas referidos a los espacios libres

Infraestructuras y servicios

- Ausencia de criterios de ordenamiento, en lo que respecta a la estructura vial interna de la comuna. Saturación de la ruta provincial N°21, discontinuidades y falta de jerarquía en la trama viaria generados por los diferentes loteos aprobados con ausencia de planificación territorial.
- Conflictividad en el sistema de movilidad de cargas y pasajeros. La ruta provincial N°21 termina actuando como el único

medio de conexión y concentra de manera desordenada todos los modos de transporte. Los grandes movimientos de carga, además, generan serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental.

- Deterioro urbanístico y ambiental debido al ingreso del transporte de carga a través de la ruta provincial N°16, continuación de la A012.
- Carencia de recorridos viales ribereños continuos y paralelos a los bordes del río Paraná y del arroyo Frías.



Plano 17. Problemas referidos a las infraestructuras y servicios

IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

El valor fundamental de las potencialidades identificadas en la localidad de Pueblo Esther reside en la capacidad de crecimiento y expansión de su planta urbana conjuntamente con la ampliación de la red de espacios públicos de gran escala. Entre las potencialidades más destacadas de la comuna puede mencionarse su conectividad con el área metropolitana, el valor paisajístico y ambiental conformado no sólo por su frente costero sobre el río Paraná sino también sobre el arroyo Frías y la cañada que atraviesa el territorio, además de las grandes forestaciones en los espacios públicos y privados que le otorgan un carácter turístico-recreativo singular, sumado a la existencia de equipamientos comunitarios significativos.

Urbanización y vivienda

- Su condición de núcleo urbano independiente circundado por áreas rurales.
- Disponibilidad de suelo vacante para afrontar, en gran parte, el déficit de vivienda incorporando simultáneamente espacio público y equipamiento comunitario, a través del desarrollo de una propuesta de carácter integral y de valor estratégico, capaz de generar situaciones de nueva centralidad.
- Perfil residencial que genera una fuente permanente de turismo de verano en un entorno paisajístico excepcional.

Espacios libres y red de espacios públicos

- Gran valor paisajístico y turístico-recreativo del extenso frente fluvial sobre la ribera del río Paraná y el arroyo Frías.
- Presencia de una cañada que atraviesa las áreas residenciales y que constituye un potencial recorrido de penetración hasta la ribera.
- Presencia de áreas forestadas de gran relevancia, no sólo sobre la ribera sino también en el interior de la planta urbana como aquella localizada en el Barrio Vernazza.
- Existencia de sitios y edificios de valor ambiental y paisajístico localizados sobre la ribera. Resaltan la forestación de sus barrancas predominantemente altas, las playas, humedales e islotes frente a sus costas, con capacidad de configurar una estructura de espacios públicos, además de la presencia del predio del Club Gimnasia y Esgrima, el predio de la Casa de Retiro Santo Domingo, el sector del camping comunal, un anfiteatro, los clubes, una guardería náutica y el círculo de aviación, entre otros espacios.

Infraestructura y servicios

- Grandes conexiones territoriales tanto con Rosario como con el resto de las localidades del Corredor Sur, destacándose el FFCC Gral. B. Mitre, la ruta provincial N°21, la ruta provincial N°16, la autopista Rosario-Buenos Aires junto con la AO12 y las principales calles de la ciudad que posibilitan una red articulada para el sistema de movilidad metropolitano.
- Reciente inauguración del Centro Cultural Pueblo Esther, con capacidad para desarrollar actividades comunales recreativas múltiples.



CAPÍTULO 3.

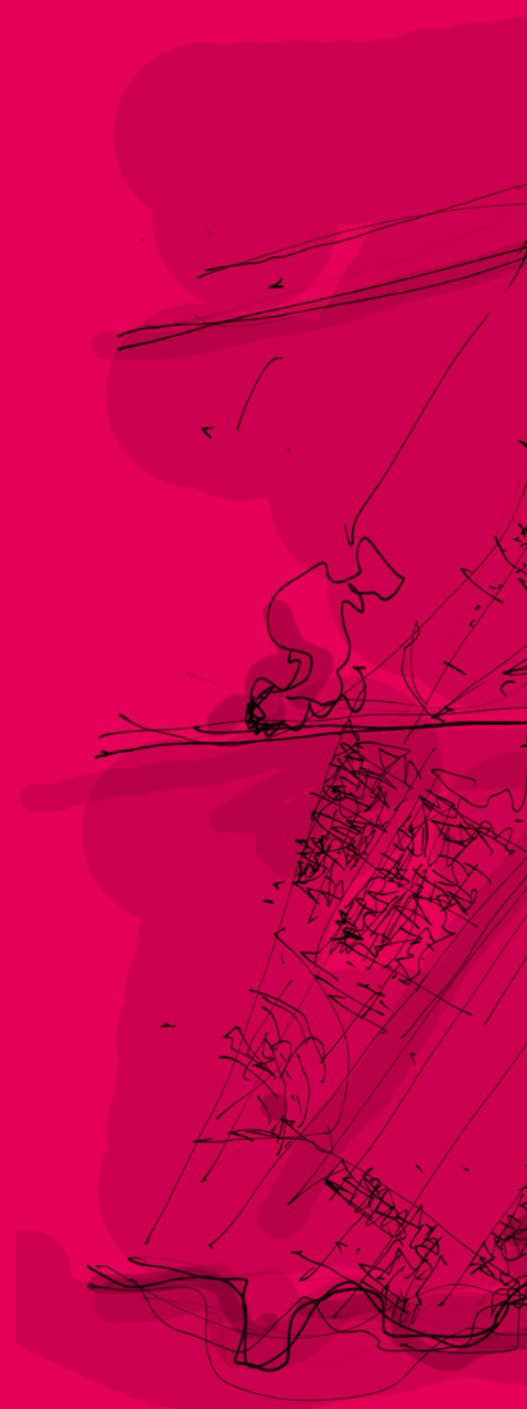
PROPUESTA

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

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

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

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





64 RELACIÓN ENTRE EL PLAN METROPOLITANO Y EL PLAN URBANO LOCAL

CRITERIOS GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

- 66
- 12. *Hacer de la movilidad un derecho y no una obligación.*** Nunca se puede garantizar que determinados ciudadanos tendrán el lugar de trabajo cerca de su vivienda, pero en un modelo de áreas residenciales de baja densidad y áreas especializadas de actividad económica, puede asegurarse que todos lo tendrán lejos y con improbable transporte público. Tejidos urbanos mixtos y compactos pueden liberar a muchas personas de la obligación de desplazarse en vehículo privado para ir al trabajo o acceder a los equipamientos y servicios. Asimismo, al igual que otras redes de servicio, la accesibilidad al transporte público debe ser una condición principal para los desarrolladores y gobiernos locales a la hora de plantear nuevas áreas de expansión, tanto residenciales como productivas.
- 13. *Facilitar el transporte público mediante la polarización y la compacidad de los asentamientos.*** A través del reforzamiento nodal que se preconiza en el criterio 11 y del carácter compacto y mixto de los tejidos urbanos que se propone en los criterios 10 y 12, se crean las condiciones para dotar de un transporte público eficiente tanto a los movimientos intra-urbanos como a los inter-urbanos.
- 14. *Atender especialmente la vialidad que estructura territorialmente los desarrollos urbanos.*** El planeamiento del territorio ha de poner especial atención en aquellas propuestas viarias que por capacidad y trazado pueden estructurar las extensiones periféricas y los aglomerados supramunicipales de los últimos decenios. Aquellas vías que no han podido ser abordadas por planes urbanísticos municipales por la insuficiencia de su ámbito y que tampoco, por otras razones, han sido consideradas en los planes de carreteras.

CRITERIOS PARTICULARES ADOPTADOS PARA LAS LOCALIDADES DEL CSM

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

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

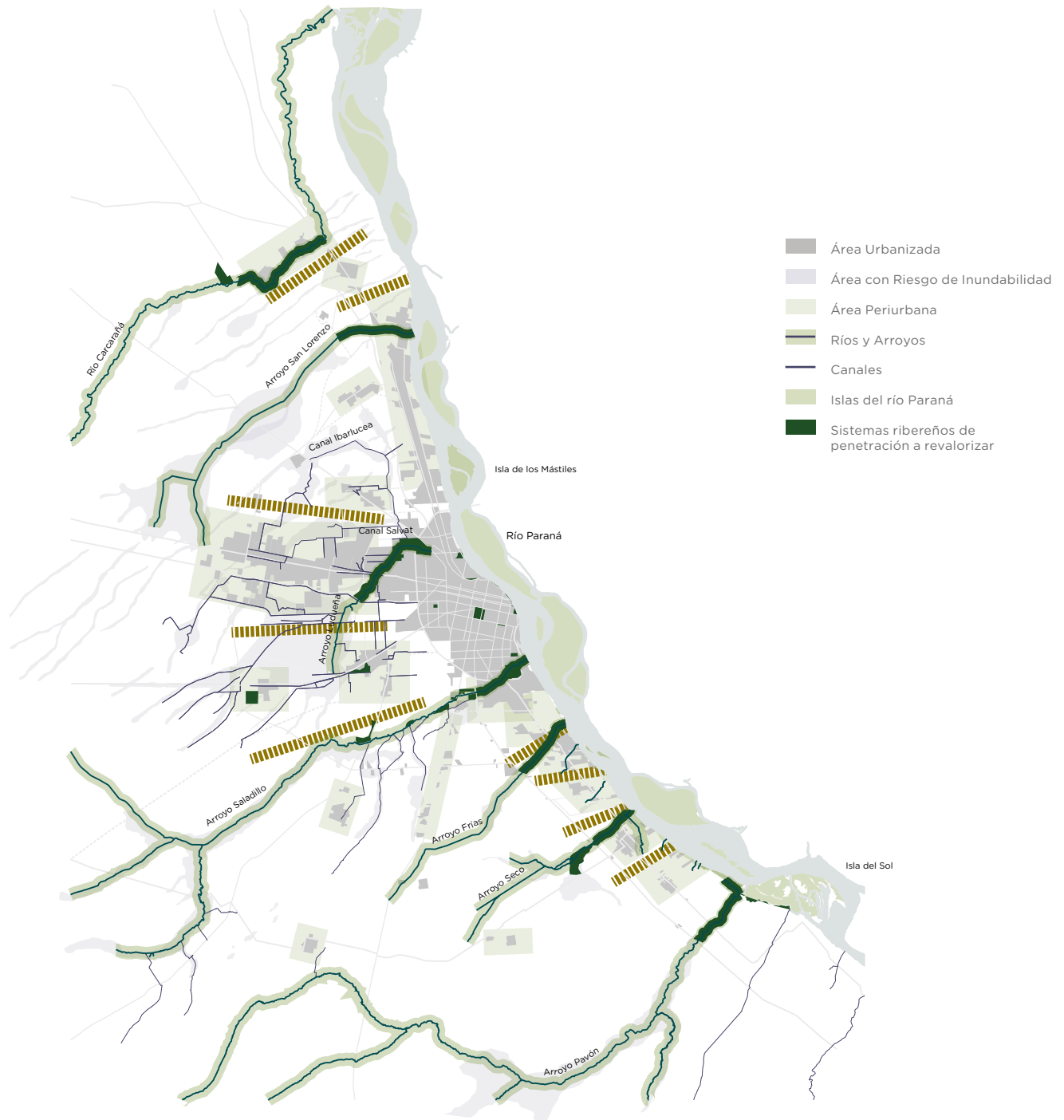
Con respecto a los usos industriales, a nivel metropolitano, se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de las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

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

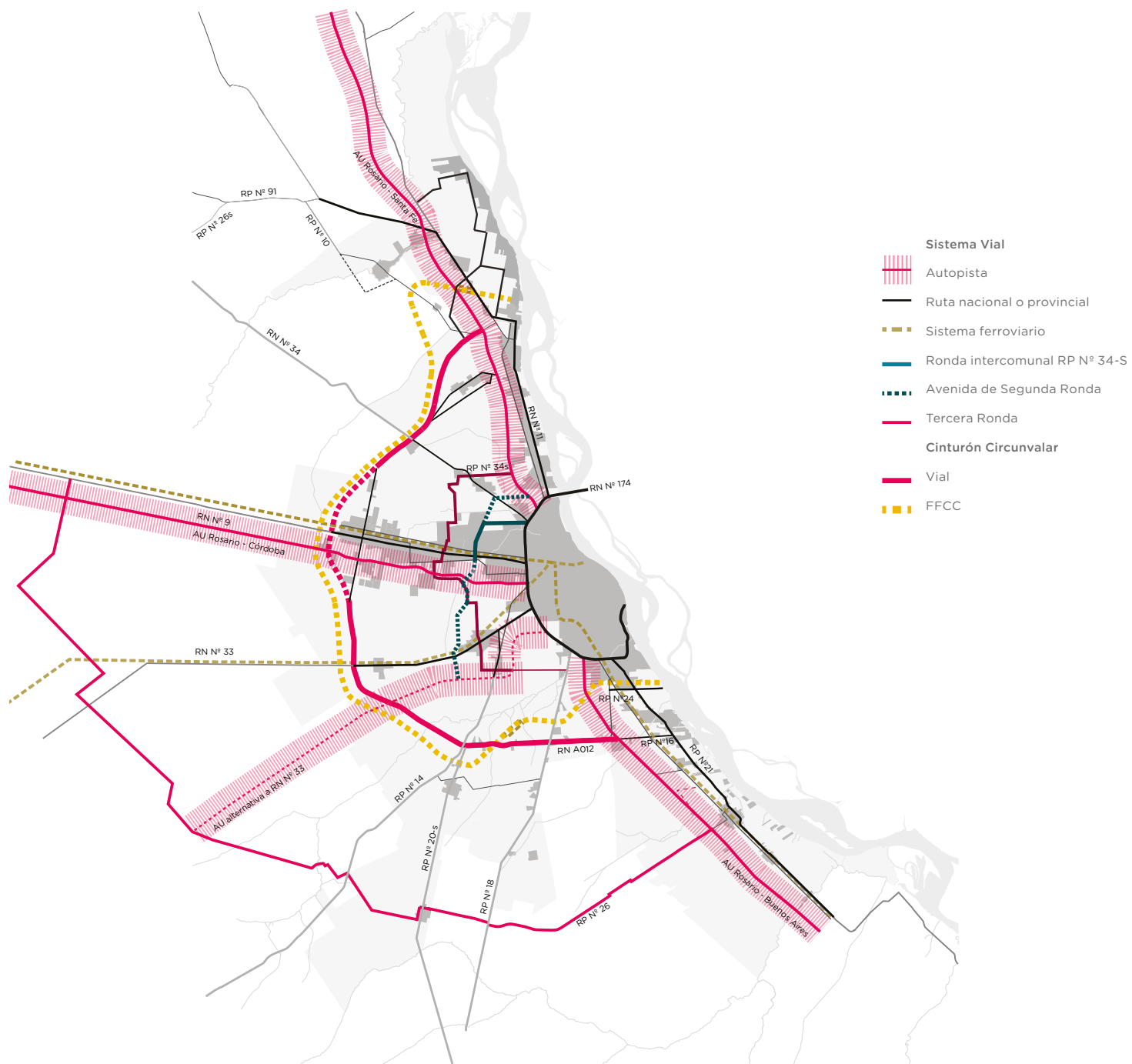
La protección de sus recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los componentes ambientales y paisajísticos que estructuran el territorio metropolitano y constituyen factores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

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

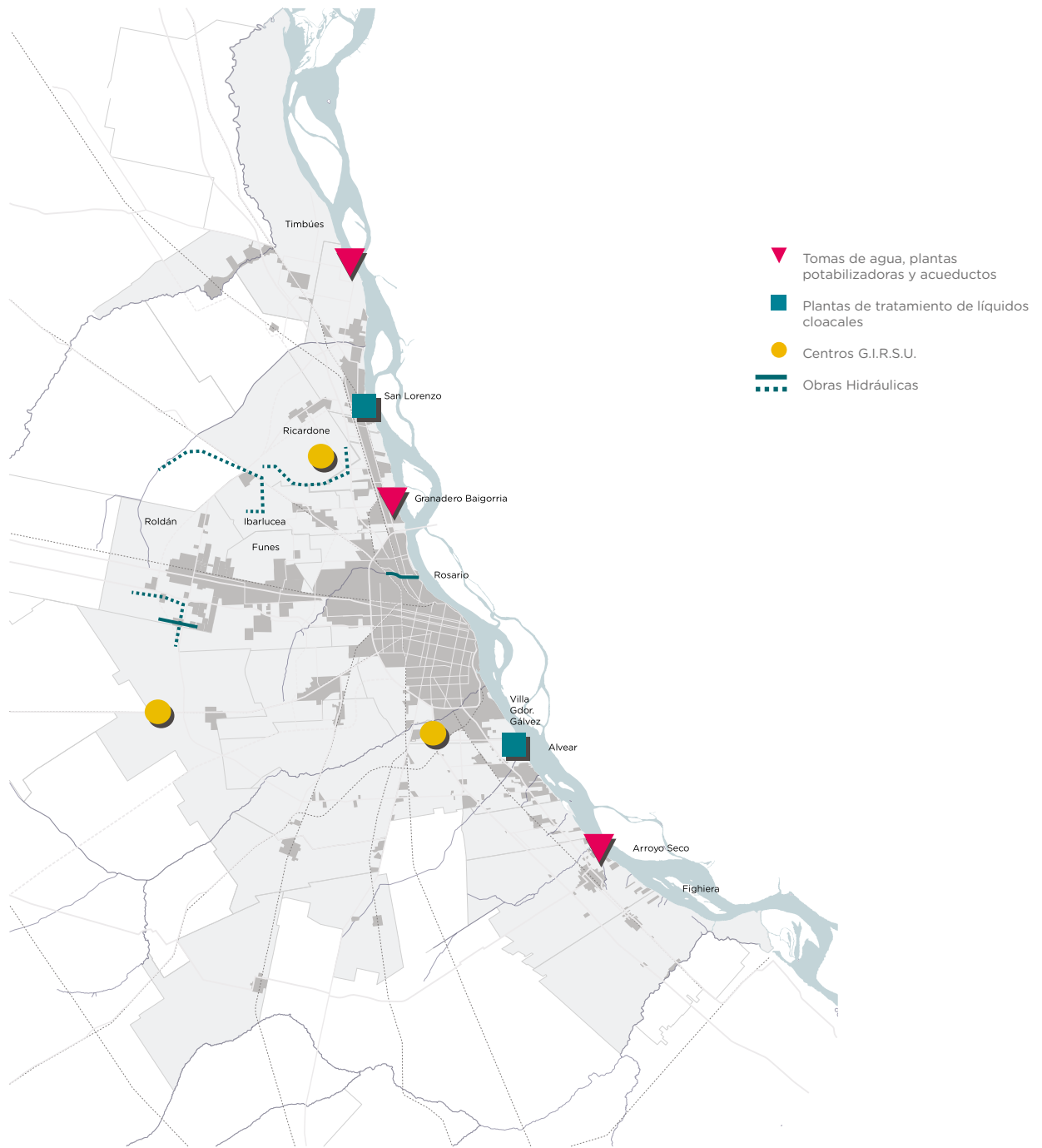
La aspiración a contar con un sistema de ciudades conectadas por una accesibilidad y conectividad eficientes, se logrará en la medida en que se puedan articular y ordenar distintas formas de conectividad (vial, ferroviaria de carga y de pasajeros) conformando un sistema en red. Para optimizar el desarrollo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



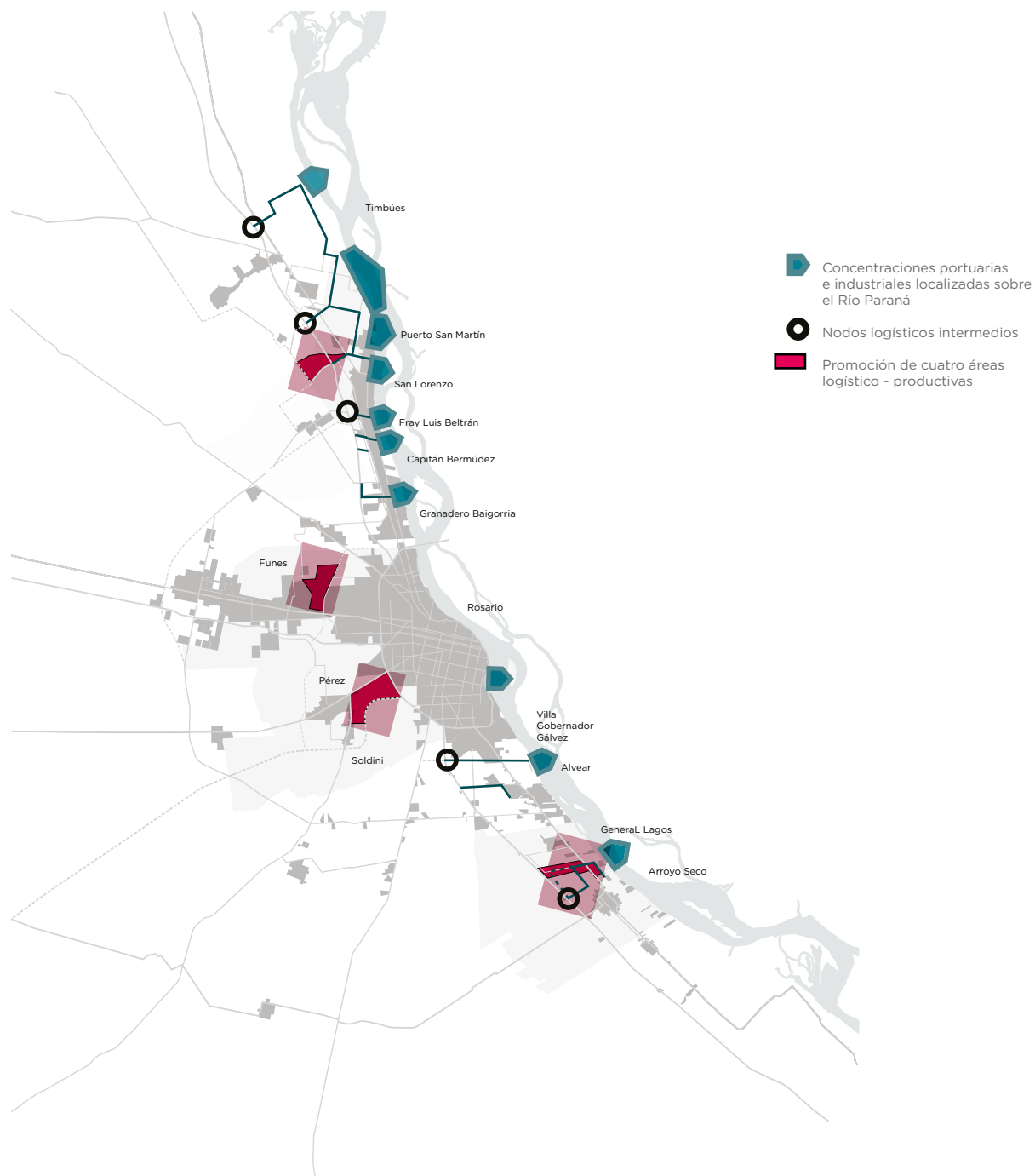
Plano 18. Sistema de parques metropolitanos



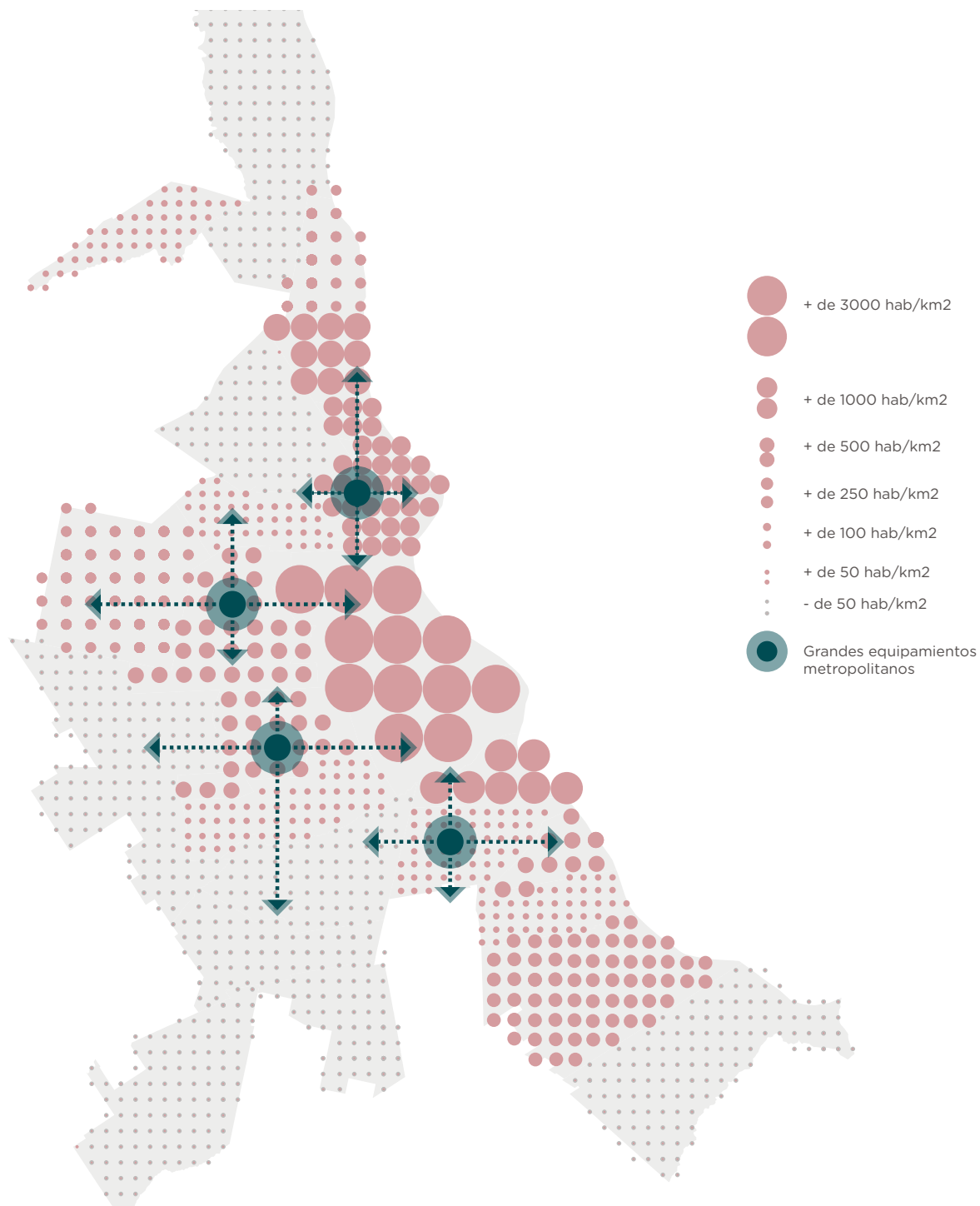
Plano 19. Accesibilidad y conectividad



Plano 20. Grandes infraestructuras de servicios territoriales



Plano 21. Plataformas logístico productivas y portuarias



Plano 22. Integración social y grandes equipamientos metropolitanos

SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CORREDOR SUR

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

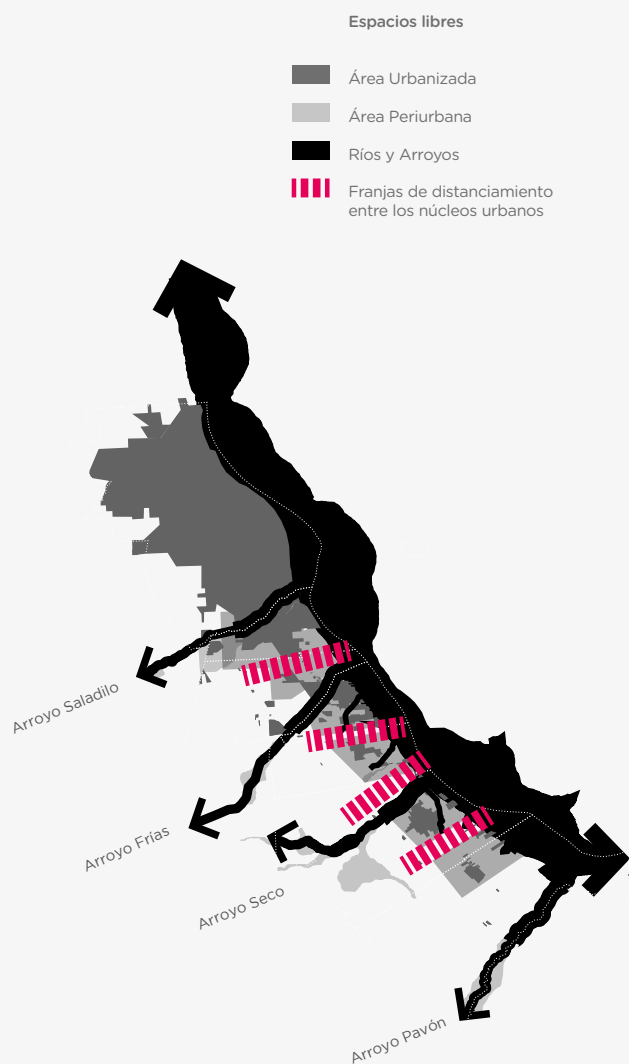
Los arroyos Saladillo, Frías, Seco y Pavón, a los que se suman pequeñas cañadas intermedias, estructuran fuertemente el territorio y condicionan los procesos de urbanización y ocupación del suelo. Asimismo, la distancia que mantienen los centros urbanos entre sí, con franjas de territorio rural intermedio,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



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

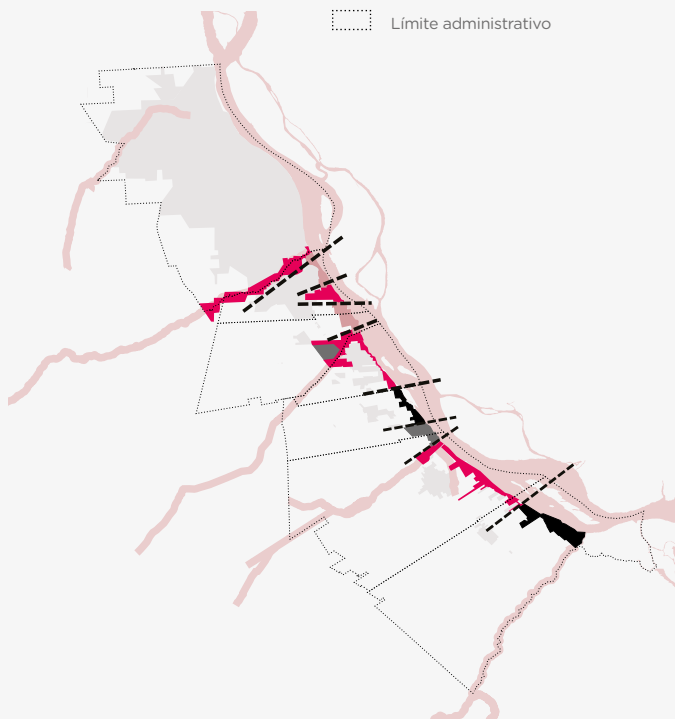
De acuerdo a los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el Área Metropolitana de Rosario, en el Corredor Sur se propone:

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



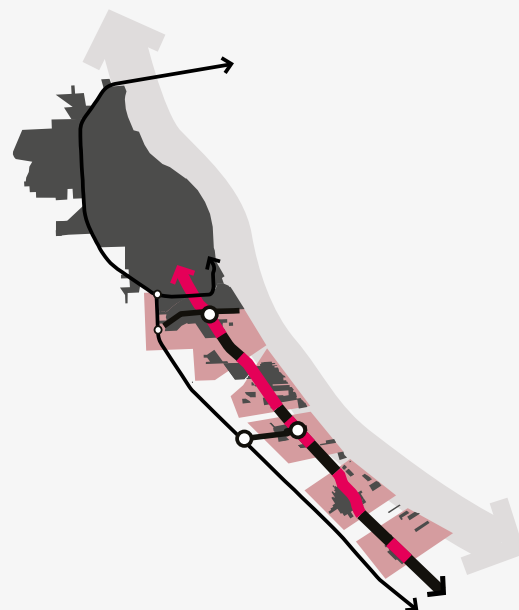
**Frentes ribereños
(río Paraná y arroyos)**

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



Corredor Interurbano ruta N° 21

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

















Plano 23. Modelo territorial proyectual

MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL
 Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial
 Corredor Sur





Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

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


Ordenación de las áreas urbanizadas

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



Ordenación de los espacios libres

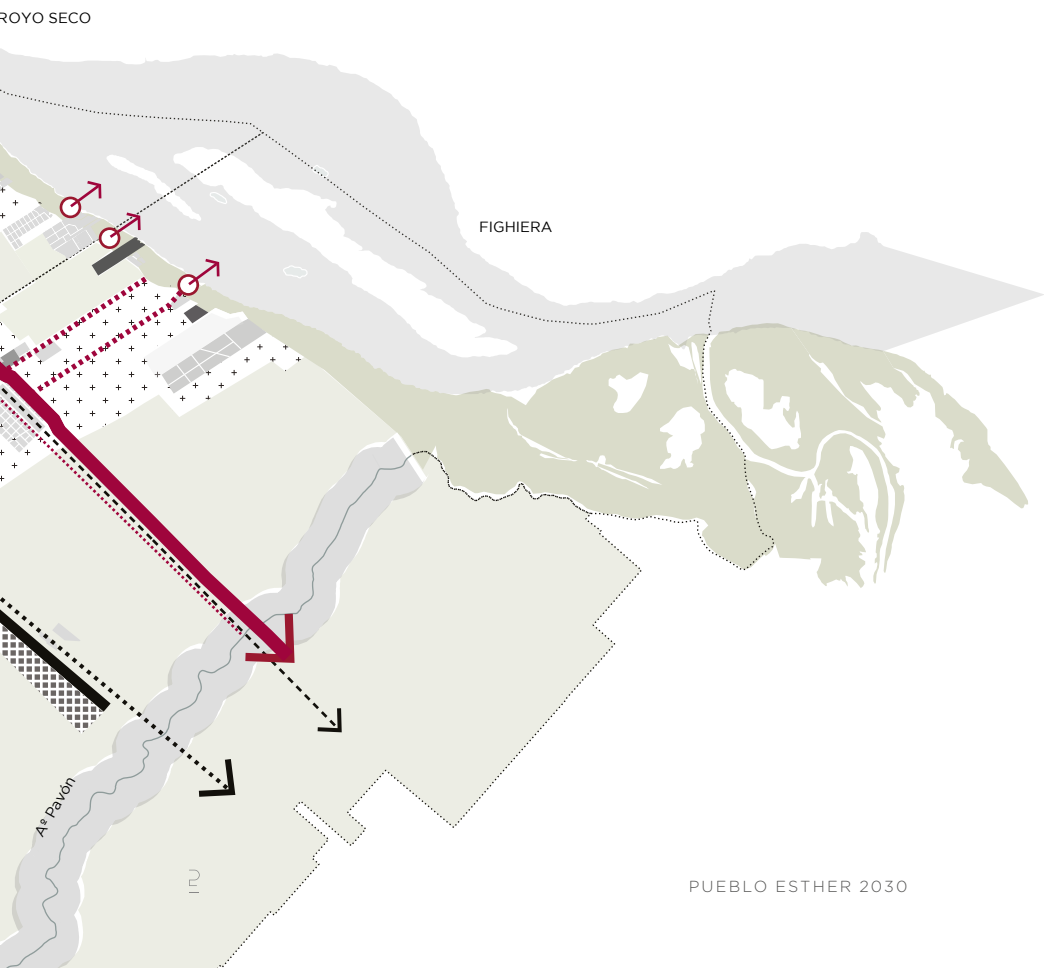
-  Área periurbana
 Incentivo a desarrollos productivos agrícolas alternativos
-  Área rural
-  Área natural protegida
-  Acceso público a la ribera

Grandes infraestructuras de servicios

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

Proyectos especiales

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



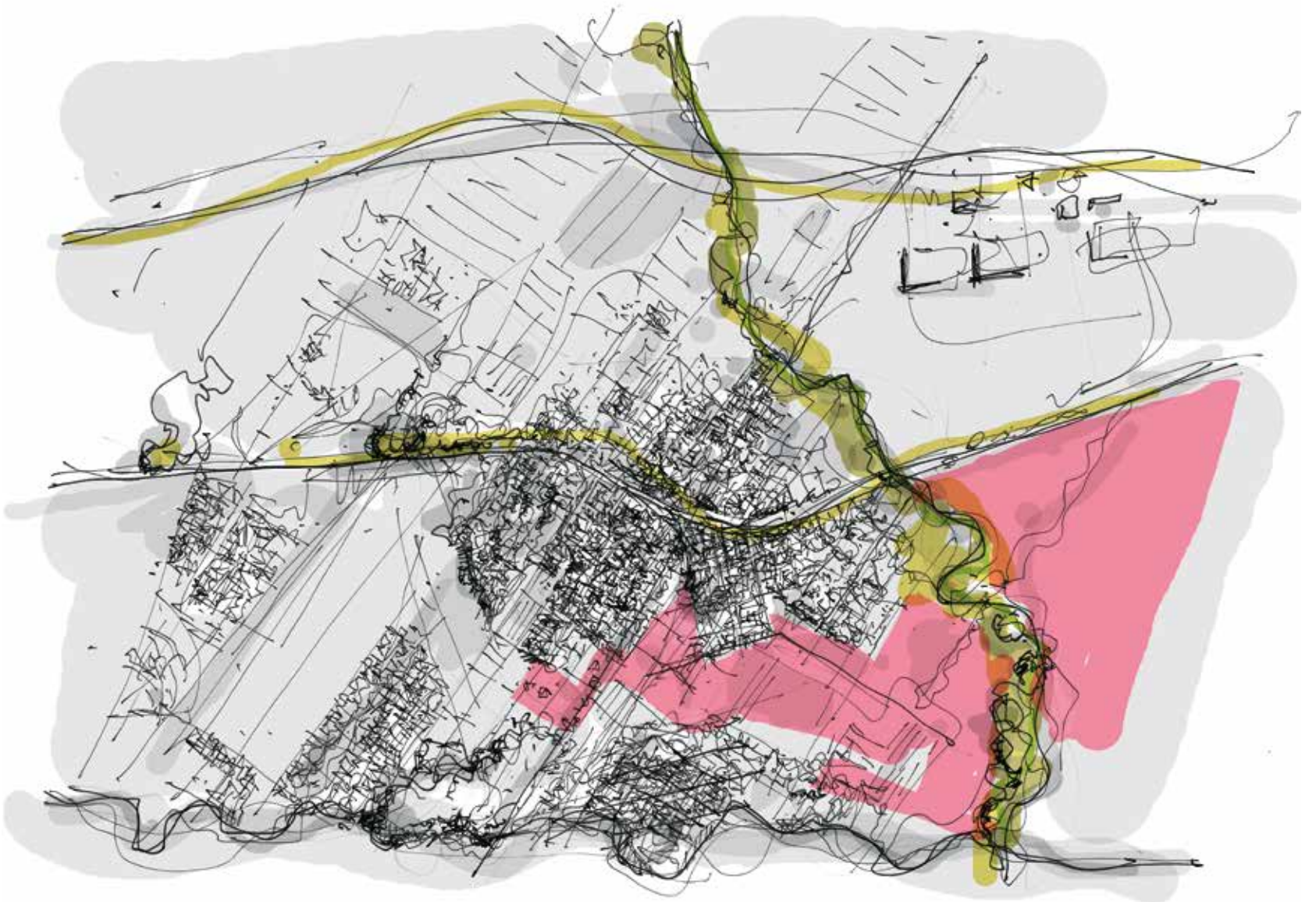
78 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Como ya se mencionó, el PUL de Pueblo Esther jugará un rol fundamental en la consolidación del modelo territorial metropolitano y lo hará a través de tres objetivos clave para el desarrollo local:

1. **Reorganizar el borde ribereño.** Se trata de articular los fragmentos inconexos del borde fluvial, así como mejorar los espacios públicos existentes asegurando una mejor accesibilidad. Para ello, se propone focalizar las intervenciones en el borde ribereño que presenta tramos de gran atractivo. El balneario público, localizado en el borde sur y la desembocadura del Arroyo Frías, al norte de la localidad, se presentan como sitios particulares y de gran potencial que cuentan con un gran encanto natural. Además, se torna fundamental garantizar la continuidad de los trazados para lograr un sistema vial coherente y fluido.
2. **Conformar un nuevo eje central de estructuración urbana y articulación vial.** Se trata de elaborar y vincular el área recreativa de borde del arroyo Frías con el corazón de la ciudad que se presenta vacante de uso o con algún uso productivo. El crecimiento y posterior expansión de la planta urbana de la comuna se dio en torno a la ruta provincial N°21 y frente a

la ribera. Esta configuración ha determinado la permanencia de una franja interior caracterizada por la presencia de quintas o parcelas vacías, mientras que el suelo consolidado resultante se conformó como una simple sucesión de loteos sin criterios de planificación. El descuido en la articulación de los trazados, la falta de equipamientos e infraestructuras que acompañen ese crecimiento y el desinterés por garantizar la accesibilidad a la barranca y al río, son algunos de los factores que precipitan la reestructuración urbana de la localidad. Revertir estos problemas permitiría fortalecer su perfil residencial afirmando el rol que tiene en la escala metropolitana.

3. **Potenciar adecuadamente el uso productivo** en las áreas rurales o periurbanas, y reconocer en la producción frutihortícola una fuente de trabajo y desarrollo fundamental para la localidad. Para ello, se propone categorizar los suelos y reconocer las “parcelas de valor ambiental productivo”.



80 CRITERIOS DE URBANIZACIÓN A NIVEL LOCAL

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

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

El estudio estadístico desarrollado para el AMR arroja un déficit cuantitativo crítico global de 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 han reconocido a las localidades del Corredor Sur Metropolitano como las más propicias para canalizar este reque-

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

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

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

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

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

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

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

POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

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

DEFINICIÓN DE NUEVAS POLÍTICAS DE URBANIZACIÓN

Pueblo Esther, como ya se dijo, se caracteriza por la presencia de áreas rurales que circundan su área urbana y la separan con respecto a otros núcleos urbanos del Corredor Sur, lo cual constituye una potencialidad a mantener. La existencia de las franjas diferenciadas y conformadas en torno a los arroyos, cañadas y áreas rurales, estructuran y caracterizan a ese territorio.

De acuerdo a los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantean para el área metropolitana, en Pueblo Esther se proponen las acciones que se detallan a continuación: *Organizar los procesos de urbanización y completamiento de los tejidos residenciales:*

- Contener la urbanización en las márgenes del arroyo Frías definiendo áreas parquizadas y de protección de la biodiversidad.
- Restringir la urbanización en el territorio definido hacia el oeste de las vías del ferrocarril General Mitre.
- Resguardar el suelo periurbano y el suelo rural productivo, conteniendo el proceso expansivo de la localidad.
- Consolidar la planta ya urbanizada mientras se alienta el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro del tejido urbano, evitando la dispersión y los enclaves residenciales autónomos.
- Ordenar mediante el desarrollo de un plan específico, los procesos de urbanización y transformación de la ribera del Paraná, que contemple el acceso público al frente costero, la continuidad de recorridos y la protección de elementos paisajísticos y naturales.
- Ordenar el tejido de borde sobre el arroyo Frías.
- Definir “Áreas de Reserva” para la implementación de proyectos especiales, preservando los terrenos que tienen un valor estratégico en el desarrollo de la localidad.

Proteger las áreas rurales:

- Definir pormenorizadamente las áreas periurbanas que harán de límite del centro poblado y resguardo de los avances indiscriminados de loteos residenciales.
- Proteger las áreas verdes intersticiales aún vacantes, localizadas a lo largo del corredor vial de la ruta provincial N° 21.
- Promover las parcelas denominadas como periurbanas para incentivar el asentamiento de pequeños productores hortícolas, protegiendo así un recurso fundamental en la consolidación de la identidad del Corredor Sur.

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

OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS AMBIENTALES Y PATRIMONIALES Y CREACIÓN DE ESPACIOS VERDES

La presencia del arroyo Frías como uno de los soportes del gran sistema verde metropolitano, del gran espacio verde conocido como Vignaduzzi, gran pulmón verde a preservar y potenciar, y del río Paraná, recurso ambiental excepcional y canal de acceso a los principales establecimientos portuarios, hacen factible pensar en las siguientes acciones incluidas en el plan:

Recuperar las márgenes de los cursos de agua. La actuación en el curso del arroyo Frías deberá incorporar un programa de usos para vincular las dos localidades limítrofes y generar nuevos espacios públicos.

Desarrollar proyectos integrados para la costa sur. El desarrollo urbanístico de la ribera, de alto potencial paisajístico, demandará la elaboración de una propuesta que promueva la accesibilidad pública y mejore la convivencia de las áreas residenciales/recreativas con los usos productivos ya instalados; fundamentalmente las areneras.

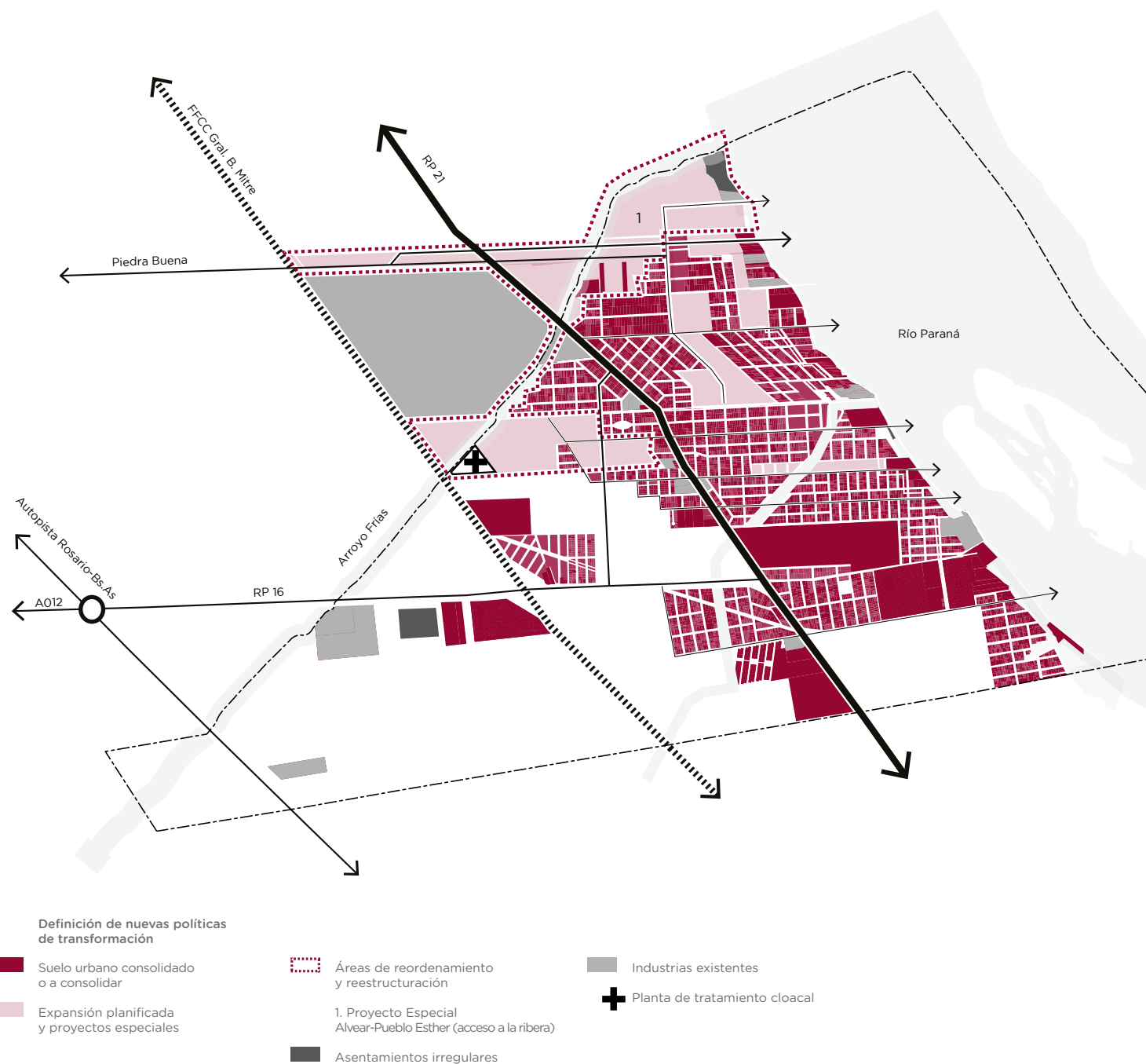
Crear un sistema de parques metropolitanos. La recuperación de los bordes del arroyo Frías y de espacios de interés localizados sobre la ribera del río Paraná o sobre la cañada, se debe vincular a una serie de intervenciones a nivel metropolitano, con la intención de generar un sistema integrado de parques a escala regional

Poner en valor del espacio periurbano

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

Recuperar el suelo rural y periurbano como paisaje infraestructural

- Disponer del espacio periurbano como filtro gradual entre los usos urbano y rural a partir del cuidado de los modos produc-



Plano 24. Definición de nuevas políticas de urbanización

tivos empleados en el mismo y de la incorporación de barreras forestales.

- Proteger las zonas inundables dentro del área periurbana y rural a partir del estudio de las dinámicas hídricas en relación a la topografía y la presencia de cursos de agua, delimitando en estos sitios los usos de suelo y los tipos productivos permitidos.
- Fomentar la rotación de cultivos y a la incorporación de árboles para contribuir a la absorción del agua de lluvia, y evitar la acumulación de agua en la napa freática.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La presencia de la autopista, la ruta, las vías y la ribera en vínculo con todas las localidades integradas al Corredor Sur Metropolitano representa un fuerte rasgo estructural que define y compromete el sistema de relaciones existente entre las localidades. Esto supone la reafirmación a nivel local de políticas consensuadas a nivel metropolitano, como las que se detallan a continuación:

Canalizar el transporte de carga redireccionando la circulación de camiones. La ruta AO12 que funciona como distribuidor de camiones a nivel regional en su encuentro con la autopista, habilita la posibilidad de reorganizar las cargas hacia calles propicias para el ingreso “en peine” a las terminales portuarias, sin interferir con el transporte público o particular en el interior de la localidad. En base a esto, entendiendo que Pueblo Esther se caracteriza por el uso residencial y no registra usos productivos de gran escala sobre la ribera, no debería habilitarse el paso de camiones por la localidad. Paralelamente, como proyecto complementario entre localidades, se pretende acordar con Alvear una acción conjunta que habilite a la localidad vecina un acceso

directo y jerarquizado desde la ribera hacia el norte. Y como parte de esta gestión conjunta entre localidades, se propone un nuevo nudo en la autopista a Buenos Aires que habilite un ingreso franco de las cargas a través de los ejes más oportunos de Alvear, dejando a Pueblo Esther sin interferencias de este tipo para el tránsito local.

Modificar el carácter de la ruta provincial N°21 en los tramos urbanos. Se considera importante promover un cambio de carácter de esta ruta que atraviesa diversos tramos urbanos y áreas rurales con importantes cualidades paisajísticas que se interesa preservar. Su consolidación, como eje interurbano, sería factible a partir de la conformación de los corredores de carga propuestos anteriormente, lo que induciría a un cambio de carácter, de “ruta” a “avenida interurbana”. Se alienta su transformación, por tramos, en boulevard arbolado con la instalación de los semáforos necesarios para organizar el cruce este-oeste y eliminar el carácter de barrera que tiene actualmente.

Reafirmar las vías de estructuración urbana con la creación de circuitos paisajísticos este-oeste de acceso a ribera pública.

La estrategia consistiría en trazar calles paralelas a los cursos de agua existentes –arroyos, cañadas y canales– aprovechando su llegada franca a la ribera del río Paraná, a través de la planta urbana. Estos circuitos permitirían remediar la excesiva fragmentación del entramado de calles y favorecer la accesibilidad a las riberas altas y bajas del río Paraná. Además de promover una relación franca con un entorno paisajístico privilegiado, estas acciones incrementarían la dotación de espacios verdes urbanos de la localidad. Sobre el arroyo Frías deberán contemplarse estrategias para la recuperación integral del curso de agua.

Se propicia además la revalorización paisajística de los caminos



- | | | | |
|--|---|---|---------------------------|
| <p>Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes</p> | | <p>Protección de las áreas rurales</p> | |
| <p>■ Recuperación de los márgenes fluviales</p> | <p>▬ Sistema de Parques Metropolitanos</p> | <p>▬ Tratamiento paisajístico de la ruta provincial n°21 en su tramo urbano</p> | <p>▬ Suelo rural</p> |
| <p>▼ Elementos de valor ambiental y patrimonial a preservar</p> | <p>→ Bajadas al río y accesos desde la ribera al tejido</p> | <p>1. Preservación del área de la desembocadura del arroyo Frías</p> | <p>▬ Suelo periurbano</p> |

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

ubicados en sentido este-oeste, que actualmente sirven de ingreso a las localidades.

Generar articulaciones intercomunales como alternativa. La recuperación de ambos márgenes del arroyo Frías en su desembocadura permitiría la extensión y consolidación de caminos rurales existentes con acceso directo a la costa baja del río Paraná, desde el casco histórico de Alvear hasta la costa norte de Pueblo Esther. Este acceso podría continuar a modo de circuito dentro de la trama urbana en Pueblo Esther.

Recuperar el circuito ribereño. Definición de aquellas calles que necesiten apertura y ratificación de los trazados funcionales a la conformación de dicho circuito.

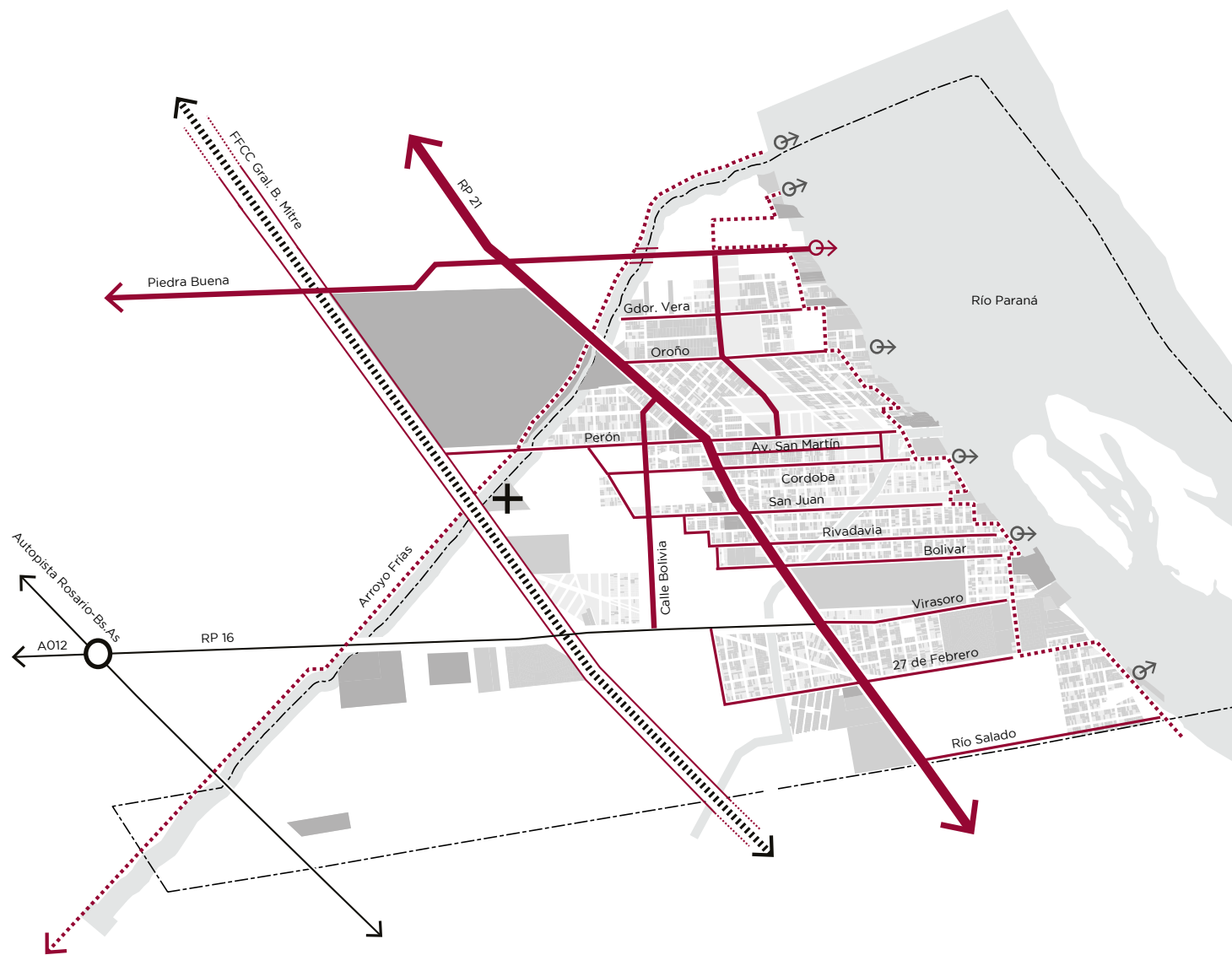
ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

En vista de la radicación industrial que ha tenido lugar a lo largo de la autopista Rosario-Buenos Aires y, a casi 20 años de sancionada la Ley Provincial N° 11.285 que le dio origen (destinada a la promoción de la radicación de la industria metalmecánica), se estima conveniente una modificación a la delimitación establecida por dicha norma. Se propone entonces la concentración de las actividades productivas de gran porte para la consolidación del eje metalmecánico Alvear-Pueblo Esther. Se propone consolidar esta zona industrial expandiéndola en un eje definido entre el límite sur del distrito de Alvear y el arroyo Frías, aprovechando el impacto producido por las nuevas colectoras, la autovía ruta nacional A012 y la ruta provincial N° 16. Esta localización, bastante alejada de la planta urbana, permite dar una respuesta a las implantaciones industriales sin impactar en el desarrollo urbano.

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

El crecimiento de Pueblo Esther se caracteriza, desde los años 70, por la radicación de casas quintas, mayormente para ocupación durante los meses de verano y los fines de semana. Dada esta situación, los desarrollos finis-semanales no buscaban tierras con infraestructura y servicios. Especialmente en las últimas dos décadas ha comenzado un proceso de urbanización acelerada, dando respuesta a la tendencia de consolidarse como lugar de residencia permanente, que tampoco ha sido acompañado por la provisión de infraestructuras de las nuevas áreas urbanas. Por estos motivos, actualmente se registra una demanda de ejecución de obras que posibiliten un mayor desarrollo y mejora en la calidad de vida de la población que reside en forma permanente. A continuación, se profundiza en cada uno de los servicios básicos e infraestructura:

Saneamiento y desagüe. En el año 2013 comenzaron las obras de construcción de la red cloacal. La primera etapa tuvo como objetivo abastecer del desagüe al área central de la localidad. La red cuenta con una estación elevadora que impulsa los efluentes hacia la planta de tratamiento cloacal ubicada en la intersección de las vías del ferrocarril y el arroyo Frías, donde se vuelcan los líquidos ya tratados. Actualmente se encuentra finalizado el 75% de la primera etapa y se dio inicio a la construcción de la segunda estación elevadora, donde convergerá el tendido de la segunda etapa, la cual abarca la zona urbana norte y el barrio Solares del Sur. En paralelo con dicho tendido, se plantea una tercera etapa que dará el servicio al barrio Vernazza y utilizará la estación elevadora de la etapa uno. La segunda etapa



- | | | | |
|---|---|--|---------------------------------------|
| <p>Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad</p> | | <p>Dotación de infraestructura, servicios y equipamientos</p> | |
| <p> Corredor de transporte interurbano ruta provincial N°21</p> | <p> Sistema ferroviario existente</p> | <p> Industrias existentes</p> | <p> Planta de tratamiento cloacal</p> |
| <p> Nuevas trazas y revalorización de las vías de estructuración existentes</p> | <p> Nudos viales</p> | | |
| <p> Recuperación de ambos márgenes del Arroyo Frías y acceso a la ribera</p> | <p> Accesos, conexiones y bajadas propuestas al Río y el Arroyo</p> | | |
| | <p> Accesos, conexiones y bajadas existentes al Río y el Arroyo</p> | | |

Plano 26. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

88 representa 1576 conexiones domiciliarias y la tercera etapa, 704 nuevos usuarios a la red.

El proceso de construcción de las obras es realizado por la administración comunal, y el proyecto fue confeccionado por la empresa SyD Ingeniería de la ciudad de Santa Fe. Se realizan reuniones vecinales con regularidad para informar a los ciudadanos implicados los avances y escuchar sus dudas.

Con el comienzo de las obras en el año 2013 también se analizaron las pendientes naturales del terreno que se orientan en diferentes direcciones. El desagüe natural se da al arroyo Frías y hacia la cuenca que atraviesa la localidad, solo en algunos sectores la pendiente se dirige directamente al río Paraná. Ante esta situación se realiza regularmente el mantenimiento del zanjeo para asegurar el escurrimiento necesario en épocas de lluvias.

La medida de mitigación, que se sugiere en relación al arroyo Frías, es la realización de un terraplén de defensa combinada con una ampliación del canal. La ejecución de ese terraplén, si bien logra el objetivo de evitar la inundación puntual de la margen derecha, también produce una sobreelevación de los niveles de agua hacia aguas arriba, al impedir el escurrimiento por la totalidad del valle de inundación. Es por ello que resulta necesaria la ejecución de una obra combinada (terraplenamiento o defensa lateral y canalización) de manera que la defensa a ejecutar no incremente las inundaciones en otros sectores de la localidad.


En relación al canal Pueblo Esther, la ejecución de una nueva alcantarilla bajo la ruta provincial N° 16, o el reemplazo de la existente por una de mayor tamaño, podría evitar el desborde en esa zona.

Modelo integrado de desarrollo local








Revalorización de los Márgenes de los Cursos de Agua

-  El frente ribereño del Paraná y Sistema del Arroyo Frías
-  Instalaciones productivas sobre el frente ribereño



Integración de la Estructura Local

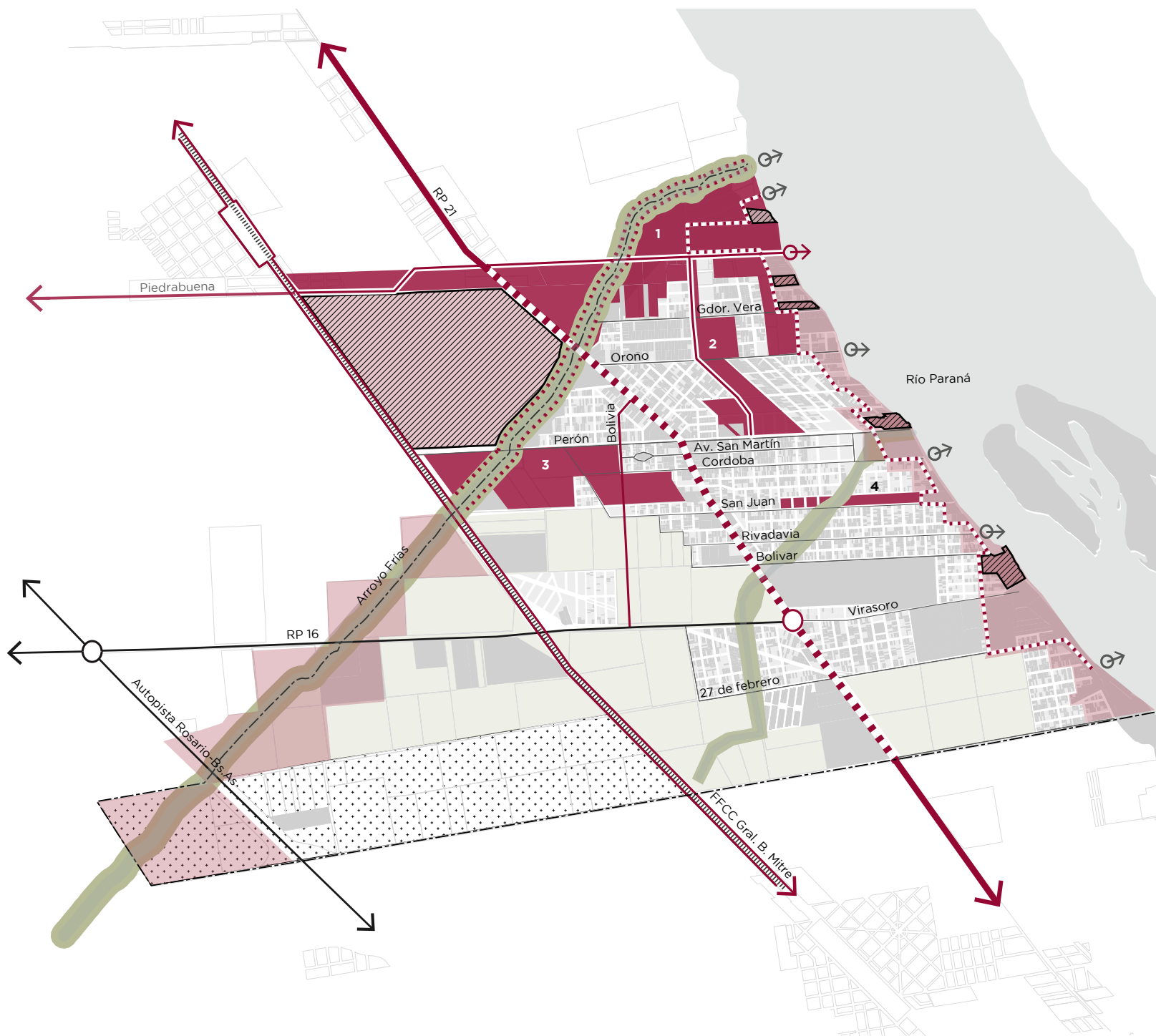
-  Áreas de reestructuración urbana
 1. Plan interjurisdiccional para el arroyo Frías
 2. Área central de reestructuración urbana
 3. Área de Reserva para proyecto especial
 4. Área de expansión urbana

Movilidad y Conectividad

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

Los Espacios Periurbanos

-  Área periurbana
-  Área rural



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

90

Obviamente esto resultará en una mayor afectación en el sector ubicado entre las rutas N° 16 y 21. Se deberá clasificar el mismo como una zona de reserva, destinada a almacenar los excedentes pluviales para eventos de lluvia de magnitud, y establecer usos de suelo compatibles, como espacios verdes.

Agua potable. El agua potable destinada al abastecimiento de la comuna se obtiene a partir de una perforación que se encuentra en calle San Martín y Ecuador, explotada por la cooperativa CLESAP (Cooperativa Ltda. De Electricidad Vivienda y Servicios Anexos De Pueblo Esther). Como su nombre lo indica, el objetivo primordial de la Cooperativa fue y sigue siendo la provisión de energía eléctrica a la localidad, aunque se ha incorporado la prestación de otros servicios adicionales como telefonía, agua potable e internet. Dicha cooperativa monitorea en forma permanente que el agua suministrada registre niveles aceptables de calidad.

Según el recuento del total de parcelas urbanas y suburbanas loteadas, la localidad de Pueblo Esther cuenta con una cobertura de suministro de agua potable del 25%, sobre un total de 7997 parcelas. Esto significa que más del 50% de la localidad utiliza el agua de pozo para abastecerse. Se entiende que su calidad no se encuentra dentro de los parámetros establecidos para el consumo. Esto se debe a dos factores: en primer lugar, la gran cantidad de pozos ciegos existentes (debido a la deficiencia de la red de desagües cloacales) y, en segundo lugar, al uso de agroquímicos en las huertas localizadas dentro de la planta urbana. Estos factores contribuyen a la contaminación de la primera napa de agua.

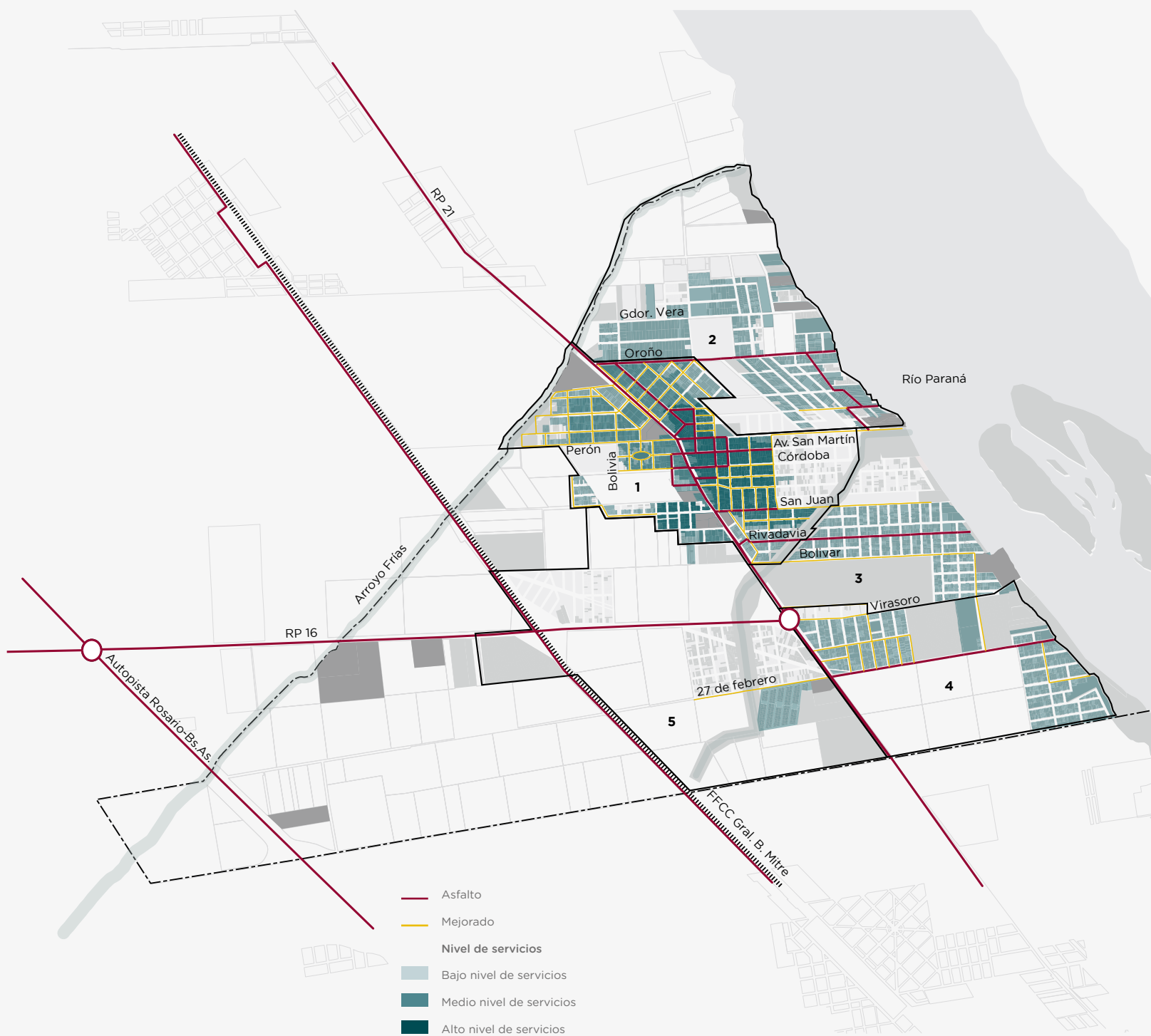
Gas. La empresa responsable del suministro de gas es Litoral Gas. Su actividad principal consiste en la distribución de gas natural

por redes. Una de las principales oportunidades que se pueden señalar, se vincula a la capacidad de dicha empresa para extender la red de gas hacia toda la planta urbana que no cuentan con el servicio, en base a una planificación y a la coordinación de proyectos entre la comuna y la prestadora del servicio. Las obras de extensión se realizan por administración comunal y es la empresa Litoral Gas la encargada de realizar la supervisión de dichas extensiones, habilitar las obras y prestar el servicio.

Pavimentos. En la localidad se encuentran diferentes tipos de pavimento. En la actualidad, se realizan en adoquines inter-trabados. Se tomó la decisión de utilizar esta tecnología ya que no requiere de mano de obra altamente especializada y el resultado estético acompaña la nueva imagen de la localidad y su reparación resulta rápida y sencilla, factor fundamental teniendo en cuenta el paso de camiones que atraviesan la planta urbana para dirigirse a las areneras y que generan un deterioro acelerado del pavimento. Las calles con mejorado, necesitan trabajos de mantenimiento cada tres meses (maquina niveladora y agregado de escoria).

Se necesita abastecer la siguiente cantidad de parcelas:

Barrio	Cantidad de parcelas	De agua	Gas	Cloacas
SECCION 1	2949	1051	684	1912
SECCION 2	1232	1206	186	1231
SECCION 3	1291	1291	298	1291
SECCION 4	1399	1399	208	1399
SECCION 5	1631	1619	1343	1631



Plano 28. Integración de los servicios de infraestructura por unidad barrial

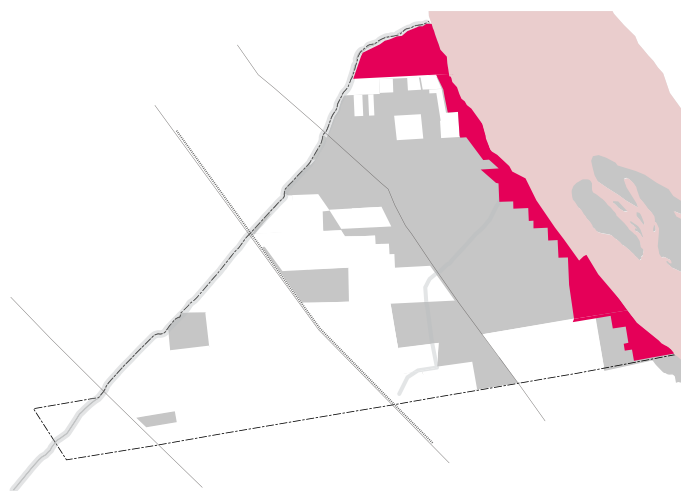
92 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

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

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

1. El frente costero del Paraná
2. El sistema del arroyo Frías
3. La nueva centralidad local
4. Los ejes de integración y conectividad
5. Los bordes periurbanos

1. EL FRENTE COSTERO DEL PARANÁ



Cabe destacar, en este punto, que para la definición de políticas públicas que orienten las intervenciones sobre los territorios frentistas a los cursos de agua se está elaborando un anteproyecto de “Ley de Ordenamiento Territorial de los Frentes Ribereños de Ríos y Arroyos de la Provincia de Santa Fe”. El mismo tiene como finalidad ordenar el territorio de los frentes ribereños y definir un conjunto de instrumentos operativos para la planificación territorial. En concordancia con ese anteproyecto, en el caso de Pueblo Esther, sobre el frente del río Paraná, se identifican dos tramos: uno de renovación y reordenamiento urbano y otro de reestructuración productiva.

En el primero se propone conservar el carácter predominantemente residencial de la ribera, para lo cual se plantea inducir al crecimiento ordenado de los servicios y los usos residenciales, como la creación de nuevos espacios públicos. En el segundo, se propone mejorar la convivencia de las actividades productivas y residencia-

les, como así también adecuar los desarrollos productivos -nuevos y existentes- a las normativas ambientales vigentes.

Se pretende así, garantizar la llegada al río potenciando el espacio público como 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 principales actuaciones propuestas son:

- Generación de balcones al río con recorridos públicos y de uso turístico, además de mejorar los accesos, muelles y el estado de la playa natural.
- Implementación de un proyecto de reubicación de los asentamientos informales y un programa de integración de asentamientos de pescadores que intente resolver la problemática del hábitat integrándola a una base de desarrollo productivo.
- Organización adecuada de las guarderías náuticas.
- Traslado progresivo de las areneras para liberar parcelas de gran valor ambiental localizadas en la ribera del Paraná

2. EL SISTEMA DEL ARROYO FRÍAS



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

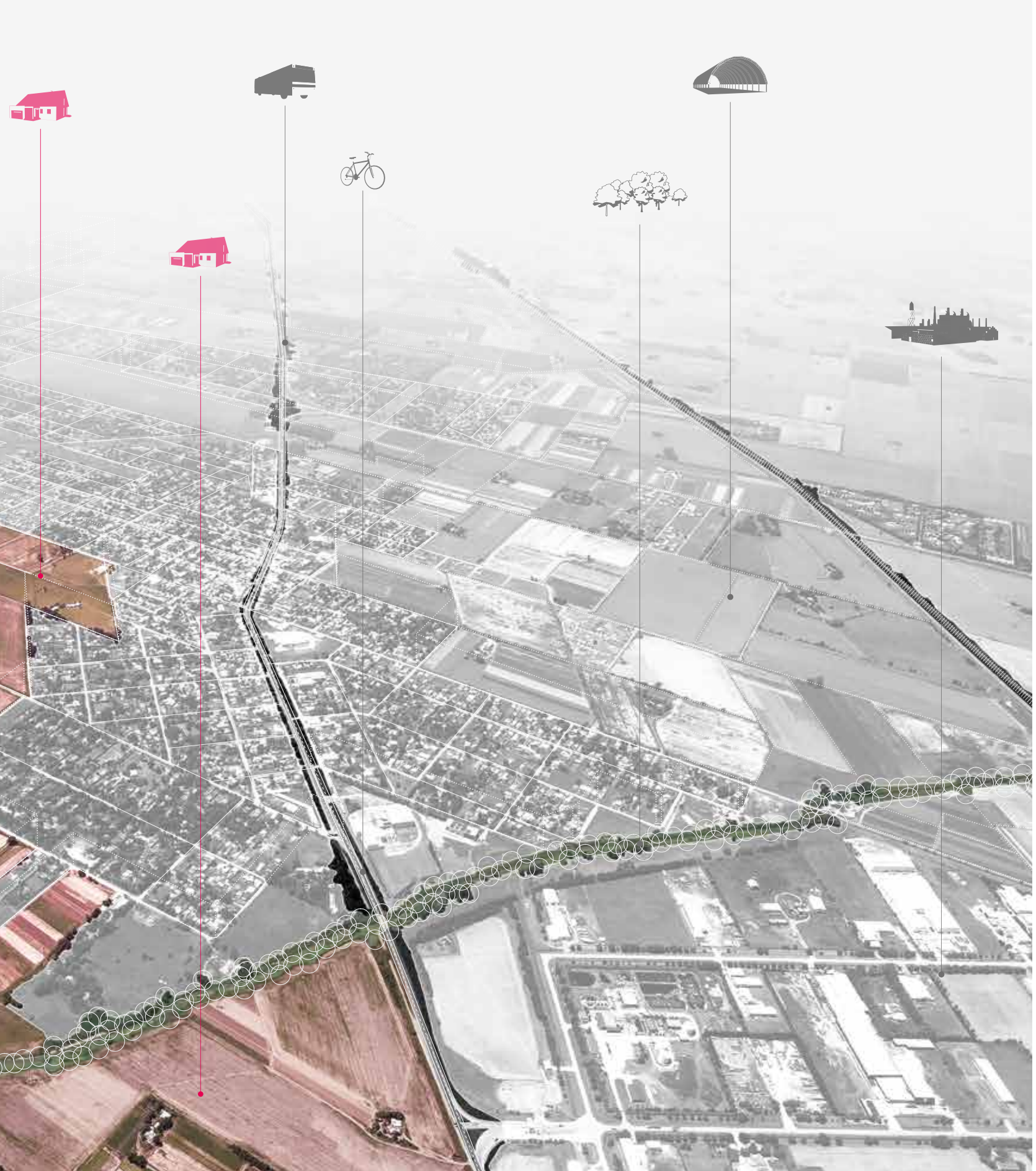
- Regulación del uso de suelo sobre los bordes del Arroyo Frías.
- Creación de un parque urbano de escala metropolitana.
- Creación de un parque lineal metropolitano, junto al arroyo Frías, con el tratamiento de ambas márgenes en su desembocadura (primero desde la ruta provincial N° 21 hacia el río Paraná, y luego, desde allí hasta su cruce con la ruta nacional A012).

Plan Especial Interjurisdiccional Arroyo Frías

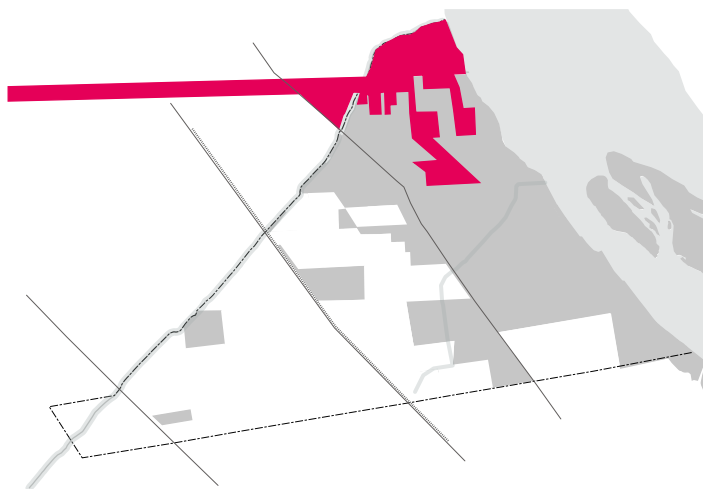
Esta intervención de carácter interjurisdiccional involucra a dos localidades del Corredor Sur del AMR (Alvear y Pueblo Esther) vinculadas por un hecho natural significativo: el arroyo Frías en su desembocadura en el río Paraná. Esta condición establece un fuerte nexo territorial entre ambas comunas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

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





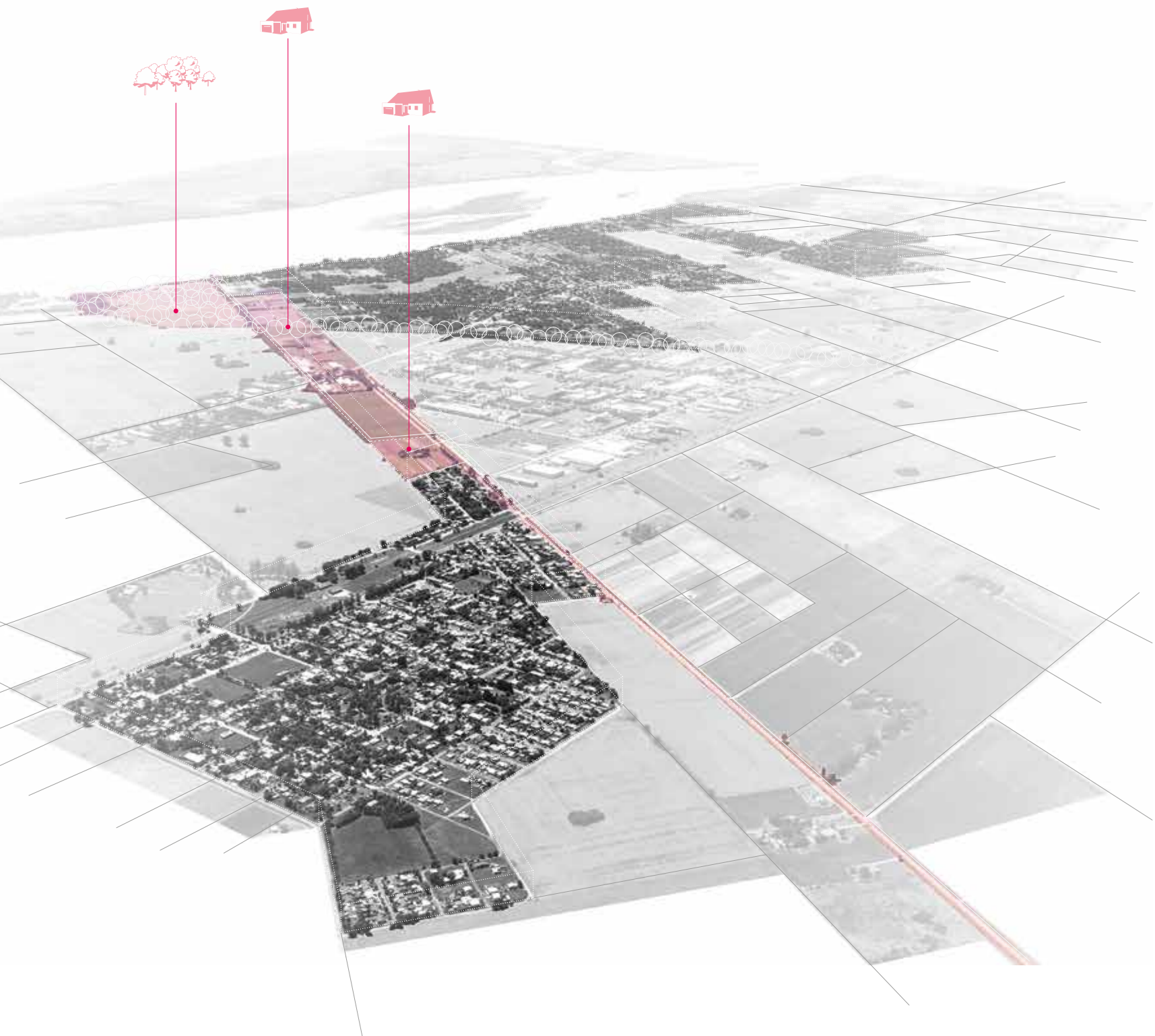
3. LA NUEVA CENTRALIDAD LOCAL



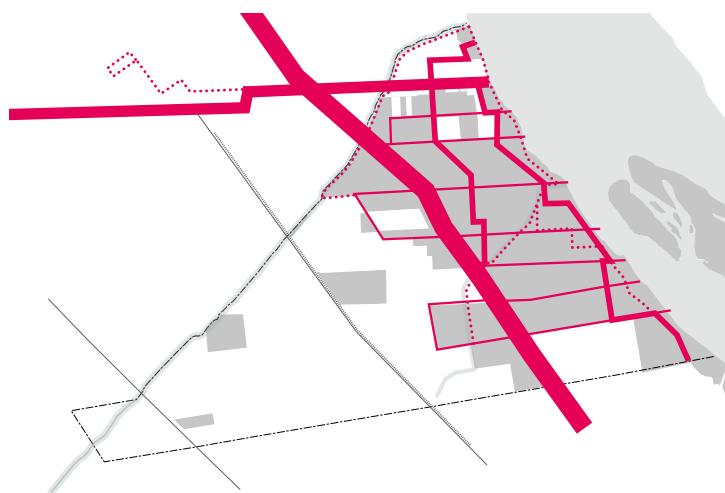
La presencia de un nuevo eje central ofrece la oportunidad de recomponer la estructura urbana y crear un área urbanizada estableciendo un nexo y recorrido extendido desde el arroyo hasta el corazón de la localidad. El desarrollo de este eje permite incorporar nuevos espacios públicos, tipologías de vivienda diferenciadas (con variaciones tipológicas que generen diversidad) y usos comerciales y de servicio.

La conformación de este eje presenta, a su vez, reestructurar el sistema vial jerárquico de la localidad, impulsando la creación de nuevos circuitos paisajísticos ubicados en sentido este-oeste, así como la generación de mejores accesos a la ribera pública. Las principales actuaciones propuestas son:

- Conformación de un nuevo eje central de reestructuración urbana (a partir de la presencia de suelo vacante estratégicamente localizado), que vincule un área recreativa (a localizar sobre el borde del arroyo) con el corazón de la ciudad. Se propone conformar este eje con nuevos espacios públicos, tipologías de vivienda diferenciadas (de mayor densidad) y usos comerciales y de servicios. Esta intervención de carácter unitario incluye la resolución integrada de aspectos referidos a movilidad, tratamiento de los espacios públicos, recreativos y vivienda.
- Identificación de proyectos especiales y complementarios entre sí, capaces de fortalecer la autonomía local.
- Conformación de un mercado de productores locales.



4. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



Con el claro objetivo de integrar los distintos barrios de la ciudad en una única planta urbana, se promueve una reorganización de la movilidad y del desarrollo de aquellos proyectos urbanos capaces de conferirle una lógica de cohesión al municipio.

La principal política a desarrollar es la reestructuración territorial con la incorporación de mejoras estratégicas en la conectividad, tanto vial como ferroviaria, de cargas y 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. La principal propuesta trata de un plan de movilidad que atienda a los objetivos de integración y conectividad antes descritos reforzando la segregación, entre el transporte de las personas y el transporte de las cargas, estableciendo circuitos claros con

recorridos preferentemente diferenciados o mixtos, cuando la geometría de los trazados habilite esta opción. Las operaciones a desarrollar son:

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

Intervenciones como la definición de calles manda peatón o, en el caso de esta avenida, la implementación de cruces peatonales bien señalizados y con priorización del peatón sobre el vehículo motorizado, dan cuenta de una vocación amigable hacia la apropiación ciudadana. Constituir cruces peatonales, a nivel de vereda particularmente en el entorno de las esquinas “estructurales” de afluencia masiva, inducen a una apropiación peatonal amplia y provocan una circulación vehicular más prudente con un diseño mejor planteado.

Dotación de infraestructura de conectividad para los ejes secundarios. Estas arterias son fundamentales para constituir una estructura clara de movilidad urbana. La linealidad norte-sur de todo el corredor se estructura en torno al río y a la ruta pro-

vincial n°21, construyendo cada localidad su apropiación del suelo urbanizado. En Pueblo Esther, el proceso se constituyó con aleatoriedad, pero preservó unos cuantos ejes nítidos en el sentido este-oeste que deben potenciarse para consolidar una estructura clara y garantizar la conectividad. Las pautas de diseño propicias a esta jerarquización son la segregación de modos de transporte (fundamentalmente, transporte motorizado y no motorizado), diseño del espacio público (mobiliario, arbolado) y consolidación de los roles jerárquicos a través de servicios e infraestructuras propios de vías principales.

Existen muchos ejes este-oeste que pueden interpretarse como estructuradores nítidos del espacio urbano que enlazan la ruta con la llegada al río, esto permite que toda parcela urbana quede conectada para acceder al circuito estructural.

La localidad cuenta con un porcentaje muy bajo de calles pavimentadas que se limitan al entorno más inmediato a la ruta. La extensión de este pavimento debería priorizarse en los ejes transversales mucho más que en el entorno a la ruta provincial N°21, en orden de generar conectividad en una planta urbana extendida y difusa entre la ruta y el río. Es usual la asociación del pavimento definitivo con la conclusión de las infraestructuras cloacales, para no duplicar esfuerzos en el solado, por lo que resulta importante el avance asociado de ambos aspectos infraestructurales.

Esta sucesión de ejes, vale remarcarlo, no debe interpretarse limitada a la vialidad del vehículo motorizado, sino que es imprescindible comprenderlo como intervención integral en el espacio público, que incluye fundamentalmente la circulación

no motorizada (veredas, paseos, ciclovías) en el diseño de cada eje, lo que promueve una movilidad sustentable de la localidad.

Generación de un circuito ribereño norte-sur. La conectividad de toda la planta urbana depende de los desarrollos anteriores y también, a modo de vinculación interna entre las partes, un eje paralelo al río resulta necesario para no quedar circunscriptos a una circulación de vehículos particulares “en peine” y asegurar un circuito más fluido sin necesidad de intervenir la ruta provincial N°21 para todos los recorridos. Al no contar con un eje nítido norte-sur, además del remarcado por la ruta, este circuito debe construirse con las conectividades posibles.

Desarrollo del circuito interno norte-sur. La relación de complementariedad entre Pueblo Esther y Alvear induce a una conectividad singular entre las partes. En las Directrices de Ordenamiento Territorial se plantea la vinculación entre localidades que en términos proyectuales podría materializarse con un eje de llegada al río desde el corazón de la planta de Alvear con el último eje este-oeste en el extremo norte de Pueblo Esther, considerando la construcción de un nuevo puente para cruzar el arroyo.

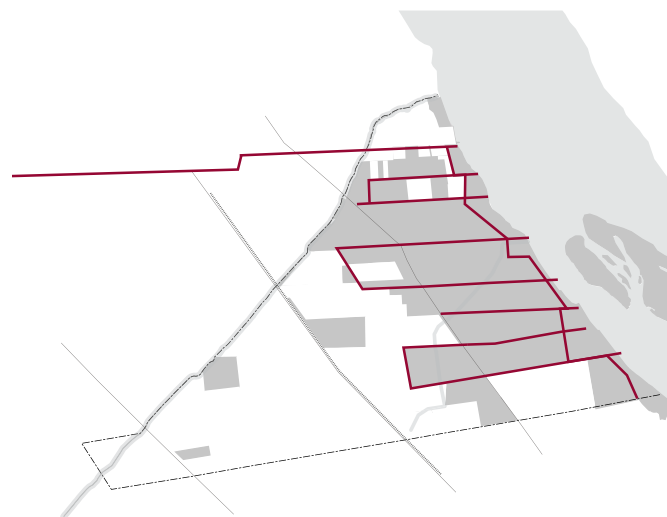
Esta vía permitiría la estructuración del proyecto de transformación del área central enlazada a su vez a un eje norte-sur que la vincule al resto de la planta urbanizada. Este circuito podría penetrar hasta alcanzar la planta más consolidada, enlazando en el paseo con la cañada que surca en diagonal la localidad.

La constitución de un intercambiador con puente a la altura del casco histórico de Alvear garantizaría un “despeje” del tránsito

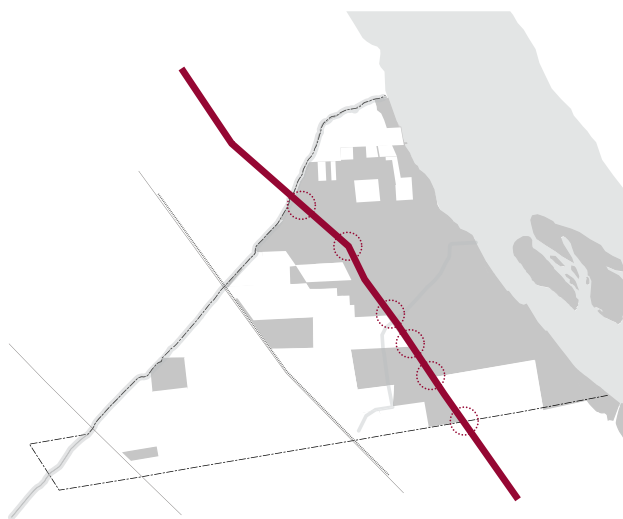
100

pesado de la planta de Pueblo Esther y devendría en una proyección para los usos predominantemente residenciales.

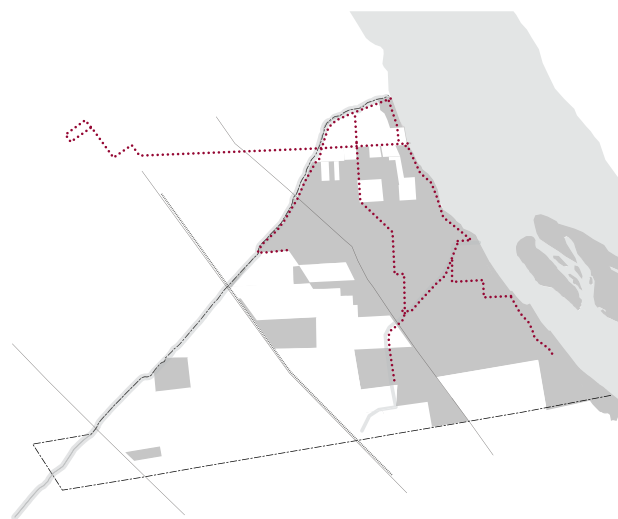
Al liberar el tejido urbano de la circulación de vehículos de gran porte, esta disposición permite un diseño fluido de viajes cotidianos para los residentes y también eventuales circuitos recreativos, tal como el proyecto integral que implica una estructuración alternativa y complementaria a la actual, con velocidades menores, propias de una circulación recreativa más amigable con los modos no motorizados de movilidad.



Ejes transversales

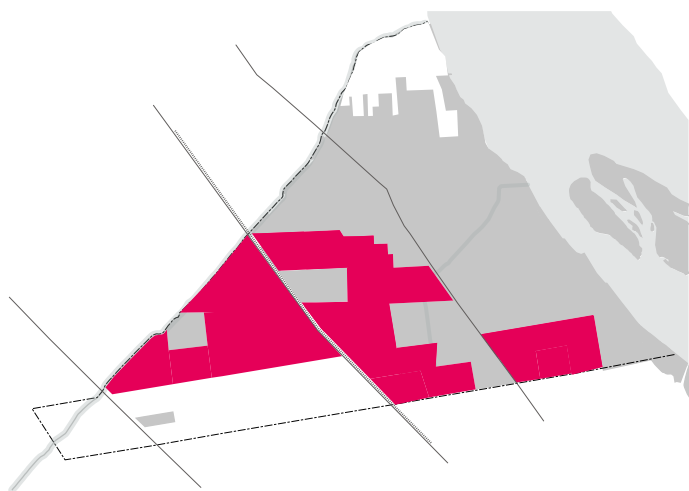


Corredores interurbanos



Vías para el transporte no motorizado

5. LOS ESPACIOS PERIURBANOS



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

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

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

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

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

Se reconocen cuatro situaciones diferentes en un suelo que no es homogéneo, cumpliendo distintas funciones de acuerdo a su

ubicación y a sus características pre-existentes. Ese reconocimiento establece no sólo las características del espacio 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 cuatro categorías: Periurbano de Proximidad; Periurbano Productivo / Patrimonial; Periurbano Hídrico / Ambiental; Periurbano de Completamiento.

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

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

En el caso del periurbano en contacto a áreas industriales, se diferencian aquellas industrias que contaminan de las que no. Para las industrias que emanan contaminantes se propone la

producción forestal, ya que la misma permitiría contener una parte de la contaminación aérea y, por otro lado, la contaminación de los suelos en la cercanía a las mismas no permitiría que sean usados para la producción de alimentos. Para las industrias, que no emanan contaminantes, se podría producir lo mismo que en la proximidad de áreas residenciales.

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

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

se propone el diseño de reservorios que puedan alojar el agua de lluvia excedente por períodos de tiempo para evitar la saturación de los cursos de agua. Además, es necesario el correcto tratamiento de los bordes de los arroyos para poder controlar las crecidas, con la incorporación de árboles que ayuden a disminuir el impacto de inundaciones y recuperar los mismos como corredores biológicos fundamentales para el correcto desarrollo de la flora y la fauna autóctona.

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

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

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

favorezca la riqueza paisajística del lugar. Se asignará a cada una de las áreas antes tipificadas los modos productivos que correspondan a cada caso y que estén listados en el catálogo.

- Conformación de corredores ecológicos, en la unión de elementos naturales fundamentales para la protección ambiental a escala metropolitana. El paisaje periurbano debe ser entendido como una infraestructura en sí, haciéndolo trabajar en favor de ciertos objetivos ambientales particulares. Por ejemplo, se plantea la creación de barreras forestales para cambiar la dirección y disminuir la velocidad de los vientos, evitando que los agroquímicos usados en áreas rurales afecten a las áreas urbanas. Además, el paisaje puede ser empleado para contener el agua de lluvia, usando la topografía para que trabaje como reservorios y retardadores que eviten inundaciones.
- Incorporación de caminos, ciclovías, espacios públicos como plazas y parques, viviendas de tipo rural en parcelas productivas, luminaria, señalética e infraestructuras que permitan una calidad de vida contemporánea inmersa en un paisaje productivo.



Plano 29. Selección preliminar de las parcelas para el desarrollo del suelo periurbano



Paisaje productivo en el suelo periurbano, 2017.

106 INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTIÓN

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

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

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

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

NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES

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

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

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

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

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

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

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

Conorcios 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 la comuna. Los destinos de estos recursos obtenidos serán derivados a los fondos de afectación específica creados a tal fin o destinados a la construcción de obras especificadas en las ordenanzas.

CRÉDITOS

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

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

COMUNA DE PUEBLO ESTHER

Presidente Comunal: Martín Omar Gherardi

Secretario de Gobierno; Daniel Benítez

Secretario de Obras y Servicios Públicos; MMO Raul Alejandro Curtis

Asesora Técnica Local ECOM, María Luz Saldutti

ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO

(ECOM- ROSARIO)

Presidenta, Intendente de Rosario Mónica Fein

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

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

Directora General, Mirta Levin

Directora de Ordenamiento Territorial, Maira Cimolini

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

Coordinadora del Programa, Soledad Iglesias

Responsable Área Metropolitana de Rosario, Ricardo Gallo

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

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

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

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

INSTITUCIONES COLABORADORAS

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

EQUIPOS TÉCNICOS

EQUIPO TÉCNICO ECOM

Directora General del Programa "26 estrategias locales, un plan metropolitano", Mag. Arq. Mirta Levin
Coordinadora Urbanística, Arq. Maira Cimolini
Coordinador en Accesibilidad y Movilidad, Arq. Gustavo Chialvo
Coordinadora en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano, Mag. Arq. Agustina González Cid
Coordinador de Información Georreferenciada. GIS, Agr. Daniel Sartorio
Coordinadora en Comunicación y Logística ECOM, Lic. Verónica Perelló
Coordinadora Administrativa-Contable ECOM, CPN. María Celeste Soldatti
Auxiliar de Coordinación Urbanística, Arq. Federico Sileo
Auxiliar en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano, Ing. David Balaban
Auxiliar de Información Georreferenciada. GIS, Técnico Topógrafo Eric Jäger
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, CPN. Victoria Tinnirello e Ignacio Puntin.
Asesora administrativa contable, CPN. Ángeles Brunori
Responsable de publicaciones, DG. Raúl Sordoni
Colaboradores, *Coordinadora de Proyectos Especiales*, Arq. Marianela Motkoski y *Auxiliar de Proyectos Especiales*, Arq. Martín Cabezudo
Secretaria, Jorgelina Ruiz

EQUIPOS TÉCNICOS ENTIDADES COLABORADORAS

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

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

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

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

EQUIPOS TÉCNICOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES

Desarrollo y coordinación, Licenciados Natalia Carnovale, Diego Beretta

Responsable Metodológica, Lic. Aneley Berardo

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

EDICIÓN

Coordinación editorial, Arq. Maira Cimolini

Diseño Gráfico, Dg. Raúl Sordoni. Sordoni ADV

Ilustraciones, Arq. Luis Lleonart

Corrección y revisión de textos, Dra. Julia Musitano

Imprenta, Akian Gráfica Editora

AGRADECIMIENTOS

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



Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

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

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

ISBN 978-987-45382-6-0

1. Urbanismo. 2. Planes Urbanos. 3. Ordenamiento Territorial. I. Título CDD 711



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

Se ha hecho el depósito de Ley 11.723

Impreso en Argentina

ISBN 978-987-45382-6-0





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



INU

Pueblo Esther 2030

PLAN URBANO LOCAL

2030

