



ESTRATEGIAS
LOCALES
UN PLAN
METROPOLITANO



Fray Luis Beltrán 2030

PLAN URBANO LOCAL









Fray Luis
Beltrán 2030

PLAN URBANO LOCAL





Imagen aérea Fray Luis Beltrán. 2019

Vecinos y vecinas de nuestra ciudad:

En mi carácter de intendente y vecino de Fray Luis Beltrán quiero presentarles en esta oportunidad, el Plan Urbano Local; instrumento que nos permitirá ordenar el desarrollo futuro de nuestra localidad.

Fray Luis Beltrán es una importante ciudad, localizada en el Corredor Norte Metropolitano, que ha basado su desarrollo fundamentalmente en la actividad industrial. Sin embargo, en los últimos años detectamos la necesidad y conveniencia, como otros centros urbanos, de diversificar las actividades que impulsarán su desarrollo. Debemos descubrir y afrontar nuevas oportunidades y también resolver los conflictos existentes.

Creemos que las decisiones que tomamos en el día a día pueden condicionar la realización de un proyecto mayor. Consideramos indispensable que cada intervención que se efectúe en nuestra ciudad se piense y forme parte de una estrategia de desarrollo urbano de más largo alcance.

Necesitamos para ello contar con un Plan Urbano Local, para lo cual les proponemos reconocer los problemas y potencialidades que tenemos, para luego definir las políticas y estrategias urbanísticas que debemos impulsar. Hemos valorado tres grandes temas sobre los cuales centrar el debate: *urbanización y vivienda; desarrollo de espacios libres; y completamiento de infraestructuras y servicios*. Nos interesa también reflexionar acerca de los proyectos estratégicos que queremos implementar, muchos de los cuales nos vincularán con otras localidades vecinas y nos ayudarán a lograr una mayor y mejor integración metropolitana y regional.

Esta iniciativa se llevó adelante gracias a nuestra incorporación

al programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano, junto a otras 12 comunas y municipios que constituyen el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOMR) y que fueron integradas en una primera fase de su implementación.

Distintas instituciones participaron en su desarrollo coordinadas por el ECOMR (CONICET, INTA, Universidad Nacional de Rosario y Colegio de Arquitectos), prestando colaboración técnica y aportando personal idóneo que se sumó a la tarea encauzada por los equipos del ECOMR y al personal técnico de la ciudad.

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

Confiamos en que esta decisión que hemos tomado nos orientará y nos marcará el rumbo a seguir, para lograr transformar positivamente nuestra ciudad y mejorar la calidad de vida de nuestra gente.

Mariano Cominelli Chiara

Intendente de Fray Luis Beltrán

ÍNDICE

10

INTRODUCCIÓN.

CAPÍTULO 1.

CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano 18

Descripción general de la localidad20

Proceso de urbanización 21

- Configuración urbana y cambios de uso de suelo 21

- Transformaciones recientes 22

- Caracterización del suelo periurbano y rural 25

CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

Sistemas Generales	28
• Sistema vial jerárquico	28
• Sistema ferroviario	28
• Transporte público	30
• Sistema de espacios verdes	30
• Equipamientos urbanos significativos	30
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor	32
Ejes temáticos sectoriales	37
• Urbanización y vivienda	37
• Déficit habitacional	42
• Estado de las infraestructuras y los servicios	45
• Desarrollo del suelo periurbano y rural	50
• Accesibilidad y movilidad	53
• Desarrollo industrial, productivo y de servicios	54
Principal normativa vigente	56
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	58
Identificación de las potencialidades locales	63

CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local	68
• Criterios generales	68
• Criterios particulares adoptados para las localidades del CNM	70
Síntesis de las estrategias de desarrollo para el CNM	79
Objetivos de transformación urbana	84
Criterios de urbanización a nivel local	86
Políticas y acciones para el desarrollo local	87
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda	87
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes	90
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad	90
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios	92
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios	94
• Lineamientos preliminares para un plan de infraestructuras y servicios	94
• Modelo Integrado de las estrategias para el desarrollo local	98
Grandes operaciones estructurales	100
Instrumentos normativos y de gestión	110
• Normas urbanísticas generales	110
• Normas urbanísticas particulares	110
• Reglamento de edificación	112
• Instrumentos de gestión para la concertación	112
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano	113

INTRODUCCIÓN

12

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

Esos instrumentos marcaron un rumbo a seguir constituyendo importantes antecedentes en materia de planificación del Área Metropolitana de Rosario (AMR), la cual toma mayor impulso a partir de 2010 con la creación del Ente de Coordinación Metropolitana (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, se configura como referente en la coordinación y promoción de políticas públicas consensuadas; y se consolida como un actor clave en la asistencia a las comunas y municipios que lo integran para desarrollar sus propios instrumentos de planificación local: los Planes Urbanos Locales (PUL).

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

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

En este contexto y aprovechando las sinergias logradas, se puso en marcha el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, mediante el cual se inició un proceso que en una primera fase involucró trece comunas y municipios ECOMR: Álvarez, 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 Fray Luis Beltrán entre otras once más: Acebal, Carmen del Sauce, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Funes, Pavón, Piñero, Pueblo Andino, Ricardone, Villa Constitución y Zavalla. Rosario, ciudad cabecera del área, se integra al programa a través del planteo de 5 Planes Interjurisdiccionales, a desarrollar en forma conjunta con seis localidades colindantes.

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

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

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

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

La elaboración del “Plan Urbano Local Fray Luis Beltrán 2030” supone no sólo la actualización y reformulación implícita del cuerpo normativo vigente, sino, sobre todo, su adecuación a los objetivos y políticas concertadas a nivel metropolitano. Los proyectos y las propuestas urbanísticas que se planteen en Fray Luis Beltrán 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 ciudad a repensar sus propuestas y revisar su cuerpo normativo, a fin de actualizarlo encuadrando los lineamientos a seguir para encauzar tanto el desarrollo local como para propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Se hace necesario reforzar los instrumentos que faciliten una gestión asociativa entre el sector público y el sector privado, como también el desarrollo de proyectos estratégicos en forma conjunta con otras localidades, que puedan encontrar financiamiento por parte del gobierno provincial y nacional. En la práctica, los procesos de planificación territorial metropolitana, así como su integración con los procesos de planificación urbana local, se presentan como una arena compleja, dinámica y cambiante en sus entornos y desafíos. Los mismos requieren nuevas modalida-

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

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

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

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

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

DIRECCIÓN GENERAL ECOMR
Septiembre de 2019

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



CAPÍTULO 1.**CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

Fray Luis Beltrán (FLB), 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

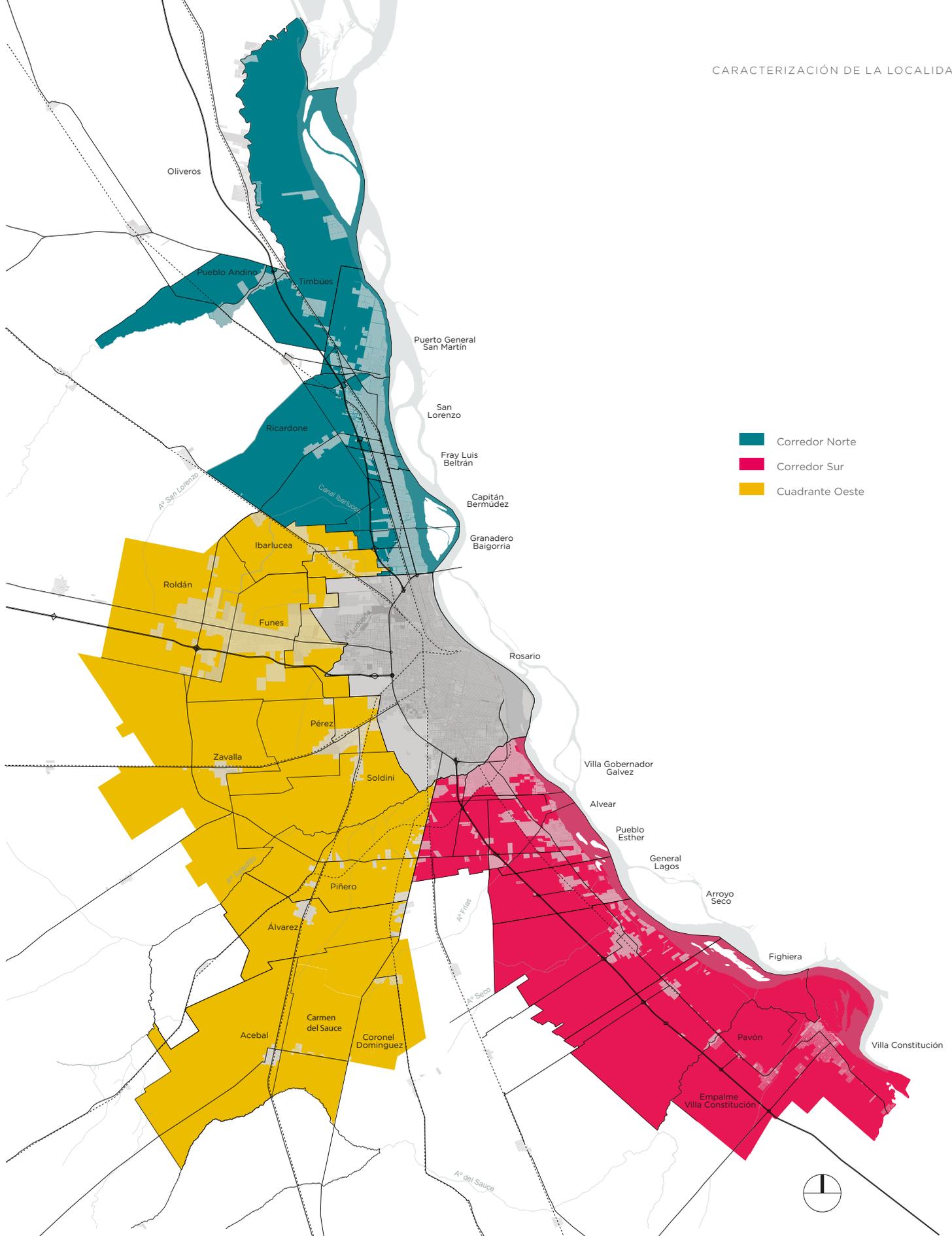
Fray Luis Beltrán (FLB) integra el Corredor Norte del Área Metropolitana de Rosario (AMR), el cual se desarrolla hacia el norte de la ciudad de Rosario, a la vera del Paraná, y se estructura en torno a la ruta nacional N°11, a las trazas de los Ferrocarriles Gral. M. Belgrano y Gral. B. Mitre y a la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

El Corredor Norte Metropolitano se conforma por una estructura territorial predominantemente industrial y estrechamente asociada a la consolidación, sobre el frente fluvial del Paraná, de una cadena portuaria que distingue especialmente al Área Metropolitana de Rosario, definiendo en gran medida su perfil productivo, que conforma la base económica del desarrollo regional.

Si bien posee una historia fuertemente vinculada a la producción industrial (en especial, en torno a las instalaciones del Batallón de Arsenales 603 y de Ar-Zinc S.A.), en la actualidad Fray Luis Beltrán presenta un fuerte rol residencial. El frente ribereño se encuentra hoy ocupado con diferentes usos, ya que, a pesar de la consolidación de grandes instalaciones productivas y la presencia de residencia privada, existen aún importantes predios situados

en una posición estratégica que constituyen la reserva de suelo para impulsar un proceso paulatino de apertura de la ciudad al río, con la incorporación de espacios públicos y equipamientos comunitarios útiles para todo el corredor. Asimismo, se destaca la existencia de una barranca alta con bajadas puntuales al Paraná, que permiten, en escasos puntos a lo largo de su recorrido, la presencia de lugares acotados de contacto con el agua.

Sin embargo, a pesar de sus particularidades, comparte diversas condicionantes comunes al resto de las localidades que conforman el Corredor Norte Metropolitano, con problemáticas que requieren ser abordadas coordinadamente entre todas las comunas y municipios que lo integran. Esto conduce a la definición de políticas consensuadas, que promuevan el desarrollo integral metropolitano y potencien el valor de estos vínculos, a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local.



20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

Fray Luis Beltrán se localiza a 20 km aproximadamente del centro de la ciudad de Rosario y tiene una extensión territorial de 8,27 km². El área urbanizada, que ocupa aproximadamente 5,16 km² (62,4% de la superficie total), se encuentra destinada al desarrollo de usos vinculados a la residencia permanente o temporal, las actividades secundarias, terciarias y recreativas. El área no urbanizada, que incluye el suelo destinado a actividades primarias y usos agropecuarios, ocupa aproximadamente 2,40 km² (29% de la superficie total). Además, por limitar con el río Paraná, dentro de su extensión territorial comprende 0,71 km² de río, lo que genera un frente ribereño de 1.363,18 metros.

Según el Censo Nacional realizado en el año 2010, cuenta con una población de 15.389 habitantes alojados en un total de 4.440 hogares. Esta población representa el 10,2% de los habitantes del Corredor Norte Metropolitano y el 1,1% del Área Metropolitana de Rosario. Los incrementos intercensales, que captan no solo la natalidad sino también las migraciones, son del 20,1% (período 1991-2000) y del 6,9% (período 2001-2010). En base a estos datos, la proyección de población en el 2019 es de 16.430 habitantes. Este crecimiento, en comparación con lo observado en el Corredor Norte Metropolitano (16,7% y 11,8% en ambos períodos), es considerablemente mayor entre 1991-2001 y luego desciende en el período 2001-2010, pero con valores altos en relación a los de la

provincia de Santa Fe, que ha presentado variaciones intercensales de 7,2% y 6,5% respectivamente. Comparada con la ciudad de Rosario, que registra un incremento para los mismos períodos de 0,05% y 4,30% respectivamente, Fray Luis Beltrán posee un aumento notablemente mayor. Estos incrementos hacen suponer que dentro de la provincia, y en particular del AMR, hubo desplazamientos de población, siendo el Corredor Norte y en particular la ciudad de Fray Luis Beltrán receptores de nuevas poblaciones.

La estructura etaria queda compuesta por: la población hasta los 14 años, que representa el 26%; la de un rango entre los 15 y 65 años (población en edad de trabajar), que constituye el 66,4%; y los mayores de 65 años, que suman el 7,6%. Esta estructura mantiene aproximadamente las características generales del Corredor Norte, que presenta para cada grupo 24,9%, 66% y 9,1% respectivamente.

La densidad poblacional muestra una primera aproximación a la configuración de la ciudad y su organización territorial. En la totalidad del tejido, la densidad global¹ alcanza los 1.860 hab./km², siendo en el área urbanizada² de 2.891 hab./km², y en el área no urbanizada³ de 70 hab./km². Esto indica que la población se encuentra mayormente concentrada en el área urbana, siendo baja la densidad de población en el resto de la jurisdicción, dando cuenta de una ciudad compacta. En base a las proyecciones censales calculadas por el INDEC, la densidad poblacional global proyectada⁴ al 2019 es de 1.986 hab./km².

1. Relación entre la población y la superficie total del distrito.
2. Relación entre población en zona o área y la superficie urbanizada.
3. Relación entre la población en zona o área no urbanizada y la superficie no urbanizada.
4. Relación entre la población total proyectada al 2019 según Indec y la superficie total del distrito.

PROCESO DE URBANIZACIÓN

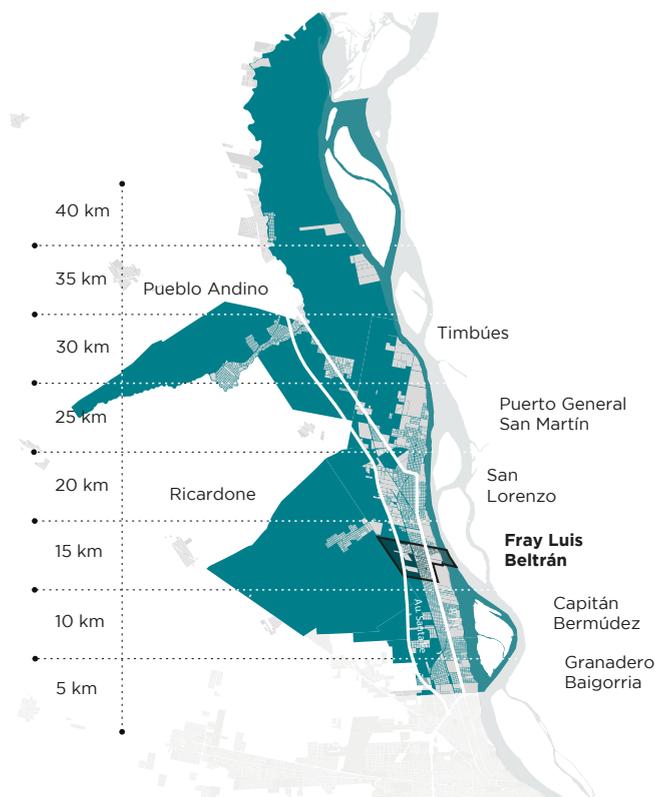
CONFIGURACIÓN URBANA Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

Los orígenes de la actual ciudad de Fray Luis Beltrán datan de mediados del siglo XIX. En 1848, el colonizador italiano Domingo Borghi adquiere las tierras que, hasta ese momento, formaban parte de la entonces denominada Colonia Ortiz (la cual incluía terrenos que actualmente corresponden a las jurisdicciones de Capitán Bermúdez y Ricardone).

El poblado incrementa su desarrollo hacia fines de la década de 1880, período en que en sus tierras se inician plantaciones de trigo y maíz. Dado que en esa fecha aún el ferrocarril no atravesaba dicho territorio, se promueve la creación de un puerto sobre el río Paraná con el objetivo de transportar fluvialmente la producción cerealera: Puerto Canaletas.

A solicitud de Domingo Borghi, en 1892 se asienta en estas tierras una estación ferroviaria correspondiente a la Compañía Francesa de los ferrocarriles de Santa Fe, la cual llevaría su propio nombre: Estación Borghi. Este hecho posibilita el transporte directo y confortable desde Rosario a la actual Fray Luis Beltrán, fomentando el aumento poblacional de la localidad.

A principios del siglo XX, en un extenso predio ubicado entre el ex-Ferrocarril Rosario-Santa Fe y el río Paraná, se instala el Arse-



nal Regional del Litoral (luego denominado Arsenal San Lorenzo y actualmente Base de Apoyo Logístico 603BAL 603) y, posteriormente, la Fábrica Militar, en inmediaciones del loteo original de Fray Luis Beltrán. Esta importante porción territorial, ubicada en el límite entre las actuales Fray Luis Beltrán y Capitán Bermúdez, ha ocasionado desde su instalación y a través de la historia numerosos litigios jurisdiccionales entre ambas localidades.

En 1950 se instala al norte del Batallón de Arsenales la empresa Sulfacid S.A., industria de química pesada productora de ácido sulfúrico, admio metálico, aleaciones y otras sustancias, lo que atrae población a la localidad y genera puestos de trabajo a numerosas familias. La Fábrica Militar y Sulfacid S.A. se convierten así en los motores productivos de la ciudad. En 2005, Sulfacid S.A. es comprada por Ar-Zinc S.A.; en 2016 cierra sus puertas despidiendo a más de 400 empleados. Este hecho, sumado al progresivo desmantelamiento del Batallón de Arsenales y de la Fábrica Militar, deja a la localidad sin una actividad productiva fuerte.

Cabe destacar que el nombre actual de la ciudad se define recién en 1950, año en que se conmemora el 100º aniversario del fallecimiento del General José de San Martín. A través de la sanción de la Ley provincial N°3.651, Puerto Borghi cambia su denominación a Fray Luis Beltrán, en homenaje al destacado fraile del Combate de San Lorenzo. En el año 1985, al superar los 11.000 habitantes, Fray Luis Beltrán es declarada ciudad.

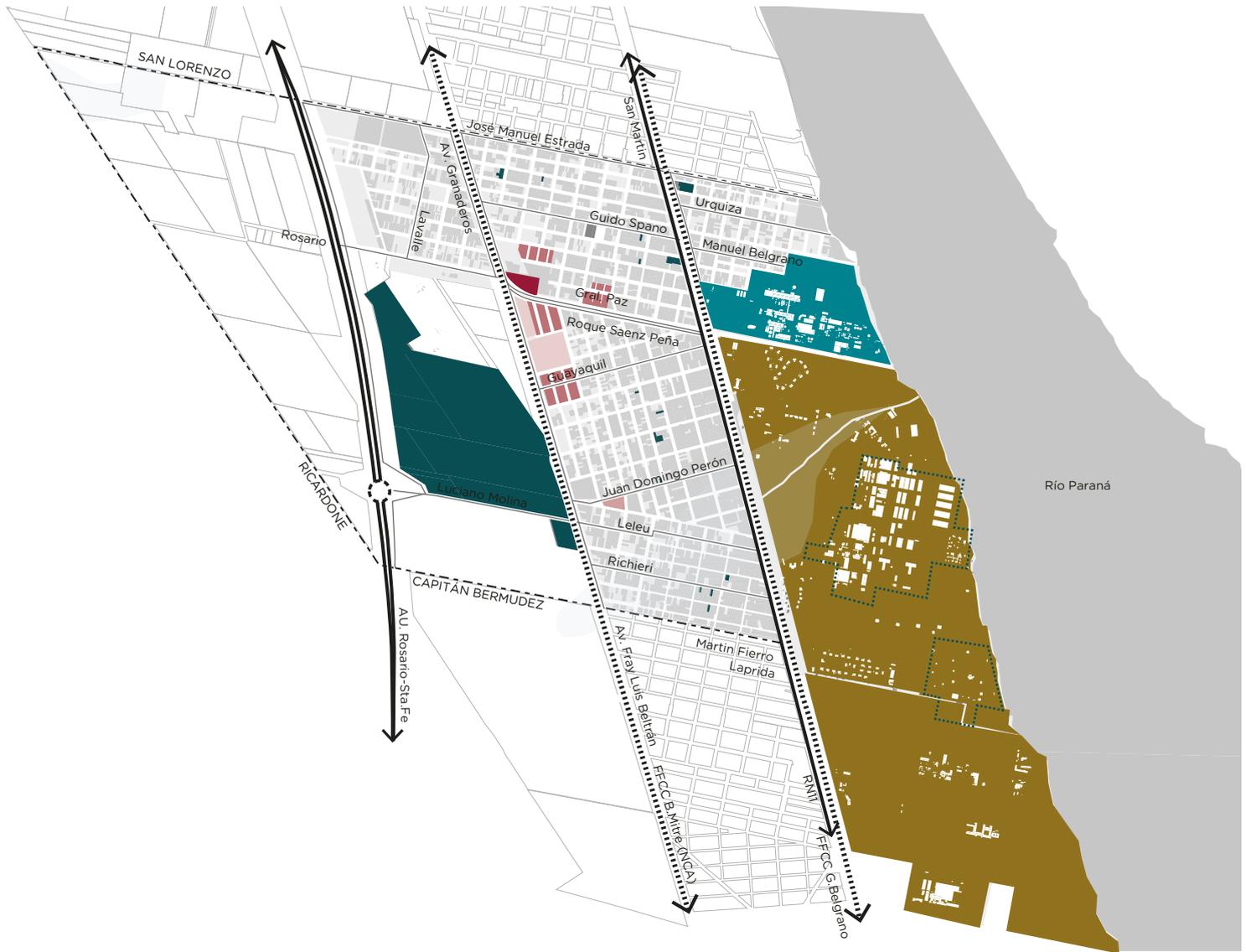
TRANSFORMACIONES RECIENTES

La presencia de importantes elementos estructurales posicionados longitudinalmente (río Paraná, Ferrocarriles General M. Belgrano

y General B. Mitre (NCA) y autopista Rosario-Santa Fe) dividen al territorio en tres franjas, que permanecen vigentes en la actualidad con vocaciones diferenciadas y algunas transformaciones.

La franja este, delimitada por el río Paraná y el Ferrocarril Gral. M. Belgrano, mayormente ocupada por áreas productivas e institucionales, posee un gran potencial de transformación por la presencia de grandes predios desafectados de uso o subutilizados, con importantes superficies de suelo desaprovechadas pertenecientes a Ar-Zinc S.A, Batallón de Arsenales 603 y Fábrica Militar Fray Luis Beltrán. La disponibilidad de gran parte de estos predios, que conforman una pieza continua localizada sobre el frente ribereño del Paraná, posibilita pensar en encauzar un proceso paulatino de reestructuración, prevista mediante el desarrollo del Plan Especial Batallón de Arsenales y Fábrica Militar. Completan esta franja el camping municipal, el Club Náutico Fray Luis Beltrán y el barrio Remedios de Escalada de San Martín (conocido como barrio Retiro).

La franja central, delimitada por las vías de los ferrocarriles Gral. M. Belgrano y Gral. B. Mitre (NCA) constituye el área de la ciudad más consolidada. En la última década, presenta escasas transformaciones y se caracteriza por registrar un uso mayormente residencial. Especialmente en la mitad este de la franja, en cercanías a la ruta nacional N°11, se concentra la mayoría de los equipamientos urbanos. Se identifican, además, algunas instalaciones industriales de pequeña escala dispersas en la planta urbana; en su mayoría talleres de montaje para grandes industrias. También se ubica un asentamiento irregular denominado El Ombú, ubicado en la intersección de la Av. Fray Luis Beltrán y la calle Gral. Paz, en el barrio Celedonio Escalada de San Martín. Este asentamiento carece de provisión de servicios, conformándose como un enclave al que solo se puede acceder por calles



- | | | | |
|--|---|--|--|
| Asentamientos irregulares | Intervenciones de vivienda estatal posterior a 2002 | Instalaciones industriales obsoletas (Arzinc S.A.) | Proyecto de urbanización en gestión |
| Intervenciones de vivienda estatal anterior a 2002 | Instalaciones industriales o afines | Instalaciones industriales Fábrica Militar | Mayor Área Batallón de Arsenales n°603, Fábrica Militar Fray Luis Beltrán y Seminario San Carlos Borromeo. |

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

perimetrales, ya que el emplazamiento de las viviendas bloquea la apertura de nuevas calles. Prácticamente en toda la franja central se verifica una tendencia de consolidación de servicios en los terrenos cercanos a la ruta nacional N°11, mientras que los lotes más próximos al Ferrocarril Gral. B. Mitre comienzan a presentar algunas carencias. En el barrio 3 de Febrero, el tendido de cloacas se encuentra inconcluso en todo el sector, lo cual ha ocasionado la conexión ilegal al servicio cloacal de algunos vecinos, acción que trae aparejados diversos inconvenientes: las cloacas colapsan y se desbordan en determinados puntos fijos. Este barrio, que se vio afectado por la falta de tratamiento de la problemática hídrica, hoy está en vías de mejorar debido a la construcción del emisario de desagües Fray Luis Beltrán.

En la franja oeste, ubicada entre el Ferrocarril Gral. B. Mitre (NCA) y la autopista Rosario-Santa Fe, conviven usos rurales y urbanos. Hacia el norte se encuentra el barrio Granaderos, que data de 1926, y, aunque es una de las urbanizaciones más antiguas, constituye una de las áreas urbanas menos consolidadas de la localidad, presentando gran cantidad de lotes vacantes y el mayor déficit de servicios, infraestructura y equipamientos. En el sector centro y sur de esta franja se encuentran yuxtapuestos usos rurales e industriales, siendo justamente los usos productivos-industriales los que han ido aumentando en los últimos años, ocupando tierras originalmente destinadas a suelo rural. En estos terrenos se encuentran la fábrica de ladrillos Brimax, la empresa Soime y terrenos desafectados de uso de la empresa Ar-Zinc S.A.

Por último, el sector que se encuentra al oeste de la autopista Rosario-Santa Fe en jurisdicción de Fray Luis Beltrán, continúa siendo de uso rural mayormente dedicado a la agricultura extensiva, no presentando cambios notables en los usos del suelo.

En los últimos quince años se denota una clara tendencia de consolidación del área urbana del municipio, aprobada entre los años 1926 y 1969. Especialmente, se produce el completamiento del tejido urbano en el sector comprendido desde las vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano al este hacia la autopista Rosario-Santa Fe al oeste, siendo las áreas próximas a las vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano las más consolidadas y quedando hacia el oeste los sectores menos consolidados. En dicha área aún se registran gran cantidad de lotes vacantes.

Además del mencionado asentamiento irregular ubicado en el barrio Celedonio Escalada de San Martín, Fray Luis Beltrán presenta en diversos sectores de la planta urbana una gran cantidad de lotes ocupados ilegalmente o con irregularidades dominiales. Estas ocupaciones, a diferencia del asentamiento El Ombú, se encuentran dispersas en la ciudad y las viviendas se emplazan respetando los límites de los lotes y el trazado de las calles. Se muestran a continuación las principales transformaciones registradas en el distrito de Fray Luis Beltrán, especialmente en la última década, como también las operaciones en gestión desarrolladas por parte de agentes privados y las urbanizaciones de intervención estatal.

Según la clasificación del Catastro Provincial, la configuración actual de los usos del suelo está dada principalmente por la categoría “*suelo urbano*” (51,61% de la superficie total), la mayor superficie declarada de la localidad, concentrado en el 98,91% de las fincas. El “*suelo rural*” ocupa el segundo lugar (38,93% de la superficie total) y está constituido por el 0,48% de fincas. La superficie de suelo calificada como “*suburbano*” (5,43% de la superficie total) está constituida por solo el 0,12% de fincas, con un 0,26% de la superficie edificada. El “*suelo suburbano loteado*” constituye el 4,04% de la superficie total con el 0,28% de la superficie edificada total.

Tipo de zona	Nro. Fincas	%	Sup. Terreno (Has.)	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada (m ²)	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	6.645	98,91	294	51,61	696.063	99,65	23,68
Suburbano	8	0,12	31	5,43	1789	0,26	0,58
Suburbano Loteado	33	0,49	23	4,04	633	0,09	0,28
Rural	32	0,48	222	38,93	0	0,0	0,0
TOTAL	6.718		570		698.485		12,26

Tabla. Usos del suelo. Fuente: SCIT 2019.

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.

A diferencia del Corredor Sur y del Cuadrante Oeste Metropolitano, donde los suelos identificados como periurbanos y rurales se ubican entre las localidades, en el Corredor Norte estos suelos cuentan con menor superficie, ubicándose sólo al oeste de las plantas urbanas. Esta situación da por resultado la conformación de una conurbación que carece de espacios intermedios rurales sobre el frente costero, con la única interrupción generada por la presencia de mayores áreas ocupadas por grandes implantaciones productivas y/o de servicio, en muchos casos subutilizadas.

Como se observa en el cuadro anterior, la comuna de Fray Luis Beltrán se encuentra en la actualidad mayoritariamente ocupada por suelo urbano, con menor cantidad de parcelas rurales. El suelo calificado como “periurbano” se reconoce en la franja extendida entre las vías ferroviarias y la autopista Rosario-Santa Fe; el resto de suelo ubicado al oeste es suelo rural. Ese espacio no presenta cursos de agua a proteger ni corredores biológicos.

Resulta de gran relevancia la planificación de este territorio, teniendo en cuenta todos los elementos que lo componen, para establecer una buena convivencia entre los suelos urbano y rural y generar en el espacio intermedio un nuevo modo de habitar la ruralidad.



CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

La caracterización territorial de Fray Luis Beltrán, la ubicación en el Área Metropolitana de Rosario y la particular articulación de usos del suelo y dinámicas de urbanización ofrecen una primera lectura de su configuración urbana y transformaciones recientes, así como de su particular condición rururbana. A continuación, se profundiza el conocimiento de la situación urbana de la 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 del mismo pueden definirse dos tipos de corredores en la localidad, según su jerarquía o relevancia en relación con el flujo que puedan conducir y con su capacidad para vincular distintos sectores urbanos y relacionar al municipio con el territorio circundante:

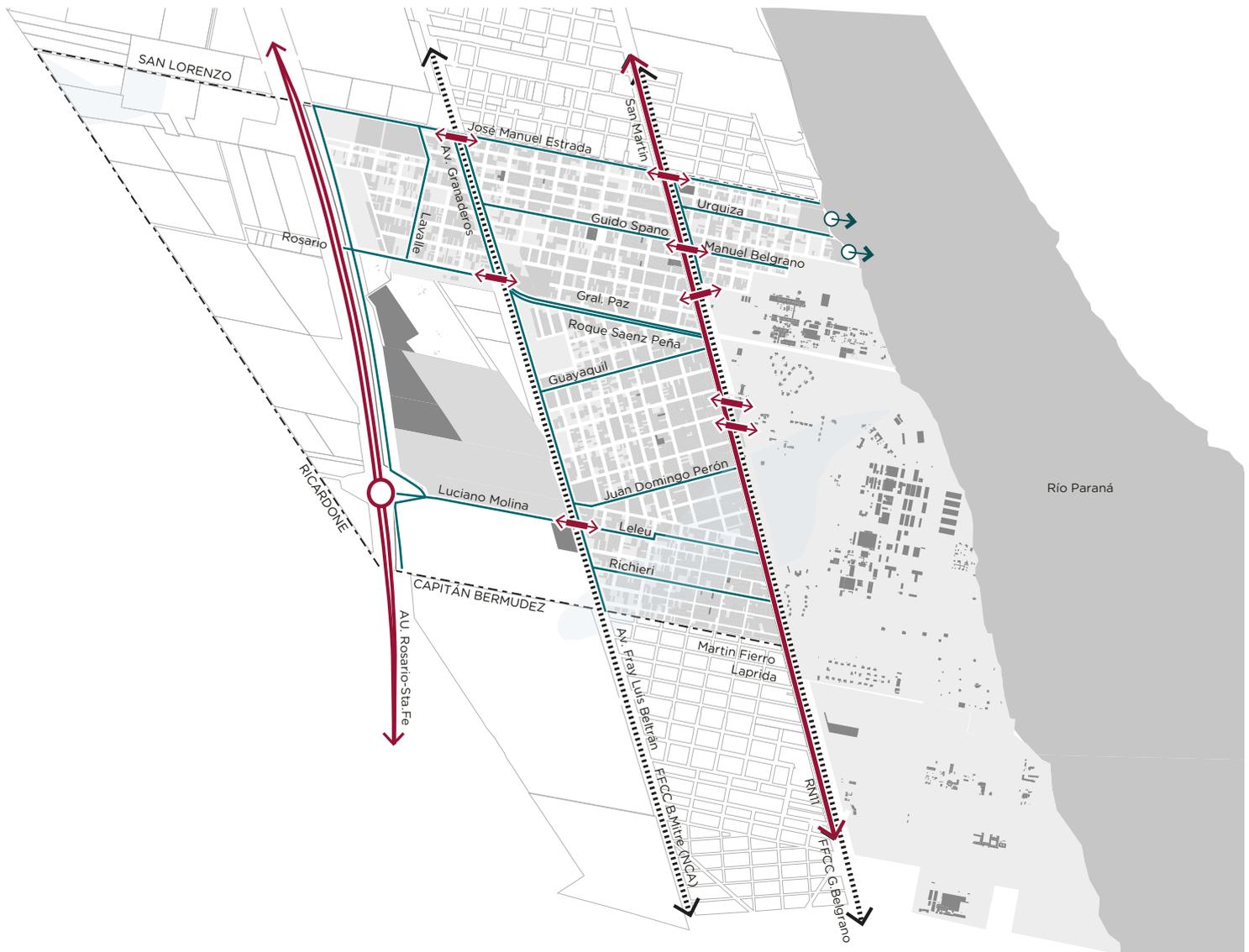
Corredores Primarios. La red vial jerárquica de la localidad se estructura hoy en función de la articulación de dos arterias viales importantes: la ruta nacional N°11 y la autopista Rosario-Santa Fe. La Avenida Fray Luis Beltrán, una traza vial de peso estratégico que está en proceso de transformación integral con inminente reconversión definitiva en una avenida interurbana compartida con cinco localidades del AMR, quedará transformada en un nuevo corredor primario de la ciudad. La calle Luciano Molina tiene potencial para conformarse en un eje estructurador pero este aun no está consolidado; su jerarquía radica en que cruza la autopista Rosario- Santa Fe en puente y se encuentra en gestiones la constitución del intercambiador completo, lo que garantiza una accesibilidad plena

al territorio para la ciudad. Una vez que dicho intercambiador se termine, constituirá el acceso a la ciudad por la autopista, consolidando su carácter estructurante.

Corredores Secundarios. Se destacan como los ejes transversales secundarios las siguientes calles: José Manuel Estrada (calle límite del municipio), Spano, el par General Paz/Roque Sáenz Peña (si bien es un boulevard, cada eje tiene su denominación singular), Guayaquil, Perón y Riccheri. Con la reconversión de las instalaciones en desuso ubicadas sobre la costa, que en un mediano plazo podrían incorporar nuevos usos urbanos, distintos ejes hoy subutilizados permitirían conectar la costa con la ruta nacional N°11, convirtiéndose en corredores secundarios de integración de la ciudad con el frente costero, especialmente las extensiones y/o consolidación de las calles Urquiza, Manuel Belgrano y General Paz.

SISTEMA FERROVIARIO

La ciudad registra los mismos trazados ferroviarios que las localidades limítrofes, hacia el norte y sur, ubicándose de forma paralela al río Paraná. Al oeste del suelo urbanizado, las vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre actúan como límite virtual de la urbanización (con alguna pequeña excepción en el extremo noroeste de la ciudad) y al este de la planta consolidada se registran las vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano, una barrera que resulta condicionante a los procesos de urbanización por los escasos pasos a nivel existentes y por la presencia de un terraplén ferroviario de altura variable, que dificulta la habilitación de nuevos pasos a nivel en otros tramos.



- Sistema vial primario
- Sistema vial secundario
- Vías de FFCC
- ↔ Bajadas públicas existentes a Río Paraná
- ↔ Pasos a nivel

Plano 2. Sistema vial jerárquico y ferroviario

TRANSPORTE PÚBLICO

En Fray Luis Beltrán se releva un alto nivel de circulación de transporte público de pasajeros que conecta al Corredor Norte a través de la ruta nacional N°11, donde se concentran al menos una docena de servicios vinculando la ciudad de norte a sur.

SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

El sistema de espacios verdes está constituido por todos aquellos sitios del territorio municipal que, en general, presentan las siguientes características comunes: valor distintivo por sus dimensiones, morfología, características ambientales y por las actividades que aloja. Son lugares que desempeñan una función estructural en la organización espacial de la localidad y del territorio, así se trate de terrenos de dominio público o privado. Por sus características físicas y funcionales, se distinguen tres categorías de espacios verdes bien diferenciadas:

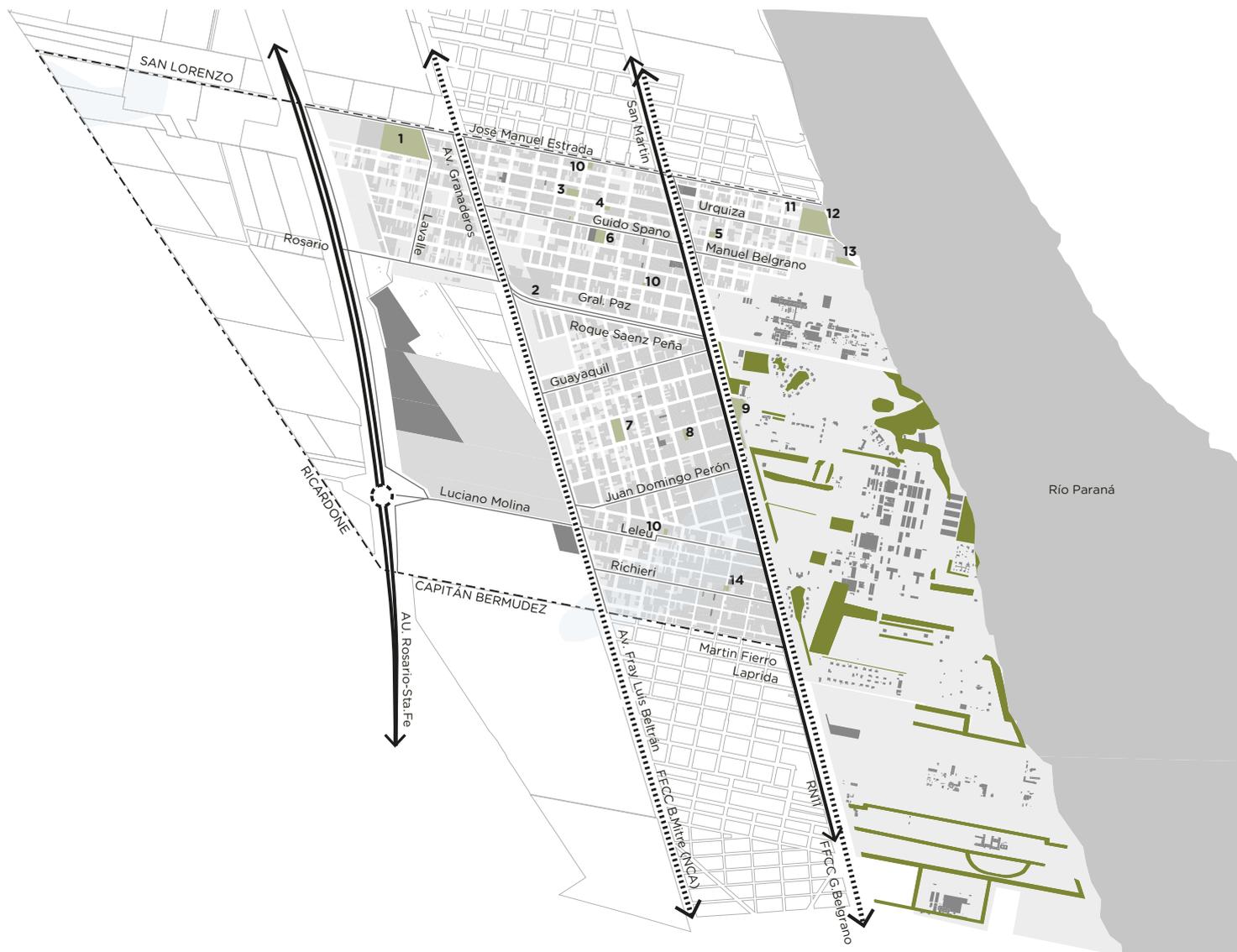
Frente ribereño del río Paraná. Comprende las parcelas localizadas sobre el borde este de la ciudad frente al río Paraná en toda su extensión, tanto en la barranca alta como en los bajíos. Si bien en la costanera norte se registran el mirador Quinta Zelaya, el camping municipal y el Club Náutico, en el sector centro y sur del frente fluvial se encuentran localizados grandes enclaves productivos (la ex Ar-Zinc S.A., el predio perteneciente al Ejército Nacional compuesto por el Batallón de Arsenales 603 y la Fábrica Militar) que impiden la existencia de un recorrido público continuo en toda la jurisdicción. Estos últimos poseen además importantes arbolados y recursos paisajísticos de valor; no obstante, mediante el desarrollo de un Plan Especial aún pueden lograrse accesos, recorridos, espacios públicos y miradores.

Parques, plazas y paseos. Esta categoría incluye los espacios abiertos de la localidad con dimensiones y características ambientales especiales y cuyo uso colectivo está destinado, fundamentalmente, a actividades recreativas. Se destaca especialmente la plaza Héroes de Malvinas, el cuadro de estación ferroviario con la plaza Eva de Beltrán y el Paseo del Reencuentro. Además, la localidad posee muchísimas otras plazas, pero todas de pequeñas dimensiones y con equipamiento escaso o nulo. Existen, también, grandes predios con masas arbóreas de relevancia, pertenecientes al sector privado y al Ejército Nacional, que se encuentran sujetos a un Plan Especial para incorporar nuevos espacios verdes y accesos públicos.

Espacio periurbano. Comprende a las parcelas ubicadas alrededor de las áreas urbanas destinadas principalmente a actividades productivas rurales. Se reconoce este espacio como filtro gradual entre el suelo urbano y el suelo rural. En el caso de Fray Luis Beltrán, las parcelas reconocidas como "suelo periurbano" se ubican entre la autopista Rosario-Santa Fe y el Ferrocarril Gral. B. Mitre, en convivencia con actividades productivas.

EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

La ciudad posee un establecimiento educativo de nivel inicial público y cinco privados; cuatro escuelas de nivel primario -Escuela Especial N°2.015 "Tiempo de Amor", Escuela N°6.370 "Tte. General Riccheri", Escuela N°1.014 "Marcelino Freyre", Escuela N°1.085 "República de Colombia"-; y dos escuelas de nivel secundario: Escuela de Enseñanza Media N°254 y Escuela Técnica N°410 "Fray Luis Beltrán". Asimismo, registra un instituto de nivel terciario: Instituto Superior N°22 "Maestro Addad". Respecto a



- | | | | |
|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Sistemas de espacios verdes 1. Terreno Municipal 2. Paseo del Reencuentro 3. Plaza La Magnolia 4. Plaza Evita | <ul style="list-style-type: none"> 5. Plaza Eva Perón 6. Plaza José de San Martín 7. Plaza Héroes de Malvinas 8. Plaza Ciccone 9. Plaza Eva de Beltrán | <ul style="list-style-type: none"> 10. Plazas sin nombre 11. Camping Municipal 12. Bajada Quinta Zelaya 13. Club Nautico Fray Luis Beltrán 14. Plaza Palestina | <ul style="list-style-type: none"> ■ Áreas forestadas |
|---|---|---|--|

Plano 3. Equipamiento y espacios verdes

32 los equipamientos de salud, la localidad cuenta con el Centro de Salud “Juan B. Cairo”, la Sala Atención Primaria, el Centro Mutual Personal Obrero Sulfacid S.A. y el Centro Médico Avenida.

En materia deportiva-recreativa se destaca el camping municipal, ya que es el predio público de mayor extensión dedicado a actividades de ocio, ubicado en un enclave privilegiado frente al Paraná, que permite uno de los pocos accesos públicos al río. A su vez, la ciudad cuenta con el Club Atlético Garibaldi, el Club 25 de Mayo, el Beltrán Fútbol Club y el Club Náutico Fray Luis Beltrán. Con relación a la cultura, cuenta con la Casa de la Cultura del Bicentenario y con más de ocho iglesias y sitios de culto.

Es importante destacar que los equipamientos existentes se ubican, predominantemente, en el sector localizado entre la ruta nacional N°11 y el Ferrocarril Gral. B. Mitre, tendiendo a concentrarse próximos a la mencionada ruta. En barrio Granaderos se denota un déficit de equipamientos, como también al este del Ferrocarril Mitre. También registra carencias el barrio Remedios de Escalada de San Martín, al Este de la ruta nacional N°11 y el Ferrocarril Belgrano.

PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR

El patrimonio¹ construido en esta ciudad se concentra en determinadas áreas consideradas de interés. Incluye edificios y arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos de carácter singular. Se destacan entre los más importantes:

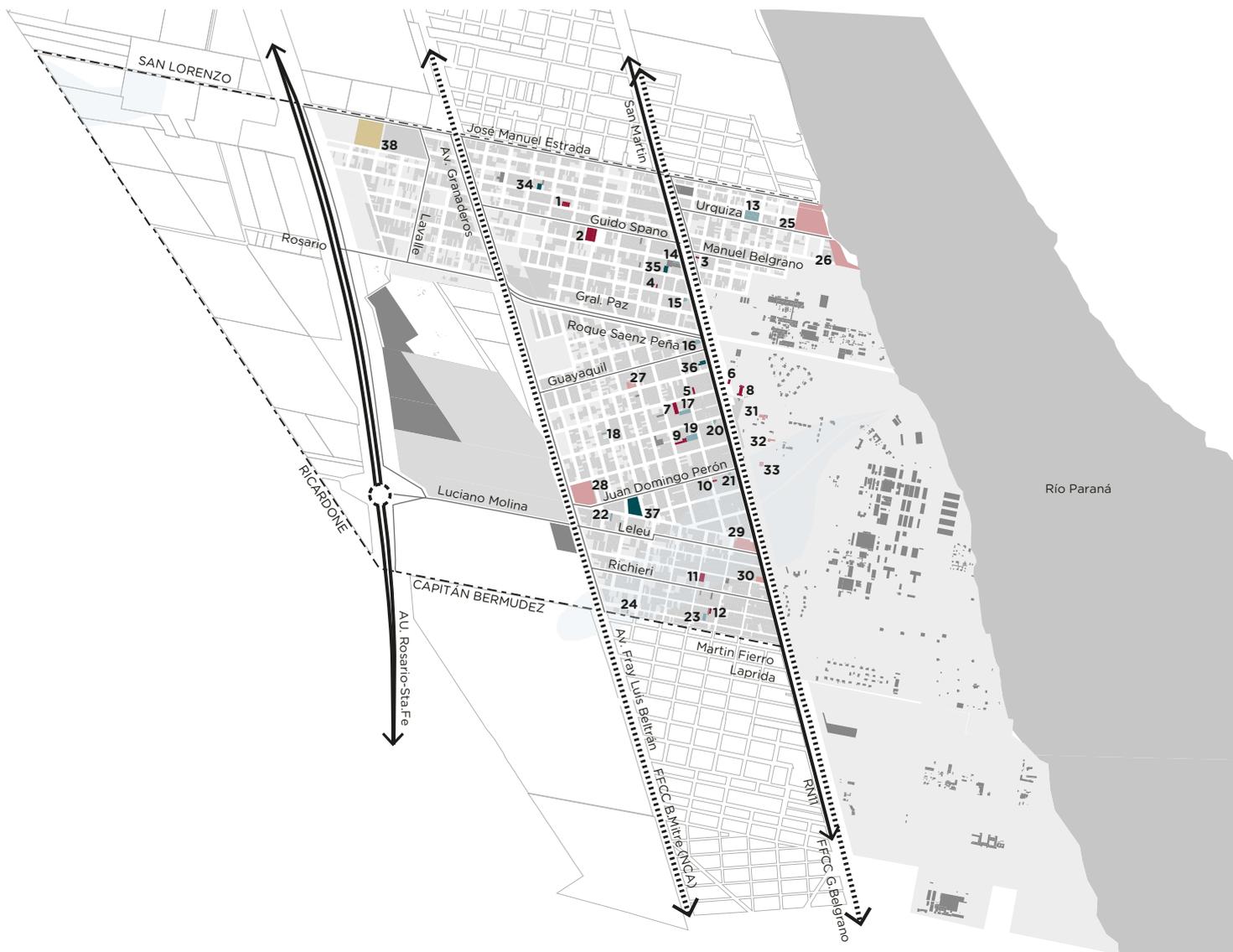
Áreas de protección histórica (APH). Se trata de sectores urbanos que presentan construcciones o conjunto de edificios de valor histórico y/o arquitectónico, una morfología urbana particular y/o condiciones de valor de conjuntos edilicios con espacios públicos de relevancia;

- *Cuadro de Estación Fray Luis Beltrán.* Se destaca esta área alrededor de la Estación Borghi, fundada en 1892. Comprende terrenos que se extienden desde la calle Dr. Illia hasta la calle Maestra Barragán. La estación tanto de pasajeros como de cargas del ex Ferrocarril Provincial de Santa Fe es de ladrillos de prensa a la vista; en ella se destaca la galería que funcionaba como andén. Recientemente el municipio inauguró una plaza en su predio.

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 del camping municipal y bajada Quinta Zelaya.* Estos terrenos correspondían antiguamente a la Quinta Zelaya, la cual registra una posición privilegiada sobre el Paraná y una bajada al río. En la esquina de las calles Lamadrid y Eva Perón se localiza el chalet que pertenecía a esta quinta y que actualmente se encuentra dentro del tejido urbano de la ciudad.
- *Predio del Batallón de Arsenales N°603 y Fábrica Militar de Armas Fray Luis Beltrán.* Se ubica en lo que antiguamente fue la quinta de Amador Argumedo. En 1904 se colocó la piedra fundacional y las construcciones internas comenzaron su desarro-

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



Educativo

- 1. Escuela Especial n°2015 Tiempo de Amor
- 2. Escuela n°1014 Marcelino Freyre
- 3. Jardín de Infantes El mundo del revés
- 4. Jardín de Infantes Los amiguitos mágicos
- 5. Jardín de Infantes Planeta Ilusión
- 6. Escuela Taller n°3187
- 7. Escuela de Enseñanza Media n°254 Fray Luis Beltrán
- 8. Instituto Superior n°22 Maestro Addad y Escuela n°6370 Tte. Gral. Richieri
- 9. Escuela Técnica n°410 Fray Luis Beltrán

- 10. Jardín de Infantes Conejito dormilón
- 11. Escuela n°1085 República de Colombia
- 12. Jardín de Infantes Cachivaches

Administrativo - Cultural

- 13. Iglesia Santa Rita
- 14. Iglesia Redentor
- 15. Municipalidad de Fray Luis Beltrán
- 16. Juzgado de Paz
- 17. Iglesia Nuestra Señora del Luján
- 18. Salón del Reino de los Testigos de Jehová
- 19. Casa de la Cultura y del Bicentenario

- 20. Iglesia de Jesucristo de los Santos de los Últimos Días
- 21. Concejo Deliberante
- 22. Asociación Evangélica
- 23. Capilla San Cayetano
- 24. Iglesia Palabra de Vida Fray

Deportivo - Recreativo

- 25. Camping Municipal
- 26. Club Náutico Fray Luis Beltrán
- 27. Club 25 de mayo
- 28. Estadio Municipal-Beltrán Fútbol Club
- 29. Club Atlético Garibaldi
- 30. Sede Club Garibaldi
- 31. Casino de suboficiales del ejército argentino

- 32. Club Arsenal San Lorenzo
- 33. Casino de oficiales del ejército argentino

Salud

- 34. Sala Atención Primaria
- 35. Centro Mutual Personal Obrero Sulfacid S.A.
- 36. Centro Médico Avenida
- 37. Centro de Salud Juan B. Cairo

Servicios

- 38. Cementerio

Plano 4. Equipamientos urbanos significativos

34

llo en 1915. Es un predio de grandes dimensiones que contiene fábrica de municiones, barrios de vivienda y equipamientos de valor patrimonial. Asimismo, posee importantes extensiones de tierra vacante con valiosos recursos paisajísticos, arboledas y una posición estratégica sobre el río Paraná.

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

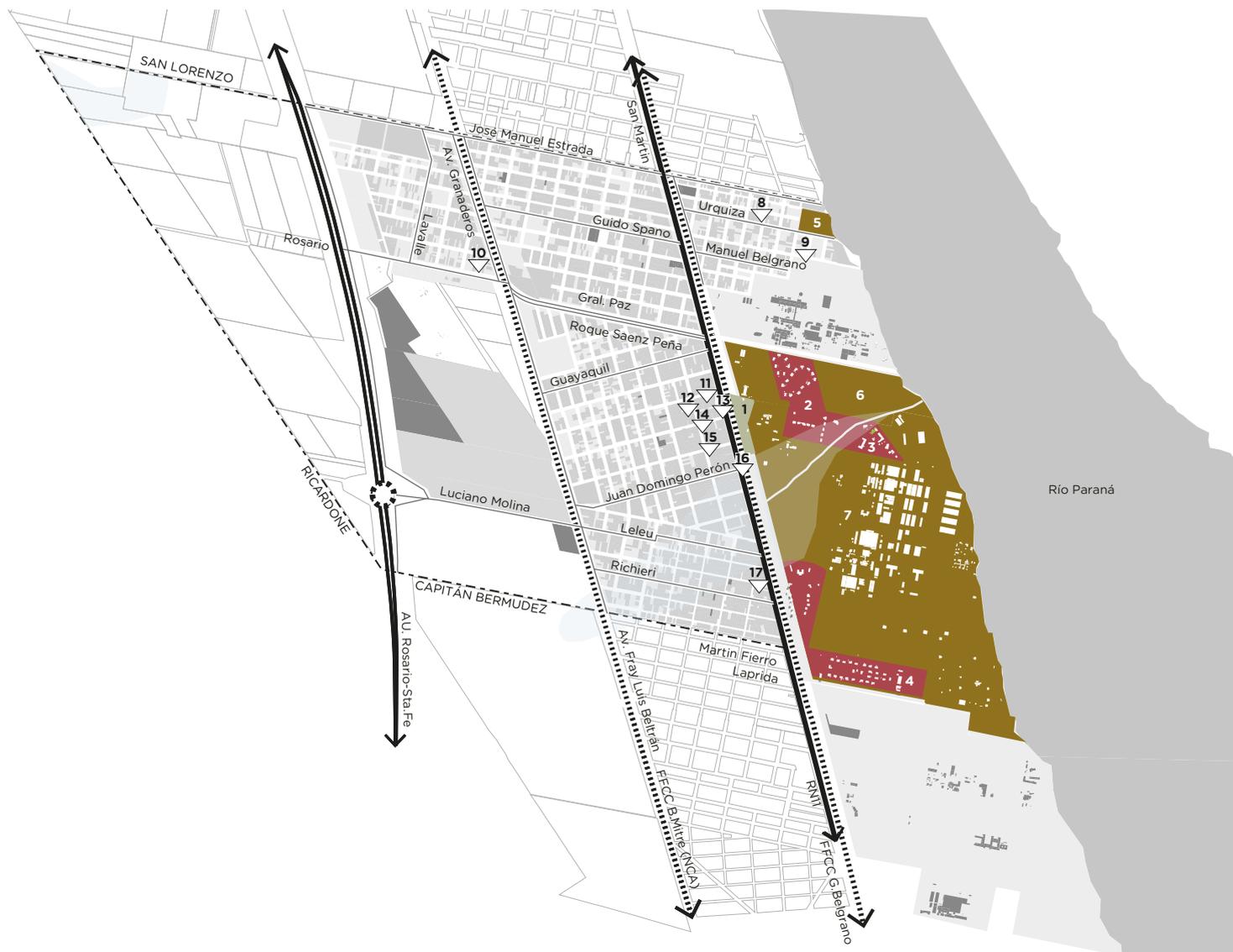
- *Barrios “Fábrica Militar”, “Oficiales de Ejército Argentino” y “Suboficiales del Ejército Argentino Batallón de Arsenales N°603”.* Estos tres barrios se ubican en el interior de los predios del Batallón de Arsenales N°603 del Ejército Argentino y de la Fábrica Militar de Armas Fray Luis Beltrán. Fueron construidos aproximadamente en la década de 1920 con el fin de alojar a los altos mandos del ejército que ejercieran sus actividades en dichos predios. Al encontrarse dentro de los terrenos del Ejército Nacional son de acceso restringido y gran parte de la población no tiene acceso a sus inmediaciones.

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

- *Chalet Quinta Zelaya.* Es la residencia correspondiente a la quinta que abarcaba toda el área del actual camping municipal. El chalet se desarrolla en tres niveles, posee una cubierta de

tejas a cuatro aguas y un gran parque arbolado que lo rodea.

- *Casa en barrio Granaderos.* Casa correspondiente al primer barrio de la ciudad, Granaderos, llamado así por originarse en los alrededores del apeadero Granaderos sobre las vías del Ferrocarril General B. Mitre.
- *Ex-Almacén de ramos generales.* Es uno de los escasos edificios que se conservan entre los comercios y almacenes de los primeros años de la localidad. Está ubicado sobre Av. San Martín, cercano al cuadro de estación, en uno de los primeros barrios de Fray Luis Beltrán.
- *Iglesia Nuestra Señora de Luján.* Su construcción se llevó a cabo en etapas: la piedra fundamental fue colocada en 1947, la cubierta en 1954 y el campanario en 1960. Es un edificio de líneas simples y neocoloniales, con un ingreso descentrado y un amplio arco que conforma el atrio.
- *Iglesia Santa Rita.* Proyecto de Alberto E. Cámpora, comenzó a construirse en el año 1994 por iniciativa del Padre Bernardo Milotich, cura párroco de Nuestra Señora de Luján y capellán del Batallón de Arsenales N°603. La municipalidad de Fray Luis Beltrán expropió los terrenos donde se ubica la iglesia y los fieles donaron los materiales y mano de obra para su construcción. Fue inaugurada en 1997.
- *Sociedad Española de Socorros Mutuos.* La institución fue creada por inmigrantes españoles en 1918 con fines asistenciales. Inicialmente la asociación cuenta con un solo recinto, pero, a través de donaciones, se construyó el resto del salón, la galería y la pista. En el año 1982 se inauguraron las remodelaciones correspondientes del frente del edificio y el comedor.
- *Edificio del Concejo Deliberante (ex Municipalidad).* En 1943 la Comisión de Fomento del entonces Pueblo Borghi (hoy Fray Luis Beltrán) compró el terreno donde se emplaza el edificio.



■ Área de protección histórica

- 1. Cuadro de Estación

■ Barrios significativos

- 2. Barrio de suboficiales del ejército argentino y Batallón de Arsenales n°603
- 3. Barrio de oficiales del ejército argentino y Batallón de Arsenales n°603
- 4. Barrio Fábrica Militar Fray Luis Beltrán

■ Predios significativos

- 5. Camping Municipal y Bajada Quinta Zelaya
- 6. Batallón de Arsenales n°603
- 7. Fábrica Militar Fray Luis Beltrán

▽ Obras significativas

- 8. Iglesia Santa Rita
- 9. Chalet Quinta Zelaya
- 10. Casa Barrio Granaderos
- 11. Ex-Almacén ramos generales
- 12. Nuestra Señora del Luján
- 13. Casas
- 14. Sociedad Española
- 15. Casa
- 16. Edificio Concejo Deliberante (Ex-Municipalidad)
- 17. Sede Club Garibaldi

Plano 5. Sitios y edificios de valor patrimonial



Cuadro de estación Fray Luis Beltrán

36



Iglesia Nuestra Señora de Luján
Iglesia Santa Rita
Almacén de ramos generales



Casa
Chalet Quinta Zelaya



Edificio del Concejo Deliberante
Sociedad Española de Socorros Mutuos

Escuela N° 6370
Club Garibaldi



Posteriormente, ha albergado a la Municipalidad de Fray Luis Beltrán y actualmente es sede del Concejo Deliberante de la ciudad.

- *Club Garibaldi*. Primera institución deportiva de la ciudad. El 1° de mayo de 1932 un grupo de jóvenes reunidos en la casa de Don Francisco Bagnasco dejan sentadas las bases de la institución del club. El 1° de junio de 1933 se presentaron su estatuto y los colores representativos.

EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

37

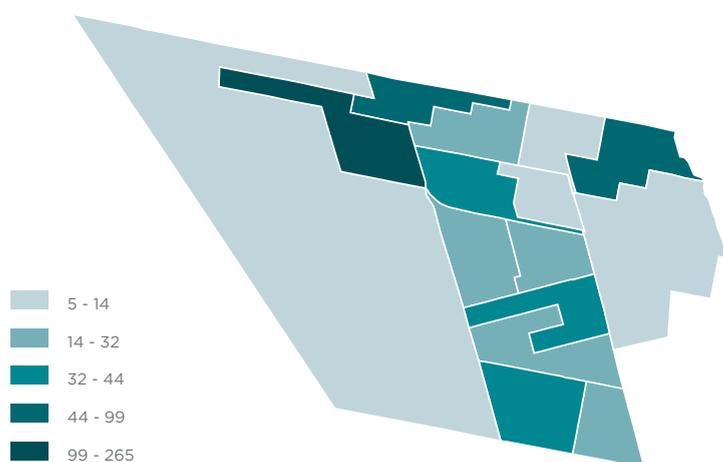
Los ejes temáticos sectoriales constituyen líneas de trabajo orientadas a la resolución de temáticas específicas, vinculadas entre sí y con un impacto particular en el territorio. Se plantean diversos ejes temáticos estratégicos y de actuación transversal para poder afrontar, con una visión integral, 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

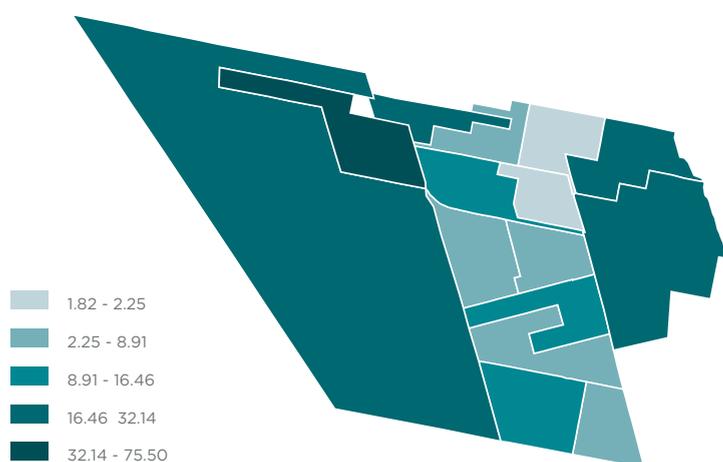
En este eje se abordan aspectos relacionados con los procesos de urbanización de cada localidad y del corredor o cuadrante metropolitano al cual pertenecen los núcleos urbanos, procesos vinculados a la oferta y la demanda de vivienda (creación de nuevo suelo a partir de la expansión de la planta urbana, 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

38



Distribución del déficit cuantitativo crítico absoluto



Distribución del déficit cuantitativo crítico incidencia

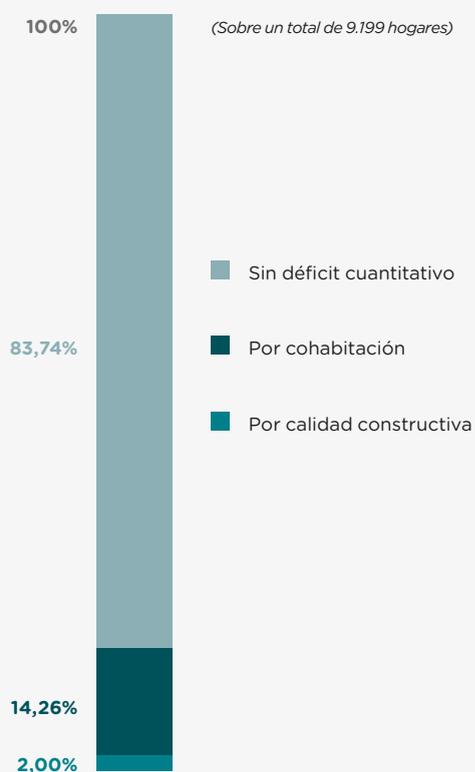
y un planteo a nivel local. Para ello, se ha trabajado en el análisis del déficit habitacional y de los procesos de urbanización que se han dado hasta la actualidad, documentando además el grado de infraestructura con que está provista esta área.

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.

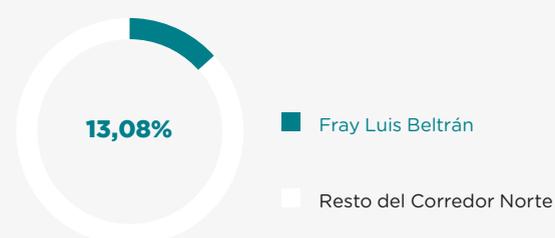
En este sentido, cobra mayor significación el cuidado del suelo aún no ocupado que pueda ser destinado a desarrollos residenciales, así como el diseño de las conectividades adecuadas para solucionar el aislamiento que hoy padecen los habitantes de algunos sectores urbanos.

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.

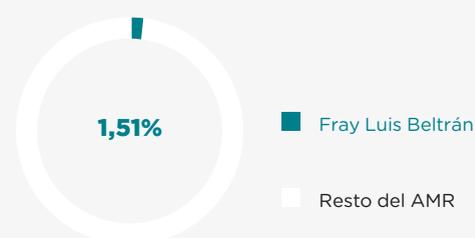
DÉFICIT CUANTITATIVO CRÍTICO



INCIDENCIA DÉFICIT CUANTITATIVO CRÍTICO SOBRE EL CORREDOR NORTE

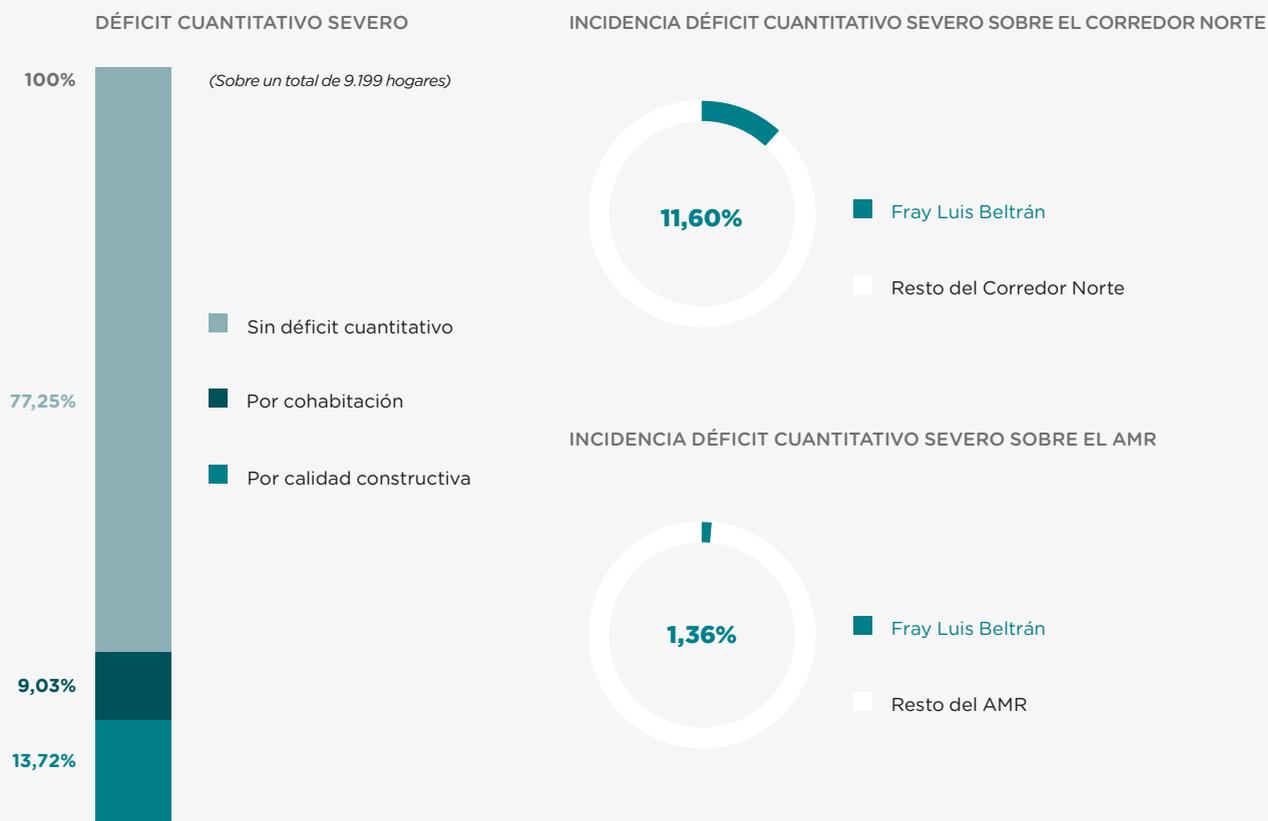


INCIDENCIA DÉFICIT CUANTITATIVO CRÍTICO SOBRE EL AMR



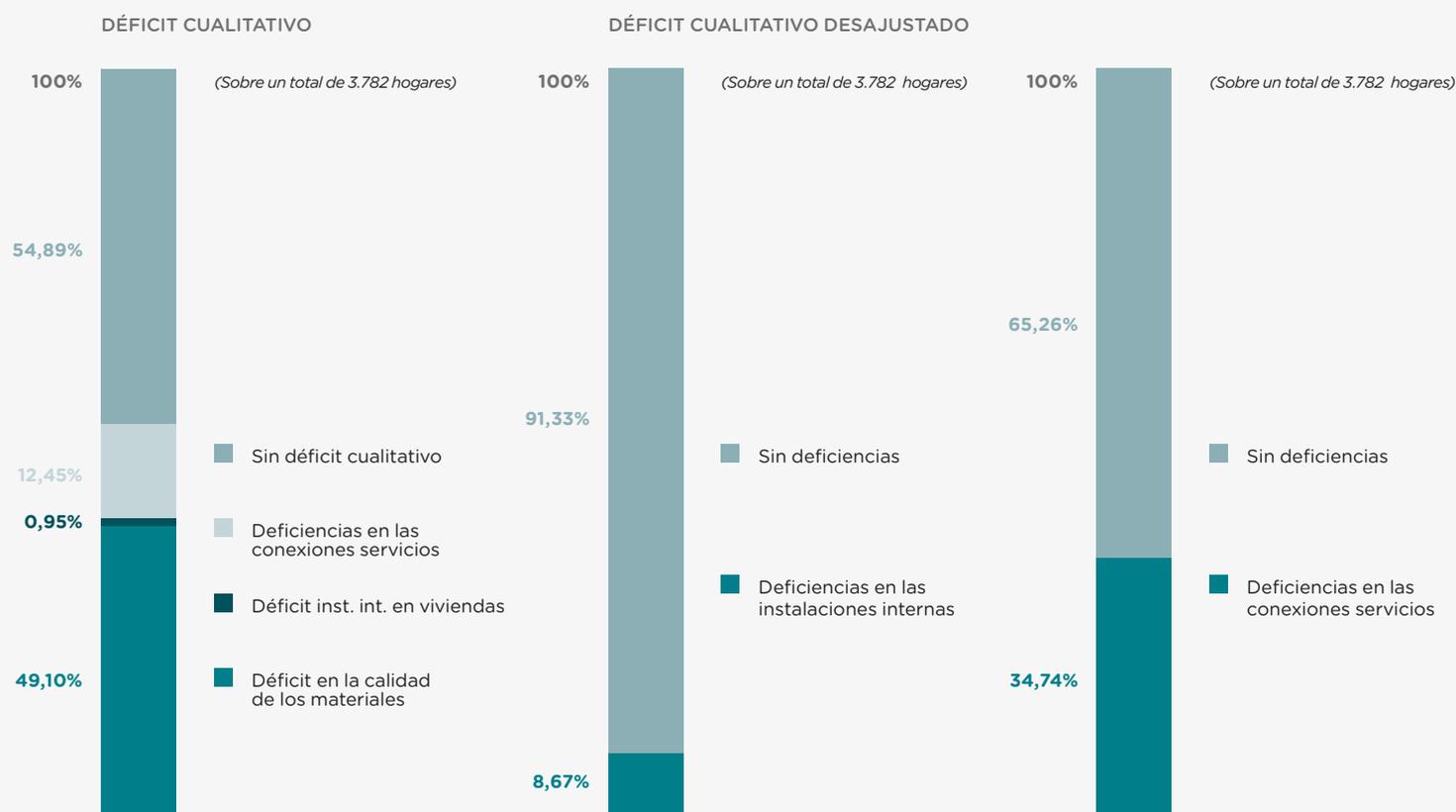
DÉFICIT CUANTITATIVO CRITICO	Fray Luis Beltrán	Corredor Norte	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	89	822	6.689	2,00%	10,83%	1,33%
b. Cohabitación	633	4.697	41.159	14,26%	13,48%	1,54%
Total (a + b)	722	5.519	47.848	16,26%	13,08%	1,51%

Tabla 1: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones. Fuente: Elaboración propia en base a datos Censo 2010



DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	Fray Luis Beltrán	Corredor Norte	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	609	5.169	41.272	13,72%	11,78%	1,48%
b. Cohabitación	401	3.539	33.114	9,03%	11,33%	1,21%
Total (a + b)	1.010	8.708	74.386	22,75%	11,60%	1,36%

Tabla 2: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones

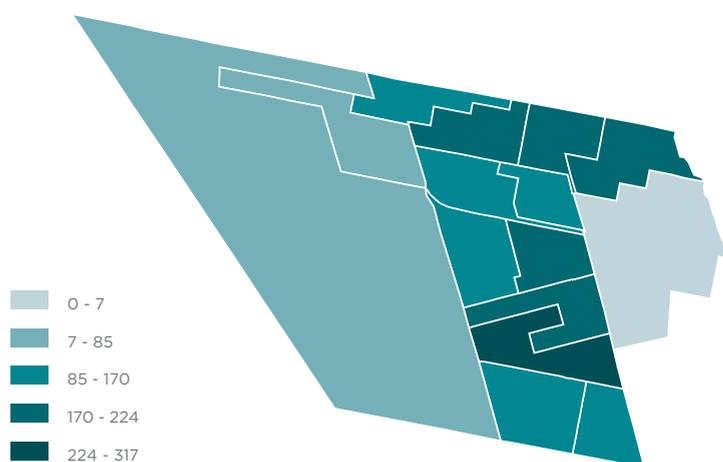


DÉFICIT CUALITATIVO	c. Fray Luis Beltrán	d. Corredor Norte	e. AMR	Incidencia sobre viviendas (c/viviendas)	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor (c/d)	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR (c/e)
a. Déficit calidad de los materiales	1.857	19.577	163.918	49,10%	9,49%	1,13 %
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	36	486	3.752	0,95%	7,41%	0,96%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	471	4.144	31.156	12,45%	11,37%	1,51%
Total (a + b + c)	2.364	24.207	198.826	62,51%	9,77%	1,19%

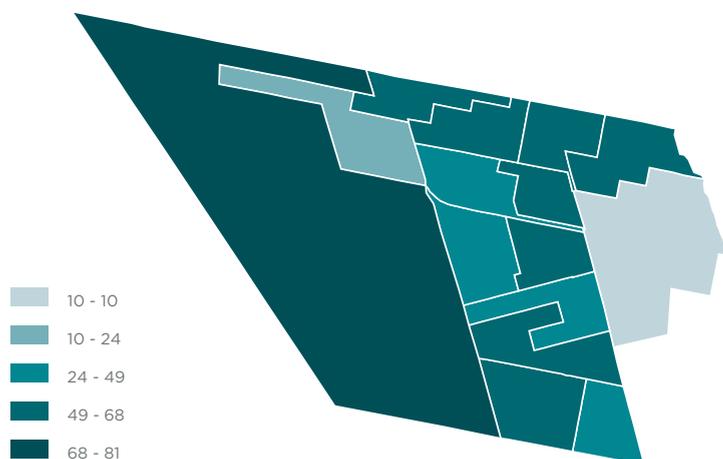
Tabla 3: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	c. Fray Luis Beltrán	d. Corredor Norte	e. AMR	Incidencia sobre viviendas (c/viviendas)	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor (c/d)	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR (c/e)
Deficiencias en las instalaciones internas	328	3.580	28.205	8,67%	9,16%	1,16%
Deficiencias en las conexiones servicios	1.314	12.094	88.699	34,74%	10,86%	1,48%

Tabla 4: Déficit cualitativo desajustado



Distribución del déficit cualitativo absoluto



Distribución del déficit cualitativo incidencia

Déficit habitacional

Déficit habitacional cuantitativo. Refiere a la necesidad de viviendas nuevas a construir con el objeto de reemplazar tanto a aquellas que se encuentran en estado irrecuperable como a aquellas destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación (más de un hogar por vivienda). Para cubrir esta necesidad en la localidad de Fray Luis Beltrán, se estimó que son indispensables 722 viviendas. En este total se contempla un requerimiento de 89 viviendas para satisfacer la demanda de hogares que habitan en viviendas con serias deficiencias en la calidad constructiva y 633 para los que cohabitan. Esto implica que aproximadamente el 16,26% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. Si se consideran los valores detectados en el Corredor Norte, dicho déficit incide un 13,08% sobre el total de hogares en esas condiciones y un 1,51% sobre el total del AMR.

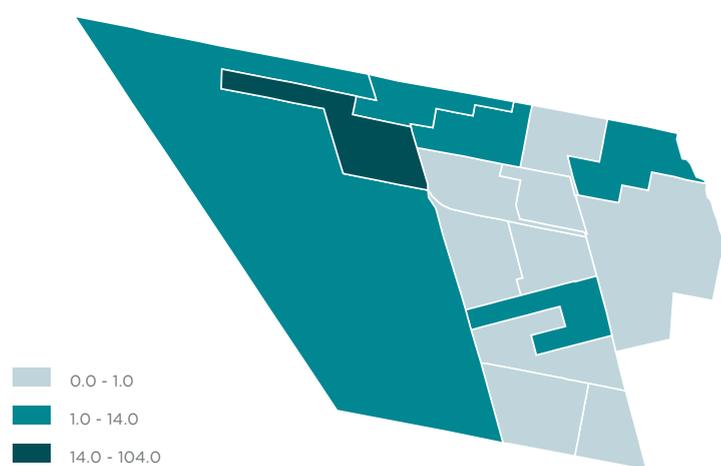
Además de las viviendas que incluyen el concepto anterior, se introdujo una variación metodológica que contabiliza aquellas que poseen condiciones un tanto mejores pero que aún tienen características de precariedad por estar construidas con materiales que no aseguran el buen aislamiento de sus moradores, y por lo tanto también son consideradas como irrecuperables. Bajo este nuevo concepto (denominado déficit cuantitativo severo), se contabilizan para la localidad 1010 hogares con necesidad de viviendas nuevas. Esto representa el 22,75% de los hogares de la localidad, y su incidencia sobre el déficit del Corredor Norte es de 11,6% y sobre el del AMR de 1,36%.

En el gráfico adjunto se muestra la distribución geográfica sobre los radios censales, donde los colores oscuros indican la mayor

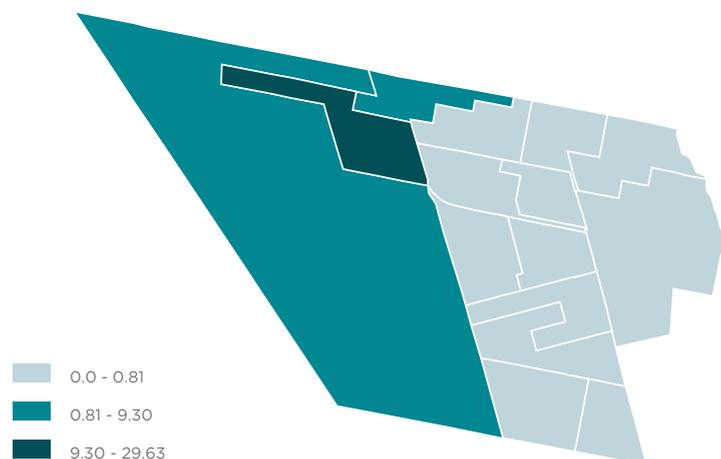
concentración de déficit cuantitativo crítico. Los mapas se presentan como orientativos en la interpretación gráfica al momento de tener una ubicación exacta de zonas críticas.

Déficit habitacional cualitativo. Contabiliza viviendas que deben ser mejoradas para lograr las condiciones óptimas de habitabilidad. Este déficit considera tres insuficiencias, en el siguiente orden de importancia: a) los materiales inapropiados de la construcción, b) la inexistencia de cañerías internas para el uso de agua de consumo y aseo, y c) la no conexión a redes de servicios públicos de agua potable y desagües cloacales. El cálculo se realiza sobre las viviendas excluyendo las identificadas como irre recuperables en el apartado anterior, y se evalúa de acuerdo con el orden planteado en forma excluyente llegando a una cifra global que representa las viviendas con al menos una de las deficiencias. Bajo este enfoque se estima que este déficit está en el orden de las 2364 viviendas. Es decir que dentro de la localidad el 62,51% de las viviendas presentan condiciones de infraestructuras aceptables pero necesitan algún tipo de mejora para lograr condiciones óptimas de habitabilidad. En relación con el Corredor Norte este déficit representa el 9,77% y considerando el AMR, el 1,19%.

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 el 34,74% (1314



Distribución del déficit cuantitativo crítico rt2 absoluto



Distribución del déficit cuantitativo crítico rt2 incidencia

DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		c. Fray Luis Beltrán	d. Corredor Norte	e. AMR	Incidencia sobre viviendas (c/viviendas)	Porción del déficit local sobre el déficit del corredor (c/d)	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR (c/e)
Hacinamiento	Mitigable	694	6.545	55.502	18,35%	10,60%	1,25%
	Crítico	197	1.596	11.955	5,21%	12,34%	1,65%

Tabla 5: Déficit cualitativo por hacinamiento

viviendas) del total de hogares habita en viviendas que no están conectadas a red pública de agua o a desagües cloacales, representando el 10,86% del valor detectado en el Corredor Norte y el 1,48% del detectado en el AMR. En cuanto a las viviendas que necesitan mejoras internas, como la provisión y/o construcción de instalaciones internas de cañerías y/o inodoro con descarga de agua, se calcula que el 8,67% (328 viviendas) necesitan esta reparación, siendo el 9,16% de las viviendas del Corredor Norte y el 1,16% de las 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 197 (5,21%) viviendas hogares de la localidad viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto), y 694 (18,35%) hogares 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. 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. Así, se estima que el 3,5% de los hogares de la localidad habitan en viviendas con déficit cuantitativo crítico y son propietarios de la vivienda y no del terreno. En resumen, 445 personas en promedio habitan en 131 viviendas que registran condiciones similares a las de un asentamiento irregular.

Según la información más relevante, proveniente del censo nacional 2010, en la localidad de Fray Luis Beltrán, a partir de dimensionar el déficit habitacional, se estima que es necesaria la construcción de aproximadamente 1010 viviendas para otorgar solución habitacional a hogares que habitan en viviendas muy precarias o lo hacen compartiendo una. Si se evalúan las viviendas que necesitan mejoras a fin de lograr una óptima condición de habitabilidad, se estima que 2364 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio y 197 viviendas necesitan ser ampliadas por no ser adecuadas en cuanto a la calidad de ocupación (hacinamiento). Estos valores deben ser

considerados como una aproximación a la realidad, dado el tiempo transcurrido y las acciones desarrolladas en los últimos años.

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

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.

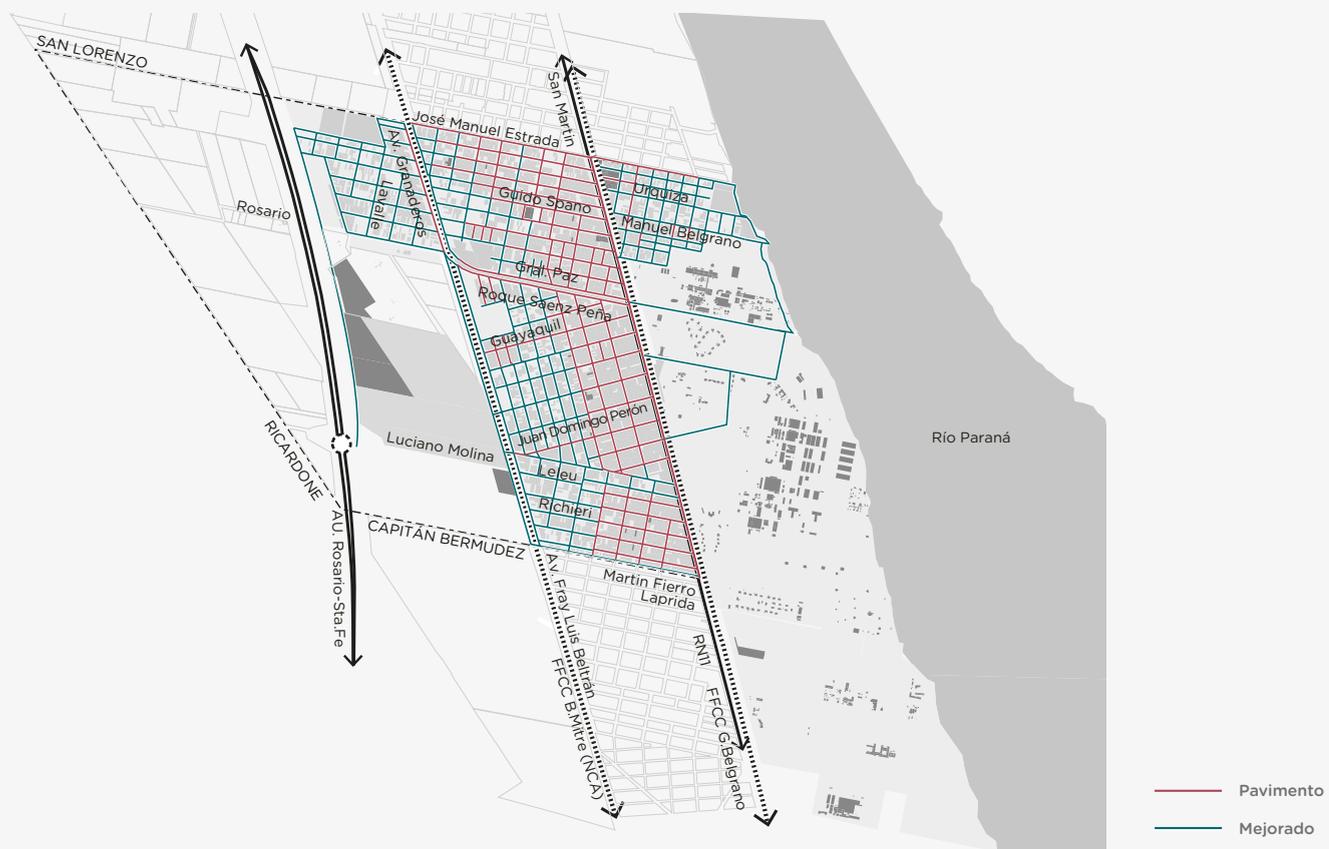
Para hacer un diagnóstico del estado de las infraestructuras y los servicios de la ciudad, se armó una base de datos de información georreferenciada con relevamientos recientes aportados por oficinas locales competentes. Sobre el plano base aportado por el Servicio de Catastro de la provincia de Santa Fe, se volcó esta información asociada a la categorización del suelo que emplea dicha dirección, dividiendo las parcelas en: Urbano (suelo

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

El agua potable, destinada al abastecimiento, es producto de la mezcla de agua de río con la captada a partir de dos perforaciones (70% río, 30% subterránea). El agua suministrada registra niveles aceptables de calidad, dado que con la fuente de provisión mixta resultan mejores parámetros de potabilidad. Cabe destacar que todos los prestadores de dicho servicio esencial son monitoreados y controlados por el Ente Regulador de Servicios Sanitarios (EnReSS) de forma periódica. Dicho organismo tiene como función ejercer el poder de policía comprensivo de la regulación y el control sobre su presentación en todo el ámbito de la provincia de Santa Fe². Si se contabiliza el total de parcelas (exceptuando las suburbanas loteadas y las rurales), la localidad cuenta con una cobertura de suministro de agua potable del 91%, lo cual se evidencia en el plano correspondiente a la provisión de agua potable.

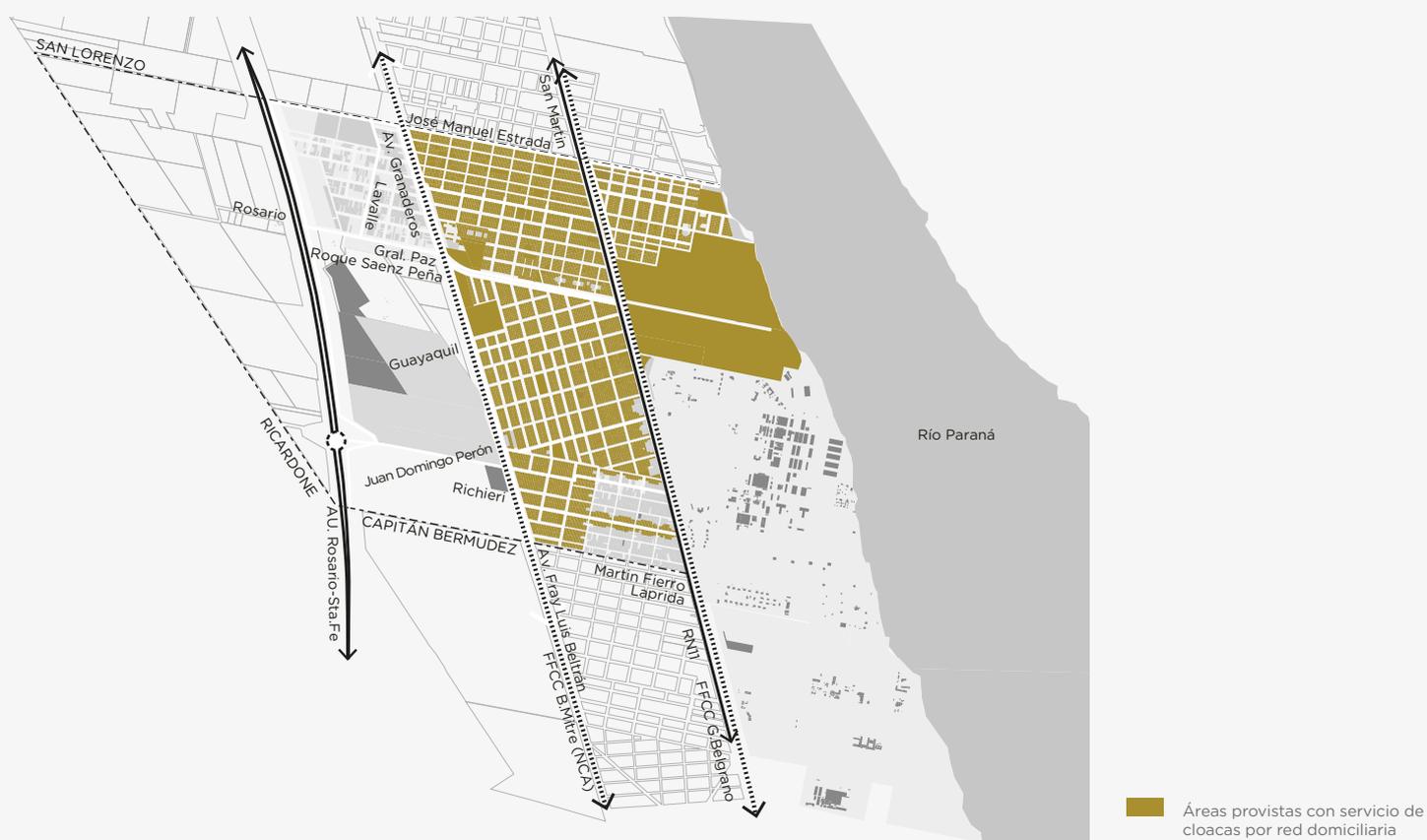
La empresa responsable del suministro de gas es Litoral Gas S.A. Su actividad principal consiste en la distribución de gas natural por redes, cubriendo el 71% de las parcelas, mientras que el resto de la cobertura de la planta urbana se lleva a cabo con gas envasado, según evidencia el plano correspondiente a la provisión de gas. Si se analiza la distribución del suministro por red se puede

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



Plano 6. Estado de las calles

Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales
Pavimento	41%	32.139 m.l.
Mejorado	59%	45.398 m.l.



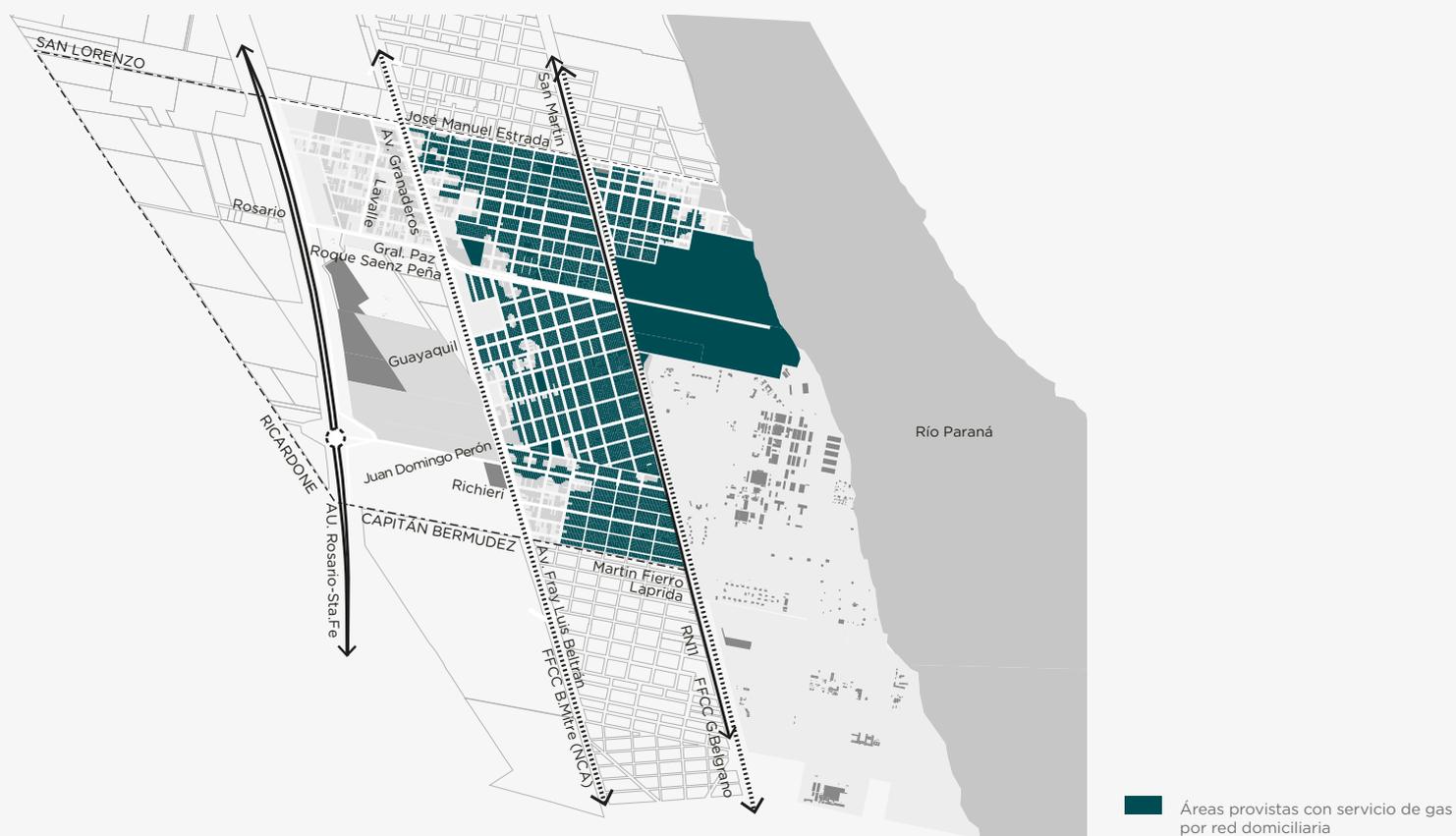
Plano 7. Áreas provistas con desagües cloacales

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
Vacantes	575	371	946	0	22	22	0	2	2	27
Ocupadas	4.966	1.350	6.316	0	11	11	0	6	6	5
	5.541	1.721	7.262	0	33	33	0	8	8	32
	76 %	24 %								



Plano 8. Provisión de agua

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Sin agua
Vacantes	696	250	946	0	22	22	0	2	2	27
Ocupadas	5.938	378	6.316	0	11	11	1	5	6	5
	6.634	628	7.262	0	33	33	1	7	8	32
	91 %	9 %								



Plano 9. Provisión de gas

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Sin gas
Vacantes	400	546	946	0	22	22	0	2	2	27
Ocupadas	4.817	1.499	6.316	0	11	11	0	6	6	5
	5.217	2.045	7.262	0	33	33	0	8	8	32
	71 %	29 %								

50 observar que el 29% de la cobertura faltante se da al noreste del barrio Remedios de Escalada de San Martín (barrio Retiro), oeste de los barrios Sargento Cabral, General San Martín, Celedonio Escalada de San Martín, Fray Luis Beltrán y 3 de Febrero. Dicha carencia coincide en su mayoría con una franja norte-sur ubicada en forma paralela a las vías del Ferrocarril General Bartolomé Mitre y, particularmente, en el barrio Granaderos.

Respecto al tendido de cloacas, se observa una cobertura del 76% del total de parcelas distribuida de la siguiente manera: una cobertura total en los barrios Remedios de Escalada de San Martín, Sargento Cabral, General San Martín, Celedonio de Escalada de San Martín y Fray Luis Beltrán; una cobertura media en el barrio 3 de Febrero (momentáneamente suspendida por falta de caño colector a e.E.E.³) y; carente de provisión en el barrio Granaderos. El sistema cloacal descarga crudo al río Paraná desde la Estación Elevadora Central, ubicada en el predio de la ex Planta de Tratamiento Cloacal, por medio de una cañería que atraviesa la Base de Apoyo Logístico 603. A su vez, la localidad cuenta con otras dos estaciones elevadoras que captan e impulsan dichos líquidos, ubicada una en Facundo Quiroga y Sarmiento y la otra en Eva Perón entre Lamadrid y Bulogne Sur Mer⁴. Dicha situación cambiará radicalmente con la ejecución de la Planta Depuradora de Líquidos Cloacales para el Gran Rosario, a ubicarse en San Lorenzo. El sistema permitirá tratar los líquidos de una población estimada en 60.000 vecinos, en la primera etapa, con proyección de funcionamiento a 40 años (160.000 vecinos). La programación de obras establece que en una primera etapa se tratarán los líquidos

cloacales de San Lorenzo y Capitán Bermúdez, para luego incorporar a Fray Luis Beltrán, Ricardone y Puerto General San Martín⁵.

En relación con las obras de pavimento, constantemente se persigue el objetivo de incrementar la cantidad de calles con algún tipo de mejorado o en algunos casos de cinta asfáltica, a los efectos de mejorar la calidad de vida de los vecinos de la ciudad. Del total computado de vías, se desprende que el 44% corresponde a calles provistas con pavimento, mientras que el 56% restante a calles provistas con algún tipo de mejorado. Al observar el plano del estado de calles se deduce que el mayor desarrollo de pavimento se encuentra en el centro este de la localidad, en el sector ubicado entre las vías de los ferrocarriles Gral. M. Belgrano y Gral. B. Mitre; no obstante, el resto de los barrios cuentan con mejorado. Si se analiza la situación de los pavimentos en mayor detalle, se identifica que en los barrios Sargento Cabral, General San Martín y Celedonio de Escalada de San Martín se registra una gran cobertura, mientras que en los barrios Fray Luis Beltrán y 3 de Febrero se evidencia una cobertura media, con mayor desarrollo de pavimento hacia el este. En el barrio Remedios de Escalada de San Martín se registra una cobertura baja de pavimento y, por último, en el barrio Granaderos donde se acaba de pavimentar la avenida Granaderos, el resto son calles con mejorado.

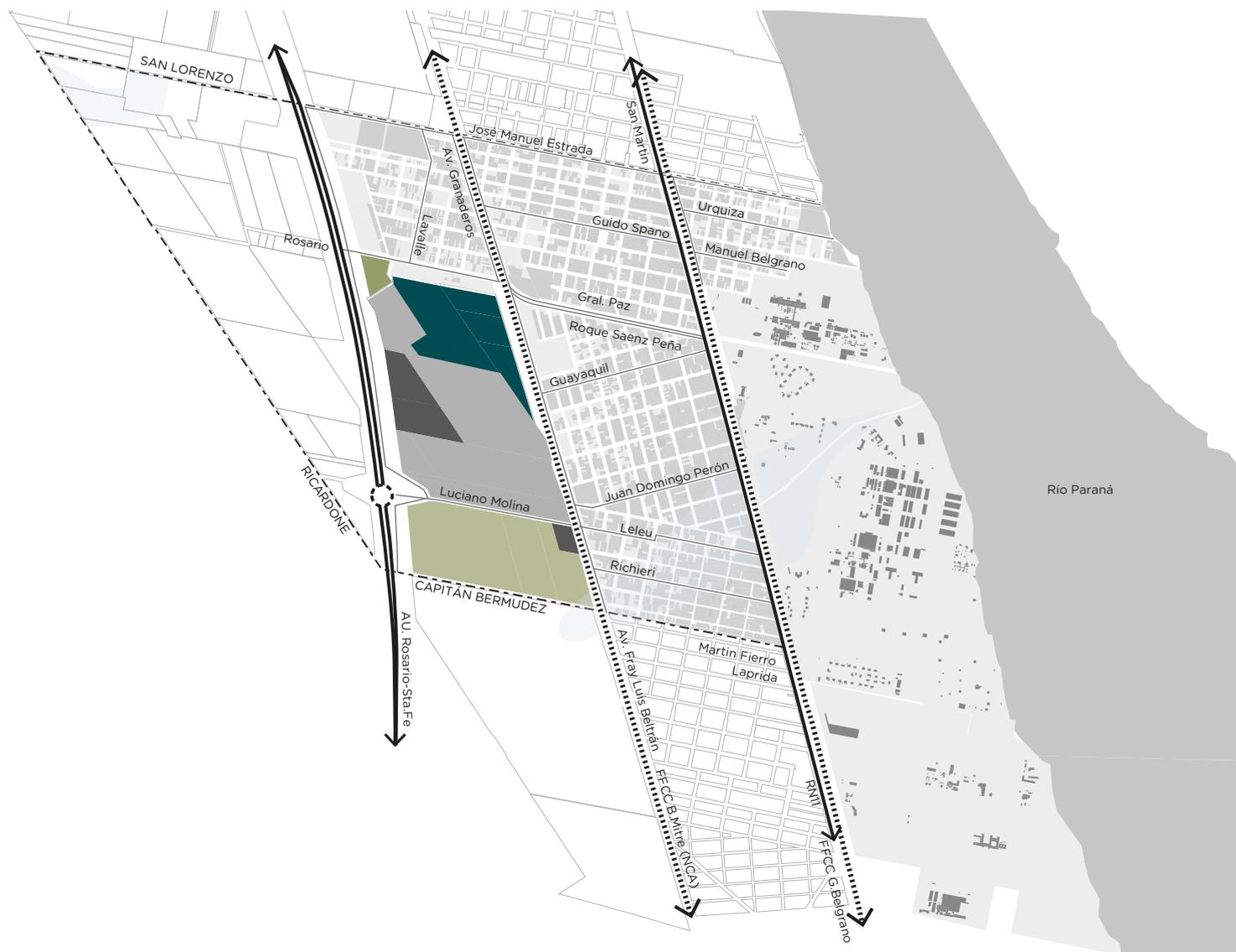
DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

Como se mencionó con anterioridad, además del carácter singular de los tejidos residenciales de las diferentes comunas y mu-

3. E.E.: Estación Elevadora Central

4. Arq. Ricardo Malgarini. Obras Públicas Fray Luis Beltrán.

5. <https://www.santafe.gob.ar/noticias/noticia/imprimir/264375/>



- Extensivo
- Ganadero
- Suelo apto para uso industrial
- No productivo
- Industrias existentes

Plano 10. Usos productivos en parcelas rurales de borde a áreas urbanizadas



Plano detalle de las parcelas rurales de borde de las áreas urbanizadas

nicipios 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.

Al igual que en el resto de las localidades del Corredor Norte, la producción dentro de los límites del municipio de Fray Luis Beltrán es agrícola extensiva y ganadera.

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

La ciudad se caracteriza por su localización central en el Corredor Norte Metropolitano, con una vinculación territorial consistente hacia el norte y el sur, garantizada por las grandes infraestructuras trazadas en forma paralela al río Paraná: la ruta nacional N°11, la autopista Rosario-Santa Fe y las dos trazas ferroviarias correspondientes a los Ferrocarriles Gral. M. Belgrano y Gral. B. Mitre. Pese a esto, cuenta con limitaciones importantes tales como carencia de accesos directos a la autopista (solo un puente que conecta al relleno sanitario) y falta de conexión con el frente costero. Si bien está en proceso de construcción una avenida interurbana, trazada en forma paralela a las vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre, solo cuando se complete mejorará la saturación existente sobre la ruta

nacional N°11. En la actualidad no existe otra opción estructuran-te alternativa, ya que la calle colectora este del Ferrocarril Gral. M. Belgrano no está constituida íntegramente. Tampoco se identifica la existencia de un paseo ribereño continuo, debido a la extensión de los predios de Ar-Zinc S.A. (en proceso de desafectación) y de Batallones de Arsenales y Fábrica de Armas. Esto dificulta el acceso a sitios de valor paisajístico, con recorridos y miradores al río, a excepción de la pequeña porción territorial que ocupa el camping municipal. La apertura de nuevas calles en estos predios (junto a la refuncionalización de usos del suelo) y una progresiva consolidación del futuro acceso completo a la autopista, constituyen hipotéticos ejes este-oeste que podrán modificar sustantivamente las pautas de movilidad interna.

Las actuales condiciones en que se disponen los trazados ocasionan que todos los viajes de larga distancia se realicen en torno al único eje estructurante: la ruta nacional N°11. En concomitancia, las vías transversales a este eje suelen acotarse a zonas de camino muy estrechas, haciendo difícil una distribución jerárquica al interior de la urbanización. Una excepción notable a esta característica la constituye el par Avenida General Paz/Roque Saénz Peña, actualmente en recomposición. Esta jerarquización y la constitución definitiva de la avenida interurbana redefinirán una conectividad muy superadora a la existente, formando una virtual "H" en el territorio urbanizado con alcance al grueso de las actividades locales.

Se identifica una gran conflictividad en el sistema de movilidad (particularmente en la ruta nacional N°11 y los escasos cruces a nivel del Ferrocarril Gral. M. Belgrano), especialmente en relación con el tránsito de cargas, que provoca serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental al atravesar la planta urbana.

54 Como aspectos favorables, pueden destacarse la concentración de usos residenciales y comerciales que se produce, fundamentalmente, en el fragmento entre la ruta nacional N°11 y las vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre de manera relativamente ordenada, además de escasas urbanizaciones en el ángulo noreste hacia el río (donde se ubica el camping municipal) y al noroeste, en el barrio Granaderos. Esta disposición predominantemente lineal, en sentido norte-sur, ocasiona que no se identifique una oferta de transporte público hacia el interior, a modo de distribución interna, quedando limitada a la conexión que ofrecen los servicios por la ruta nacional N°11.

DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

En los últimos años, especialmente luego del cierre de la empresa química Ar-Zinc S.A. en 2016 y de la progresiva desafectación de la Fábrica Militar de Armas, Fray Luis Beltrán ha ido perdiendo su carácter industrial y fortaleciendo su rol residencial. Los predios de dichas industrias se localizan en grandes áreas que ocupan la mayor parte del frente costero de la ciudad, originalmente constituyéndose como el motor productivo de la localidad. En este sentido, generan un enorme potencial expectante de transformación. Respecto a Ar-Zinc S.A., además de los mencionados terrenos sobre el río Paraná, también posee una gran extensión sobre la autopista Rosario-Santa Fe. Los terrenos ubicados sobre el frente costero requieren saneamiento y restauración ambiental antes de su reutilización, dado que presentan piletas de volcado de efluentes y cavas, con altos niveles de contaminación.

En el ámbito jurisdiccional de la localidad, también se encuentran otras industrias de menor porte en dos situaciones distintas: por un lado, dispersas por la ciudad y, por otro, agrupadas al oeste de

la planta urbana (lindantes con la autopista Rosario- Santa Fe). Este último sector se considera el ámbito adecuado para consolidar la radicación industrial, dado que se halla apartado del área residencial y posee una buena conexión vial territorial. En el mismo se ubican: Brimax, fábrica de ladrillos y paneles; Soime S.R.L, de obras integrales mecánicas y estructurales; y el mencionado predio de Ar-Zinc S.A.. A su vez, también se reconocen industrias de menor escala dentro de la planta urbana, vinculadas mayormente al montaje industrial, maquinaria y equipos, astilleros y fábrica de plásticos, como: Cedimet S.R.L., GTM S.R.L., Novosad, Covisep S.R.L., Metalbel y Montarplast SH. Por otro lado, la ciudad también cuenta con la arenera Puerto Rivadavia, que se localiza sobre el frente fluvial, al oeste del camping municipal. Se destaca que la actividad comercial se concentra especialmente en torno a la ruta nacional N°11 (Av. San Martín en el tramo que atraviesa la ciudad).

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, utilizados mayoritariamente para la producción de alimentos. Un alto porcentaje de estos espacios son usados para la producción extensiva. Sin embargo, en muchas localidades, un porcentaje menor principalmente ubicado en las cercanías a las áreas residenciales es utilizado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva. En el caso de Fray Luis Beltrán, el porcentaje de suelo destinado a la producción de alimentos es inferior a la mayoría de las localidades del área metropolitana. En el suelo periurbano de la localidad sólo se encuentra un sector destinado a la producción agrícola extensiva, principalmente de soja, trigo y maíz, y otro pequeño destinado a la ganadería.



Localización de industrias

- 1. GTM S.R.L (construcción y montajes industriales)
- 2. NOVOSAD (fabricación de cojientes, engranajes, etc.)
- 3. CEDIMET S.R.L (productos y materiales para industrias)
- 4. Puerto Rivadavia

- 5. COVISEP S.R.L (actividades especializadas en construcción)
- 6. Montarplast S.H. (astillero)
- 7. Metalbel (fabricación de productos en metal)
- 8. Binderplus (fabricación de insumos y maquinaria para encuadernación)

- 9. Metalmecánica Paraná (servicios para la construcción)
- 10. Brimax (fábrica de ladrillos y paneles)
- 11. Ex-ArZinc S.A. (rellenos sanitarios)
- 12. Soime S.R.L (obras integrales mecánicas y estructurales)

- 13. Fábrica Militar Fray Luis Beltrán y Batallón de Arsenales n°603
- 14. Ex-ArZinc S.A. (instalación obsoleta)

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 proyectos⁶.

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

tos 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.

Fray Luis Beltrán cuenta con un Plan Regulador de 1979 (Ordenanza N°11/79), que para su aplicación divide al territorio en tres zonas: urbana, rural e industrial. Mediante dicha catalogación se establecen las condiciones de ocupación del suelo (máxima y mínima), dimensión de la parcela, altura máxima de edificación, entre otras disposiciones. A su vez, la zona urbana se subdivide en nueve sectores y se especifican las condiciones particulares para cada uno. Este Plan Regulador incluye

6. 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.

un reglamento de división y urbanización de tierras. En el año 2014, mediante Ordenanza N°13, se realiza su actualización incorporando nuevas actividades no contempladas en el documento original.

En 1995 se aprueba la Ordenanza N°28, a través de la cual se amplían los límites catastrales del área urbana. En 1997, con la Ordenanza N°34, se define la zona para la localización de nuevas industrias al oeste de la ciudad. Posteriormente, la Ordenanza N°10 del 2002, "Usos de Suelo", establece los nuevos límites de las secciones catastrales de la ciudad, delimitando la zona urbana, dos zonas industriales (una demarcada al este y otra al oeste de la planta urbana) y una zona de uso mixto industrial-agrícola-ganadero definida al oeste de la autopista Rosario-Santa Fe. Luego, en 2019, la Ordenanza N°21 incorpora un sector industrial en barrio Granaderos.

Desde el año 2009, a través de la Ordenanza N°02, Fray Luis Beltrán establece las normas generales para construcciones edilicias, código urbano para la construcción de edificios y reglamento de edificación.

58 SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

En base a la caracterización del proceso de urbanización que configura la forma física y funcional de la localidad y al diagnóstico de los sistemas generales y temas sectoriales es posible sintetizar los principales problemas y potencialidades de Fray Luis Beltrán. Los conflictos surgidos de la ausencia de un plan de ordenamiento territorial o de la generación espontánea de situaciones urbanísticas complejas, persistentes en el tiempo, ya no son parte de la información del plan, sino que constituyen los argumentos para una futura planificación. El primer paso para plantear futuras soluciones es el reconocimiento apropiado de los problemas y temas más urgentes. Se pueden identificar cuatro grandes temas para establecer una clasificación sencilla de los mismos:

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

Dinámica hídrica

La problemática hídrica de un área metropolitana atravesada por numerosos cursos de agua afecta, en mayor o menor medida, a todas las localidades que la componen. En Fray Luis Beltrán, los problemas existentes, algunos ya en vías de solución con la nueva construcción de la avenida interurbana, son los que se detallan a continuación:

- El desagüe pluvial de Fray Luis Beltrán, si bien aporta en su totalidad al río Paraná, se encuentra condicionado por el desarrollo de distintos usos del suelo en franjas divididas por diversas vías de comunicación: zona rural, entre la autopista Rosario-Santa Fe y el Ferrocarril Gral. B. Mitre; zona urbana, entre dicho ferrocarril y la ruta nacional N°11, adyacente al Ferrocarril Gral. M. Belgrano; mientras que, entre el FFCC Belgrano y el río Paraná, se extienden zonas productivas y el predio correspondiente al Batallón de Arsenales 603.
- La dinámica hídrica está influenciada por el bajo natural que atraviesa la localidad en dirección suroeste-noreste, partiendo de la zona rural de Capitán Bermúdez, que, luego de atravesar toda la planta urbana, es canalizado en el predio del Batallón de Arsenales antes de desembocar en el río Paraná. Dado que no se ha contemplado en los procesos de expansión urbana la afectación de esta línea de escurrimiento ante eventos de lluvia, tiene como consecuencia la problemática histórica que presentan las viviendas ubicadas sobre este bajo (particularmente en el barrio 3 de Febrero).
- Todo el caudal que proviene de zonas rurales, ubicadas al oeste del Ferrocarril Gral. B. Mitre, es interceptado por el terraplén ferroviario y llevado por la pendiente del terreno hacia el punto más bajo, ubicado en el límite entre los distritos de Fray Luis



Plano 12. Problemas referidos a la dinámica hídrica

Beltrán y Capitán Bermúdez. Allí se realiza el cruce por medio de una alcantarilla de gran tamaño. El libre paso de estos caudales hacia la zona urbana trae como consecuencia el anegamiento de varias manzanas. Si bien se ha intentado evitar esta problemática con la materialización de un terraplén de defensa al este del ferrocarril sobre la calle pública paralela, éste no posee las condiciones de durabilidad y resistencia necesarias para representar una solución óptima a largo plazo, frente a la gran cantidad de viviendas afectadas.

- El desarrollo de la avenida interurbana para vincular las localidades del Corredor Norte necesita para su ejecución la liberación del camino paralelo al ferrocarril, para lo cual es necesario retirar los montículos que integran el terraplén de defensa mencionado. Si bien se debe avanzar con la elaboración y ejecución de una solución definitiva, la remoción de esta barrera deja a un gran sector urbano en una situación vulnerable ante

cada evento de lluvia.

- El barrio Granadero, localizado al oeste del Ferrocarril Gral. B. Mitre, carece de una solución apropiada de su desagüe pluvial. Actualmente, los excedentes pluviales allí generados deben ser conducidos por la cuneta oeste del ferrocarril casi dos kilómetros hacia el sur, y dado que no es capaz de absorber grandes caudales, limita la posibilidad de escurrimiento de todo el barrio.

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



Plano 13. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda

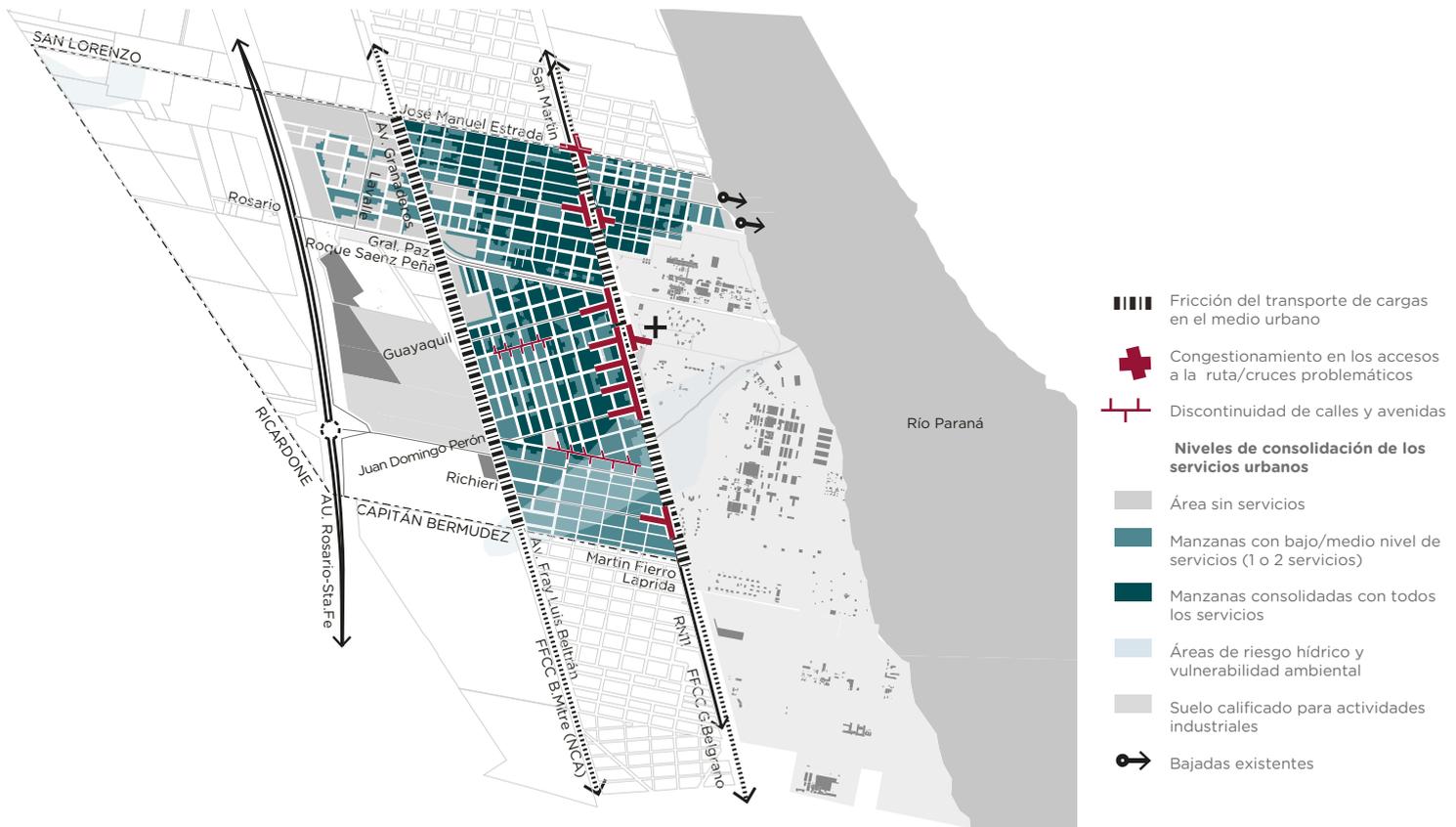
se identifican los siguientes problemas:

- Fragmentación y desarticulación de la planta urbana por la presencia del cuadro de la estación y el atravesamiento de las vías ferroviarias, que imposibilitan la continuidad del sistema vial jerárquico y contribuyen a la desconexión entre sectores. Especialmente el barrio Granaderos, ubicado al oeste de las vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre, y el barrio Remedios de Escalada, localizado al este de las vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano, se encuentran aislados por dichas infraestructuras.
- Carencia de instrumentos normativos que regulen adecuadamente el desarrollo de nuevas urbanizaciones.
- Fragmentación del frente fluvial por el desarrollo de usos diversos. Especialmente, se destaca el gran predio desafectado de Ar-Zinc S.A. y los predios del ex Batallón de Arsenales 603 y Fábrica de Armas; predios subutilizados que ocupan la mayor parte del sector ribereño de la ciudad y dificultan la posibilidad de un acceso público al río.

- Dispersión de la localización de establecimientos industriales y conflictos entre la convivencia de instalaciones productivas y residenciales.
- Presencia de asentamientos irregulares en los que se registran problemas de vulnerabilidad social junto a importantes carencias de infraestructuras y servicios.
- Déficit de establecimientos educativos de nivel primario, secundario y terciario por saturación de plazas de los existentes.

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



Plano 15. Problemas referidos a las infraestructuras y servicios

sectores urbanos debido a la condición de los suelos y a la insuficiencia del sistema de desagües.

- Carencia de espacios públicos de jerarquía acordes a la escala de la localidad, como también de escala barrial.

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:

- Conflictividad en el sistema de movilidad en relación con las

componentes ferroviarias y el tejido urbano, dado que la falta de barreras en pasos a nivel ocasiona accidentes.

- Fricción del transporte de cargas en sectores urbanos debido a que el tránsito de cargas provoca serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental, especialmente en la ruta nacional N°11.
- Fragmentación de la localidad debido a la presencia de los tendidos ferroviarios en dos sectores y a la carencia de calle colectora paralela a las vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano.
- Complicaciones en la continuidad de los trazados de las calles y avenidas debido a los cambios de dirección de los fragmentos urbanos surgidos por diferentes procesos de urbanización no planificados.
- Discontinuidad de algunas calles pertenecientes a la extensión de la planta urbana.
- Carencia de infraestructuras y servicios en parte de las áreas urbanas.

IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

Entre las potencialidades reconocidas en Fray Luis Beltrán se destaca su localización favorable, ya que es una de las localidades del AMR perteneciente a la conurbación del Corredor Norte Metropolitano. Presenta una notable conectividad con Rosario garantizada por las líneas de transporte interurbano existentes, así como la posibilidad de reforzar a futuro dicha conectividad con la implementación del sistema tranviario proyectado. Además, cuenta con un substancial frente fluvial sobre el Paraná, distinguiéndose la posibilidad de transformación de una mayor área de características singulares. Se pueden identificar tres grandes temas para establecer una clasificación sencilla de las potencialidades locales:

Urbanización y vivienda

- Disponibilidad de suelo vacante dentro de la planta urbana para contribuir a paliar el déficit de vivienda mediante el desarrollo de una política de completamiento.
- Presencia de una mayor área frente al río de gran potencial tanto por su dimensión como por su posicionamiento, cuya transformación está prevista mediante la realización de un Plan Espacial Interjurisdiccional de carácter estratégico a ejecutar junto a la vecina localidad de Capitán Bermúdez, el cual incluye un programa diverso de vivienda, espacio público y equipamien-

tos. Esta mayor área se constituye como sitio de oportunidad en el armado del perfil ribereño y de enorme importancia en el futuro desarrollo de la ciudad. Se integra al mismo plan el predio de la industria Ar-Zinc S.A., desafectado de uso.

- Posibilidad de concentración de las actividades productivas industriales en parques y áreas industriales cercanos a nodos logísticos y corredores principales de transporte de cargas y alejados del área urbana.

Espacios libres y red de espacios públicos

- Presencia de elementos de valor patrimonial y paisajístico, en especial en las grandes áreas desafectadas de uso productivo localizadas sobre el Paraná y en las instalaciones ferroviarias, con capacidad de configurar una estructura de espacios públicos. Disponibilidad de una playa de maniobras ferroviaria con posibilidad de ser revitalizada y reconvertida en un nuevo espacio público-recreativo-cultural.
- Existencia de un frente ribereño, originalmente de perfil productivo en proceso de desafectación, con gran cantidad de suelo susceptible de ser reconvertido para alojar grandes equipamientos urbanos y facilitar un acceso público al río más fluido conformando nuevas bajadas y miradores.
- Existencia de islas de gran potencial frente a la localidad, para ser articuladas en el sistema de espacios públicos recreativos generando mayores conexiones y vínculos.

Infraestructuras y servicios

- Presencia de importantes vías de comunicación y transporte, entre las que se destacan la ruta nacional N°11, la autopista Rosario-Santa Fe y la ribera del Paraná, cuya jerarquización per-

64

mitiría una mayor conectividad entre los diferentes sectores.

- Posibilidad de constituir el corredor de cargas norte-sur paralelo a las vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre (NCA). Este será posible mediante la adecuación de tramos existentes y la apertura de otros nuevos. En forma complementaria al desarrollo de la obra vial, se podrán resolver los problemas hidráulicos existentes en este sector.
- Posibilidad de consolidar el corredor interurbano norte con prioridad en el transporte público de pasajeros. Esto se logrará a través de la conversión de la ruta nacional N°11 en corredor interurbano Rosario-Puerto General San Martín y de la implementación de un servicio público metropolitano de pasajeros (en una primera etapa, corredor de buses rápido). Se presenta así como una oportunidad para reafirmar y extender el carácter de “centro lineal” que en varios tramos asume este eje estructurador interurbano.
- Proyecto avanzado de ejecución de un colector maestro de líquidos cloacales con la construcción de una nueva planta de tratamiento de estos fluidos prevista para San Lorenzo, que permitirá resolver importantes conflictos ambientales presentes en la ciudad y en el corredor.

Vista bajada Quinta Zelaya







CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

El Plan Urbano Local (PUL) de Fray Luis Beltrán está pensado para ser desarrollado en un escenario temporal fijado hasta el 2030, aproximadamente. 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, servicios y medio ambiente.



68 RELACIÓN ENTRE EL PLAN METROPOLITANO Y EL PLAN URBANO LOCAL

CRITERIOS GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

- 70
- 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 NORTE

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

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

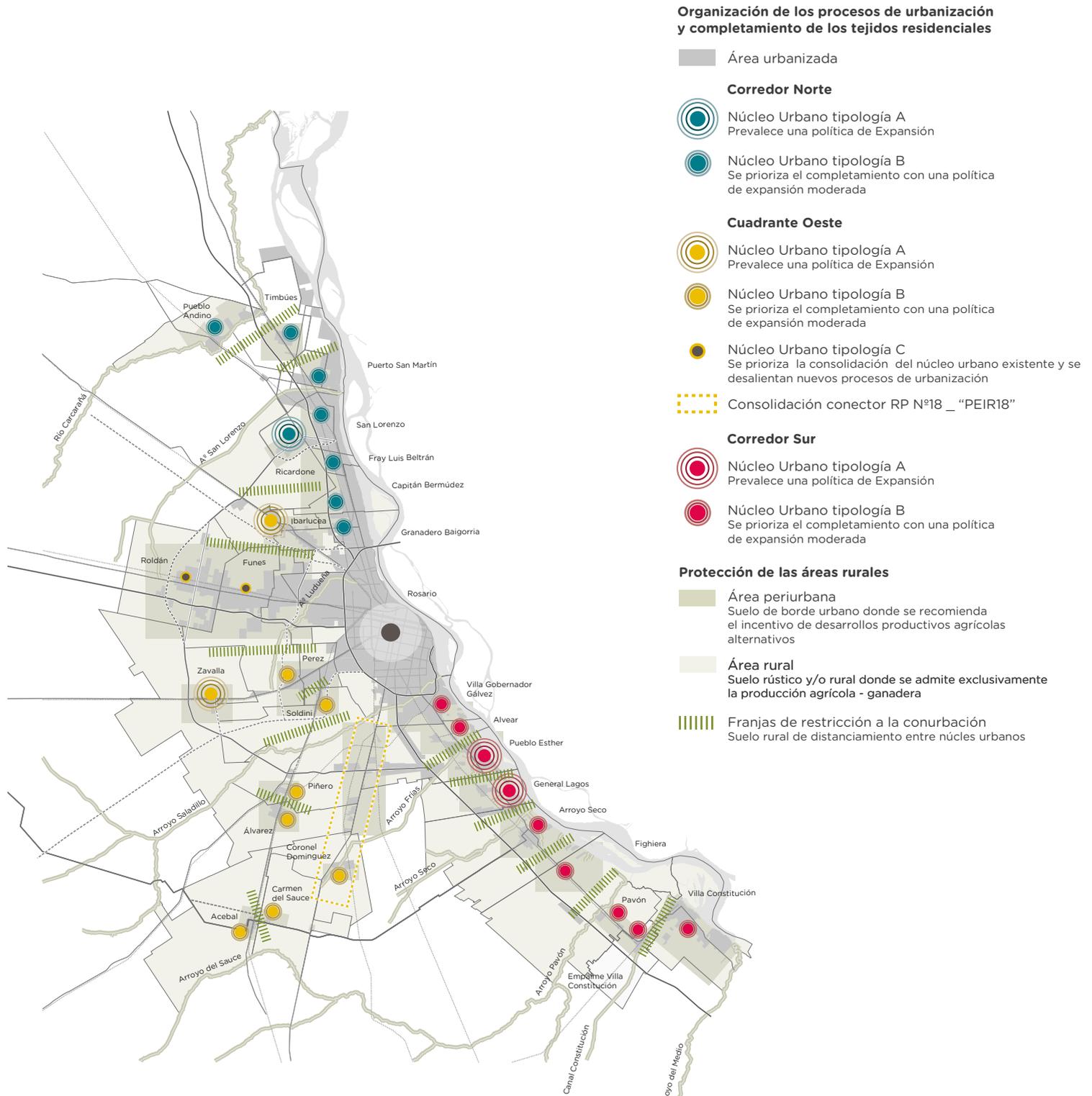
Con respecto a los usos industriales, a escala metropolitana, se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de los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

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

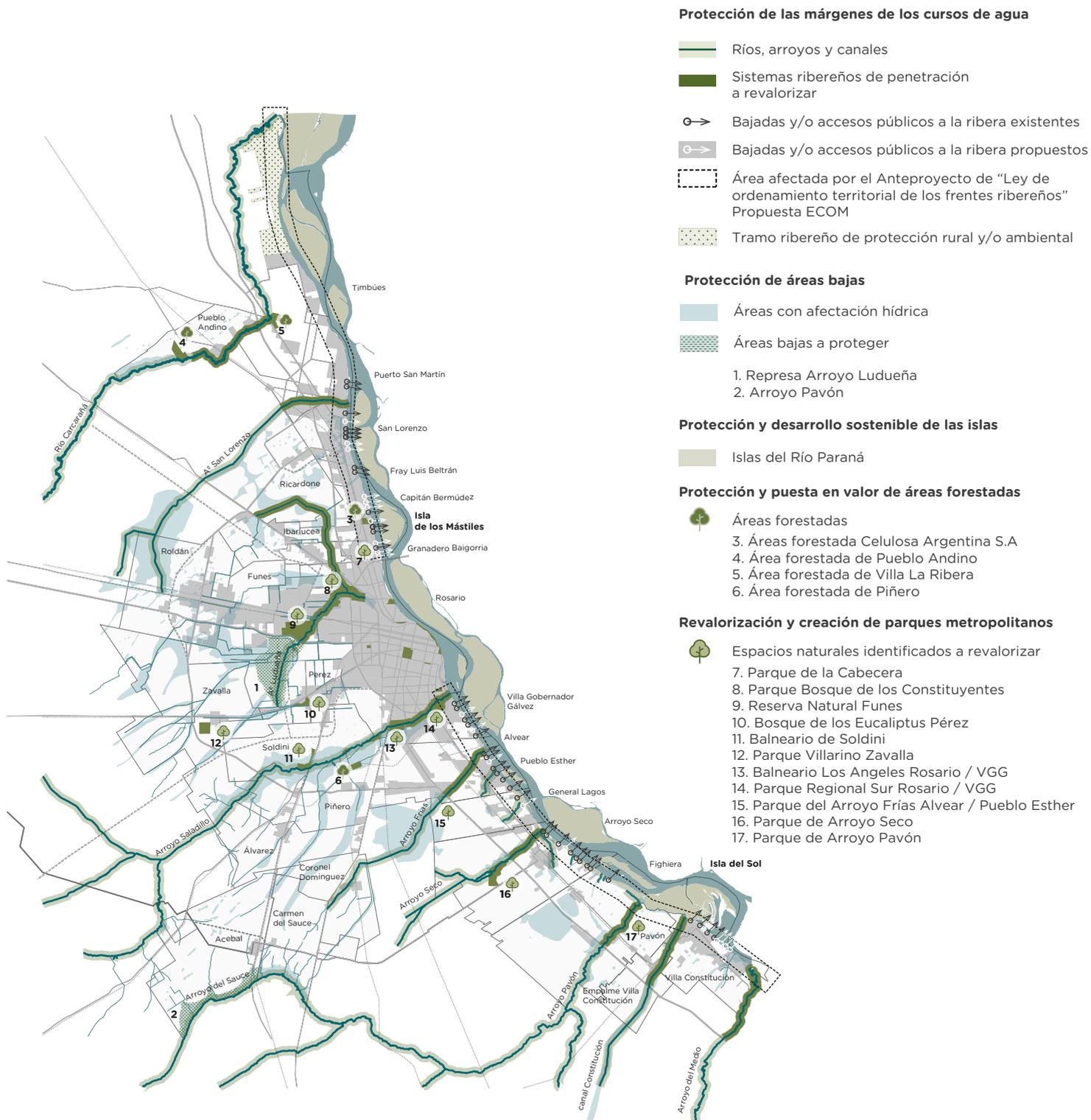
La protección de sus recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los componentes ambientales y paisajísticos que estructuran el territorio metropolitano y constituyen factores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

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

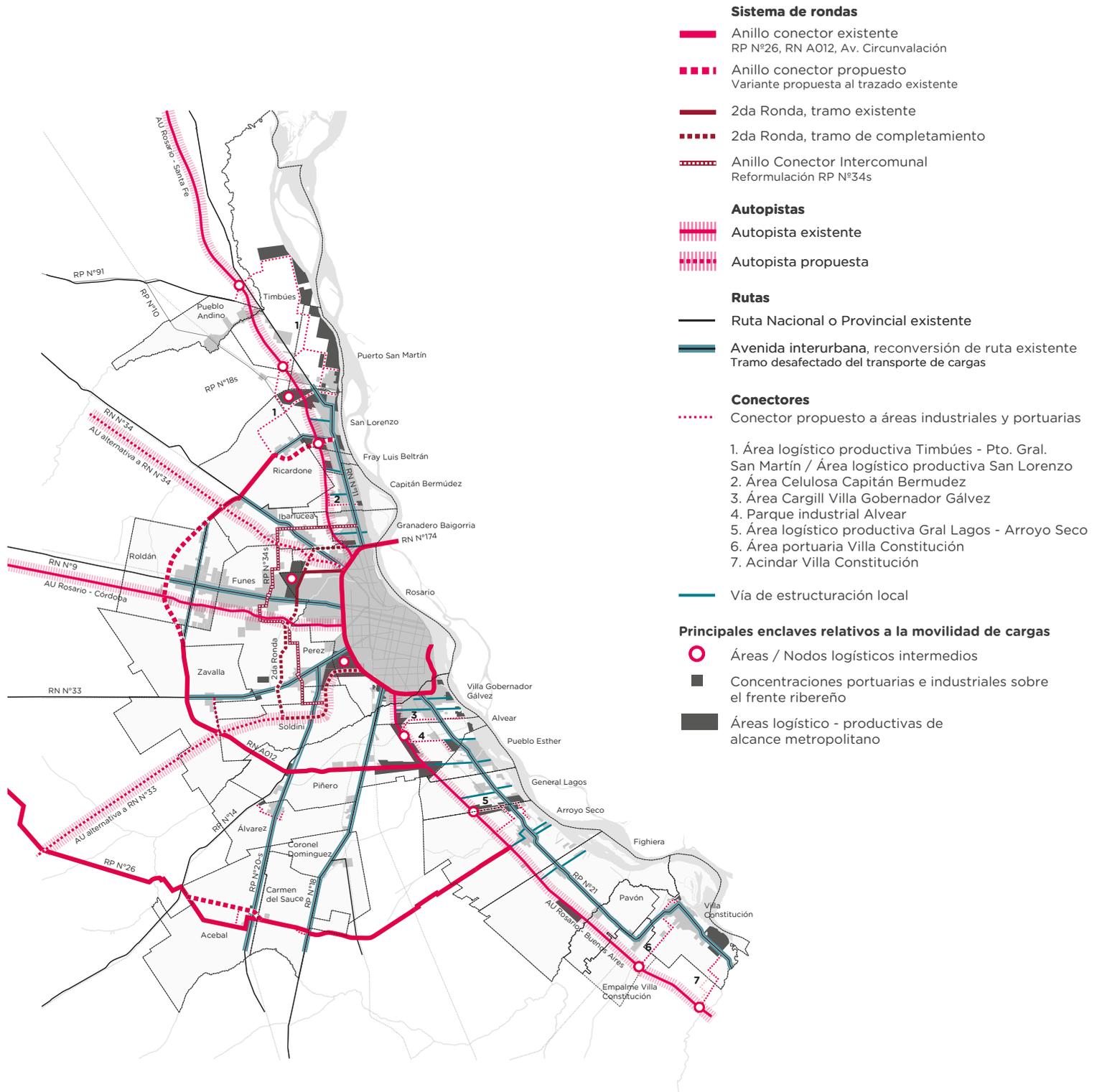
social de toda el área, mediante una estrategia basada en objetivos de carácter territorial. De este modo, se pretenden identificar los grandes sistemas que le serán tributarios: la canalización del transporte de cargas, la consolidación de los corredores interurbanos, priorizando el transporte de pasajeros,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



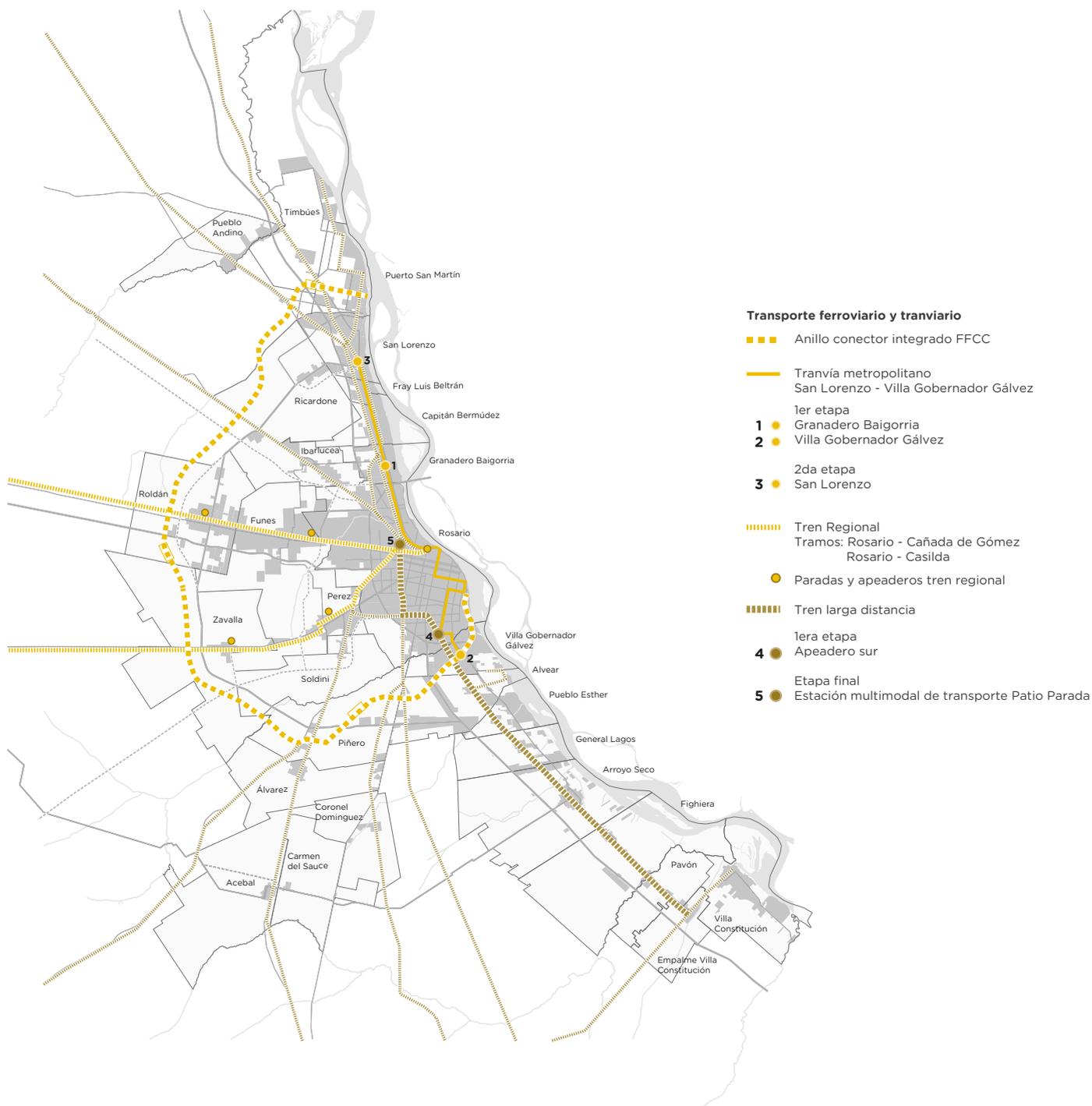
Plano 16. Definición de patrones de urbanización y uso del suelo sostenible

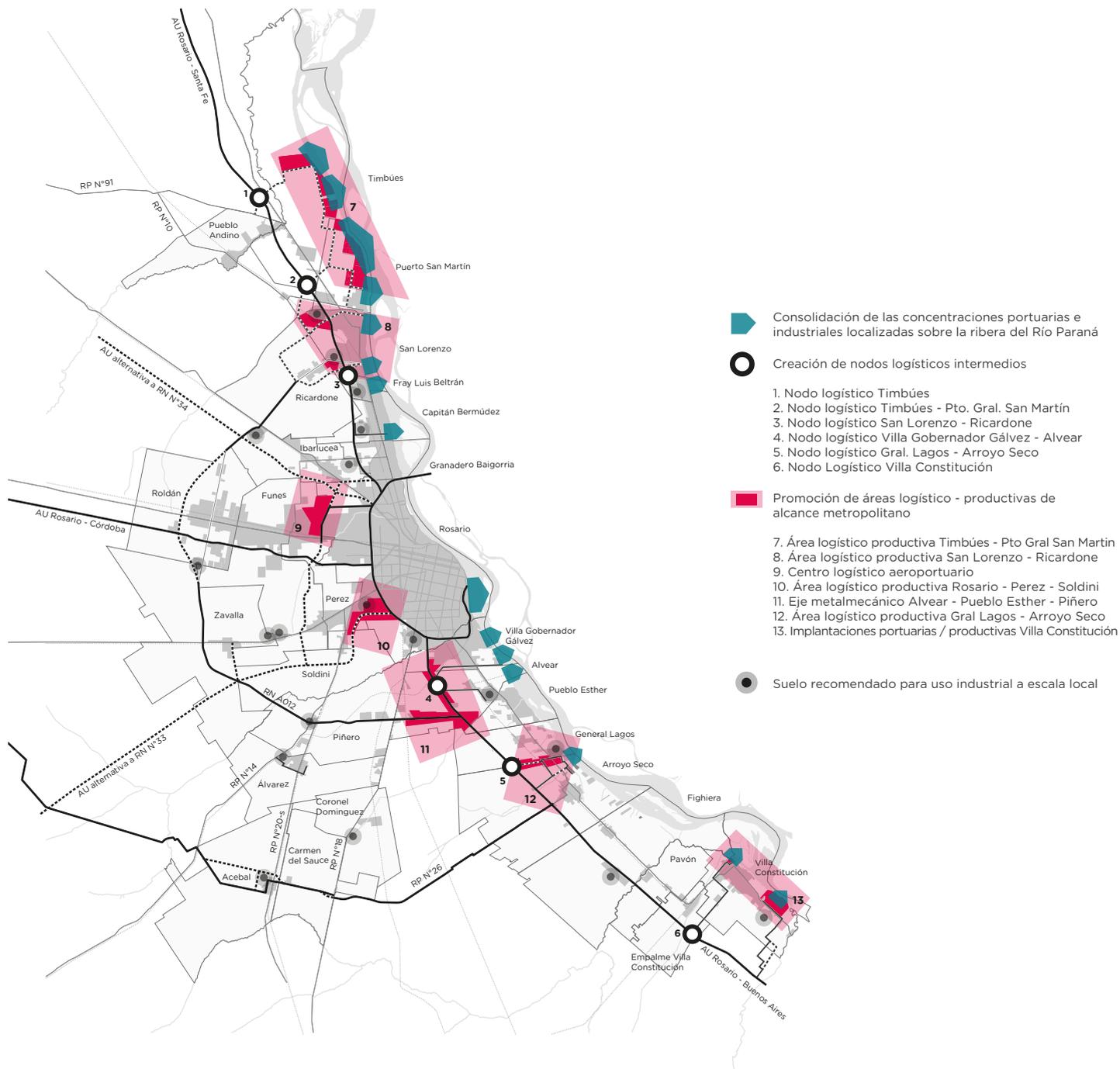


Plano 17. Protección y optimización de los recursos ambientales y patrimoniales



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

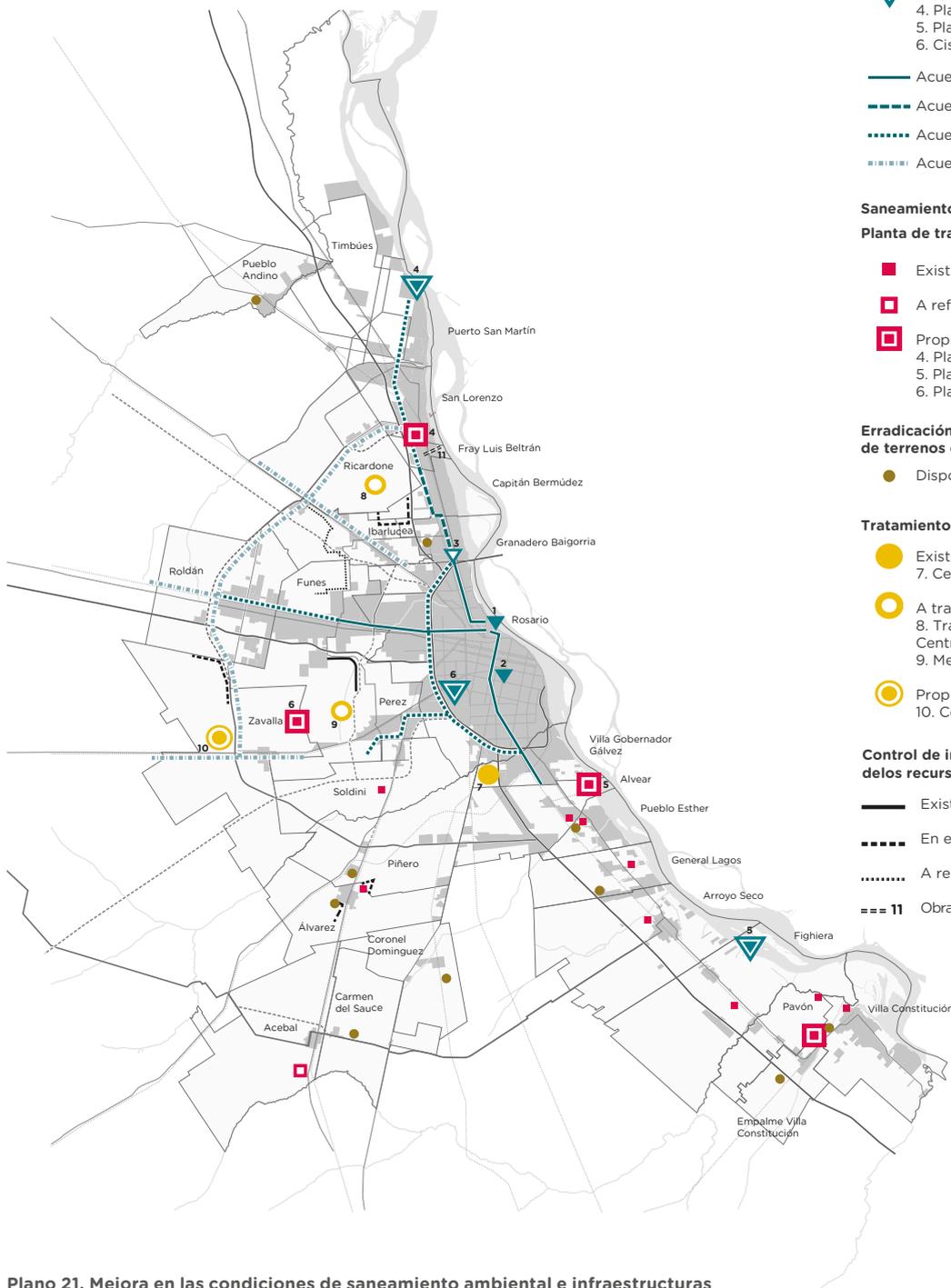
- Disposición final de residuos (a erradicar)

Tratamiento y disposición de Residuos Sólidos Urbanos

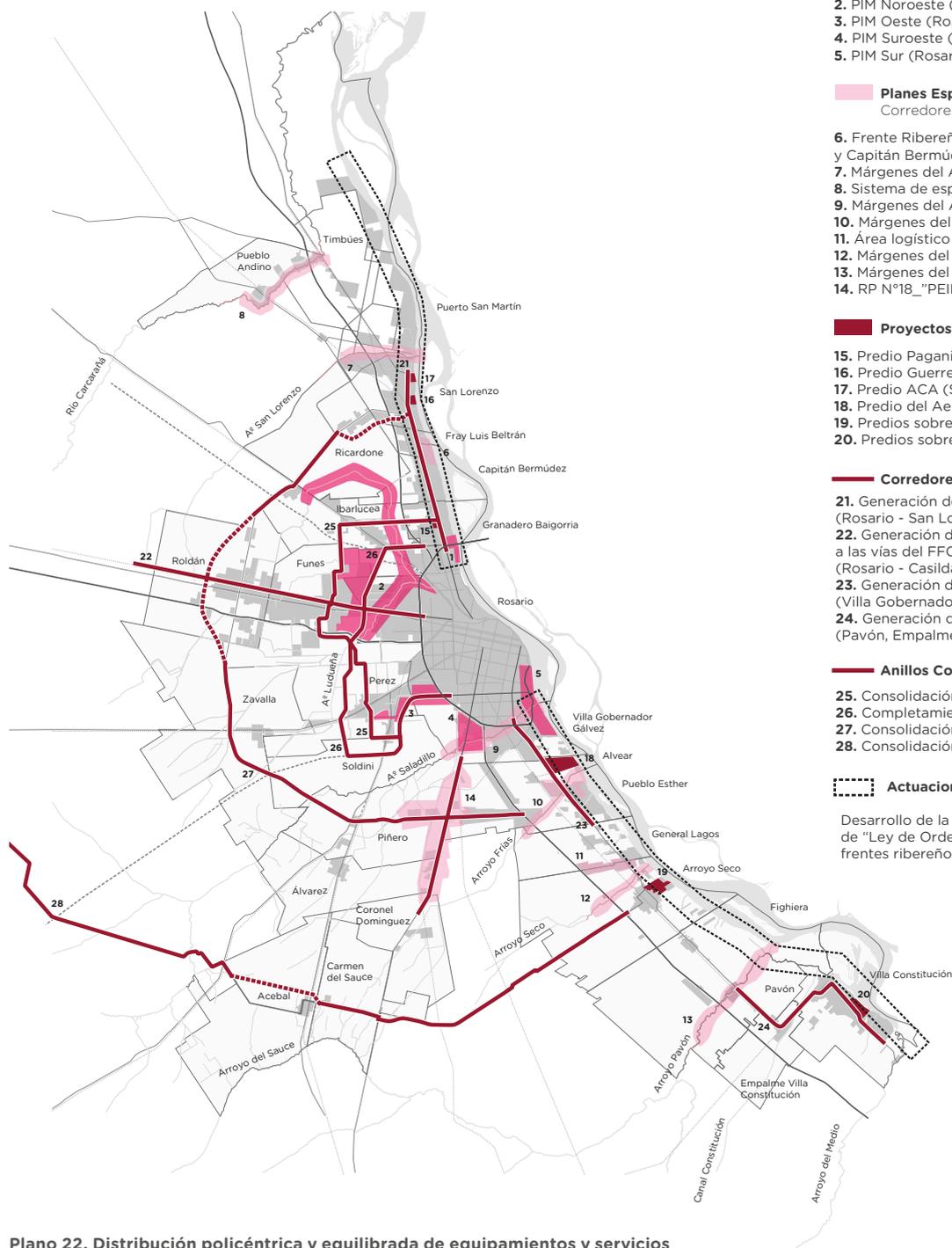
- Existentes
 7. Centro GIRSU en Villa Gobernador Gálvez
- A transformar
 8. Transformación del relleno de Ricardone en un Centro GIRSU
 9. Mejoramiento del relleno de Pérez
- Propuestas
 10. Centro GIRSU con localización a definir en COM

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 NORTE

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

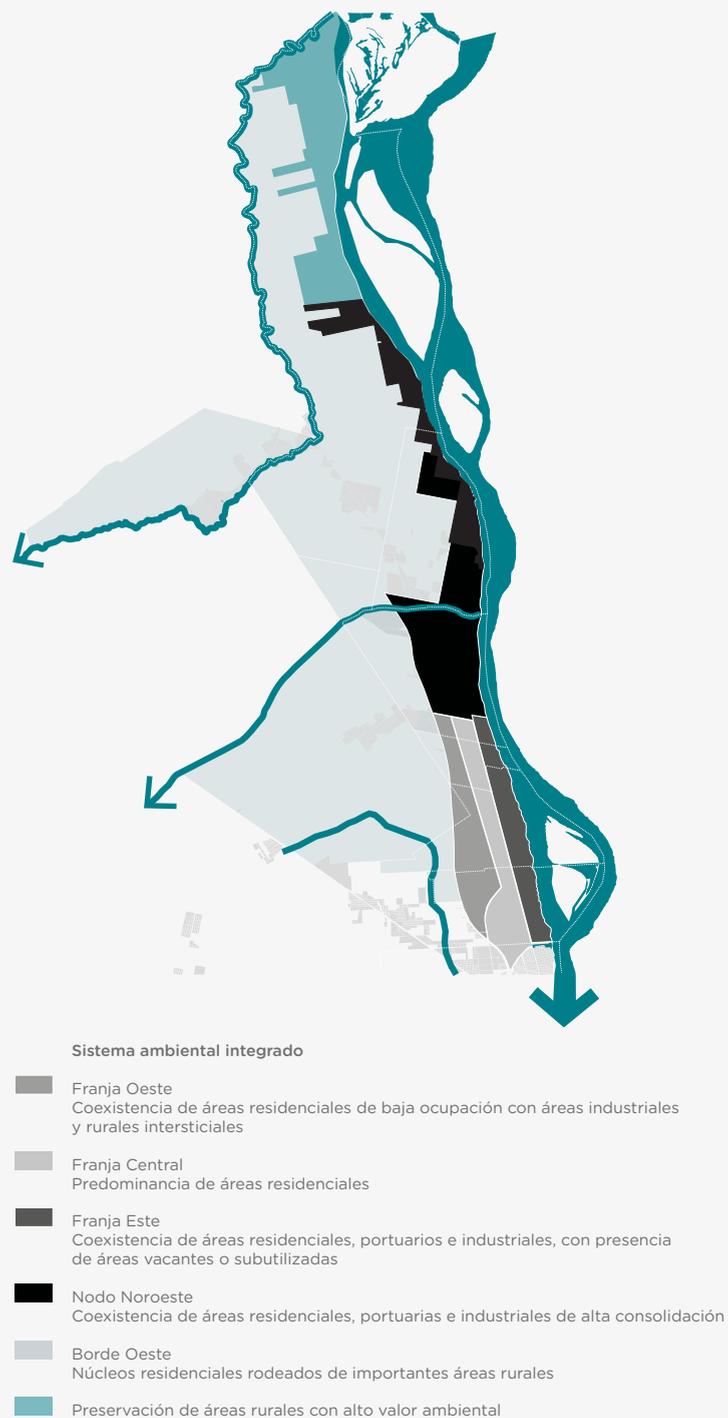
En el sector este del corredor, sobre el Paraná, las áreas urbanizadas componen un continuo urbano que se extiende desde Puerto General San Martín hasta Rosario. En cambio, hacia el oeste y el norte, se caracteriza por la predominancia de suelo rural y por la presencia de núcleos urbanos de menor escala,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

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

en el Corredor Norte se propone:

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

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





Río Paraná y arroyos

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



Corredor interurbano Ruta Nacional 11

- Tramo con tratamiento urbano
- Sistema vial primario
- Área urbanizada
- Área rural

MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL

Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

-  Corredores regionales de carga (Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Anillos Conectores Integrados)
-  Acceso existente
-  Acceso propuesto
-  Red de ferrocarril existente
-  Vía metropolitana interurbana RN 11 (Transporte de personas. Concentración del transporte público)
-  Anillo Conector Intercomunal RP N° 34s (Transporte de cargas menores)
-  Conectores a áreas industriales y portuarias (Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Vía Metropolitana Interurbana. Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana
-  Vías colectoras paralela al ferrocarril
-  Cinturón Ronda FFCC
-  Propuesta de servicio tranviario metropolitano

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

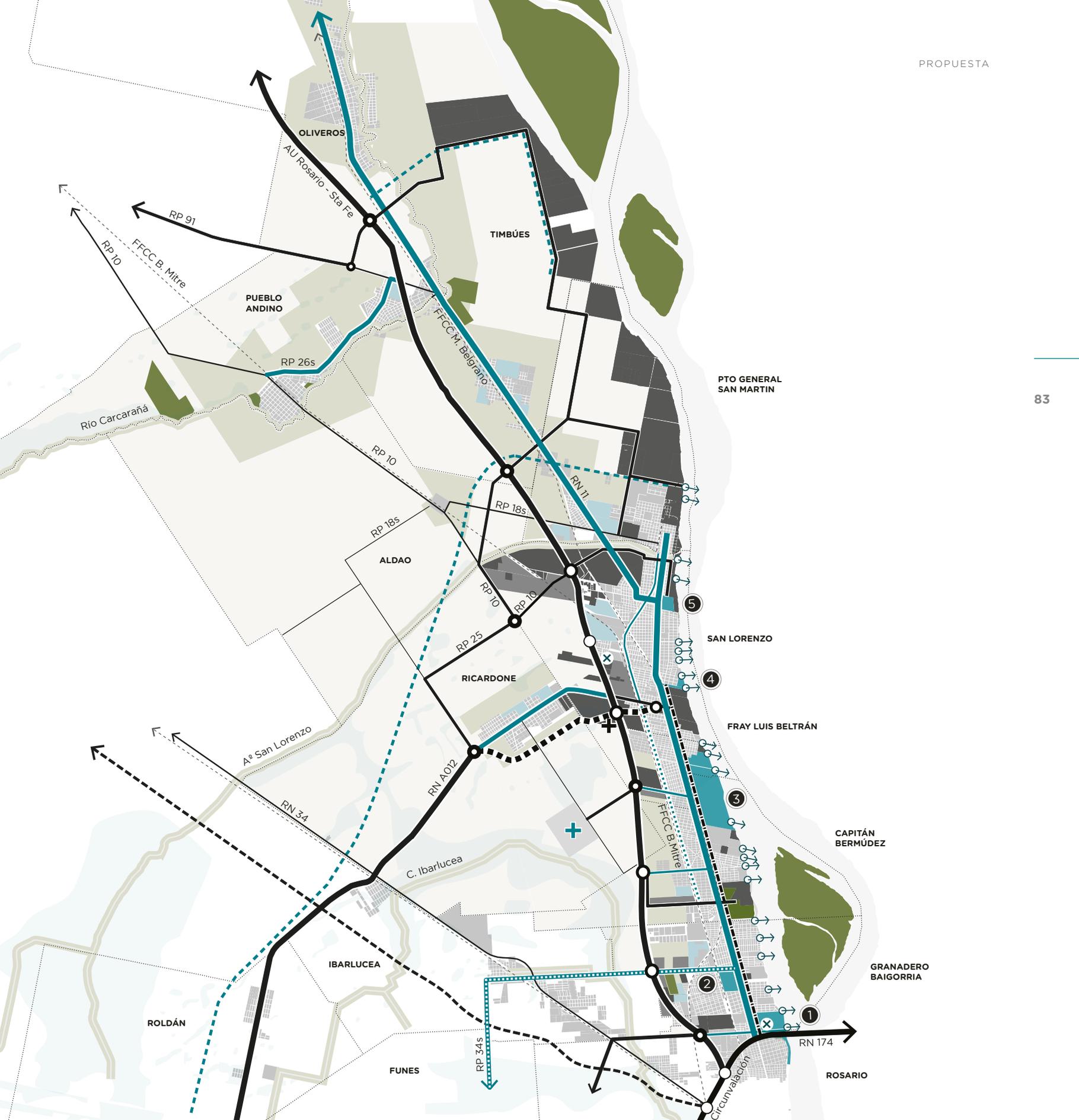
Grandes infraestructuras de servicios

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

Planes Especiales

-  PIM Norte (Plan Interjurisdiccional Metropolitano Rosario - Granadero Baigorria)
-  Plan Especial Predio Paganini (Complejo Eva Perón - Granadero Baigorria)
-  Plan Especial Interjurisdiccional Frente Ribereño Fray Luis Beltrán y Capitán Bermúdez (Fábrica de Armas y Batallón de Arsenales)
-  Plan Especial Predio Guerrero Pagoda (San Lorenzo)
-  Plan Especial Predio A.C.A. (San Lorenzo)

Plano 23. Modelo territorial proyectual



84 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Tres grandes objetivos generales de plan guiarán el futuro desarrollo de la ciudad de Fray Luis Beltrán:

- 1. Reordenar y reestructurar las grandes áreas localizadas entre la ruta nacional N°11 y el río Paraná.** Como ya se dijo, Fray Luis Beltrán posee una importante superficie localizada entre la ruta nacional N°11 y el Paraná. Estos terrenos presentan una localización estratégica, con un extenso frente sobre el río, y su reestructuración resulta de gran valor tanto para la localidad como para el Área Metropolitana de Rosario, en especial para el Corredor Norte.
- 2. Conformar un sistema continuo de espacios públicos ribereños, estableciendo nuevas relaciones entre la ciudad y el río.** Se propone reorganizar el frente ribereño de la ciudad, estableciendo nuevos espacios y recorridos públicos continuos, como también estableciendo nuevos accesos, bajadas y miradores a fin de promover un mayor uso recreativo y de disfrute para toda la población, tanto de la ciudad de Fray Luis Beltrán como también de otras localidades del área.
- 3. Consolidar el Corredor Norte de movilidad y conformar nuevos ejes de estructuración urbana.** En la ruta nacional N°11 - vía que articula a todas las localidades del Corredor Norte Metropolitano- aún conviven el transporte de cargas con el tránsito interno de cada localidad. Según lo establecido en las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT), se debe repensar la traza de la ruta nacional N°11 para convertirla en una avenida interurbana, con la posibilidad de incorporar un servicio de transporte metropolitano de pasajeros que una Rosario con San Lorenzo.



86 CRITERIOS DE URBANIZACIÓN A NIVEL LOCAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

Los tres objetivos para el desarrollo local explicitados en el apartado anterior se articulan con cinco grandes políticas generales que se tornan claves para el desarrollo local: definición de nuevas políticas de urbanización; optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y 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 definición de las estrategias locales, destinadas a orientar el desarrollo territorial hacia el modelo deseado, se basa en el conocimiento de las características y las tendencias actuales de transformación, a fin de mejorar la convivencia entre los distintos usos presentes en la jurisdicción. De acuerdo con los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el AMR, en Fray Luis Beltrán se proponen las siguientes políticas y acciones:

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

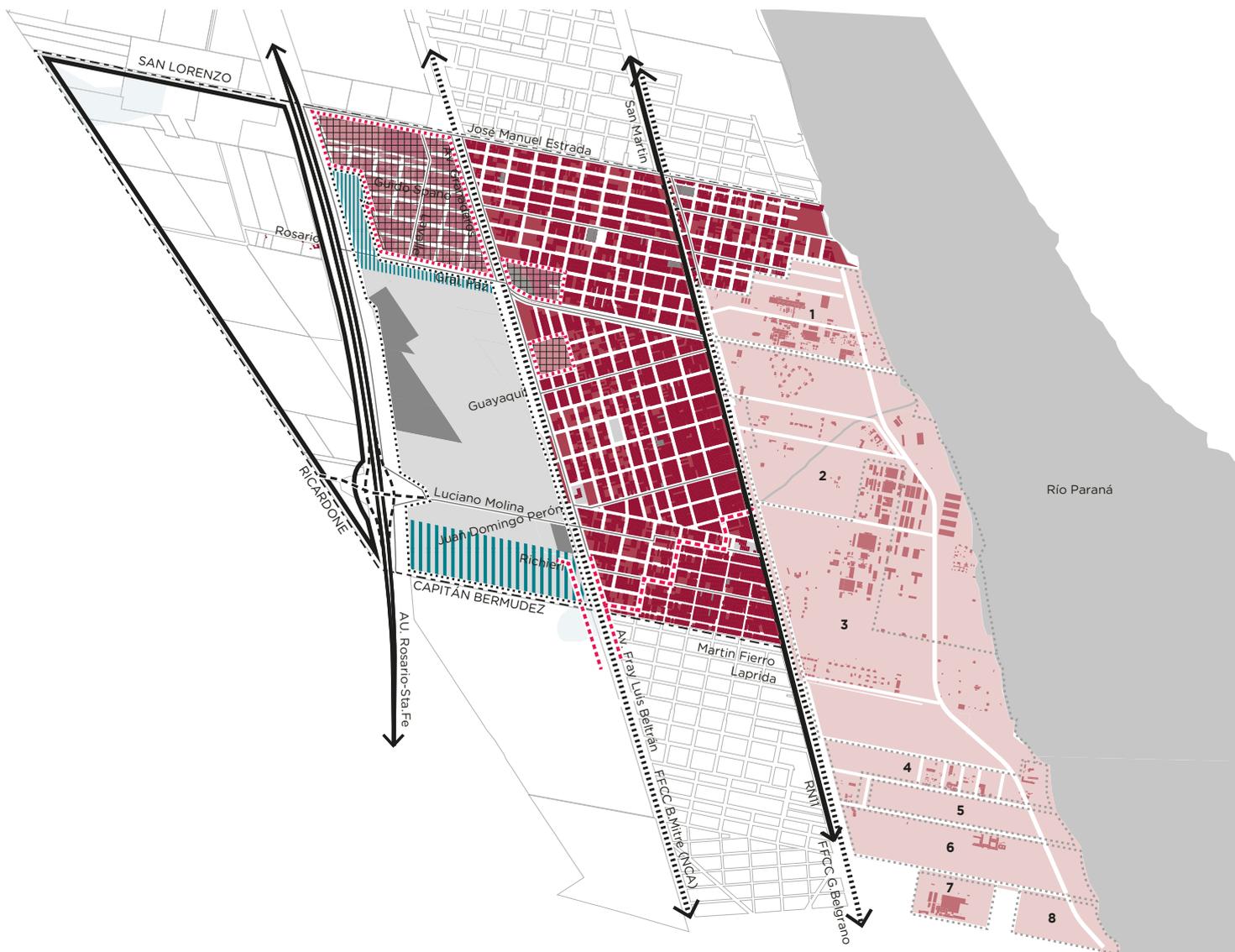
La fragmentación y desarticulación de la planta urbana; la fragmentación y subutilización de los terrenos ubicados sobre el

frente fluvial por la presencia de instalaciones poco aprovechadas y desafectadas de su uso; la presencia de mayores áreas con gran potencial de renovación urbana, entre otras condiciones, hacen necesaria la definición de nuevas políticas y acciones de urbanización:

- Restringir nuevos procesos de urbanización promoviendo la consolidación de la planta urbanizada y fomentando el completamiento de los vacíos intersticiales localizados en su interior.
- Prohibir la conformación de nuevas áreas residenciales en las grandes extensiones rurales, ubicadas hacia el oeste de la autopista Rosario-Santa Fe, calificando a este territorio como “Suelo de Protección Rural”.
- Definir “Áreas de Reserva para Planes Especiales y de Detalle” a fin de preservar los terrenos que tienen un valor estratégico en el desarrollo de la localidad, para la incorporación de nuevos equipamientos, servicios, residencias y espacios públicos. Se destaca, en especial, el “Área de Reserva para el Plan Interjurisdiccional Fábrica Militar de Armas y Batallón de Arsenales” y el sector noroeste de la ciudad.
- Definir, en las áreas residenciales, indicadores urbanísticos que planteen mayor densidad, adecuados a la escala de esta ciudad, sin desatender la heterogeneidad tipológica y funcional, promoviendo niveles crecientes de complejidad urbana, con la incorporación de los equipamientos institucionales necesarios y los espacios públicos a escala barrial.
- 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 en barrios que requieran el reordenamiento y regularización dominial.

Abordar el déficit de vivienda

- Incluir a Fray Luis Beltrán en el desarrollo del programa “Suelo, Servicio y Vivienda para el AMR”, que abordará la resolución de la problemática de la vivienda junto a la provisión de infraestructuras, equipamientos y servicios de manera integral (en cada localidad y en el área en su conjunto), con la incorporación de tres estrategias diferentes: a) aplicación del “Plan Abre Familia” en las zonas más carenciadas que registran la presencia de asentamientos irregulares; b) incorporación de medidas de inducción al completamiento de lotes vacantes en manzanas ya conformadas o en áreas en proceso de consolidación; y, c) desarrollo de intervenciones de carácter público-privadas que conformen “Parques Habitacionales Integrados” (en áreas de completamiento y/o expansión de la planta urbana), donde se integren diferentes programas de vivienda para distintos sectores sociales, se construyan espacios públicos y equipamientos comunitarios y se provean las infraestructuras de servicio necesarias. Para su implementación efectiva, estas intervenciones deberán ser previamente planificadas por el estado y concertadas con el sector privado.
- Proteger y mejorar las áreas periurbanas y rurales.
- Preservar el suelo rural y definir de modo pormenorizado las áreas periurbanas que se constituyen como límite y resguardo de la planta urbana, adoptando a su vez una función de contención hídrica importante. Se propone la potenciación de proyectos de producción alternativa, que no requieran importantes aplicaciones de productos agroquímicos.
- Restringir la urbanización en las grandes extensiones de suelo rural presentes hacia el oeste de la autopista Rosario-Santa Fe.
- Preservar las grandes extensiones de suelo no urbanizado.



- | | | | |
|--|---|--|---|
| <p>Ordenamiento de actividades productivas y/o de servicios</p> <ul style="list-style-type: none"> Industrias existentes Área industrial propuesta Área de reestructuración productiva Sector restringido a actividades compatibles con áreas residenciales Área con afectación por obra de retención hídrica | <p>Definición de nuevas políticas de urbanización</p> <ul style="list-style-type: none"> Suelo urbano consolidado o a consolidar Áreas de Reserva para Proyecto Especial <ol style="list-style-type: none"> 1. Ex ArZinc S.A. 2. Batallón de Arsenales n°603 3. Fábrica Militar Fray Luis Beltrán | <ol style="list-style-type: none"> 4. Propiedad de diferentes actores privados 5. Predio Municipal Capitán Bermúdez 6. Seminario San Carlos Borromeo 7. Faiart Arg. S.A 8. Propiedad de diferentes actores privados <ul style="list-style-type: none"> Área de Reserva industrial sujeto a un Plan Especial de Sector que definirá criterios de edificabilidad, trazados, forestación, etc. | <ul style="list-style-type: none"> Áreas de mejora barrial Reestructuración y reordenamiento urbano Áreas restringidas a la urbanización Áreas de riesgo hídrico Obra hidráulica de protección |
|--|---|--|---|

Plano 24. Definición de nuevas políticas de urbanización

90 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, que cubran el déficit de espacios públicos registrado en la localidad, se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al desarrollo metropolitano. En este sentido, cobra valor la definición de una política de preservación de los frentes ribereños, así como la protección de las masas arbóreas, los espacios verdes libres y las áreas rurales presentes en Fray Luis Beltrán. 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 potencial desaprovechado. Por lo expuesto, resulta factible pensar en las siguientes políticas y acciones:

Recuperar las márgenes del río Paraná.

- Implementar una actuación integrada para el desarrollo de la ribera norte del río Paraná. El desarrollo urbanístico del frente fluvial del Paraná Corredor Norte, de alto potencial, demandará la elaboración de una propuesta local que promueva la accesibilidad pública, la generación de balcones al río y que mejore la convivencia de las áreas residenciales y recreativas con los usos productivos existentes. Se prevé la reconversión y el acceso al río Paraná en los grandes predios ribereños de transformación expectante. Para ello se propone, como ya se dijo, el desarrollo del “Plan Especial Interjurisdiccional Fábrica de Armas y Batallón de Arsenales”.
- Potenciar y mejorar las bajadas actuales y proponer la apertura de las calles que, en sentido este-oeste, resulten conectores directos con la ruta nacional N° 11 y permitan brindar acceso y

generar nuevos recorridos hacia la barranca, revalorizando en muchos casos las arboledas existentes.

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, ingreso y construcciones patrimoniales en el Batallón de Arsenales N° 603, Iglesia Santa Rita y su sector forestado aledaño, cuadro de estación ferroviario, entre otros).
- Promover el reordenamiento y reestructuración de las grandes parcelas o áreas en estado de vacancia o subutilización para el desarrollo de proyectos especiales mediante operaciones de concertación público-privada.
- Consolidar el sistema de espacios libres existentes dentro de la localidad y proveer de nuevos espacios verdes públicos.
- Incorporar nuevos espacios públicos en las áreas definidas como “Áreas de Reserva para Planes Especiales y Planes de Detalle”.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La pertenencia plena a las pautas estructurales del Corredor Norte, con la existencia de ejes viales y ferroviarios que condicionan la movilidad en sentido norte-sur, y la presencia de importantes establecimientos industriales y portuarios a lo largo de la ribera en todo el corredor, hacen necesario encauzar las siguientes políticas y acciones:

Canalizar el tránsito de las cargas para evitar el paso por las plantas urbanas:

- El acceso pleno de la localidad a la autopista es un requisito fundamental para reorganizar la carga eludiendo en lo posi-

ble todos los viajes innecesarios por la ruta nacional N°11 y llevándolos a la autopista Rosario-Santa Fe, corredor natural del transporte pesado que debería disponer de conexiones directas a los principales destinos industriales. En sentido complementario, la avenida interurbana en construcción se postula como corredor para cargas menores liberando de este uso (o al menos minimizándolo notablemente) a la ruta nacional N°11.

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

- Se propone la reconversión de la ruta nacional N°11, que está conformada por diversos tramos continuos a lo largo de la conurbación que se desarrolla sobre la ribera del río Paraná. Su consolidación como corredor interurbano sería factible a partir de impulsar dos medidas fundamentales: en primer término, la consolidación como corredores de carga de la autopista Rosario-Santa Fe y de la colectora situada junto a las vías del Ferrocarril Mitre y, en segundo término, la implementación del corredor tranviario metropolitano norte-sur (a la altura de Fray Luis Beltrán, por las vías del actual Ferrocarril Gral. M. Belgrano), que implica la reconversión de la ruta nacional N°11 para favorecer el carácter de “avenida” por sobre la condición de “ruta”.

Recualificar la estructura interna:

- Habilitar circuitos paisajísticos en sentido este-oeste (actuales o a constituirse) que favorezcan el acceso a la ribera pública. Estos circuitos permitirían superar la excesiva fragmentación existente, en sentido este-oeste, de la conurbación que se extiende desde Granadero Baigorria hasta Puerto General San Martín; favorecer la accesibilidad hacia las costas alta y baja del río Paraná; consolidar centralidades lineales exis-

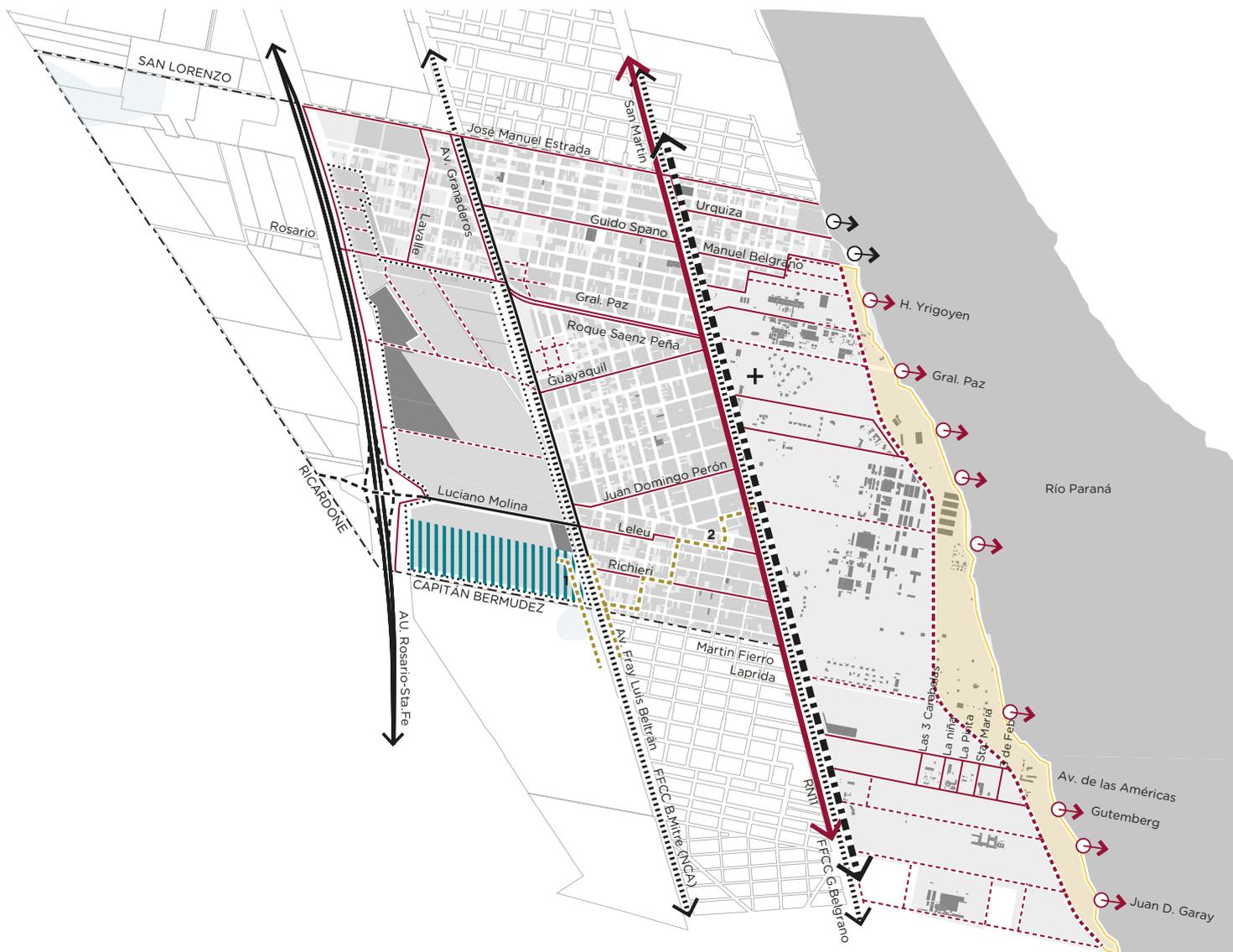
tentes y potenciar la generación de otras nuevas.

- Implementar un servicio ferroviario y/o tranviario metropolitano de transporte de pasajeros desde Villa Gobernador Gálvez hasta San Lorenzo. Como complemento a esta iniciativa, se propone completar la intermodalidad del servicio incorporando un sistema de autobuses convencionales, con transbordo en cabeceras metropolitanas de transporte urbano.

ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

La situación actual de la ciudad en relación a la localización dispersa de establecimientos industriales en áreas consolidadas, en contacto directo con los usos residenciales, produce una fricción que se plantea revertir con las siguientes políticas y acciones:

- Plantear medidas tendientes a lograr una convivencia más armónica de las distintas actividades que tienen lugar en la ciudad y promover, mediante gestiones concertadas, la reubicación progresiva de las industrias que ocasionan mayores conflictos hacia las áreas planificadas para esos fines.
- Prohibir la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en las áreas con una clara vocación residencial y en áreas de exclusiva producción rural.
- Restringir, en lo sucesivo, la instalación de nuevas industrias en áreas en las que se apunta hacia una consolidación de la residencia, a fin de evitar nuevas instalaciones en sectores que se encuentran en contacto directo con los usos residenciales.
- Concentrar las actividades productivas industriales en parques y áreas industriales, en directa relación con los nodos logísticos y los principales corredores viales destinados al transporte de cargas.



- | | | | |
|---|---|---|--|
| <p>Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad</p> <ul style="list-style-type: none"> — Consolidación del corredor de transporte interurbano Ruta Nacional N°11 — Revalorización de las vías de estructuración existentes - - - Generación de nuevas trazas — Canalización del transporte de cargas menores | <ul style="list-style-type: none"> Nudo vial de ingreso vehicular (prioridad transporte de cargas menores) Nuevo servicio ferroviario y/o tranviario metropolitano de transporte de pasajeros Villa Gobernador Gálvez - San Lorenzo Recuperación de las márgenes y paseos sobre frente ribereño Accesos, conexiones y bajadas al Río existentes | <p>Dotación de infraestructura, servicios y equipamientos</p> <ul style="list-style-type: none"> Industrias existentes Área industrial propuesta Área de reestructuración productiva Área con afectación por obra de retención hídrica | <ul style="list-style-type: none"> — Obra hidráulica de protección 1 Terraplén de defensa 2 Canal de desagüe urbano + Planta obsoleta de tratamiento de líquidos cloacales |
|---|---|---|--|

Plano 26. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

- Proponer como sector de expansión industrial el área localizada entre la autopista Rosario-Santa Fe y las ex vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre.
- Disponer el traslado progresivo y programado de aquellos usos productivos que interfieran con el desarrollo costero planificado.

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

A los efectos de mejorar las condiciones de habitabilidad en los distintos barrios de la ciudad se propone:

- Promover, a través de un desarrollo gradual, la provisión de infraestructura y servicios en toda la planta urbana, en especial la provisión de agua potable. Asimismo, se propone un esquema de pavimentación de calzadas.
- Implementar las obras hídricas necesarias para el saneamiento de las áreas anegadas o con posibilidad de anegamiento, teniendo en cuenta las recomendaciones de las áreas competentes en la provincia de Santa Fe. La implementación de nuevas bajadas al río puede contribuir a la resolución de este tema.
- Confeccionar un plan hídrico integral para atender la problemática existente en suelos anegables y en áreas urbanizadas donde se manifiesta insuficiente la infraestructura.
- Realizar las obras hídricas complementarias a la construcción de la nueva avenida interurbana, trazada en forma paralela al Ferrocarril Gral. B. Mitre, a fin de solucionar la problemática hídrica de la localidad y evitar el anegamiento de importantes sectores de la ciudad.
- Finalizar las obras de construcción de la planta 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 en lo referente a provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas y diferentes niveles de terminación de calzadas. Se destaca que la localidad presenta una muy buena cobertura y alcance en lo que respecta a la provisión de agua y buena cobertura de red cloacal y gas. Los esfuerzos deben estar direccionados en aumentar cada uno de estos servicios, junto a la implementación de un esquema de mejoras de pavimentación de calzadas.

El estado de situación se acompaña de las siguientes acciones previstas que podrán verse reflejadas en los gráficos sucesivos contabilizando las parcelas con déficit en cada barrio.

Pavimentos. La Secretaría de Obras Públicas ha impulsado el anteproyecto para construir el acceso desde la Autopista Rosario-Santa Fe, obra que permitirá derivar cargas y descongestionar los accesos tradicionales por la ruta nacional N°11. Durante el mes de agosto se conocieron detalles acerca de la licitación para el intercambiador que se necesita para resolver este acceso.

El resto del volumen de obra a desarrollar comprende la pavimentación en el barrio Graneros, el completamiento en barrio Remedios de Escalada de San Martín, en barrio Fray Luis Beltrán y en barrio 3 de Febrero.

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 Santafe-

sinas 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 se ha diseñado el “Sistema de Acueductos de la Provincia de Santa Fe”.

Actualmente el agua es captada de fuentes subterráneas, sin embargo este suceso, junto a la calidad del agua, cambiará drásticamente con la culminación de la obra del Acueducto San Lorenzo, que abastecerá a las localidades del Corredor Norte Metropolitano. Actualmente, hay una buena cobertura del servicio de agua en gran parte de la localidad, no obstante, falta proveer a un sector del barrio Granaderos con dicho servicio.

Gas natural. Observando el plano realizado para el servicio de gas, se debería desarrollar la infraestructura necesaria para lograr un completamiento total de dicho recurso en barrio Granaderos, noreste del barrio Remedios de Escalada de San Martín (Barrio Retiro), oeste de los barrios Sgto. Cabral, Gral. San Martín, Celedonio Escalada de San Martín, Fray Luis Beltrán y 3 de Febrero. Si bien la demanda conjunta de los vecinos hace posible las extensiones progresivas de las redes, éstas deben ir acompañadas con un plan de infraestructura de la concesionaria.

Cloacas. Observando el plano relevado del suministro de cloaca se distingue la necesidad de avanzar con la red cloacal para el barrio

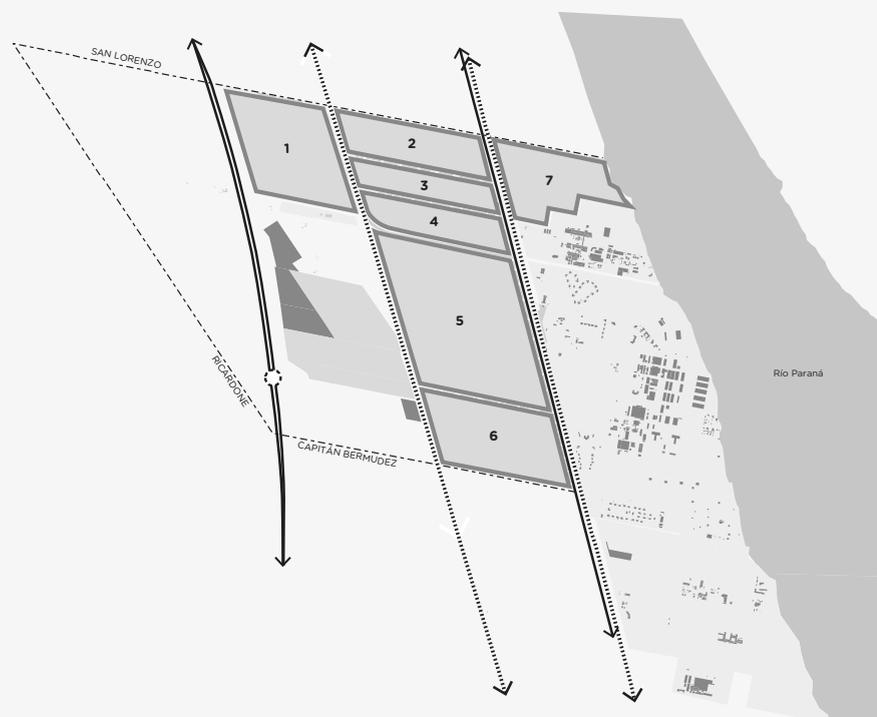
Granaderos y el sureste del barrio 3 de Febrero. Así mismo, la municipalidad ha presentado el proyecto para culminar la red en el barrio 3 de Febrero y las cañerías faltantes de los barrios Fray Luis Beltrán, Sargento Cabral y Remedios de Escalada de San Martín; materializadas las mismas se culminará el total de la red cloacal.

Saneamiento y desagües. Respecto a la dinámica hídrica, se presenta la necesidad de ejecutar un proyecto de desagüe que permita la evacuación de la crecida con nulo o mínimo impacto para las viviendas del barrio 3 de Febrero. La forma que adopta tal solución es un emisario de desagüe, conducto subterráneo que se extiende por debajo de las calles. Se observan dos grandes obstáculos para materializar dicho proyecto: la urbanización sobre el bajo natural con un trazado de calles que no ofrece caminos directos hacia el río y la necesidad de atravesar zonas de distinta jurisdicción y vías de comunicación de gran importancia (ruta nacional N°11, vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano, predio del Batallón de Arsenales y Fábrica Militar). Por cuestiones técnicas, constructivas y económicas, es inviable ejecutar un conducto para evacuar la totalidad de la crecida de 100 años de período de retorno (criterio usual para el diseño de sistemas de prevención de inundaciones en zonas urbanas). Es por ello que, además del emisario, es necesario plantear una obra de regulación de caudales aguas arriba, al oeste del terraplén ferroviario de la línea Mitre. Este retardador pluvial, que puede estar al nivel del terreno o excavado, almacenaría un volumen importante de agua de lluvia para ir descargándolo hacia aguas abajo progresivamente, permitiendo un funcionamiento óptimo del emisario y brindando seguridad a la zona urbana frente a eventos de lluvia importantes.

Para mejorar las condiciones de escurrimiento del barrio Granadero y del sector norte de Fray Luis Beltrán es necesario ejecutar

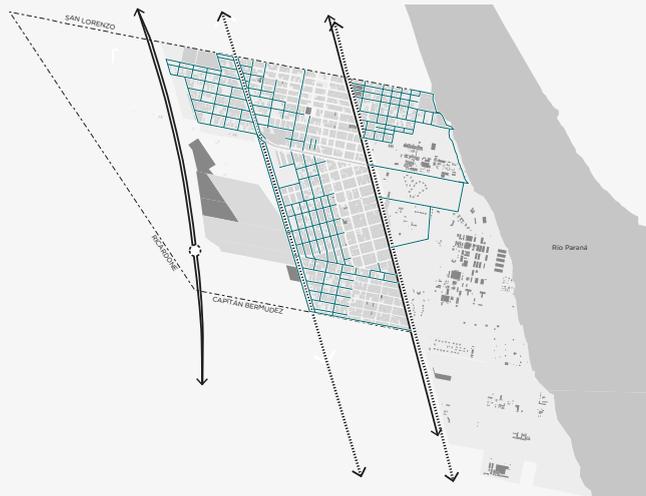
un nuevo cruce del ferrocarril y un conducto o canal de desagüe al río Paraná, posiblemente en coincidencia con la calle Roque Sáenz Peña. Para ello también debe resolverse el cruce de la ruta nacional N°11 con el Ferrocarril Gral. M. Belgrano y la descarga en el Paraná. Cada uno de estos cruces implica tramitar los correspondientes permisos de paso y obras necesarias. Esta solución ayudaría indirectamente a toda la localidad, ya que al generar una nueva vía de evacuación hacia el río se aliviaría la condición de trabajo del sistema principal.

Para que todas estas obras tengan un efecto sostenible en el tiempo es fundamental que la localidad cuente con un Plan Integral de Desagües Pluviales (PIDP) que permita prever las necesidades de nuevas urbanizaciones o expansiones y sugiera mecanismos para contrarrestar los efectos negativos, como por ejemplo a través de retardadores pluviales (Ley provincial N°13.246) o mediante la restricción a la impermeabilización del suelo. Al respecto, se debe prestar particular atención a la zona rural, desarrollada entre la autopista y el Ferrocarril Gral. B. Mitre. Deben entenderse claramente las consecuencias negativas que puede acarrear la impermeabilización del suelo en este sector, considerando la problemática existente y recordando que los desarrollos industriales llevan a un grado todavía mayor de impermeabilización. Una solución deseable desde el punto de vista hídrico y urbanístico sería preservar todo este suelo en su condición actual. Caso contrario se debe realizar un control extremadamente riguroso de las obras a ejecutar para evitar cualquier perjuicio a la zona urbana. El retardador mencionado trabajaría como una amortiguación entre el actual sector rural y la zona urbana, permitiendo regular posibles incrementos de caudal por desarrollos urbanísticos. Esto debe servir como evidencia de la importancia de su pronta ejecución.

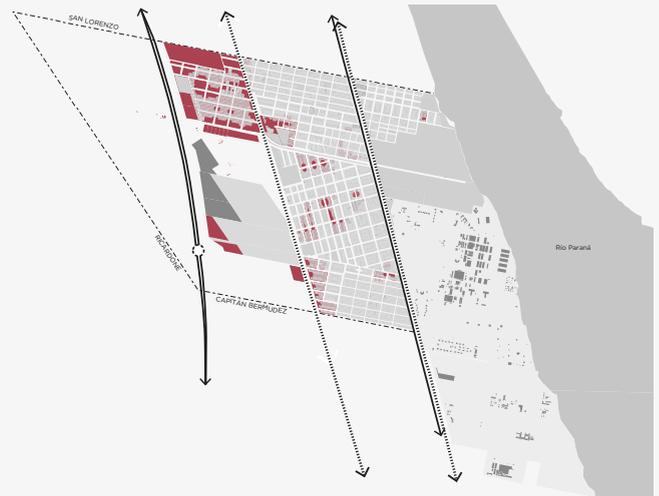


Barrio	Total de parcelas	Déficit		
		Agua	Gas	Cloacas
1. Granaderos	956	454	956	956
2. Sargento Cabral	889	0	96	0
3. General San Martín	418	0	86	0
4. Celedonio Escalada de San Martín	651	51	100	49
5. Fray Luis Beltrán	2164	82	237	73
6. 3 de Febrero	1268	37	284	623
7. Remedios de Escalada de San Martín	905	0	282	16

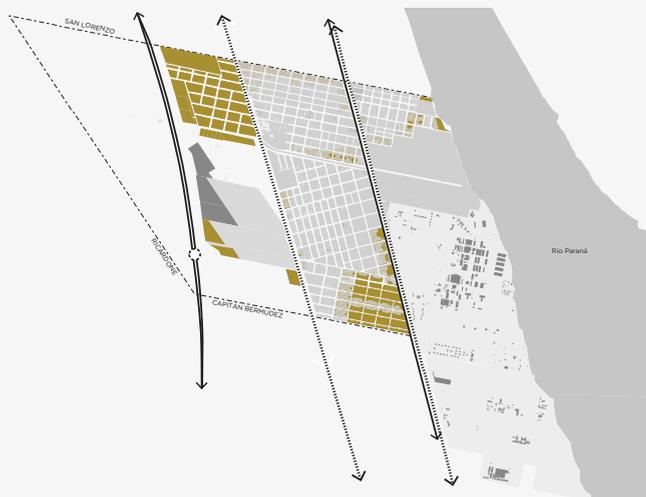
Esquema del déficit de infraestructura y servicios en cada barrio



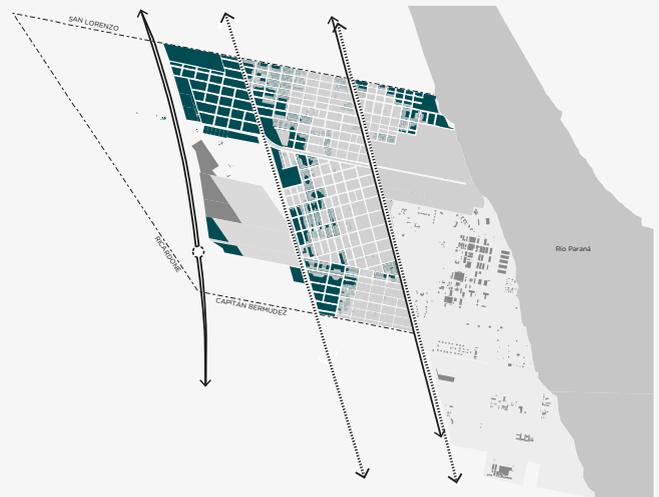
— Calles con mejoras



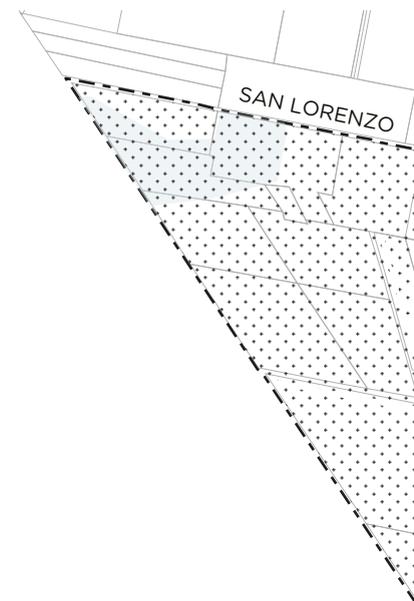
— Red de agua a implementar



— Red de cloaca a implementar



— Red de gas a implementar



MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

Definición de nuevas políticas de urbanización

-  Área de Reserva para Proyecto Especial "Plan Especial Interjurisdiccional Frente Ribereño Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán"
-  Reestructuración urbana de áreas de interés social y ambiental
-  Parcelas urbanas ocupadas
-  Parcelas urbanas vacantes

Ordenamiento de las áreas productivas y de servicio

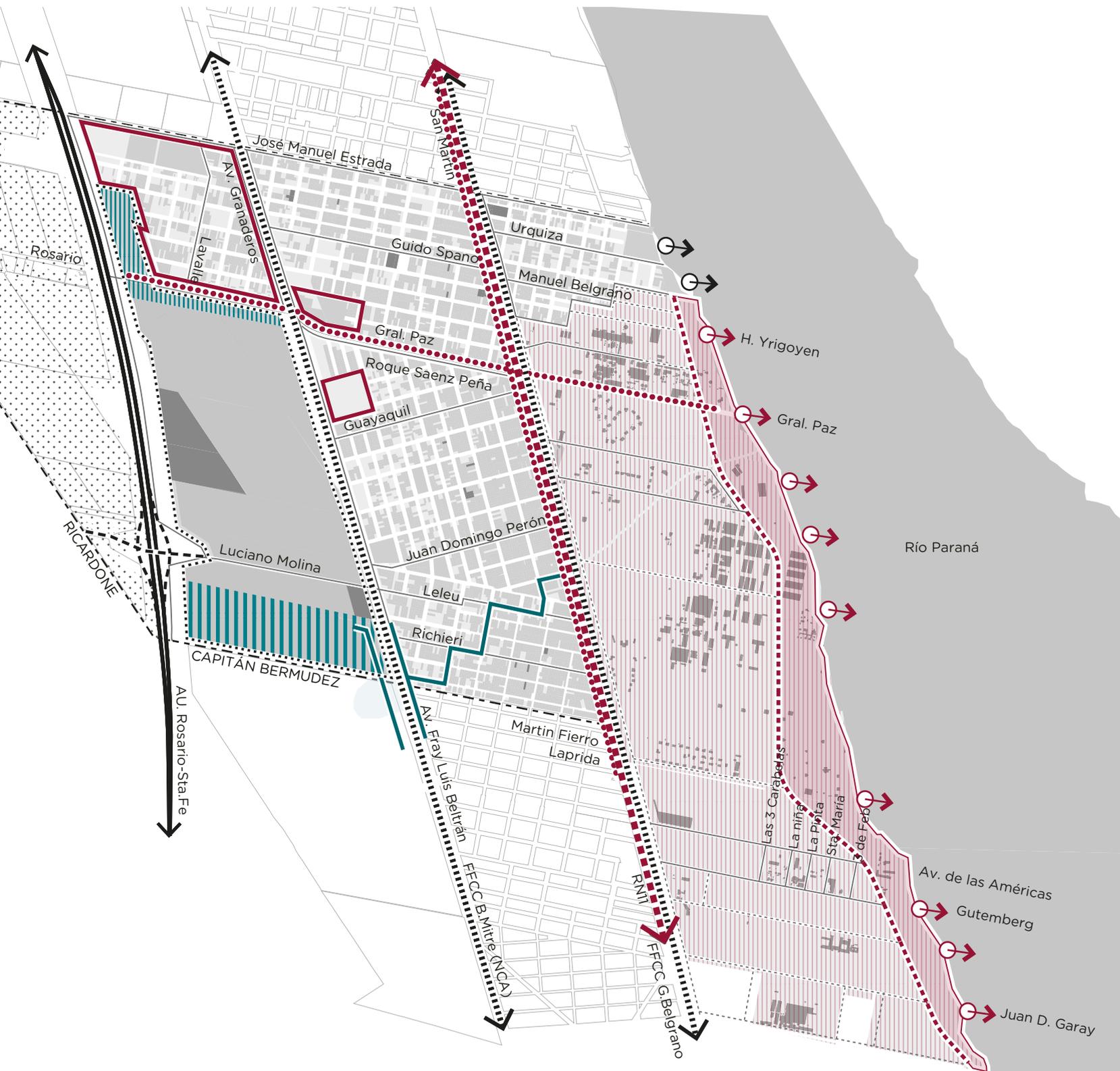
-  Área de Reserva para Plan Especial de reestructuración industrial que definirá criterios de edificabilidad, trazados, forestación, etc.
-  Industrias existentes
-  Área industrial propuesta
-  Sector restringido a actividades compatibles con áreas residenciales
-  Área con afectación por obra de retención hídrica
-  Obra hidráulica de protección

Promoción productiva y patrimonial de los espacios rurales

-  Suelo rural

Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad

-  Consolidación del corredor de transporte interurbano Ruta Nacional N°11
-  Revalorización de las vías de estructuración existentes
-  Generación de nuevas trazas
-  Canalización del transporte de cargas menores
-  Nudo vial de ingreso vehicular (prioridad transporte de cargas menores)
-  Accesos, conexiones y bajadas al Río existentes
-  Accesos, conexiones y bajadas al Río propuestos
-  Tratamiento paisajístico de la ruta en su tramo urbano



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

100 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

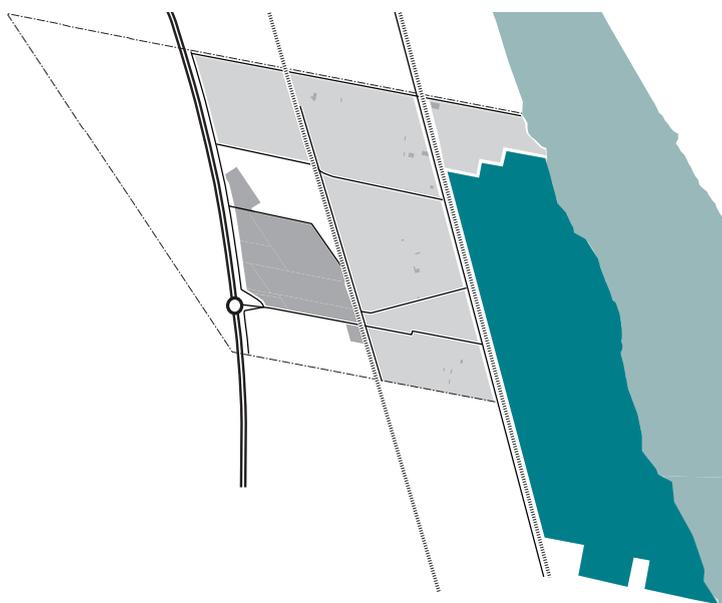
Las acciones previstas en cada una de las cinco políticas mencionadas demandan el diseño de una estrategia general que las articule y priorice en función de aquellas cuestiones que tengan un mayor impacto para la transformación urbanística. De este modo, la estrategia general del Plan Urbano Local se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

Frente a los desafíos y potencialidades que presenta la ciudad de Fray Luis Beltrán, se asume el compromiso de encauzar tanto el desarrollo local como propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. La existencia de la ruta nacional N°11, la autopista Rosario-Santa Fe, las vías ferroviarias y el frente ribereño del Paraná, en distintas localidades que integran el Corredor Norte, determinan una condicionante común que conduce a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral

metropolitano, a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local potenciando estas vinculaciones y la existencia de hechos naturales de valor. En este sentido, se propone como estrategia general para la ciudad de Fray Luis Beltrán priorizar tres grandes operaciones estructurales:

- El frente costero del río Paraná.
- Los ejes de integración y conectividad.
- La reestructuración de los sectores industriales.

1. EL FRENTE COSTERO DEL RÍO PARANÁ



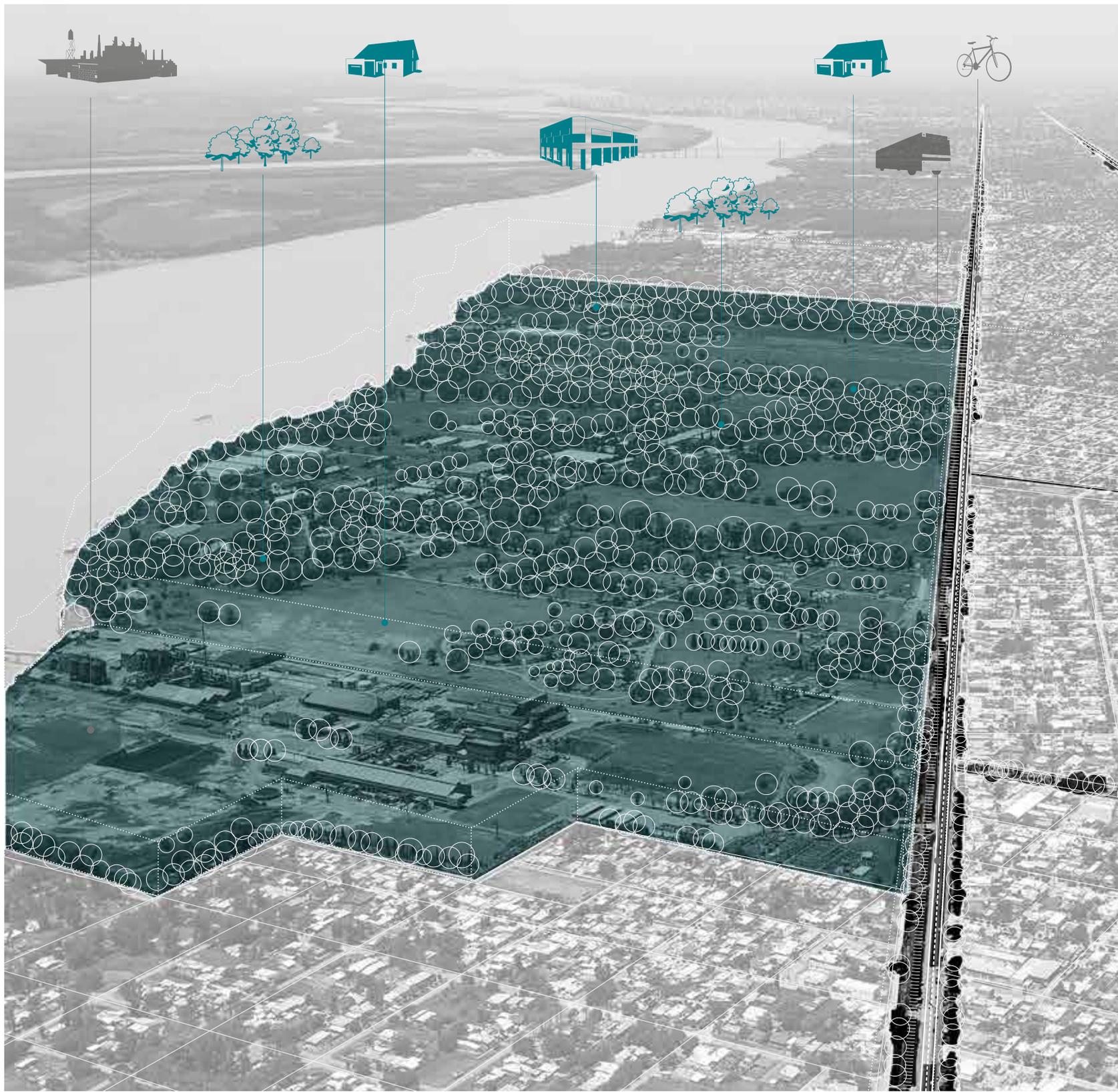
Dada la particular situación presente, en Fray Luis Beltrán esta operación estructural deberá afrontarse mediante una intervención que permita inducir la transformación de su territorio de modo integral, por tratarse de acciones a desarrollar sobre una franja costera de gran escala territorial, estratégicamente localizada en la estructura urbana y metropolitana.

La franja costera correspondiente a los distritos de Fray Luis Beltrán y Capitán Bermúdez es uno de los sitios de mayor interés urbanístico del Corredor Norte del AMR, dada su ubicación, la presencia de sitios de valor y su implantación en relación con los elementos estructurales de escala metropolitana, así como por la disponibilidad de tierras, en general mayores áreas vacantes o

subutilizadas. Estas mayores áreas se identifican como sectores de completamiento de la planta urbana con un potencial vinculado a la accesibilidad ribereña y a la conformación de espacios públicos costeros, donde se destacan sitios y conjuntos edilicios de alto valor patrimonial, con edificaciones significativas e importantes zonas boscosas que caracterizan el lugar y constituyen un patrimonio invaluable de la ciudad, a preservar. Asimismo se identifica un área industrial fuera de actividad a desafectar y reconvertir.

Cabe destacar 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 contexto del Plan Maestro del Frente Ribereño del Río Paraná Corredor Norte, en la jurisdicción de Fray Luis Beltrán se identifican dos tramos: uno de reconversión urbanística al norte de la prolongación de calle General Paz, correspondiente al predio de la industria desafectada de uso AR-Zinc S.A.; y otro de reestructuración y ordenamiento urbanístico al sur de la misma, correspondiente a los predios del Batallón de Arsenales N° 603 y ex Fábrica Militar de Armas Fray Luis Beltrán.

Debido a la presencia de grandes usos del suelo pertenecientes al Estado Nacional y Municipal, así como a propietarios privados, para una intervención en el área se considera imprescindible un modelo de gestión inter-escalar que incorpore políticas e instrumentos de planificación en distintos niveles que posibiliten la articulación de los diferentes actores a incorporar en diferentes



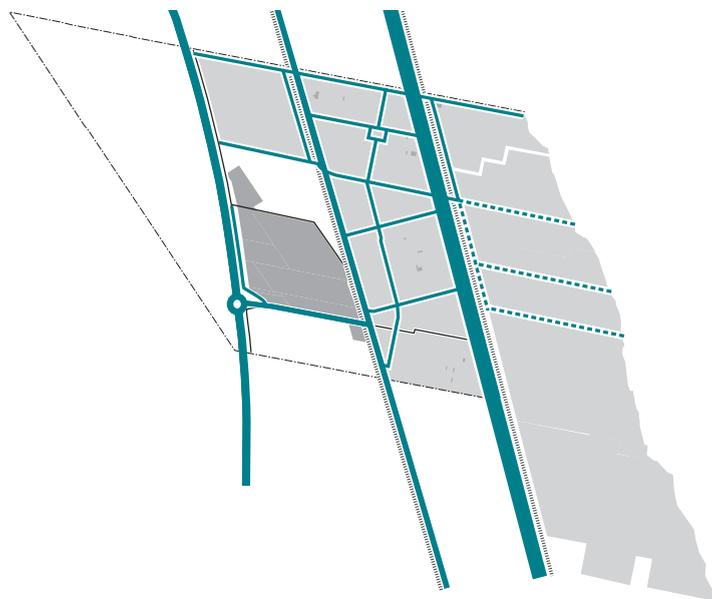


Área de Reserva para Plan Especial Interjurisdiccional Frente Ribereño Capitán Bermúdez- Fray Luis Beltrán

tiempos. Por ello se propone gestionar políticas asociativas con la ciudad vecina de Capitán Bermúdez para el desarrollo de un anteproyecto de ordenanza de “Declaración de Interés Urbanístico” y para la declaración como “Área de Reserva para Plan Especial Interjurisdiccional Frente Ribereño Capitán Bermúdez - Fray Luis Beltrán” del fragmento urbano que abarca terrenos pertenecientes a ambos municipios, comprendidos entre la ruta nacional N° 11 y el río Paraná.

La categorización del sector como “Área de Reserva” implica la posibilidad de controlar y gestionar las operaciones que puedan ir desarrollándose progresivamente en las distintas Unidades de Ejecución o Unidades de Gestión (UG), en manos de diversos actores, adecuándolas a los requerimientos de un mismo plan. A cada una de las UG le corresponderá el desarrollo y aprobación de un Plan de Detalle (PD) específico. Los diferentes PD se desarrollarán de acuerdo con los objetivos y principios de ordenamiento urbanístico contenidos en el Plan Especial Interjurisdiccional.

2. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



Fray Luis Beltrán es una localidad condicionada por sus ejes estructurales norte-sur. La principal política por desarrollar es la reestructuración territorial con mejoras estratégicas en la conectividad, tanto vial como ferroviaria, de cargas y de pasajeros. Es necesaria una reorganización de la movilidad que refuerce la segregación entre el transporte de las personas y el transporte de las cargas, que establezca circuitos claros con recorridos preferentemente diferenciados, cuando la geometría de los trazados habilite esta opción, y que favorezca un esquema de movilidad metropolitana priorizando el fortalecimiento de las vías de comunicación a escala del corredor. En función de esto se plantean las siguientes operaciones estructurales:

Consolidación de desvíos para el transporte de cargas.

Todas las localidades del Corredor Norte precisan una segregación eficiente de los flujos circulatorios diferenciados entre cargas y pasajeros. Tal como lo establecen las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT), se pretende que las cargas no interfieran con la avenida interurbana estructurante del corredor: la ruta nacional N°11. Con tal intención, se propone que la carga circule por la autopista Rosario-Santa Fe o sus colectoras, y que derive los ingresos por las arterias transversales este-oeste (fundamentalmente Luciano Molina, en el tramo entre autopista y avenida interurbana Fray Luis Beltrán).

En orden de evitar circulaciones indebidas por la ruta nacional N°11, preservada al transporte de pasajeros, los usos industriales de peso se ordenan según este plan al oeste del sector predominantemente residencial, y se define en el sector correspondiente a la firma Ar-Zinc una acción de reconversión. En la medida que las localidades ubicadas al norte y sur de Fray Luis Beltrán respeten lo pautado originalmente en las DOT, los vehículos de gran porte en el eje principal de la ciudad deberían disminuir progresivamente.

Respecto de las cargas menores, se prevé la consolidación de la actual Av. Fray Luis Beltrán como un eje de distribución interna que alivie la cantidad de viajes efectuados sobre la ruta nacional N°11.

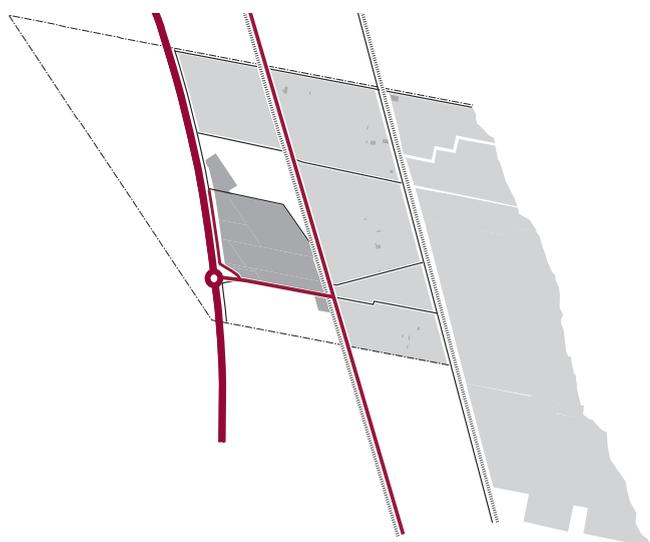
Articulación intercomunal: sistematización del transporte público para el Corredor Norte.

Una vez organizada la segregación de vías pretendida, con el espacio interno de la localidad libre de las cargas, podrán priorizarse modos más seguros de circulación intra e inter-ur-

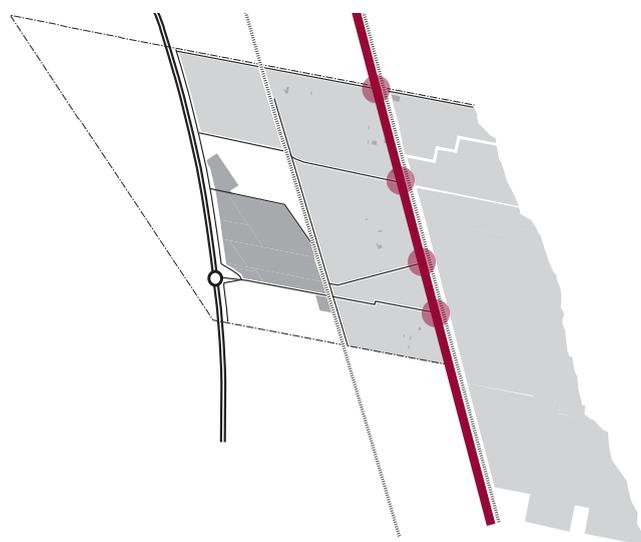
banas. Así, se podrá proponer a la ruta nacional N°11 como eje articulador de la localidad en sí y de todo el corredor, bajo la constitución segregada de la circulación para el transporte de pasajeros masivo. Se propone, en este aspecto, la traza de la ruta nacional N°11 como avenida en un sentido pleno: con los dos sentidos de circulación pautados a velocidad urbana (usualmente, con límites de velocidad no superiores a 60 km), calidad de diseño pertinente a una apropiación ciudadana de usos jerárquicos (alta presencia de mobiliario urbano sistematizado, arbolado acorde al espacio tratado, reorganización del estacionamiento en la calle, señalización eficiente, eventual incorporación de ciclovías, priorización del transporte público metropolitano en las reglas de circulación, espacios jerarquizados para el uso peatonal, etc.).

Sobre la ruta nacional N°11, se releva un alto número de servicios de transporte público, por lo cual se constituye en ámbito propicio para aplicar criterios de exclusividad de circulación de este modo, paradas jerarquizadas con una sistematización de refugios e información (estática y dinámica), unificación de medio de pago y prestaciones de servicio unificadas. En orden de jerarquizar el transporte público, resulta importante potenciar cruces estructurales de la localidad con ejes este-oeste de significación (actual o futura), tales como: J.M. Estrada, Gral. Paz, y Juan Perón. Además, podría considerarse Riccheri, que cuenta con un parador.

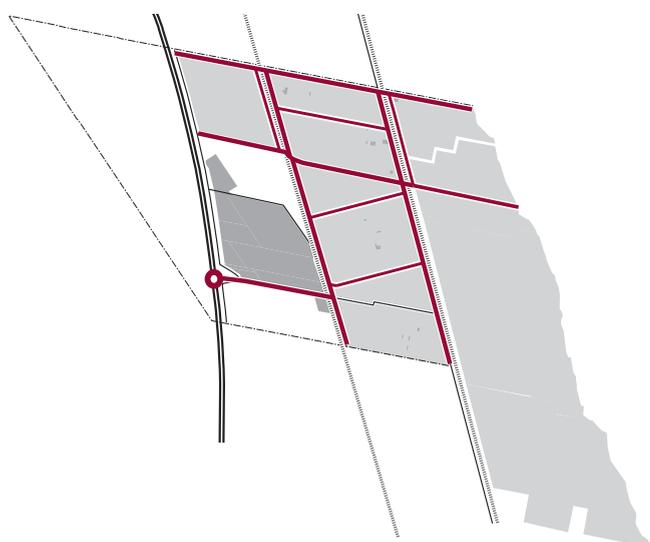
En este contexto, es trascendente estudiar la factibilidad técnica de una bifurcación del trazado al este y oeste de las vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano que permita una eventual segregación física plena entre transporte público y privado. De



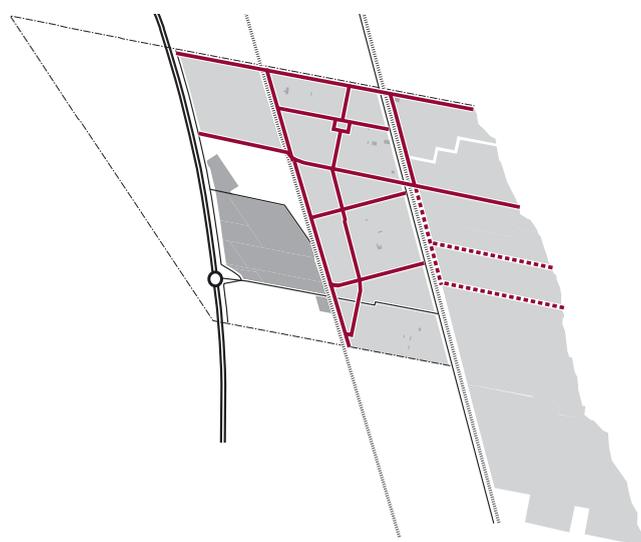
Canalización del transporte de cargas



Consolidación del corredor interurbano



Consolidación de la estructura interna



Vías para el transporte no motorizado

concretarse esta duplicación, la conectividad hasta San Lorenzo multiplicaría exponencialmente sus prestaciones.

Consolidación de la estructura interna.

Luego de la segregación ordenada del transporte de cargas y pasajeros, es precisa la reorganización interna del trazado vehicular, tanto del transporte público de la localidad como del privado, ya sea en modalidad motorizada como no motorizada. Para ello, se pretende articular el funcionamiento del servicio del Transporte de Pasajeros con el vehículo privado y sus demandas usuales (organización del estacionamiento en el espacio público, prioridades de paso, restricciones de acceso).

Como resulta trascendente aliviar el tránsito de la ruta nacional N°11, hoy único conector existente en sentido norte-sur, se refuerza la necesidad de articular ejes orientados en dirección este-oeste que aporten a la distribución de viajes intraurbanos. En estas infraestructuras, principalmente las que se corresponden a la red secundaria (Estrada, Gral. Paz, Guayaquil, Perón) se hace necesario reconfigurar reglas diferenciadas de circulación y estacionamiento, para agilizar la conexión con la autopista hacia el oeste y la llegada al río hacia el este.

Inclusión de vías para el transporte no motorizado.

Es recomendable pautar reglas específicas para la circulación no motorizada con prioridades de paso y seguridad, tanto para ciclistas como para peatones. Aun así, en el estado actual de las reglas circulatorias de la localidad, no se interpreta inminente la necesidad de implementar circuitos muy extensos de circulación exclusiva de bicicletas. Lo fundamental es concebir circuitos que generen amplia accesibilidad al ciclista, emparentando el

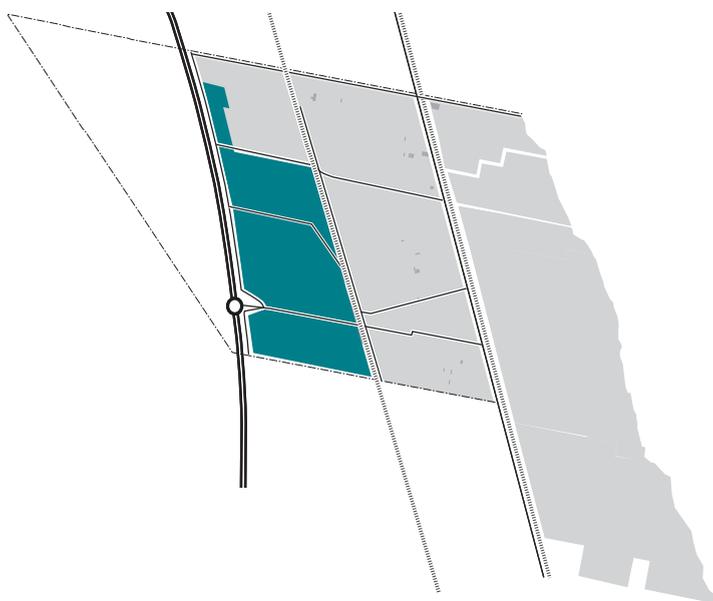
esquema definido para el ciclista con la estructura secundaria de la vialidad local, segregando el tránsito con el automotor solo cuando resulte esencial para garantizar la seguridad del ciclista. A su vez, podría proyectarse (cuando las condiciones lo habiliten) continuidades de caminos que accedan a la ribera una vez abierto el suelo a usos públicos. Esta consideración es también válida para la aún no consolidada colectora este del Ferrocarril Gral. M. Belgrano, en lo posible, a lo largo de toda la localidad para conectar San Lorenzo al norte (que ya dispone un recorrido ciclista en ese sentido) y Capitán Bermúdez al sur.

Complementariamente, se propone un circuito interno que no precise de las grandes infraestructuras norte-sur (ruta nacional N° 11, colectora este del Ferrocarril Gral. M. Belgrano o avenida interurbana) de la localidad para vincular espacios públicos y equipamientos, con la señalización adecuada a ese fin. La continuidad de los ejes Ayacucho-Zeballos-Baigorria admite esta potencial continuidad. Naturalmente, estos circuitos deberán adecuar o completar la infraestructura mínima exigible para que la circulación ciclista resulte aceptable: condiciones del pavimento, señalización, velocidades controladas..



Inauguración de iluminación en la Avenida Interurbana, tramo Fray Luis Beltrán, Septiembre 2019

3. LA REESTRUCTURACIÓN DE LOS SECTORES INDUSTRIALES



Se presentan diversos enclaves productivos de relevancia, localizados próximos a las áreas urbanas y rurales, que requieren ser proyectados a través de una reestructuración específica con relación a sus características particulares. En este sentido, se definen tres sectores diferentes para áreas productivas y de servicios, ubicados al este de la autopista Rosario-Santa Fe y al oeste de las vías del Ferrocarril General Bartolomé Mitre. En primer lugar, se establece el área localizada al suroeste del barrio Granaderos y al norte calle Junín, desde camino este de servicio de la autopista Rosario-Santa Fe hasta calle San Luis, por ésta y en línea quebrada hasta fondos de los terrenos frentistas de calle San Luis, la cual se define como área productiva con restricciones, permitiendo solo actividades compatibles a la actividad

residencial y no contaminantes, junto a la incorporación de trazados y forestación, que sirva de fuelle entre los distintos usos aledaños, resguardando principalmente los sectores residenciales contiguos. En segundo lugar, se define como área de reconversión y creación de suelo industrial al territorio comprendido al sur de la prolongación de Roque Saenz Peña y al norte de la prolongación de la calle Teniente Agneta. Por último, se reconoce el sector comprendido al sur de Teniente Agneta y al norte del límite jurisdiccional con la ciudad de Capitán Bermúdez, el cual se define como sector industrial con afectación por desarrollo de obras de protección hídrica.

Las principales actuaciones propuestas son:

- Ordenamiento de usos industriales mediante la utilización de instrumentos normativos y de gestión.
- Reubicación progresiva de las industrias contaminantes localizadas en el tejido urbano.
- Desarrollo del área en torno al barrio Granaderos, con nuevos trazados y forestación, a fin de radicar usos logísticos y de servicios compatibles con la residencia. Generación de una nueva traza de deslinde con el área residencial existente.
- Desarrollo de obras de infraestructura hídrica previo a la habilitación y ocupación del sector sur localizado entre la autopista Rosario Santa Fe y las vías del FFCC Gral. B. Mitre, para evitar cualquier perjuicio de inundabilidad en la zona urbana aledaña.
- Implementación de un plan de infraestructuras para el área a desarrollar con el sector privado.

110 INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTIÓN

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

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

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

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

NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES

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

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

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

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

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

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

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

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

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

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

INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

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

CRÉDITOS

La elaboración del Plan Urbano Local de Fray Luis Beltrán 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.

MUNICIPALIDAD DE FRAY LUIS BELTRÁN

Intendente, Mariano Cominelli Chiara

Secretario de Gobierno, Dra. Mariana Cordoba

Secretario de Obras y Servicios Públicos, Arq. Roberto Malgarini

Asesora Técnica Local ECOMR, Arq. María Saccone

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. Ma. Gabriela García, Arq. Claudia Pereyra, Arq. Verónica André, Arq. Patricia Ten Brink y Arq. Ma Cristina Rebagliatti.

EQUIPOS TÉCNICOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES

Desarrollo y coordinación, Licenciados Natalia Carnovale, Diego Beretta

Responsable Metodológica, Lic. Aneley Berardo

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

EDICIÓN

Coordinación editorial, Arq. Maira Cimolini

Producción integral, Dra. Arq. Cecilia Galimberti

Diseño Gráfico, Dg. Raúl Sordoni

Ilustraciones, Arq. Luis Lleonart

Corrección y revisión de textos, Lic. María Georgina Giorgis

Imprenta, Borsellino Impresos S.R.L.

AGRADECIMIENTOS

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

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

Secretario de Desarrollo Territorial y Economía Social, Mauro Casella

Jefe de Área de Proyecto, Delegación Rosario de la Dirección

General de Proyectos de la Secretaría de Recursos Hídricos,

Ing. Raúl Navarro

Asesor en Recursos Hídricos, Ing. Hugo Orsolini

Comisión Interministerial de Ordenamiento Territorial (CIOT)

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

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

AA.VV. (2007) Para una memoria visual de la ciudad. 1892-28 de junio-2007, más de un siglo de vida". Fray Luis Beltrán: Municipalidad de Fray Luis Beltrán.

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

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.

ECOM (2019) La construcción y consolidación de un plan metropolitano. Rosario: ECOM.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ente de Coordinación Metropolitana (ECOMR)

Fray Luis Beltrán 2030 ; dirigido por Mirta Levin. - 1a ed. - Rosario : ECOMR, 2019.

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

ISBN 978-987-46812-7-0

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

CDD 711.4



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

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

ISBN 978-987-46812-7-0



9 789874 681270



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



51

Fray Luis Beltrán 2030

PLAN URBANO LOCAL

