



Acebal 2030

PLAN URBANO LOCAL









Acebal 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Acebal. 2019



Estimados vecinos y vecinas:

En mi carácter de presidente Comunal y vecino de Acebal, me es muy grato presentarles el Plan Urbano Local Acebal 2030, que ha surgido de un importante proceso de participación encauzado en el Área Metropolitana de Rosario.

Considero importante en el inicio de mi gestión contar con una herramienta de estas características, porque si bien estamos abocados a resolver los problemas que surgen en el día a día atendiendo a los vecinos de Acebal, escuchando sus reclamos y tratando de encontrar las mejores soluciones para los problemas que nos plantean, somos conscientes de las nuevas necesidades. Reconocemos el constante crecimiento de nuestra comuna y la conveniencia de hacer una apuesta mayor: programar su futuro crecimiento para garantizar un desarrollo sustentable, basado en una adecuada relación entre los usos residenciales y los usos industriales, entre el suelo urbano y el suelo rural. Estamos convencidos de que tomaremos mejores decisiones en el quehacer diario si tenemos en claro un proyecto a más largo plazo.

El Plan Urbano Local Acebal 2030 que estamos presentando aborda ese gran desafío. Visualiza el futuro de nuestra localidad planteando sus posibilidades de transformación urbanística con una mirada a 10 o 15 años. Incluye proyectos estratégicos que podremos impulsar junto a localidades vecinas con una perspectiva metropolitana y regional. Plantea importantes acciones a desarrollar y potenciar a partir de establecer consensos con otras comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario. Son importantes los desafíos a escala local que se pueden alcanzar mejorando nuestra comunicación y afianzando los lazos territoriales.

Esta iniciativa de construcción de un plan se llevó adelante gracias a la incorporación de Acebal al “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, junto a otras 11 comunas y municipios que constituyen el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOMR) y que fueron integradas en la segunda etapa de su implementación.

Distintas instituciones participan en su desarrollo coordinadas por el ECOMR (CONICET, INTA, Universidad Nacional de Rosario y Colegio de Arquitectos), prestando colaboración técnica y aportando personal idóneo que se ha sumado a la tarea orientada por los equipos técnicos del ECOMR, con la asistencia del personal técnico de la comuna.

Su realización se inscribe en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), encuadrado en el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del gobierno nacional y ha contado con el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

Confiamos en que este Plan nos orientará y nos marcará el rumbo a seguir para lograr transformar positivamente nuestra localidad y mejorar la calidad de vida de nuestra gente.

Daniel Siliano

Presidente comunal de Acebal

ÍNDICE

10 **INTRODUCCIÓN.**

CAPÍTULO 1.

CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano 18

Descripción general de la localidad20

Proceso de urbanización 21

- Configuración urbana y cambios de uso de suelo 21

- Transformaciones recientes 22

- Caracterización del suelo periurbano y rural 24

CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

Sistemas generales	28
• Sistema vial jerárquico	28
• Sistema ferroviario	28
• Transporte público	28
• Sistema de espacios verdes	28
• Equipamientos urbanos significativos	30
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor	30
Ejes temáticos sectoriales	36
• Urbanización y vivienda	36
• Déficit habitacional	37
• Estado de las infraestructuras y los servicios	42
• Desarrollo del suelo periurbano y rural	47
• Accesibilidad y movilidad	51
• Desarrollo industrial, productivo y de servicios	51
Principal normativa vigente	54
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	55
Identificación de las potencialidades locales	60

CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local	64
• Criterios generales	64
• Criterios particulares adoptados para las localidades del COM	67
Síntesis de las estrategias de desarrollo para el COM	75
Objetivos de transformación urbana	82
Criterios de urbanización a nivel local	84
Políticas y acciones para el desarrollo local	85
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda	85
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes	86
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad	88
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios	90
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios	90
• Lineamientos preliminares para un plan de infraestructuras y servicios	92
• Modelo integrado de las estrategias para el desarrollo local	96
Grandes operaciones estructurales	98
Instrumentos normativos y de gestión	112
• Normas urbanísticas generales	112
• Normas urbanísticas particulares	112
• Reglamento de edificación	114
• Instrumentos de gestión para la concertación	114
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano	115

INTRODUCCIÓN

12

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

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

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

de Santa Fe, se le otorga al ECOMR el estatus de ente público no estatal. Se impulsa con esta ley la creación de otros entes de coordinación entre ciudades y comunas de una determinada región de la provincia y se establece que la naturaleza de la asociación será la de gestionar, planificar, coordinar y promover distintas políticas acordadas entre las diferentes localidades que la integran, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

En este contexto y aprovechando las sinergias logradas, se puso en marcha el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, mediante el cual se inició un proceso que en una primera fase involucró trece comunas y municipios ECOMR: Álvarez, Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fighiera, General Lagos, Granadero Baigorria, Ibarlucea, Pérez, Pueblo Esther, San Lorenzo, Soldini y Villa Gobernador Gálvez. La segunda etapa de ejecución suma a Acebal entre otras once más: Carmen del Sauce, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fray Luis Beltrán, Funes, Pavón, Piñero, Pueblo Andino, Ricardone, Villa Constitución y Zavalla. Rosario, ciudad cabecera del área, se integra al programa a través del planteo de 5 Planes Interjurisdiccionales, a desarrollar en forma conjunta con seis localidades colindantes.

A la finalización del programa, prevista para finales del 2019, todas las localidades ECOMR contarán con su plan urbano; y el AMR contará con un plan metropolitano convalidado por el conjunto de planes urbanos.

Esta iniciativa viene a solucionar un problema importante para la mayor parte de las localidades del área, que no cuentan con instrumentos de planificación actualizados que incorporen herramientas

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

acordes a las necesidades actuales. A nivel local, el único municipio del AMR que dispone de un plan urbano de estas características es la ciudad de Rosario. Ante esta situación, la mayoría de los municipios se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N° 7.317/67 y N° 563/78, o en el mejor de los casos, con normas locales parciales o con planes desactualizados.

La elaboración del “Plan Urbano Local Acebal 2030” supone no sólo la actualización y reformulación implícita del cuerpo normativo vigente, sino, sobre todo, su adecuación a los objetivos y políticas concertadas a nivel metropolitano. Los proyectos y las propuestas urbanísticas que se planteen en Acebal juegan un papel clave en la consolidación de un plan metropolitano, conformado por las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT) definidas para el AMR y acordado en mayo de 2014 por los 21 intendentes y presidentes comunales integrantes en ese entonces del ECOM. Los nuevos compromisos asumidos a escala metropolitana obligan a la ciudad a repensar sus propuestas y revisar su cuerpo normativo, a fin de actualizarlo encuadrando los lineamientos a seguir para encauzar tanto el desarrollo local como para propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Se hace necesario reforzar los instrumentos que faciliten una gestión asociativa entre el sector público y el sector privado, como también el desarrollo de proyectos estratégicos en forma conjunta con otras localidades, que puedan encontrar financiamiento por parte del gobierno provincial y nacional. En la práctica, los procesos de planificación territorial metropolitana, así como su integración con los procesos de planificación urbana local, se presentan como una arena compleja, dinámica y cambiante en sus entornos y desafíos. Los mismos requieren nuevas modalidades de gestión del territorio

con un fuerte sentido de innovación y participación de las comunidades sobre las que se despliegan.

Comprender que la ciudadanía, a través de las instituciones que la representan, debe constituirse por sujetos protagonistas de estas definiciones, es clave a los fines de iniciar un proceso de planificación territorial integral, inclusivo y participativo. Con este objetivo y para consensuar los lineamientos a seguir, se han desarrollado, en el curso del año 2019, jornadas de trabajo con la participación del conjunto de localidades que integran el Cuadrante Oeste Metropolitano (COM), en las cuales participaron los técnicos designados por la localidad de Acebal. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para consensuar un diagnóstico sobre la situación urbanística general de la comuna y para debatir –junto a las fuerzas vivas, el presidente comunal, funcionarios, actores políticos, empresariales y personal técnico– la propuesta preliminar del plan. Se analizaron, en esa instancia, las principales temáticas a tener en cuenta para la elaboración del Plan Urbano Local y se profundizó en los aspectos generales y particulares de las Directrices de Ordenamiento Territorial.

Entre marzo y agosto de 2019, se realizaron 11 jornadas participativas de esas características en las localidades del Corredor Sur, Corredor Norte y Cuadrante Oeste Metropolitanos, integradas al programa. El desarrollo de los encuentros se llevó adelante bajo la metodología de taller, con mesas de trabajo que abordaron los procesos de planificación territorial en dos momentos diferentes. En una primera instancia, se llevó adelante un mapeo de los problemas prioritarios y, en una segunda instancia, se realizó un mapeo de estrategias acordadas a fin de caracterizar y ponderar las alternativas de solución a los mismos.

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

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

DIRECCIÓN GENERAL ECOMR
Septiembre de 2019

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



CAPÍTULO 1.**CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

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

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





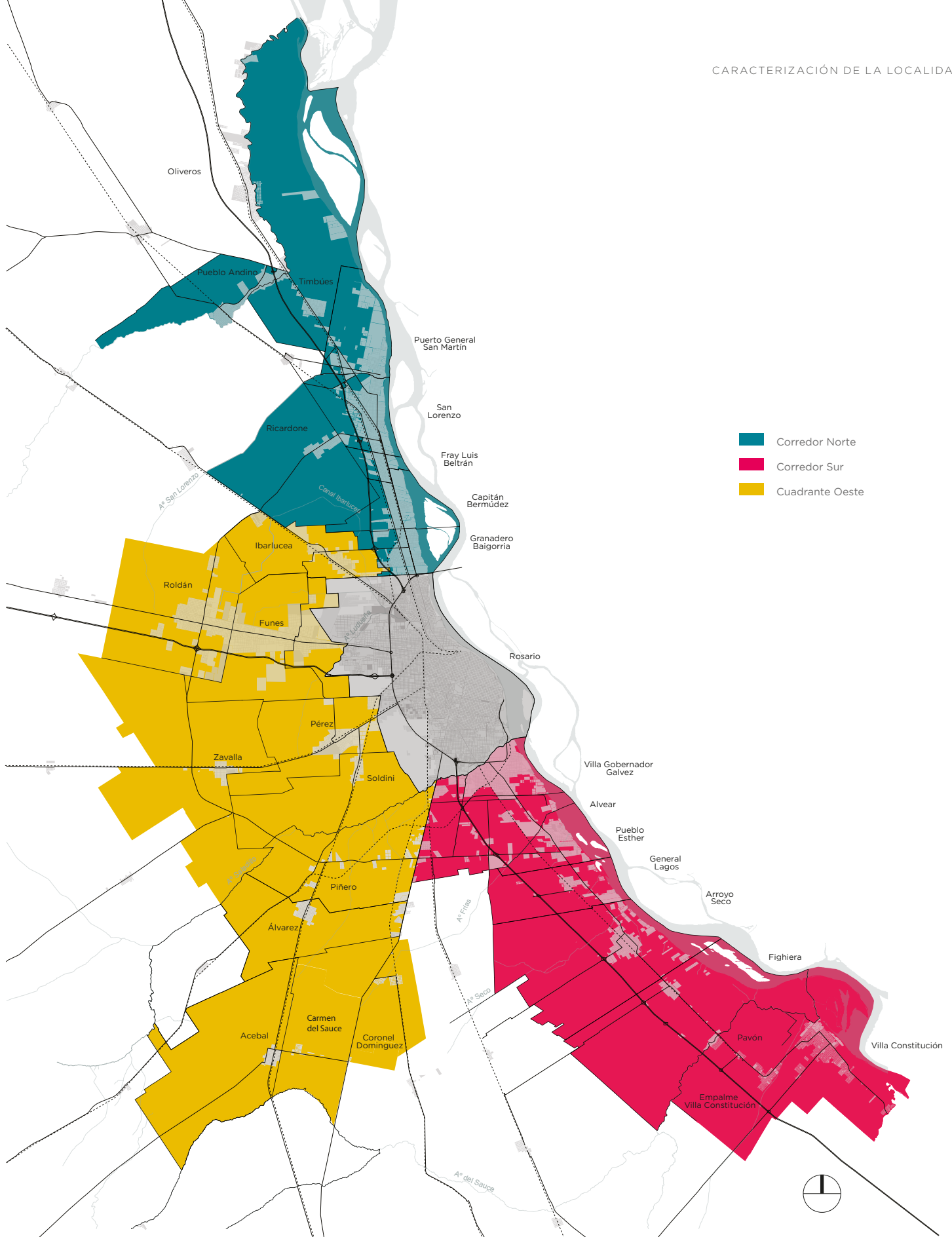
18 UBICACIÓN EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

La comuna de Acebal, perteneciente al Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario, se localiza aproximadamente a 38 km al sudoeste de la ciudad de Rosario. Las vías del ex Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre (hoy, Nuevo Central Argentino) y las rutas provinciales N°20-S, N°29-S y N°26 estructuran y caracterizan a este territorio. Asimismo, se destaca la presencia del arroyo del Sauce en el límite sur de su jurisdicción.

Acebal conserva la identificación de su núcleo urbano de manera independiente, mediante una planta compacta y prolija, con una notable impronta residencial y diversos espacios vacantes estratégicamente localizados que, por su posicionamiento en continuidad con la trama urbana, se presentan como una oportunidad para desarrollar nuevos programas de viviendas, espacios públicos y equipamientos de relevancia local. Esta comuna se destaca por tener un buen nivel de equipamientos que le otorgan una centralidad en el Cuadrante Oeste. Por la presencia de diversos clubes, por ejemplo, es receptora de gran cantidad de personas atraídas principalmente por competencias deportivas. Se destaca, a su vez, su centralidad en torno a la provisión de servicios educativos: las escuelas públicas, principalmente la técnica, reciben estudiantes de los poblados cercanos (Carmen del Sauce, Paraje Cuatro Esquinas, Uranga, Pavón Arriba y Álvarez).

Los núcleos urbanos que se localizan en el Cuadrante Oeste Metropolitano se vinculan entre sí por diversas vías de comunicación, sin llegar a consolidar una estructura de corredor (como sí sucede en el Corredor Norte y Corredor Sur). Estos centros se distancian entre sí y de Rosario por la presencia de áreas rurales intermedias. Las relaciones entre el territorio y los procesos económico-sociales han determinado un paisaje urbano y rural que tuvo su origen mayormente vinculado a la actividad productiva rural.

La existencia de diversas infraestructuras viales y ferroviarias que articulan las distintas localidades pertenecientes al Cuadrante Oeste Metropolitano, junto a las características propias de este territorio, 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 potencien el valor de estos vínculos y favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local.



20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

El distrito en el cual se inserta la comuna de Acebal tiene una extensión territorial total de 122,08 km². El área urbana, vinculada a la residencia permanente o temporal, las actividades secundarias, terciarias y recreativas, ocupa aproximadamente 2,02 km² (2% de la superficie total). El área no urbanizada, que incluye el suelo destinado a actividades primarias y usos agropecuarios, ocupa aproximadamente 120,06 km² (98% de la superficie total).

Según el Censo Nacional realizado en el año 2010, cuenta con una población de 5.377 habitantes que viven en un total de 1.749 hogares. Esta población representa el 5,8% de los habitantes del Cuadrante Oeste Metropolitano y el 0,4% de los del Área Metropolitana de Rosario (AMR). Los incrementos intercensales, que captan no solo la natalidad sino también las migraciones, fueron del 13,1% (período 1991-2000) y del 10,5% (período 2001-2010). En base a estos datos, la proyección de población en el 2019 es de 5.930 habitantes. En relación con lo observado en el Cuadrante Oeste Metropolitano (incrementos de 26,6% y 26,3% respectivamente), este crecimiento

es considerablemente menor en ambos períodos, pero mayor al de la provincia de Santa Fe, que ha presentado variaciones intercensales de 7,2% y 6,5% respectivamente. En comparación con la ciudad de Rosario, que presenta un incremento para los mismos períodos de 0,05% y 4,30% respectivamente, Acebal registra aumentos mayores. Este análisis hace suponer que la localidad tuvo un crecimiento poblacional no solo debido a la natalidad sino también a desplazamientos de población, pero que se produjeron en menor escala que a nivel del Cuadrante.

La estructura etaria presenta las siguientes características: el 18,9% de la población es menor a 14 años, la población entre 15 y 65 años (población en edad de trabajar) representa el 66,5%, y los mayores de 65 años el 14,6%. En comparación al Cuadrante Oeste, donde esta estructura presenta para cada grupo 24,5%, 66,5% y 9% respectivamente, se observan diferencias en los grupos extremos.

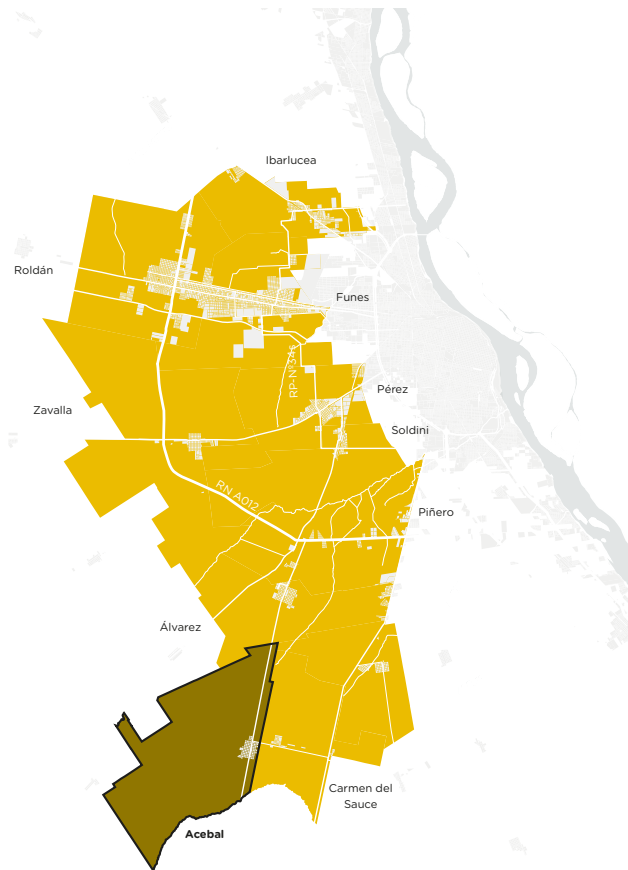
La densidad poblacional muestra una primera aproximación a la configuración de la comuna y su organización territorial. En la totalidad de la jurisdicción, la densidad global¹ alcanza los 44 hab./km², siendo en el área urbanizada² de 2.463,9 hab./km², y en el área no urbanizada³ de 3,4 hab./km². Esto indica que la población se encuentra concentrada en el área urbana, siendo baja la densidad de población en zona no urbanizada, dando cuenta de una localidad compacta. En base a las proyecciones censales calculadas por el INDEC, la densidad poblacional global proyectada⁴ al 2019 es de 48,6 hab./km².

1. Relación entre la población y la superficie total del distrito.

2. Relación entre población en zona o área y la superficie urbanizada.

3. Relación entre la población en zona o área y la superficie no urbanizada.

4. Relación entre la población total proyectada al 2019 según Indec y la superficie total del distrito.



PROCESO DE URBANIZACIÓN

CONFIGURACIÓN URBANA Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

Domingo Saa Pereyra, de origen portugués, ha sido uno de los primeros propietarios del territorio correspondiente a la actual jurisdicción de Acebal; pero es su hija María Saa Pereyra, que contrae matrimonio con Amador Cerro Acebal (oriundo de España), quien resulta heredera de dichas tierras. El núcleo urbano surge en torno a la instalación de la estación ferroviaria y es justamente Amador Acebal quien impulsa la fundación del pueblo, otorgándole su nombre. El Pueblo de Acebal es fundado el 22 de Julio de 1890 por decreto firmado por el gobernador Cafferata, en el cual se aprueba el trazado del poblado y colonia. Si bien los primeros habitantes de la colonia han sido yugoslavos, posteriormente se registra una gran inmigración italiana y española, conformando una sociedad heterogénea de orígenes diversos.

Entre las primeras obras que se registran en la localidad, se destaca la construcción de la Escuela Fiscal N°74 en un terreno donado por María Saa Pereyra, el 19 de diciembre de 1895. Asimismo, el 10 de septiembre de 1899 surge la Sociedad Italiana de Socorros Mutuos, institución que despliega actividades de recreación, educación e intercambio cultural. El 11 de mayo de 1902 se inaugura la parroquia Santo Domingo de Guzmán, luego



22 de numerosas acciones y tramitaciones realizadas también por María Saa Pereyra.

Frente al notable desarrollo del poblado, en 1907 se definen los límites jurisdiccionales del distrito de Acebal, dotándolo de comisaría y juzgado. Antes de esa fecha, los nacimientos, matrimonios y defunciones se registraban en Arroyo Seco y luego en Carmen del Sauce.

Las primeras actividades deportivas se asocian al origen del Pigeon Club, fundado el 4 de julio de 1907, como centro recreativo y lugar de práctica de tiro a la paloma. A fines de ese año, dicha institución se transforma en el actual Tiro Federal Argentino, escriturándose recién en 1952. También se destacan el Club Atlético Acebal, surgido en 1922 de la unión del Club Timoteo O'Connor y La Unión Gremial, y el Club Social y Deportivo Estrella del Sur, fundado en 1950.

En 1928 se solicita la aprobación de un hospital dentro de la traza del pueblo, costado íntegramente por María Saa Pereyra. No obstante, dicho hospital permaneció cerrado y se dona posteriormente a la comuna de Acebal. Recién en marzo de 1948 se habilita el hospital público "María Saa Pereyra de Acebal", dependiente del Ministerio de Salud Pública de la Provincia.

El 18 de mayo de 1953 se crea el Instituto Secundario, adscripto al Colegio Nacional N°1 de Rosario.

TRANSFORMACIONES RECIENTES

Desde los orígenes de la localidad, su planta urbana ha tenido una conformación compacta, regular y homogénea, desarrollada en torno al núcleo original. Del análisis de los procesos de urbanización que han tenido lugar en los últimos 20 años se reconoce una tendencia al completamiento de la planta urbana original, principalmente del sector ubicado al este del eje ferroviario. Este proceso se encuentra asociado a la radicación de vivienda permanente para la población local. Las urbanizaciones que se han ido incorporando mantienen la lógica del núcleo original.

Se registran tres sectores de pequeña escala, en donde hay viviendas en situación de intrusión. Asimismo, también se identifican ocupaciones de privados en el predio ferroviario del cuadro de estación por parte de propietarios de residencias con contrafrente a dicho predio.

En los últimos años, se identifica el incremento de establecimientos industriales y de grandes depósitos para el almacenamiento de maquinarias agrícolas distribuidos de manera dispersa, tanto en el interior de la planta urbana como en forma contigua a ésta. También se destaca la presencia de las industrias del calzado, textil y cartón.

Es importante señalar que la localidad posee un alto nivel de provisión de servicios, registrando más del 90% de su planta urbana con cobertura de agua potable, servicio de cloacas y red de gas natural. Más de la mitad de sus calles se encuentran pavimentadas y, del resto, la mayoría registra algún tipo de mejorado; sólo un 10% de las calles permanecen de tierra.



- | | |
|---|--|
| Planta urbana consolidada | Urbanizaciones en Proceso de Consolidación Aprobados a partir de 2000 |
| Área urbana vacante | Intervenciones de Vivienda Estatal posterior a 2000 |
| Área Urbana en Proceso de Consolidación | Viviendas en Situación de Intrusión |
| Urbanizaciones en Proceso de Consolidación Aprobadas antes de 2000 | Instalaciones Industriales o Afines |

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

Tipo de zona	Cantidad de Fincas	%	Sup. Terreno (Hectáreas)	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada (m ²)	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	2.597	83,72	107	0,90	376.288	97,72	35,17
Suburbano	10	0,32	21	0,18	3.297	0,86	1,55
Suburbano Loteado	38	1,23	5	0,04	5.495	1,43	11,87
Rural	457	14,73	11.697	98,88	0	0,0	0,0
TOTAL	3.102		11.829		385.080		0,33

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

Acebal presenta un notable desarrollo de producción rural, mayormente dedicada a la agricultura extensiva. No obstante, también se registran actividades ganaderas en las tierras localizadas junto al arroyo del Sauce. Se suma, además, la reciente implantación de la actividad productiva vinculada a la avicultura. La superposición de actividades rurales con las urbanas, sin mediar las mismas entre sí, ocasiona diversos conflictos, especialmente debido a la aplicación de agroquímicos.

Según la clasificación del Catastro Provincial, la configuración actual de los usos del suelo está dada principalmente por la categoría “suelo rural” (98,88% de la superficie total), la mayor superficie declarada de la localidad, concentrado en el 14,73% de las fincas⁵. El “suelo suburbano” ocupa el segundo lugar (0,18% de la superficie total) y está constituido por el 0,32% de fincas con un 0,86% de su superficie edificada. La superficie de suelo calificada como “urbana” (0,90% de la superficie total) está constituida por el mayor porcentaje de superficie edificada (97,72%) con el 83,72% de fincas (91,8%). El “suelo suburbano loteado” constituye solo el 0,04% de la superficie total, con el 1,43% de la superficie edificada.

CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

El Área Metropolitana de Rosario está caracterizada por la alta presencia de suelo rural dentro de los límites distritales de las localidades. En estas situaciones, el suelo a definir como periurbano es el encargado de mediar entre el suelo rural y el suelo urbano; se identifica como un espacio con características paisajísticas, ambientales, productivas y sociales propias.

En la actualidad se resta importancia a este espacio intermedio donde coexisten tanto actividades productivas como actividades residenciales y recreativas. Sin embargo, la importancia de su reconocimiento se asienta justamente en su capacidad de generar una franja de transición entre los usos de suelo urbano y rural, protegiendo el paisaje productivo que rodea las localidades de los procesos expansivos, al tener capacidad de filtrar el uso de agroquímicos en la producción extensiva; además de contribuir a recuperar el hinterland productivo de cada localidad, reforzando su capacidad de abastecer las demandas de consumo de la región y rescatando las fuentes de trabajo que la actividad genera.

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

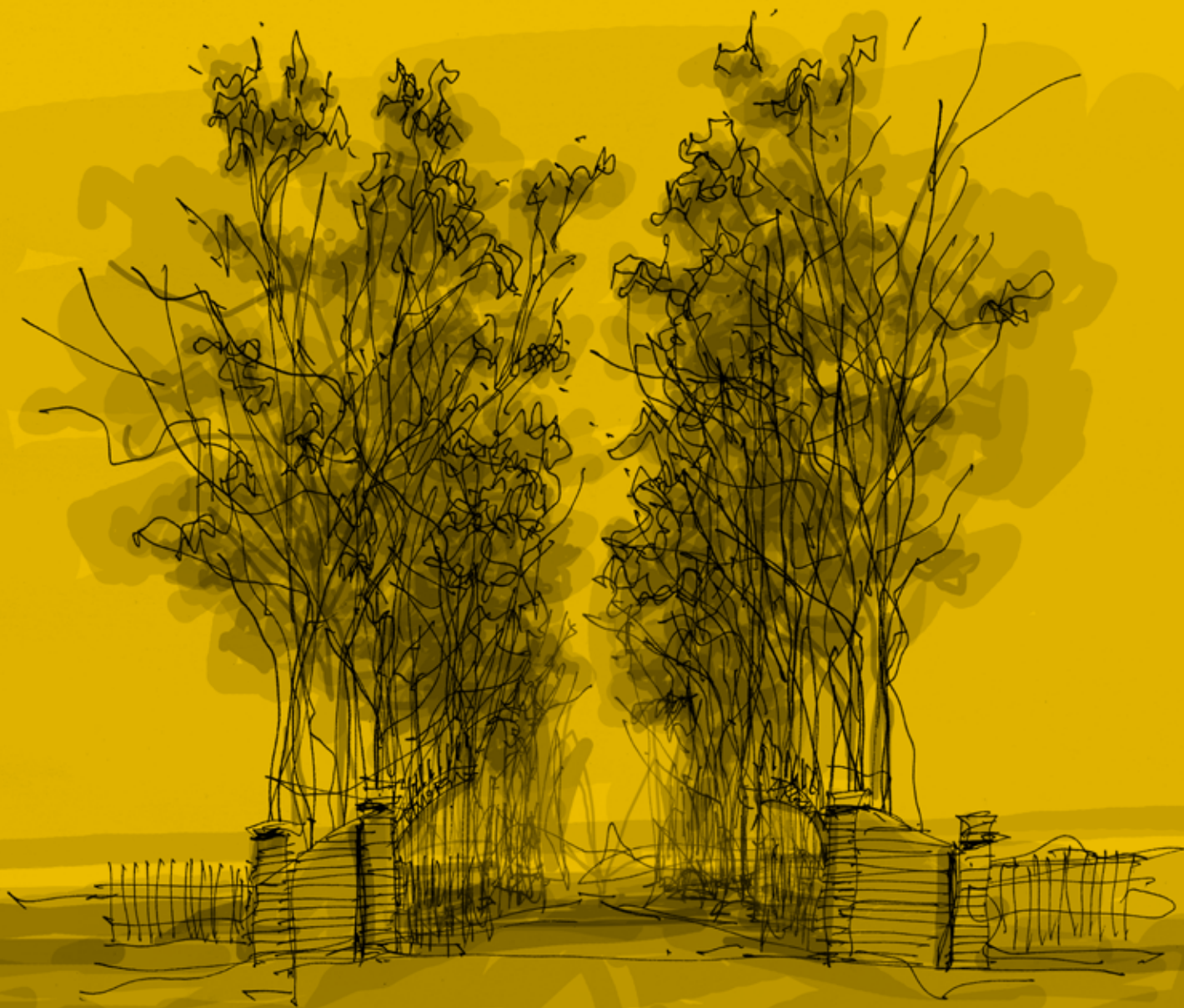
La planta urbana de Acebal está mayormente consolidada en su interior y no existen por el momento nuevos loteos en sus bordes que generen espacios de encuentro entre los usos productivos y residenciales. La planta es compacta con sus límites bien marcados, diferenciando completamente el suelo urbano del rural que la rodea, condición que se repite en la mayoría de las localidades del Cuadrante Oeste. La planificación de este territorio rural, teniendo en cuenta todos los elementos que lo componen, es fundamental para establecer una buena convivencia entre los suelos urbano y rural y generar en el espacio intermedio un nuevo modo de habitar la ruralidad.



Paisaje productivo en el suelo periurbano, 2019

**CAPÍTULO 2.****DIAGNÓSTICO**

La caracterización territorial de Acebal, la ubicación en el Área Metropolitana de Rosario y la particular articulación de usos del suelo y dinámicas de urbanización ofrecen una primera lectura de su configuración urbana y transformaciones recientes, así como de su particular condición rururbana. A continuación, se profundiza el conocimiento de la situación urbana de la comuna efectuando un diagnóstico de los “sistemas generales” (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), las cuales se denominan “temáticas sectoriales”. Asimismo, se describe la principal normativa vigente y se presenta la síntesis de los problemas y las potencialidades de la localidad.



SISTEMAS GENERALES

SISTEMA VIAL JERÁRQUICO

La red vial está conformada por las principales calles de la comuna, que constituyen la estructura de sostén para el sistema de movilidad. Como parte de este sistema pueden definirse dos tipos de corredores en la localidad, según su jerarquía o relevancia en relación con el flujo que puedan cargar y con su capacidad para vincular distintos sectores urbanos y relacionar Acebal con el territorio circundante:

Corredores Primarios. La red vial jerárquica está conformada por los siguientes elementos: la ruta provincial N°14, que transcurre en forma paralela a las vías del Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre; la ruta provincial N°20-S (nomenclada como Bv. Centenario en el tramo urbano), que funciona como acceso principal a la localidad bordeando el cuadro de estación y conectando al núcleo urbano, hacia el norte y el sur, con el territorio circundante; la ruta provincial N°29-S, que vincula la urbanización con el territorio hacia el sudoeste y, finalmente, la ruta provincial N°26, que conecta, en sentido este-oeste, a Acebal y Carmen del Sauce con Rosario (a través de las rutas provinciales N°18 y N°14).

Corredores Secundarios. Se destacan los ejes O'Higgins, Mitre, Rivadavia y Saavedra (en sentido oeste-este); y Urquiza, Bv. Centenario,

Bv. S. de Iriondo y R. S. Peña (en sentido norte-sur). Otro camino secundario de relevancia lo constituye el Camino Viejo del Sauce (que la vincula a Carmen del Sauce). La estructura de la localidad es ordenada y bien distribuida, con un diseño bien organizado que respetó el desarrollo de la urbanización en torno al cuadro de estación ferroviaria.

SISTEMA FERROVIARIO

El trazado del Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre (ubicado en forma paralela a la ruta provincial N°20-S) es de relevancia en la localidad, ya que su cuadro de estación origina el núcleo fundacional del poblado. El atravesamiento de estas infraestructuras por las vías jerárquicas permite una razonable conectividad interna, ya que se produce por tres pasos a nivel.

TRANSPORTE PÚBLICO

Se releva un bajo nivel de circulación del transporte público de pasajeros que la conecta a Rosario y a todas las localidades vinculadas con la ruta provincial N°18, ingresando vía la ruta provincial N°26. El servicio se limita a la línea Interbus y tiene la ventaja de no ingresar en otras localidades, ofreciendo por ello mejores prestaciones para el usuario local, pero como se cortan las opciones nocturnas, esto dificulta las condiciones de prestación del último servicio diario.

SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

Se halla constituido por todos aquellos sitios del territorio comunal que, en general, presentan las siguientes características:



Plano 2. Sistema vial jerárquico y ferroviario

30 valor distintivo por sus dimensiones, morfología, características ambientales y por las actividades que aloja. Son lugares que desempeñan una función estructural en la organización espacial de la localidad y del territorio, así se trate de terrenos de dominio público o privado. Por sus características físicas y funcionales, se distinguen tres categorías de espacios verdes bien diferenciadas:

Frente ribereño del arroyo del Sauce. La localidad limita con el arroyo del Sauce al sur de su jurisdicción. Las parcelas frentistas al arroyo son de uso rural, mayormente destinadas a la explotación ganadera. Dicho curso de agua se presenta como un potencial corredor verde de relevancia a valorizar.

Parques, plazas y paseos. En esta categoría, que incluye los espacios abiertos de la localidad con dimensiones y características ambientales especiales y cuyo uso colectivo está destinado fundamentalmente a actividades recreativas, se destacan en especial los que brindan el principal espacio para el ocio y la vida social: el predio de la estación del ferrocarril y la plaza Coronel Domínguez, ubicados ambos en el centro de la planta urbana. Además, se distinguen los dos clubes deportivos y el predio de Tiro Federal Argentino, que cuentan con instalaciones para diversas actividades recreativas. También son relevantes las plazas y paseos de menor escala, como las plazas San Martín, José Hernández y Pedro Klis.

Suelo Periurbano. Comprende a las parcelas ubicadas alrededor de las áreas urbanas destinadas principalmente a actividades productivas rurales, las cuales también conforman el paisaje ver-

de de la localidad. Se reconoce este espacio como filtro gradual entre el suelo urbano y el suelo rural.

EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

Entre los principales equipamientos urbanos con los que cuenta la localidad, cabe destacar, como ya se dijo, al predio del cuadro de estación ferroviario por su valor patrimonial, arquitectónico y de espacio público. Respecto a las áreas de salud pública y seguridad, Acebal cuenta con un hospital rural SAMCO, una clínica privada, cinco geriátricos, la asociación de Bomberos Voluntarios y la Comisaría N°28. En relación con las instituciones educativas, se registran: el Jardín de Infantes N°183 “Roque Noretto”, la Escuela Primaria N°74 “María Saa Pereyra de Acebal”, el Establecimiento de Educación Secundaria Orientada N°412 “Mariano Moreno”, la Escuela Técnica N°449 “Pago de los Arroyos” y una escuela de educación media para adultos. Respecto a actividades culturales, se identifica el Centro Cultural Comunitario y la Biblioteca Pública “José Malet”. En materia deportiva, como se indicó, la comuna cuenta con el Club Atlético Acebal, el Club Atlético Estrella del Sur y el club Tiro Federal Argentino. También se destacan la Sociedad Italiana, la parroquia Santo Domingo de Guzmán y la institución protectora de animales.

PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR

El patrimonio¹ de Acebal se concentra en determinadas áreas consideradas de interés, las cuales incluyen edificios e instala-

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



- | | | | |
|--|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Sistemas de espacios verdes 1. Predio de la estación FFCC 2. Plaza Coronel Dominguez 3. Plaza San Martín | <ul style="list-style-type: none"> 4. Plaza José Hernández 5. Plaza Pedro Klis 6. Circuito recreativo 7. Tiro Federal Argentino | <ul style="list-style-type: none"> 8. Club Atlético Acebal 9. Club Atlético Estrella del Sur 10. Frente al Arroyo | <ul style="list-style-type: none"> Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental |
|--|---|--|---|

Plano 3. Equipamiento y espacios verdes

ciones de relevancia y enclaves de arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos singulares. Se destacan:

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

- *Cuadro de estación del Ferrocarril Mitre.* Este espacio está comprendido por el cuadro de la estación, el área forestada con la plantación de eucaliptus, el espacio verde libre y el tejido urbano de sus bordes, dado que las viviendas localizadas en su entorno constituyen un tramo de arquitectura significativa conformado por algunas de las primeras construcciones de Acebal. A su vez, resulta de gran relevancia el edificio de la estación, en donde actualmente desempeña sus funciones la guardia urbana comunal.
- *Conjunto urbano del Bulevar.* Se destaca el conjunto urbano en torno a los bulevares Centenario y Simón de Iriondo, que conforman los principales paseos urbanos de la comuna. En especial, es de gran relevancia su relación con la plaza San Martín, frente a la estación ferroviaria.
- *Conjunto de plaza y parroquia.* Conformado por la plaza central Coronel Domínguez, el tejido urbano de sus bordes y la parroquia Santo Domingo de Guzmán.

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

- *Predio de Tiro Federal Argentino y Club Atlético Acebal.* Se destaca el predio privado de Tiro Federal Argentino y el sec-

tor alledaño donde se encuentra la cancha de fútbol del Club Atlético Acebal. Este conjunto posee forestaciones de gran relevancia.

Paraje. Se define como paraje a un sitio o lugar de valor histórico, ambiental y/o arquitectónico perteneciente al ámbito rural que, por sus características, resulta importante mantener y preservar:

- *Estancia Santa Clara.* El sector perteneciente al casco de la estancia Santa Clara presenta una zona arbolada a conservar por su relevancia histórica y ambiental.

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

- *Iglesia Santo Domingo de Guzmán.* En 1901 se inicia su construcción, financiada por María Saa Pereyra de Acebal y por los colonos que arrendaban sus campos. El 11 de mayo de 1902 se inaugura el templo y en 1904 se constituye como parroquia.
- *Escuela Primaria N°74 “María Saa Pereyra de Acebal”.* Edificada en un terreno donado por María Saa Pereyra e inaugurada en 1895.
- *Sociedad Italiana de Socorros Mutuos.* Creada en 1899, en la actualidad se encuentra restaurada y se utiliza como salón de eventos.
- *Hospital SAMCO.* Los trámites para su aprobación comienzan en 1928 y en 1948 es habilitado para funcionar.
- *Escuela de Enseñanza Media N°412 “Mariano Moreno”.* Creada en 1953.



Administrativo - Cultural

- 1. Estación Ferrocarril
- 2. Comuna de Acebal
- 3. Centro Cultural Comunitario
- 4. Sociedad Italiana
- 5. Parroquia Santo Domingo de Guzmán
- 6. Centro de jubilados
- 7. Biblioteca Pública "José Malet"

Deportivo - Recreativo

- 8. Club Atlético Acebal
- 9. Club Atlético Estrella del Sur
- 10. Tiro Federal Argentino
- 11. Escuela Comunitaria de Fútbol Infantil

Educativo

- 12. Escuela Primaria N°74 "Maria Saa Pereyra de Acebal"

Salud

- 13. Establecimiento de Educación Secundaria Orientada N°412 "Mariano Moreno"
- 14. Escuela Técnica N°449 "Pago de los Arroyos" E.M.P.A.
- 15. Jardín de Infantes N°183 "Roque Nosetto"
- 16. S.A.M.Co.
- 17. Clínica Acebal
- 18. Geriátrico
- 19. Geriátrico

Servicios

- 20. Juzgado de Paz
- 21. Cooperativa de Luz
- 22. Comisaría N°28
- 23. Bomberos Voluntarios Acebal
- 24. Banco Santa Fe
- 25. Banco Macro
- 26. Cementerio
- 27. Estación Reguladora de Presión de Gas
- 28. Planta de Tratamiento Cloacal

Plano 4. Equipamientos urbanos significativos



Cuadro de estación del Ferrocarril Mitre



Plaza central Coronel Domínguez



Parroquia Santo Domingo de Guzmán



Escuela de Enseñanza Media N°412
Sociedad Italiana de Socorros Mutuos
Predio de Tiro Federal Argentino



Estancia Santa Clara
Escuela Primaria N°74 "María Saa
Pereyra de Acebal"





■ Área de Protección Histórica

- 1. Cuadro de Estación del Ferrocarril Mitre
- 2. Bv Centenario
- 3. Bv Simón de Iriondo
- 4. Plaza San Martín
- 5. Parroquia S. Domingo de Guzmán
- 6. Plaza Coronel Dominguez

■ Predios significativos

- 7. Tiro Federal Argentino
- 8. Club Atlético Acebal

■ Parajes

- 9. Casco de Estancia Santa Clara

▽ Obras significativas

- 10. Escuela Primaria N°74 "Maria Saa Pereyra de Acebal"
- 11. Soc. Italiana de Socorros Mutuos
- 12. Hospital S.A.M.C.O.
- 13. Establecimiento de Educación Secundaria Orientada N°412 "Mariano Moreno"
- 14. Escuela Técnica N°449 "Pago de los Arroyos"

Plano 5. Sitios y edificios de valor patrimonial

EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

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

URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

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

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

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

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

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

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

Déficit habitacional

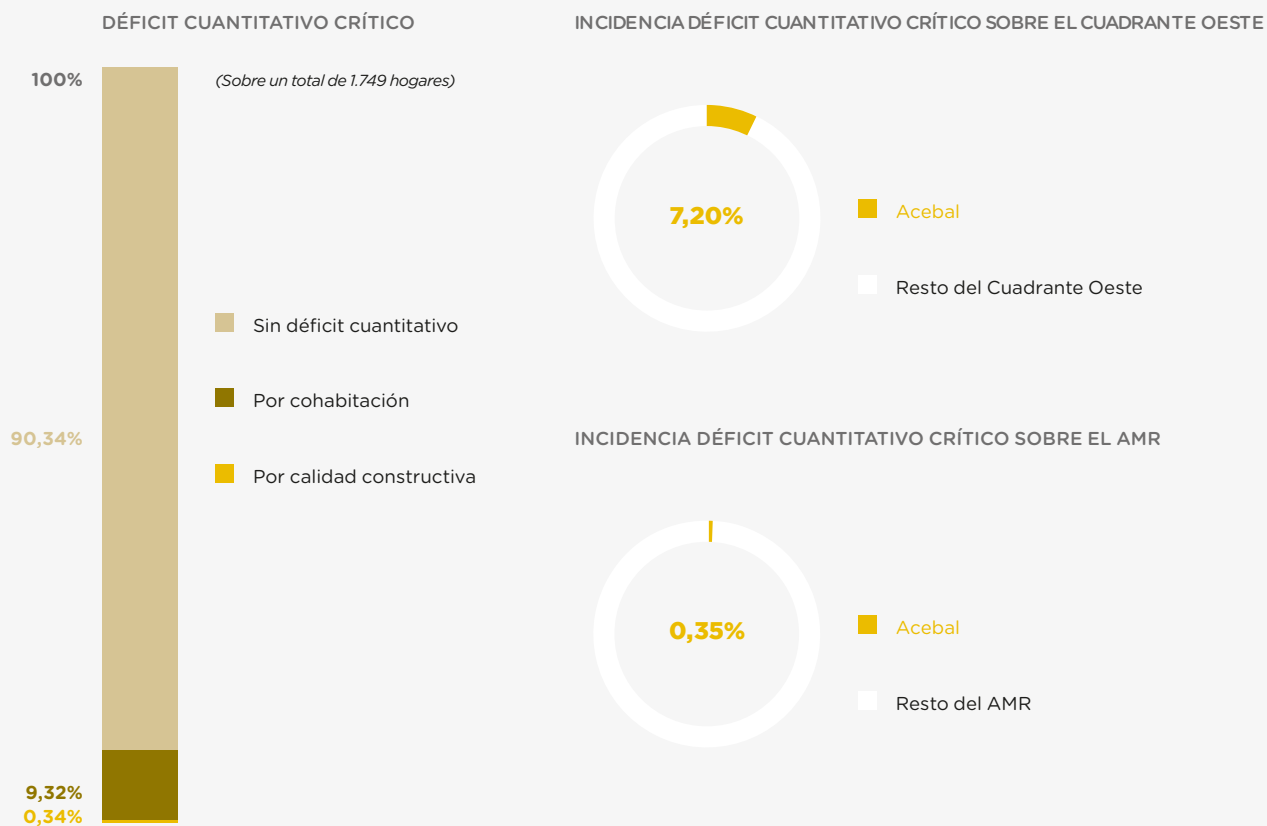
Déficit habitacional cuantitativo. Refiere a la necesidad de viviendas nuevas a construir con el objeto de reemplazar tanto a aquellas que se encuentran en estado irrecuperable como a aquellas destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación (más de un hogar por vivienda). Se estimó que en Acebal se requieren 169 viviendas para cubrir esta necesidad. De este total, 6 viviendas se requieren para satisfacer la demanda de viviendas con serias deficiencias en la calidad constructiva y 163 para hogares en estado de cohabitación. Esto implica que aproximadamente el 9,66% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. Si se consideran los valores detectados en el Cuadrante Oeste, dicho déficit representa el 7,20% del total de hogares en esas condiciones, significando el 0,35% del AMR.

Además de las viviendas que incluyen el concepto anterior, se introdujo una variación metodológica que contabiliza aquellas que poseen condiciones un tanto mejores pero que aún tienen características de precariedad por estar construidas con materiales que no aseguran el buen aislamiento de sus moradores y, por lo tanto, también son consideradas como irrecuperables. Bajo estas características se contabilizan 250 hogares con necesidad de viviendas nuevas. Esto representa el 14,29% de los hogares de la localidad, y su incidencia sobre el déficit del Cuadrante Oeste es de 5,35% y sobre el déficit del AMR de 0,34%.

Déficit habitacional cualitativo. Contabiliza viviendas que deben ser mejoradas para lograr las condiciones óptimas de habitabilidad. Este déficit considera tres insuficiencias, en el siguiente

orden de importancia: a) los materiales inapropiados de la construcción, b) la inexistencia de cañerías internas para el uso de agua de consumo y aseo, y c) la no conexión a redes de servicios públicos de agua potable y desagües cloacales. El cálculo se realiza sobre las viviendas excluyendo las identificadas como irrecuperables en el apartado anterior, y se evalúa de acuerdo con el orden planteado anteriormente llegando a una cifra global que indica la cantidad de viviendas que presentan al menos una de las deficiencias. Bajo este enfoque, se estima que 709 viviendas se incluyen en este déficit. Es decir que dentro de la localidad el 44,70% de las viviendas presentan condiciones de infraestructura aceptables, pero necesitan algún tipo de mejora para lograr condiciones óptimas de habitabilidad. En relación con el Cuadrante Oeste este déficit representa el 3,66% y considerando el AMR representa el 0,36%.

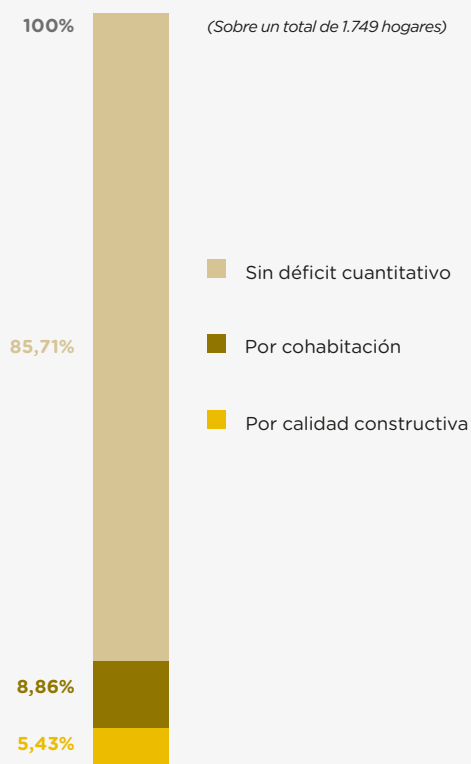
Si se evalúan por separado dos de las tres componentes del déficit cualitativo, se identifican grupos del total de hogares que habitan en viviendas con estas deficiencias independientemente de si las mismas coexisten simultáneamente. Estas deficiencias hacen referencia a instalaciones internas (cañerías e inodoros con descarga de agua) y a las conexiones a servicios (agua de red pública y red cloacal). Esta conceptualización se denomina “*déficit cualitativo desajustado*” y para esta localidad se estima que en cuanto a las conexiones a servicios, el 14,06% (223 viviendas) del total de hogares habita en viviendas que no están conectadas a red pública de agua o a desagües cloacales, representando el 1,44% dentro del Cuadrante Oeste y el 0,25% 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 3,78%



DÉFICIT CUANTITATIVO CRITICO	Acebal	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	6	345	6.689	0,34%	1,74%	0,09%
b. Cohabitación	163	2.002	41.159	9,32%	8,14%	0,40%
Total (a + b)	169	2.347	47.848	9,66%	7,20%	0,35%

Tabla 2: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones

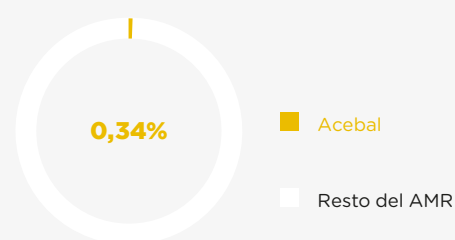
DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO



INCIDENCIA DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO SOBRE EL CUADRANTE OESTE



INCIDENCIA DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO SOBRE EL AMR



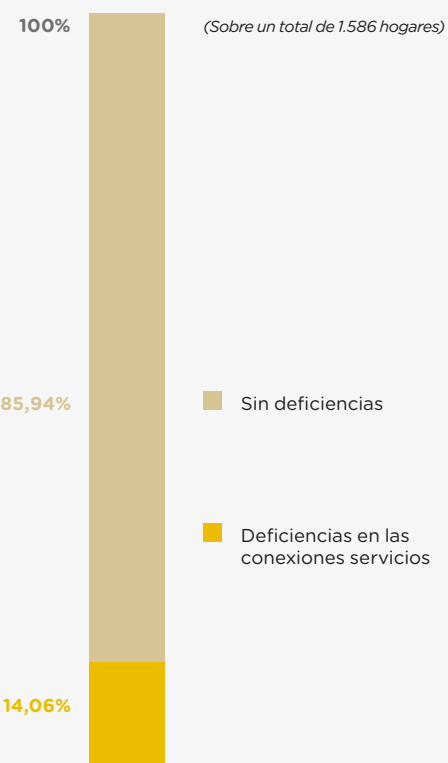
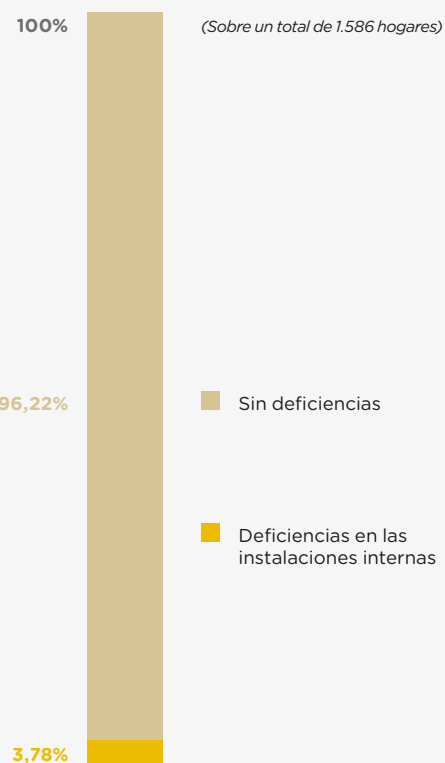
DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	Acebal	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	95	3.052	41.272	5,43%	3,11%	0,23%
b. Cohabitación	155	1.621	33.114	8,86%	9,56%	0,47%
Total (a + b)	250	4.673	74.386	14,29%	5,35%	0,34%

Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO



DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO



DÉFICIT CUALITATIVO	Acebal	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	618	11.207	163.918	38,97%	5,51%	0,38%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	10	589	3.752	0,63%	1,70%	0,27%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	81	7.568	31.156	5,11%	1,07%	0,26%
Total (a + b + c)	709	19.364	198.826	44,70%	3,66%	0,36%

Tabla 4: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	Acebal	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	60	3.167	28.205	3,78%	1,89%	0,21%
Deficiencias en las conexiones servicios	223	15.446	88.699	14,06%	1,44%	0,25%

Tabla 5: Déficit cualitativo desajustado

(60 viviendas) requieren esta reparación, siendo el 1,89% de las viviendas del Cuadrante Oeste y el 0,21% del AMR.

Dentro de la evaluación del déficit habitacional, la calidad de ocupación es una característica que debe ser considerada, ya que establece una mirada particular al momento de evaluar políticas en este sentido. Se mide a través del déficit cualitativo por hacinamiento y permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para evitar el hacinamiento, independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura. En este sentido, se ha determinado que 34 hogares (1,94%) presentan hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto) y 137 (7,83%) presentan hacinamiento mitigable (de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

Según la información más relevante proveniente del censo nacional 2010, en la localidad de Acebal, a partir de dimensionar el déficit habitacional, se estima que es necesaria la construcción de aproximadamente 250 viviendas para otorgar solución habitacional a hogares que habitan en viviendas muy precarias o que comparten una. Si se evalúan las viviendas que necesitan mejoras a fin de lograr la definición de habitabilidad óptima, se estima

que 709 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio y 34 viviendas necesitan ser ampliadas por no poder considerarlas adecuadas en cuanto a la calidad de ocupación (hacinamiento). Estos valores deben ser considerados como una aproximación a la realidad, dado el tiempo transcurrido y las acciones desarrolladas en los últimos años.

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

DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		Acebal	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del Cuadrante	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	137	3.987	55.502	7,83%	3,44%	0,25%
	Crítico	34	982	11.955	1,94%	3,46%	0,28%

Tabla 6: Déficit cualitativo por hacinamiento.

42 Estado de las Infraestructuras y los servicios

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

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

El agua potable, destinada al abastecimiento, es captada a partir de 8 perforaciones estratégicamente localizadas. Parte del caudal obtenido es tratado por una planta de ósmosis inversa que reduce los contaminantes naturales existentes en los estratos subterráneos, para luego ser distribuido a la comunidad por

medio de botellones. En los dos casos, antes de su distribución, el agua es clorada, lo que permite brindar un servicio aceptable para consumo. La Cooperativa de Luz y Energía Eléctrica de Acebal Ltda. es quien brinda dicho servicio, con una cobertura de suministro de agua del 97%, tal como se evidencia en el plano de provisión de agua potable. El consumo estimado a la fecha asciende a unos 10.000 m³/mes aproximadamente. Cabe destacar que todos los prestadores de dicho servicio esencial son monitoreados y controlados por el Ente Regulador de Servicios Sanitarios (EnReSS) de forma periódica. Dicho organismo tiene como función ejercer el poder de policía comprensivo de la regulación y el control sobre su presentación en todo el ámbito de la provincia de Santa Fe².

La empresa responsable del suministro de gas es también Litoral Gas S.A. La cobertura en la localidad asciende al 91% de las parcelas urbanas y suburbanas loteadas, mientras que el resto del suministro se lleva a cabo con gas envasado (servicio que se presta por empresas privadas) según se observa en el plano provisión de gas.

Respecto al tendido de cloacas, la localidad cuenta con una cobertura del 96% del total de parcelas urbanas y suburbanas. La propia comuna de Acebal es quien provee del servicio direccionando los mismos hacia el sur de la localidad, lugar donde son tratados por medio de un sistema de lagunas facultativas. Cabe destacar que el sistema cloacal fue proyectado para la mitad de la población actual, vertiendo los líquidos tratados al arroyo del Sauce, afluente del arroyo Pavón. Previo inicio de trabajos u ampliación de la misma, es de suma importancia realizar con profun-

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



Plano 6. Estado de las calles

Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales	Segmentos
Pavimento	61%	20.190 m.l.	123 seg.
Mejorado	33%	11.144 m.l.	60 seg.
Tierra	6%	3.672 m.l.	559 seg.



- Áreas provistas con servicio de cloacas por red domiciliaria
- + Planta de tratamiento cloacal

Plano 7. Cobertura de desagües cloacales

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con cloacas	Sin cloacas	Total	Con cloacas	Sin Cloacas	Total	Con cloacas	Sin Cloacas	Total	Sin Cloacas
Baldías	290	31	321	6	2	8	2	8	10	455
Edificadas	2.416	44	2.460	20	13	33	0	2	2	1
	2.706	75	2781	26	15	41	2	10	12	456
	96 %	4 %								



Plano 8. Provisión de agua

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Sin agua
Baldías	301	20	321	6	2	8	0	10	10	455
Edificadas	2.424	36	2.460	28	5	33	0	2	2	1
	2.725	56	2.781	34	7	41	0	12	12	456
	97 %	3 %								



Plano 9. Provisión de gas

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Sin gas
Baldías	268	53	321	4	4	8	0	10	10	455
Edificadas	2.306	154	2.460	5	28	33	0	2	2	1
	2.574	207	2781	9	32	41	0	12	12	456
	91 %	9 %								

didad los respectivos estudios hídricos de la zona a los efectos de evitar impactos mayores al medio ambiente.

En relación con las obras de pavimento, constantemente se persigue el objetivo de incrementar la cantidad de calles cubiertas con algún tipo de mejorado o en algunos casos cinta asfáltica, a los efectos de mejorar la calidad de vida de los vecinos de la localidad. Del total computado, se desprende que el 61% corresponde a calles provistas de pavimento, el 33% a calles con algún tipo de mejorado mientras que únicamente el 6% restante corresponde a calles de tierra. Al observar el plano correspondiente a calles, se deduce que, en general, el cuadro central de la localidad presenta calles pavimentadas, mientras que algunas de ellas, en los sectores oeste, norte y este cuentan con mejorado. Además, parte de barrio Camino la Virginia, y el extremo sureste del Bº Escuela Técnica presentan calles de tierra.

DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

Como se mencionó con anterioridad, además del carácter singular de los tejidos residenciales de las diferentes comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario, se destaca la fuerte presencia de un paisaje particular que rodea a los centros urbanos. Se considera que este paisaje, denominado periurbano, se visualiza como resultado de la superposición de cuatro elementos: la naturaleza (topografía, vientos, cursos de agua, flora y fauna), los sistemas productivos variados (especialmente la producción rural extensiva e intensiva), las infraestructuras/instalaciones que tienen dificultad de ser integradas en los tejidos urbanos por su necesidad de disponer de grandes parcelas y los asentamientos residenciales aislados. Si bien cada uno de estos cuatro elementos

tiene una lógica propia y estas lógicas muchas veces se oponen o contrarrestan, es fundamental su abordaje con una mirada integral.

En Acebal no existen actualmente espacios intermedios que puedan reconocerse con claridad, debido a la consolidación de su planta urbana y la nítida definición de sus bordes. Estos límites dan como resultado una situación casi binaria en que se pasa de un espacio urbano a uno rural. La localidad se encuentra atravesada por las vías del ferrocarril y su cuadro de estación, que se presenta como el mayor espacio verde dentro del área urbana. En este sector también se registra la mayor concentración de forestación de la localidad. También se destacan los árboles de la plaza Coronel Domínguez y algunas barreras forestales en torno a parcelas al oeste de la comuna. Por otro lado, la producción en Acebal es mayoritariamente extensiva, con presencia de maíz, soja, trigo y pasturas naturales o mejoradas. También se encuentran en la localidad criaderos de pollos. Estos modos productivos contribuyen a la falta de espacios intermedios.

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



Detalle de las parcelas rurales de borde de las áreas urbanizadas



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



Paisajes de la producción rural, 2017

la localidad hasta el momento, poner atención en estos fenómenos va a contribuir a abordarlo de manera más informada y con normativas adecuadas que acompañen un proceso ordenado.

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Acebal es una de las localidades más compactas del AMR. Esto le permite contar con una conectividad interna óptima, haciendo los viajes domésticos más seguros debido a la falta de interferencias con el tránsito pasante. Su núcleo original se conforma en torno a la estación ferroviaria, siendo estructurante el eje vial de la ruta provincial N°20. Pese a esta configuración, la ruta provincial N°26 se constituye actualmente en la vía de acceso principal a la localidad. Estas infraestructuras viales, perpendiculares entre sí, le permiten garantizar una vasta conectividad territorial hacia todos los puntos cardinales. Su estructura interna resulta apropiada, con la presencia de calles jerarquizadas, a lapsos regulares, conformando una estructura de segundo orden con buena disposición.

El mayor conflicto de esta configuración reside en el acceso a la planta urbana, ya que la ruta provincial N°26 actúa como tercer arco de circunvalación del área metropolitana y, por ello, canaliza un amplio espectro de vehículos pasantes, particularmente de cargas, que conviven en los ingresos y egresos de Acebal con la circulación de vehículos de la población residente.

Se evalúan en la actualidad diversas opciones de desvío o rediseño de la ruta provincial N°26, en orden de generar una circulación más ágil que no “envuelva” el límite norte y oeste de la planta consolidada, desviando su curso hacia un eje alternativo o hacia la secuencia RP26-RP20-nueva traza RP26. Con esta opción, los

viajes pasantes quedarían bien diferenciados de los locales generando condiciones más amables al tránsito local.

En el contexto estrictamente local, una diagonal trazada en sentido noreste conecta a la comuna con Carmen del Sauce (con un camino de escasa consolidación) y otra, trazada en sentido sudoeste (la ruta provincial N°29-S), conecta con el territorio ocupado con la producción agrícola. Se destaca que el área rural frecuentemente presenta conflictos de conectividad debido a los anegamientos de caminos rurales y a la presencia de puentes, que cuentan con una débil constitución y mantenimiento, perjudicando las actividades productivas de la región.

En la localidad se registra una organización clara y singular con un perímetro externo ordenador de una especie de circunvalación, que falta completar en el cruce ferroviario sur. También son destacables los pasos a nivel, ubicados en la ruta provincial N°26 y los bordes norte y sur del cuadro de estación (los ejes de estructuración interna Mitre y Rivadavia). Esta limitación de conectividad genera concentraciones del flujo vehicular en pocos puntos, dificultando la agilidad interna de movimientos cuando el paso del ferrocarril activa los cortes. Pese a estas dificultades, la localidad cuenta con buenas condiciones de conectividad y un potencial para plantear intervenciones superadoras en su espacio público.

DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

Acebal se caracteriza, principalmente, por la presencia de fábricas de calzado que representan aproximadamente la mitad del desarrollo industrial de la localidad. Otros establecimientos existentes

52 se vinculan al desarrollo textil, la producción agropecuaria, acopio de cereales, fábricas de cartón y granjas avícolas. Se destacan: la metalúrgica Farmquip Argentina, las fábricas de calzado Maykel, Over, Lucky, Hereford y Rosina, Nicol's, Hecar, Acebal Plast, Alba Hermanos, Full Race, Foxtex, Stepp Full, Lumerd, Pachorra y Guapa; el acopio de cereales Olega S.A.; las fábricas de cartón SustenPack S.R.L. y El Moncayo S.A.; y la fábrica de aberturas de madera Premium Aberturas S.R.L.

Uno de los principales problemas que atraviesa la localidad es la dispersión de estos establecimientos dentro de la planta urbana, dado que genera conflictos en torno a la circulación de vehículos de gran porte, provocando diversos inconvenientes como: destrucción de calles, conflictos en el tránsito y siniestros viales. Por estos motivos, el desarrollo de las actividades productivas y logísticas es un factor clave para definir la organización espacial y funcional del territorio. Con la localización de las industrias o enclaves industriales pueden verse condicionados los procesos de urbanización, por lo cual se hace necesario definir una mejor relación de convivencia entre los distintos usos urbanos. Esta convivencia estará mejor resuelta en la medida en que se planifiquen los desarrollos productivos y se contemple su implantación en relación con las áreas residenciales.

En términos de desarrollo productivo, la presencia de suelo rural es otro aspecto importante, ya que el AMR se caracteriza por tener grandes espacios libres localizados entre los núcleos urbanos de las distintas localidades que la componen, utilizados mayoritariamente para la producción de alimentos. Un alto porcentaje de dicho territorio es utilizado para la producción extensiva. Sin embargo, un porcentaje menor, principalmente ubicado en las cer-

canías a las áreas residenciales, es empleado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva. Esta producción hortícola no se registra en Acebal; en cambio, se reconocen producciones extensivas de soja, trigo, maíz y pasturas. Además, en la localidad se desarrolla la cría de pollos, producción que no se encuentra entre las más frecuentes dentro del AMR.



Localización de Industrias

1. Playa de estacionamiento
2. Equipamiento para el ganado Farmquip Argentina
3. Fábrica de calzado MAYKEL
4. Fábrica de calzado OVER
5. Fábrica de calzado LUCKY

6. Fábrica de calzado HEREFORD Y ROSINA
7. Fábrica de calzado NICOL'S
8. Fábrica de calzado HECAR
9. Fábrica de calzado ACEBAL PLAST
10. Fábrica de calzado Alba Hermanos

11. Fábrica de calzado Full Race
12. Fábrica de calzado Foxtey
13. Fábrica de calzado Stepp Full
14. Fábrica de calzado Lumerd
15. Fábrica de calzado Pachorra
16. Fábrica de calzado Guapa
17. Acopio de cereales OLEGA S.A.

18. Acopio de cereales
19. Fábrica de cartón SustenPack S.R.L.
20. Fábrica de cartón EL MONCAYO S.A.
21. Fábrica de aberturas de madera PREMIUM ABERTURAS S.R.L.
22. Criadero de Pollos

Plano 11. Desarrollo industrial productivo y de servicios

54 PRINCIPAL NORMATIVA VIGENTE

Actualmente, la mayoría de los municipios y comunas del AMR se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N°7.317/67 y N°563/78. La implementación de estas normas es opcional para los gobiernos locales, siendo su principal objetivo constituirse como guía para la elaboración de los planes reguladores en los municipios y comunas de la provincia de Santa Fe, que se concretarían a partir de la elaboración del denominado “estudio de corrección de deficiencias urbanas –a nivel estructural- y futuro desarrollo”. Las Normas Mínimas se plantean como válidas para cualquier situación urbana y permiten tanto la regulación urbanística como la definición de las áreas de crecimiento.

Los municipios y comunas que no cuenten con planes reguladores aprobados, además de las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano, deben basarse en las leyes provinciales para las aprobaciones de los diferentes proyectos³.

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

concurrentes, planteados desde el urbanismo y el ordenamiento territorial en sus distintos niveles (nacional, provincial, metropolitano y local), en respuesta a los problemas y ejes de desarrollo identificados en los diferentes apartados de este diagnóstico.

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

La localidad cuenta con la Ordenanza N°165/1982 (actualizada por la Ordenanza N°793/2000), mediante la que se regula la edificación dentro de la planta urbana y se establecen requisitos dependiendo de la tipología constructiva. La Ordenanza N°66/2009, que integra la Resolución N°063/1978, elaborada por la Dirección General de Planeamiento Urbano de la Subsecretaría de Municipios y Comunas, regula las habilitaciones desmedidas o desproporcionadas para áreas de uso residencial cuidando que se otorguen, progresivamente, los servicios y ocupaciones edilicias consiguientes. A los fines de la aplicación de esta normativa, se establece que no se prestará aprobación

3. La Ley Provincial N° 11717/99, encuadrada como de medio ambiente y desarrollo sustentable, que establece en sus principios generales un conjunto de objetivos vinculados a la preservación ambiental, el ordenamiento territorial y la racionalidad en el uso del suelo. El Decreto 101/03, que establece en el artículo 12 la condición de implementar instancias participativas de la ciudadanía y los sectores potencialmente afectados o interesados en debatir las incidencias de cualquier emprendimiento de carácter urbanístico. Los artículos 18, 19 y 26 de la Ley, que establecen que las personas físicas o jurídicas responsables de los proyectos deberán presentar estudios de impacto ambiental ante la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable.

a ningún loteo residencial en el área urbanizada aislado de la misma o que no forme con ella una continuidad de uso y ocupación urbana del suelo; los nuevos loteos no podrán exceder un porcentaje equivalente al 10% del área urbanizada existente. Asimismo, se indican una serie de requisitos mínimos que debe cumplir todo loteo nuevo: no estar ubicado en terreno o en zona inundable, contar con provisión de agua potable, tener una ubicación adecuada con distancias mínimas respecto a sectores industriales y respetar la continuidad de las calles existentes prolongándolas con sus mismas características. Respecto a usos industriales, éstos responderán a proyectos especiales, cuya localización no debe afectar a la residencia y deberán contar con estudios particulares que garanticen que su ubicación no afecte la salud ni la seguridad de los habitantes de la comuna.

La Ordenanza N°66/2009 incorpora, a su vez, un reglamento de edificación en el cual se exige el permiso de edificación con la presentación de planos, tanto para obras nuevas como para regularizaciones, así como requisitos mínimos a cumplir en toda construcción.

Por otro lado, la Ordenanza N°319/2017 establece que queda prohibido, dentro del área urbana, la construcción de galpones, depósitos o locales de grandes luces con cerramientos de chapas o premoldeados. También queda prohibida la construcción de locales para fabricación o depósitos de agroquímicos y plantas para depósito y/o procesamiento de granos.

Frente a la necesidad de regular las actividades vinculadas a la fumigación y manipulación de agroquímicos, se aprueba la Ordenanza N°358/2018, a través de la cual se establece como ámbito de prohibición para la aplicación de cualquier tipo de producto fitosanitario una distancia de 100 metros delineada en torno a la planta urbana.

SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

55

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

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



Plano 12. Problemas referidos a la dinámica hídrica

Dinámica hídrica

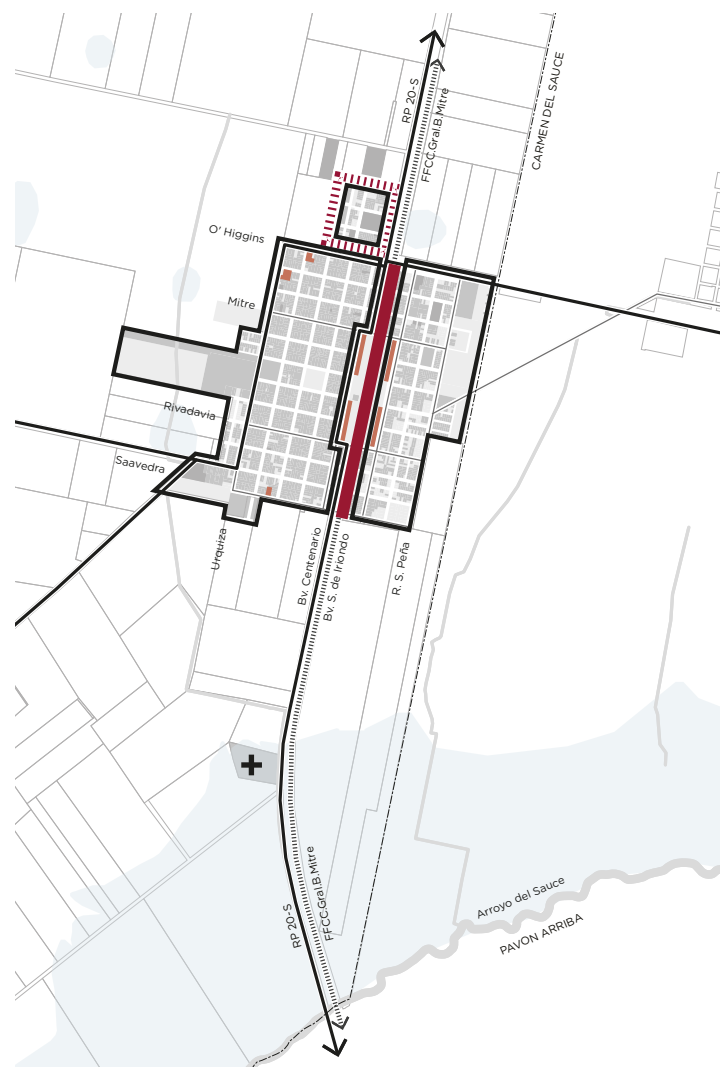
Respecto a la dinámica hídrica, el distrito de Acebal se divide aproximadamente a la mitad entre las cuencas del arroyo Saladillo, hacia el norte, y del arroyo Pavón, hacia el sur. La divisoria de cuenca atraviesa el territorio en dirección suroeste-noreste. La planta urbana se encuentra localizada sobre una divisoria de cuenca local que coincide con la traza del Ferrocarril Gral. B. Mitre. Se registran, principalmente, los siguientes problemas:

- La mitad este desagua hacia un bajo natural existente en distrito Carmen del Sauce, canalizado irregularmente; debido a que este sector no se encuentra totalmente urbanizado, la llegada de los aportes pluviales urbanos al bajo no está totalmente controlada, debiendo el agua realizar trayectos sinuosos por cunetas de caminos de tierra no diseñados para tal función. La mitad oeste de la comuna desagua hacia el bajo natural que se desarrolla en dirección norte-sur y que es canalizado luego de cruzar la ruta provincial N°26. Sin embargo, los caudales urbanos son interceptados antes de alcanzar el bajo por la ruta, en forma coincidente con calle Urquiza dentro de la localidad. Esto produce una acumulación de caudales dentro de la planta urbana, una aceleración del flujo y, en consecuencia, una saturación de la capacidad de los cruces bajo la ruta.
- Existen complicaciones, desde el punto de vista hidráulico, de la resolución del nudo vial formado por las rutas provinciales N°26 y N°29-S, dado que se dificulta el paso del agua provocando un embalsamiento hacia aguas arriba que puede perjudicar el desagüe pluvial urbano.
- Las manzanas ubicadas al sur de la ruta provincial N°26 y su extensión (calle Quintana) aportan a un canal perimetral que debe atravesar terrenos privados para descargar en el bajo mencionado previamente. Esta situación ofrece dificultades para el correcto mantenimiento y eventual ampliación del canal.

Urbanización y vivienda

En materia de urbanización y vivienda, en esta localidad como en general en el resto de los núcleos urbanos del AMR, se registran problemas comunes: importantes procesos expansivos caracterizados por sumar loteos de vivienda a las plantas urbanas originales sin incorporar en forma simultánea espacios públicos, infraestructuras y servicios. En términos particulares, en este caso se identifican los siguientes problemas:

- Fragmentación de la planta urbana por la presencia del cuadro de la estación del ex Ferrocarril Gral. B. Mitre y el atravesamiento de las vías ferroviarias, que imposibilitan la continuidad del sistema vial jerárquico contribuyendo a la desconexión entre los sectores este y oeste de la localidad.
- Localización dispersa de establecimientos industriales en el interior de la planta urbana, que generan conflictos entre la convivencia de actividades productivas con las residenciales/recreativas.
- Presencia de viviendas en condición de intrusión.
- Carencia de instrumentos normativos apropiados para regular el desarrollo de nuevos procesos de urbanización.



- Industrias existentes
- Infraestructuras que fragmentan la planta urbana
- Fragmentación y desarticulación de las áreas urbanizadas
- Conflicto entre actividades productivas y residenciales
- Usos residenciales irregulares
- Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental
- ⊕ Planta de tratamiento cloacal

Plano 13. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda



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

Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales

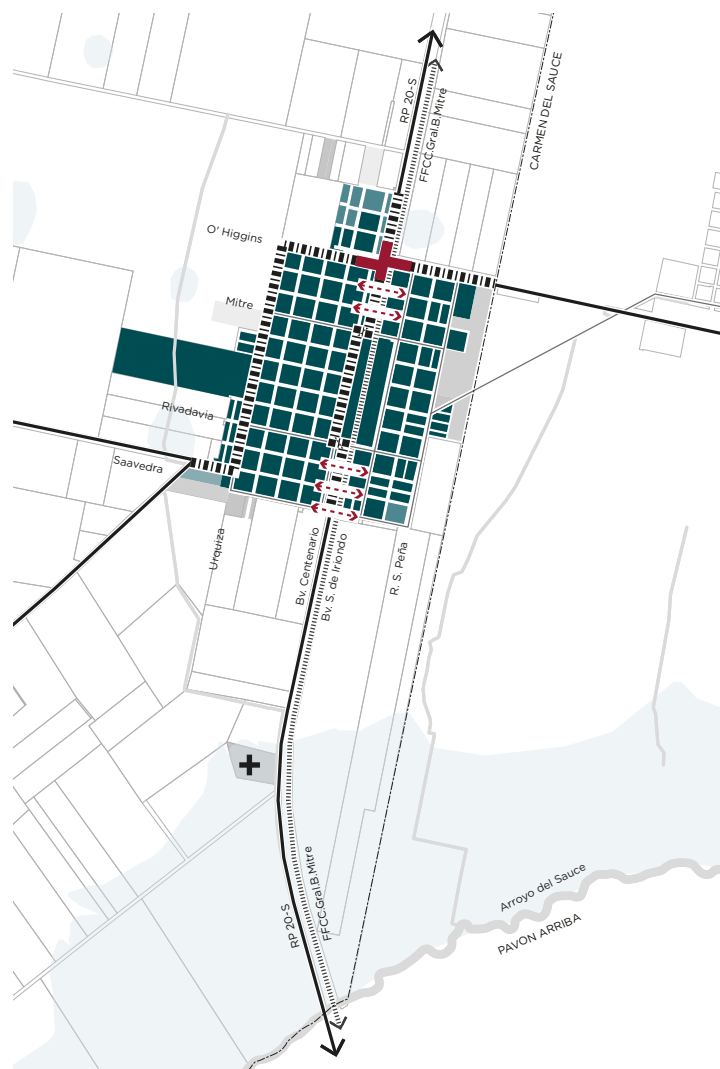
Un fenómeno también recurrente en el AMR es la carencia de espacios públicos de jerarquía y/o la falta de aprovechamiento de situaciones paisajísticas especiales. Otro tema recurrente es la falta de visualización del territorio rural, en términos de construcción del paisaje natural que rodea a los centros urbanos, cuyo tratamiento podría significar además de la incorporación de áreas verdes su incorporación a un circuito de recorridos y nuevas vivencias en contacto con la naturaleza. En términos particulares, se registran en este caso los siguientes problemas:

- Convivencia conflictiva entre áreas rurales y residenciales contiguas por falta de un tratamiento adecuado de los bordes del ámbito urbano en contacto con parcelas rurales productivas; inexistencia de forestación u otros recursos que amortigüen los efectos del uso de productos agroquímicos.
- Carencia de sectores de uso público y de situaciones de llegada al arroyo del Sauce, lo que dificulta el contacto y disfrute por parte de la población de condiciones paisajísticas naturales, existiendo tramos determinados donde podrían desarrollarse proyectos especiales.
- Subutilización de la parcela ferroviaria correspondiente al ex Ferrocarril Gral. B. Mitre, de valor histórico-patrimonial y ambiental.
- Existencia de áreas de vulnerabilidad ambiental, mayormente dadas por la presencia de las actividades industriales yuxtapuestas y dispersas en las áreas residenciales.
- Degradación ambiental del arroyo del Sauce principalmente debido al volcado de efluentes cloacales sin tratamiento o tratamiento incompleto, y al volcado de fluidos tóxicos proveniente de usos industriales.
- Áreas de riesgo hídrico por el anegamiento de campos y de sectores urbanos.

Infraestructuras y servicios

En términos de infraestructura y servicios, en esta localidad como en general en el resto de los núcleos urbanos del AMR se registran problemas comunes importantes vinculados, como ya se dijo, a los procesos expansivos. También, los que se generan por falta de recursos en muchas comunas y/o municipios para afrontar el costo significativo que representa el desarrollo de las obras. En términos particulares, en este caso se identifican los siguientes problemas:

- Fricción del transporte de cargas en sectores urbanos, debido a que dicho tránsito provoca serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental, especialmente por el paso por la planta urbana de la ruta provincial N°26.
- Conflictividad en el sistema de movilidad, dado que la disposición de las trazas ferroviarias y de las rutas provinciales, en relación con las áreas residenciales, complejizan la circulación de personas y vehículos dentro de la planta urbana y a nivel metropolitano; las vías y estación ferroviarias dividen a la localidad en dos sectores complicando la continuidad de los trazados de calles y avenidas.
- Falta de tratamiento integral de la problemática hídrica.



- ▬▬▬ Fricción del transporte de cargas en el medio urbano
- ⊕ Congestionamiento en los accesos
- ←- - -> Obstrucción en la continuidad de las calles
- Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental
- ⊕ Planta de tratamiento cloacal
- Niveles de consolidación de los servicios urbanos (gas, cloaca y agua)
- Manzanas consolidadas con todos los servicios
- Manzanas con nivel medio de servicios
- Áreas sin servicios

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

60 IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

Acebal es reconocida por ser la capital provincial de la poesía, y realiza desde hace 40 años el Concurso Internacional de la Poesía en la Plaza de los Poetas José Pedroni, cada segundo fin de semana de Noviembre. Además, es la capital proncial del Carnaval, celebración que recibe un gran afluente de gente cada temporada.

Entre las potencialidades registradas, se destaca la conformación y consolidación de su planta urbana, de morfología compacta y con una buena dotación de equipamientos y servicios. Asimismo, se registra la existencia de diversas infraestructuras de conectividad de relevancia que posibilitan una buena vinculación, tanto con Rosario como con localidades vecinas. En relación a los tres grandes temas antes detallados se identifican las siguientes potencialidades locales:

Urbanización y vivienda

- Disponibilidad de suelo vacante, dentro de la planta urbana, para contribuir a paliar el déficit de vivienda mediante el desarrollo de una política de completamiento.
- Presencia de una planta compacta y prolija, con una notable impronta residencial y diversos espacios vacantes estratégicamente localizados en torno a la misma.

- Buen nivel de equipamientos que refuerzan su centralidad. Gracias a la presencia de los clubes, la comunidad recibe gran cantidad de turistas atraídos principalmente por las competencias deportivas; y, por la provisión de servicios educativos (las escuelas públicas, principalmente la técnica), recibe estudiantes de los pueblos cercanos, como Carmen del Sauce, Paraje Cuatro Esquinas, Uranga, Pavón Arriba y Álvarez

Espacios libres y red de espacios públicos

- Presencia de elementos de valor patrimonial y paisajístico, en especial la valiosa infraestructura ferroviaria, con capacidad de configurar un gran espacio público central.
- Presencia del arroyo del Sauce, de gran potencial paisajístico-recreativo, que posibilita prever la incorporación de nuevos accesos y espacios públicos y desarrollar proyectos deportivos y recreativos.

Infraestructuras y servicios

- Presencia de vías de comunicación y transporte, que facilitan una conectividad con Rosario y con otras localidades del AMR. Se destacan las rutas provinciales N°14, N°20-S y N°26.
- Posibilidad de constituir un corredor vial para el tránsito pesado como alternativa a la ruta provincial N°26, con la consolidación de una colectora trazada hacia el norte y la realización de mejoras en el Camino Viejo del Sauce.





CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

El Plan Urbano Local (PUL) de Acebal está pensado para ser desarrollado en un escenario temporal fijado hasta, aproximadamente, el 2030. Parte de la agenda de trabajo a sostener en dicho plazo se basa en una serie de acuerdos compartidos con el resto de las localidades que integran el ECOMR, con acciones que comprometen a los distintos niveles del Estado. El PUL define el proyecto urbanístico deseado y posible de transformación a futuro de la comuna. Es una herramienta para impulsar modificaciones en su estructura física y funcional, ordenar la acción pública y promover la inversión privada. Contiene directrices generales de ordenamiento integral del territorio comunal y define proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo. Fija procedimientos (modalidades e instrumentos) para orientar la gestión local. Propone una estrategia para la transformación urbanística, basada en la definición de las políticas generales a aplicar en todo el territorio local, referidas a los distintos temas que inciden en el desarrollo urbano: ordenamiento de suelo, sistema vial, espacios públicos, equipamientos colectivos e infraestructura y servicios básicos. Define también las políticas a aplicar en temáticas sectoriales más específicas: vivienda, accesibilidad y movilidad, patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico, industria, servicios y medio ambiente.



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 ECOMR 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 terri-

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.

torial debe favorecer la cohesión, promoviendo el verdadero 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 vertebra el territorio.** El AMR tiene un sistema de ciudades y comunas que a lo largo de la historia han sido la columna vertebral de su territorio. Se trata de un rico patrimonio urbanístico que hay que proteger y reforzar en su papel estructural 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, lo cual sin duda favorecerá 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°25.675, Ley Prov. N°11.717, entre otras), no obstante, no garantizan la conectividad entre sus elementos. Se trata de articular las piezas aisladas, a través de la incorporación de nuevos conectores, que se verifican y diseñan.
11. **Reforzar la estructura nodal del territorio a través del crecimiento urbano.** El sistema urbano del AMR tiene una rica estructura nodal, a la vez que 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

66

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 conducirá a un modelo mejor -funcional, social y ambiental- que la contumacia en la dispersión.

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 CUADRANTE OESTE

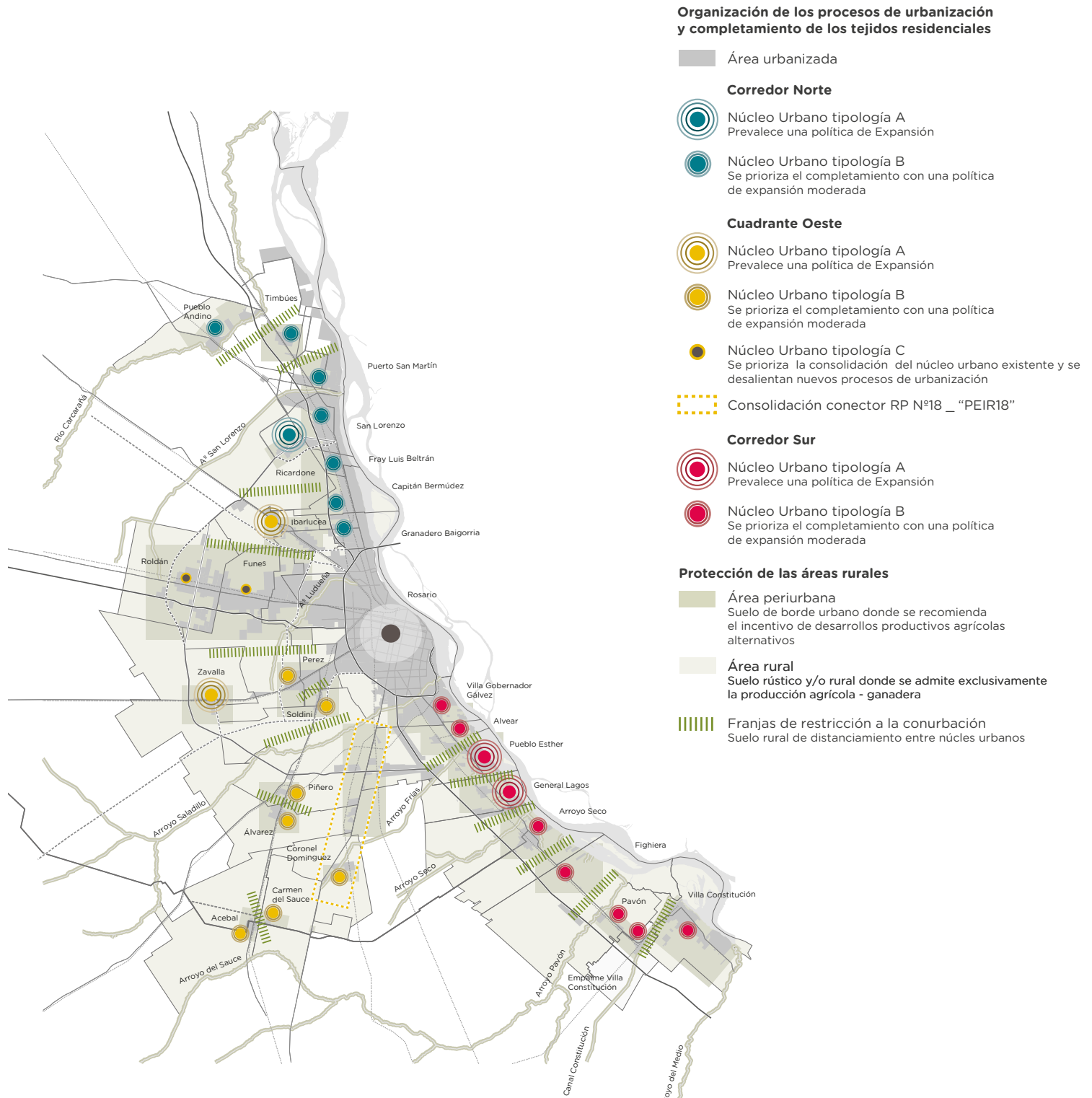
Las localidades que conforman el Cuadrante Oeste Metropolitano comparten ciertos rasgos particulares que las distinguen en el contexto territorial del AMR y que, por tanto, merecen una consideración especial en cuanto a las estrategias de planeamiento. Se trata de núcleos urbanos independientes que mantienen su identidad gracias a la presencia de áreas rurales que las circundan y distancian evitando un proceso intensivo de conurbación (como sí se ha dado en el Corredor Norte). Mayormente, son franjas diferenciadas y delineadas en torno a los arroyos, cañadas y áreas rurales, que reconocen diversos corredores viales como ejes centrales de conexión (autopista Rosario-Córdoba, rutas nacionales N°34, N°9, N°33, A012 y rutas provinciales N°14, N°34-s, N°20-s).

En relación con 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 y las áreas logísticas favorecerá la convivencia de los diversos usos existentes en cada localidad del cuadrante. 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.

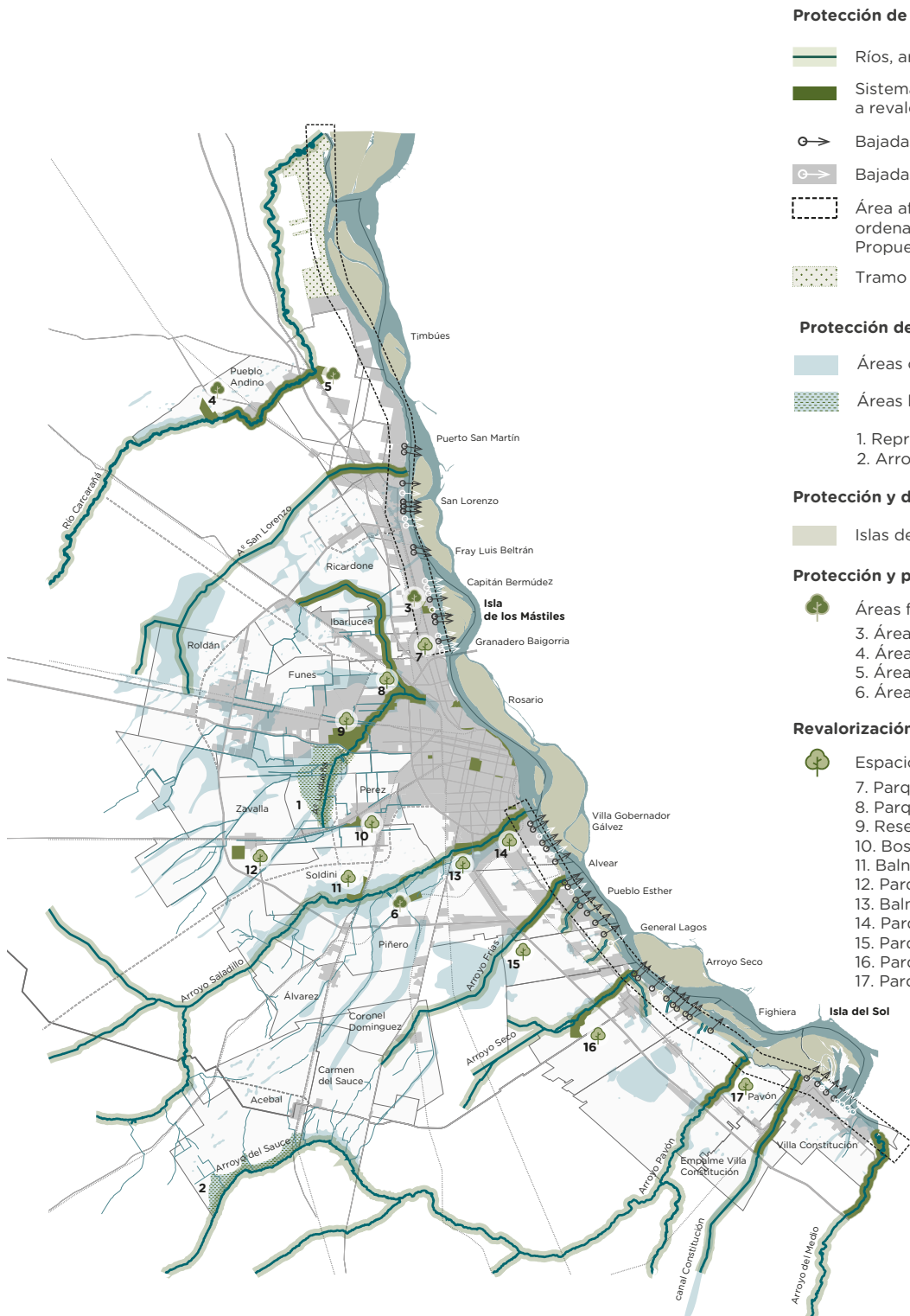
La protección de sus recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los componentes ambientales y paisajísticos que estructuran el

territorio metropolitano y constituyen factores clave para mejorar la calidad de vida de los habitantes. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentran degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado.







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





Plano 16. Definición de patrones de urbanización y uso del suelo sostenible



Protección de las márgenes de los cursos de agua

-  Ríos, arroyos y canales
-  Sistemas ribereños de penetración a revalorizar
-  Bajadas y/o accesos públicos a la ribera existentes
-  Bajadas y/o accesos públicos a la ribera propuestos
-  Área afectada por el Anteproyecto de "Ley de ordenamiento territorial de los frentes ribereños" Propuesta ECOM
-  Tramo ribereño de protección rural y/o ambiental

Protección de áreas bajas


-  Áreas con afectación hídrica
-  Áreas bajas a proteger

1. Represa Arroyo Ludueña
2. Arroyo Pavón


Protección y desarrollo sostenible de las islas

-  Islas del Río Paraná

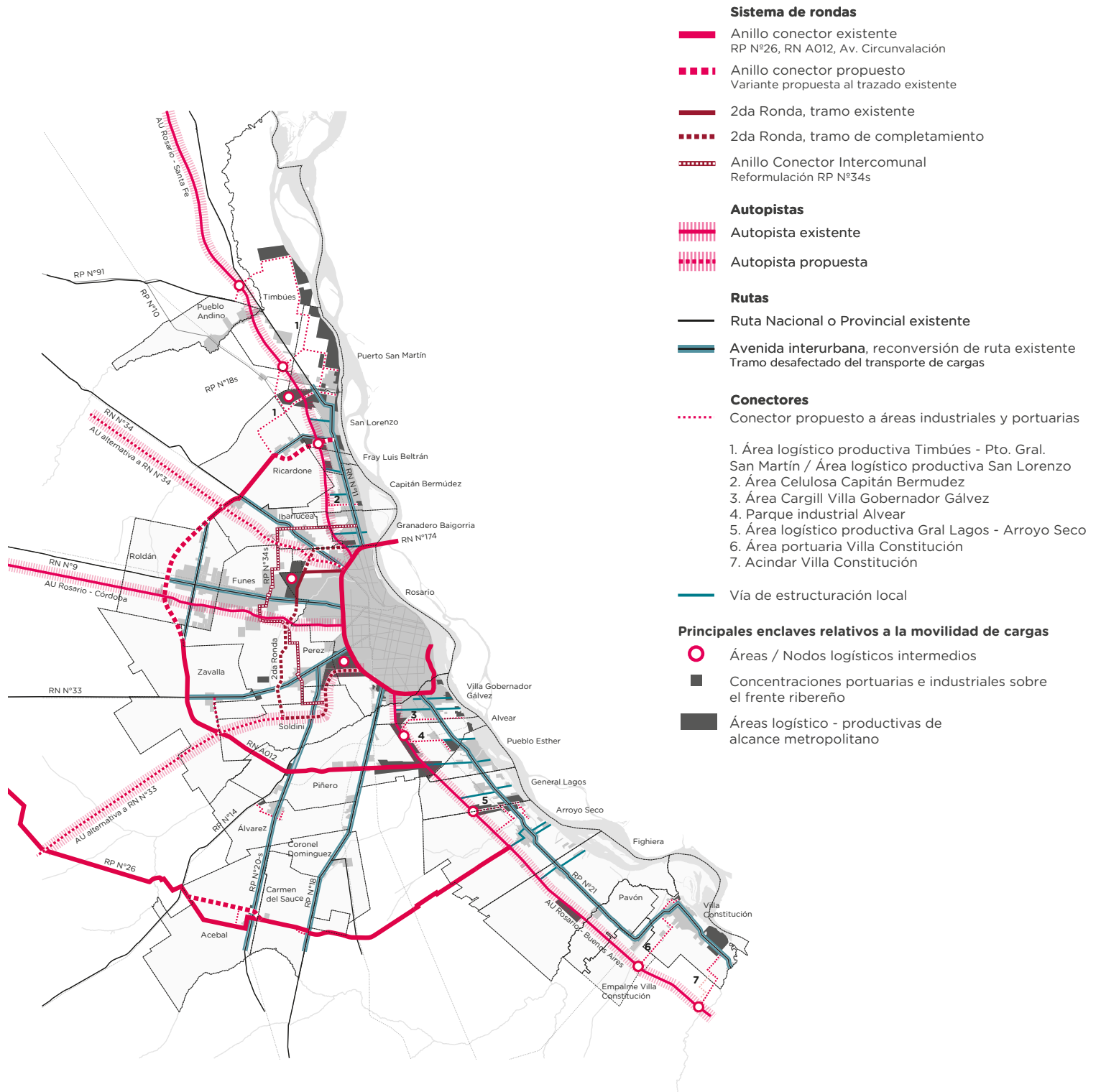
Protección y puesta en valor de áreas forestadas

-  Áreas forestadas
- 3. Áreas forestada Celulosa Argentina S.A
- 4. Área forestada de Pueblo Andino
- 5. Área forestada de Villa La Ribera
- 6. Área forestada de Piñero

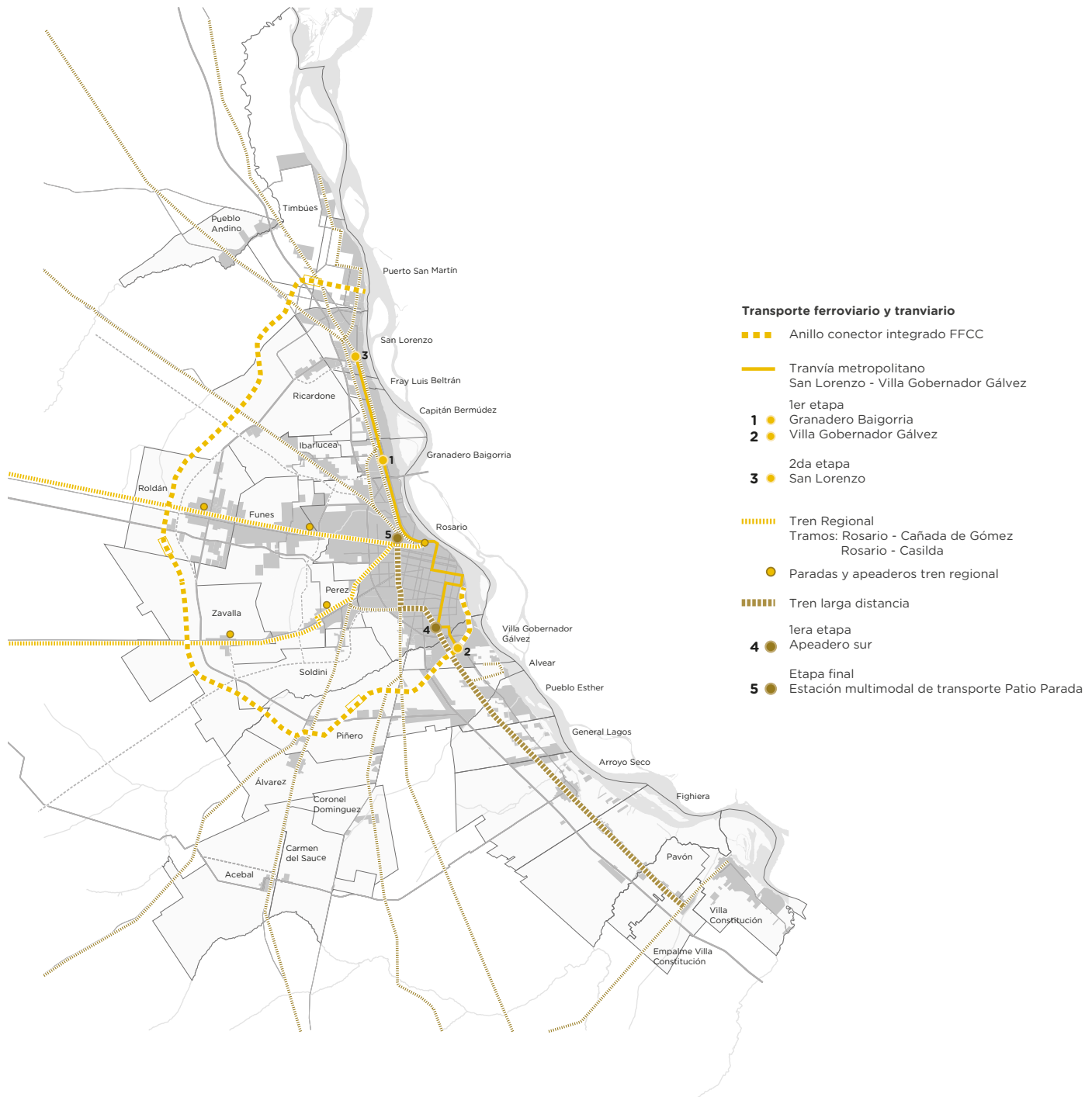
Revalorización y creación de parques metropolitanos

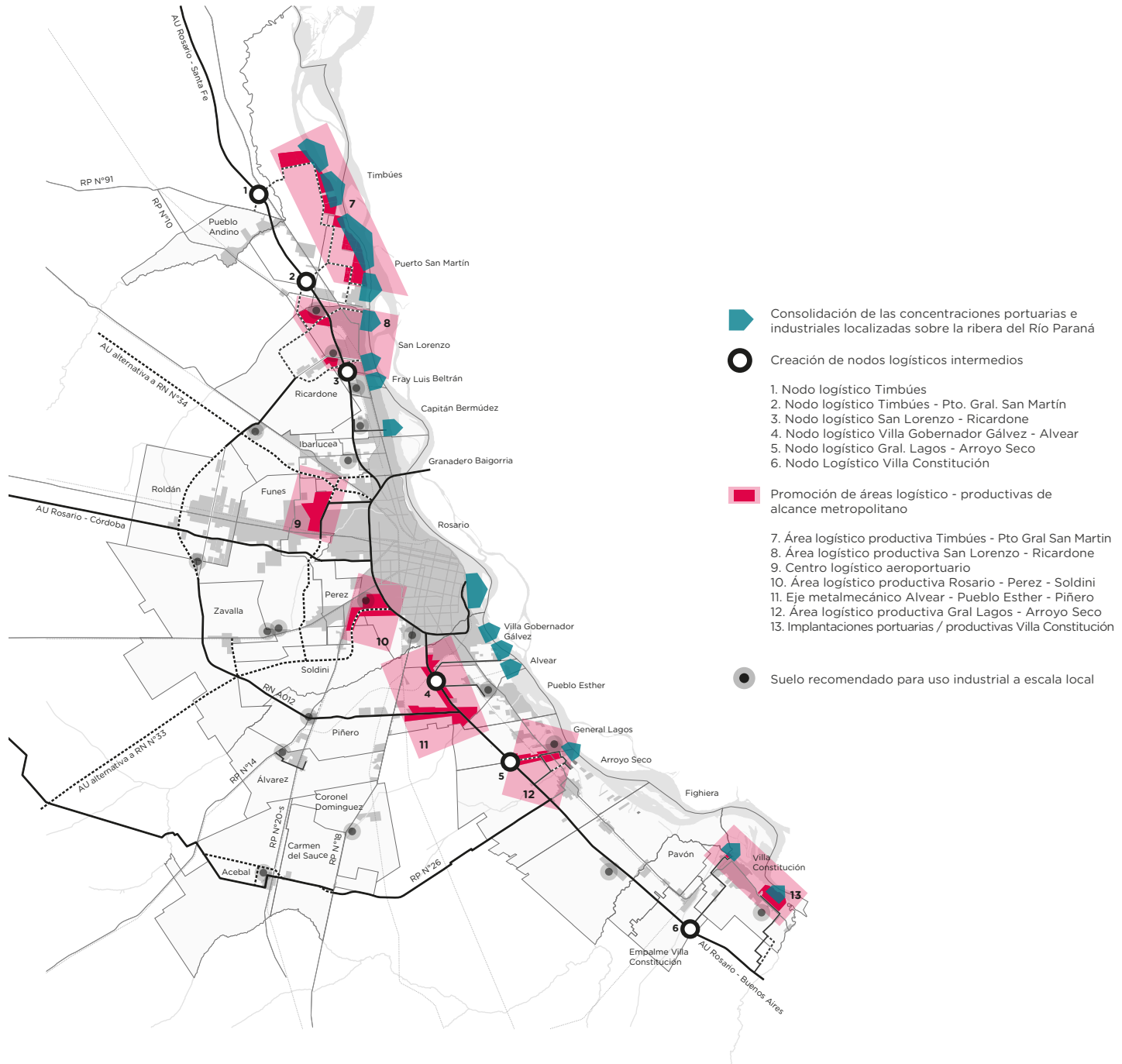
-  Espacios naturales identificados a revalorizar
- 7. Parque de la Cabecera
- 8. Parque Bosque de los Constituyentes
- 9. Reserva Natural Funes
- 10. Bosque de los Eucaliptus Pérez
- 11. Balneario de Soldini
- 12. Parque Villarino Zavalla
- 13. Balneario Los Angeles Rosario / VGG
- 14. Parque Regional Sur Rosario / VGG
- 15. Parque del Arroyo Frías Alvear / Pueblo Esther
- 16. Parque de Arroyo Seco
- 17. Parque de Arroyo Pavón

Plano 17. Protección y optimización de los recursos ambientales y patrimoniales



Planos 18 y 19. Estructuración de la accesibilidad y conectividad en forma eficiente





Plano 20. Promoción de un desarrollo integral productivo y de servicios

Provisión de servicio de agua apta para consumo

Tomas de agua, plantas potabilizadoras, estaciones de bombeo

- ▼ Existentes
 1. Planta potabilizadora Rosario
 2. Estación de bombeo
- ▽ A ampliar
 3. Planta potabilizadora G.Baigorria
- ▽ Propuestas
 4. Planta potabilizadora en Timbúes
 5. Planta potabilizadora en Figuiera
 6. Cisterna y Estación de bombeo

- Acueductos existentes
- - - Acueductos en ejecución
- Acueductos a ejecutar (1ra etapa)
- Acueductos a ejecutar (2da etapa)

Saneamiento hídrico de líquidos cloacales
Planta de tratamiento de líquidos cloacales

- Existentes
- A reformular
- Propuestas
 4. Planta Depuradora Rosario Norte
 5. Planta Depuradora Rosario Sur
 6. Planta Depuradora en Zavalla

Erradicación de basurales, reparación y recuperación de terrenos contaminados

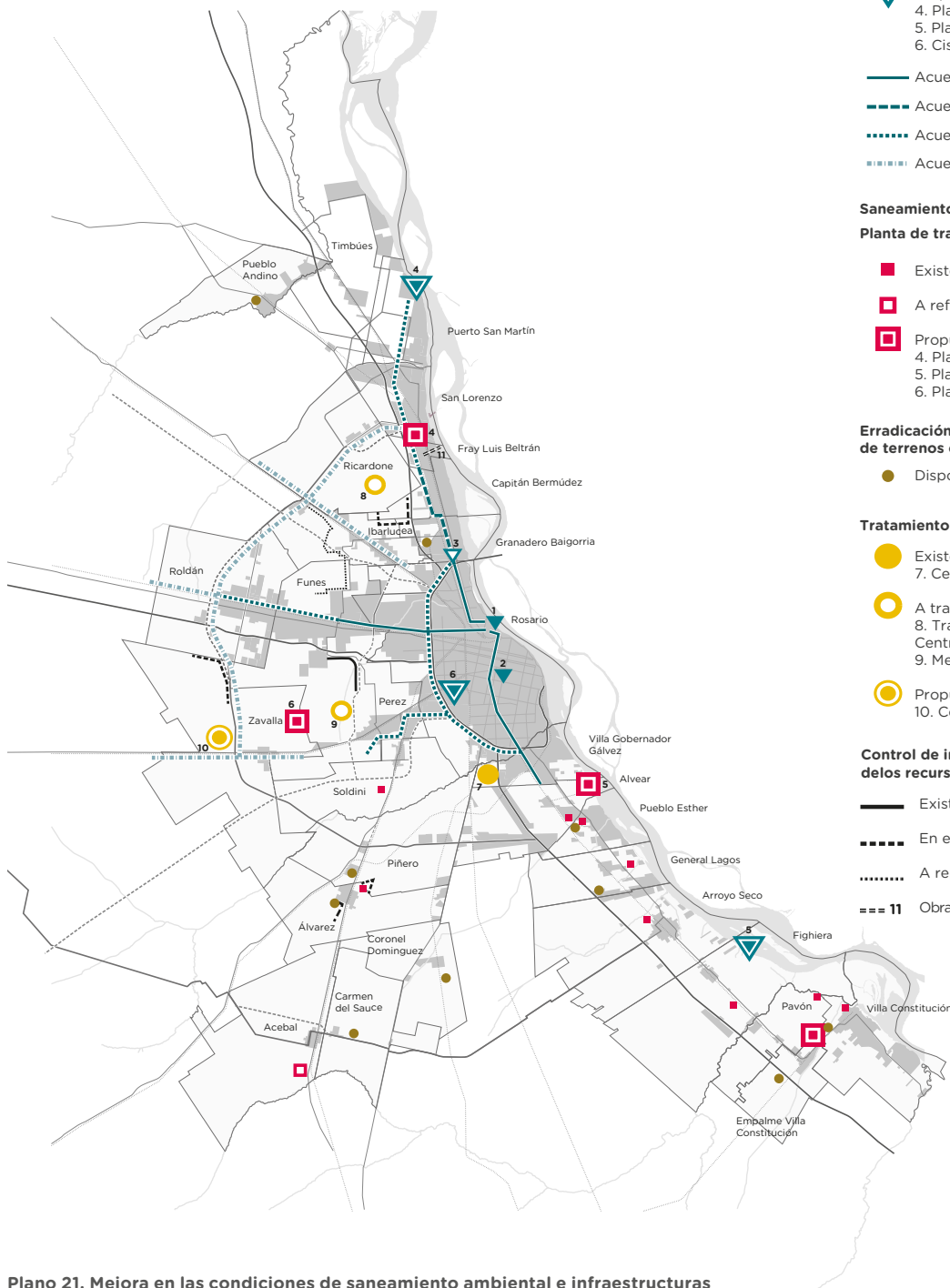
- Disposición final de residuos (a erradicar)

Tratamiento y disposición de Residuos Sólidos Urbanos

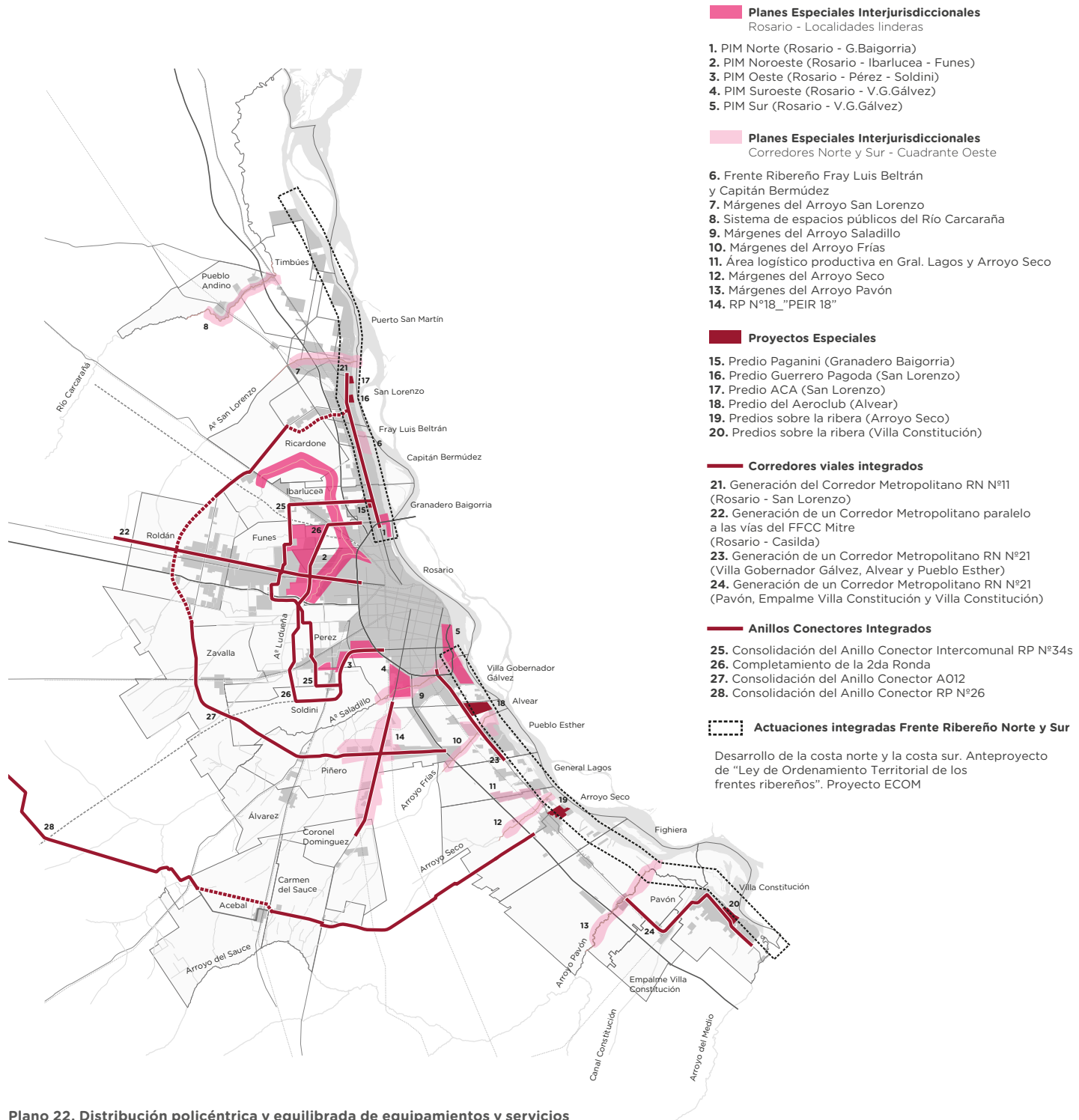
- Existentes
 7. Centro GIRSU en Villa Gobernador Gálvez
- A transformar
 8. Transformación del relleno de Ricardone en un Centro GIRSU
 9. Mejoramiento del relleno de Pérez
- Propuestas
 10. Centro GIRSU con localización a definir en COM

Control de inundaciones y manejo responsable de los recursos hídricos Presas retardadoras

- Existentes
- - - En estudio
- A replantear
- == 11 Obra hidráulica de protección y reservorio (Fray Luis Beltrán)



Plano 21. Mejora en las condiciones de saneamiento ambiental e infraestructuras



Planes Especiales Interjurisdiccionales

Rosario - Localidades linderas

- 1. PIM Norte (Rosario - G.Baigorria)
- 2. PIM Noroeste (Rosario - Ibarlucea - Funes)
- 3. PIM Oeste (Rosario - Pérez - Soldini)
- 4. PIM Suroeste (Rosario - V.G.Gálvez)
- 5. PIM Sur (Rosario - V.G.Gálvez)

Planes Especiales Interjurisdiccionales

Corredores Norte y Sur - Cuadrante Oeste

- 6. Frente Ribereño Fray Luis Beltrán y Capitan Bermúdez
- 7. Márgenes del Arroyo San Lorenzo
- 8. Sistema de espacios públicos del Río Carcaraña
- 9. Márgenes del Arroyo Saladillo
- 10. Márgenes del Arroyo Frías
- 11. Área logístico productiva en Gral. Lagos y Arroyo Seco
- 12. Márgenes del Arroyo Seco
- 13. Márgenes del Arroyo Pavón
- 14. RP N°18_ "PEIR 18"

Proyectos Especiales

- 15. Predio Paganini (Granadero Baigorria)
- 16. Predio Guerrero Pagoda (San Lorenzo)
- 17. Predio ACA (San Lorenzo)
- 18. Predio del Aeroclub (Alvear)
- 19. Predios sobre la ribera (Arroyo Seco)
- 20. Predios sobre la ribera (Villa Constitución)

Corredores viales integrados

- 21. Generación del Corredor Metropolitano RN N°11 (Rosario - San Lorenzo)
- 22. Generación de un Corredor Metropolitano paralelo a las vías del FFCC Mitre (Rosario - Casilda)
- 23. Generación de un Corredor Metropolitano RN N°21 (Villa Gobernador Gálvez, Alvear y Pueblo Esther)
- 24. Generación de un Corredor Metropolitano RN N°21 (Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución)

Anillos Conectores Integrados

- 25. Consolidación del Anillo Conector Intercomunal RP N°34s
- 26. Completamiento de la 2da Ronda
- 27. Consolidación del Anillo Conector A012
- 28. Consolidación del Anillo Conector RP N°26

Actuaciones integradas Frente Ribereño Norte y Sur

Desarrollo de la costa norte y la costa sur. Anteproyecto de "Ley de Ordenamiento Territorial de los frentes ribereños". Proyecto ECOM

Plano 22. Distribución policéntrica y equilibrada de equipamientos y servicios

SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CUADRANTE OESTE METROPOLITANO

El Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario se extiende al oeste de la ciudad de Rosario, conformado por un marco territorial complejo que incluye diversos municipios y comunas. Las localidades que lo integran son: Ibarlucea, Funes, Roldán, Pérez, Zavalla, Soldini, Piñero, Álvarez, Coronel Domínguez, Acebal y Carmen del Sauce. Su estructura territorial está asociada a diferentes componentes viales y ferroviarios.

En el Cuadrante Oeste Metropolitano se reconocen distintos procesos de crecimiento y expansión urbana que, en general, responden al modelo de ciudad dispersa, que se distingue, especialmente, por presentar un patrón de urbanización basado en desarrollos residenciales de baja densidad, escasa dotación de infraestructuras y una movilidad apoyada, casi en exclusividad, en el uso del automóvil particular. Si bien este proceso de formación de áreas suburbanas se inicia en las localidades que fueron tradicionalmente centros recreativos estacionales y de fin de semana (Funes y Roldán), en las últimas dos décadas se incrementa esta dinámica también en el resto de las localidades de este cuadrante, como Ibarlucea, Zavalla, Soldini, Piñero y Álvarez. Frente a estas tendencias de crecimiento disperso, se propone una estrategia de contención y reorientación de estos procesos, alentando las operaciones de completamiento del tejido urbano en todas las localidades.

Este cuadrante, por su gran conexión territorial, presenta un notable crecimiento, especialmente en los últimos años, de desarrollo de industrias y áreas calificadas para tal fin. A su vez, posee una extensa superficie de suelo destinada a actividades rurales extensivas, como también se destaca el desarrollo de actividades de producción fruti y flori-hortícolas en distintas comunas y municipios, que constituye un componente identitario del sector oeste metropolitano. Asimismo, se destaca un valioso sistema hídrico, al presentar un suelo atravesado por un gran número de canales, cauces, cañadas, paleo-cañadas, lagunas y sectores deprimidos, que forman parte de las cuencas de los arroyos Ludueña y Saladillo.

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

- Desarrollo de un sistema eficiente de movilidad integral, para evitar el paso de camiones por las plantas urbanas de las localidades del cuadrante y canalizando el transporte de cargas mediante un sistema de corredores logístico.
- Construcción de una nueva traza vial jerárquica como alternativa a la ruta nacional N°33 (en una primera instancia como ruta provincial), para encauzar el tráfico de cargas y evitar su ingreso a las plantas urbanas de Pérez, Soldini y Zavalla.
- Implementación de un “sistema de rondas”, conformado por dos circuitos metropolitanos diferentes: 1) la segunda ronda, para facilitar y mejorar la llegada al aeropuerto desde las distintas localidades (Granadero Baigorria, Ibarlucea, Funes, Pérez y Soldini); 2) el anillo conector intercomunal, rectificando y mejorando la ruta provincial 34s, para reforzar la comunicación entre seis centros urbanos (Granadero Baigorria, Ibarlucea, Funes, Pérez, Soldini y Rosario).

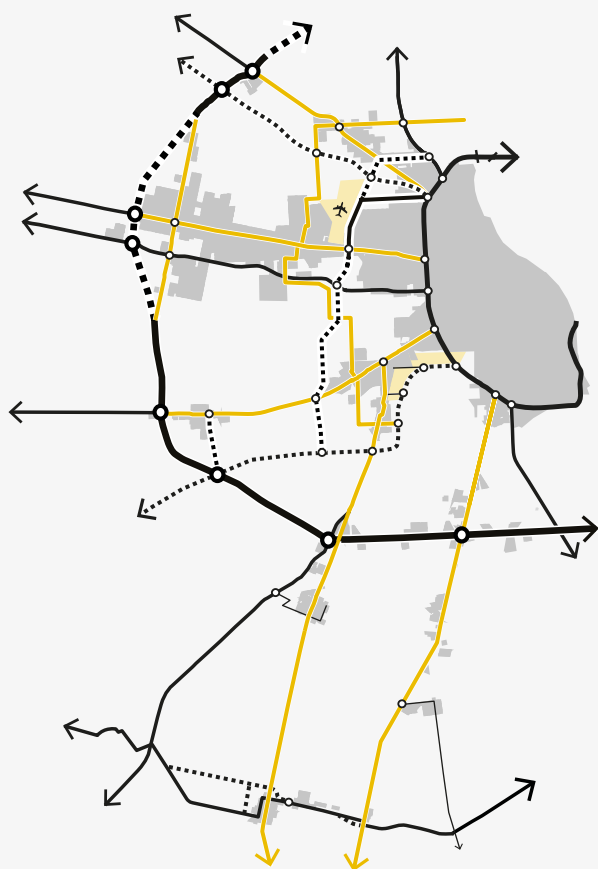
76

- Reconversión de rutas en avenidas interurbanas, al atravesar cada núcleo poblado, mejorando la conexión entre los municipios y comunas que conforman el cuadrante.
- Consolidación y desarrollo de áreas logísticas productivas de carácter metropolitano, a fin de concentrar la actividad industrial, logística y de servicios en sectores estratégicos del Cuadrante Oeste; lo que permitiría que las industrias y el tránsito de carga convivan armónicamente con usos residenciales en el resto de la planta urbana, sin superponer actividades.
- Desarrollo de posibles soluciones para las situaciones deficitarias de hábitat que presentan diversos asentamientos irregulares existentes en las localidades del Cuadrante Oeste.
- Refuncionalización y puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en el ámbito territorial del Cuadrante Oeste del AMR.
- Protección ambiental, restricción a la urbanización y potenciación turística y recreativa en espacios de carácter metropolitano, especialmente junto a cursos de agua y/o grandes masas de forestación, aprovechando las características paisajísticas del territorio.
- Consolidación de las plantas urbanas, alentando el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro de cada núcleo urbano y desalentando los procesos de expansión que generan dispersión.
- Definición de un plan de dotación y extensión de los servicios infraestructurales, en particular de provisión de agua potable y desagües cloacales.
- Diseño y materialización de pavimentos especiales, en calles y veredas, en sintonía y respeto por las condiciones paisajísticas particulares de algunas localidades; por ejemplo, Funes y Coronel Domínguez.

**Acebal en el contexto
del Cuadrante
Oeste Metropolitano, 2019**

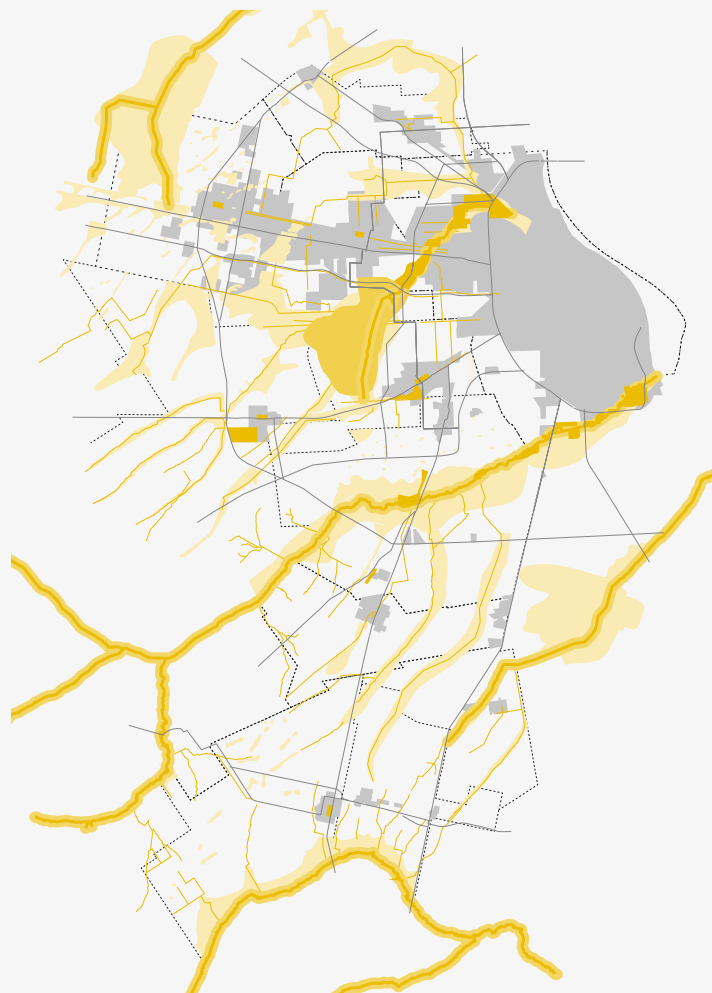











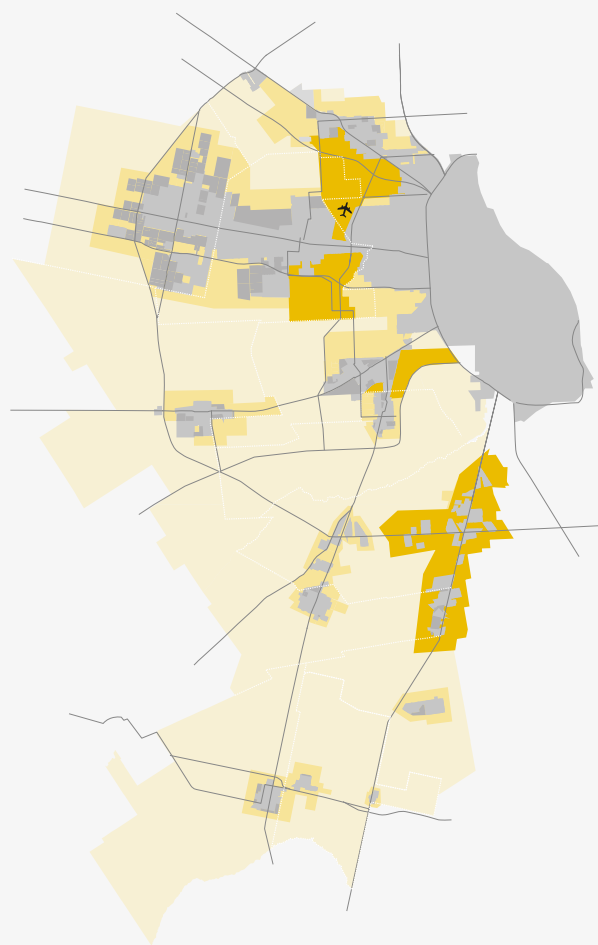
Esquema de movilidad del transporte

-  Corredores regionales de carga
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Corredores regionales de carga proyectada
-  Propuesta de autopista alternativa RN-N°33 y RP N°26
-  Corredores interurbanos.
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Vías de de estructuración urbana Transporte de cargas
-  Área urbanizada
-  Área logística productiva Rosario-Perez-Soldini
Sector aeropuerto
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"



Sistema ambiental integrado

-  Distrito
-  Arroyos y cañadas
-  Áreas de riesgo hídrico
-  Área natural protegida sobre los cursos de agua
-  Área de valor paisajístico



Criterios para el ordenamiento territorial

- Área urbanizada existente
- Área periurbana
- Área rural
- Área para Proyectos Especiales
- Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"












Plan Especial interjurisdiccional metropolitano RP N°18 (PIM R18)

- Área urbana
- Área de expansión
- Área periurbana





MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL

Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial








Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

-  Corredores regionales de carga
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Corredores regionales de carga proyectada
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Acceso existente
-  Acceso propuesto
-  Red de ferrocarril existente
-  Vía metropolitana interurbana
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Cinturón Vial Segunda Ronda RP34s
(Transporte de cargas menores)
-  Cinturón Vial Segunda Ronda proyectado
(Transporte de cargas menores)
-  Autopistas proyectadas
-  Conectores a áreas industriales
-  Vía de estructuración local
Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana
-  Vías colectoras paralela al ferrocarril
-  Tren regional
-  Cinturón Ronda FFCC



Ordenación de las áreas urbanizadas

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





Ordenación de los espacios libres

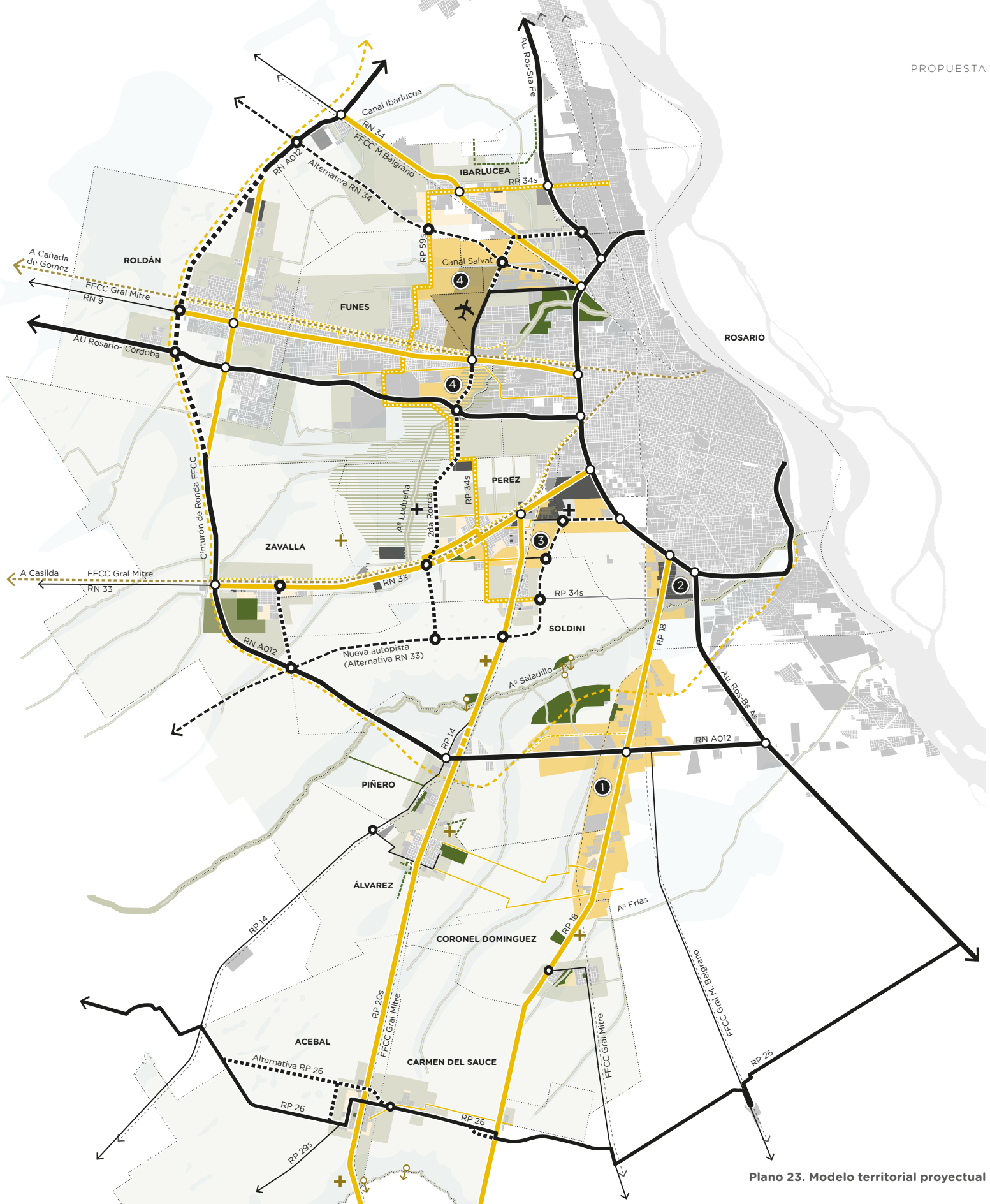
-  Área periurbana
Incentivo de desarrollo productivos agrícolas alternativos
-  Área rural
-  Área natural protegida sobre cursos de agua
-  Áreas de valor paisajístico
-  Áreas con afectación hídrica
-  Presa Ludueña
-  Bajadas y/o accesos públicos al arroyo

Grandes infraestructuras de servicios

-  Planta de tratamiento cloacal
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"

Planes Especiales

-  1 Plan Especial Interjurisdiccional RP N°18 "PEIR 18"
-  2 PIM Suroeste
(Plan Especial Interjurisdiccional Rosario - VGG)
-  3 PIM Oeste
(Plan Especial Interjurisdiccional Parque Recreativo Productivo Rosario - Pérez - Soldini)
-  4 Proyecto Ambiental Arroyo Ludueña (VER)



Plano 23. Modelo territorial proyectual

82 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

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

- 1. Consolidar la planta urbana existente en torno a la estación central, junto al desarrollo de bulevares de ronda.** La comuna de Acebal presenta una notoria división entre sus sectores este y oeste por la localización del predio del ex Ferrocarril Gral. B. Mitre. Si bien en los últimos años se ha utilizado dicho predio para nuevas actividades, vinculadas a la recreación y la cultura, se registra un avance importante de predios privados sobre el espacio público. Se propone ordenar esta situación consolidando su rol de gran espacio público central, de carácter recreativo-deportivo y de ocio, para el disfrute y aprovechamiento de toda la población.
- 2. Ordenar los usos del suelo para el adecuado desarrollo de la producción.** En las últimas décadas se registra una mayor complejidad en el desarrollo productivo de la localidad, sobre todo por la importancia alcanzada por las fábricas de calzado, muchas de las cuales se encuentran dispersas en la planta urbana. Esta yuxtaposición con las áreas residenciales acarrea diversas problemáticas, fundamentalmente por la circulación de camiones, por lo cual se propone impulsar la creación de un sector industrial.
- 3. Incorporar infraestructuras de servicio y conectividad para un mayor desarrollo de la localidad.** A fin de mejorar la calidad de vida de su población se propone el desarrollo de diversas infraestructuras, tanto vinculadas al saneamiento y los servicios como a solucionar problemas referidos a la accesibilidad y al atravesamiento de la planta urbana por el transporte de cargas.



84 CRITERIOS DE URBANIZACIÓN A NIVEL LOCAL

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

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

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

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

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

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

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

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

Por último, la categoría de no urbanizable define la preservación del espacio rural, por ser objeto de protección, por la naturaleza de sus componentes o por ser inadecuados para el desarrollo urbanístico. A estos sectores se los califica como “Área de Protección Rural”.

La adscripción del suelo a una zona define su calificación y, en general, está asociada a un uso específico. Por ejemplo, la superficie de suelo que contiene usos rurales, localizada inmediatamente lindera a los sectores urbanizados, se denominará “Suelo Periurbano”, refiriendo a la localización de las actividades o usos que median entre la ciudad y el campo. Asimismo, las áreas industriales fijan un uso del suelo urbanizado que propicia el ordenamiento de las actividades productivas.

POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

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

DEFINICIÓN DE NUEVAS POLÍTICAS DE URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

En Acebal, la definición de las estrategias locales destinadas a orientar el desarrollo territorial hacia el modelo deseado, se basa en el reconocimiento de las características y las tendencias actuales de transformación, a fin de mejorar la convivencia entre los distintos usos presentes en la jurisdicción. De acuerdo con los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el AMR, en esta localidad se proponen las siguientes políticas de plan:

Organizar los procesos de urbanización y completar los tejidos residenciales.

- Organizar los procesos de urbanización mediante la consolida-

86

ción de la planta urbanizada y el completamiento de los vacíos intersticiales localizados en su interior, desarrollando la expansión sólo en los sectores contiguos al tejido urbano existente.

- Prohibir la conformación de nuevas áreas residenciales dispersas o en las grandes extensiones rurales existentes en su jurisdicción, calificando este suelo como “*Suelo de Protección Rural*”.
- Definir, en las áreas residenciales, indicadores urbanísticos que planteen mayor densidad, adecuados a la escala de esta comuna, sin desatender la heterogeneidad tipológica y funcional, promoviendo niveles crecientes de complejidad urbana, con la incorporación de los equipamientos institucionales necesarios y los espacios públicos a escala barrial.
- Definir un “*Plan de Detalle*” para el predio correspondiente al cuadro de estación ferroviario, con el objeto de generar un límite y nuevo frente al espacio público, incorporar equipamientos, ordenar y mejorar los recorridos dentro de la parcela y facilitar una mejor conexión.

Abordar el déficit de vivienda.

- Incorporar nuevos programas de vivienda para distintos sectores sociales.
- Promover acciones integrales para la resolución de las condiciones deficitarias que presentan las viviendas en condición de intrusión. Se prevén acciones tendientes a resolver la situación del hábitat de las viviendas precarias.

Proteger y mejorar las áreas periurbanas y rurales.

- Preservar el suelo rural y definir de modo pormenorizado las áreas periurbanas, que se constituyen como límite y resguardo de la planta urbana, adoptando a su vez una función de contención hídrica importante. Se propone la potenciación de

proyectos de producción alternativa, que no requieran importantes aplicaciones de productos agroquímicos, en los sectores de afectación determinados, correspondientes a las parcelas contiguas al área urbana.

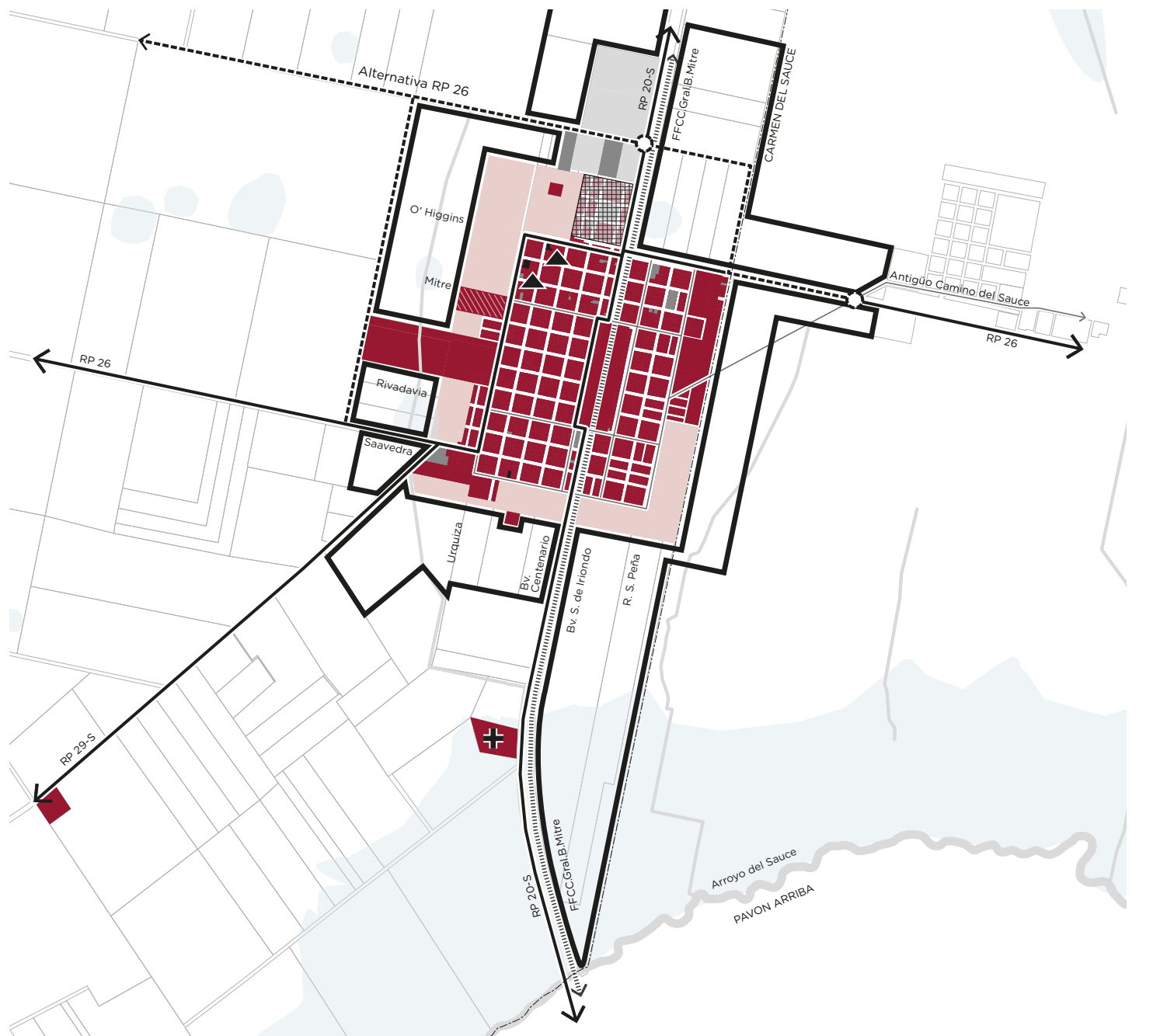
- Restringir la urbanización en las grandes extensiones de suelo rural presentes en su jurisdicción, preservando el suelo no urbanizado.

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

La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al desarrollo metropolitano. En este sentido, cobra valor la definición de una política de preservación de los frentes ribereños, así como la protección de las masas arbóreas, los espacios verdes libres y las áreas rurales presentes en Acebal. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentren degradados y a proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. Las diversas potencialidades que se presentan hacen factible pensar en las siguientes estrategias:

Recuperar las márgenes de los cursos de agua.

- Desarrollar una actuación integrada para la recuperación, reordenamiento y puesta en valor del arroyo del Sauce. Se propone la realización de convenios con propietarios de predios privados frentistas al mismo, para mejorar y proteger su borde costero y posibilitar la accesibilidad pública en determinados sectores.
- Promover el perfil recreativo con relación a la potencialidad del frente del curso de agua del arroyo del Sauce.



- | | | | |
|---|--|---|---|
| Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios | Área mixta de predominancia industrial | Definición de nuevas políticas de transformación | Áreas de preservación patrimonial (casco de Estancia) |
| Industrias existentes | Planta de tratamiento cloacal | Suelo urbano consolidado o a consolidar | Áreas restringidas a la urbanización |
| Área industrial propuesta | | Usos residenciales a regularizar | Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental |
| | | Áreas de expansión urbana y proyectos especiales | |

Plano 24. Definición de nuevas políticas de urbanización

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

- Proteger y poner en valor el patrimonio ambiental, histórico y arquitectónico, urbano y rural presente en la jurisdicción de Acebal (áreas forestadas, predio del cuadro de estación, Iglesia Santo Domingo de Guzmán, predio de Tiro Federal, entre otros).
- Consolidar el sistema de espacios libres existentes dentro de la localidad y proveer de nuevos espacios verdes públicos-recreativos, bien posicionados y en situaciones especiales definidas dentro de los nuevos proyectos de urbanización.
- Proponer el tratamiento paisajístico de la ruta provincial N°20-S en su tramo urbano.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

Acebal dispone de una configuración ordenada, lo que le permite postular políticas adecuadas para una movilidad de cercanía óptima. Al disponerse de modo concéntrico al cuadro de estación original, su organización se distribuye de modo homogéneo en un territorio acotado, con infraestructuras de gran porte que atraviesan la planta urbana. Esta caracterización supone la reafirmación a nivel local de las siguientes políticas del plan:

Canalizar el tránsito de las cargas para evitar el paso por la planta urbana. La disposición de la localidad en torno a la estación ferroviaria y su escala contenida permiten una buena organización del tránsito. El transporte de cargas tiene un tránsito fluido en el límite norte. Es preciso evitar el paso de camiones en el ámbito urbano consolidado o, al menos, limitarlo al mínimo indispensable. En lo inmediato, tomar algunas precauciones tales como exigir la circulación perimetral como regla de conducta para el movimiento de vehículos de gran porte, resultaría en una mejor organización interna general de la movilidad local.

Definir corredores interurbanos con prioridad en el transporte público de pasajeros.

Si bien el Cuadrante Oeste diluye el orden secuencial propio de un corredor (que se verifica en muchas otras localidades con frente al río Paraná), la ruta provincial N°26 actúa como eje estructurador en un sentido y la ruta provincial N°20-S en otro. Una vez dentro del tramo urbano, las paradas fundamentales del recorrido interno sobre los dos ejes estructuradores deben garantizar la seguridad a peatones en su interfase de acceso al sistema público de transporte.









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

Resulta trascendente consolidar caminos alternativos que ganen eficiencia en la vinculación de la localidad con los poblados vecinos, fundamentalmente con Carmen del Sauce, Álvarez o Pavón Arriba, las localidades próximas con las que intercambia servicios.

Recualificar la estructura interna.

La organización de Acebal es relativamente eficiente, ajena a las distorsiones que generan dispersión de tejidos y, consecuentemente, viajes más prolongados. Algunas medidas puntuales pueden optimizar los recorridos cotidianos de viajes internos, tales como ejecutar la pavimentación definitiva de todas las calles que conforman la estructura secundaria local (ejecutada en alto porcentaje, pero aún incompleta) para asegurar condiciones óptimas al uso regular de vehículos motorizados, peatones y ciclistas. En este contexto, se considera factible impulsar una reorganización plena de la circulación de pasajeros (implicando un incentivo para la circulación no motorizada) e incorporar medidas complementarias que otorguen una mejor accesibilidad a todo el ámbito urbanizado.



- | | | | |
|---|--|---|--|
| <p>Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes</p> <ul style="list-style-type: none">  Recuperación, reordenamiento y puesta en valor del frente del arroyo  Preservación del patrimonio forestal | <ul style="list-style-type: none">  Tratamiento paisajístico de la ruta en su tramo urbano  Puesta en valor de los elementos patrimoniales, ambientales y arquitectónicos <p>1. Predio de la Estación FFCC</p> | <p>Protección de áreas rurales</p> <ul style="list-style-type: none">  Preservación y protección del Área rural  Definición de Áreas periurbanas  Vacíos intersticiales para transformación urbana  Áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental | <p>Principales equipamientos asociados a los espacios libres</p> <ul style="list-style-type: none"> 2. Plaza Coronel Dominguez 3. Plaza San Martín 4. Plaza José Hernández 5. Plaza Pedro Klis 6. Circuito recreativo 7. Tiro Federal Argentino 8. Club Atlético Acebal 9. Club Atlético Estrella del sur |
|---|--|---|--|

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

90 ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

A fin de garantizar un desarrollo adecuado de los usos productivos y de servicios, protegiendo a la residencia, se propone:

- Plantear medidas tendientes a lograr una convivencia más armónica de las distintas actividades que tienen lugar en la comuna, y promover, mediante gestiones concertadas, la reubicación progresiva de las industrias que ocasionan mayores conflictos hacia las áreas planificadas para esos fines. En Acebal se prevé el desarrollo de un área industrial a localizar hacia el norte, sobre la traza propuesta como alternativa de la ruta provincial N°26 y al oeste de la ruta provincial N° 20-S, destinada a la implantación de industrias no contaminantes.
- Prohibir la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en forma dispersa, tanto en las áreas con una clara vocación residencial como en áreas de exclusiva producción rural.
- Restringir, en lo sucesivo, la instalación de nuevas industrias en sectores en los que se apunta hacia una consolidación de la residencia. Se busca evitar nuevas instalaciones en áreas que se encuentran en contacto directo con los usos residenciales. Se plantea, a su vez, la construcción de un núcleo industrial específicamente destinado al rubro calzado, que potencie la actividad a partir del impulso de una gestión asociativa y concertada de empresas.

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

De acuerdo con el diagnóstico, se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad de acuerdo a la provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas, diferentes niveles de terminación de calzadas y áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental. De acuerdo con el nivel de servicios registrados, se plantea la necesidad de encauzar las siguientes políticas:

- Completar el sistema de red cloacal en toda el área urbana, para lo cual se prevé la expansión de la planta de tratamientos de líquidos cloacales. Asimismo, se propone un esquema de completamiento de pavimentación de las calzadas faltantes.
- Implementar las obras hidráulicas necesarias para el saneamiento de las áreas anegadas o con posibilidad de anegamiento, teniendo en cuenta las recomendaciones de áreas competentes de la provincia de Santa Fe.
- Confeccionar un plan hídrico integral para atender la problemática en suelos anegables y en áreas urbanizadas donde se registra una alta vulnerabilidad y se manifiesta insuficiente la infraestructura.



- | | | | |
|--|--|--|--|
| <p>Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios</p> <ul style="list-style-type: none"> Industrias existentes Área industrial propuesta | <p>Infraestructuras y servicios existentes</p> <ul style="list-style-type: none"> + Planta de tratamiento cloacal | <p>Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad</p> <ul style="list-style-type: none"> Consolidación de corredores de transporte interurbano Revalorización de vías de estructuración urbana Nuevas trazas viales propuestas | <p>Canalización del transporte de cargas</p> <ul style="list-style-type: none"> Propuesta canalización del transporte de cargas ⊙ Nuevo nudo vial ⊙ Nuevos accesos, conexiones y bajadas al río Sistema ferroviario existente |
|--|--|--|--|

Plano 26. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

LINEAMIENTOS PRELIMINARES PARA UN PLAN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

Cabe resaltar que la localidad de Acebal presenta una muy buena cobertura de redes de infraestructura de servicios, por lo cual es menester concentrarse en la calidad del agua potable y en el tratamiento de líquidos cloacales teniendo en cuenta la población actual. El estado de situación se acompaña de las siguientes políticas y acciones previstas en materia de:

Pavimentos. Se observa un buen entramado de calles pavimentadas alcanzando el 61% en toda la localidad, junto al 33% de calles con algún tipo de mejorado. Esto posiciona a Acebal como una de las localidades con mayor cobertura de pavimentos del Cuadrante Oeste. El cuadro central de la localidad cuenta, en su gran mayoría, con calles pavimentadas. Se distinguen diversos sectores de calles con mejorado: sector centro norte de barrio Los Silos; extremo noroeste de barrio Norte; este de barrio La Isla; centro este y oeste de barrios Escuela Técnica; Camino Viejo; extremos sur y oeste de barrio Sur y Aprovi. Por último, los sectores identificados con calles de tierra corresponden a; este del barrio Los Silos, centro y sur del barrio Camino La Virginia y esquina sureste del barrio Escuela Técnica. A partir de esta realidad, se prevé asfaltar 2.000m de calles por medio de distintos programas y contribución por mejoras.

Agua potable. En el AMR existe, como ya fue mencionado, un gran déficit de agua potable en la gran mayoría de las localidades que no se encuentran abastecidas por la red de Aguas Santafesinas S.A. Esto se debe a que obtienen dicho recurso de fuentes subterráneas, con una calidad físico-química-bacteriológica no

siempre aceptada por el EnReSS para agua de bebida, lo cual obliga a adoptar soluciones paliativas y temporales recurriendo al uso de diferentes sistemas: cisternas fijas para consumo humano, plantas de ósmosis inversa (que mezclan el agua tratada con el agua subterránea para reducir los contaminantes), entre otros. La comuna de Acebal adopta algunos de estos recursos actualmente para optimizar la calidad del fluido. En respuesta a esta realidad se ha diseñado el "*Sistema de Acueductos de la Provincia de Santa Fe*".

Acebal queda incluida en el acueducto ubicado al sur, el cual se encuentra en etapa de anteproyecto involucrando, además, a las localidades de Alvear, Pueblo Esther, Gral. Lagos, Arroyo Seco, Fighiera, Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución, Álvarez, Piñero y Carmen del Sauce.

Hasta tanto llegue la solución definitiva por esa vía, esta comuna, como tantas otras localidades del área, ha recurrido a solucionar la provisión de agua con sistemas alternativos, siendo hoy una de las comunas con mayor alcance y cobertura ya que cuenta con un 97% de las parcelas urbanas y suburbanas servidas. El faltante coincide en muchos casos con parcelas alimentadas desde calles laterales. Actualmente, en virtud del crecimiento poblacional, se proyecta la construcción de un nuevo pozo de captación de agua, que mejorará la cantidad y calidad del agua provista destinada al consumo de la población.

Gas natural. Se evidencia que solo el 9% de las parcelas no cuentan con dicho servicio, correspondientes al barrio ubicado al norte de calle O'Higgins y oeste de la ruta provincial N°20-S, junto a las parcelas urbanas ubicadas sobre calle Entre Ríos, al este de

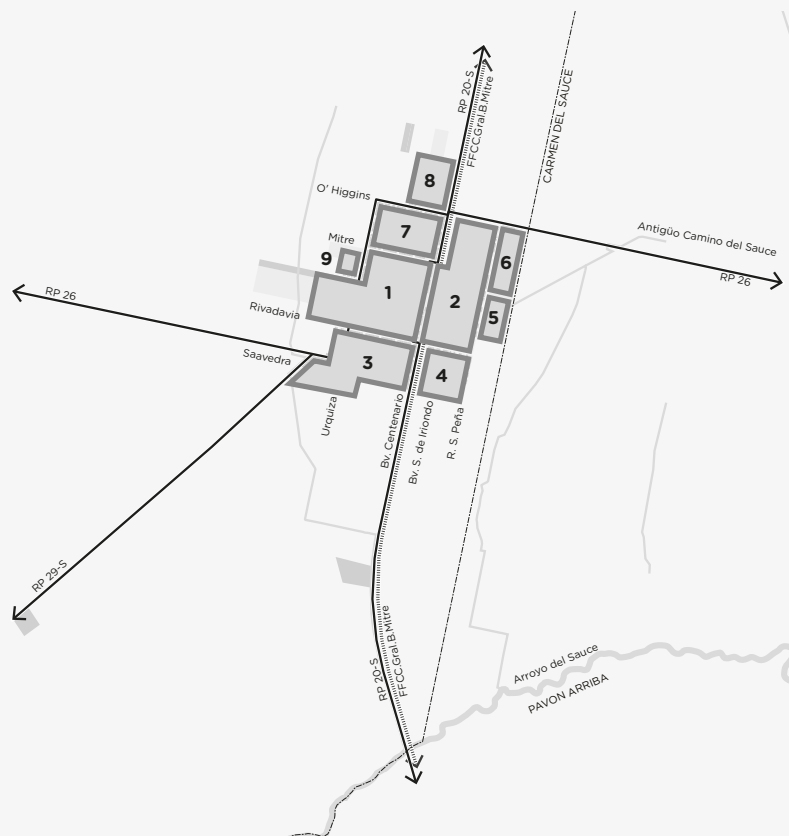
Sáenz Peña. Se prevén dichas extensiones en futuros acuerdos entre el municipio, la prestadora del servicio y los particulares.

Cloacas. Como se ha mencionado, la localidad cuenta con una cobertura del sistema cloacal del 96%, según se evidencia en el correspondiente plano. No pueden distinguirse grandes sectores carentes de dicho servicio, por el contrario, se observan parcelas individuales que al momento no desean o requieren del servicio. Esta red cloacal, como es sabido, es conducida hacia el sur de la localidad, donde los líquidos son tratados por medio de un sistema de lagunas facultativas. Cabe destacar que la planta de tratamiento cloacal deberá ampliarse a los efectos de lograr el tratamiento adecuado conforme a la población existente.

Saneamiento y desagües. Respecto a la dinámica hídrica, se hace énfasis en respetar el funcionamiento natural del sistema, evitando desaguar las lagunas que se forman por acumulación de agua de lluvia o por afloramiento de napas subterráneas. Su evacuación hacia caminos públicos puede traer consecuencias perjudiciales para la regulación del sistema hídrico. Para mejorar el desagüe de la mitad este de Acebal es necesario plantear alternativas de llegada al camino límite con Carmen del Sauce, así como un reacondicionamiento de la cuneta oeste del mismo. A futuro se puede analizar un proyecto integral consensuado con dicha localidad para la ejecución de varias alcantarillas bajo el camino. Esto debería ser acompañando por un reacondicionamiento del bajo que le permita recibir ese exceso de caudal sin provocar efectos adversos.

Para prevenir anegamientos en la zona urbana ubicada al oeste del ferrocarril, se pueden plantear una serie de canales de pe-

queñas dimensiones aprovechando la continuidad de las calles existentes transversales a la ruta, hasta el bajo natural oeste. Para lluvias de recurrencias elevadas, la cuneta oeste de la ruta provincial N°26 se verá desbordada. El exceso de caudal sería conducido por estos canales hacia el bajo, evitando que deban atravesar toda la planta urbana. La colocación de otra alcantarilla de cruce, aunque sea de pequeñas dimensiones, en coincidencia con la línea del bajo natural, permitiría mejorar en gran medida el flujo de la crecida, con lo que se podría reducir el embalsamiento aguas arriba de la ruta provincial N°26. El desagüe de sectores urbanos a través de terrenos privados se puede regularizar mediante el establecimiento de permisos de paso que regularicen jurídicamente la situación existente y prevean el protocolo a seguir para permitir un mantenimiento que asegure el correcto funcionamiento del sistema.



Barrio	Déficit			
	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
1. Centro	682	0	6	0
2. La Isla	585	0	0	4
3. Sur	526	7	47	15
4. Escuela Técnica	276	0	56	21
5. Camino Viejo	58	3	36	6
6. Camino La Virginia	23	16	17	8
7. Norte	425	0	0	4
8. Los Silos	207	43	84	36
9. Aprovi	40	0	0	0

Esquema del déficit de infraestructura y servicios en cada barrio

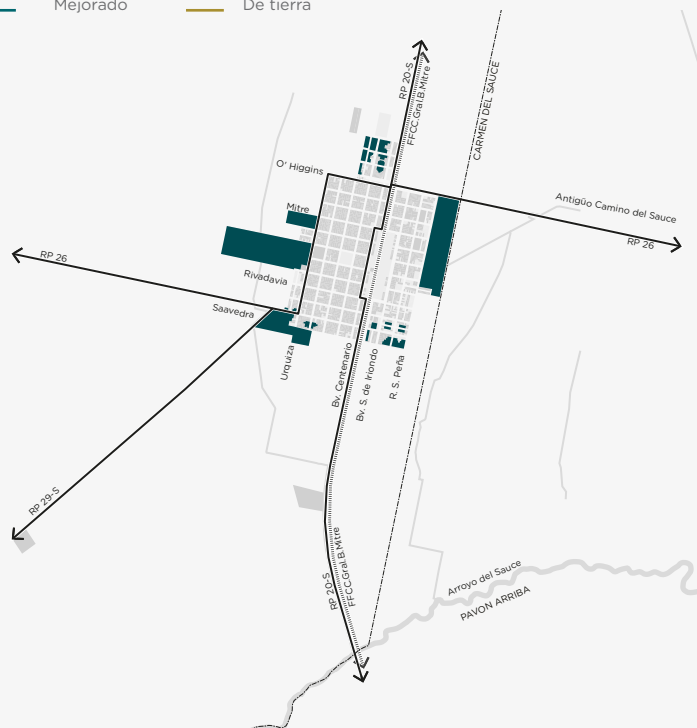


Calles sin pavimentar

Mejorado De tierra



Red de cloacas a implementar







Red de gas a implementar




Red de agua a implementar

MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL








Definición de nuevas políticas de urbanización

-  Áreas de completamiento y expansión urbana planificada
-  Áreas de protección hídrica y ambiental
-  Áreas de expansión industrial
-  Área mixta de predominancia industrial

Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacio

-  Área periurbana
-  Área rural

Reorganización de la accesibilidad y movilidad

-  Vía de articulación intercomunal
-  Nuevas trazas y revalorización de las existentes
-  Canalización del transporte de cargas
-  Propuesta canalización del transporte de cargas
-  Nuevo nudo vial
-  Sistema ferroviario existente
-  Planta de tratamiento cloacal



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

98 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

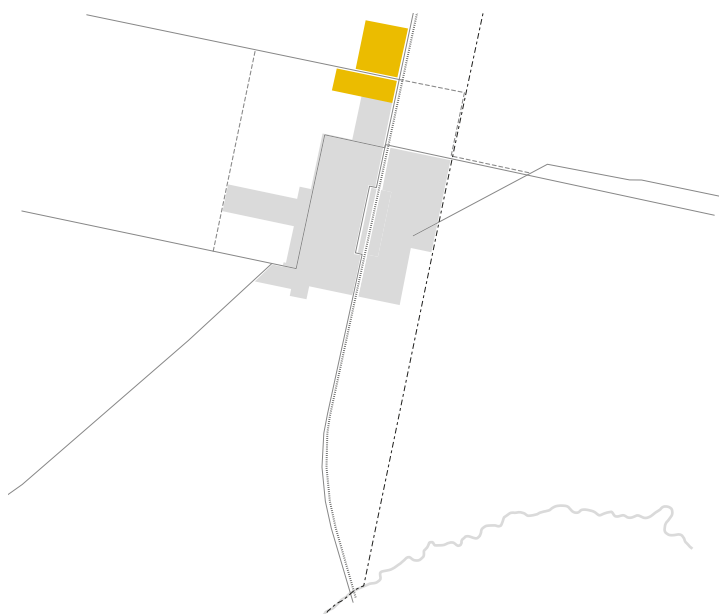
Las acciones previstas en cada una de las cinco políticas mencionadas demandan el diseño de una estrategia general que las articule y priorice en función de aquellas cuestiones que tengan un mayor impacto para la transformación urbanística. De este modo, la estrategia general del Plan Urbano Local se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

Frente a los desafíos y potencialidades que presenta la comuna de Acebal, se asume el compromiso de encauzar tanto el desarrollo local como propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Las características socio-territoriales, junto a la presencia de diversos componentes viales y ferroviarias en el Cuadrante Oeste, determinan una condicionante común que conduce a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan una transformación

urbanística positiva a nivel local potenciando estas vinculaciones y la existencia de hechos naturales de valor. En este sentido, se propone como estrategia general, priorizar cinco grandes operaciones estructurales:

1. El nuevo suelo para la industria.
2. Los ejes de integración y conectividad.
3. El sistema del arroyo del Sauce.
4. La nueva centralidad local.
5. Los espacios periurbanos.

1. EL NUEVO SUELO PARA LA INDUSTRIA

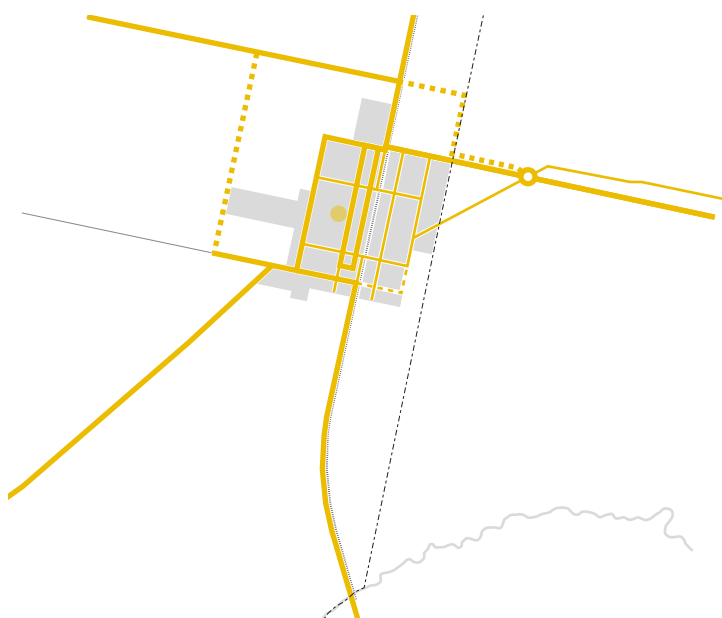


Se propone la creación en Acebal de un sector destinado a la localización programada de establecimientos industriales y/o de servicios, ya sea de los nuevos establecimientos que decidan instalarse en la localidad como de aquellos que deban trasladarse porque producen conflictos en su ubicación actual. Se plantea establecer esta nueva localización en una posición estratégica, en el cruce de la ruta provincial N°20-S y la ruta provincial N°26, es decir en relación a los accesos más convenientes y con la distancia óptima para asegurar una convivencia adecuada con las áreas residenciales; en un sitio donde ya existen establecimientos industriales dispersos. No obstante, el perfil del área está orientado a la radicación de industrias que sean compatibles con la residencia, ya que la localización de los establecimientos de ma-

yor porte, y que puedan ocasionar conflictos en este orden, está previsto en las implantaciones industriales de alcance metropolitano, definidas en la "DOT N° 4. Promoción de un Desarrollo Integral Productivo y/o de Servicio".

Para ello se proyecta una incorporación gradual, en etapas programadas, de dicho suelo a la planta urbana existente. También se plantea, como ya se dijo, una gestión asociativa entre propietarios de suelo, emprendedores industriales y el Estado, para el logro de un proyecto concertado que atienda las particularidades de la localidad, sobre todo valorizando su marcado perfil en la fabricación del calzado.

2. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



La principal política por desarrollar en Acebal consiste en la incorporación de mejoras estratégicas en la conectividad territorial, que facilite una circulación pasante de las cargas para no interferir innecesariamente con los viajes intraurbanos de pasajeros. Por otra parte, su estructura vial facilita una propuesta de polígonos de circulación diferenciada según el modo o la jerarquización de alguna vía estructuradora con un diseño integral. La dificultad principal a sortear en el interior de la distribución urbana reside en los cruces ocasionados por las vías del ferrocarril, que obliga a la búsqueda de alternativas para lidiar con la barrera que significan las vías férreas. Estas operaciones permitirán una reorganización de la movilidad que establezca circuitos claros y habilite movimientos eficientes, tanto a nivel local como

metropolitano. En función de esto se plantean las siguientes operaciones estructurales:

Reformulación del circuito para el transporte de cargas.

La localidad no tiene por sí sola un alto poder convocante de vehículos de carga, aunque por sus dimensiones resulte significativo el número de camiones que se relevan. Los usos industriales que convocan vehículos de carga se ubican mayoritariamente en el límite norte del casco urbano, lo que redundaría en una potencial circulación alejada del fragmento central donde se dan los usos residenciales consolidados. El conflicto entre cargas y pasajeros que se detecta en Acebal reside en el número de vehículos pesados pasantes por la ruta provincial N°26 (virtual tercer arco de circunvalación de la región), los cuales -al configurarse la ruta como envolvente de la comuna- circulan por el perímetro norte y oeste interfiriendo con el espacio destinado a otros movimientos.

Si se lograra el desvío de vehículos pasantes a través de la construcción de una propuesta alternativa a la ruta provincial N°26, la localidad alcanzaría mejores niveles de servicio en sus calles internas (algunos viajes sobre la ruta provincial N°20-S podrían desviarse por la eventual vía alternativa a la ruta provincial N°26) y perimetrales. Además, se podría pensar en una propuesta de traza para la ruta provincial N°20-S, ubicándose al oeste de la localidad para evitar el tránsito perimetral. Estos desvíos podrían producirse mejorando los ejes actuales (actual ruta provincial N°26, tramo breve de la ruta provincial N°20-S y nueva traza alternativa ruta provincial N°26) o postulando dos proyectos singulares: el primero de ellos que, naciendo en el potencial nuevo distribuidor a la altura de la diagonal Antiguio Camino del Sauce y su intersección con la ruta, conduzca los viajes pasantes lejos

de la zona urbanizada; y el segundo con una nueva traza que, partiendo de la propuesta alternativa a la ruta provincial N°26, se conecte con la traza actual al oeste de la localidad, alejando de la zona urbanizada las posibles conexiones que se pueden generar entre rutas. Para optar por la resolución más conveniente se hace imprescindible un estudio acabado que contemple la existencia de potenciales desarrollos urbanos, tanto en Acebal como en Carmen del Sauce, para justificar intervenciones integrales de esta escala.

Ya sea que se resuelva con las trazas disponibles (mejorando condiciones actuales) o postulando proyectos alternativos, la reconfiguración de la ruta provincial N°26 permitiría solucionar el grueso de los problemas de convivencia entre carga y pasajeros, ya que los potenciales viajes que necesiten la ruta provincial N°20-S o la ruta provincial N°29-S son cuantitativamente menores en comparación al tercer arco de circunvalación del área metropolitana.

En concomitancia, se podría pensar en adecuaciones para la infraestructura secundaria, proponiendo intervenciones que controlen el tipo de tránsito, tal como se implementó en el Bv. Simón de Iriondo, donde se colocaron arcos que definen un gálibo específico, evitando así el ingreso de vehículos de gran porte.

Articulación intercomunal a través del transporte público.

La disposición de Acebal en el AMR desafía el postulado que propone el ECOMR, basado en la transformación de las rutas provinciales en avenidas. El Cuadrante Oeste se denomina como tal en tanto no existe una caracterización de corredor que ordene la disposición urbanística en torno a un eje. Esta condición

diluye la posibilidad de líneas ordenadoras que concentren el transporte público y dejan a cada localidad del Cuadrante (salvo pocas excepciones) con bajas posibilidades de servicios públicos sustentables en el tiempo. Esto condiciona resoluciones propuestas para otras ciudades que resultan inaplicables aquí. Resultará propicio proyectar un entorno diferenciado de la parada principal coincidente con la plaza fundacional. Por ello, se pretende postular intervenciones puntuales que ponderen el valor del transporte público como modo de movilidad privilegiado (alta presencia de mobiliario urbano sistematizado, señalización eficiente, reorganización del estacionamiento en la zona de acceso para facilitar el intercambio modal desde autos o bicicletas al colectivo interurbano, etc.).

Jerarquización de la estructura local y vinculación con las localidades cercanas.

Los ejes territoriales que abastecen el distrito deberían contar con una conectividad superior a la actual, principalmente en la constitución de la ruta provincial N°20-S, que vincula en primer término a la localidad con Álvarez hacia el norte (hoy dependiente de la ruta provincial N°18, alejada del eje fundacional) y con Pavón Arriba hacia el sur. Este eje, más la consolidación de la diagonal que une Acebal con Carmen del Sauce, permitirían una vinculación territorial más acabada y garantizarían mejores condiciones de viajes que actualmente se derivan a la ruta provincial N°26 por sus mejores prestaciones.

En cuanto a su distribución interna, cabe aspirar a una recualificación de la infraestructura secundaria. Si bien ésta tiene el grueso de sus calles pavimentadas, pueden proponerse medidas de pequeña escala, tales como: a) disposición de velocidades

controladas (del tipo de “zona calma”) en todo el entramado urbano, donde la convivencia entre vehículos motorizados (autos y motos) no resulte incompatible con la movilidad no motorizada (bicicletas y peatones); b) intervenciones acordes a un tránsito controlado, tales como unificación de calzadas, utilización de mobiliario urbano como disuasor de velocidades altas, incorporación de usos alternativos al espacio habitualmente destinado al vehículo motorizado; y c) revisión de las pautas de estacionamiento; entre otras.

Estas intervenciones pretenden construir circuitos claramente identificables (a modo de polígonos ordenadores de la circulación interna con señalización acorde a este propósito) que garanticen las mejores condiciones de circulación por toda la planta consolidada. Aquellas vías pertenecientes al sistema secundario merecen una mayor atención, ya que garantizarían una accesibilidad plena al grueso de la población en los diferentes modos de movilidad ciudadana. Adicionalmente, resulta de interés el completamiento de este sistema con un paso a nivel en el límite sur de la localidad (ya sea por continuidad de Saavedra o Quintana) para garantizar la conectividad plena del cuadrante sudeste, actualmente poco consolidado.

Inclusión de vías para el transporte no motorizado.

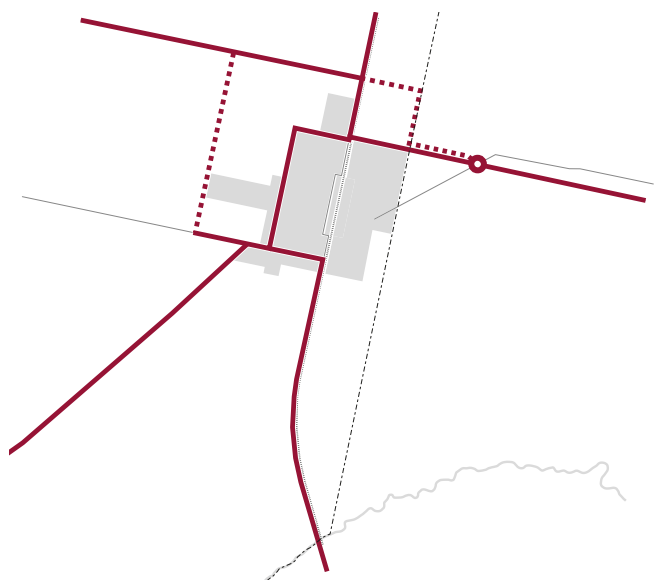
La escala intermedia de Acebal respecto de las localidades vecinas del territorio metropolitano implica una dificultad para segregar modos no motorizados respecto de los motorizados. La exclusividad de paso para un modo de movilidad precisa de un mínimo de “masa crítica” de vehículos para encontrar sentido. Aun así, es plausible pensar circuitos que celebren una movilidad no motorizada con diseños alternativos (un solado que induzca una

velocidad controlada; la reconfiguración de las trazas amplias del sistema secundario; la demarcación de solados con habilitación de uso ciclista/peatonal; etc.).

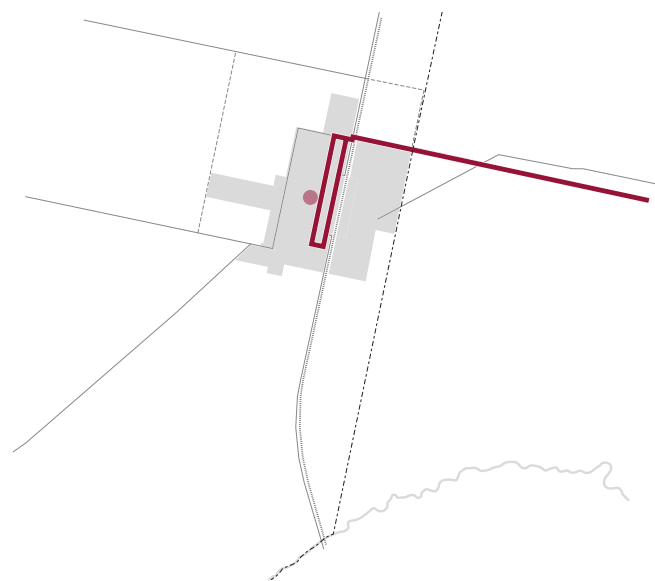
Las calles ponderadas en la jerarquización vial para los viajes de pasajeros (que usualmente se presume motorizado), podrían incorporar condiciones preferenciales para el viaje no motorizado, que induzca seguridad en el viaje ciclista y permita una movilidad en condiciones más amables para un espacio urbano contenido como el de Acebal.

Los dos ejes estructuradores que organizan el interior de la localidad (Mitre al norte y Rivadavia al sur) tienen un paso a nivel a mejorar en el tramo del cuadro de estación. Estos dos conectores, en combinación con los límites actuales de la urbanización (Urquiza al oeste y R.S.Peña al este) y los bulevares que rodean a la estación, conforman un circuito lo suficientemente abarcativo para conectar casi toda la comuna con viajes ciclistas, por lo que ofrecer condiciones seguras en el rediseño de estas calles resulta primordial para garantizar alternativas sustentables de movilidad. Complementariamente, cabe señalar la hipótesis proyectual de construir un puente peatonal en el eje de calle María Saa Pereyra, que permita la conectividad no motorizada en los lapsos en que el tren incomunica el sector este del oeste.

Un caso singular de estudio lo constituye el replanteo de la diagonal que une Acebal con Carmen del Sauce. En este caso podría postularse un carril ciclista exclusivo que vincule ambas localidades. Para alcanzar este objetivo, resulta fundamental lograr un cruce con garantías de seguridad en la ruta provincial N°26, con un distribuidor diseñado a tal efecto.



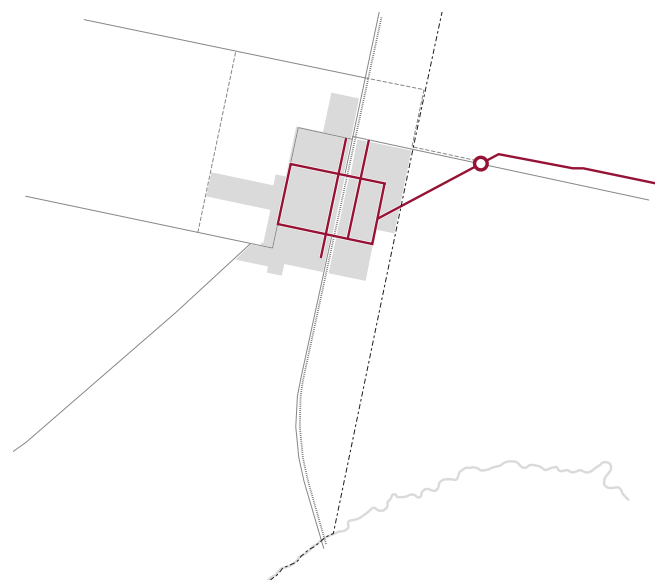
Canalización de transporte de cargas



Articulación intercomunal

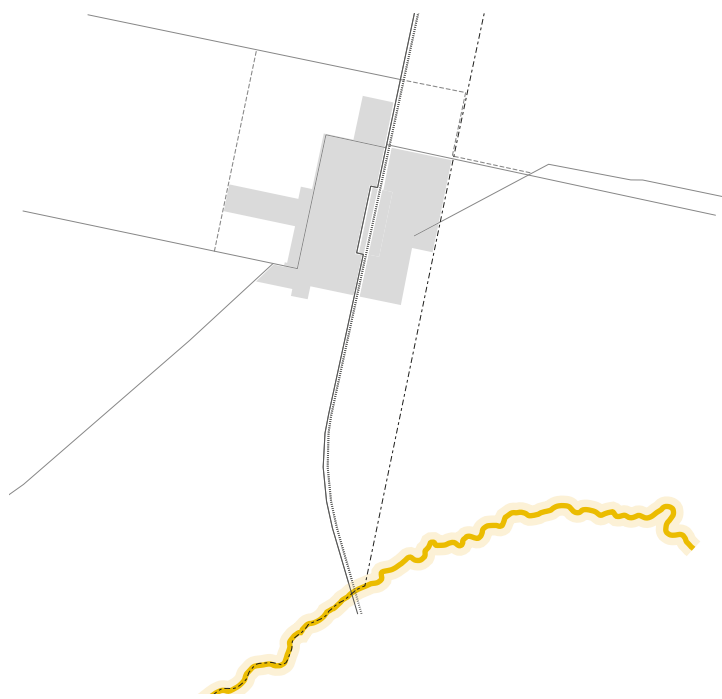


Jerarquización de la estructura local



Vías para el transporte no motorizado

3. EL SISTEMA DEL ARROYO DEL SAUCE



La jurisdicción de Acebal, que limita al sur con el arroyo del Sauce -afluente del arroyo Pavón-, cuenta con aproximadamente 12 kilómetros de frente costero. Sin embargo, su presencia no ha significado hasta el momento un recurso suficientemente valorado y explotado en su desarrollo urbano, por lo cual se propone proteger las márgenes del arroyo para garantizar su función como corredor de biodiversidad, dando cumplimiento a lo postulado en la “Directriz de Ordenamiento Territorial N°2: Protección y Optimización de los Recursos Ambientales y Patrimoniales”. Asimismo, se plantea la mejora del acceso al arroyo junto al desarrollo de un sector de espacio para el disfrute paisajístico-recreativo de la

población. En este sentido, las principales acciones propuestas para revertir la situación actual son:

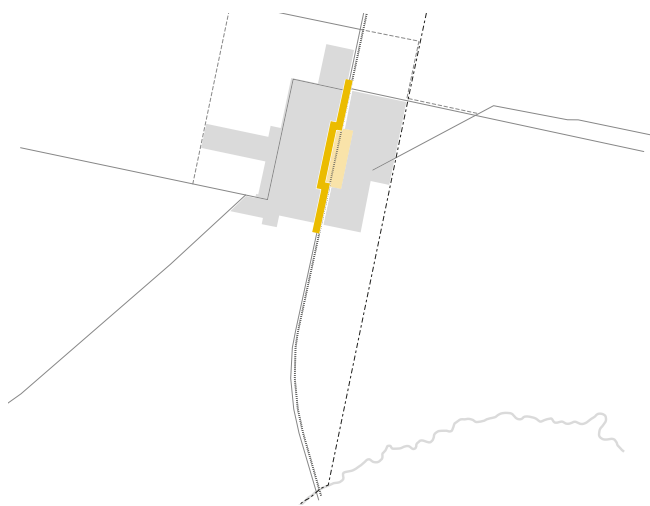
- Reestructuración y protección ribereña, desarrollo de un espacio público recreativo, mejora de la bajada ya existente al arroyo y creación de nuevos accesos y bajadas.
- Regulación del uso del suelo sobre los bordes del arroyo estableciendo medidas de protección ambiental en aquellas parcelas que cuentan con una importante forestación.
- Realización de convenios con propietarios de predios privados frentistas al arroyo para posibilitar la accesibilidad pública en determinados sectores.



Atardecer en arroyo del Sauce



4. LA NUEVA CENTRALIDAD LOCAL



La existencia del eje central norte-sur fuertemente marcado por la presencia de la ruta provincial N°20-S, las vías del ex Ferrocarril Gral. B. Mitre y del predio del cuadro de estación (ubicado en el corazón del área urbanizada), ofrece la oportunidad de recomponer la estructura urbana, permitiendo una mayor conexión entre los sectores este y oeste. En este sentido, las principales acciones propuestas para potenciar la centralidad local son:

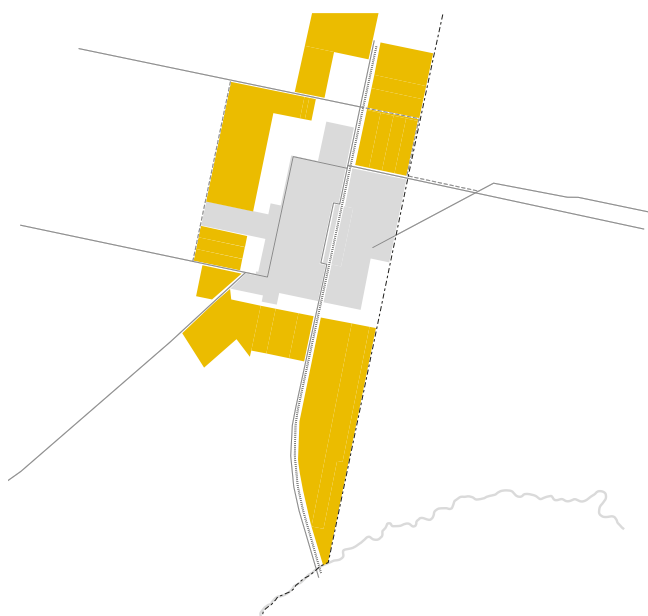
- Integración de los diversos barrios e incorporación de usos comerciales y de servicios.
- Impulso de una actuación integrada que aborde el reordenamiento y la refuncionalización de esa pieza central, transformándola en el espacio público por excelencia de la localidad.
- Desarrollo de nuevos programas de viviendas, impulsando acciones concertadas, en las áreas definidas a tal fin, con la inclusión de variaciones tipológicas (de mayor densidad) que generen diversidad frente a distintos posicionamientos urbanos.

**Áreas de Reserva
para expansión urbana**





5. LOS ESPACIOS PERIURBANOS



Como ya se dijo, la planta urbana de Acebal es compacta y con límites bien marcados, claramente diferenciada del suelo rural que la rodea. A fin de preservar a Acebal de futuras urbanizaciones dispersas y proteger la residencia de la aplicación de los agroquímicos utilizados en los sectores agrícolas extensivos, se propone consolidar la planta urbana y definir las áreas periurbanas. De este modo se prevé, en el suelo calificado como periurbano, la definición de usos adecuados contemplando la cercanía con las áreas residenciales; también se plantea jerarquizar las actuales calles de borde (Urquiza, O'Higgins, Sáenz Peña y Saavedra) otorgándoles el carácter de nuevos bulevares de ronda, con la incorporación de forestación que contribuya a mejorar la relación entre las áreas urbanas y periurbanas.

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

Desde el Plan Urbano Local se plantea la definición del espacio periurbano como un tipo de suelo con características propias, que se delimita a partir de parámetros cualitativos y no cuantitativos. Se propone trazar sus límites a partir del análisis del entorno cercano a las áreas urbanizadas, identificando la presencia de elementos paisajísticos de valor patrimonial y las afectaciones referidas a la dinámica hídrica. La definición y demarcación del suelo periurbano contempla todos los elementos involucrados en el mismo como así también su naturaleza cambiante. Para este espacio intermedio se propone incorporar elementos propios de los ámbitos urbanos que, superpuestos sobre parcelas productivas, configuren un paisaje con características espaciales mixtas. Por otra parte, se espera que el espacio periurbano pueda velar por la protección del suelo rural, y funcionar como barrera física que contenga la expansión innecesaria del suelo urbano.

Además, se considera 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 de buenas prácticas agrícolas y que reduzcan a su vez los kilómetros a recorrer antes de llegar al consumidor final.

Se reconocen tres situaciones diferentes que cumplen distintas funciones de acuerdo a su ubicación y condiciones pre-existentes en un suelo que no es homogéneo. Este reconocimiento establece no sólo las características del suelo periurbano, sino también los sistemas productivos permitidos en cada uno y aquellas actividades extras que se podrían realizar en cada caso. El suelo periurbano de Acebal queda entonces establecido en tres categorías:

- Periurbano de Proximidad.
- Periurbano Productivo / Patrimonial.
- Periurbano Hídrico / Ambiental.

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

En el periurbano de proximidad a áreas residenciales, es fundamental el cuidado de la salud ambiental y de los habitantes. Este periurbano cumple la doble función de actuar como filtro,

reduciendo gradualmente el impacto de agroquímicos sobre el área urbana y mejorando la relación entre el campo y la ciudad; además de funcionar en la contención de la expansión urbana. Se proponen en él tipos productivos que colaboren con el filtrado de agroquímicos y que sean amables con el ambiente y con la salud de las personas. Se plantea un nivel alto de control para la producción de hortalizas, frutas, plantas aromáticas, flores, ovinos, forrajeras, granos y árboles para madera. En el caso del periurbano en contacto a áreas industriales, se determina el tipo de producto posible a desarrollar dependiendo del tipo de industria.

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

110

distinguen dentro de esta categoría aquellos suelos con afectaciones hídricas y aquellos suelos con valor paisajístico ambiental a preservar. Para las áreas con afectación hídrica, se propone el diseño de reservorios que puedan alojar el agua de lluvia excedente por períodos de tiempo para evitar la saturación de los cursos de agua. Además, es necesario el correcto tratamiento de los bordes de los arroyos para poder controlar las crecidas, con la incorporación árboles que ayuden a disminuir el impacto de inundaciones y recuperar los mismos como corredores biológicos fundamentales para el correcto desarrollo de la flora y la fauna autóctona.

Otras actuaciones previstas para el desarrollo 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, que generen una simbiosis entre los distintos elementos que favorezca a la riqueza paisajística del lugar. Se asignará a cada una de las áreas antes tipificadas los modos productivos que corresponden a cada caso y que estén listados en el catálogo.
- Conformación de corredores ecológicos, en la unión de elementos naturales fundamentales para la protección ambiental a escala metropolitana. El paisaje periurbano debe ser entendi-

do 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 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 y así evitar 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.
- Recuperación y conservación de las condiciones naturales de los suelos para facilitar así la filtración del agua de lluvia.
- Limpieza y mantenimiento de los cursos de agua para su mejor escurrimiento.
- Incorporación de árboles semilleros autóctonos en contacto con los corredores biológicos con el fin de restablecer la fauna local y el equilibrio ambiental.



- Periurbano productivo y patrimonial
- Periurbano paisajístico, hídrico y ambiental
- Periurbano de proximidad a núcleos urbanos
- Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental
- Futura área de expansión urbana
- Futura área de expansión industrial
- Suelo rural

Plano 28. Selección preliminar de las parcelas de suelo periurbano

112 INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTIÓN

Los problemas actuales de la conformación de la ciudad 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 descritos. Éstas 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 y de aquellas que surjan

a la hora de compartir proyectos con otras localidades del área. La “caja de herramientas” del PUL contiene 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 y/o comunas, así como a 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 un 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 actual 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 restructuración urbana en función del modelo de ordenamiento proyectado; por tal razón, se promueven políticas para su ocupación.
- **Área de Reserva para la expansión de la Estructura Urbana (ARE).** Corresponde a aquellas parcelas o conjunto de parcelas ubicadas en forma contigua a la planta urbanizada especificadas en el PUL donde se admite el desarrollo de un proceso de urbanización, en la medida de que el mismo sea previamente planificado y programado.

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 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, se describen a continuación los tres más usuales:

Convenios urbanísticos. Son acuerdos entre la comuna y otros actores respecto de 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 pro-

ceso 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 comunal, en general inversores inmobiliarios. Los convenios urbanísticos se suelen implementar para impulsar acciones de nueva urbanización, reconversión, reforma, renovación, rehabilitación y/o sustitución urbana. Los mismos se aplicarán con las siguientes finalidades: (1) promover la implementación de proyectos especiales de gran escala; (2) garantizar la implementación sostenida en el tiempo de un plan-programa y (3) canalizar adecuadamente la inversión pública y privada en pos de un beneficio colectivo.

Consortios de Urbanización Social. Este instrumento posibilita, por un lado, la consolidación de grandes áreas vacantes en suelo urbano, que carezcan de infraestructura completa (y que el propietario no disponga de recursos económicos para urbanizarla), o bien, urbanizar sectores de suelo rural, sin necesidad de expropiar terrenos, reduciendo así los efectos de la especulación inmobiliaria sobre el costo de la urbanización. La principal diferencia con la figura del Convenio Urbanístico radica en que, mediante los consorcios de urbanización social, el gobierno local reemplaza a la figura del desarrollador, encargándose él mismo de elaborar el proyecto de urbanización, negociar el precio de la tierra con los propietarios de suelo rural (cuya parcela tenga una condición estratégica para la expansión urbana), comprar la tierra, lotear y urbanizar (ej. construir calles y servicios). En este caso, el propietario cede la parcela rural a la comuna y recibe 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 a la comuna ofertar lotes con servicio a un “precio social” fuera del mercado.

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 comunal, 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 sociopolíticos, de la interacción de múltiples variables intervinientes en la relación entre gobernantes de la comuna 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 dos principios básicos: (1) reglas universales de participación en instancias institucionales y regulares de funcionamiento; (2) un método objetivo de definición de los recursos para inversiones, que hacen un ciclo anual de actividades públicas de presupuesto comunal.

INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

El uso del mayor aprovechamiento urbanístico. La figura del uso de mayor aprovechamiento urbanístico o edilicio 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 del 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 Acebal se llevó adelante en el marco del Programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, coordinado por el ECOMR con la participación de comunas y municipios que lo integran. Encuadrado en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) del gobierno nacional, el programa cuenta con el financiamiento del Ministerio del Interior de la Nación, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Gobierno de la provincia de Santa Fe, a través del Programa Municipal de Inversiones PROMUDI.

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

COMUNA DE ACEBAL

Presidente Comunal, Daniel A. Siliano

Secretario de Gobierno, Juan Andrés Vannucci

Tesorera, Claudia Elma Pollacci

Asesor Técnico Local ECOMR, Ing. Nicolás Delbono

AUTORIDADES ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO (ECOMR)

Presidenta, Intendente de Rosario Mónica Fein

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

Municipios y comunas miembros del Consejo de Gobierno,

municipios de Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Funes, Granadero Baigorria, Pérez, Rosario, San Lorenzo, Villa Constitución y Villa Gobernador Gálvez; comunas de Acebal, Álvarez, Alvear, Pueblo Andino, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fighiera, General Lagos, Ibarlucea, Pavón, Piñero, Pueblo Esther, Ricardone, Soldini y Zavalla.

Directora General, Mirta Levin

Secretario Ejecutivo, Juan Martín Atencio

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

Coordinadora del Programa, Soledad Iglesias

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

Gerente del Cono Sur y Representante en Argentina, José Luis Lupo
Consultor Especialista de Desarrollo Urbano y Vivienda, Martín Soulier Faure

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

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

INSTITUCIONES COLABORADORAS

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

EQUIPOS TÉCNICOS

EQUIPO TÉCNICO ECOMR

Directora General del Programa "26 estrategias locales, un plan metropolitano", Mag. Arq. Mirta Levin
Coordinadora Urbanística del Programa, Directora de Ordenamiento Territorial, Arq. Maira Cimolini
Auxiliares de Coordinación Urbanística, Arqs. Celeste Martín, Ignacio Cuenca, Sabrina Galarraga, María Trabuchi.
Coordinador de Planes Especiales Interjurisdiccionales, Arq. Federico Sileo
Auxiliares de Planes Especiales Interjurisdiccionales, Arq. Florencia Meucci y Romina Di Meola
Coordinador de Información Georreferenciada. GIS, Agr. Daniel Sartorio
Auxiliar de Información Georreferenciada, Técnico Topógrafo Eric Jager
Asesora Estadística, Lic. Rosa Moses
Auxiliar en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano, Ing. David Balaban
Coordinador en Accesibilidad y Movilidad, Arq. Gustavo Chialvo
Asesora en Accesibilidad y Movilidad, Ing. Civil Sabina Fanelli
Asesor en Recursos Ambientales, Ing. Ambiental Andrés Carbajo
Asesor en Recursos Hídricos, Ing. Civil Federico Derman
Asesora Legislación Urbanística, Arq. Alicia Noya
Directora de Proyectos Especiales, Arq. Marianela Motkoski
Auxiliares de Proyectos Especiales, Arqs. Martín Cabezudo, Juan Andrés Romanos, Guillermina Aguilera, Ana Luz Lifschitz
Coordinadora en Comunicación y Logística ECOMR, Lic. Verónica Perelló
Auxiliar técnica legal, Abog. Lara Montaner
Auxiliares administrativos, Cp. Victoria Tinnirello e Ignacio Puntin.
Asesora administrativa contable, Cp. Ángeles Brunori
Responsable de publicaciones, Dg. Raúl Sordoni

EQUIPOS TÉCNICOS ENTIDADES COLABORADORAS

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

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

Asesores Técnicos Colegio de Arquitectos Provincia de Santa Fe para el Cuadrante Oeste Metropolitano, Arq. Claudio Sfiligoi, Arq. Graciela Rodríguez, Arq. Raúl Pérez, Arq. Camila Viglacinti y Arq. Graciela Luisetti.

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

Producción integral, Dra. Arq. Cecilia Galimberti

Diseño Gráfico, Dg. Raúl Sordoni

Ilustraciones, Arq. Luis Lleonart

Corrección y revisión de textos, Lic. María Georgina Giorgis

Imprenta, Borsellino Impresos S.R.L.

AGRADECIMIENTOS

Se agradece la colaboración de la M. Sc. Arq. Agustina González Cid en la elaboración de los contenidos de las temáticas de Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano.

Se agradece, también, la colaboración de las siguientes reparticiones provinciales y de los profesionales consultados en diferentes instancias del proceso de elaboración de los PUL:

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

Asesor en Recursos Hídricos, Ing. Hugo Orsolini

Comisión Interministerial de Ordenamiento Territorial (CIOT)

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- AA.VV. (1971) Prefectura del Gran Rosario: Análisis preliminar de la estructura física del Área Metropolitana de Rosario. Documentos A&P, FAPyD, Rosario.
- AA.VV (1990) Cien años de vida e historia: Acebal, Santa Fe. Acebal: Comisión de Homenaje del Centenario.
- CABALLERO, Adrián (Coord) (1991) Proceso de Formación urbano-territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario. CFI, Rosario.
- ECOM Rosario (2019) La construcción y consolidación de un plan metropolitano. Rosario: ECOM.
- ECOM Rosario (2014) El Área Metropolitana de Rosario: estructura institucional y caracterización territorial. Cuaderno 1. Rosario: ECOM.
- ECOM Rosario (2014) El Área Metropolitana de Rosario: contextos del planeamiento metropolitano local e internacional. Cuaderno 2. Rosario: ECOM.
- ECOM Rosario (2014) El Área Metropolitana de Rosario: directrices para la concertación de un modelo territorial. Cuaderno 3. Rosario: ECOM.
- GALIMBERTI, Cecilia (2015) La reinención del Río. Procesos de transformación de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina. UNR editora, Colección Tesis Doctorales A&P, Rosario.
- MATEOS, Alicia (2007) Plan de Ordenamiento Territorial Costa Metropolitana del Gran Rosario. Cordón Sur. Diagnóstico. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.
- MATEOS, Alicia; DOCOLA, Silvia; PUIG, Mónica (2007) Patrimonio: Del Saladillo al del Medio - Cordón Sur - Costa Área Metropolitana Gran Rosario. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.
- MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1985a) La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario. Cuaderno N°7 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.
- MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1985b) La interpretación arquitectónica de las ciudades de reciente formación. Cuaderno N°6 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.
- MONGSFELD, Oscar (1983) El Área Metropolitana de Rosario y El Pago de los Arroyos. Centro de Estudios Urbanos del Rosario, Rosario
- RIGOTTI, Ana María (2007) Plan de ordenamiento territorial. Costa metropolitana del Gran Rosario. Cordón norte, Informe Final. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.
- RIGOTTI, Ana María; HEREDIA, Elina (2007) Inventario Patrimonio Natural y Construido. Cordón Norte - Costa Área Metropolitana Gran Rosario. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.
- ROFMAN, Alejandro (1971) Prediagnóstico de la estructura productiva del área del Gran Rosario. Municipalidad de Rosario: Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la ciudad de Rosario, Rosario

Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

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

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

ISBN 978-987-8355-00-9

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

CDD 711.4



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

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

ISBN 978-987-8355-00-9





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



