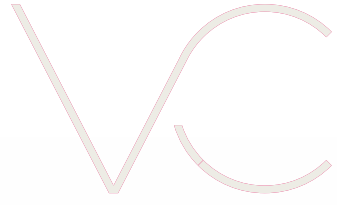




ESTRATEGIAS  
LOCALES  
UN PLAN  
METROPOLITANO



# Villa Constitución 2030

PLAN URBANO LOCAL





MUNICIPIO  
VC





# Villa Constitución 2030

---

PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Villa Constitución. 2019







## Estimados vecinos y vecinas:

La posibilidad de definir un plan urbano implica pensar y proyectar colectivamente con el objetivo puesto en construir esa ciudad que deseamos.

Porque una ciudad siempre es una construcción colectiva, y como tal es rica en su diversidad y múltiple en sus perspectivas y miradas. Las localidades compartimos muchas veces similares problemáticas y también expectativas comunes, y por lo tanto necesitamos vincularnos, trabajar en forma conjunta y generar redes que nos ayuden a desarrollarnos y gestionar respuestas que nos permitan crecer.

La pertenencia al área metropolitana de Rosario es una de esas redes que posibilita que nos vinculemos con otros para repensar nuestras problemáticas y plantear estrategias conjuntas para su resolución. Esta pertenencia se define en un territorio común con particularidades específicas, conformando por otra parte un espacio que evidencia el desafío de la interacción de las responsabilidades de los distintos niveles del Estado.

Villa Constitución también conforma otras redes y relaciones interjurisdiccionales, que se definen como los espacios de vinculación a partir de los cuales repensamos como Municipio nuestras estrategias de desarrollo y consecuentemente el ordenamiento de nuestro territorio. Nuestra ciudad es la cabecera del Departamento Constitución y es muy significativo el intercambio comercial, productivo, histórico y social que ello implica, o a la directa relación que en nuestra realidad económica, social o geográfica mantenemos con el vecino Municipio de San Nicolás.

Juntos y desde hace ya casi 4 años, venimos transformando la ciudad, con el firme propósito de mejorar la calidad de vida de

todos y apostando a su desarrollo y proyección futura. Las distintas instancias de planificación que desarrollamos en este tiempo y que se fueron concretando en obras y proyectos gracias a un denonado esfuerzo de gestión, permiten contribuir a orientar el desarrollo futuro de nuestra ciudad y su ordenamiento urbano.

Queremos seguir construyendo juntos una Villa Constitución productiva, sustentable, inclusiva y con equidad social. Para eso necesitamos que todas y todos nos involucremos, participemos y seamos capaces de expresar nuestras posturas y anhelos, así como sensibilizarnos con las problemáticas y prioridades de los demás. Es en el diálogo y el consenso a partir de los cuales podremos superar las actuaciones sectoriales y coyunturales para definir un escenario futuro que nos incluya a todos.

**Jorge Berti**  
Intendente de Villa Constitución

# ÍNDICE

10

## INTRODUCCIÓN.

## CAPÍTULO 1.

### CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano ..... 18

Descripción general de la localidad .....20

Proceso de urbanización ..... 21

- Configuración urbana y cambios de uso de suelo ..... 21
- Transformaciones recientes ..... 22
- Caracterización del suelo periurbano y rural ..... 25

## CAPÍTULO 2.

### DIAGNÓSTICO

<b>Sistemas Generales</b> .....	28
• Sistema vial jerárquico .....	28
• Sistema ferroviario .....	28
• Transporte público .....	28
• Sistema de espacios verdes .....	30
• Equipamientos urbanos significativos .....	30
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor .....	32
<b>Ejes temáticos sectoriales</b> .....	38
• Urbanización y vivienda .....	38
• Déficit habitacional .....	39
• Estado de las infraestructuras y los servicios .....	46
• Desarrollo del suelo periurbano y rural .....	52
• Accesibilidad y movilidad .....	55
• Desarrollo industrial, productivo y de servicios .....	56
<b>Principal normativa vigente</b> .....	58
<b>Síntesis de los principales problemas urbanísticos</b> .....	59
<b>Identificación de las potencialidades locales</b> .....	68

## CAPÍTULO 3.

### PROPUESTA

<b>Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local</b> .....	72
• Criterios generales .....	72
• Criterios particulares adoptados para las localidades del CSM .....	74
<b>Síntesis de las estrategias de desarrollo para el CSM</b> .....	83
<b>Objetivos de transformación urbana</b> .....	88
<b>Criterios de urbanización a nivel local</b> .....	90
<b>Políticas y acciones para el desarrollo local</b> .....	91
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda .....	91
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes .....	92
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad .....	94
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios .....	96
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios .....	98
• Lineamientos preliminares para un plan de infraestructuras y servicios .....	98
• Modelo Integrado de las estrategias para el desarrollo local .....	104
<b>Grandes operaciones estructurales</b> .....	106
<b>Instrumentos normativos y de gestión</b> .....	120
• Normas urbanísticas generales .....	120
• Normas urbanísticas particulares .....	120
• Reglamento de edificación .....	122
• Instrumentos de gestión para la concertación .....	122
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano ..	123

## INTRODUCCIÓN

12

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

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 (ECOMR), organismo que involucra hoy una asociación voluntaria de 25 localidades que rodean a la ciudad de Rosario. Este Ente se conforma como un ámbito de planificación y gestión de iniciativas metropolitanas, configurándose como referente en la coordinación y promoción de políticas públicas consensuadas; también, se consolida como un actor clave en la asistencia a las comunas y municipios que lo integran, para desarrollar sus propios instrumentos de planificación local: los Planes Urbanos locales (PUL).

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

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

En este contexto y aprovechando las sinergias logradas, se puso en marcha el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, mediante el cual se inició un proceso que en una primera fase involucró trece comunas y municipios ECOMR: Álvarez, Alvear, 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 Villa Constitución entre otras once más: Acebal, Carmen del Sauce, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fray Luis Beltrán, Funes, Pavón, Piñero, Pueblo Andino, Ricardone 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, las cuales no cuentan con instrumentos de planificación actualizados que incorporen

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

herramientas acordes a las necesidades actuales. A nivel local, el único municipio del AMR que dispone de un plan urbano de estas características es la ciudad de Rosario. Ante esta situación, la mayoría de las localidades se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N° 7317/67 y N° 563/78; o en el mejor de los casos con normas locales parciales o con planes desactualizados.

La elaboración del “Plan Urbano Local Villa Constitución 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 propuestas urbanísticas que se planteen en Villa Constitución 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 ECOMR. Los nuevos compromisos asumidos a escala metropolitana obligan a la localidad a repensar sus propuestas y revisar su cuerpo normativo, a fin de actualizarlo encuadrando los lineamientos a seguir, para encauzar tanto el desarrollo local como propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Se hace necesario reforzar los instrumentos que faciliten una gestión asociativa entre el sector público y el sector privado, como también el desarrollo de proyectos estratégicos en forma conjunta con otras localidades, que puedan encontrar financiamiento por parte del gobierno provincial y nacional. En la práctica, los procesos de planificación territorial metropolitana, así como su integración con los procesos de planificación urbana local, se presentan como una arena compleja, dinámica y cambiante en sus entornos y desafíos. Los mismos requieren nuevas modalidades de gestión del

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

Comprender que la ciudadanía, a través de las instituciones que la representan, debe constituirse como sujeto protagonista 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 Villa Constitución. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para elaborar un diagnóstico sobre la situación urbanística general del municipio, y para debatir -junto a las fuerzas vivas, su Intendente, funcionarios, actores políticos, empresarios y personal técnico- la propuesta preliminar de plan. Se analizaron en esa instancia las principales temáticas a tener en cuenta para la elaboración del Plan Urbano Local, profundizando aspectos generales y particulares de las Directrices de Ordenamiento Territorial.

Entre 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 Villa Constitución contó con una importante participación ciudadana, abarcando una amplia heterogeneidad de representaciones: miembros de la sociedad civil, empresarios, desarrolladores inmobiliarios, vecinos y funcionarios del gobierno local. 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 es el que se presenta en esta oportunidad.

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

Villa Constitución (VC), 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

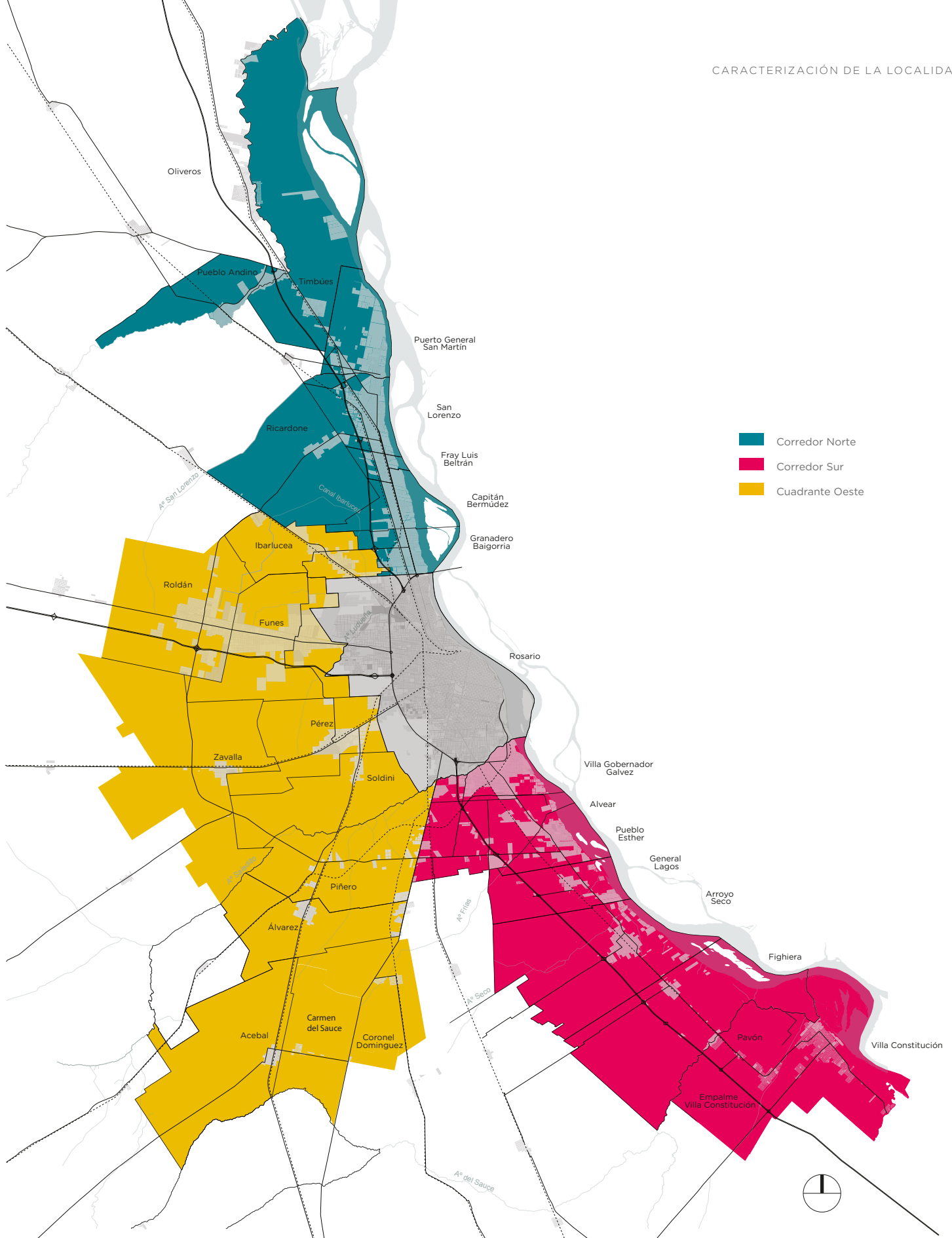
Villa Constitución (VC) integra el Corredor Sur del Área Metropolitana de Rosario y se localiza a 53 km aproximadamente de la ciudad de Rosario. Posee una ubicación estratégica en el límite provincial, determinado por el arroyo del Medio, entre Santa Fe y Buenos Aires. Presenta una estrecha relación tanto con Rosario y San Nicolás como con los núcleos vecinos de Pavón, Theobald y Empalme Villa Constitución, así como con el resto de las localidades que componen el Departamento Constitución, del cual es cabecera.

Las vías del ex Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre -hoy, Nuevo Central Argentino-, la ruta provincial N°21 y la autopista Rosario-Buenos Aires estructuran y caracterizan a este territorio. El frente fluvial del Paraná en este corredor se encuentra hoy ocupado con diferentes usos, dentro de los cuales se destacan la residencia y enclaves productivos de gran impacto que dificultan la posibilidad de acceso público al río.

Villa Constitución tiene un perfil productivo-industrial de relevancia, especialmente por la presencia de sus puertos y de instalaciones industriales como Acindar y otras empresas mayormente metalúrgicas. La ciudad también registra un potencial paisajístico ambiental de gran importancia, especialmente por la existencia de la Reserva Natural Isla del Sol, de 200 hectáreas de extensión,

declarada por la Provincia de Santa Fe como Área Natural Protegida, dado que contiene especies de flora y fauna autóctona y un paisaje característico del delta del Paraná, lo que la transforma en un polo de atracción tanto para el desarrollo de actividades educativas como para el ecoturismo. En el otro extremo del núcleo urbano se encuentra otra área aún no declarada como reserva, de indudable valor paisajístico ambiental y que se enmarca en la cuenca Yaguarón-arroyo del Medio.

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



## 20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

El distrito de Villa Constitución tiene una extensión territorial total de 86,34 km<sup>2</sup>. En esta superficie se diferencia el área urbana, que ocupa aproximadamente 16,61 km<sup>2</sup> (19% de la superficie total), y es aquella donde se desarrollan usos vinculados a la residencia permanente o temporal, las actividades secundarias, terciarias y recreativas. Aproximadamente 56,21 km<sup>2</sup> (65%) corresponden a superficie no urbanizada, donde se incluye el suelo destinado a actividades primarias y usos agropecuarios. Además, por limitar con el río Paraná, dentro de la extensión territorial del distrito se identifican 13,52 km<sup>2</sup> (16%) de río, lo que genera un frente ribereño de 16,24 km.

Según el Censo Nacional realizado en el año 2010, la ciudad cuenta con una población de 47.903 habitantes que viven en un total de 14.624 hogares. Esta población aporta al Corredor Sur Metropolitano el 32,31% de sus habitantes y el 3,57% al Área Metropolitana de Rosario (AMR). Los incrementos intercensales, que captan no solo la natalidad sino también las migraciones, fueron del 6,84% (período 1991-2000) y del 7,97% (período 2001-2010).

En base a estos datos, la proyección de población en el año 2019 es de 51.622 habitantes. Este crecimiento es menor en relación con lo observado en el Corredor Sur Metropolitano (15,4% y 10,1% en ambos períodos) y cercano a las variaciones registradas en la provincia de Santa Fe (7,2% y 6,5% respectivamente). Sin embargo, en comparación con la ciudad de Rosario, que presenta un incremento para los mismos períodos de 0,05% y 4,30% respectivamente, Villa Constitución registra incrementos superiores.

La estructura etaria evidencia las siguientes características: el 24,7% de la población es menor a 14 años; la población entre 15 y 65 años (población en edad de trabajar) representa el 64,5%; y los mayores de 65 años el 10,8%. En el Corredor Sur, esta estructura presenta para cada grupo 26,5%, 65% y 8,5% respectivamente. Se observan pequeñas diferencias en los grupos de los extremos (infantil y adultos mayores).

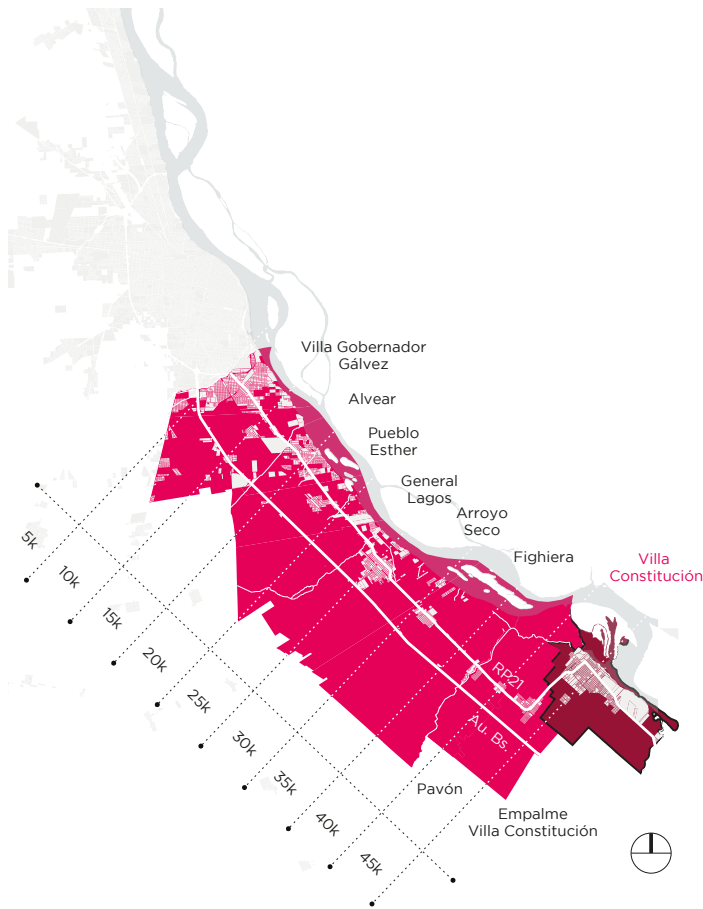
La densidad poblacional muestra una primera aproximación a la configuración de la ciudad y su organización territorial. En la totalidad de la jurisdicción, la densidad global<sup>1</sup> alcanza los 554,8 hab./km<sup>2</sup>, siendo en el área urbanizada<sup>2</sup> de 2871,4 hab./km<sup>2</sup>, y en el área no urbanizada<sup>3</sup> de 3,9 hab./km<sup>2</sup>. Esto indica que la población se encuentra mayormente concentrada en el área urbanizada, siendo baja la densidad de población en zona no urbanizada, dando cuenta de una ciudad compacta. En base a las proyecciones censales calculadas por el INDEC, la densidad poblacional global proyectada al 2019<sup>4</sup> es de 597,9 hab./km<sup>2</sup>.

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 no urbanizada y la superficie no urbanizada.

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



**47.903** Hab  
CENSO 2010

**7,97%**

VARIACIÓN  
INTERCENSAL  
(2001 - 2010)

**16,61** Km<sup>2</sup>  
SUP. URBANIZADA

**2871** Hab/Km<sup>2</sup>  
(EN ÁREAS URBANIZADAS)  
**555** Hab/Km<sup>2</sup>  
DENSIDAD TOTAL

## PROCESO DE URBANIZACIÓN

### CONFIGURACIÓN ACTUAL Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

Villa Constitución tiene su fundación oficial el 14 de febrero de 1858, bajo el nombre de “Puerto de las Piedras”. Su trazado original presenta un damero ortogonal definido con un total de 156 manzanas. Debido a la instalación de la estación ferroviaria de Villa Constitución en 1888 y la construcción del puerto y galpones ferroviarios, la localidad se expande hacia el noroeste. De manera que, por las actividades ferro-portuarias, el centro de la ciudad fue tendiendo a desplazarse del centro original.

Gracias al importante desarrollo de las infraestructuras portuarias y a la gran conectividad otorgada por las vías férreas y caminos, la ciudad adquiere un rol relevante como centro agroexportador y salida natural de los frutos del campo aledaño. A mediados del siglo XX, en un contexto nacional de desarrollo de Industrias Sustitutivas de Importaciones (ISI), se instalan polos industriales de gran importancia (Cilsa y Acindar) que cambian su dinámica urbana y fortalecen su vocación productiva-industrial, atrayendo gran cantidad de trabajadores que se instalan en la ciudad junto a sus familias.

El aumento de población que se registra en dicho período expli-

ca la aparición de nuevos loteos cercanos a las áreas industriales con el fin de proveer residencia a los nuevos habitantes. El tejido urbano, entonces, tiende a extenderse hacia el sur, en torno a la ruta provincial N°21. Dicho crecimiento se produce con una lógica fragmentaria, dado que las nuevas urbanizaciones se van materializando de forma aislada, sobre fracciones de suelo perpendiculares a la costa y dejando espacios intermedios sin urbanizar.

Así, sin una planificación integral previa, cada urbanizador opera a través de criterios particulares y autónomos generando diversas problemáticas, entre las que se destacan la discontinuidad de trazados y desconexión entre barrios, por ejemplo, en sentido norte-sur, ocasionando grandes inconvenientes para el ordenamiento de la ciudad.

Junto a la anexión de nuevas expansiones urbanas se produce un incremento en la cantidad de comercios, desarrollándose una amplia oferta de negocios. Se construyen también oficinas públicas, bancos y escuelas, entre otros equipamientos.

Sin embargo, es importante remarcar que este proceso de transformación también se acompaña por un crecimiento de asentamientos precarios, principalmente instalados en la ribera del río Paraná y en cercanía de las fábricas. El surgimiento de estos asentamientos se debe a la gran migración de pobladores que llegan a Villa Constitución en búsqueda de trabajo, atraídos por el gran desarrollo productivo. Estos sectores han tendido a localizarse en áreas vulnerables, con grandes carencias y riesgo de derrumbe o inundación, situación que ha convertido a la problemática de dotar de un hábitat adecuado a estas familias en una de las principales políticas a afrontar en la localidad en las últimas décadas.

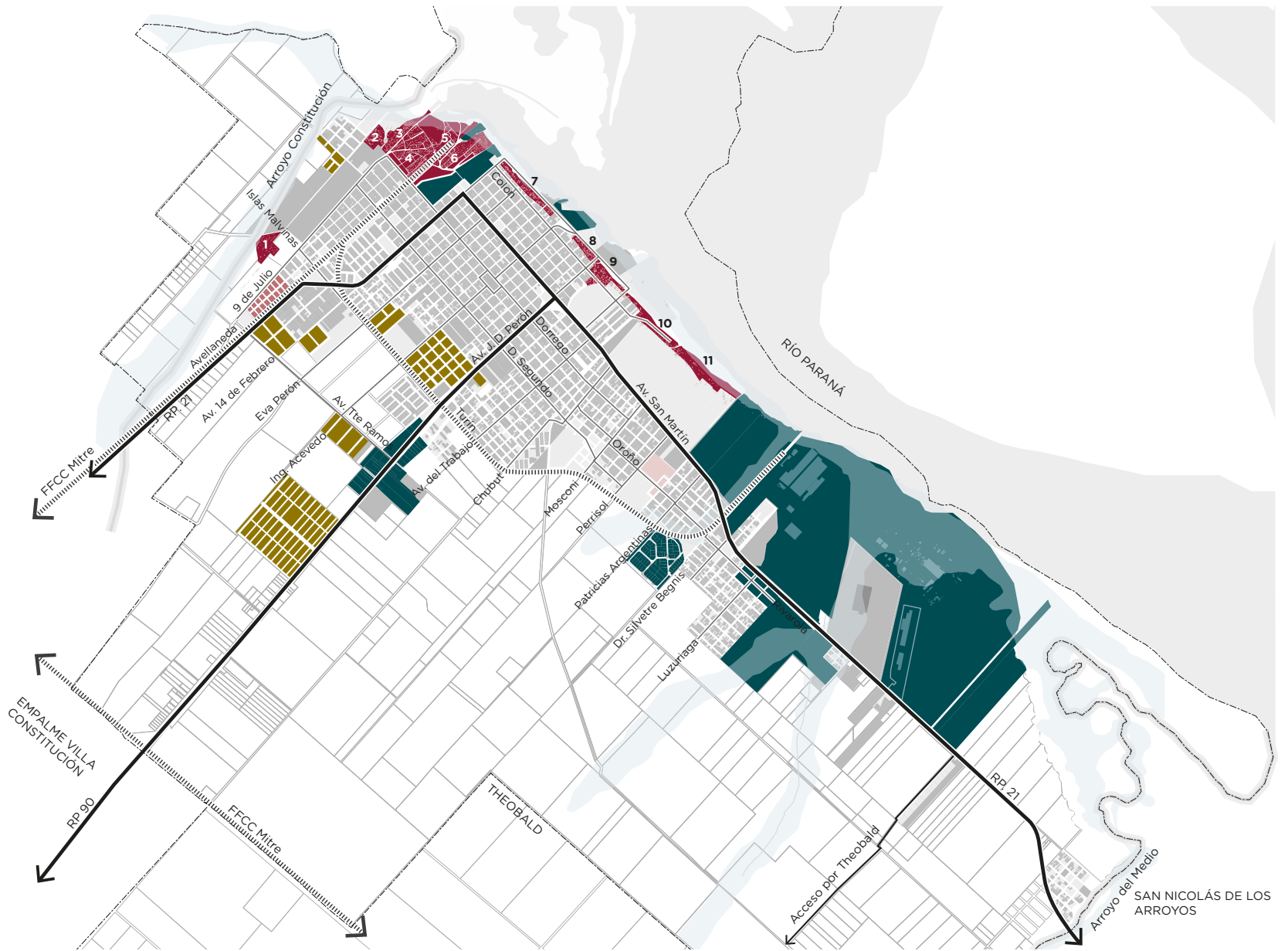
## TRANSFORMACIONES RECIENTES

Del análisis de los procesos de urbanización que tuvieron lugar en los últimos 15 años se identifican las características que se describen a continuación.

Se registra el completamiento general de la planta urbana y la aparición de nuevos loteos orientados a la radicación de vivienda permanente. Esta tendencia se da principalmente hacia el oeste de la planta urbana, cambiando el uso de suelo de rural a urbano. Se completa el sector comprendido entre calles Brown, Acevedo, Av. Perón y las vías ferroviarias y sucede lo mismo con el área localizada entre Pasteur, Yrigoyen, Eva Perón y las vías férreas. Por su proximidad con la planta urbana original, estas urbanizaciones cuentan con todos los servicios, dado que es una exigencia del municipio para su aprobación. Asimismo, entre las calles Teniente Ramos, Laprida, 14 de Febrero y la ruta provincial N°21 se registra una expansión del barrio Neuman, mediante la anexión de un loteo denominado Los Cardales.

Respecto al desarrollo de viviendas de gestión pública, se realiza el barrio San Cayetano, en el que se relocalizan, mayormente, familias provenientes de asentamientos irregulares. Se destaca en este barrio la incorporación de un Centro Integrador Comunitario CIC que se define en su particularidad como equipamiento, por otra parte, hay en el sector equipamientos deportivos tales como una cancha de rugby y un playón.

Paulatinamente se produjo un incremento de barrios populares, aumentando tanto el número de familias localizadas en el sector costero como en las áreas ubicadas detrás de las instalaciones por-



- Intervenciones de vivienda Estatal
- Urbanización en proceso de consolidación desde 2004
- Instalaciones industriales o afines

**Áreas de Interés Social**

1. Las Palmeras
2. Evita
3. Luján
4. 9 de Julio
5. Prefectura
6. Santa Teresita
7. Stella Maris
8. Libertad
9. Bajo Cilsa
10. Unión
11. Unión Sur

**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 <sup>2</sup> )	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	15.769	92,49	709	11,72	2.204.722	84,91	31,10
Suburbano	133	0,78	795	13,14	33.460	12,87	4,21
Suburbano Loteado	840	4,93	91	1,50	57.468	2,21	6,32
Rural	307	1,80	4.453	73,63	0	0,0	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>17.049</b>		<b>6.048</b>		<b>2.596.450</b>		<b>4,29</b>

Tabla 1. Usos del suelo. Fuente: SCIT 2019.

tuarias y en los sectores ferroviarios. Podríamos decir que 9 de julio y Prefectura coinciden con las ocupaciones de los años 90 e inicios del 2000; Las Chapitas, el más reciente, ya tiene aproximadamente 6 o 7 años desde que se formó, pero cabe mencionar que ha sido objeto de un reciente ordenamiento. El incremento poblacional de los barrios Unión, Unión sur, Bajo Cilsa y Libertad trae aparejado un aumento de los problemas que presentan estos asentamientos por la alta vulnerabilidad de su localización en las barrancas. En los últimos años, el número de viviendas con riesgo de desmoronamiento se incrementó a la par del crecimiento de estos barrios. Si bien desde la Municipalidad se está trabajando intensamente en el traslado de familias ubicadas en los sectores de mayor riesgo, aún quedan muchas localizadas en situación de vulnerabilidad socioambiental, agravada esta situación por la precariedad o inexistencia de servicios e infraestructuras. En el sector comprendido por las calles Dorrego, 9 de Julio, el río Paraná y el límite del predio de la terminal portuaria, sobre los terrenos fiscales pertenecientes a la traza del ferrocarril, desde hace dos décadas a esta parte se han localizado asentamientos que registran más de 500 viviendas (actuales barrios 9 de Julio, Santa Teresita y Prefectura). En estas áreas en los últimos

años se han iniciado diversas obras, como la apertura de calles con ejecución de cordón cuneta, red pluvial, tendido de red de agua potable, red de energía eléctrica y generación de espacios públicos.

Entre otros cambios, se registra el crecimiento del sector de logística, asociado al desarrollo industrial y portuario de la ciudad, lo cual dio lugar a la instalación de playas de camiones sobre la ruta provincial N°177 y dentro del Parque Empresarial Constitución (PEC). Esto trae aparejada una alta complejidad en el tránsito cotidiano de la ciudad. Respecto a las actividades rurales, se destaca la agricultura extensiva, siendo predominante la producción de soja a raíz de lo cual surgen conflictos por la aplicación de agroquímicos en áreas yuxtapuestas con la residencia. El trigo, la arveja, lenteja y alfalfa tienen una incidencia mínima y su producción es intensiva.

Según la clasificación del Catastro Provincial, la configuración actual de los usos del suelo está dada principalmente por la categoría "suelo rural", la mayor superficie declarada de la localidad, que ocupa el 73,63% de la superficie total y está concentrado en el 1,8% de las fincas<sup>5</sup>. El "suelo suburbano" ocupa el segundo lugar

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



(13,14% de la superficie total) y está constituido por el menor porcentaje de fincas (0,78%), con el 12,87% de la superficie edificada total de la localidad. La superficie de suelo calificada como “*urbano*” (11,72% de la superficie total) está constituida por el mayor número de fincas (92,49%) y constituye el 84,91% de la superficie edificada. El “*suelo suburbano loteado*” constituye solo el 1,50% de la superficie total y presenta el 2,21% de la superficie edificada total.

### CARACTERIZACIÓN DEL SUELO PERIURBANO Y 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 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.

En Villa Constitución, la problemática de contacto entre suelo urbano y suelo rural queda prácticamente restringida a su bor-

de oeste, por su ubicación sobre el río Paraná y por la presencia al norte y sur de dos cursos de agua. En el borde oeste se registran parcelas productivas extensivas yuxtapuestas con nuevos loteos residenciales, generando así espacios intermedios donde lo urbano y lo rural se entremezclan. La importancia de los suelos periurbano y rural es que contribuyen a separar la localidad -en continuo crecimiento- de las localidades vecinas, evitando así su conurbación. Una particularidad de Villa Constitución en ese borde oeste es la dispersión del tejido, razón por la cual no resulta “linealmente” reconocible el sector periurbano en todo su perímetro o dimension como en otras localidades del área metropolitana.

**CAPÍTULO 2.****DIAGNÓSTICO**

La caracterización territorial de Villa Constitución, 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 de la ciudad efectuando un diagnóstico de los “sistemas generales” (viario, 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 ciudad, 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 pueden conducir y con su capacidad para vincular distintos sectores urbanos y relacionar a Villa Constitución con el territorio circundante:

**Corredores Primarios.** La red vial jerárquica está conformada por: la ruta provincial N°21, eje articulador del Corredor Sur, y la ruta provincial N°90, que conecta a la ciudad con la autopista Rosario-Buenos Aires. Al oeste del espacio urbanizado, la avenida Tte. Ramos vincula las dos rutas (21 y 90), que vuelven a enlazarse por un conector de escala trascendente: la Av. San Martín (nombre que adquiere la ruta provincial N°21 en el centro de Villa Constitución). Hacia el sur, la ruta provincial N°21 vincula a la ciudad con San Nicolás y, en un desvío se constituye el acceso a Theobald -que también llega hasta la autopista-, conexión esta última aún precaria, con muchos desvíos y complicaciones en relación con el pueblo que vincula y circunda.

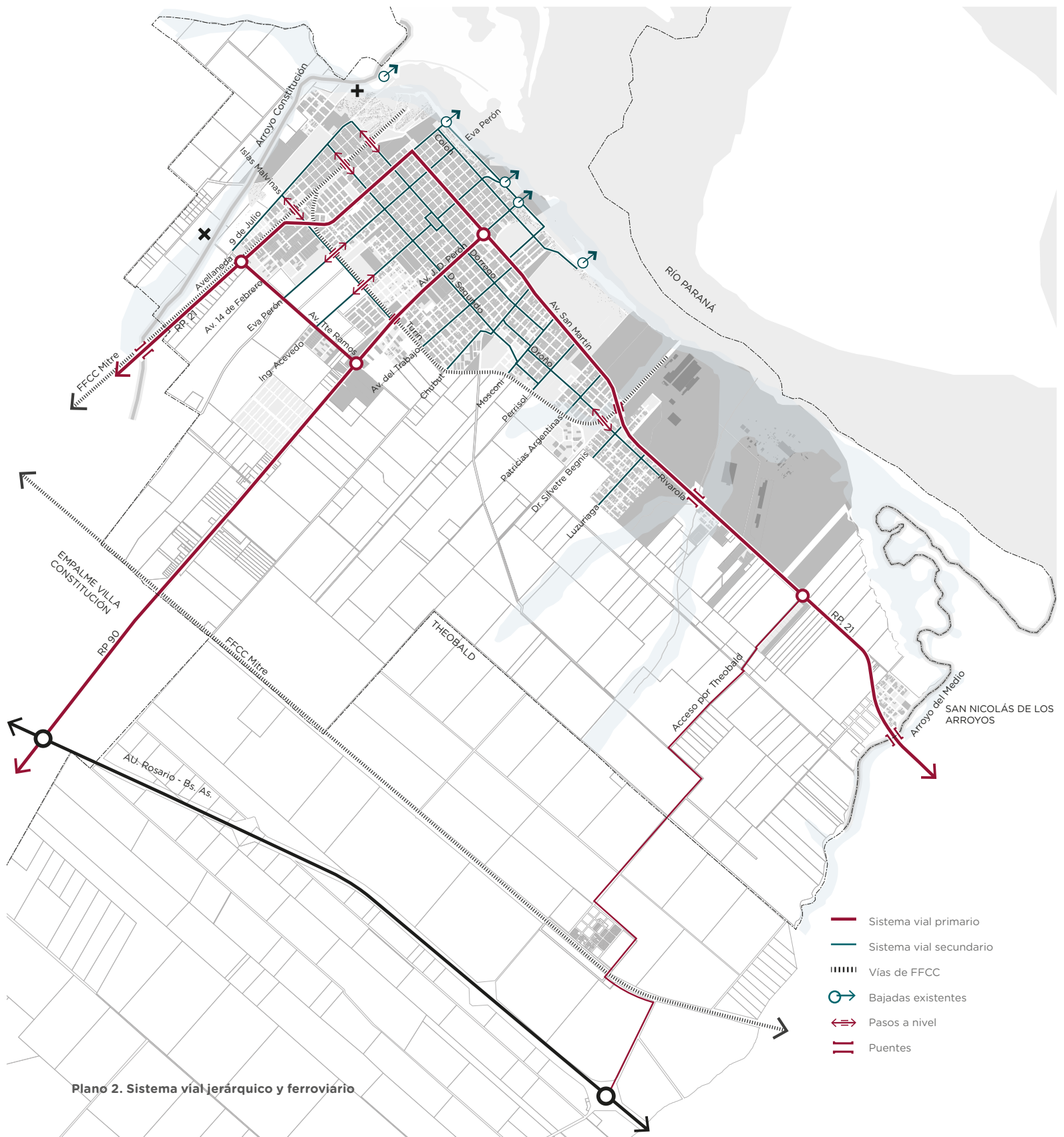
**Corredores Secundarios.** Se destacan los ejes paralelos a la 9 de Julio, en sentido norte a sur: Av. 14 de Febrero (que, parcialmente coincide con la ruta provincial N°21), Eva Perón, Ing. Acevedo, Av. Perón (continuación de la ruta provincial N°90), Av. del Trabajo y Chubut -en el sector más consolidado de la urbanización-; Gral. Mosconi, Perrisol, Patricias Argentinas, Silvestre Begnis y Luzuriaga -en los sectores menos consolidados del sur-. Transversales a las rutas se relevan los ejes Islas Malvinas (en paralelo a las vías férreas), Don Segundo y Dorrego en el centro, más la calle Colón y Bv. Seguí, que estructuran el ámbito ribereño. Oroño actúa como vínculo de menor jerarquía, trazado en forma paralela a San Martín en el sur.

### SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario está compuesto por el eje conformado por las vías del Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre, infraestructura de conexión de gran relevancia para la ciudad, que permite el acceso a las áreas portuarias. Se destaca que la bifurcación de los ramales férreos genera dos accesos perpendiculares al río y forman un "arco" que enmarca al grueso de la urbanización. El atravesamiento de estas infraestructuras por las vías jerárquicas permite una razonable conectividad de la ciudad con el territorio al oeste.

### TRANSPORTE PÚBLICO

En Villa Constitución se relevan distintas opciones de transporte público de pasajeros que la conectan al Corredor Sur en general, a San Nicolás en particular (como atractor de peso en la región) y a Rosario (como centro cabecera del Área Metropolitana con servicios diferenciales). Los servicios que asisten a la ciudad son de variadas líneas con banderas alternativas. Se puede decir que es una de las ciudades mejor



30 servidas de todo el territorio metropolitano, con servicios de distintas calidades de prestación y alcance. Además, cabe destacar el servicio 'TUPE', que la conecta con Empalme Villa Constitución, el '915' que la conecta a San Nicolás; y la 'M urbana' como servicio interno, que acredita el rango central que la ciudad tiene como atractor de viajes.

### SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

Está constituido por todos aquellos sitios del territorio municipal que, en general, presentan las siguientes características: valor distintivo por sus dimensiones, morfología, características ambientales y 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 río Paraná y los arroyos.* La localidad se encuentra junto al río Paraná, presentando una extensión aproximada de 7 Km. Si bien existen diversos paseos costaneros, aún se registran sectores de gran potencial para valorizar como espacios verdes y nuevos recorridos públicos. En el límite jurisdiccional sur, definido por el arroyo del Medio, también existen en el frente fluvial situaciones o espacios poco cualificados pero que cuentan con un gran valor paisajístico ambiental. Se destaca especialmente el tramo de su desembocadura, junto al barrio Puesta del Sol, con características paisajísticas y ambientales particulares.

*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

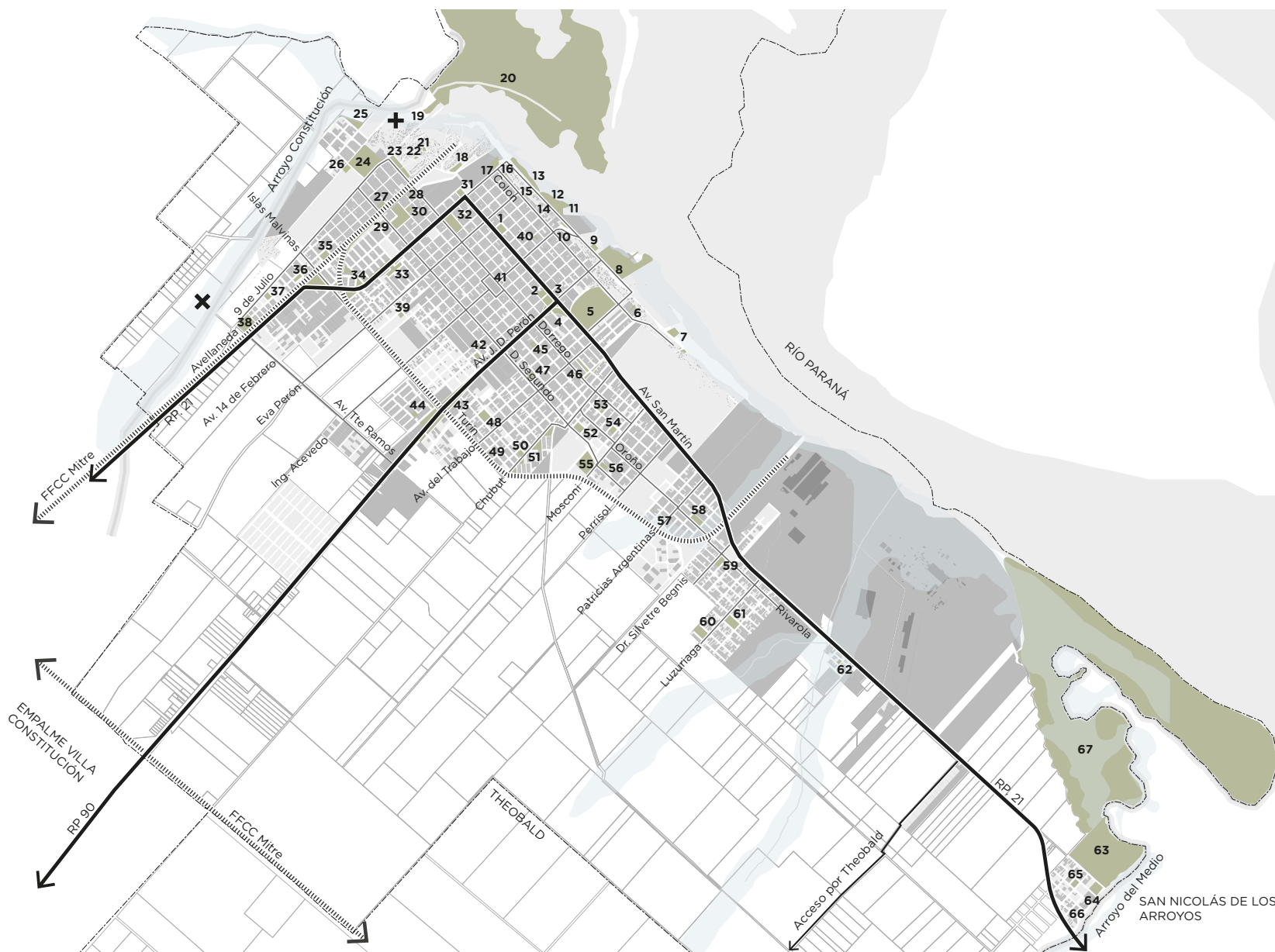
actividades recreativas, se destacan especialmente el Parque CILSA, el predio de las dos rutas, el paseo costanero y el paseo del puerto de cabotaje. También se destacan las plazas de Villa Constitución tanto en el centro como en situaciones barriales, remarcando en el último tiempo la intervención y creación de plazas en barrios con mayores problemáticas sociales, en las que se desarrollan continuamente actividades sociales y recreativas, un número sorprendente para la escala de la localidad. La ciudad cuenta también con tres clubes náuticos: Náutico Villa Constitución, Náutico Bartolomé Mitre y Club de Pescadores; y dos campings: De la Ribera y UOM. También registra diversos clubes deportivos.

*Espacio periurbano.* Comprende a las parcelas ubicadas alrededor de las áreas urbanas destinadas principalmente a actividades productivas rurales, las cuales también conforman el paisaje verde de la localidad. Se reconoce este espacio como filtro gradual entre el suelo urbano y el suelo rural.

### EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

La ciudad cuenta con un importante número de equipamientos situados mayormente en las áreas urbanas centrales. Entre los más relevantes se destaca el conjunto de la Plaza de la Constitución, en torno a la cual se encuentran el Palacio Municipal, la parroquia San Pablo, la Jefatura de Policía, el edificio de Tribunales a la vuelta, el Club Social y diversas entidades bancarias públicas y privadas que operan en la ciudad.

Respecto a salud, la localidad cuenta con el hospital SAMCO, dos clínicas privadas pertenecientes al sindicato UOM y un sistema de Centros de Atención Primaria (tanto de nivel provincial como municipal), con fuerte presencia en los barrios. Por otra parte, Villa Cons-



**Sistemas de espacios verdes**

- |                              |                                  |                                      |                                |                               |
|------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| 1. Plaza San Martín          | 13. Paseo Costanero              | 26. Plaza B° San Miguel Arcangel     | 40. Plazoleta Cordoba          | 54. Plaza B° Santa Mónica     |
| 2. Plaza de la Cooperación   | 14. Mirador H. Yrigoyen          | 27. Plaza Eva Peron                  | 41. Plaza Manuel Belgrano      | 55. Club Atlético San Lorenzo |
| 3. Predio de las Dos Rutas   | 15. Mirador L. De la Torre       | 28. Cuadro de estación               | 42. Plaza B° Cardinalli        | 56. Plaza B° san Lorenzo      |
| 4. Plaza del Che             | 16. Mirador Jujuy                | 29. Club Atlético Porvenir Talleres  | 43. Colectora Ruta 90          | 57. Plaza B° Industrial       |
| 5. Parque CILSA              | 17. Plazoleta Prefectura         | 30. Plaza B° Congreve                | 44. Plaza B° Amelong           | 58. Plaza B° Sagrado Corazón  |
| 6. Plazoleta Tito Martín     | 18. Plaza B° Santa Teresita      | 31. Plaza Urquiza                    | 45. Plaza B° Stradella I       | 59. Plaza B° Galotto          |
| 7. Plaza B° Union            | 19. Club Nautico B. Mitre        | 32. Club Atlético Riberas del Paraná | 46. Plaza B° Stradella II      | 60. Club Atletico Luzuriaga   |
| 8. Club Nautico V. C.        | 20. Reserva Natural Isla del Sol | 33. Plaza B° Parque Acindar          | 47. Plaza B° Los Tilos         | 61. Plaza B° Luzuriaga        |
| 9. Plaza B° Libertad         | 21. Plaza B° Lujan               | 34. Plaza B° 25 de Mayo              | 48. Plaza B° San Jose          | 62. Plaza B° San Miguel       |
| 10. Plaza de la mujer        | 22. Plaza B° 9 de Julio          | 35. Plaza B° Talleres                | 49. Plaza B° Stanslao Lopez I  | 63. Camping Club De la Ribera |
| 11. Paseo Puerto de Cabotaje | 23. Parque 9 de Julio            | 36. Plaza B° Raviolo                 | 50. Plaza B° Stanslao Lopez II | 64. Camping Club UOM          |
| 12. Club de Pescadores V. C. | 24. Monte Hijas de Cristo Rey    | 37. Plaza B° San Cayetano            | 51. Plazas B° domingo Troilo   | 65. Plaza B° Arroyo del Medio |
|                              | 25. Plaza B° Puesta del Sol      | 38. Villa Rugby Club                 | 52. Club Atlético Constitución | 66. Parque Arroyo del Medio   |
|                              |                                  | 39. Plaza B° Parque Sur              | 53. Plaza B° Malugani          | 67. Reserva Natural Yaguarón  |

**Plano 3. Equipamiento y espacios verdes**

titución registra una gran oferta educativa con 17 escuelas primarias -3 de administración privada y el resto de administración estatal-; 8 escuelas secundarias -3 de administración privada- y 2 escuelas de educación técnica (N°669 y E.E.T. San Pablo). Además, la ciudad está equipada con 2 escuelas para adultos, primaria y secundaria; una escuela de educación especial y 8 jardines de infantes (municipales, provinciales y privados). Respecto al nivel superior, funciona en la ciudad el Instituto de Profesorado “Eduardo Laferriere” y el Instituto Superior “San Pablo”, que ofrece carreras terciarias técnicas. a nivel universitario la ciudad cuenta con un CAU de la Universidad Siglo XXI y una delegación de la UCEL funcionando dentro del centro de capacitación UOM. En la ciudad funciona también una sede la la Universidad Popular de MIJD que brinda cursos de formación profesional.

Respecto a la actividad cultural de la ciudad se destacan: el Museo Municipal, la Sala San Martín, el Cine Coliseo, el auditorio del sindicato UOM y el escenario del predio de las Dos Rutas. Se desarrollan diversas actividades vinculadas a la cultura y la recreación como el festival de cine “Visión Ribereña”, la semana del arte, las exposiciones en la Sala Puerto Arte o la Feria Municipal del Libro. Existen también, como se dijo, diversos clubes deportivos y náuticos, como: Villa Constitución, Náutico Bartolomé Mitre y Club de Pescadores. También posee los campings De la Ribera y UOM.

### PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR

El patrimonio<sup>1</sup> de Villa Constitución se concentra en determinadas áreas, consideradas de interés, que incluyen edificios, instalacio-

nes de relevancia y arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos singulares. Entre los componentes más importantes, se identifican:

**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 Villa Constitución.* Este espacio está comprendido por el cuadro de la estación, el tanque de agua, su área forestada, el espacio verde libre y demás construcciones ferroviarias localizadas en el predio.
- *Plaza de la Constitución y proyecto de remodelación tramo Bv. San Martín.* La plaza resulta un espacio relevante en la historia de Villa Constitución, como también el conjunto edilicio en torno a la misma y al bulevar homónimo. Se destacan, en especial: la parroquia San Pablo, el Banco Nación, el Club Social, el Palacio Municipal, la comisaría, la Asociación Española de Socorros Mutuos con su sala teatro y la antigua casa de la familia Carbonell.

**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 CILSA.* El predio de la ex fábrica textil CILSA presenta arboledas de gran relevancia. A su vez, resulta un símbolo de las industrias que se instalaron en la ciudad en la década del 1940 y 1950. Actualmente, se ha refuncionalizado como parque público

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



y espacio para actividades deportivas para toda la sociedad.

- *Predio del Puerto de Cabotaje*. Este predio, que comprende dos manzanas y el espigón del puerto, es uno de los lugares más emblemáticos de la ciudad, no solo por su identidad portuaria sino también por ser el paseo predilecto de los habitantes de Villa Constitución.
- *Monte (Escuela Hijas de Cristo Rey)*. En las proximidades de barrio Hope se encuentra el monte de eucaliptos y un conjunto de edificios originalmente vinculados a la actividad ferroviaria, donde actualmente funciona la escuela Hijas de Cristo Rey.
- *Predio de la ex planta impregnadora de durmientes*. Predio de la antigua planta de tratamiento de durmientes, el cual presenta construcciones de relevancia.
- *Acindar*. En el predio de la planta de Acindar se registra un sector forestado, en cercanía a la ruta provincial N°21, de gran relevancia para fijar su protección.

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

- *Barrio Hoppe*. Localizado frente al cuadro de estación en el sector comprendido entre las calles Avellaneda, Dorrego, 9 de Julio y Pbtro. Daniel Segundo. En el barrio se encuentran varias construcciones de los orígenes de la ciudad, entre las cuales se destaca el edificio de la Escuela N° 500 “Domingo F. Sarmiento”.

**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:

- *Parroquia San Pablo*. Las obras del templo se inician en 1860, y algunos años más tarde se construyen la torre y el campanario. Resulta una de las primeras construcciones localizadas en torno a la Plaza San Martín, en la actual esquina de San Martín e Hipólito Yrigoyen.
- *Comisaría*. Ubicada junto a la parroquia San Pablo, su edificio fue uno de los primeros construidos alrededor de la plaza principal de Villa Constitución.
- *Palacio Municipal*. Situado en Av. San Martín 1200, su construcción data aproximadamente de la década de 1950.
- *Aduana*. Su construcción se inicia en la década de 1920, en la parcela ubicada en calle Ing. Acevedo entre Colón y Gral. López.
- *Escuela Domingo F. Sarmiento*. Ubicada en el corazón de barrio Hoppe en la actual esquina de Bolívar y Libertad, es la primera escuela primaria de la ciudad, con fecha de fundación en 1900.
- *Escuela Manuel Belgrano*. Fundada en 1858 como escuela de varones, se transforma en escuela mixta en 1899. A mediados del siglo XX se traslada a su ubicación actual, en un edificio de arquitectura moderna de enorme valor para la ciudad.
- *Elevador de granos*. En el predio de la terminal portuaria se ubica el que aún hoy sigue siendo el edificio más alto de la ciudad. Inaugurado en 1944, como parte de los prototipos de silos definidos para las zonas portuarias por la Junta Nacional de Granos, resulta un ícono de la localidad de Villa Constitución.
- *Tanque de agua*. Elemento significativo de gran relevancia en el perfil urbano de la ciudad.

**Educativo**

1. Esc. N° 782 Juan Bautista Alberdi
2. E.E.S.O. N° 586 Arroyo del Medio
3. Esc. N° 6216 Combate Vuelta de Obligado
4. Esc. N° 1227 Puerto de las Piedras
5. Esc. N° 1217 Combate de San Lorenzo
6. E.E. Técnica N° 669
7. Esc. N° 1112 León Gauna
8. E.E.S.O. N° 348 Gral. J. Tomás Guido
9. Esc. N° 1260 Valentín T. Antoniutti
10. Jardín de infantes N°49 Los Gurises
11. Esc. N° 1224 Brigadier E. López
12. Esc. N° 44 Vicente Montes Carballo
13. Esc.part inc. N° 1239 Divino Maestro
14. Esc. N° 1158 Club de Leones
15. Jardín de infantes municipal Arco Iris
16. Esc. part inc. N° 1292 Divino Maestro
17. E.E.S.O. N° 3080 Dante Alighieri
18. Esc. N° 499 Gral. Manuel Belgrano
19. CEF N° 26 Chana Timbú
20. Jardín de infantes N° 330
21. Escuela Especial n°2046 Bertha Guzman
22. E.E.S.O. N° 208 Juan Bautista Alberdi
23. EEMPA N° 1189
24. Esc. N° 1252 Prefectura Naval Argentina
25. E.E.S.O N° 205 Nicasio Oroño
26. E.E.S.O N° 381 María F. de Carbonell
27. E.E.S.O N° 3054 Mater Dei
28. Escuela Taller 168

29. Escuela N° 1122 Hijas de Cristo Rey
30. EET N° 2073 San Pablo
31. Instituto Superior N° 9112 San Pablo
32. Esc. N° 1253 25 de Mayo
33. Jardín de infantes N° 1340 San Gabriel
34. Esc. N° 500 Domingo F. Sarmiento
35. E.E.S.O. N° 8186 Hijas de Cristo Rey
36. Sede UCEL
37. CAU - Universidad Siglo 21

**Administrativo - Cultural**

38. Palacio Municipal
39. Parroquia San Pablo
40. Sala San Martín
41. Club Social
42. Anexo Municipio
43. Aduana
44. Cine Coliseo
45. Ex Estacion FFCC
46. Auditorio UOM
47. Museo Municipal

**Deportivo - Recreativo**

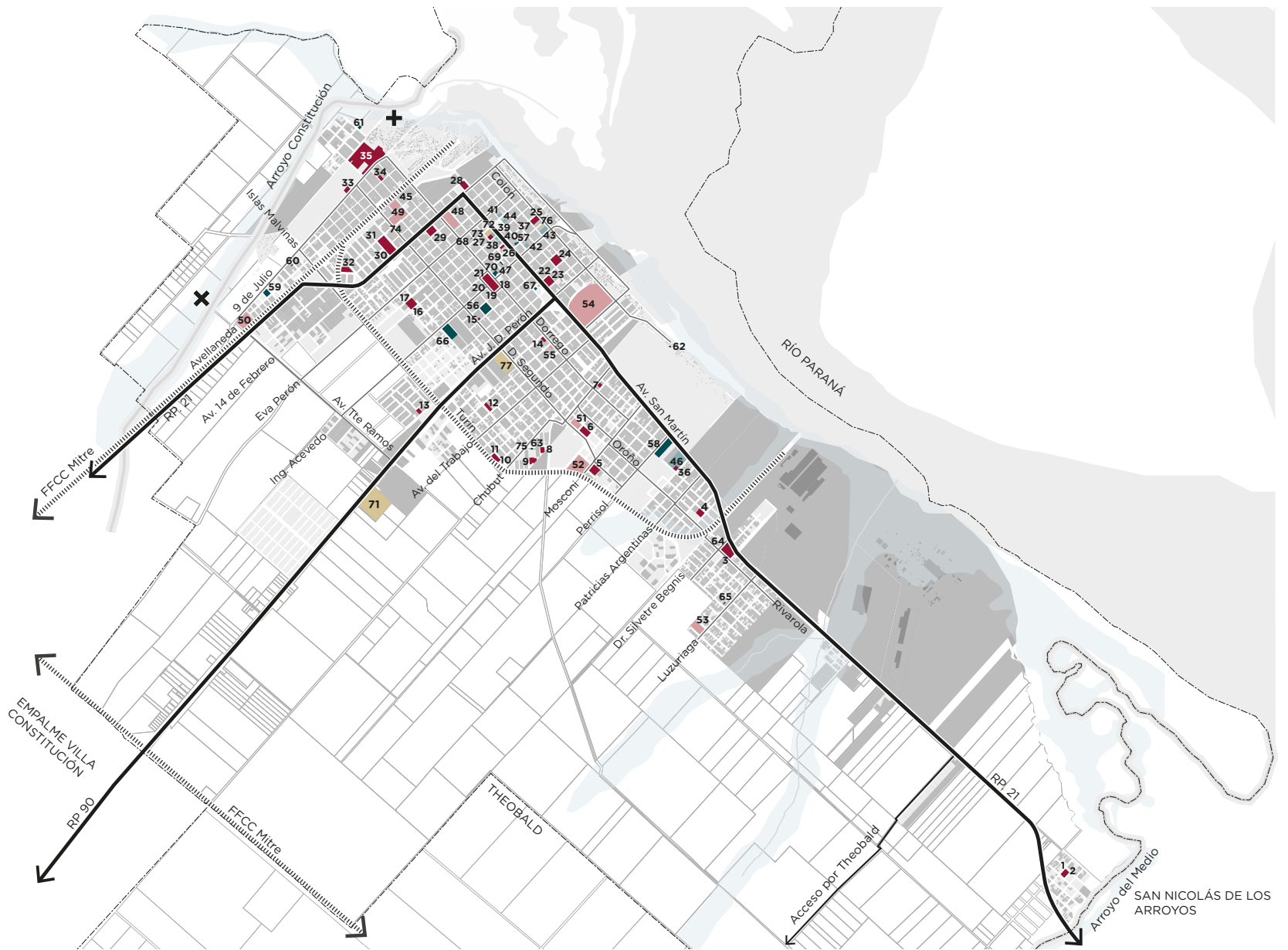
48. Club Riberas del Paraná
49. Club Porvenir Talleres
50. Villa Rugby Club
51. Club Constitución
52. Club San Lorenzo
53. Club Luzuriaga
54. Predio Deportivo Cilsa
55. Club Atlético Sacachispas

**Salud**

56. SAMCO
57. Sanatorio Rivadavia
58. Centro asistencial 6 de Diciembre
59. CIC
60. Centro de atención primaria B° Raviolo
61. Centro de atención primaria Eva Peron
62. Centro de atención primaria B° Union
63. Centro de atención primaria B° Domingo Troilo
64. Centro de atención primaria B° Galotto
65. Centro de atención primaria B° Luzuriaga
66. Codisco
67. ALVPI
68. Los Girasoles
69. Casa Verde
70. Centro de día Mi Casita

**Servicios**

71. Cementerio
72. Unidad Regional VI - Policia
73. Tribunales
74. Comisaria 1ra
75. Comisaria 13a
76. Bomberos
77. EPE



Plano 4. Equipamientos urbanos significativos



Cuadro de Estación  
Villa Constitución



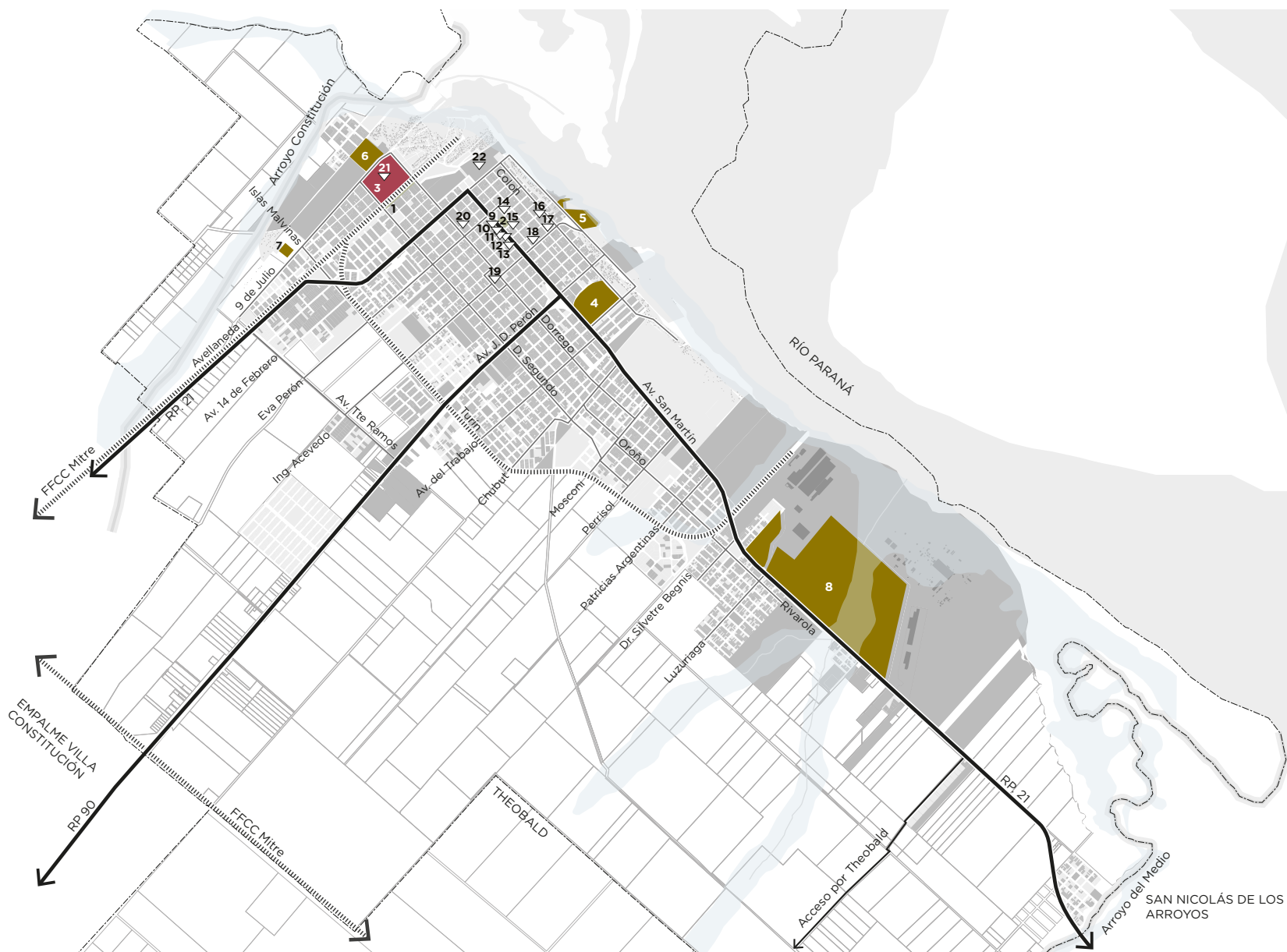
Predio Cilsa



Predio de la ex planta  
impregnadora de durmientes  
Puerto de cabotaje

Parroquia San Pablo  
Palacio Municipal  
Elevador de granos





**Áreas de protección histórica**

- 1. Casco de estación FFCC
- 2. Entorno Plaza San Martín

**Barrios significativos**

- 3. Barrio Hope

**Predios significativos**

- 4. CILSA
- 5. Puerto de Cabotaje
- 6. Monte Hijas de Cristo Rey
- 7. Ex planta impregnadora de durmientes
- 8. Acindar

**Edificaciones significativas**

- 9. Comisaría
- 10. Parroquia San Pablo
- 11. Palacio Municipal
- 12. Sociedad Española de socorros mutuos
- 13. ESSO N° 381 - Ex casa de la familia Carbonell
- 14. Club Social

- 15. Banco Nación
- 16. E.E.S.O. N° 205 - Ex Escuela Normal
- 17. ADUANA
- 18. EX HOSPITAL (Anexo Municipal)
- 19. Escuela Manuel Belgrano
- 20. Casa de la Cultura
- 21. Escuela Domingo F. Sarmiento
- 22. Elevador de granos

**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 asentamientos irregulares 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.

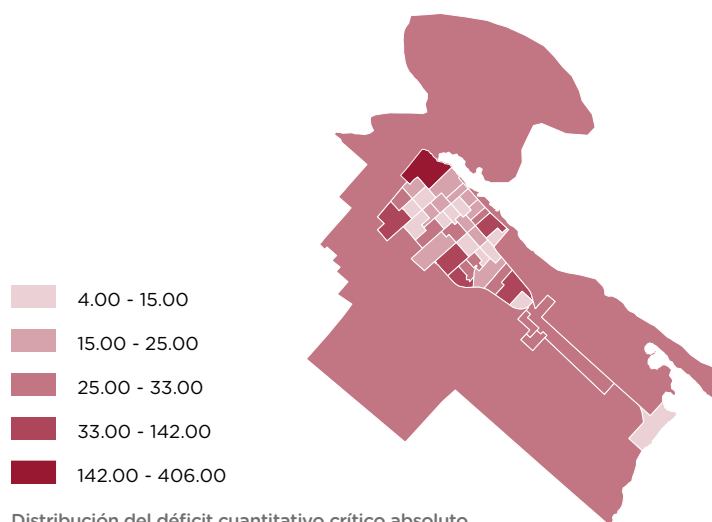
El tratamiento del déficit habitacional de cada una de las localidades que componen el AMR es de fundamental importancia debido al papel que desempeña a la hora de la diagramación y planificación de las políticas habitacionales en particular y de las políticas públicas en general. Este déficit, computado 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

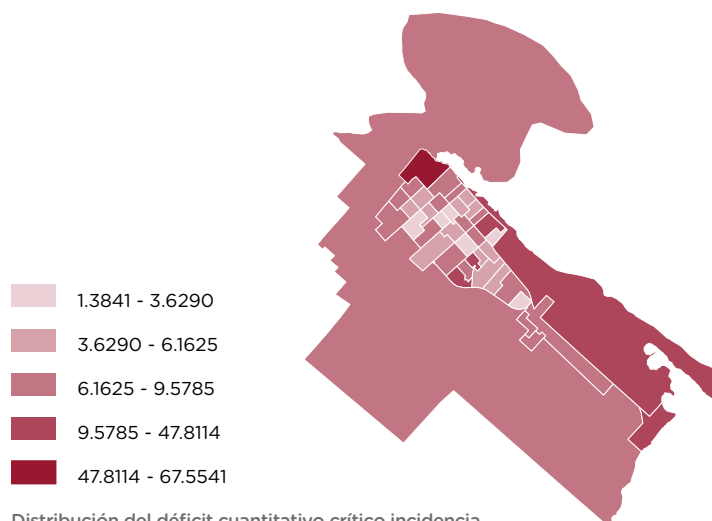
**Déficit habitacional cuantitativo:** Refiere a la necesidad de viviendas nuevas a construir con el objeto de reemplazar tanto a las unidades que se encuentran en estado irrecuperable como a aquellas destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación (más de un hogar por vivienda). Se estimó que en la localidad de Villa Constitución, 1455 viviendas son indispensables para cubrir esta necesidad. De este total, 180 viviendas se requieren para satisfacer la demanda de viviendas con serias deficiencias en la calidad constructiva y 1275 para hogares en estado de cohabitación. Esto implica que aproximadamente el 9,95% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. El déficit de Villa Constitución incide un 23% sobre el total de hogares en esas condiciones en el Corredor Sur, significando el 3,04% de los hogares de toda el 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 2460 hogares con necesidad de vivienda nueva. Esto representa el 16,82% de los hogares, con una incidencia del 21,81% sobre el déficit total del Corredor Sur y del 3,31% sobre el del AMR.

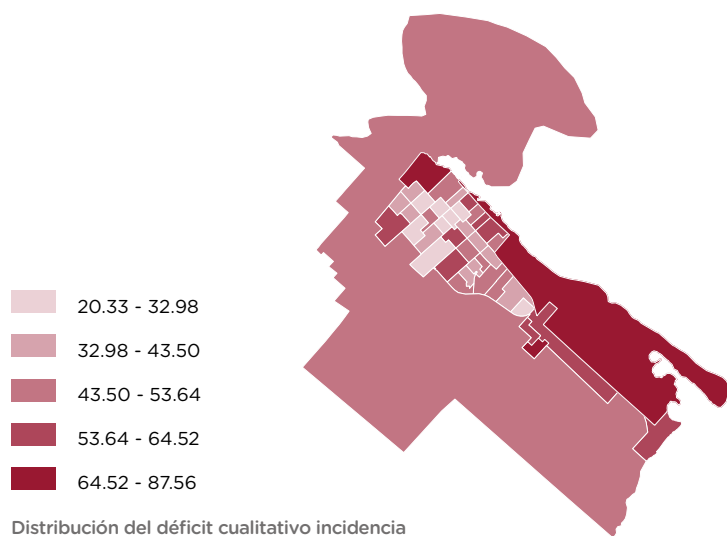
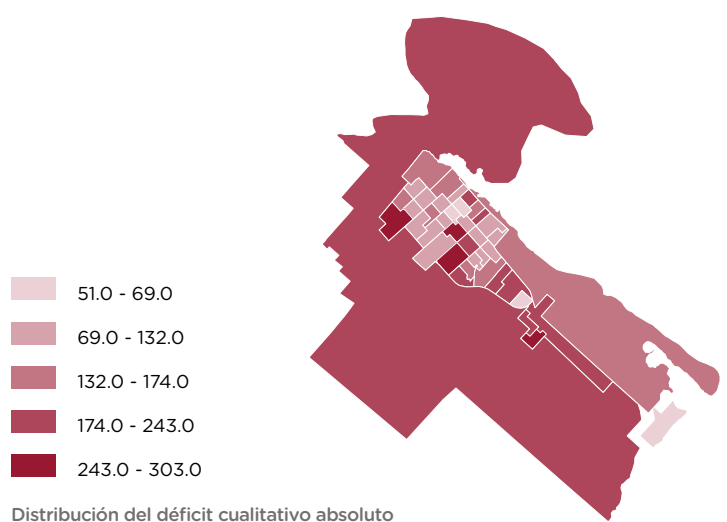
En el gráfico se muestra la distribución geográfica sobre los radios censales, donde los colores oscuros indican la mayor concentración de déficit cuantitativo crítico. Los mapas se presentan como orientativos en la interpretación gráfica al momento de tener una ubicación exacta de zonas críticas.



Distribución del déficit cuantitativo crítico absoluto



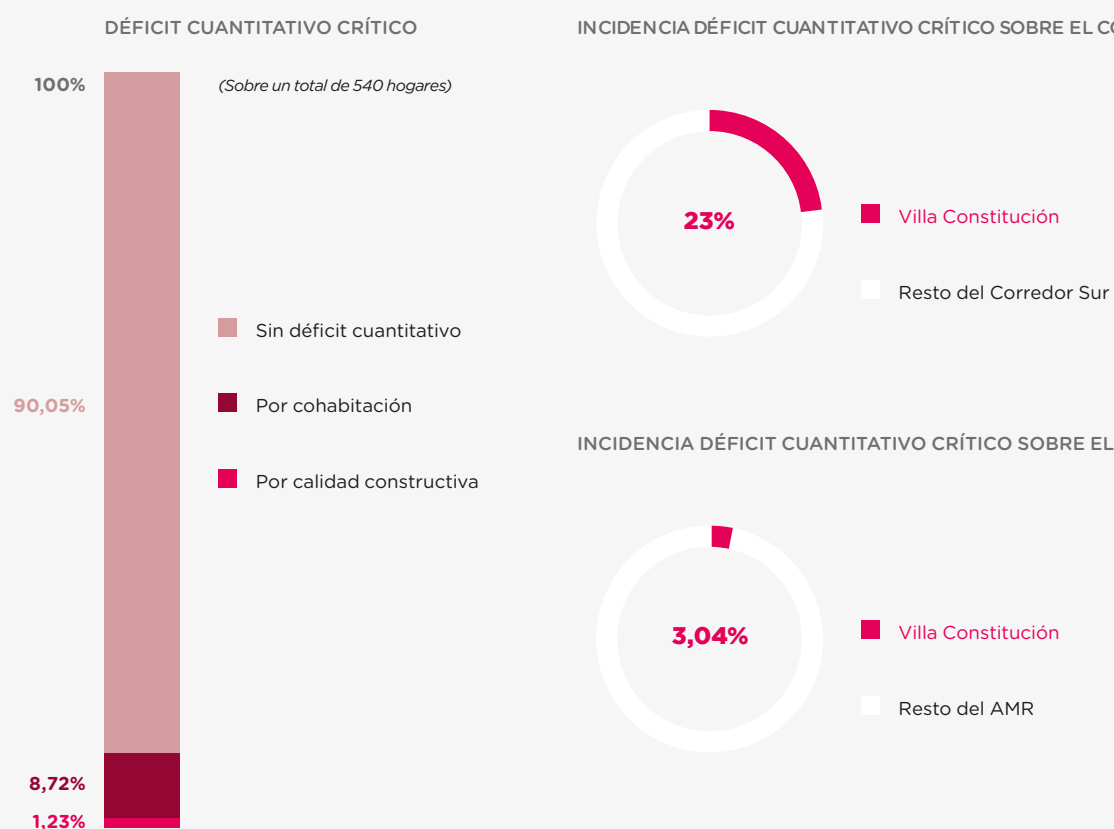
Distribución del déficit cuantitativo crítico incidencia



**Déficit habitacional cualitativo:** Contabiliza las 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 en forma excluyente 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 6324 viviendas se incluyen en este déficit. Es decir que dentro de la localidad el 47,58% de las viviendas presentan condiciones de infraestructura tolerables pero necesitan algún tipo de mejora para lograr condiciones óptimas de habitabilidad. En relación con el Corredor Sur este déficit representa el 20,31% y considerando el AMR representa el 3,18%.

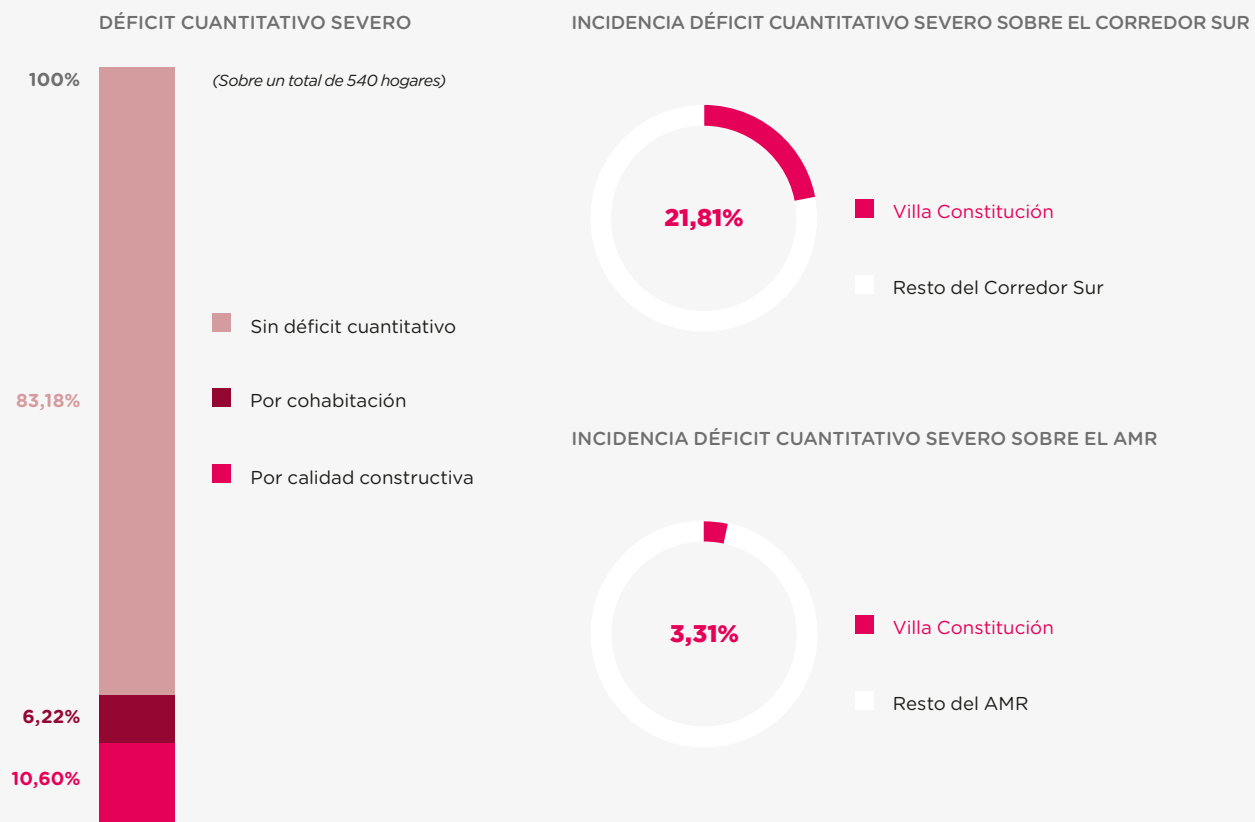
Si se evalúan por separado dos de las tres componentes del déficit cualitativo, se identifican grupos del total de hogares que habitan en viviendas con estas deficiencias independientemente de si las mismas coexisten simultáneamente. Estas deficiencias hacen referencia a instalaciones internas (cañerías 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 10,25% (1362 viviendas) del total de hogares habita en viviendas que no están conectadas a red pública de agua o a desagües cloacales, representando el 7,95% dentro del corredor y el 1,54% en el AMR. En cuanto a las viviendas que requieren mejoras internas como la provi-





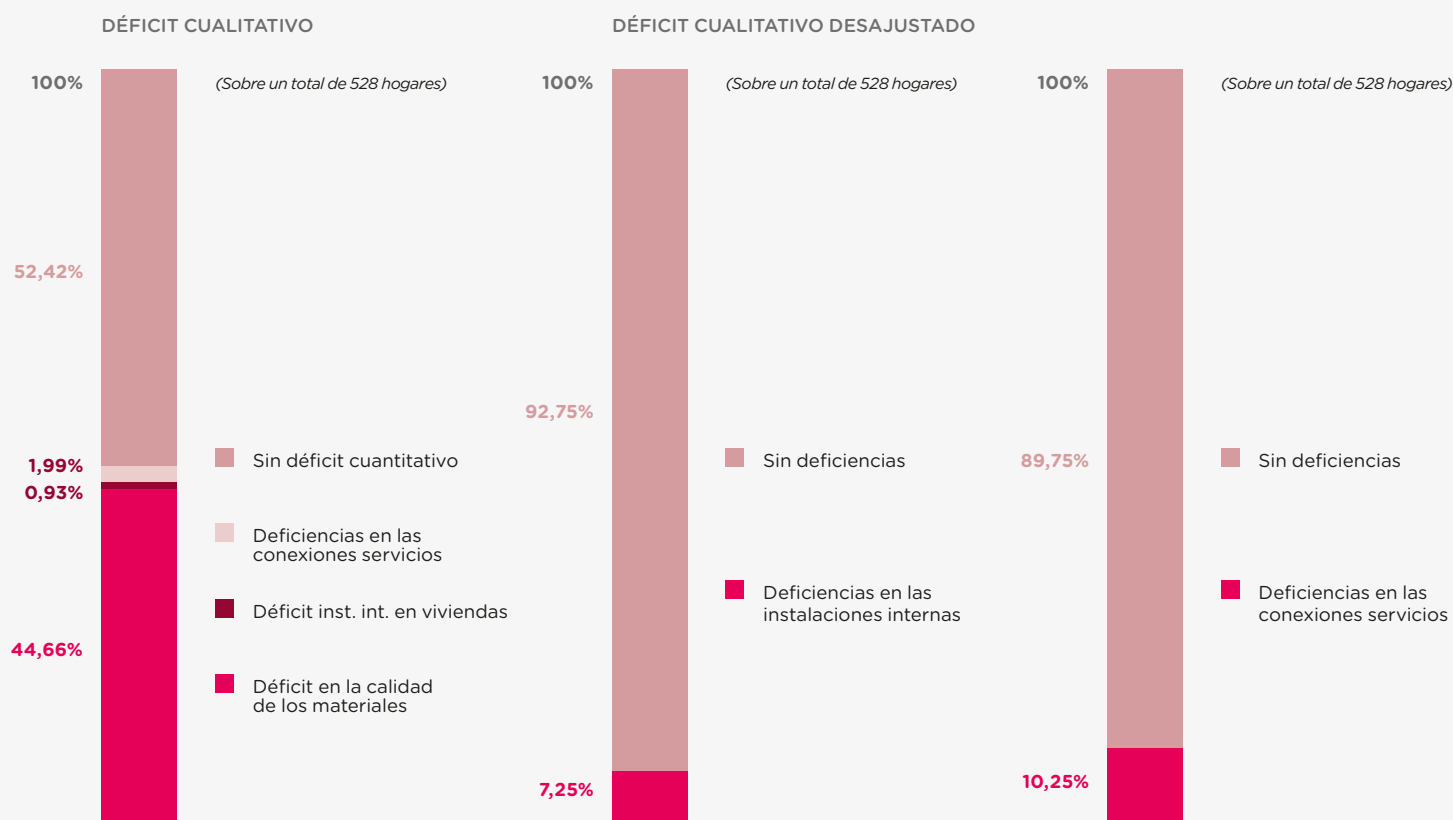
DÉFICIT CUANTITATIVO CRÍTICO	Villa Constitución	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	180	1.243	6.689	1,23%	14,48%	2,69%
b. Cohabitación	1.275	5.084	41.159	8,72%	25,08%	3,10%
<b>Total (a + b)</b>	<b>1.455</b>	<b>6.327</b>	<b>47.848</b>	<b>9,95%</b>	0,25%	0,03%

**Tabla 2: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones**



DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	Villa Constitución	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	1.550	7.369	41.272	10,60%	21,03%	3,76%
b. Cohabitación	910	3.909	33.114	6,22%	23,28%	2,75%
<b>Total (a + b)</b>	<b>2.460</b>	<b>11.278</b>	<b>74.386</b>	<b>16,82%</b>	<b>21,81%</b>	<b>3,31%</b>

Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones

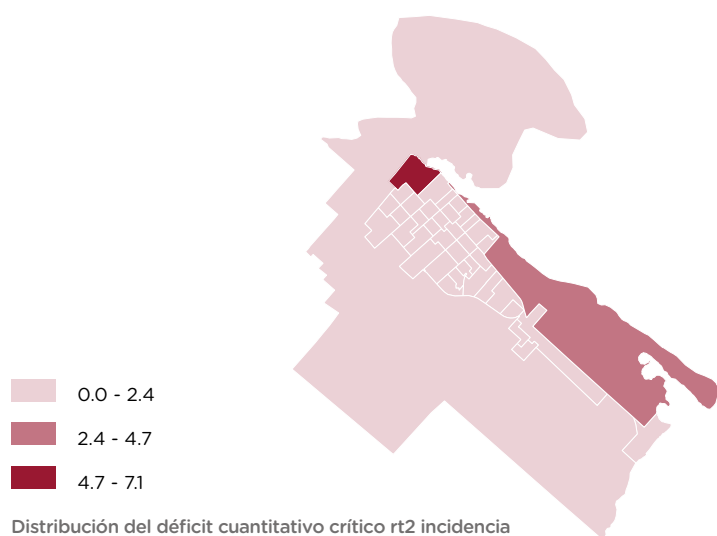
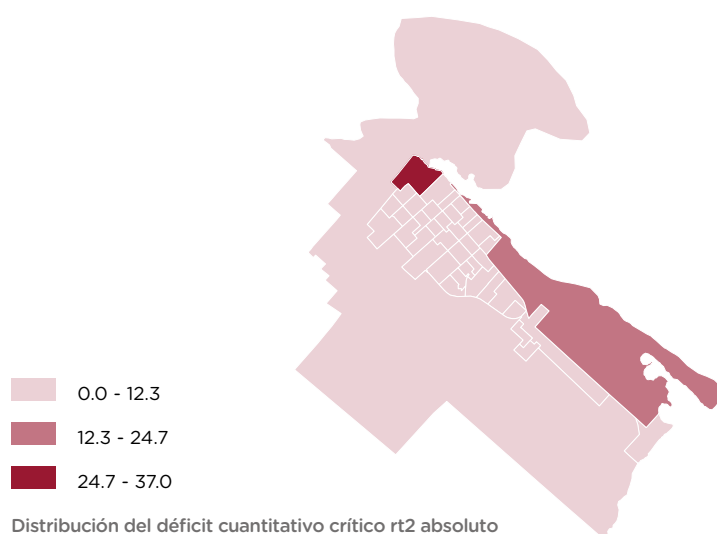


DÉFICIT CUALITATIVO	Villa Constitución	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	5.936	25.277	163.918	44,66%	23,48%	3,62%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	123	623	3.752	0,93%	19,74%	3,28%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	265	5244	31.156	1,99%	5,05%	0,85%
<b>Total (a + b + c)</b>	<b>6.324</b>	<b>31.144</b>	<b>198.826</b>	<b>47,58%</b>	<b>20,31%</b>	<b>3,18%</b>

Tabla 4: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	Villa Constitución	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	964	5.671	28.205	7,25%	17,00%	3,42%
Deficiencias en las conexiones servicios	1.362	17.142	88.699	10,25%	7,95%	1,54%

Tabla 5: Déficit cualitativo desajustado



sión y/o construcción de instalaciones internas de cañerías y/o inodoro con descarga de agua se calcula que el 7,25% (964 viviendas) necesitan esta reparación, siendo el 17% del déficit del Corredor Sur y el 3,42% del déficit del AMR.

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

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. Esta 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 506 hogares (3,46%) presentan hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto), y 1820 (12,45%) con hacinamiento mitigable (de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

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

DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		Villa Constitución	Corredor Sur	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	1.820	8.317	55.502	12,45%	21,88%	3,28%
	Crítico	506	2.194	11.955	3,46%	23,06%	4,23%

**Tabla 6: Déficit cualitativo por hacinamiento.**

Así, se estima que el 2,27% de los hogares de la localidad habitan en viviendas con déficit cuantitativo crítico y son propietarios de la vivienda y no del terreno. Esto equivale a 332 hogares compuestos en promedio por 1.328 personas viviendo en condiciones deficitarias.

Según la información más relevante, proveniente del censo nacional 2010, se puede concluir que en la localidad de Villa Constitución, a partir de dimensionar el déficit habitacional, se estima que es necesaria la construcción de aproximadamente 2460 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 6324 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio y 506 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 desde el relevamiento efectuado por el censo 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 ha-

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

### Estado de las Infraestructuras y los servicios

Los procesos de urbanización deben abordar la urbanización integral de un área determinada, abarcando también 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 ciudad, se armó una base de datos de información georreferenciada con relevamientos recientes aportados por oficinas locales competentes. Sobre el plano base aportado por el Servicio de Catastro de la provincia de Santa Fe, se volcó esta información asociada a la categorización del

46 suelo que emplea dicha dirección, dividiendo las parcelas en: *Urbano* (suelo subdividido o parcelado que cuenta con ocupación o mejoras y algún grado de infraestructura); *Suburbano mayor área* (suelo sin subdivisión que generalmente no cuenta con ocupación o mejoras ni algún grado de infraestructura); *Suburbano loteado* (suelo subdividido o parcelado que puede contar con ocupación o mejoras o no, con algún grado de infraestructura o no) y *Rural* (suelo asociado a los usos agrarios).

En la actualidad, el agua potable destinada al abastecimiento de la ciudad es captada a partir de 25 perforaciones estratégicamente localizadas. La Municipalidad es quien provee el servicio alcanzando una cobertura de prestación del 89% de las parcelas urbanas y suburbanas, incluyendo zonas cuyo parcelario no se encuentra definido catastralmente. Observando el plano de agua se puede detectar una gran cobertura para dicho servicio con alguna carencia puntual vinculada a ocupaciones registradas al norte y oeste de la ciudad junto a barrios populares. 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 la prestación del servicio en todo el ámbito de la provincia<sup>2</sup>.

La empresa responsable del suministro de gas es Litoral Gas S.A.. Su actividad principal consiste en la distribución de gas natural por redes. Dicho suministro cubre el 87% de las parcelas urbanas y suburbanas, mientras que el resto de la cobertura de los distin-

tos barrios se lleva a cabo con gas envasado según evidencia el plano de provisión de gas. Analizando la distribución y alcance del suministro por red podemos observar que los barrios carentes del servicio corresponden, en su mayoría, a sectores de borde urbano (Luján, 9 de Julio, Stella Maris, etc.) e incluso a algunos de muy antigua data (Raviolo y Luzuriaga).

Respecto al tendido de cloacas, la ciudad cuenta con una buena cobertura de red cloacal que, según estudios, se extiende al 86% del total de parcelas urbanas y suburbanas, incluyendo situaciones aún no regularizadas en términos de dominio, ya que fueron objeto de procesos recientes de urbanización (9 de Julio y Luján). El propio municipio es quien provee del servicio direccionándolo hacia la planta de tratamiento de líquidos cloacales ubicada al norte, donde los fluidos son tratados por medio de un sistema de lagunas facultativas.

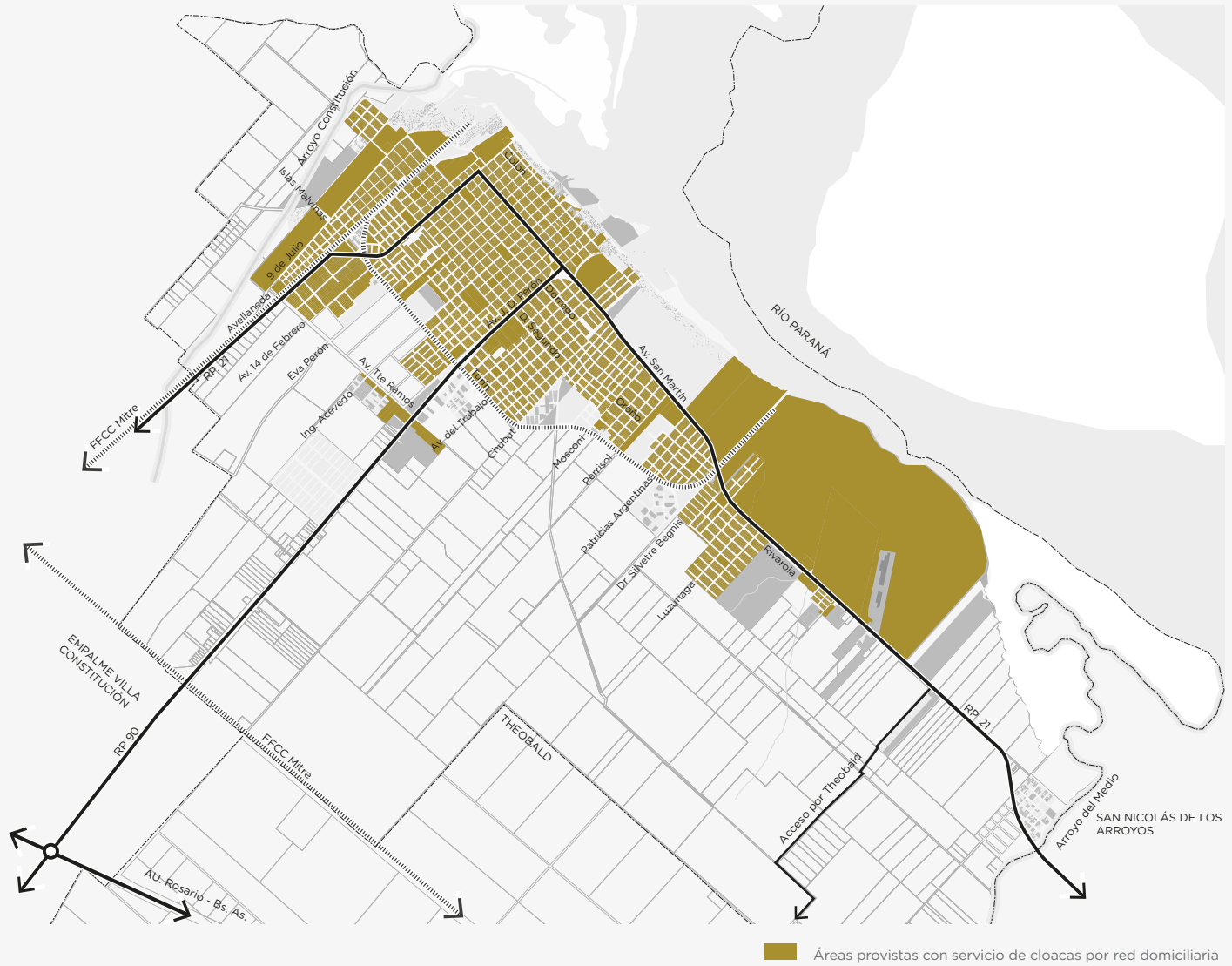
En relación a las obras de pavimentos, constantemente se persigue el objetivo de incrementar la cantidad de calles con algún tipo de mejorado o en algunos casos cinta asfáltica, a los efectos de mejorar la calidad de vida de los vecinos de la localidad. Del total computado se desprende que el 71% corresponde a calles con pavimento, el 26% a calles con algún tipo de mejorado y el 3% restante corresponde a calles de tierra. Analizando el plano correspondiente a tipo de pavimentos, se observa en general que el área central de la ciudad cuenta con una buena cobertura, aunque en ciertos sectores se registra un pavimento notoriamente envejecido y en otros sectores, uno ubicado al norte y otros al oeste y al sur, se registran calles con mejorado.

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



Plano 6. Estado de las calles

Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales
Asfalto	71%	130063 m.l.
Mejorado	26%	47895 m.l.
Tierra	3%	6200 m.l.

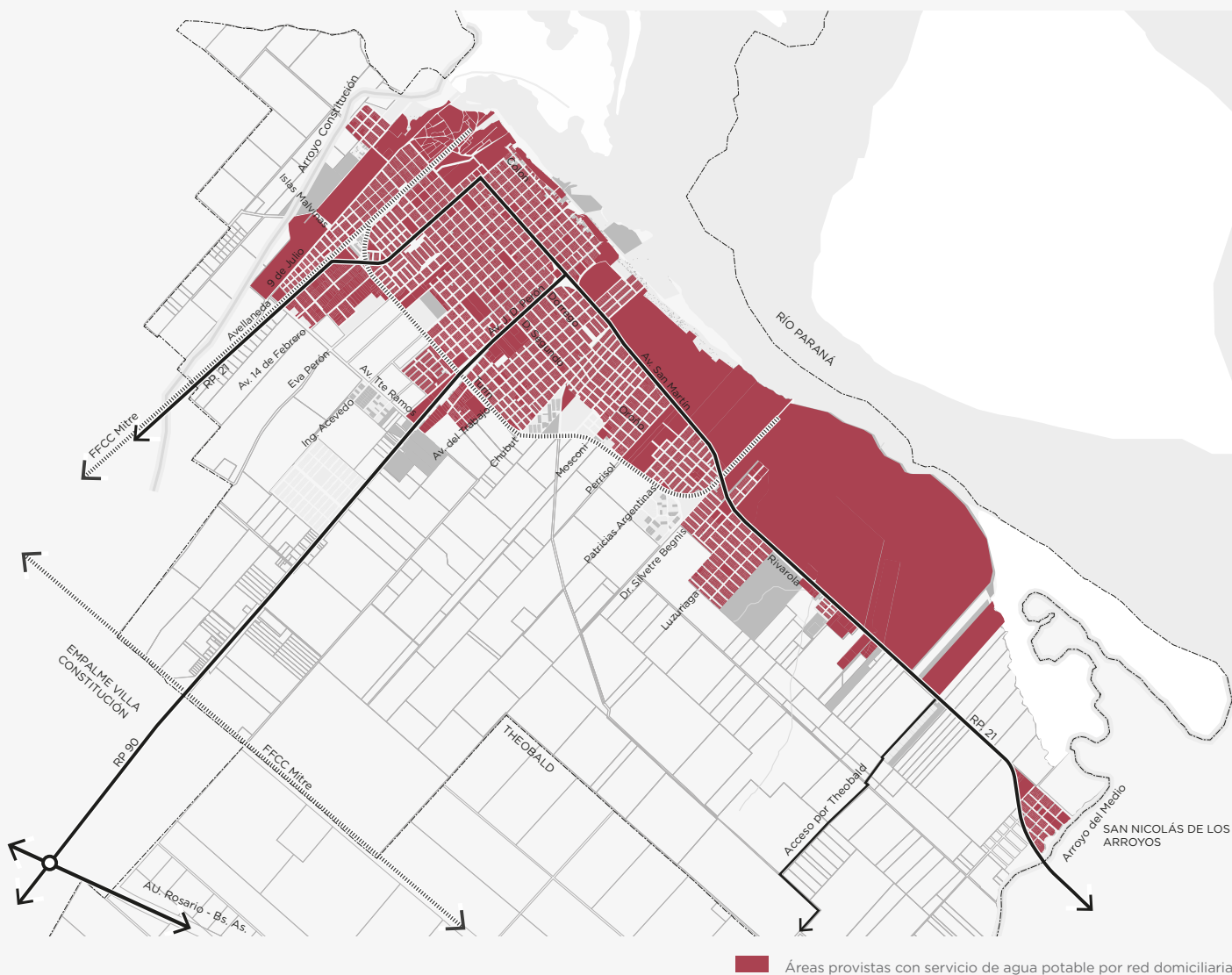


Áreas provistas con servicio de cloacas por red domiciliaria

Plano 7. Áreas provistas con 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	408	966	1374	35	329	364	11	31	42	310
Edificadas	14278	539	14817	145	386	531	22	75	97	2
	14686	1505	16191	180	715	895	33	106	139	312
	<b>86 %</b>	<b>14 %</b>								

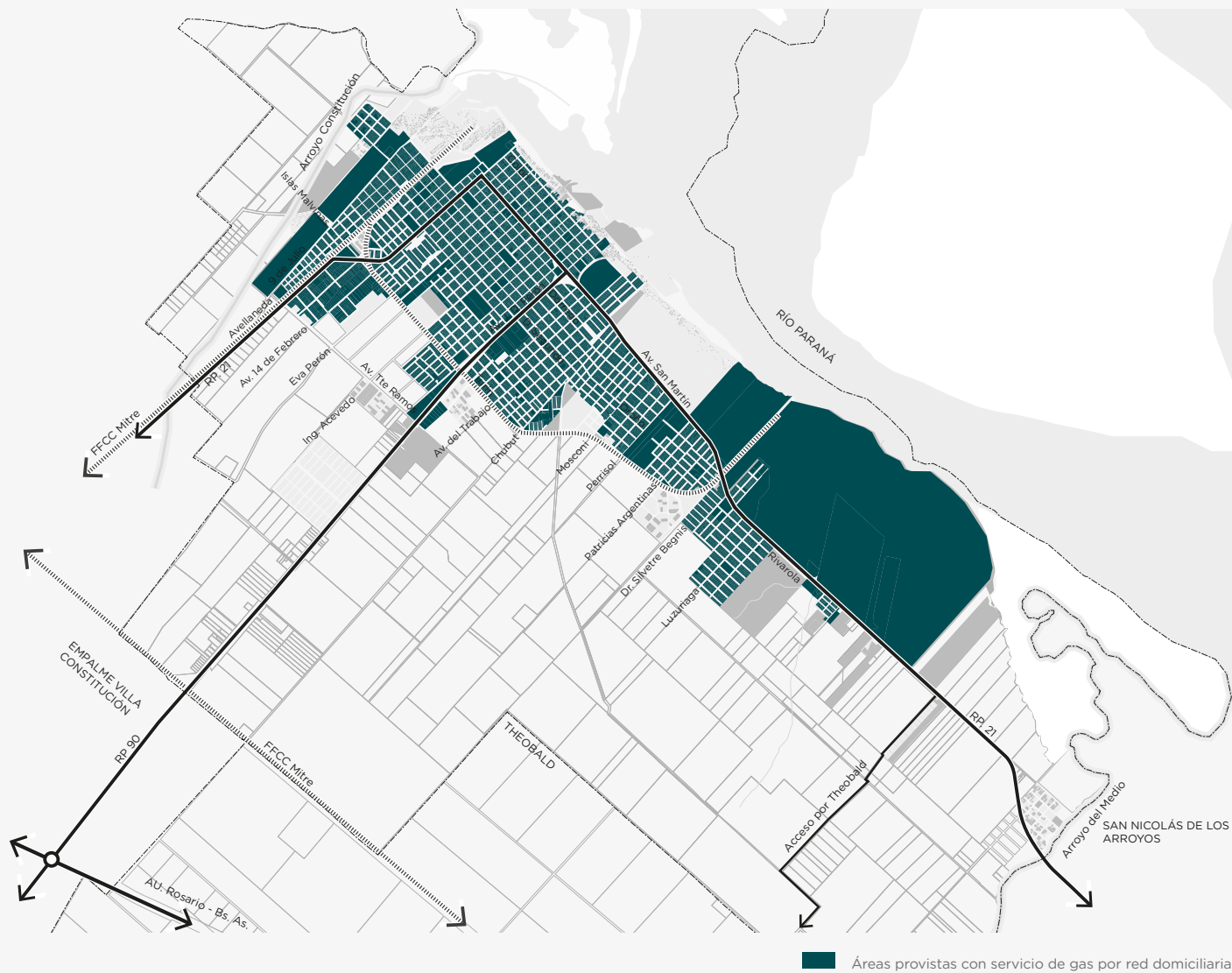




Plano 8. Provisión de agua

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	420	954	1374	69	295	364	12	30	42	310
Edificadas	14379	438	14817	404	127	531	42	55	97	2
	14799	1392	16191	473	422	895	54	85	139	312
	<b>89 %</b>	<b>11 %</b>								

\* El servicio comprende sectores de 9 de julio y Luján, Prefectura, Santa Teresita, Stella Maris, Libertad (con más complejidad de trazado) y Bajo Cilsa; todos éstos Barrios Populares provistos con agua de red. El registro parcelario existente no pertenece al catastro oficial, por lo tanto en estos barrios no se representa gráficamente.



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	412	962	1374	34	330	364	10	32	42	310
Edificadas	14451	366	14817	137	394	531	27	70	97	2
	14863	1328	16191	171	724	895	37	102	139	312
	<b>87 %</b>	<b>13 %</b>								

## DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

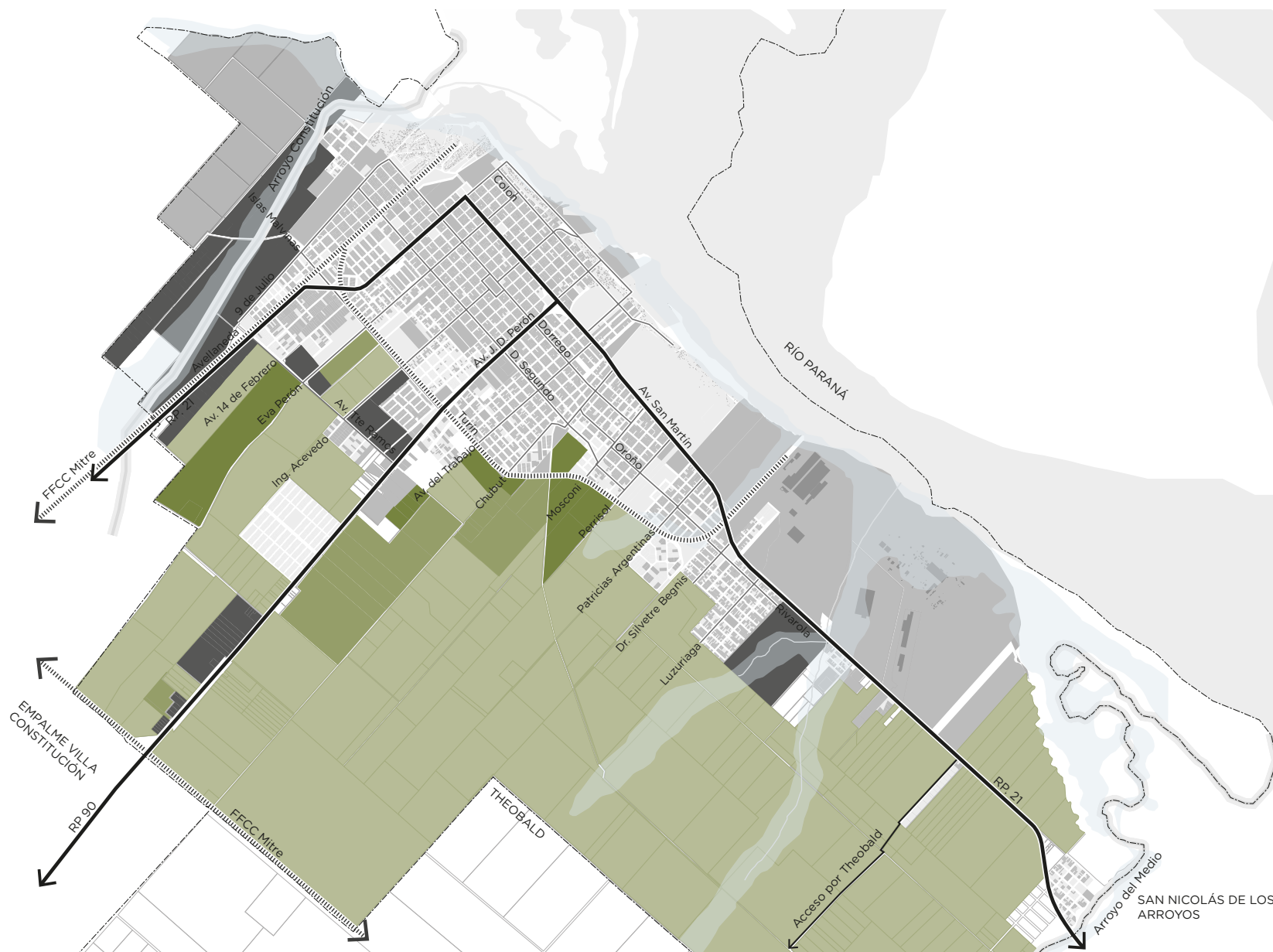
Como se mencionó con anterioridad, además del carácter singular de los tejidos residenciales de las diferentes comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario, se destaca la fuerte presencia de un paisaje particular que rodea a los centros urbanos. Se considera que este paisaje, denominado periurbano, 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.

Debido a su ubicación, en el borde de las áreas urbanas de las localidades del AMR, 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 vecinos de los nuevos 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.

Particularmente, en los bordes de la planta urbana de Villa Constitución se mezclan parcelas productivas con nuevos loteos urbanos, generando espacios intermedios típicos del periurbano. Sin embargo, en esta localidad estos espacios adoptan ciertas características particulares diferentes de otras del AMR. Por otro lado, el corredor sur del Área Metropolitana de Rosario, desde la ciudad cabecera hasta Fighiera, se caracteriza por la presencia de producción intensiva en huertas. Sin embargo, del arroyo Pavón hacia el sur deja de registrarse producción hortícola y solo se identifica producción agrícola extensiva. Este es el caso de Villa Constitución, siendo predominante la producción de soja. También existen en el entorno inmediato a la localidad parcelas con pasturas y sin producción aparente.



Detalle de las parcelas rurales de borde de las áreas urbanizadas



- Extensivo
- Ganadero
- Intensivo
- No productivo
- Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

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



Paisaje de la producción rural, 2019

## ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Como se verifica en todas las localidades del Corredor Sur Metropolitano, la estructuración primaria se consolida con la presencia de la ruta provincial N°21 y la autopista Rosario-Buenos Aires, ejes que organizan el corredor. En Villa Constitución, particularmente, estas infraestructuras de conexión territorial adquieren una singularidad: la ruta provincial N°21 desdibuja su linealidad a partir del desvío que se produce en Empalme Villa Constitución, actuando como eje quebrado, organizando parcialmente la distribución interna de la localidad; y la autopista Rosario-Buenos Aires es atravesada por una ruta (la ruta provincial N°90) que, desde el nudo de confluencia con esta importante arteria vial, sirve de vínculo con la misma y permite el ingreso a la ciudad.

En Villa Constitución, la estructura vial jerárquica registra un nivel de complejidad más alto respecto al del resto de las localidades del ECOMR. La ciudad, atravesada por trazados de alcance territorial, constituye el centro de mayor atracción del Corredor Sur Metropolitano, ya que genera y atrae gran cantidad de viajes debido a su significativo número de habitantes y a la presencia de importantes enclaves productivos (localizados en el norte y sur de su ribera), los cuales concentran fuertes volúmenes de vehículos de cargas. Una mayor complejidad, aún, genera la presencia de las vías del Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre, que se bifurcan para acceder a los atractores productivos. Este aspecto condiciona el desarrollo de la ciudad y define una particular condición de accesibilidad y conectividad.

Respecto a las condiciones favorables para desarrollar viajes internos de cercanía, resalta una buena estructuración del sistema

vial interno de la localidad que garantiza accesibilidad a la mayoría de los barrios y una valiosa consolidación del tejido urbano, lo cual facilita el abastecimiento local de transporte público y reafirma la centralidad de la ruta provincial N°21 como eje estructurador, característica sustancial que condice con las expectativas definidas en las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT) a nivel metropolitano. Estas consideraciones permiten evaluar la adopción de nuevas iniciativas de diferenciación de los modos de movilidad, tales como espacios de circulación exclusiva para transporte público, bicicletas u otros modos sustentables de movilidad, segregación que torna más eficiente cada modo de circulación.

En cuanto a la consolidación material de las trazas, cabe destacar que la mayor parte del suelo urbanizado cuenta con pavimentación definitiva y aquellos escasos sectores que aún no llegaron a esa consolidación tienen un mejorado, cumpliendo con las condiciones mínimas de circulación en todo el ámbito residencial. Aun así, es clara la diferencia de consolidación entre el sector histórico con su trazado fundacional (al noroeste de J.D. Perón) y el que se da con el crecimiento de la ciudad a partir de 1950 (registrado al sudeste). Este segundo sector cuenta con algunos trazados más irregulares, menos consolidados y con la condicionante fundamental en su estructura primaria: el uso dual (para viajes de pasajeros y de cargas) e intensivo de la ruta provincial N°21 en el tramo de acceso a las terminales productivas.

Villa Constitución se presenta como una ciudad apta para transformaciones sustanciales en términos de movilidad que, con una inversión relativamente baja (fundamentalmente demarcación horizontal y vertical), podría modificar usos del espacio público que garanticen accesibilidad y conectividad a un colectivo social más amplio.

## DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

Villa Constitución se configura en un polo de centralidad industrial, comercial, de servicios y administrativo del Corredor Sur Metropolitano.

En principio, se destacan dos actividades de gran relevancia: el puerto y la industria siderúrgica. Ambas se encuentran vinculadas a una importante red logística, de movilidad y servicios asociados que evidencian el perfil industrial y productivo de la ciudad. Su principal actividad económica está dada por la presencia de la planta de fundición de Acindar, catalogada como industria siderúrgica pesada, reciclaje de chatarra, fundición y producción de acero y sus derivados para el agro, la industria y la construcción. También adquieren relevancia otras dos empresas: Tenaris (dedicada a la producción de tubos de acero), y Laminados Industriales S.A. Completan este perfil industrial/productivo diversos talleres metalúrgicos y una importante red de empresas de servicios (funcionales a las industrias de mayor escala), que representan alrededor de un 30% de la actividad económica. La actividad portuaria sigue siendo de importancia, fundamentalmente, por la exportación de granos y cereales desde la Terminal Puerto Villa Constitución. Se espera que, con el desarrollo de la zona franca santafesina y la construcción, dentro de la misma, de una nueva terminal portuaria en el sector industrial, al sur de la ruta provincial N°21, el puerto refuerce su rol clave en la actividad económica local, no solo en lo que refiere a la exportación de productos y derivados del agro, sino también con respecto al movimiento de bienes manufacturados. Otras actividades vinculadas al río Paraná son la pesca y la industria arenera.

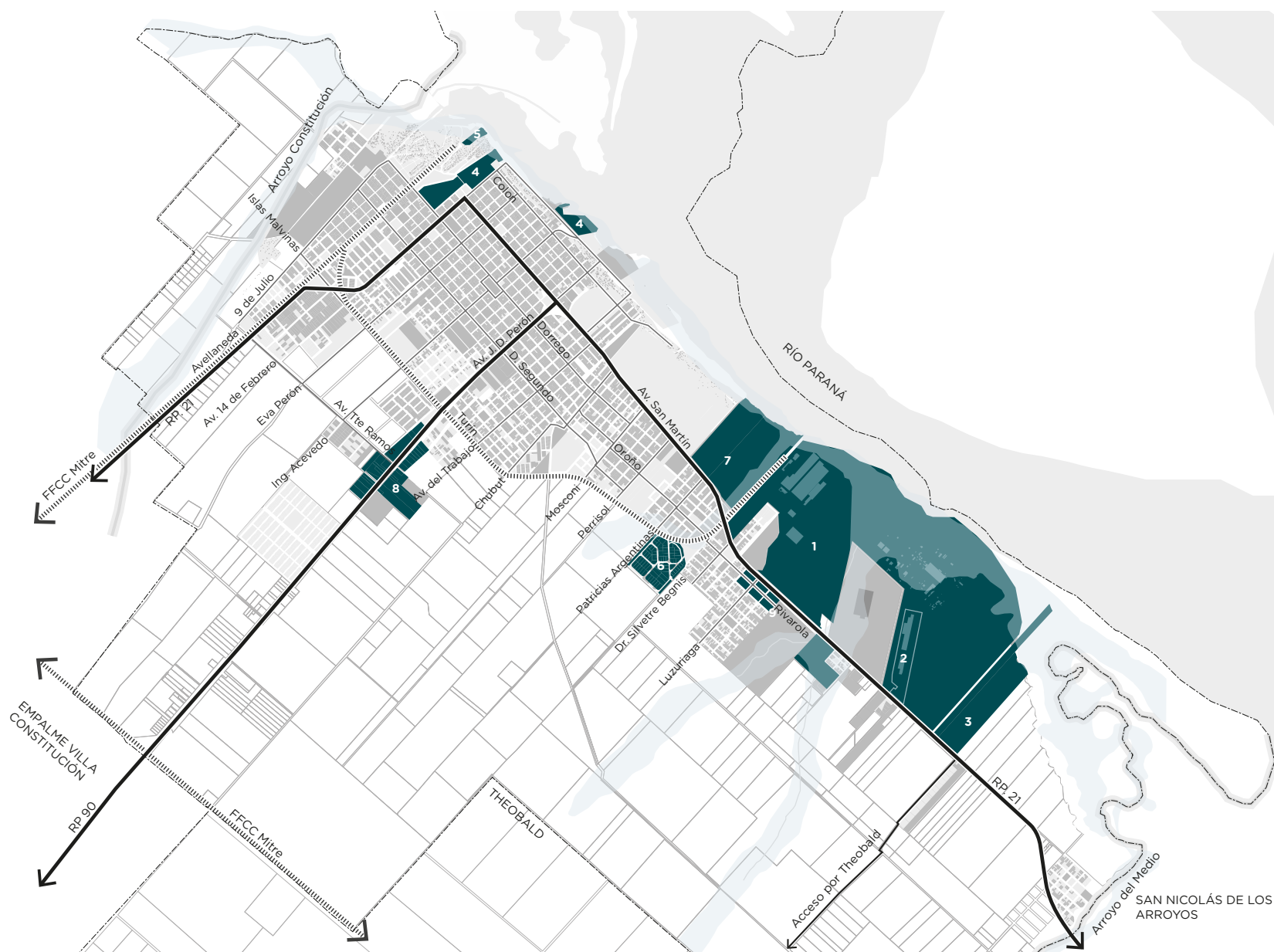
Asociado a este perfil industrial se evidencia, como ya se dijo, una elevada complejidad en la movilidad interna especialmente vinculada

al transporte de carga dentro de la planta urbana y a la localización de sectores logísticos, ubicados en su mayoría sobre la ruta provincial N°90 y el Parque Empresarial Constitución (PEC); esto dificulta la convivencia entre los usos productivos y las áreas residenciales. Con la creación y desarrollo del PEC en el predio de la ex planta Indape, en proximidad al área industrial existente, se pretende ordenar la actividad industrial en un sector acotado, con mayores controles normativos y con regulaciones tanto para la instalación de industrias como de depósitos y servicios de logística.

El comercio y los servicios terciarios también adquieren relevancia en la economía de la localidad, debido a la cobertura que ofrecen a gran cantidad de población de la ciudad y poblados cercanos. Se destaca, particularmente, una importante concentración de comercios sobre la ruta provincial N°21 (avenidas San Martín y 14 de Febrero dentro de la localidad). También podría considerarse un eje de menor jerarquía pero importancia significativa el caso de la actividad comercial en Av. Dorrego y Av. Presbítero Daniel Segundo.

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 cercanías a las áreas residenciales de varias localidades, es empleado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva. Esta producción hortícola, sin embargo, no se registra en la jurisdicción de Villa Constitución dado que mayormente se realizan producciones extensivas de soja. También se identifican parcelas aparentemente vacantes de uso, localizadas en sectores próximos a la planta urbana.





#### Localización de industrias

1. Acindar
2. Tenaris
3. Laminados Industriales
4. Servicios Portuarios
5. Arenera
6. PEC
7. Zona Franca Santafesina
8. Sector Industrial Ruta 90
9. Sector Industrial Ruta 21

#### Plano 11. Desarrollo industrial productivo y de servicios

## 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 proyectos<sup>3</sup>.

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 ciudad de Villa Constitución cuenta con un Plan Regulador aprobado por Decreto N°344/62 (con actualizaciones parciales por ordenanzas posteriores), el cual establece que toda ocupación, uso o subdivisión de tierras que se practiquen dentro del área municipal, como toda iniciativa tendiente a la formación de nuevos barrios y nueva ampliación, modificación o parcelamiento deberá ajustarse a los requisitos de dicha normativa. No obstante, este plan fue aprobado hace cinco décadas y se encuentra ampliamente desactualizado. Además, la ciudad cuenta con un

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.

Reglamento de Edificación, aprobado por Ordenanza N°137/61, y con un conjunto de normas de edificación aprobadas por Decreto N°2932/06, que regulan toda obra que se realice en el Parque Empresarial Constitución (PEC) estableciendo que las mismas deberán ajustarse a las normas nacionales, provinciales y de organismos de control respecto a parques y áreas industriales, seguridad, protección del medio ambiente, condiciones laborales y transporte de energía, entre otras.

## SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

59

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 ciudad. Los conflictos surgidos de la ausencia de un plan de ordenamiento territorial actualizado y eficiente 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.

### Dinámica hídrica

El distrito de Villa Constitución se desarrolla a lo largo de una franja ondulada frente al río Paraná y presenta escurrimientos hacia distintos arroyos y líneas de bajos, entre los que se destacan: el arroyo Constitución, el río Paraná, las líneas de bajos confluyentes al predio de Acindar y el arroyo del Medio. Al norte de la ruta provincial N°21 se extiende el tramo inicial del arroyo Constitución y, si bien hay zonas urbanas consolidadas afectadas por el mismo, existen asentamientos ubicados en las cercanías, por lo cual se debe evitar su expansión hacia el arroyo. Se registran, principalmente, los siguientes problemas:

- En el sector rural central, ubicado al norte de la ruta provincial N°90 y entre los ramales del Ferrocarril Gral. B. Mitre, se observa la formación de lagunas naturales por la baja pendiente en sectores puntuales.
- En el núcleo urbano se destacan algunas características: el elevado nivel de urbanización, con la consecuente impermeabilización del suelo; la presencia del ferrocarril y la ruta provincial N°21 que obstruyen el desagüe de grandes extensiones urbanas; y, la existencia de asentamientos en zonas de barrancas, que se encuentran en riesgo por crecidas del río Paraná y por las descargas del desagüe pluvial urbano.
- Sobre la ruta provincial N°90 existen predios en proceso de urbanización que presentan inconvenientes por las pendientes del terreno que deberían desaguar hacia el arroyo Constitución. Sin embargo, la falta de caminos públicos o canales impide una correcta resolución de los desagües pluviales sin afectar terrenos privados.
- Todo el sector urbano ubicado al sureste desagua hacia los canales internos del predio de Acindar, con la imposibilidad de realizar un mantenimiento periódico de los mismos.
- La zona al sur de ruta N° 90 desagua por los dos canales troncales de la ciudad: Zanjón Pampa y el Canal ubicado entre Acindar y Zona Franca, siendo sus principales ejes de evacuación.



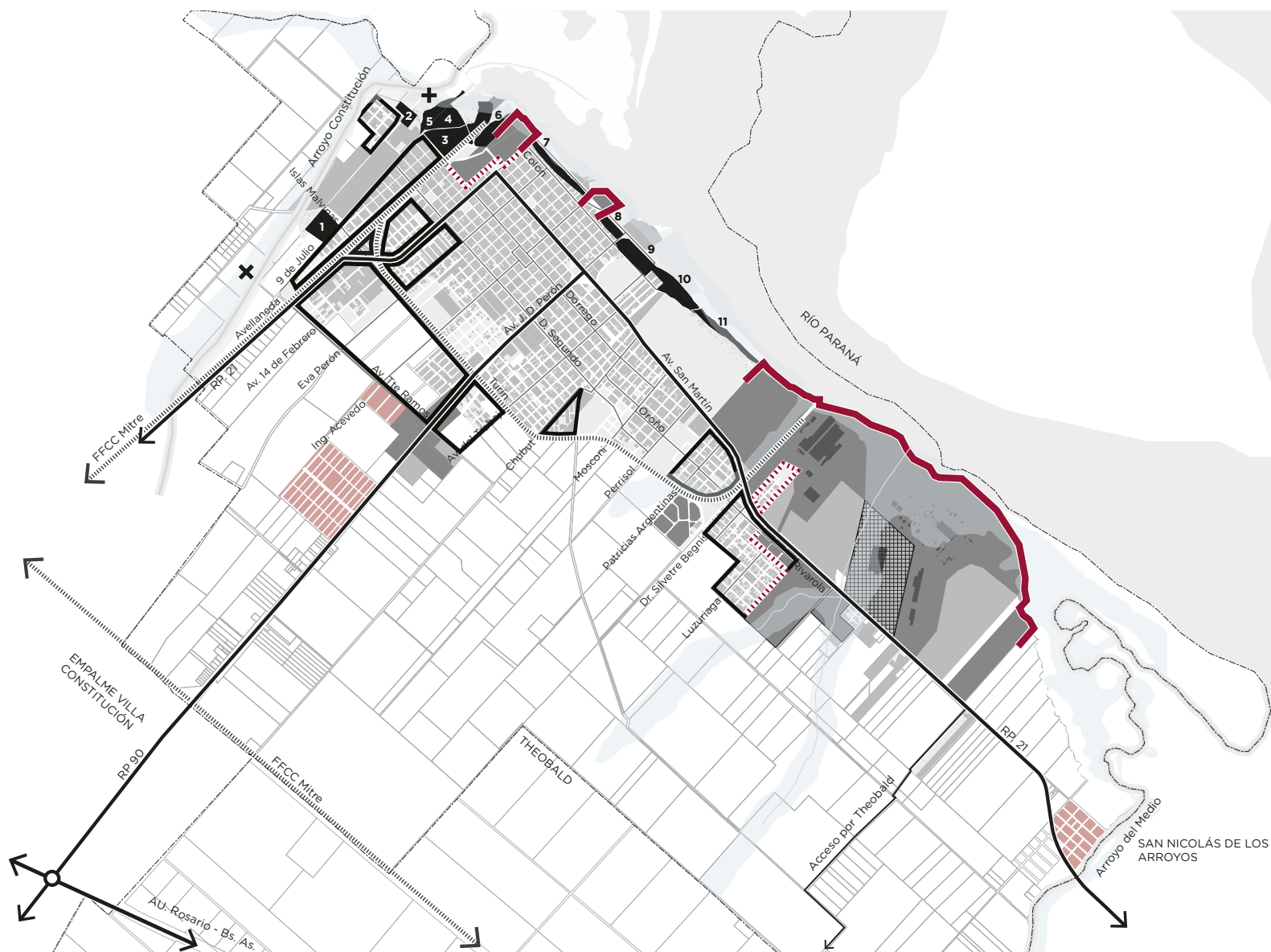
- Arroyo del Medio y Arroyo Constitución
- Área de afectación hídrica








Plano 12. Problemas referidos a la dinámica hídrica

### 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:

- Localización dispersa de establecimientos industriales, especialmente en relación con la ruta nacional N°90, y presencia de dos núcleos industriales/portuarios localizados en los dos extremos de la planta urbana, norte y sur.
  - Falta de una adecuada conectividad e integración socio-espacial entre algunos barrios de la ciudad.
  - Gran cantidad de familias viviendo en barrios populares, especialmente localizados sobre el frente ribereño del río Paraná, en situación de pobreza y altas condiciones de vulnerabilidad ambiental, con déficit de equipamientos e infraestructuras. Además, se destaca que algunas viviendas se encuentran en sectores de barranca con riesgo de derrumbe.
  - Fragmentación del frente fluvial del Paraná por la existencia de actividades (enclaves productivos industriales -como Acindar y Zona Franca-, recreativos privados, portuarios, entre otros) y la presencia de numerosas situaciones de hábitat precario que dificultan la posibilidad de un recorrido costero continuo y un mayor acceso público al río.
  - Discontinuidad y fragmentación en la trama urbana por la existencia de las infraestructuras ferroviarias.
- Dispersión de algunas áreas definidas como urbanas. Se destaca en especial un sector ubicado sobre la ruta provincial N°90 (Don Carlos) y otro sector localizado al sur de la ruta provincial N°21, junto al arroyo del Medio (barrio Arroyo del Medio). Estos sectores se encuentran desconectados y alejados de la planta urbana; el primero carece aún de servicios y equipamientos, mientras que el segundo requiere de su completamiento para adquirir mejores condiciones de habitabilidad. Obedecen a momentos históricos y lógicas de ocupación del territorio diferenciados (una es un loteo residencial y el otro un loteo de ocupación progresiva e inicialmente de carácter finisemanal o quintas).
  - Conflicto entre la convivencia de actividades productivas-industriales con las residenciales- recreativas.



- |   |  |   |                   |
|---|--|---|-------------------|
|  | Fragmentación del frente fluvial                         |  | Barrios populares |
|  | Fragmentación y desarticulación de las áreas urbanizadas | 1   | Las Chapitas      |
|  | Dispersión de las áreas urbanizadas                      | 2   | Evita             |
|  | Conflicto entre actividades productivas y residenciales  | 3   | 9 de julio        |
|  | Fábrica abandonada de Paraná Metal                       | 4   | Prefectura        |
|  | Área de riesgo hídrico                                   | 5   | Lujan             |
|   |  | 6   | Santa Teresita    |
|   |  | 7   | Stella Maris      |
|   |  | 8   | Libertad          |
|   |  | 9   | Bajo Cilsa        |
|   |  | 10  | Unión             |

**Plano 13. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda**

### 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, en Villa Constitución, se registran los siguientes problemas:

- Fragmentación y/o interrupción de recorridos sobre los frentes fluviales, en especial sobre el río Paraná, dado que su costa se encuentra ocupada en su mayor parte por enclaves productivos, portuarios, equipamientos deportivos/recreativos y asentamientos irregulares que dificultan la posibilidad de un recorrido continuo.
- Inaccesibilidad y/o acceso dificultoso al río Paraná y al arroyo del Medio, dado que son escasos los recorridos públicos y las situaciones de llegada a ambos cursos de agua, lo que dificulta el contacto y disfrute por parte de la población de sus situaciones paisajísticas de relevancia.
- Falta de desarrollo de equipamientos e infraestructuras para el aprovechamiento adecuado de la Isla del Sol.
- Presencia de basurales a cielo abierto en sectores rurales y microbasurales en sectores costeros.
- Contaminación y vulnerabilidad ambiental, tanto en relación con la contaminación del aire y en menor medida del agua y del suelo, por la presencia de infraestructuras productivas e industriales.
- Anegamiento e inundabilidad en diversos sectores, especialmente frente a grandes lluvias que ocasionan el desborde de arroyos, produciendo cortes de accesos viales principales.
- Convivencia conflictiva entre áreas rurales y áreas residenciales contiguas. Se produce el tratamiento inadecuado o nulo de los bordes del área urbana en contacto con parcelas rurales productivas. No se presenta forestación u otros recursos que amortigüen los efectos de los productos agroquímicos utilizados para fumigar.



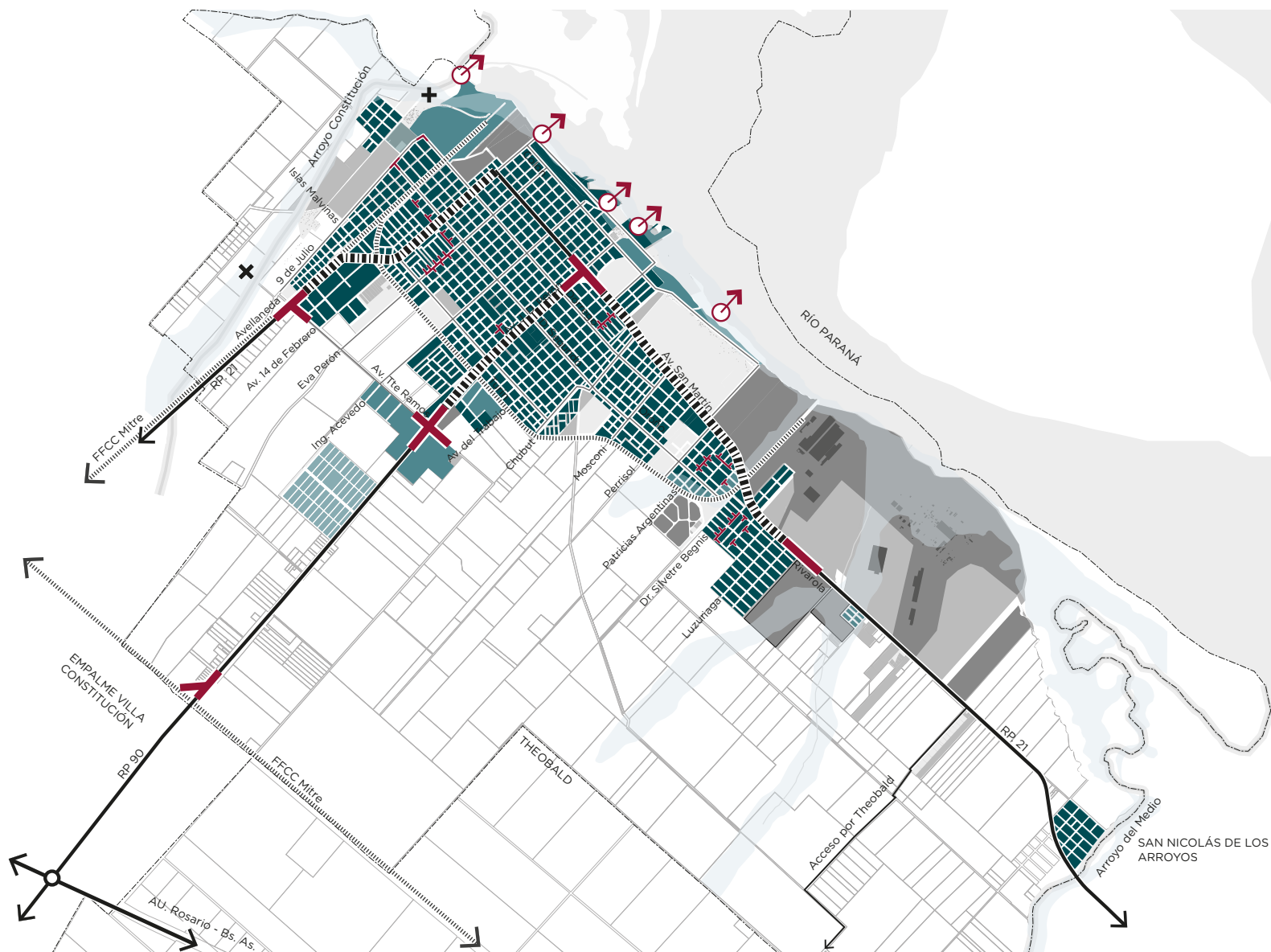













Plano 14. Diagnóstico de problemas y potencialidades en los espacios libres

### 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 el medio urbano, dado que el tránsito de cargas provoca serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental.
  - Congestionamientos y cruces problemáticos en diversos sectores, especialmente en relación con la ruta provincial N°21 y en los accesos a implantaciones industriales.
  - Discontinuidad de calles y avenidas, que generan complicaciones en la trama urbana debido a los cambios de dirección de los fragmentos urbanos surgidos por diferentes procesos de urbanización no planificados.
  - Falta de un servicio de transporte público interno adecuado.
  - Carencia de servicios e infraestructuras en los barrios populares en condiciones de vulnerabilidad ambiental y social.
- Falta de tratamiento integral de la problemática hídrica y de residuos sólidos urbanos.
  - Carencia de red de gas natural y servicios de cloacas en algunos sectores de la planta urbana acrecentado por la modalidad de abastecimiento de agua (provisión agua subterránea a través de pozos de bombeo).



- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | Fricción del transporte de cargas en el medio urbano            |  | Manzanas consolidadas con todos los servicios |
|  | Congestionamiento en los accesos a la ruta/cruces problemáticos |  | Áreas de riesgo hídrico                       |
|  | Discontinuidad de calles y avenidas                             |  | Suelo calificado para act. industriales       |
| <b>Niveles de consolidación de los servicios urbanos</b>                            |   |  | Bajadas existentes                            |
|  | Área sin servicios  |  | Residuos sólidos urbanos                      |
|  | Manzanas con bajo/medio nivel de servicios (1 o 2 servicios)    |  | Planta de tratamiento cloacal                 |

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

## 68 IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

Entre las potencialidades identificadas en Villa Constitución se destaca su rol como polo industrial de gran relevancia, tanto para la base económica de la localidad como de notable importancia regional, destacándose especialmente en el rubro metalúrgico y metalmecánico con industrias como Acindar, Tenaris y Chapa Naval, entre otras. Presenta también una tradición portuaria como polo exportador cerealero y metalúrgico. Su posicionamiento estratégico en el límite sur de la provincia de Santa Fe, con una dinámica especial entre las localidades del Corredor Sur Metropolitano de Rosario y la ciudad de San Nicolás (correspondiente a la provincia de Buenos Aires), transforma a Villa Constitución en un centro de servicios a escala interjurisdiccional que genera asimismo una amplia demanda de vivienda. A su vez, sus condiciones urbanas y la presencia de un frente fluvial posibilitan llevar adelante proyectos especiales integrales que den respuesta al déficit habitacional, viabilizando una nueva relación entre el tejido urbano y el río. En relación con 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 afrontar su completamiento y contribuir a paliar el déficit de vivienda incorporando simultáneamente espacio público y equipamiento comunitario, a través del desarrollo de propuestas de carácter integral con valor estratégico.
- Posibilidad de realizar acciones integrales para la resolución de las condiciones deficitarias que presentan los asentamientos irregulares existentes a fin de mejorar la situación en aquellos barrios en condición de riesgo y alta vulnerabilidad socio-ambiental y en barrios que requieran el reordenamiento y regularización dominial.
- Posibilidad de renovar y reordenar el sector del frente costero del río Paraná, ubicado al norte de la zona franca, de modo que posibilita un desarrollo integral de sistema de acceso público, obras hídricas y provisión de equipamientos y servicios.
- Posibilidad de ordenar y consolidar el sector productivo industrial y la expansión de dicha área en contigüidad al sector productivo existente, al sur del predio de Acindar y Paraná Metal.
- Posibilidad de generar barreras forestales para preservar los sectores residenciales ubicados en forma contigua al área industrial existente.

### Espacios libres y red de espacios públicos

- Enorme potencial en torno a sus espacios libres, especialmente en relación con su frente ribereño sobre el Paraná y la Isla del Sol. La reserva ecológica Isla del Sol es un área natural protegida de más de 200 hectáreas de extensión que contiene diversas especies de fauna y flora autóctona de la región. Dicho enclave posee un rol turístico, recreativo y educacional desde la perspectiva de la protección del ambiente y los recursos naturales.
- Potencial paisajístico y ambiental con relación al arroyo del Medio. Villa Constitución posee un extenso y valioso margen de gran valor, como también presenta un gran potencial el canal Constitución. En especial, se destaca el sistema de humedales que se encuentran en su desembocadura.
- Existencia de gran cantidad de espacios públicos dentro de su área urbana que conforman un sistema de plazas y paseos de relevancia, con espacios abiertos públicos y privados de diversas escalas y usos (deportivos, recreativos, culturales, entre otros), como el parque Cilsa, el camping Club de la Ribera, el Club Náutico y el Paseo Costanera.
- Existencia de diversos componentes de valor patrimonial histórico y arquitectónico, urbano y rural, presentes en la jurisdicción de la localidad (áreas forestadas, el predio del cuadro de estación del ferrocarril y construcciones históricas).

### Infraestructuras y servicios

- Presencia de importantes vías de comunicación y transporte, entre las que se destacan el Ferrocarril Gral. B. Mitre, la autopista Rosario-Buenos Aires, la ruta provincial N°21 y la ruta provincial N°90.
- Posibilidad de constituir un corredor vial para el tránsito pesado, destinado a resolver la movilidad de las cargas y evitar interferencias entre modos de movilidad incompatibles.
- Posibilidad de implementar un nuevo ingreso, destinado fundamentalmente al tránsito de cargas, en proximidad con la comuna de Theobald.

**CAPÍTULO 3.****PROPUESTA**

El Plan Urbano Local (PUL) de Villa Constitución 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 ciudad. Es una herramienta para impulsar modificaciones en su estructura física y funcional, ordenar la acción pública y promover la inversión privada. Contiene directrices generales de ordenamiento integral del territorio municipal y define proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo. Fija procedimientos (modalidades e instrumentos) para orientar la gestión local. Propone una estrategia para la transformación urbanística basada en la definición de las políticas generales a aplicar en todo el territorio local, referidas a los distintos temas que inciden en el desarrollo urbano: ordenamiento de suelo; sistema vial; espacios públicos; equipamientos colectivos e infraestructura y servicios básicos. Define también las políticas a aplicar en temáticas sectoriales más específicas: vivienda; accesibilidad y movilidad; patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico; industria; infraestructura y servicios; y medio ambiente.



## 72 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:<sup>1</sup>

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

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



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

6. **Proteger y potenciar el patrimonio urbanístico que 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 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.

- 74
- 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 CORREDOR SUR

Las localidades que conforman el Corredor Sur Metropolitano comparten ciertos rasgos particulares, que las distinguen en el contexto territorial del AMR y que, por tanto, merecen una consideración especial en cuanto a las estrategias de planeamiento. Se trata de núcleos urbanos independientes que, gracias a la permanencia de áreas rurales intersticiales que las circundan y separan de otros núcleos, han evitado el proceso intensivo de conurbación (como sí se dio en el Corredor Norte). Son franjas diferenciadas y delineadas en torno a los arroyos, cañadas y áreas rurales, que reconocen al corredor vial de la ruta provincial N° 21 como eje central de conexión. Quedan delimitadas por la ribera del río Paraná, en su borde este, y la autopista Rosario-Buenos Aires, en su borde oeste. La autopista, a su vez, se constituye en límite territorial, borde paisajístico del horizonte rural y componente esencial del área metropolitana, a partir del cual se despliega un suelo destinado a la producción rural extensiva. Esta situación, como condición particular del corredor, se transforma en una potencialidad a sostener en el sistema de relaciones que se establece a nivel metropolitano.

Con respecto a los usos industriales, a nivel metropolitano se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con las actividades productivas de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de las áreas residenciales con los usos productivos compatibles y de menor impacto. El reordenamiento de las actividades productivas, los usos industriales y las áreas logísticas favorecerá la consolidación del corredor industrial

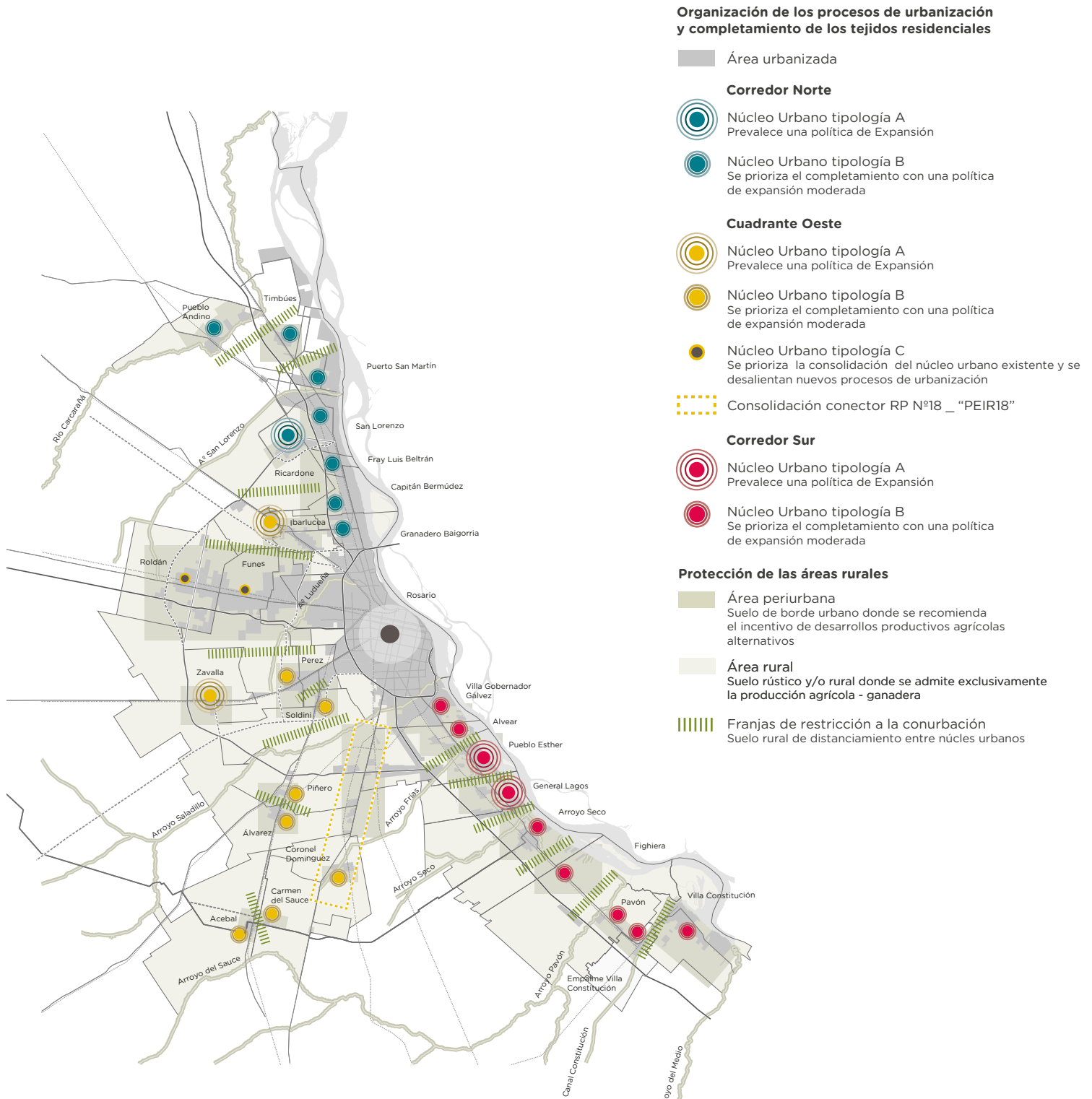
metalmecánico, de carácter metropolitano, previsto a ambos márgenes de la autopista Rosario-Buenos Aires para las localidades de Villa Gobernador Gálvez, Alvear y Pueblo Esther, así como de otro, también de carácter metropolitano, localizado en el límite entre Arroyo Seco y General Lagos. En Villa Constitución, probablemente, el área metalmecánica de Villa Constitución ya sea una de las radicaciones más consolidadas del territorio metropolitano. Una perspectiva integral de la localización de las industrias y empresas, desarrollada con una visión metropolitana y que considere su relación con la residencia, permitirá mejorar la convivencia entre ambos usos.

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. A partir de la revalorización de los componentes ambientales y paisajísticos que estructuran el territorio metropolitano y constituyen factores claves para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, 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.

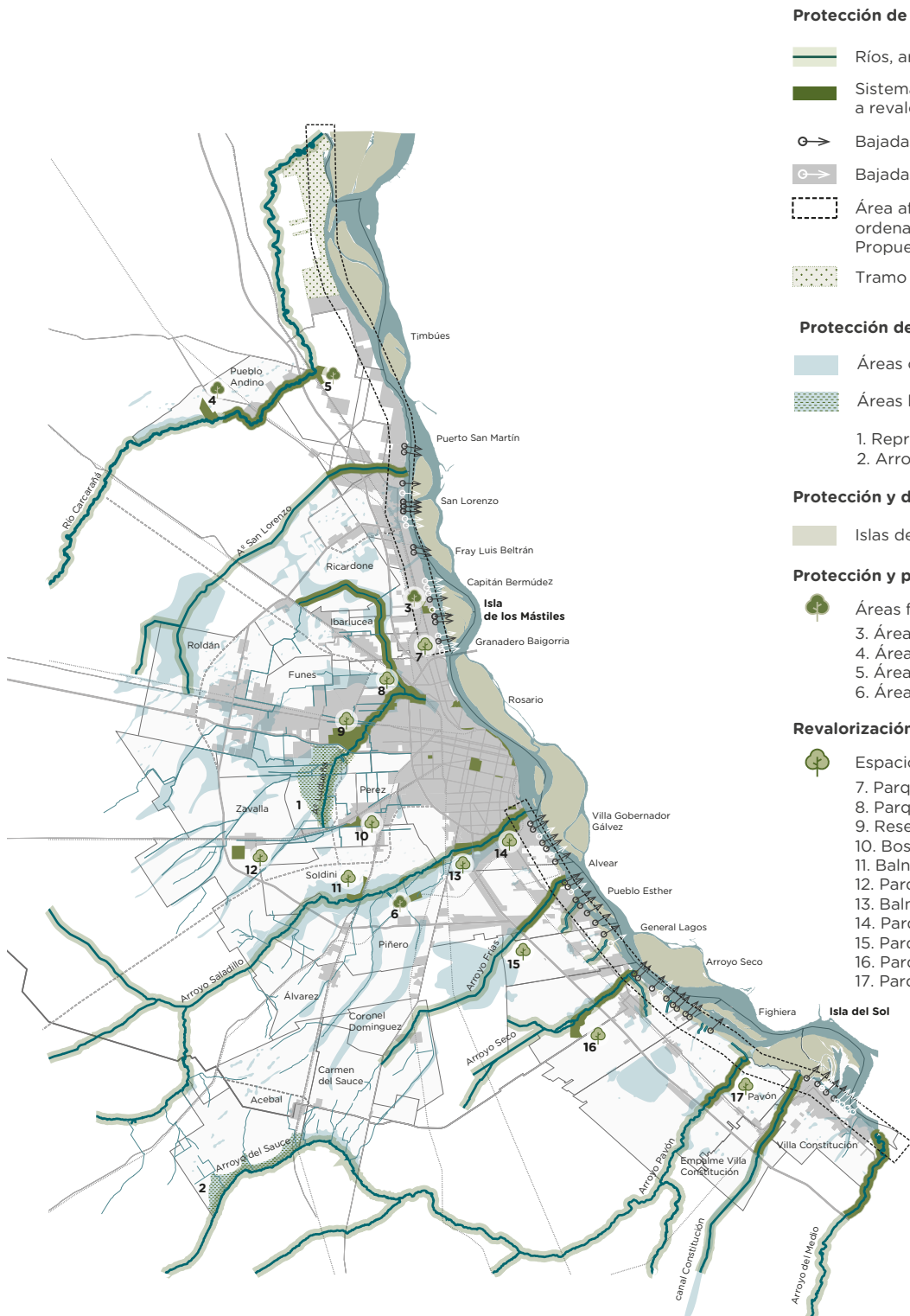
En su línea estratégica para un Territorio Integrado, en el Plan Estratégico Provincial se ha anunciado el avance de un proyecto de Ordenamiento Territorial Ambiental para la cuenca superior del arroyo Saladillo que incluye un centro regional de recepción, tratamiento y disposición de residuos sólidos urbanos, un centro GIRSU (Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos), entre otras grandes infraestructuras territoriales. El ECOMR lle-

vó adelante las gestiones para concretar este emprendimiento obteniendo el financiamiento necesario para su ejecución, lo que representa la máxima coordinación de actores regionales hasta hoy obtenida para el planeamiento intermunicipal.

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

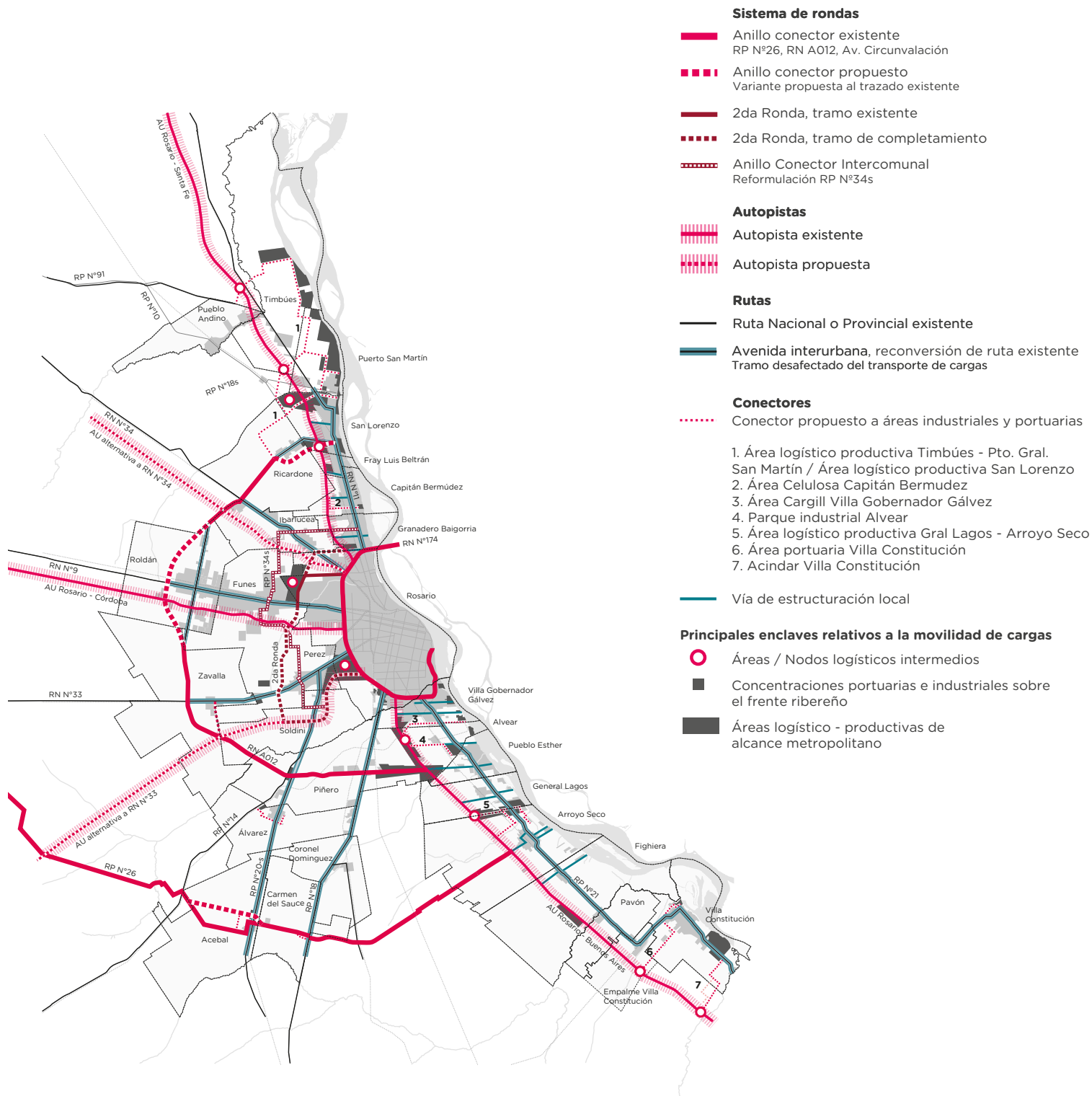
**Protección y puesta en valor de áreas forestadas**

- 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

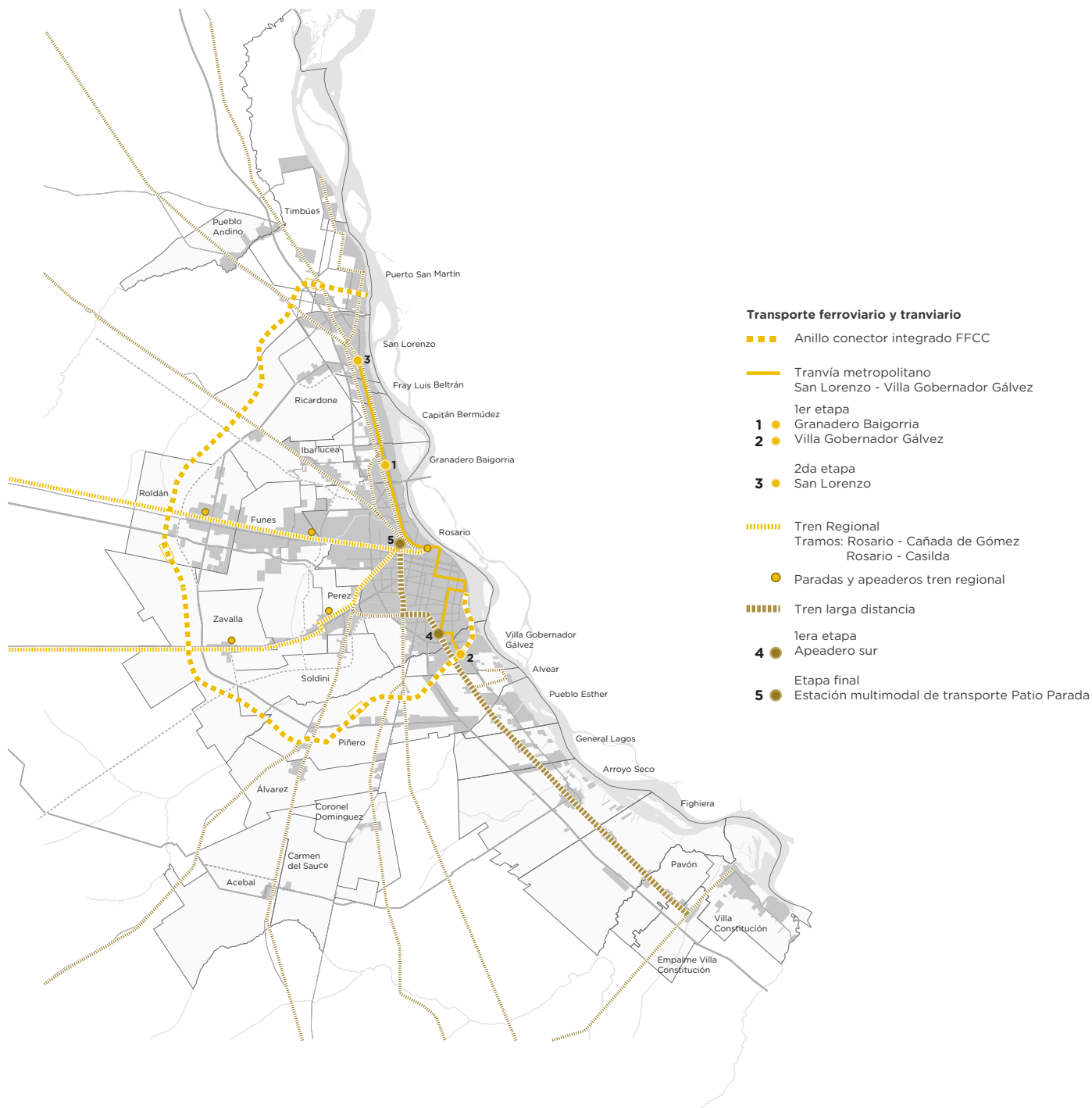
**Revalorización y creación de parques metropolitanos**

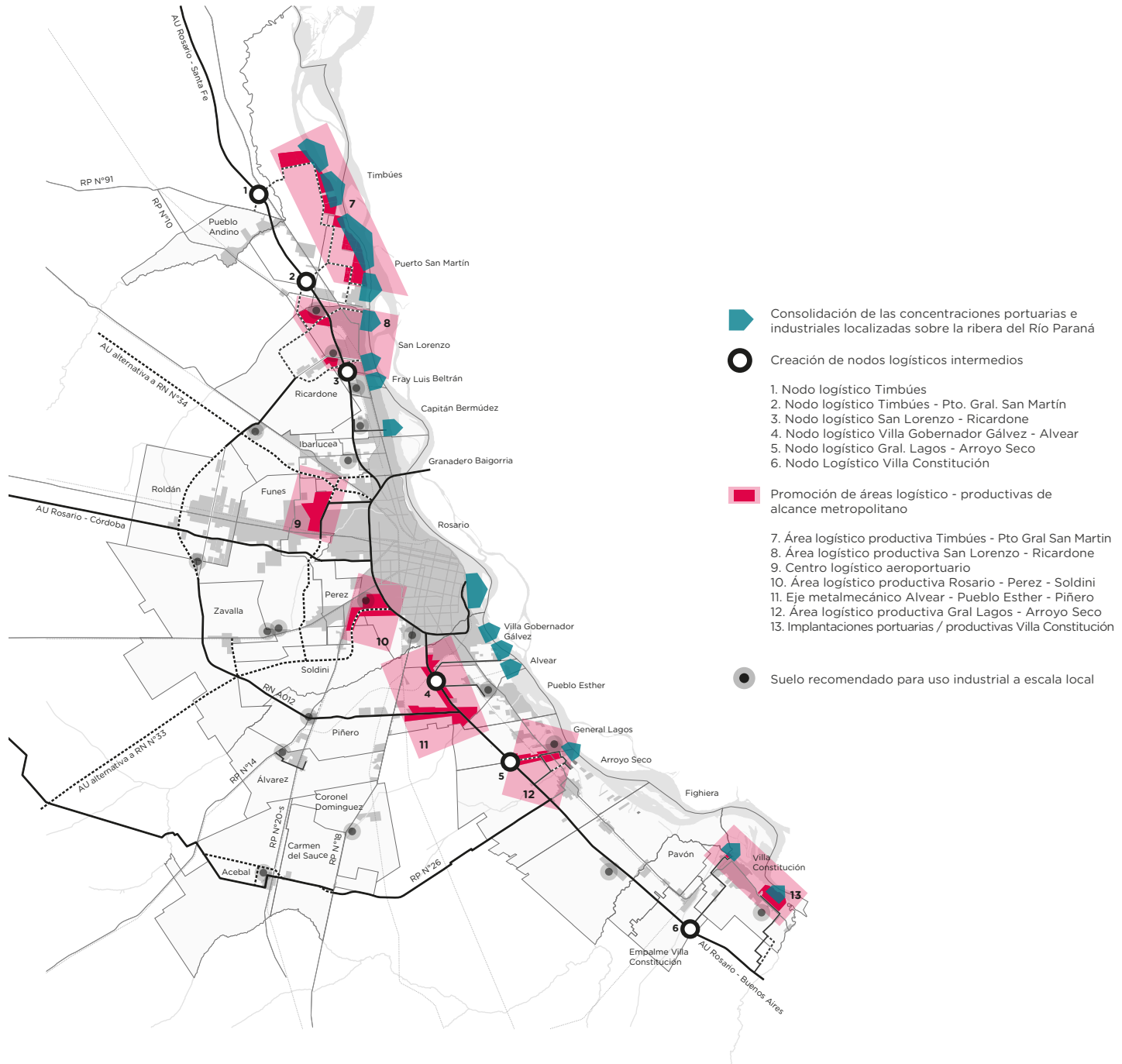
- Espacios naturales identificados a revalorizar
- 7. Parque de la Cabecera
- 8. Parque Bosque de los Constituyentes
- 9. Reserva Natural Funes
- 10. Bosque de los Eucaliptus Pérez
- 11. Balneario de Soldini
- 12. Parque Villarino Zavalla
- 13. Balneario Los Angeles Rosario / VGG
- 14. Parque Regional 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**

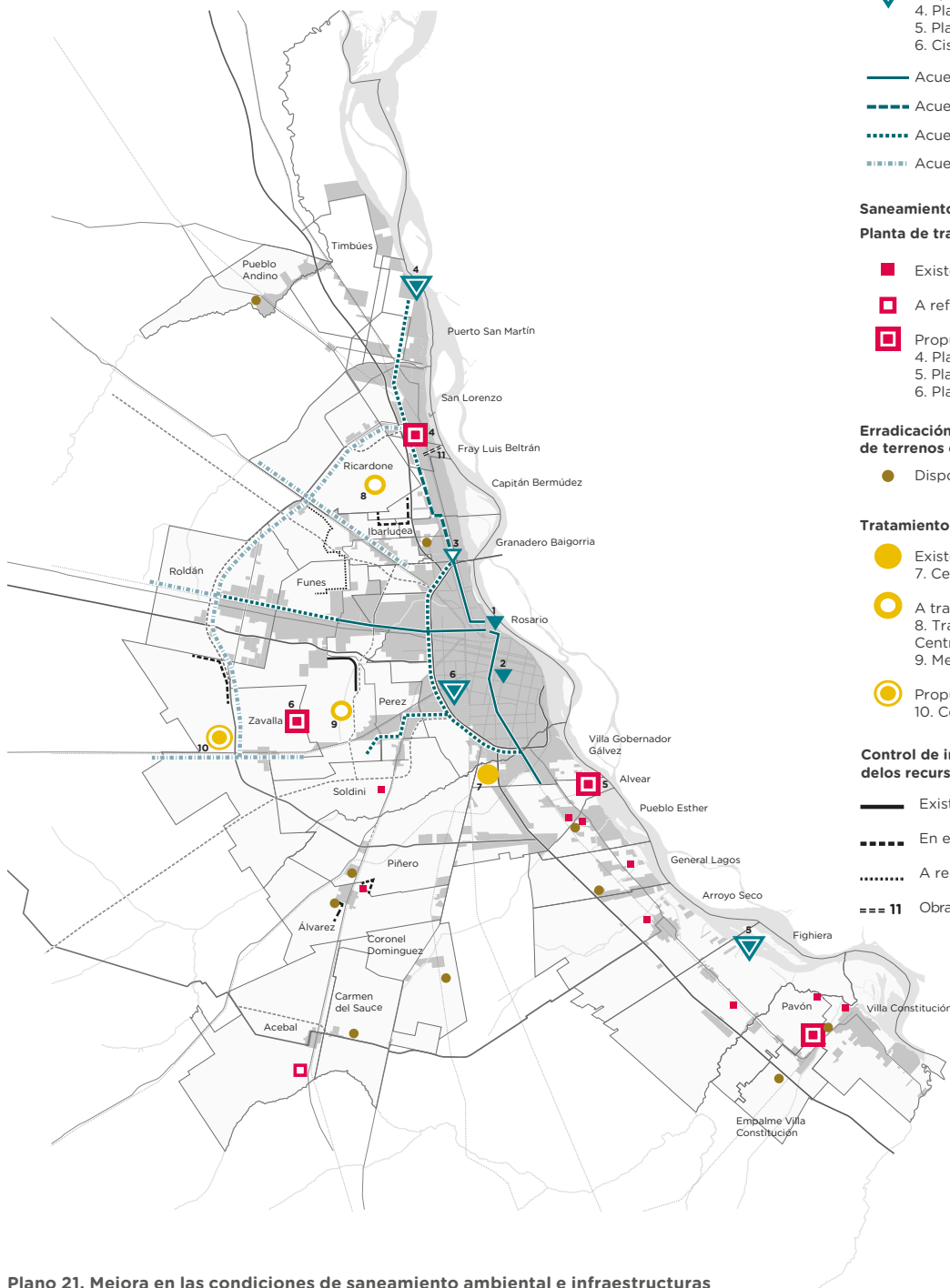
- Disposición final de residuos (a erradicar)

**Tratamiento y disposición de Residuos Sólidos Urbanos**

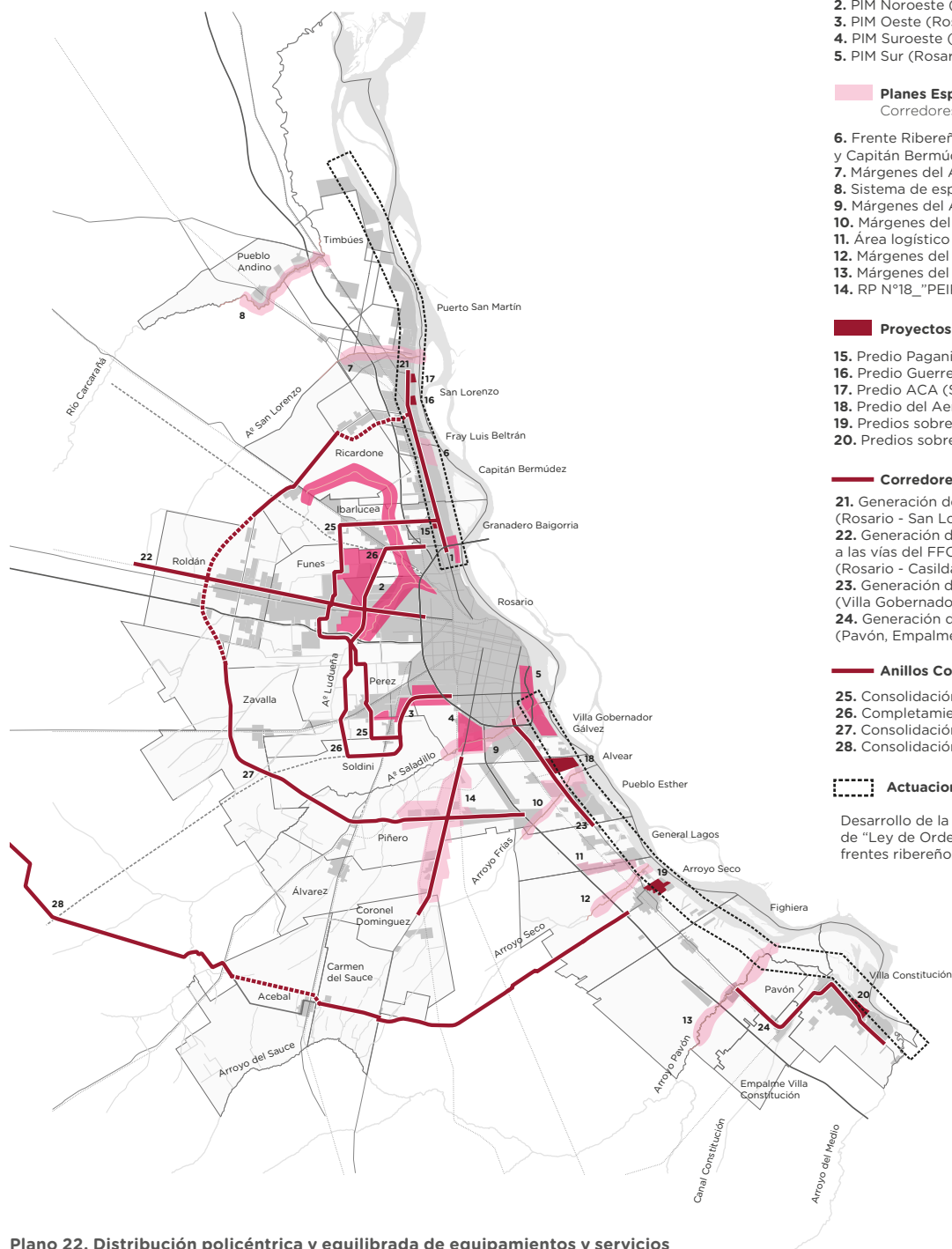
- Existentes
  7. Centro GIRSU en Villa Gobernador Gálvez
- A transformar
  8. Transformación del relleno de Ricardone en un Centro GIRSU
  9. Mejoramiento del relleno de Pérez
- Propuestas
  10. Centro GIRSU con localización a definir en COM

**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 CORREDOR SUR

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

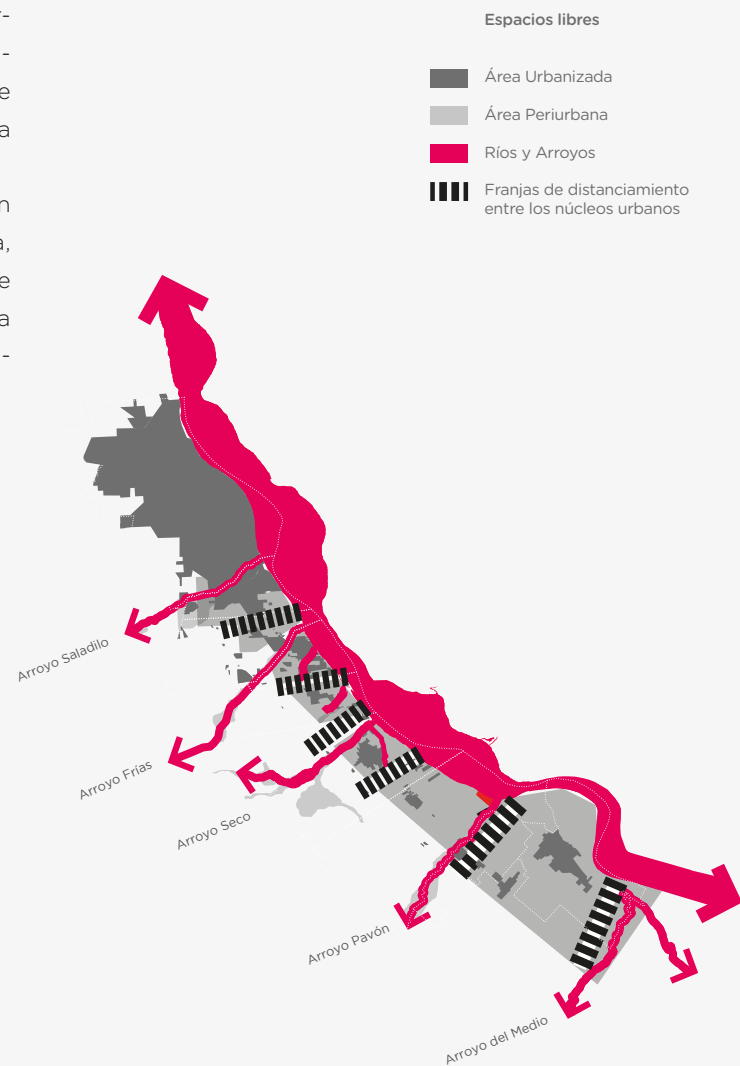
Los arroyos Saladillo, Frías, Seco, Pavón y del Medio, a los que se suman pequeñas cañadas intermedias, estructuran fuertemente el territorio y condicionan los procesos de urbanización y ocupación del suelo. Asimismo, la distancia que mantienen los centros urbanos entre sí, con franjas de territorio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

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

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

84

- Concentración de las localizaciones industriales de gran porte en sectores planificados conjuntamente entre distintas localidades que forman parte del ECOMR e implementación de conectores logísticos de ingreso directo desde la autopista Rosario-Buenos Aires.
- Continuación del sistema ribereño, mediante la consolidación en el Corredor Sur de distintas intervenciones sobre la costa, abarcando estratégicamente un territorio localizado frente al río Paraná, donde se registran sectores degradados por la presencia de instalaciones productivas y asentamientos irregulares existentes.

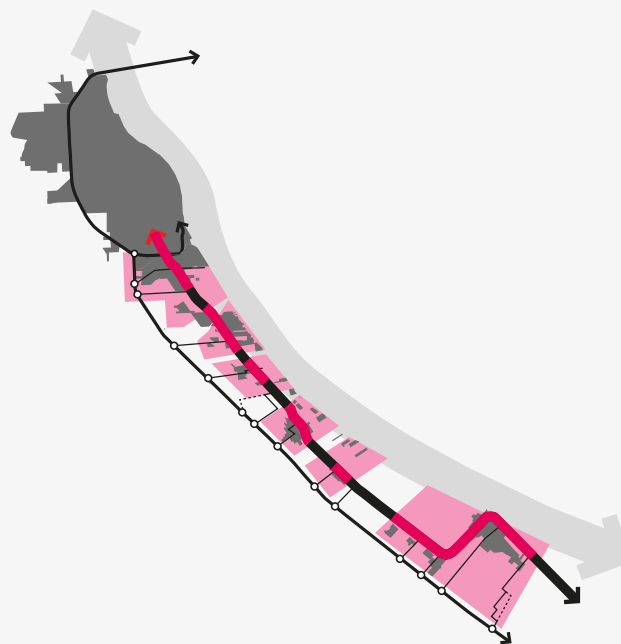


**Frentes ribereños  
(río Paraná y arroyos)**

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

**Corredor Interurbano ruta N° 21**

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

















Plano 23. Modelo territorial proyectual

## MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL







### Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

-  Corredores regionales de carga  
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Anillos Conectores Integrados)
-  Corredores regionales de carga proyectada  
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Anillos Conectores Integrados)
-  Acceso existente
-  Acceso propuesto
-  Red de ferrocarril existente
-  Vía metropolitana interurbana  
(Transporte de personas. Concentración del transporte público)
-  Vía de estructuración local.  
Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana
-  Vías colectoras paralela al ferrocarril



### 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 portuarias e industriales a mantener o limitar









### Ordenación de los espacios libres

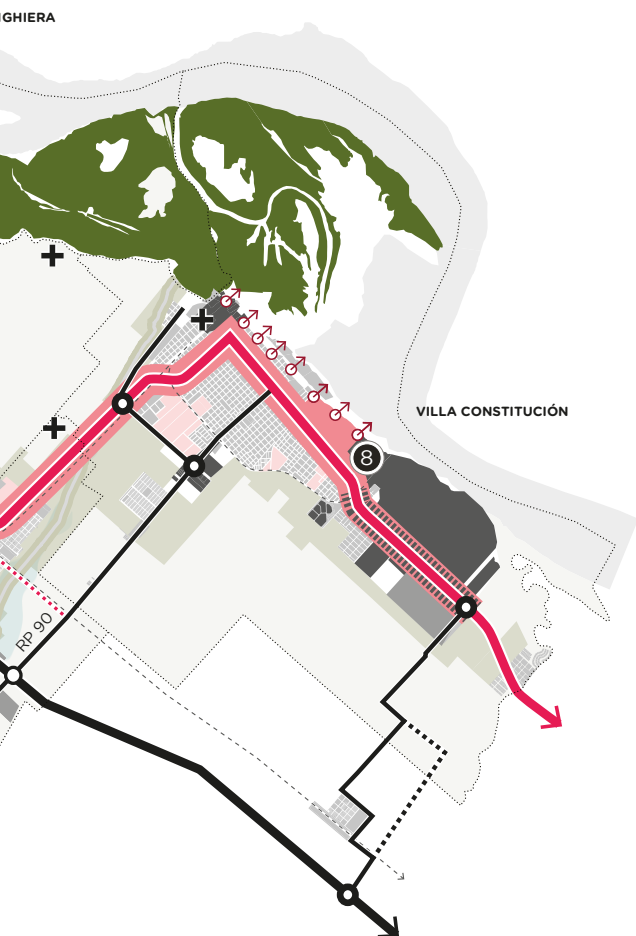
-  Área rural
-  Área periurbana  
Incentivo de desarrollo productivos agrícolas alternativos
-  Área natural protegida sobre los cursos de agua
-  Área natural protegida
-  Áreas con afectación hídrica
-  Bajadas y/o accesos público a la ribera

### Grandes infraestructuras de servicios

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

### Planes y Proyectos Especiales

-  1 PIM Sur (Rosario - V.G.Gálvez)
-  2 Plan Especial Predio del Aeroclub (Alvear)
-  3 Plan Especial Interjurisdiccional Márgenes del Arroyo Frías (Alvear - Pueblo Esther)
-  4 Corredor integrado Metropolitano RN N° 21  
(Villa Gobernador Gálvez, Alvear y Pueblo Esther)
-  5 Plan Especial Área logístico productiva en Gral. Lagos y Arroyo Seco
-  6 Plan Especial Predio sobre la ribera (Arroyo Seco)
-  7 Plan Especial Corredor integrado Metropolitano RN N° 21  
(Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución)
-  8 Plan Especial Predio sobre la ribera (Villa Constitución)

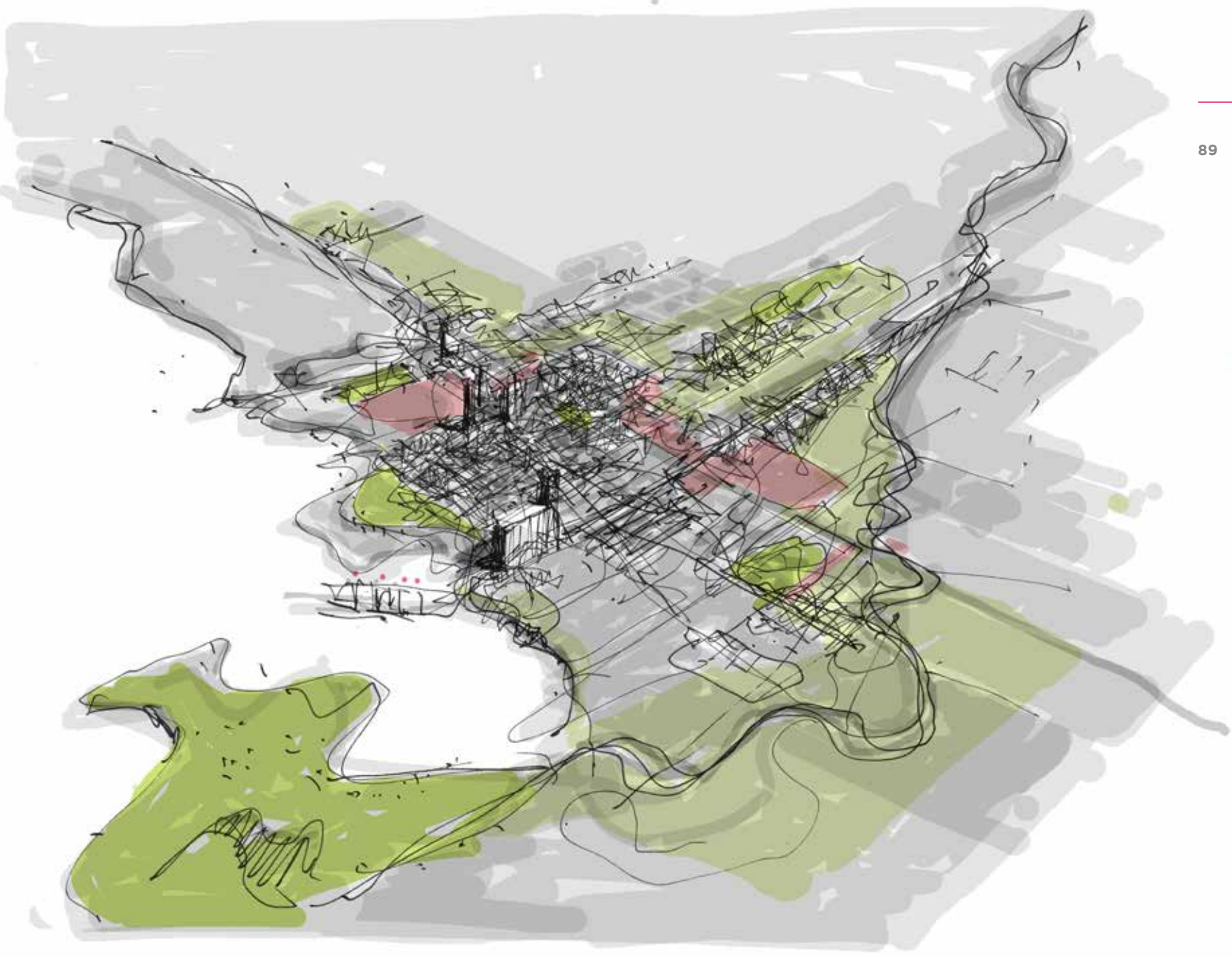


## 88 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Cinco grandes objetivos generales de plan guiarán el futuro desarrollo de la ciudad de Villa Constitución:

1. **Reestructurar y reordenar el borde ribereño.** Se propone consolidar los espacios industriales y productivos preexistentes y desarrollar la costa central para usos recreativos. La ribera presenta características de gran relevancia, por lo cual se prevé la recuperación de un tramo central generando una apertura pública de la ciudad al río, desarrollando nuevos espacios públicos, bajadas y miradores, preservando las condiciones topográficas y ambientales existentes y favoreciendo el acceso y el disfrute de las situaciones paisajísticas del río Paraná.
2. **Desarrollar acciones integrales que impulsen la transformación de la Isla del Sol y del área Yaguarón-arroyo del Medio.** Se considera de especial relevancia potenciar la reserva natural Isla del Sol como espacio de preservación natural dotado de equipamiento para el desarrollo de actividades recreativas, pesca y deportes acuáticos, así como desarrollar con las mismas características el área de Yaguarón-arroyo del Medio.
3. **Reordenar y mejorar los barrios populares, desarrollando estrategias de reordenamiento, reestructuración, mejoramiento y relocalización en los sectores costeros.** Gran parte de las riberas del río Paraná y del arroyo del Medio en Villa Constitución se encuentran ocupadas por asentamientos precarios, muchos de ellos en situaciones de alta vulnerabilidad socioambiental e, incluso, con algunas viviendas en riesgo de derrumbe. Por ello se propone abordar integralmente esta problemática a través de su calificación como “Áreas de Interés Social” a los efectos de estudiar detalladamente las distintas realidades presentes e instrumentar soluciones adaptadas a cada caso concreto.
4. **Reorganizar el sistema vial.** Se plantea profundizar las acciones iniciadas referidas a la reorganización de su sistema vial, redefiniendo el rol y la funcionalidad de los circuitos existentes. Se propone consolidar la segregación entre el transporte de personas y el transporte de cargas, con la eliminación del transporte de carga pesada dentro de la planta urbana y su canalización hacia vías alternativas.
5. **Reordenar y potenciar adecuadamente el área productiva-industrial.** Dado el gran potencial que posee Villa Constitución como polo productivo industrial metropolitano, con instalaciones de gran relevancia, se plantea acentuar dicho perfil a través del adecuado ordenamiento productivo y la propuesta de expansión del área industrial junto al sector existente. Se propone fortalecer la presencia del puerto como punto de partida de exportación y la conexión vial dentro de la traza Buenos Aires-Rosario-Córdoba, así como promover nuevas estrategias portuarias (Zona Franca).





## 90 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 construcción de nueva vivienda.

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 por-

que 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 cinco 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

La localización estratégica de Villa Constitución en el límite interprovincial entre Santa Fe y Buenos Aires, próxima a importantes ciudades como San Nicolás, Arroyo Seco, Villa Gobernador Gálvez y Rosario, hace que la definición de las estrategias locales destinadas a orientar el desarrollo territorial hacia el modelo deseado se base en el reconocimiento de las características y las tendencias actuales de transformación y las tensiones que generan dichas relaciones, a fin de mejorar la convivencia de los distintos usos presentes en la jurisdicción, tanto como con los lineamientos generales de urbanización que se plantea para el Área Metropolitana. Por lo cual, se establecen las siguientes estrategias de transformación:

### *Organizar los procesos de urbanización y completamiento de los tejidos residenciales.*

- Organizar los procesos de urbanización mediante la consolidación de la planta efectivamente urbanizada y el completamiento de los vacíos intersticiales localizados en su interior; el resguardo del escaso suelo periurbano y rural; y, la protección del ambiente para garantizar el acceso público al frente costero.
- Promover la refuncionalización de la costa central (demarcada entre los dos extremos industriales/portuarios), para el desarrollo residencial, recreativo y deportivo, con una apertura franca al río que fortalezca la relación entre la ciudad y el Paraná, implementando nuevos accesos y mejorando las conexiones y bajadas existentes al frente ribereño.
- Calificar como “Área de Reserva” para la renovación y el reordenamiento urbano al sector ubicado sobre el frente costero del río Paraná al norte de la Zona Franca, para posibilitar un desarrollo integral y el acceso público a la barranca con obras hídricas y provisión de equipamientos y servicios.
- Definir, en las áreas residenciales, indicadores urbanísticos que planteen mayor densidad adecuados a la escala de esta localidad, sin desatender la heterogeneidad tipológica y funcional, promoviendo niveles crecientes de complejidad urbana, con la incorporación de los equipamientos institucionales necesarios (especialmente de salud y de educación terciaria) y los espacios públicos a escala barrial.

### *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 los asentamientos irregulares existentes, a través de su calificación y desarrollo como “Área

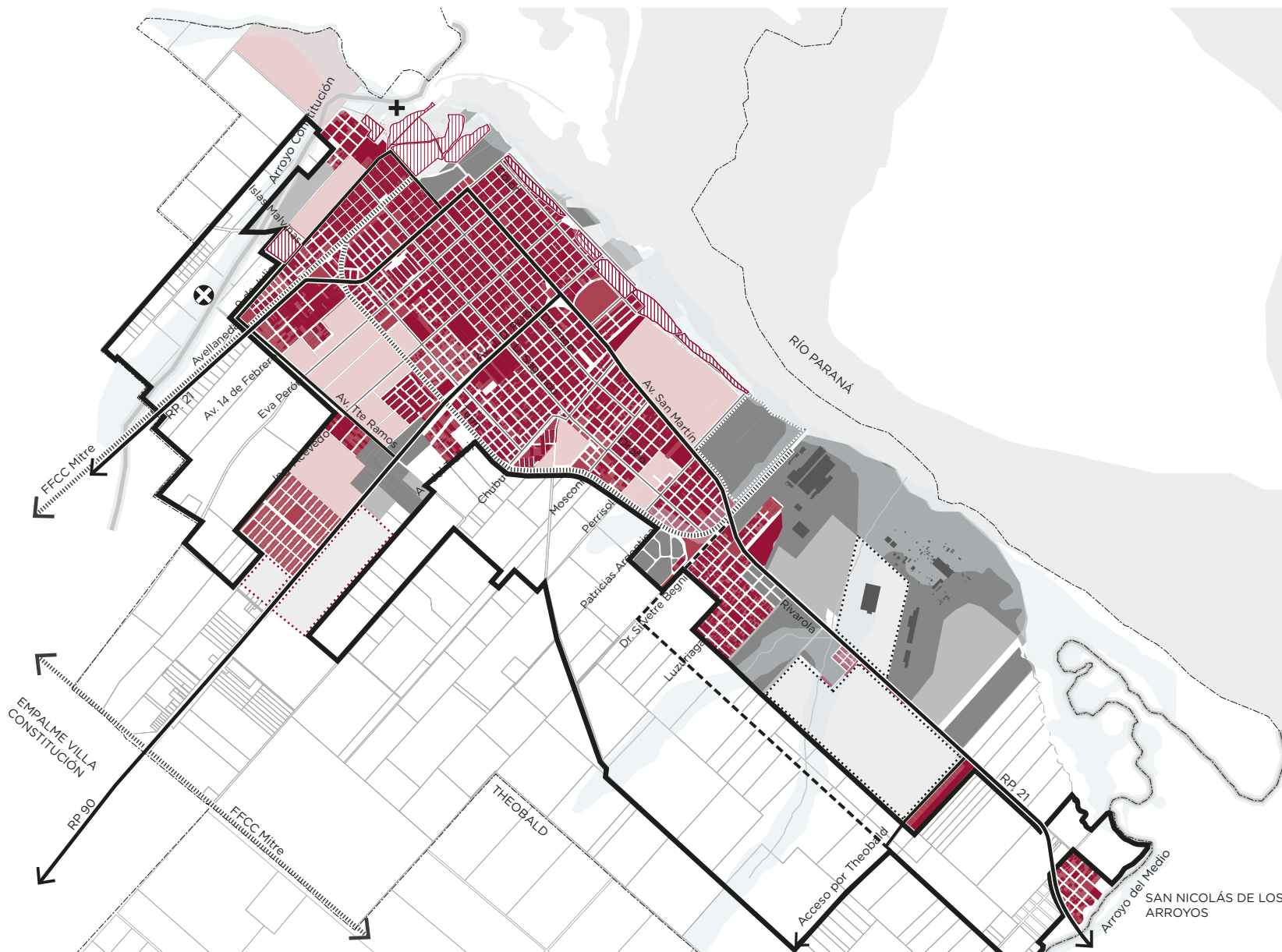
*de Interés Social*”. Se prevén acciones tendientes a mejorar la situación en aquellos barrios en condición de riesgo y alta vulnerabilidad socio-ambiental y en barrios que requieran el reordenamiento y regularización dominial. También la reubicación de las situaciones de mayor conflicto en términos ambientales.

### *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. Se propone la potenciación de proyectos de producción alternativa, que no requieran importantes aplicaciones de productos agroquímicos.
- Restringir la urbanización en las grandes extensiones de suelo rural presentes en la jurisdicción de Villa Constitución.
- Preservar las grandes extensiones de suelo no urbanizado.

## **OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS AMBIENTALES Y PATRIMONIALES Y CREACIÓN DE ESPACIOS VERDES**

La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento, se consideran un aporte no sólo al desarrollo de Villa Constitución 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 la localidad. 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 proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. Las diversas potencialidades que se presentan hacen factible pensar en las siguientes estrategias:



**Ordenamiento de actividades productivos y/o de servicios**

- Industrias existentes
- Actividades industriales propuestas
- Zona franca en proceso de consolidación
- Área residencial mixta para servicios y grandes comercios

**Definición de nuevas políticas de transformación**

- Suelo urbano consolidado o a consolidar
- Áreas de completamiento y expansión planificada
- Renovación, reordenamiento y reestructuración urbana de áreas de interés social y ambiental
- Áreas restringidas a la urbanización
- Áreas de riesgo hídrico
- + Basural a erradicar

**Plano 24. Definición de nuevas políticas de urbanización**

***Recuperar las márgenes de los cursos de agua.***

- Impulsar la elaboración de un “*Plan de Recuperación del Frente Costero*” que abarque el frente fluvial del Paraná. El desarrollo urbanístico del sector costero, de alto potencial, demandará la elaboración de una propuesta local que promueva la accesibilidad pública, la generación de balcones al río y mejore la convivencia de las áreas residenciales y recreativas con los usos productivos existentes.
- Impulsar la elaboración de un “*Plan de Gestión e Intervención en la Isla del Sol y Área del Yaguarón - Arroyo del Medio*”, que contemple su incorporación como parte de un sistema de espacios públicos recreativos y de educación ambiental.

***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 la localidad (áreas forestadas, el predio del cuadro de estación del ferrocarril y construcciones históricas).
- Consolidar el sistema de espacios libres existentes dentro de la localidad y proveer de nuevos espacios verdes públicos. Por ejemplo, se promueve la consolidación de un parque lineal con relación a las calles Turín y Malvinas.
- Consolidar el perfil turístico con acciones basadas en las condiciones paisajísticas y ambientales dadas por la presencia de la Isla del Sol, el frente costero del Paraná y la desembocadura del Arroyo del Medio.

**REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD**

Villa Constitución es una de las localidades más grandes y complejas del área metropolitana. Esta condición habilita hipótesis de

intervención más sofisticadas que las que se proponen para otras localidades más contenidas y menos diversas. Esta caracterización supone la reafirmación a nivel local de las siguientes políticas del plan:

***Reconducir y canalizar el transporte de las cargas para evitar el paso por las plantas urbanas.***



- La ciudad cuenta con dos grandes atractores de cargas: la terminal portuaria situada al norte y el enclave productivo localizado al sur. Como lineamiento ampliamente consensuado en las directrices metropolitanas, es preciso evitar el paso de camiones o, al menos, limitarlo al mínimo indispensable en los espacios urbanizados. Para ello, será preciso optimizar las bajadas de autopista disponibles y llegar del modo más directo posible al predio productivo que cada camión tenga como destino de viaje. La avenida perimetral de acceso a terminales portuarias y el acceso al área industrial, son las opciones para esa canalización.

***Desarrollar corredores interurbanos con prioridad en el transporte público de pasajeros.***

- Modificar el carácter de la ruta provincial N°21, que atraviesa la planta urbana, impulsando una readecuación integral de su traza. Su consolidación como eje interurbano será factible a partir de redireccionar el tránsito de cargas hacia las vías de mayor prestación (en este caso, la autopista) y definir los ingresos a las terminales portuarias o nodos productivos perpendicularmente (por la ruta provincial N°90 al norte y la bajada de Theobald al sur), lo que propicia el cambio de carácter de ruta a avenida interurbana. En Villa Constitución, la consolidación de la centralidad (basada en la existencia de usos comerciales/institucionales dominantes), permite aventurar transformaciones más sofisticadas en el rediseño de las trazas viales para garantizar viajes de






**Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes**




-  Recuperación y reordenamiento de las márgenes fluviales para paseos
-  Área de Protección Ambiental
- 1 Reserva Nat. Isla del Sol
- 2 Reserva Nat. A° del Medio - Yaguarón

**Puesta en valor de los elementos patrimoniales, ambientales y arq.**

- 3 Estación Ferrocarril
- 4 Elevador de granos
- 5 Ex planta impregnadora de durmientes
- 6 Ex hospital - Anexo municipio
- 7 Aduana
- 8 Centro de Veteranos de Malvinas (ex Aduana)

- 9 Cilsa
- 10 Monte Hijas de Cristo Rey
-  Tratamiento paisajístico de las principales vías de estructuración urbana
-  Barrera forestal - ambiental
-  Vacíos intersticiales para transformación urbana

**Protección de las áreas rurales**

-  Suelo rural
-  Suelo rural - periurbano
-  Principales equipamientos asociados a espacios verdes/recreación deportes

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

pasajeros más ágiles. Estas transformaciones abarcarían tanto a la ruta provincial N°21 así como a otras arterias de peso que podrían propiciar mejores prestaciones del transporte público.

***Recualificar la estructura vial interna y su vinculación con el territorio.***

- La distribución en esta localidad es nítida, con una cuadrícula mayor que se sobrepone a la cuadrícula de base. Esta superestructura permite una legibilidad y accesibilidad amplia que facilita la movilidad interna. El principal conector territorial del espacio urbanizado es la ruta provincial N°90, que vincula ciudad y autopista. La ruta provincial N°21 vertebró el centro local y vincula a la ciudad con las localidades vecinas; además articula la cuadrícula vial primaria con las demás arterias. Con esta organización ya consolidada, es posible pensar pautas para una distribución alternativa, que replanteen usos del espacio público: redefinición de la circulación y estacionamiento, inclusión de usos alternativos (facilidades al transporte no motorizado, cambio de reglas de uso según rangos horarios, etc.), modificación de la geometría actual del par calzada-aceras, medidas para agilizar la conectividad.

***Impulsar el desarrollo del transporte no motorizado.***

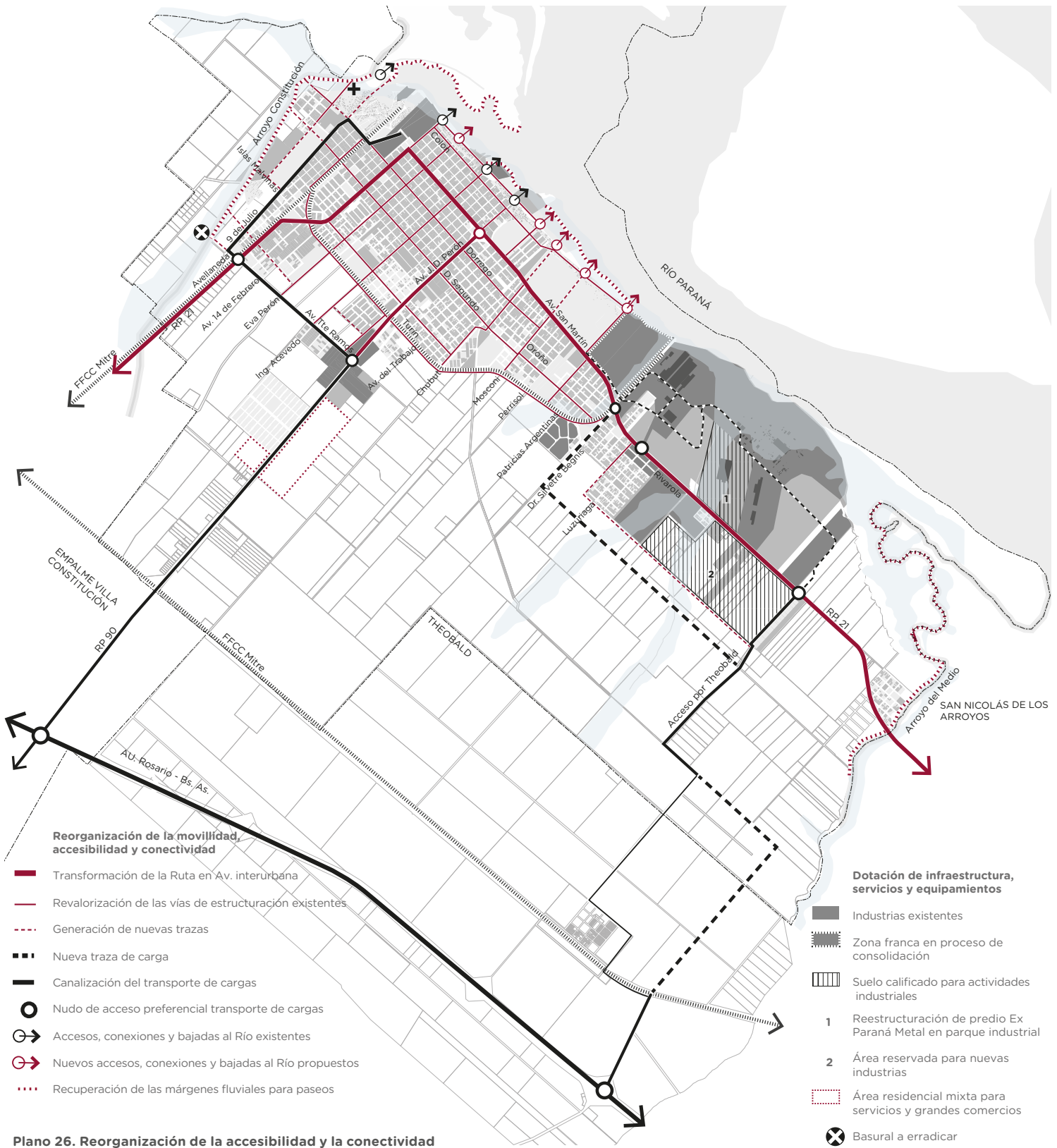
- Las características topográficas y geométricas de la ciudad propician el desarrollo de circuitos aptos para la circulación no motorizada. Esta aspiración no necesariamente se circunscribe a la constitución de ciclovías, sino también a la propuesta de vías de zona calma, donde los vehículos motorizados queden obligados a velocidades controladas, propuesta que convive armónicamente con las bicicletas. En el mismo sentido, cuando la conectividad mejore sus prestaciones, los circuitos no motorizados podrían acceder en condiciones mejores a paseos ribereños hoy consolidados solo en trazas acotadas.

## 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:

- Impulsar la elaboración de un “*Plan Integral para el Desarrollo Portuario*” promoviendo el ordenamiento del frente portuario-industrial a través de la consolidación de dos zonas de desarrollo portuario-productivo (una en el extremo norte y otra en el extremo sur), mejorando su accesibilidad, incorporando forestación y nuevos servicios, ordenando los usos internos y resolviendo problemas de yuxtaposición con usos incompatibles entre sí.
- Plantear medidas tendientes a lograr una convivencia más armónica de las distintas actividades que tienen lugar en la localidad, y promover, mediante gestiones concertadas, el reordenamiento de las industrias que ocasionan mayores conflictos hacia las áreas planificadas para esos fines.
- Desalentar la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en forma dispersa, tanto en áreas rurales productivas como en áreas periurbanas y en los frentes a los cursos de agua para garantizar la continuidad de la vocación de los suelos rurales y su sistema productivo, como así también para evitar la apropiación de espacios de gran valor paisajístico.
- Promover la concentración de las actividades productivas industriales en las áreas industriales propuestas, en relación directa con los nodos logísticos y los principales corredores viales destinados al transporte de cargas, a fin de evitar el ingreso de tránsito pesado en el área urbana. Se prevé la consolidación del sector productivo industrial y la expansión de dicha área en contigüidad al sector productivo existente, al sur del predio de Acindar y Paraná Metal. Asimismo, se plantea la rehabilitación





98

de dicho predio para actividades industriales.

- Promover la generación de barreras forestales para preservar los sectores residenciales contiguos al área industrial existente.

### DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

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

- Promover, a través de un desarrollo gradual, de la provisión de infraestructuras y servicios en los sectores aún desprovistos de la planta urbana.
- 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 en la provincia de Santa Fe.
- Confeccionar un *“Plan Director de Desagües Pluviales”* (se encuentra en ejecución) para atender la problemática en suelos anegables y en áreas urbanizadas donde se manifiesta insuficiente la infraestructura y existe alta vulnerabilidad.
- Realizar el proyecto de readecuación de la planta de tratamiento de líquidos cloacales.

### LINEAMIENTOS PRELIMINARES PARA UN PLAN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

De acuerdo con el diagnóstico desarrollado, se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad (provisión de agua, desagües

cloacales, conexión de gas y diferentes niveles de terminación de calzadas). En principio, cabe destacar que, si bien la localidad presenta una prestación alta para los servicios de agua, cloaca y gas, es menester concentrarse en incrementarlos para lograr la cobertura a toda la población, encontrando las soluciones adecuadas a la problemática hídrica existente junto a un esquema de mejoras de pavimentación de calzadas. También, y en términos de optimizar el desarrollo de las áreas productivas/portuarias, se hace necesario profundizar el estudio de estos sectores a fin de mejorar la provisión de infraestructuras y servicios poniendo énfasis en las cuestiones ambientales. Todos estos aspectos deberán ser estudiados y profundizados mediante la implementación de un *“Plan Integral de Adecuación Ambiental y Provisión de Infraestructura”* que reconozca y tome como punto de partida las políticas y acciones definidas en el presente plan.

En función de lo cual se plantean, en forma preliminar, las siguientes políticas y acciones:

**Pavimentos.** Según los relevamientos efectuados se observa una gran cobertura de la ciudad con calles pavimentadas alcanzado el 71% de su planta urbana, en comparación con el 26% de calles con mejorado en algunos barrios (Puesta del Sol, San Miguel Arcángel, San Cayetano, Raviolo, Los Pinos, Ingeniero Acevedo, Las Malvinas, Estanislao López, San José, Galotto, Luzuriaga, San Miguel y Arroyo del Medio). Solo se identifica el 3% de calles de tierra en el sector ubicado al sureste del barrio Centro, entre Islas Malvinas y Av. Tte. Ramos.

La Secretaría de Ordenamiento Territorial estima que, para el año 2020, se habrá asfaltado el 75% de las calles en el casco urbano.

En tal sentido, se considera particularmente el aporte que se recibe a través de la implementación del Programa de Pavimentos Urbanos, encauzado a través del Programa Municipal de Inversiones de la Provincia de Santa Fe (PROMUDI), cuya próxima ejecución significará la pavimentación de 39 nuevas arterias así como la repavimentación de 20 arterias del área central, cuya materialidad se encuentra muy comprometida debido a la antigüedad de la superficie vial.

El trabajo en materia de pavimentación por parte de la Municipalidad es dinámico y se enfoca, por un lado, a completar la pavimentación del trazado vial existente así como a planificar el proceso de repavimentación necesario en áreas centrales y perimetrales a través de distintas estrategias de financiamiento (Obras Menores, Contribución de Mejoras, etc.).

**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 para recarga de botellones, plantas de ósmosis inversa (que mezclan el agua tratada con el agua subterránea para reducir la concentración de contaminantes) y resinas de intercambio iónico, entre otros. En respuesta a esta realidad, el municipio de Villa Constitución ha elaborado un proyecto de toma y planta de agua, cuyo alcance permitirá el abastecimiento local e incluso regional del servicio. Dicho proyecto se encuentra en instancias

de gestión ante el Ente Nacional de Obras Hídricas de Saneamiento, ENHOSA. Hasta tanto llegue la solución definitiva por esa vía, esta ciudad, como tantas otras localidades del área, ha recurrido a solucionar la provisión de agua con sistemas alternativos. Según relevamientos, la localidad abastece al 89% de las parcelas de la ciudad quedando carente el 11% restante, en los barrios Domingo Troilo, Hoppe, Los Pinos, Parque Industrial Constitución y Don Carlos.

Actualmente, se proyecta la construcción de nuevos pozos de captación de agua, atendiendo especialmente a la demanda del área central con referencia a la implantación de nuevos edificios en altura y considerando, asimismo, la nueva demanda de loteos en la zona de borde suburbano. Del mismo modo, se prevé continuar con la estrategia de provisión de agua segura en barrios vulnerables (muchos de ellos carentes a la fecha, total o parcialmente, como Santa Teresita, Prefectura, Luján, Las Chapitas, Unión, Bajo Cilsa, Libertad, Stella Maris).

**Gas natural.** Se evidencia que los barrios carentes del servicio corresponden, en su mayoría, a sectores de borde urbano o vulnerables (San Miguel Arcángel, Santa Teresita, Luján, 9 de Julio, Stella Maris, Los Pinos, Ingeniero Acevedo, Don Carlos, Parque Industrial V.C. y Arroyo del Medio) e incluso algunos de muy antigua data (Raviolo y Luzuriaga). Se deberán concentrar los esfuerzos de manera conjunta entre los vecinos, la prestadora del servicio y la propia ciudad a los efectos lograr una cobertura total para todos los barrios.

La extensión de la red de gas natural es una demanda notoria de la ciudadanía que habita barrios que carecen del servicio. Sin em-

bargo, la empresa no ha asumido a la actualidad una planificación de obras que permita resolver la demanda, quedando a cargo del frentista y/o eventualmente del municipio la extensión de las redes, lo cual dificulta notoriamente la accesibilidad al servicio.

**Cloacas.** Como se ha estudiado y analizado en el diagnóstico, el 14% del total de parcelas formales de la localidad carecen del servicio, especialmente en parte de Los Pinos, Ingeniero Acevedo, Domingo Troilo, parte de Santa Mónica, Arroyo del Medio, Parque Industrial Parque Industrial Constitución y Don Carlos. Asimismo, se identifican numerosos barrios vulnerables carentes de dicho servicio. Sin dudas, los esfuerzos deben direccionarse en ampliar la red cloacal a los sectores carentes como a mejorar la red y planta de tratamiento de efluentes cloacales previo vuelco al río.

**Saneamiento y desagües.** Respecto a la dinámica hídrica, a fin de solucionar las mayores problemáticas, es fundamental avanzar con la reubicación de las viviendas localizadas sobre la barranca y en las cercanías del arroyo Constitución que se encuentran en mayor situación de riesgo y vulnerabilidad. En el desarrollo de esta operación, y para disminuir el riesgo en el sector urbano, se deben plantear conductos de desagüe bajo las calles con descarga al río Paraná o hacia el arroyo Constitución. En el caso de que las dimensiones de éstos sean excesivas, o de un costo exagerado, se pueden plantear retardadores pluviales en las zonas vacantes adyacentes a la planta urbana que limiten la llegada de caudales rurales a la localidad.

Un aspecto importante para la materialización de los emisarios de desagüe es la liberación de la zona de barrancas, ya que hoy las viviendas edificadas en esos sectores impiden la descarga de los aportes urbanos. Sería provechoso generar un mecanismo

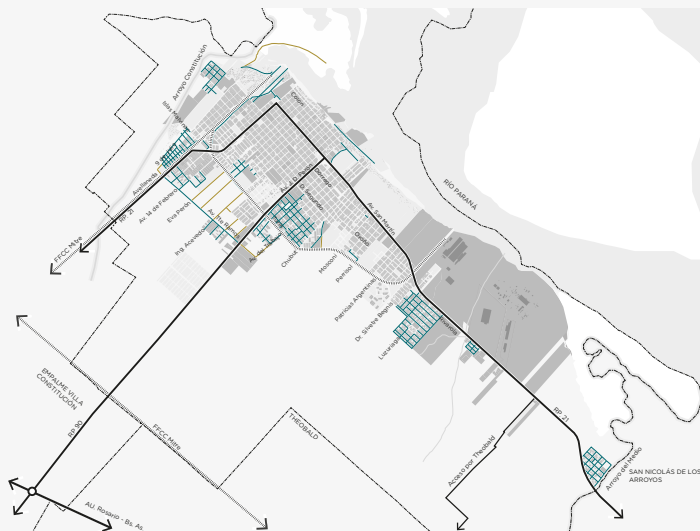
que permita el mantenimiento regular de los canales internos a la planta de Acindar que sirven de receptores del desagüe de gran parte de la localidad.

Por último, es fundamental que toda localidad cuente con un “*Plan Integral de Adecuación Hídrica e Infraestructura*” que incorpore en ese marco la problemática de los Desagües Pluviales (PIDP) y que permita prever las necesidades de nuevas urbanizaciones o expansiones y sugiera mecanismos para contrarrestar los efectos negativos, como por ejemplo a través de la implementación de Retardadores Pluviales (Ley provincial N°13.246) o mediante la restricción a la impermeabilización del suelo.



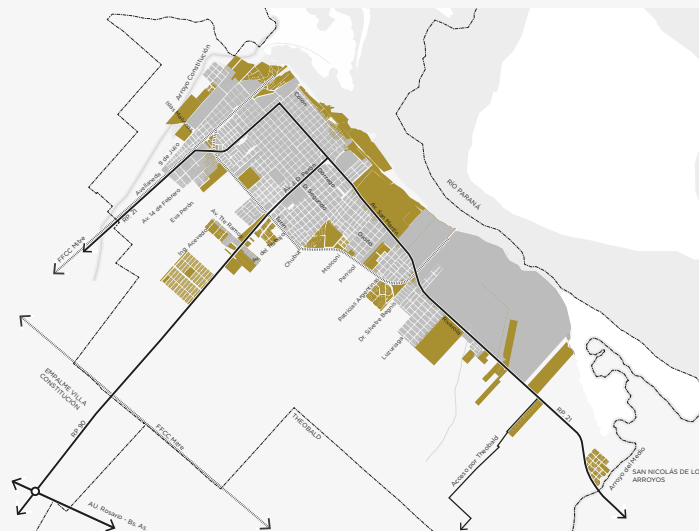
Esquema del déficit de infraestructura y servicios en cada barrio

Barrio	Déficit			
	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
25 de Mayo I	409	9	9	9
25 de Mayo II	66	51	51	51
Altamira	244	0	0	0
Amelong	284	0	0	0
Amigos Calle Colón	184	32	32	32
Arroyo del Medio	297	0	297	297
Bajo Cilsa	1	1	1	1
Cardinali	204	0	0	0
Centro	3871	0	3	0
Cilsa	454	0	0	0
Colón Sur	170	41	41	41
Congreve	391	0	0	0
Domingo Troilo	177	177	0	177
Estanislao Lopez	210	0	0	0
Galotto	517	11	11	11
Hoppe	281	1	1	1
Industrial	281	0	0	0
Ingeniero Acevedo	112	0	112	112
Jardín	277	0	0	0
Las Malvinas	95	0	0	0
Los Cardales	82	14	14	0
Los Ceibos	449	0	0	0
Los Pinos	49	0	49	40
Los Tilos	152	0	0	0
Luzuriaga	813	0	0	0
Malugani	481	4	4	4
Met 6 de Diciembre	1	0	0	0
Neumann	254	0	0	0
Parque Acindar	203	0	0	0
Parque Industrial	352	0	0	0
Parque Sur	493	0	0	0
Puesta del Sol	100	0	0	0
Raviolo	140	0	0	0
Re	132	0	0	0
Rincon de Colón	15	0	0	0
Sagrado Corazón	428	11	11	11
San Cayetano	160	0	0	0
San José	427	0	0	0
San Lorenzo	575	10	10	10
San Martín	277	0	0	0
San Migel	96	0	0	0
San Miguel Arcangel	151	53	53	53
Santa Mónica	468	45	45	45
Talleres I	440	0	0	0
Talleres II	74	0	0	0
Don Carlos	900	900	900	900
Stradella	344	0	0	0
Las Palmeras	s/d	-	-	-
9 de Julio	s/d	si	-	si
Luján	s/d	si	-	-
Evita	s/d	si	-	-
Prefectura	s/d	si	-	-
Santa Teresita	s/d	si	-	-
Stella Maris	s/d	si	-	-
Libertad	s/d	si	-	-
Bajo Cilsa	s/d	si	-	-
Unión	s/d	parcial	-	-

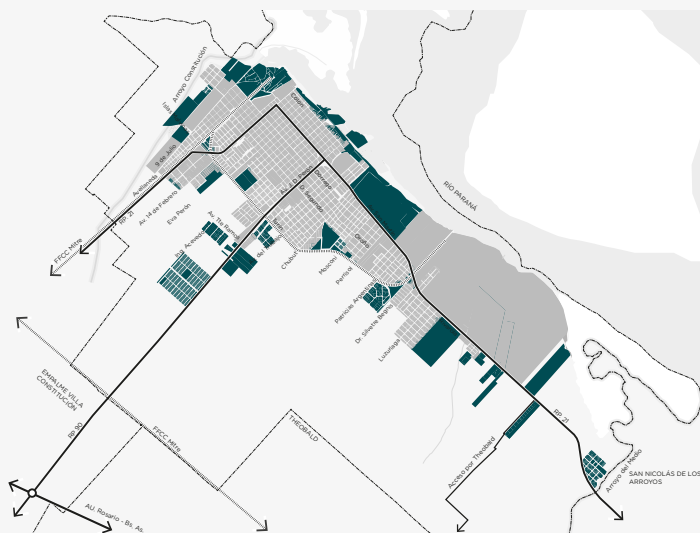


Calles sin pavimentar

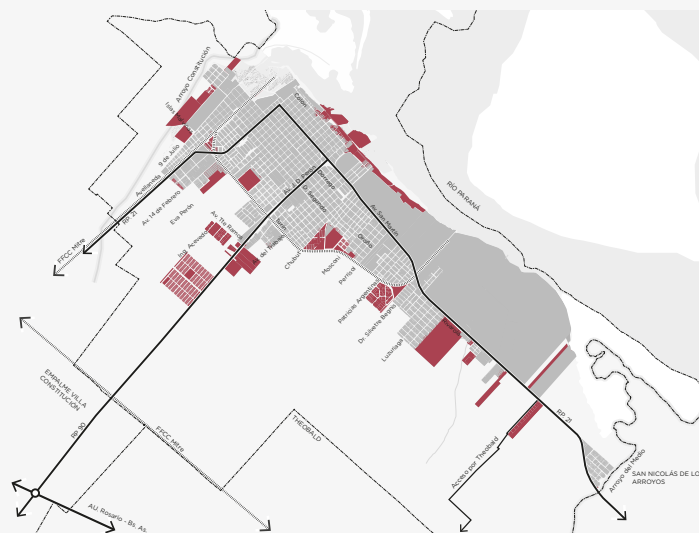
- Mejorado
- De tierra



- Red de cloacas a implementar








- Red de gas a implementar






- Red de agua a implementar

## MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL







### Ordenamiento de las áreas productivas y de servicio

-  Áreas de expansión industrial y logística
- 1  Reestructuración de predio Ex Paraná Metal en parque industrial
- 2  Área reservada para nuevas industrias
-  Industrias existentes
-  Zona franca en proceso de consolidación








### Definición de nuevas políticas de urbanización

-  Áreas de renovación, completamiento y expansión urbana
-  Áreas de reordenamiento y reestructuración urbana
-  Área residencial mixta para servicios y grandes comercios

### Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes

-  Suelo rural
-  Suelo periurbano
-  Área de Protección Ambiental
-  Tratamiento paisajístico en trazas de mayor relevancia
-  Barrera forestal - ambiental
-  Recuperación y puesta en valor de las márgenes fluviales y generación de paseos sobre el frente ribereño

### Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad

-  Conformación de un eje de desarrollo interurbano Pavon - Empalme Villa Constitución - Villa Constitución
-  Revalorización de las vías de estructuración existentes
-  Generación de nuevas trazas
-  Canalización del transporte de cargas
-  Nuevo nudo
-  Accesos, conexiones y bajadas al Río existentes
-  Accesos, conexiones y bajadas al Río propuestos





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

## 106 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

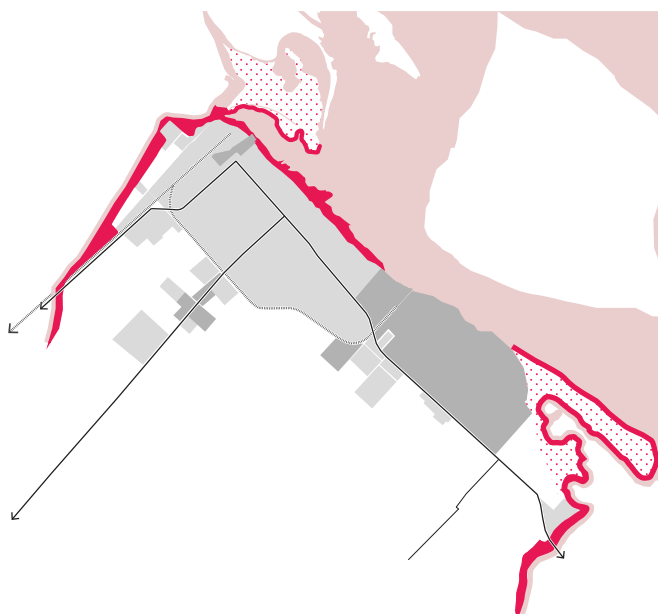
Las acciones previstas en cada una de las cinco políticas mencionadas demandan el diseño de una estrategia general que las articule y priorice en función de aquellas cuestiones que tengan un mayor impacto para la transformación urbanística. De este modo, la estrategia general del Plan Urbano Local se 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 Villa Constitución, esta ciudad asume el compromiso de encauzar tanto el desarrollo local como de propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. La existencia de la ruta provincial N°21, la autopista Rosario-Buenos Aires, las vías ferroviarias, el frente ribereño del Paraná y la sucesión de arroyos perpendiculares a la costa en todas las localidades que integran el Corredor Sur Metropolitano determinan una condicionante común, que conduce a la defini-

ción 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. Los frentes costeros y las reservas ambientales.
2. Las grandes concentraciones productivas industriales-portuarias.
3. Las áreas de vulnerabilidad social y ambiental .
4. Los ejes de integración y conectividad.
5. Los espacios periurbanos.

## 1. LOS FRENTES COSTEROS Y LAS RESERVAS AMBIENTALES

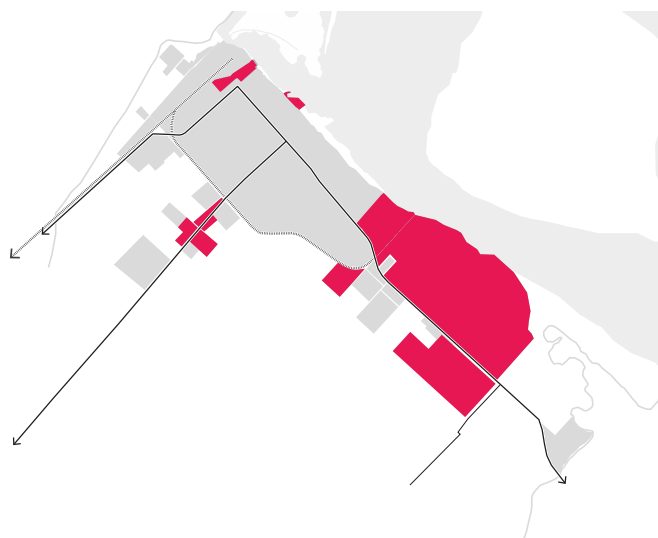


Se destaca que, para la definición de políticas públicas que orienten las intervenciones sobre los territorios frentistas a los cursos de agua, en el marco del ECOMR se está elaborando un anteproyecto de “Ley de Ordenamiento Territorial de los Frentes Ribereños de los Ríos y Arroyos de la Provincia de Santa Fe”. El mismo tiene como finalidad ordenar el territorio de los frentes ribereños y definir un conjunto de instrumentos operativos para la planificación territorial. En el marco de este anteproyecto de Ley de Ordenamiento, que abarca los frentes ribereños de los ríos Coronda y Paraná y de los arroyos San Lorenzo, Ludueña, Saladillo, Frías, Seco, Pavón y del Medio, se plantea la realización del Plan Maestro del Frente Ribereño del Río Paraná Corredor Sur y el Plan Maestro del

arroyo Del Medio, que forman parte de la jurisdicción de Villa Constitución. En dicho contexto, se propone el abordaje integral a nivel metropolitano y local de los frentes costeros y las reservas naturales con el objetivo de preservar las características topográficas, la geografía y los recursos paisajísticos y ambientales con que cuenta la localidad. Se destaca en dicho sistema la presencia de la reserva natural Isla del Sol, ya declarada por la Provincia de Santa Fe como “Área Natural Protegida” y del área Yaguarón-arroyo del Medio, que demanda también políticas de protección. Se proponen en este orden las siguientes actuaciones:

- Conformación de un sistema integrado de espacios públicos, potenciando situaciones de llegada, bajadas, miradores y equipamientos para fortalecer el turismo.
- Organización de los diferentes usos con el fin de garantizar una óptima coexistencia entre distintas actividades.
- Preservación de las características topográficas, la geografía, la forestación y los recursos naturales.
- Desaliento al asentamiento de nuevos puertos e industrias en áreas urbanizadas o en sectores con valor ambiental.
- Incorporación de nuevas vías de acceso perpendiculares a los cursos de agua para el desarrollo de actividades recreativas y liberación donde sea posible de tramos ribereños para acceso público.
- Reglamentación de los usos para controlar la contaminación proveniente de las actividades productivas y el vertido de residuos.
- Reordenamiento, restructuración y traslado (en los casos necesarios) de los asentamientos precarios localizados en zonas de borde mediante la construcción de nueva vivienda.
- Forestación e incorporación de equipamientos y servicios en las reservas naturales que favorezcan el desarrollo turístico.

## 108 2. LAS GRANDES CONCENTRACIONES PRODUCTIVAS INDUSTRIALES-PORTUARIAS

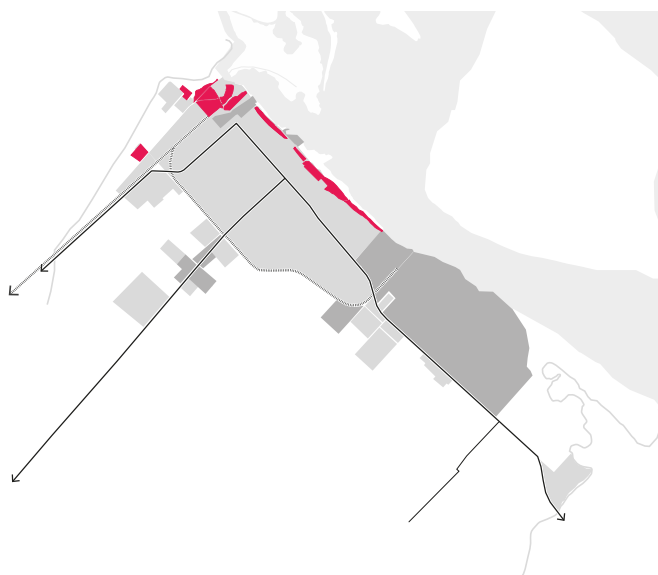


A partir de la identificación de grandes enclaves productivos industriales y portuarios de gran relevancia para toda la región (localizados mayormente en relación con la ruta provincial N°21 y el frente costero del Paraná) se propone consolidar los dos núcleos portuarios implantados sobre el Paraná a través del impulso de un “Plan Integral para el Desarrollo Portuario” del sector Norte y Sur e impulsar el desarrollo de un nuevo sector productivo al otro lado de la ruta. Las principales actuaciones propuestas son:

- Ordenamiento de usos industriales mediante la utilización de instrumentos normativos y de gestión.

- Ordenamiento del frente portuario-industrial a través de la consolidación de dos zonas de desarrollo portuario-productivo (una en el extremo norte y otra en el extremo sur), mejorando su accesibilidad y resolviendo problemas de yuxtaposición con usos incompatibles entre sí.
- Generación de barreras forestales para preservar los sectores residenciales contiguos al área industrial existente.
- Prohibición de la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en forma dispersa, tanto en áreas rurales productivas como en áreas periurbanas y frente a los cursos de agua.
- Planificación y desarrollo de una convivencia más armónica de las distintas actividades que tienen lugar en la ciudad y promoción, mediante gestiones concertadas, del reordenamiento de las industrias que ocasionan mayores conflictos hacia las áreas planificadas para esos fines.
- Restructuración de la movilidad de cargas, incluyendo una traza específica a fin de restringir su circulación por la ruta provincial N°21.
- Expansión del área industrial en contigüidad al sector productivo existente, al sur del predio de Acindar y Paraná Metal, como también reactivación del predio de esta última, dotándolo de mayores servicios para promover la radicación de industrias.

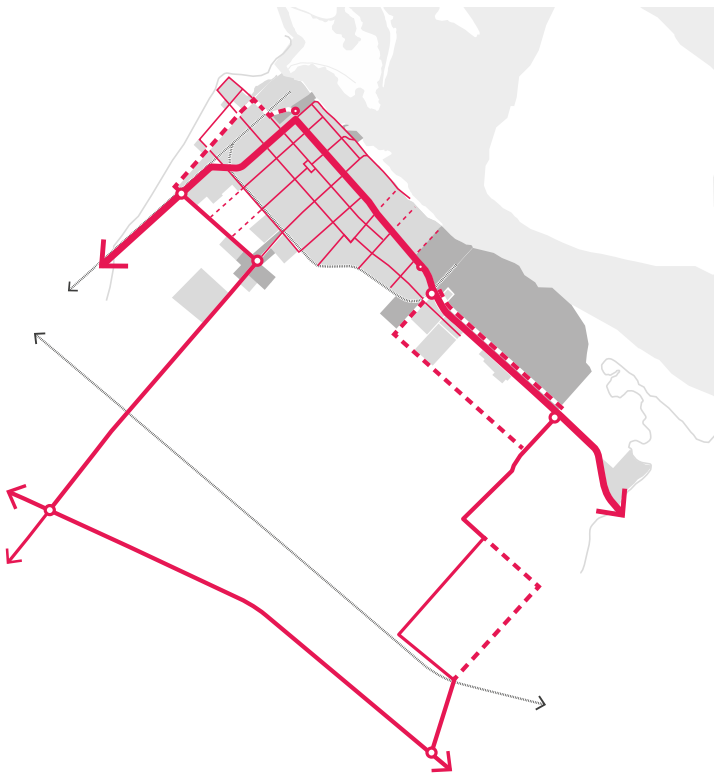
### 3. LAS ÁREAS DE VULNERABILIDAD SOCIAL Y AMBIENTAL



A fin de lograr la cohesión socio-territorial en toda la planta urbana y mejorar las condiciones de habitabilidad de toda la población se plantea el reordenamiento y reestructuración de las áreas de alta vulnerabilidad social y ambiental que registran el mayor déficit habitacional de la localidad. Para abordar esta compleja problemática se plantea una actuación integral que incluya la resolución de las problemáticas ambientales y de saneamiento. Las principales actuaciones propuestas son:

- El reordenamiento y reestructuración del área de la ribera del Paraná donde se localizan los asentamientos.
- La resolución de la problemática de hábitat abordando en cada caso la mejor solución acorde a las necesidades de las distintas familias y resolviendo la integración de los sectores al desarrollo costero.
- La generación de nuevos recorridos costeros y espacios públicos, la apertura de calles con su anexión a la trama urbana de la ciudad y la incorporación de infraestructura y servicios.
- El desarrollo de un programa social/educativo que favorezca la transformación e integración de cada sector involucrado.

#### 4. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



La citada complejidad de Villa Constitución permite abordar proyectos de mayor sutileza y constituir circuitos específicos por modo de movilidad. En este contexto, es necesaria una reorganización de la movilidad que favorezca la implantación de un esquema eficiente, tanto a nivel local como metropolitano. Las operaciones por desarrollar son:

##### *Consolidación de un circuito para el transporte de cargas.*

La segregación de la carga respecto de los viajes de pasajeros es

uno de los temas centrales a resolver en Villa Constitución. Esto se debe a que la autopista tiene una bajada que se vincula directamente con la ciudad por la ruta provincial N°90 y a lo largo de un extenso tramo comparten viaje vehículos pesados y livianos. Al no disponer de circuitos consolidados para la distribución adecuada de las cargas, un número alto de camiones utilizan indebidamente el espacio destinado a los viajes de pasajeros. En la actualidad, está en proceso la consolidación de un desvío por Av. Tte. Ramos, que permitirá acceder a la terminal portuaria en el extremo norte de la urbanización. El objetivo es jerarquizar los viarios y los ingresos en función de los usos y demandas del transporte pesado, atendiendo a discriminar los accesos vinculados al tránsito liviano. Dado que se define en un área límite de la extensión urbana pero inserta en un tejido residencial principalmente, adquiere el carácter de avenida perimetral urbana y no de circunvalación.

Por otra parte, el enclave productivo en expansión que se ubica hacia el sur de la ribera implica otro desafío a solucionar. La reciente implantación de la zona franca complejiza la situación ya que suma viajes a la ruta provincial N°21 que debieran acercarse desde el sur. Esto no siempre resulta así porque el camino que une el sur de la ciudad con el intercambiador de la autopista a la altura de Theobald no se encuentra en condiciones de recibir un flujo considerable de camiones. Este trazado (ya sea la consolidación de la traza actual o la definición de una mejor) resulta prioritario para acceder por dos vías separadas a los atractores centrales del flujo vehicular de cargas en sentido perpendicular y minimizar la aparición de este tipo de vehículos en las zonas residenciales. Complementariamente, la incorporación de una vía paralela situada al sudoeste de la ruta provincial N°21 completaría la expansión prevista para el uso de suelo industrial, propiciando una circulación alternativa e ingresos nuevos, ajenos a la ruta.

Asimismo, resulta imperioso redefinir el perfil de la ruta provincial N°21 o gestionar un acceso alternativo a los predios productivos sobre la ribera que permitan las mejores condiciones para los viajes de pasajeros (tanto por medios públicos como privados) hacia San Nicolás. En caso de que el rediseño del perfil de la ruta no resultara suficiente para permitir viajes ágiles de vehículos livianos o buses de pasajeros (ensanche de calzadas o constitución de colectoras de acceso), será preciso compartir una circulación logística interna a los predios de Acindar, Paraná Metal, Tenaris y Laminados Industriales para llegar hasta la zona franca sin congestionar a la ruta provincial N°21, que se pretende privilegiar como medio de comunicación para pasajeros.

#### *Adecuación de las RP21 y RP90 para optimizar el acceso al transporte público.*

Una ciudad de la complejidad de Villa Constitución precisa un servicio de transporte público de jerarquía. En la actualidad, los servicios se proponen en doble prestación: aquellos que circulan por el par Dorrego/ruta provincial N°21 y los que ofrecen condiciones diferenciales vía autopista (fundamentalmente para conectar con Rosario eficientemente) ingresando a la ciudad por la ruta provincial N°90. Ambas propuestas son imprescindibles porque presentan opciones diversas a los usuarios. Pero la escala de la ciudad podría considerar opciones alternativas que garanticen una mayor y mejor cobertura.

Mayor, porque pensar en servicios que cubran los barrios más alejados a las grandes infraestructuras resulta aplicable sin hacer insostenible al sistema general. La estructura secundaria de la vialidad local (principalmente los ejes de Dorrego y D. Segundo/Oroño) permitiría una accesibilidad amplia para estos hipotéticos servicios. Además, formular hipótesis de servicios sobre Av. San Martín (o las paralelas inmediatas) para otorgar una mejor

cobertura a los barrios más próximos a la ribera resulta importante en orden de que cada ciudadano pueda acceder a todos los atractores locales con servicios intraurbanos.

Mejor, porque las condiciones de circulación intraurbana tienen chances de adecuarse impulsando intervenciones de uso privilegiado (carriles diferenciales, modificación de reglas circulatorias interiores, paradas de bus que ofrezcan mejores prestaciones), ya sea por las vías de uso actual como alternativas de la estructura secundaria que ofrezcan una capacidad de prestación alta.

#### *Jerarquización de la estructura vial local*

En orden de recualificar la estructura vial secundaria pueden proponerse 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, revisión de las pautas de estacionamiento que habiliten una mayor capacidad circulatoria en las trazas más convocantes de viajes particulares, etc. Estas intervenciones pretenden construir circuitos que garanticen las mejores condiciones de circulación a toda la planta consolidada o en proceso de consolidación y una accesibilidad plena al grueso de la población en los diferentes modos de movilidad ciudadana. Cuando se alcance la instancia de proyecto definitivo, esta estructura permitiría la segregación del tránsito según el modo de movilidad: carriles segregados para buses, vehículos particulares y/o bicicletas.

Prioritariamente, resulta de interés la revisión del diseño en las trazas con potencial de acceso amplio en los dos sentidos ortogonales: el par Ing. Acevedo y Eva Perón en un sentido y Dorrego con D. Segundo/Oroño en el otro. Sumados a estas trazas, las exten-

siones residenciales previstas (la continuidad de Comodoro Rivadavia y Gral. Mosconi hacia la ribera; así como la consolidación de Ing. Acevedo y Eva Perón hasta llegar a la Av. Tte. Ramos) deberán coordinarse con el diseño geométrico y las pautas de uso propias de la estructura precedente.

*Constitución de un circuito para el transporte no motorizado.*

Las condiciones infraestructurales de la ciudad se prestan a razonables hipótesis de constitución de viajes en bicicletas segregados físicamente. Ya sea sobre veredas amplias (bicisendas) o sobre calzadas propicias (ciclovías), es posible aventurar un circuito de amplia cobertura en la ciudad para el modo más sostenible de la movilidad local. Y aún donde la geometría de las calles no permitiera la circulación segregada (muchas vías de doble sentido de circulación restringirían la hipótesis de ciclovías), pueden postularse viajes bajo reglas de “zona calma”, donde el ciclista no sienta inseguridad en su viaje cotidiano.

En un principio, además de conectar la bicisenda ya dispuesta en paralelo al tramo sur de la ruta provincial n°21, pueden postularse (con aplicaciones provisionales a consolidar con la progresiva apropiación ciudadana) circuitos en el entorno a las calles señaladas en el punto anterior de la estructura secundaria. Esto permitiría amplia accesibilidad a los viajes ciclistas, ya sea en dirección a los distintos barrios consolidados o en proceso a ello, a la zona de la ribera y a los atractores productivos.

Una precaución recurrente para la definición de estos circuitos radica en la constitución de pasos a nivel en óptimas condiciones, que permitan acceso sin conflictos al usuario de la bicicleta, como sucede en los atravesamientos de las calles D. Segundo, Dorrego, Oroño y Santiago del Estero.

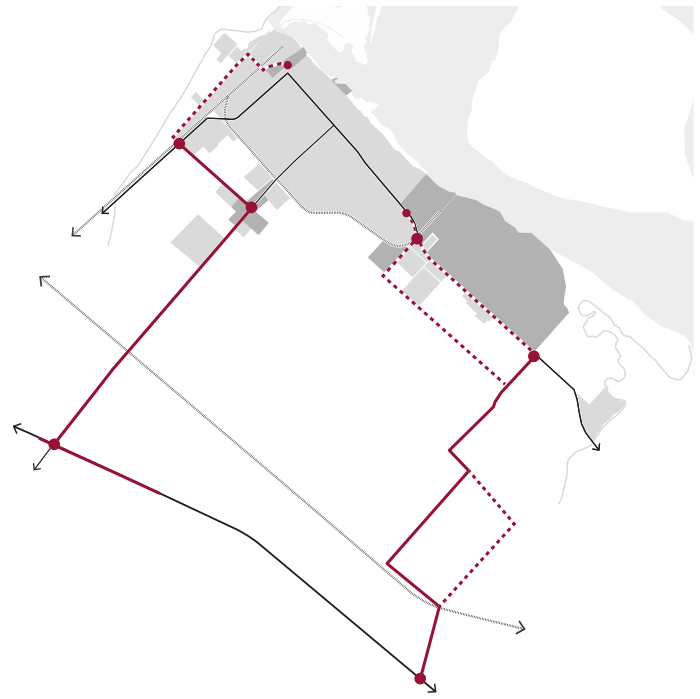








Transporte público



Transporte de cargas

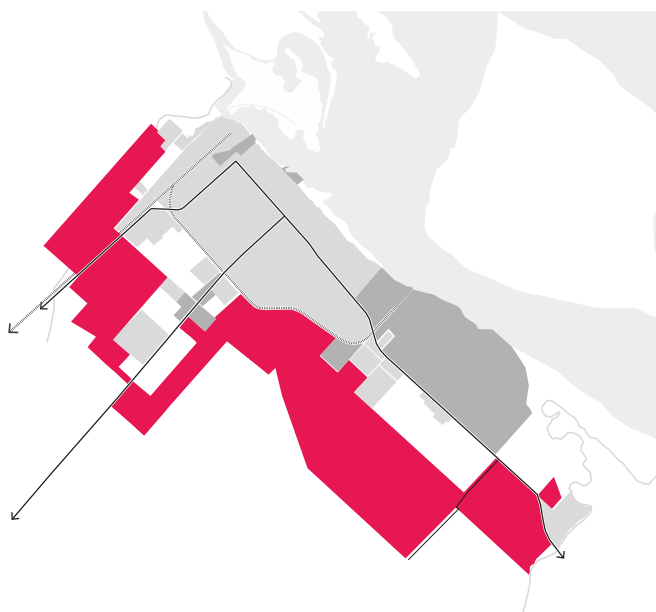


Estructura interna



No motorizados

## 5. LOS ESPACIOS PERIURBANOS



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

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

torno 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 devenida de buenas prácticas agrícolas y que reduzcan a su vez los kilómetros a recorrer antes de llegar al consumidor final.

En el municipio de Villa Constitución la delimitación y tratamiento del suelo periurbano debe contemplar las situaciones de borde en torno a su planta urbana, destacándose que únicamente el barrio Arroyo del Medio se encuentra alejado de la misma por estar ubi-

cado junto al arroyo homónimo. Las características geográficas de este territorio junto a las componentes de infraestructura ferroviaria y vial posibilitan fortalecer las barreras ambientales y desarrollar una importante forestación en los tramos en que convivan actividades residenciales con rurales, fortaleciendo los fuelles de amortiguación entre los distintos usos. Esto es posible en torno al tramo de la ruta provincial N°21 en el barrio del Arroyo del Medio. En la planta urbana se posibilita desarrollar barreras ambientales en relación a las vías férreas que circunvalan el área urbana al sur y también en determinados tramos de la ruta provincial N°21.

Se reconocen cuatro 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 Villa Constitución queda entonces establecido en cuatro categorías:

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

#### *Periurbano de Proximidad*

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

salud ambiental y de los habitantes. Este periurbano cumple la doble función de actuar como filtro, reduciendo gradualmente el impacto de agroquímicos sobre el área urbana y mejorando la relación entre el campo y la ciudad, además de funcionar en la contención de la expansión urbana. Se proponen en él tipos productivos que colaboren con el filtrado de agroquímicos y que sean amables con el ambiente y con la salud de las personas. Se plantea un nivel alto de control para la producción de hortalizas, frutas, plantas aromáticas, flores, ovinos, forrajeras, granos y árboles para madera. En el caso del periurbano en contacto a áreas industriales se 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 permitan un contacto más directo entre el productor y el consumidor. Para esta categoría, se propone la producción que se realiza actualmente con mayores cuidados ambientales y con la posibilidad de incorporar otros productos para aumentar la variedad ofrecida. Estas huertas, como bien patrimonial, podrían estar sujetas a recategorización en el caso de estar localizadas dentro de un Área de Reserva para proyecto especial.

#### *Periurbano Hídrico / Ambiental*

El principal objetivo de delimitar un suelo periurbano hídrico/ambiental es el de velar por el ambiente natural protegiendo las zonas urbanas en sus cercanías. Para esto, es fundamental



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

#### *Periurbano de Completamiento*

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

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

- Implementación de un programa específico con un modelo de gestión que integre a propietarios de suelo y productores para lograr una adecuada implementación de las políticas propuestas.
- Elaboración de un “Catálogo de Modos Productivos” que incorpore nuevas prácticas en el uso y apropiación del suelo tendiente a garantizar la protección de los elementos naturales, su

flora y su fauna, así como también los cursos de agua que lo atraviesan. Para esto se deben establecer modos productivos que sean amables con los ecosistemas naturales, 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 entendido como una infraestructura en sí, haciéndolo trabajar en favor de ciertos objetivos ambientales particulares. Por ejemplo, se plantea la creación de barreras forestales para cambiar la dirección y disminuir la velocidad de los vientos, evitando que los agroquímicos 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.
- Creación de barreras forestales que cambien la dirección y disminuyan la velocidad de los vientos, evitando que los agroquímicos usados en áreas rurales afecten a las áreas urbanas.
- Recuperación y conservación de las condiciones naturales de los suelos para facilitar así la filtración del agua de lluvia.
- 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.



Paisaje de las parcelas de borde de las áreas urbanizadas

## 120 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 reestructuración 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 proceso de negociación. En cierto sentido, los convenios urbanísticos tratan de generar una contraprestación, colaboración, cooperación, contribución y/o aportes por parte de los beneficiados de la actividad

estatal 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. En Villa Constitución existe la figura del Convenio Urbanístico con características de gestión local; en adelante debe estudiarse la compatibilidad entre este instrumento y el que se aplica en el nivel metropolitano para lograr una óptima adecuación y complementariedad de ambas normas.

**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 consortios 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. El presupuesto participativo se encuentra vigente en esta localidad desde hace más de diez años.

## 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 Villa Constitución 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.

### MUNICIPIO DE VILLA CONSTITUCIÓN

*Intendente*, Jorge Berti

*Coordinador de Gabinete*, Carlos Báez

*Secretaria de Ordenamiento Territorial*, Paola Bagnera

*Asesor Técnico Local ECOMR*, Arq. Iván Moretta

### 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 Corredor Norte 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.

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

ECOM (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.

LISCHETTI, Santiago (1980) Historia de Villa Constitución (1857-1978). Gobierno de la Provincia de Santa Fe y Municipalidad de Villa Constitución.

LÓPEZ, Silvana; MARTÍN, Jorge y REGIS, Élida (1992) Asentamientos industriales en Villa Constitución. Historia Regional N°11. Instituto Superior de profesorado N°3 Eduardo Laferriere, Departamento de Historia.

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)

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

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

ISBN 978-987-8355-07-8

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

CDD 710



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 978-987-8355-07-8



9 789878 355078











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





Villa Constitución 2030

PLAN URBANO LOCAL

