



PAMPA

26

- Acebal
- Álvarez
- Alv ar
- 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

Pueblo Andino

26 ESTRATEGIAS
LOCALES UN PLAN METROPOLITANO



Pueblo Andina

Vecinos y vecinas,

Como Presidente Comunal de Pueblo Andino los invito a participar e involucrarse activamente en estas jornadas de trabajo, organizadas con la finalidad de debatir el futuro de nuestra localidad y visualizar sus posibilidades de transformación urbanística con una mirada al 2030.

Nuestra preocupación por resolver los problemas que se presentan día a día no debe impedirnos tener una mirada a más largo plazo, para que lo que decidamos hacer hoy no obstaculice acciones futuras. Así cada pequeña intervención podrá formar parte de una de mayor alcance, integrándose a una estrategia de desarrollo urbano de carácter integral. En este proceso que estamos iniciando de elaboración de nuestro Plan Urbano Local, nos proponemos reconocer juntos los problemas y potencialidades que tenemos, para definir las políticas y estrategias que fijen un camino a seguir, referidas a tres grandes temas destacados por su gran trascendencia: urbanización y vivienda, desarrollo de espacios libres y completamiento de infraestructuras y servicios.

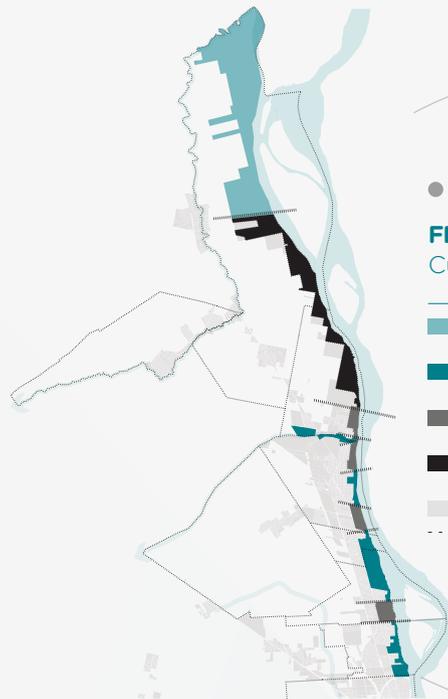
Esta iniciativa, que estamos encauzando en nuestra comuna, se está llevando adelante gracias a nuestra incorporación al Programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, junto a doce comunas y municipios que constituyen el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM ROSARIO) y que fueron integradas en la última fase de su implementación. Distintas instituciones participarán en su desarrollo coordinadas por el ECOM (CONICET, INTA, COLEGIO DE ARQUITECTOS y UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO), prestando colaboración técnica y aportando personal idóneo que se sumará a la tarea encauzada por los equipos de Metropolitana y por nuestros técnicos locales.

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.

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

José Abraham
Presidente Comunal Pueblo Andino

SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CORREDOR NORTE



FRENTES RIBEREÑOS

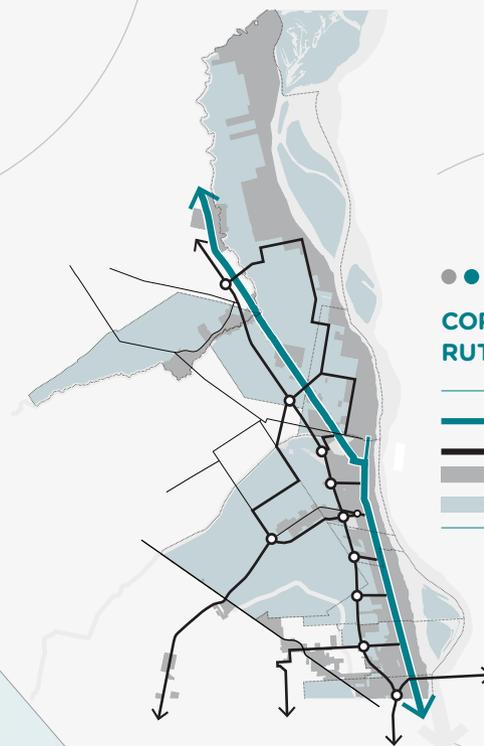
Cursos de agua

- 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



CRITERIOS PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL

- Franja Oeste**
Coexistencia de áreas residenciales de baja ocupación con áreas industriales y rurales intersticiales
- Franja Central**
Predominancia de áreas residenciales
- Franja Este**
Coexistencia de áreas residenciales, portuarias e industriales, con presencia de áreas vacantes o subutilizadas
- Nodo Noroeste**
Coexistencia de áreas residenciales, portuarias e industriales de alta consolidación
- Borde Oeste**
Núcleos residenciales rodeados de importantes áreas rurales
- Preservación de áreas rurales con alto valor ambiental



CORREDOR INTERURBANO RUTA NACIONAL 11

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



POTENCIALIDADES

El Corredor Norte del Área Metropolitana de Rosario (AMR) se extiende a la vera del Paraná y se estructura principalmente en torno a la ruta nacional N° 11, coincidente con la traza del ferrocarril Gral. M. Belgrano; a la traza del ferrocarril Gral. B. Mitre (Ramal Ceres-Rosario) y a la autopista Rosario-Santa Fe. Las localidades que lo conforman son: Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luís Beltrán, San Lorenzo, Puerto San Martín, Timbúes, Pueblo Andino y Ricardone. Este corredor conforma una estructura territorial con lógicas y dinámicas propias íntimamente vinculadas a su origen y desarrollo, predominantemente industrial y estrechamente asociado a la conformación de la cadena portuaria que distingue especialmente al Área Metropolitana de Rosario. Presenta características análogas y problemáticas comunes que requieren ser abordadas coordinadamente entre todas las localidades que lo integran.

Hacia el este, las áreas urbanizadas del corredor componen una conurbación que se extiende desde Puerto Gral. San Martín hasta Rosario. El Corredor Norte es el que presenta la mayor densidad, extensión y continuidad de toda el AMR, con una presencia muy significativa de instalaciones portuarias e industriales consolidadas sobre la ribera, lo que define en gran medida su perfil productivo que conforma la base económica del desarrollo regional. Hacia el oeste y el norte, este corredor 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 conurbada hacia el este. La ribera del río Paraná se caracteriza por la presencia de una barranca alta con bajadas puntuales que permiten, en escasos puntos a lo largo de su recorrido, la presencia de pequeñas playas y lugares acotados de contacto con el agua.

Sin embargo, a pesar de la consolidación de usos productivos/portuarios asentados sobre el frente ribereño, existen aún importantes predios situados en una posición estratégica que representan la reserva de suelo para potenciales desarrollos urbanos de apertura al río, con la incorporación de espacios públicos y equipamientos comunitarios útiles para todo el corredor (predio Eva Perón en Granadero Baigorria, Fábrica de Armas en Capitán Bermúdez).



PROBLEMAS

Las principales problemáticas urbanísticas identificadas en el corredor son:

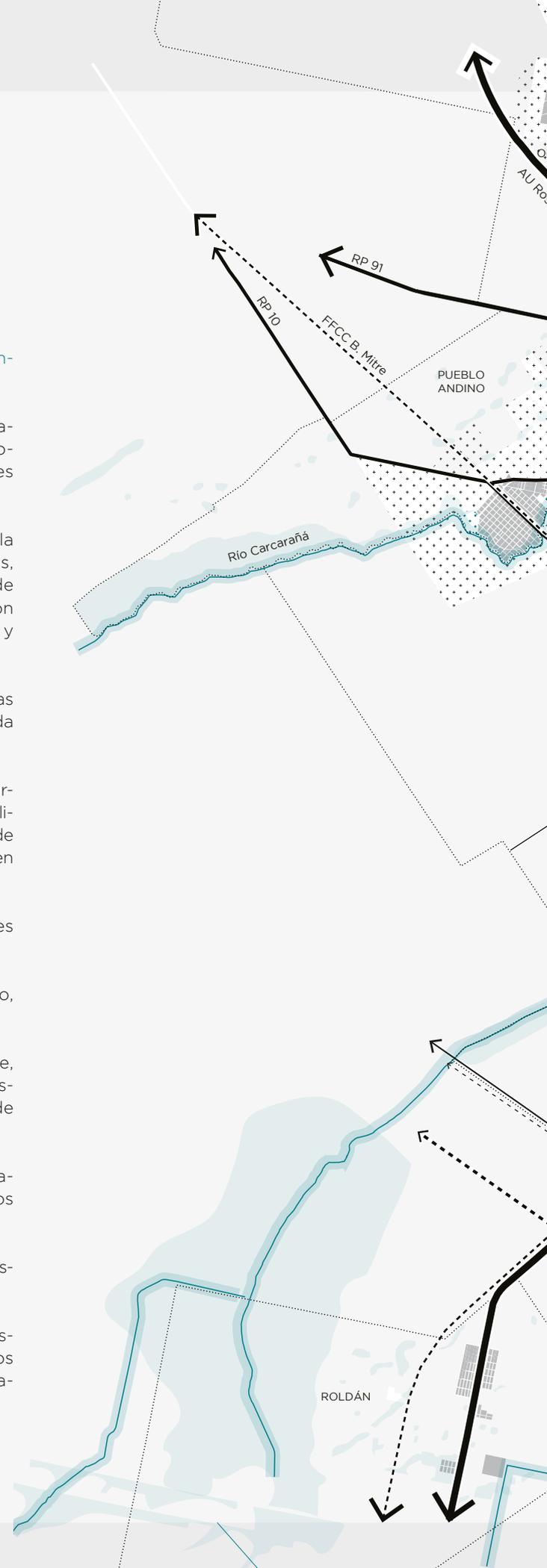
- Alto impacto ambiental, provocado por la actividad industrial, que se desarrolla en forma imbricada con la residencia; generando un gran flujo de camiones que circulan en el área y que producen la saturación de sus principales vías de comunicación.
- Grandes deficiencias en la estructura vial y ferroviaria de acceso a las implantaciones productivas localizadas sobre la costa.
- Accesibilidad al río, visiblemente comprometida por la existencia de grandes enclaves productivos, principalmente en el tramo norte, aunque es posible reconocer la existencia de tramos de costa aún no industrializada que pueden recuperarse para el uso público.
- Presencia de las vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano que, si bien constituyen una barrera física para la integración urbana y accesibilidad al río, también representan una gran potencialidad para su transformación en soporte físico útil en la generación de un sistema de vinculación metropolitano.
- Carencia de infraestructuras y servicios, en lo que respecta a la provisión de agua en ciertos casos particulares.
- Falta de un servicio de transporte público interno adecuado en algunas localidades y de un sistema de transporte eficiente a nivel metropolitano.
- Presencia de asentamientos irregulares radicados, principalmente, en la ribera del río Paraná y en el arroyo San Lorenzo.
- Carencia de una estrategia común para el tratamiento y disposición final de los residuos sólidos urbanos (RSU). Actualmente, cada una de las localidades aborda el tema individualmente y en su mayoría deposita sus residuos en basurales a cielo abierto.
- Falta de instrumentos urbanísticos adecuados para regular el creciente desarrollo de urbanizaciones residenciales e instalaciones productivas, de alto impacto ambiental y con dificultades para acceder a una prestación de servicios satisfactoria.
- Desaprovechamiento y degradación en áreas de alto valor estratégico.

●● CORREDOR NORTE

ESTRATEGIAS DE DESARROLLO METROPOLITANO

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

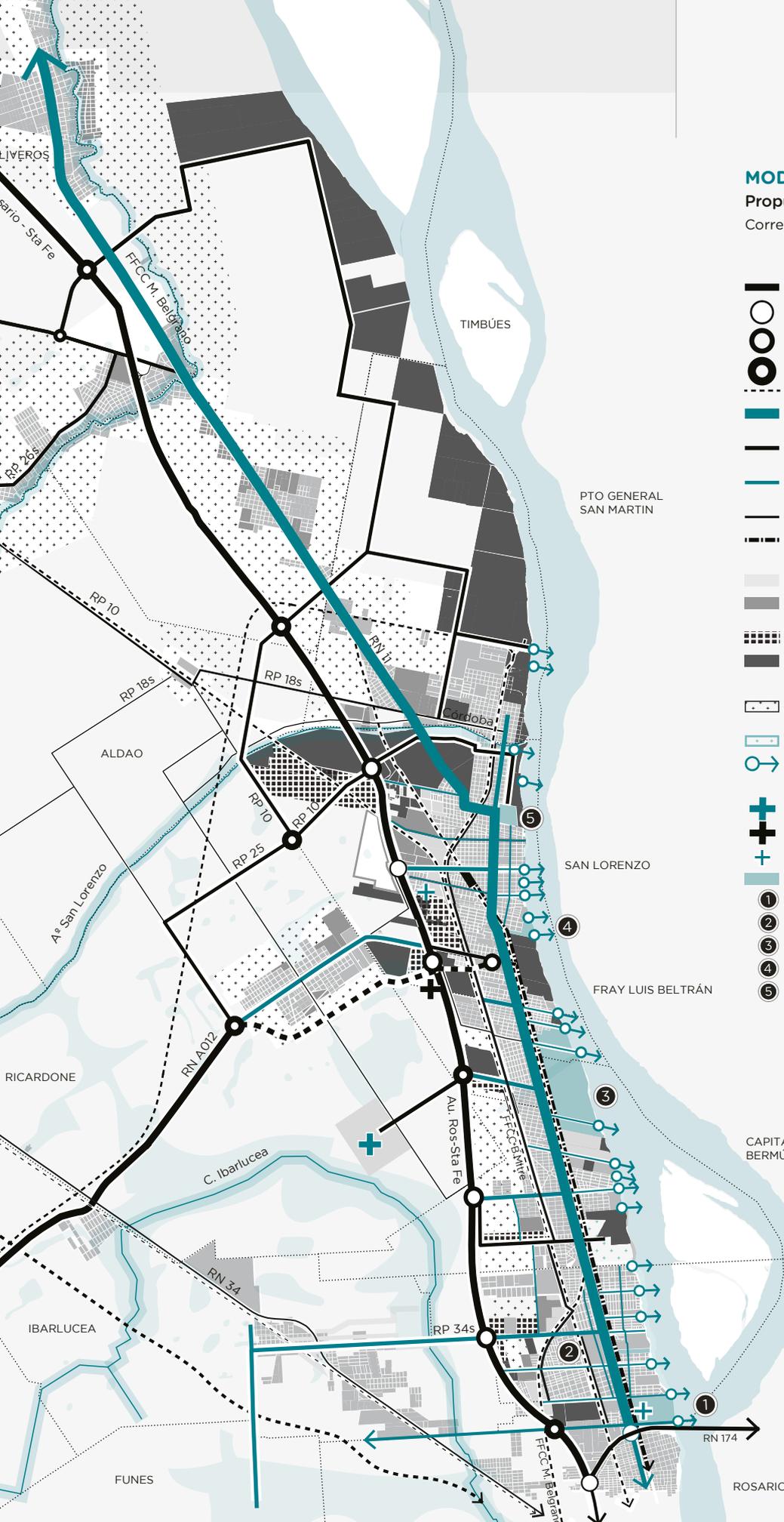
- El desarrollo de un sistema eficiente de movilidad integral, evitando el atravesamiento del paso de camiones por las plantas urbanas de las localidades del corredor y canalizando el transporte de cargas mediante un sistema de corredores logísticos.
- La reconversión en corredor interurbano de la ruta nacional N° 11, a partir de la implementación de un servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, que se presenta como una oportunidad para reafirmar y extender el carácter de “centro lineal” que en varios tramos asume este eje estructurador interurbano, con impacto directo en Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán y San Lorenzo, e indirecto, en el resto de las localidades del Corredor Norte.
- La implementación de un Corredor Interurbano para canalizar el tránsito de cargas menores, a desarrollarse en forma paralela a las vías del Ferrocarril Mitre, extendida desde la AO12, en San Lorenzo, hasta la Avenida de Circunvalación en Rosario.
- El ordenamiento, mediante el desarrollo de planes especiales, de los procesos de urbanización y transformación de la ribera del Paraná, contemplando el acceso público al frente costero, la continuidad de recorridos donde sea posible, la protección de elementos paisajísticos y naturales y la reestructuración o consolidación industrial en sectores ya muy comprometidos -y alejados de la planta urbana-.
- La generación de nuevos accesos al río y a la costa utilizando las trazas de calles delineadas en forma perpendiculares al río.
- La refuncionalización y puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en el ámbito territorial del Corredor Norte del AMR.
- La restricción a la conformación de nuevas áreas residenciales en la Franja Oeste, en las grandes extensiones rurales del Borde Oeste y en torno a las grandes instalaciones industriales y portuarias del Nudo Noroeste, “congelando” el estado de hecho y vetando la construcción de nuevas viviendas.
- La consolidación de las plantas urbanas, alentando el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro de cada núcleo urbano, y el desaliento de los procesos de expansión que generan dispersión.
- La refuncionalización del Centro de Disposición de Residuos de Ricardone para su transformación en un Centro GIRSU (Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos).
- La ampliación de la Planta de Aguas, localizada en Granadero Baigorria, y la construcción del Acueducto, la construcción de la Planta de Tratamiento de Líquidos Cloacales en San Lorenzo y de los conductos correspondientes y de la subestación transformadora de energía en Granadero Baigorria.



MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL

Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial

Corredor Norte



Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

- Corredores regionales de carga (Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
- Acceso existente por Autopista (prioridad automóvil)
- Acceso existente por Autopista (prioridad transporte de carga)
- Acceso propuesto por Autopista (prioridad transporte de carga)
- Red de ferrocarril existente
- Vía metropolitana interurbana RN 11 Transporte de personas. Concentración del transporte público
- Conectores a áreas industriales y portuarias (Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
- Vía de estructuración local Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana
- Vías colectoras paralela al ferrocarril
- Propuesta de servicio tranviario metropolitano

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 natural protegida
- Acceso público a la ribera

Grandes infraestructuras de servicios

- Planta de tratamientos de Residuos Sólidos Urbanos (RSU)
- Planta de tratamiento cloacal
- Planta de tratamiento de agua
- Proyectos especiales
- Parque de la Cabecera
- Predio Paganini (complejo Eva Perón)
- Fábrica de Armas y Batallón de Arsenales
- Predio Guerrero Pagoda
- Predio A.C.A.

PA

ESTRATEGIAS DE DESARROLLO LOCAL

La comuna de Pueblo Andino, perteneciente al Corredor Norte del Área Metropolitana de Rosario, se localiza aproximadamente a 43 km de la ciudad de Rosario. Tiene una extensión territorial de 46,54 km², siendo el 15% de suelo urbano (incluyendo trazados viales, ferroviarios y espacio público) y el 85% de suelo rural. Su área residencial queda definida en una superficie de 6,50 km². Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 2.226 habitantes, presentando en los últimos períodos intercensales crecimientos del 19,81% (1991-2001) y del 18,7% (2001-2010). Según estudios locales, se estima que la población de la comuna en el 2018 alcanza los 5.000 habitantes. Si tomamos en cuenta la población total del Corredor Norte, Pueblo Andino aporta en cantidad de habitantes el 1,47%.

Es una localidad con condiciones paisajísticas y ambientales de gran valor, dado que se encuentra sobre el margen norte del río Carcarañá, con áreas forestadas de enorme riqueza, presentando un notable potencial para actividades turísticas, recreativas y deportivas. Se destaca que Pueblo Andino es reconocida por el desarrollo de actividades relacionadas al “deporte aventura” debido, principalmente, a las competencias y circuitos para ciclistas que se desarrollan en la localidad, contando con senderos de 14 km de extensión que bordean el Carcarañá. Asimismo, posee diversos equipamientos vinculados al ocio y al disfrute del paisaje, como campings y emprendimientos de cabañas asociados al ambiente. En los últimos años se han registrado dos fenómenos nuevos: el incremento de la llegada visitantes en la época estival y de familias que han elegido Pueblo Andino como residencia permanente, por su vinculación con la naturaleza y su tranquilidad.

CUATRO GRANDES OBJETIVOS GENERALES MARCARÁN EL FUTURO DESARROLLO DE LA COMUNA DE PUEBLO ANDINO:

1. Consolidar la planta urbana con usos residenciales y una adecuada infraestructura básica y de servicios. La planta urbana se encuentra en expansión tanto en su perfil residencial estable como de fin de semana. Existen vacíos sin ocupar dentro de la trama residencial que representan una disponibilidad de suelo vacante estratégicamente localizado que puede ser utilizado para cubrir esta demanda. La extensión de los nueve barrios en 7 km se conformó como un desarrollo de loteos sin criterio de planificación y sin provisión de servicios mínimos por parte de los inversores privados. Esta situación complejiza la prestación de servicios e implica una inversión importante para la gestión local en materia de infraestructura. A ello se suma, el crecimiento poblacional exponencial con perspectivas de gran incremento consolidando su perfil residencial.

2. Generar una red de espacios públicos potenciando el rol turístico de la localidad. Existen importantes y valiosas zonas forestadas que no son debidamente aprovechadas, así como una disponibilidad de suelo en la margen del río Carcarañá donde se pueden crear espacios públicos de calidad con acceso a la ribera. El Carcarañá es un río de clara identidad para el habitante de Andino, que bordea todo el límite este del territorio comunal comportandose como un hilo unificador de los 9 barrios. Su enorme potencial recreativo, de deporte aventura y turístico, puede aprovecharse en un sentido integrador por su valor natural y paisajístico único en la zona, aportando un sistema verde con carácter recreativo significativo en el desarrollo del área metropolitana y del territorio santafesino.

3. Promover la integración local y regional. La bisagra entre nativos y habitantes nuevos (dado el crecimiento poblacional registrado en ocho años que duplicó la población residente) genera fracturas simbólicas sumadas a las barreras físicas (la extensión lineal de la planta urbana en 7 km). Se pretende utilizar dicha extensión en un sentido positivo aprovechando los vacíos intersticiales para localizar nuevos usos y actividades generando, a su vez, conexiones recreativas que permitan unir el barrio El Casco con La Ribera.

4. Reestructurar en sistema vial mejorando la conectividad y movilidad. La conformación lineal de la comuna con dos cabezas en los extremos y una extensión lineal de menor espesor en la franja central, donde se debilitan e interrumpen las trazas de calles, constituye un tema importante a resolver restableciendo algunas conexiones y completando calles interrumpidas. También, redefiniendo el rol de la ruta con un nuevo proyecto que la transforme en eje conector del desarrollo local.

Pueblo Andino



URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

1



POTENCIALIDADES

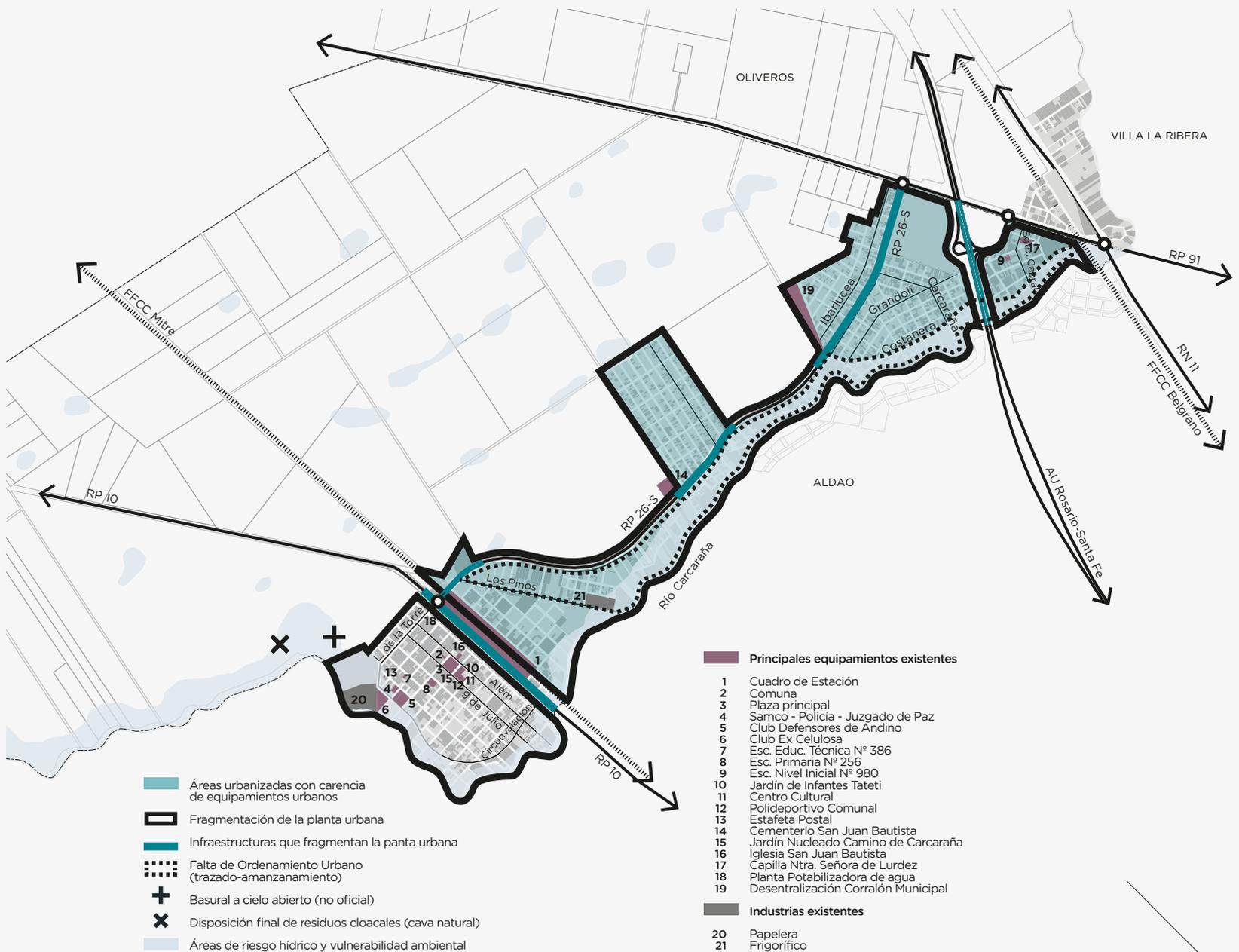
Pueblo Andino se extiende en una conformación lineal a lo largo del curso del río Carcarañá, encuadrando su desarrollo entre las vías del Ferrocarril General Manuel Belgrano al este, las vías del Ferrocarril General Bartolomé Mitre al oeste y la ruta provincial N° 26-s al norte. En ese desarrollo lineal, conformado por 9 barrios, se identifican dos zonas más consolidadas localizadas en los extremos y una franja central de gran extensión y muy baja ocupación donde se registra residencia permanente y de fin de semana. El atravesamiento de la autopista Rosario-Santa Fe deja a uno de los extremos -Villa La Ribera- desvinculada del núcleo original, motivo por el cual adquiere una mayor relación con Timbúes.

La comuna posee un bajo nivel de ocupación y consolidación de la planta urbanizada. Se registra gran cantidad de lotes vacantes en el tejido residencial, constituyendo ésta una reserva de suelo para el crecimiento urbano, lo cual hace innecesario impulsar la generación de nuevos procesos expansivos. Además, se registra la presencia de grandes parcelas vacantes de usos localizadas en una posición estratégica.

Hay una importante diversidad de equipamientos (culturales, deportivos y recreativos, entre otros) ubicados en el casco histórico. En cambio, la actividad industrial de la localidad es escasa.

PROBLEMAS

- Fragmentación y desarticulación del casco urbano original, por la presencia del cuadro de estación y el atravesamiento de las vías ferroviarias, que imposibilita la continuidad del sistema vial jerárquico y contribuye a la desconexión entre sectores.
- Importante proceso expansivo del área urbanizada, extendido al este del casco histórico hasta Villa la Ribera, desarrollado mayormente entre el río Carcarañá y la ruta provincial N°26-s, sin equipamientos, infraestructuras, y condiciones de accesibilidad adecuadas en relación con la planta urbana histórica.
- Carencia de un ordenamiento urbano y de un planeamiento adecuado del trazado vial y de los loteos residenciales.
- Avance de la urbanización en sectores afectados por problemas hídricos.
- Déficit de equipamientos en la extensión urbana localizada entre las vías ferroviarias, el río Carcarañá, la ruta provincial N°26-s y la ruta nacional N°11.





1

ESTRATEGIAS DE TRANSFORMACIÓN

La definición de las estrategias locales destinadas a orientar el desarrollo territorial hacia el modelo deseado se basa en el reconocimiento de las características y las tendencias actuales de transformación, a fin de mejorar la convivencia entre los distintos usos presentes en la jurisdicción. Ellas son:

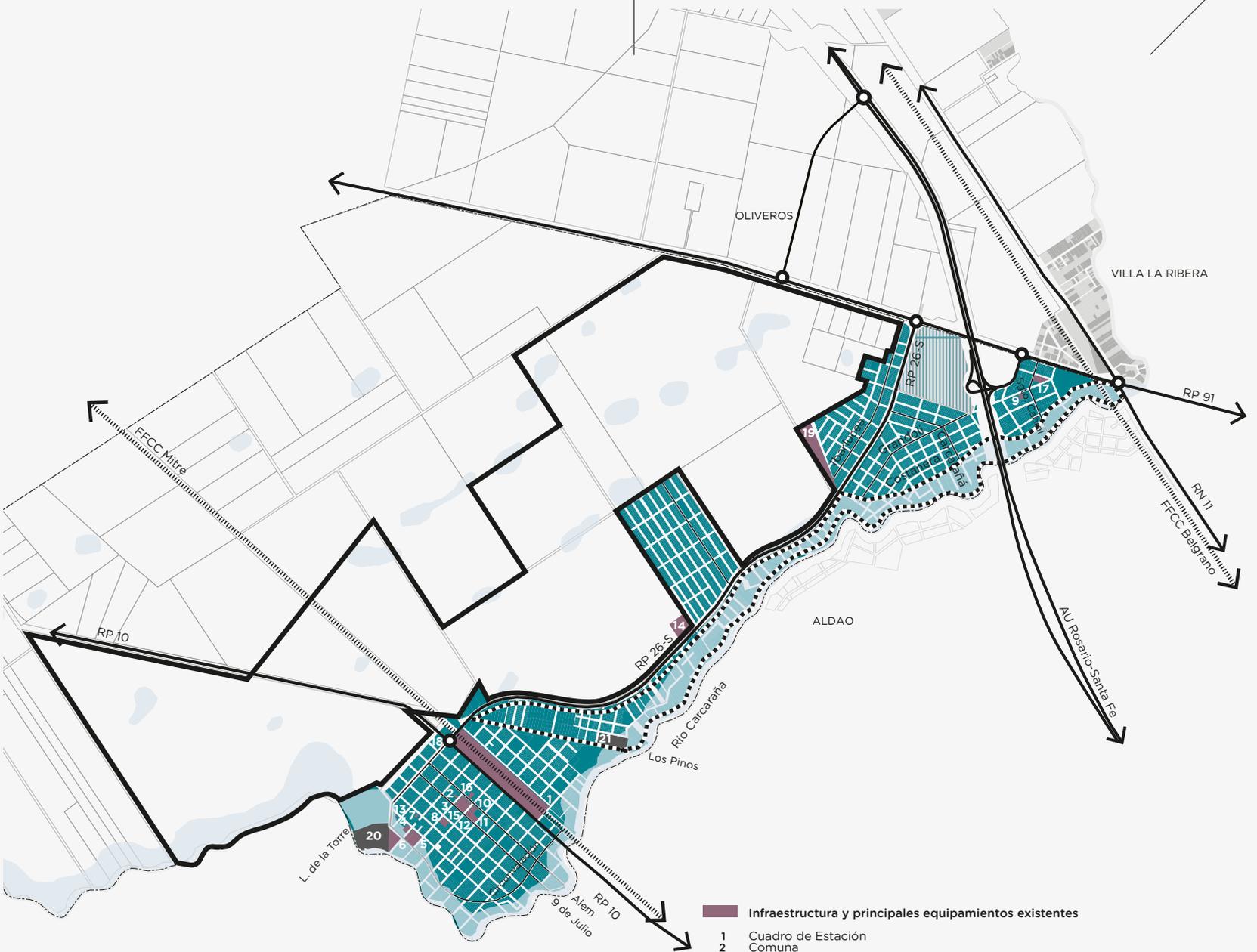
1. Definición de nuevas políticas de urbanización

- Restricción de nuevos procesos de urbanización promoviendo la consolidación de la planta ya urbanizada y fomentando el completamiento de los vacíos intersticiales localizados en su interior.
- Prohibición de la conformación de nuevas áreas residenciales en las grandes extensiones rurales existentes en su jurisdicción, calificando este territorio como “Suelo de Protección Rural”.
- Definición de Áreas Reserva para Planes Especiales y de Detalle. La presencia de importantes parcelas vacantes de uso, ubicadas en una posición estratégica con respecto al área urbanizada, representa una oportunidad para desarrollar emprendimientos previamente programados de vivienda, espacios públicos y equipamientos urbanos de jerarquía.

- Definición, en las áreas residenciales, de indicadores urbanísticos que planteen mayor densidad adecuados a la escala de esta localidad, sin desatender la heterogeneidad tipológica y funcional, promoviendo niveles crecientes de complejidad urbana, con la incorporación de los equipamientos institucionales necesarios y los espacios públicos a escala barrial.
- Ordenamiento, mediante el desarrollo de un plan específico, de los procesos de urbanización y transformación de la ribera del Carcarañá, con políticas especiales a aplicar en áreas anegables y forestadas contemplando el acceso público al frente costero, la continuidad de recorridos y la protección de elementos paisajísticos y naturales.
- Construcción de nuevos equipamientos para dar respuesta a las necesidades de los distintos barrios de la localidad y articulados con el desarrollo de la urbanización, en especial establecimientos educativos y de salud; como también la ampliación de los existentes en el casco urbano.

2. Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios

- Planificación y desarrollo de una convivencia armónica de las distintas actividades que tienen lugar en la comuna, en especial la relación entre la producción rural extensiva y las áreas urbanas.
- Prohibición de 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 la instalación de nuevas industrias en áreas en las que se apunta hacia una consolidación de la residencia. Se busca evitar nuevas instalaciones en sectores que se encuentran en contacto directo con los usos residenciales.



Definición de nuevas políticas de urbanización

-  Suelo urbano consolidado o a consolidar
-  Nuevos barrios de vivienda en proceso de consolidación
-  Área de reordenamiento urbano (trazado-amanzamiento)
-  Áreas restringidas a la urbanización
-  Áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

Infraestructura y principales equipamientos existentes

- 1 Cuadro de Estación
- 2 Comuna
- 3 Plaza principal
- 4 Samco - Policía - Juzgado de Paz
- 5 Club Defensores de Andino
- 6 Club Ex Celulosa
- 7 Esc. Educ. Técnica Nº 386
- 8 Esc. Primaria Nº 256
- 9 Esc. Nivel Inicial Nº 980
- 10 Jardín de Infantes Tateti
- 11 Centro Cultural
- 12 Polideportivo Comunal
- 13 Estafeta Postal
- 14 Cementerio San Juan Bautista
- 15 Jardín Nucleado Camino de Carcaraña
- 16 Iglesia San Juan Bautista
- 17 Capilla Ntra. Señora de Lurdez
- 18 Planta Potabilizadora de agua
- 19 Descentralización Corralón Municipal

Industrias existentes

- 20 Papelera
- 21 Frigorífico

ESPACIOS LIBRES

2



POTENCIALIDADES

Pueblo Andino es una localidad con un creciente perfil turístico debido a su enorme potencial paisajístico vinculado a la presencia del río y una importante vegetación. El turismo que se desarrolla en la localidad está vinculado al disfrute de las condiciones ambientales y al desarrollo de actividades recreativas y deportivas, como por ejemplo, ciclismo, canotaje y pesca. La presencia del frente ribereño, con una sucesión de instalaciones recreativas privadas (cinco campings) y terrenos comunales localizados sobre el río, otorga a la comuna un gran potencial de desarrollo. Para implementar un sistema ribereño que represente algún grado de continuidad, se rescatan terrenos vacantes e importantes tramos de recorridos peatonales y accesos perpendiculares al río Carcarañá que podrían potenciarse y transformarse en un gran atractivo para el impulso de la localidad. La circunvalación interna, que se desarrolla en el casco histórico, acompañando el curso del río, actúa como recorrido de enlace de los espacios públicos, recreativos y las bajadas al río, como circuito de gran atractivo natural y paisajístico, pudiendo desarrollarse con el mismo criterio en otros sectores de la planta urbana.

Asimismo, se destaca la existencia de importantes sitios y elementos de valor patrimonial: el monte de la Papelera Nuevo Santa Fe y edificaciones de su época, la Estación de Tren y su puente que simboliza el logo de la localidad. Recientemente se ha recuperado, en comodato por 10 años, el predio del ex Club Celulosa (perteneciente a la Fábrica Papelera Santa Fe SA), que cuenta con cancha de bochas y fútbol, un salón (ex cine/teatro) y la primera casa de la familia Andino (espacio que requiere de restauración).

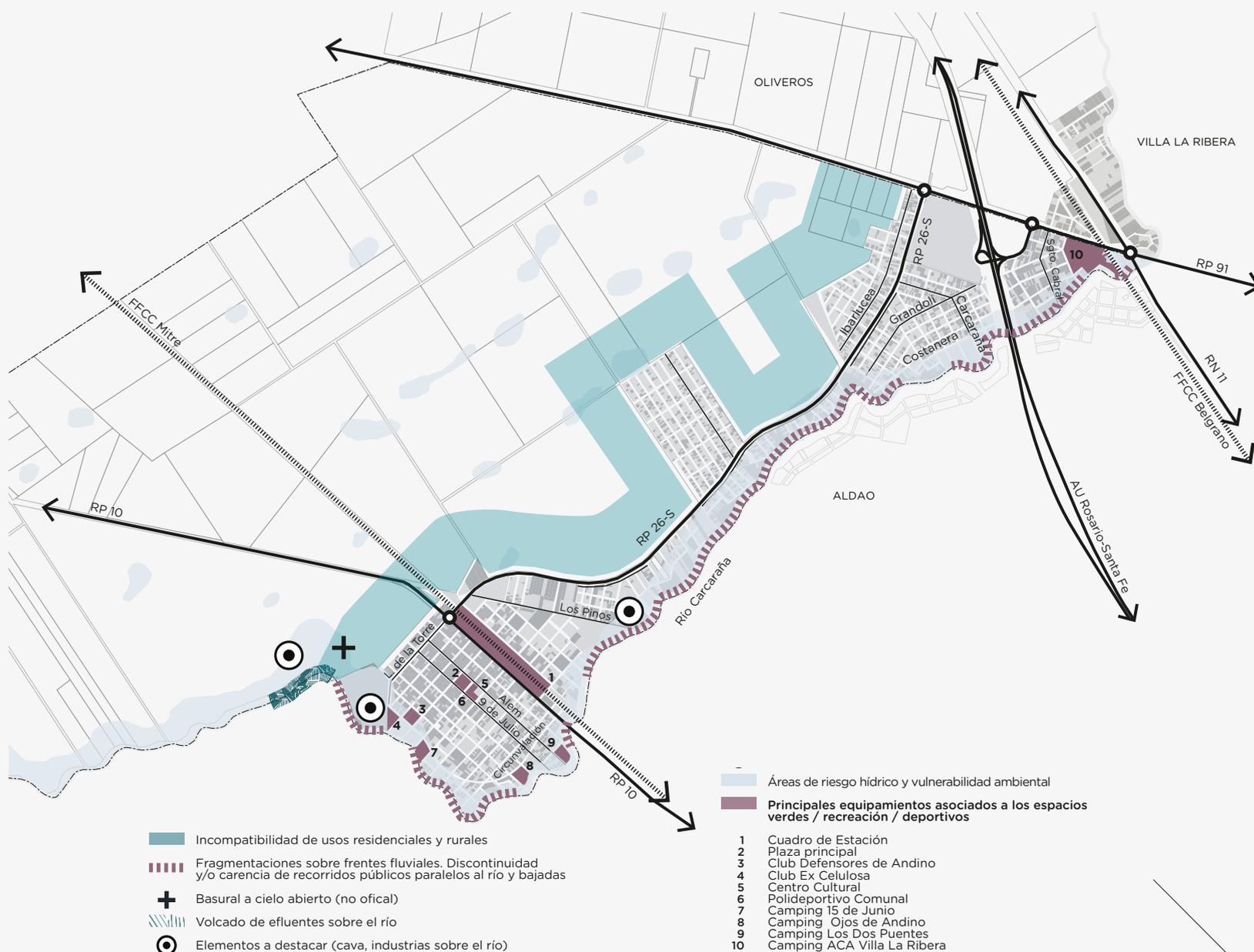
El componente natural de mayor relevancia de Pueblo Andino es su paisaje ribereño, conformado por una alternancia de barrancas y playas, con una gran diversidad de flora y fauna asociada; y un capital natural y construido vinculado a la ruralidad de gran potencial para el desarrollo de un perfil turístico y residencial, relacionado a un mayor contacto con la naturaleza.

PROBLEMAS

- Inaccesibilidad y/o acceso dificultoso al río Carcaraña, dado que se registran escasas situaciones de llegada al frente costero y discontinuidad en los recorridos públicos. Esto dificulta el contacto por parte de la población de situaciones paisajísticas naturales, aun cuando se identifican porciones del territorio aptas para el desarrollo de proyectos que favorezcan el disfrute colectivo del ambiente.
- Convivencia conflictiva entre áreas rurales y áreas residenciales contiguas, por falta de un tratamiento adecuado de los bordes del área urbana en contacto con parcelas rurales productivas. La inexistencia de forestación u otros recursos que amortigüen los efectos del uso de productos

agroquímicos para fumigar, particularmente en el borde longitudinal norte de la localidad.

- Subutilización de grandes parcelas ferroviarias de valor histórico-patrimonial y ambiental, debido al desmantelamiento de la actividad ferroviaria dejando áreas vacantes de posible reutilización, por ejemplo, el cuadro de estación.- Áreas de vulnerabilidad ambiental por la presencia de basural a cielo abierto en proceso de saneamiento.
- Degradación ambiental de arroyos o cursos de agua, principalmente debido al volcado de efluentes cloacales sin tratamiento o tratamiento incompleto, especialmente por la descarga de pozos ciegos (por la carencia de red cloacal) y el volcado de fluidos tóxicos proveniente de usos industriales.
- Áreas de riesgo hídrico por el anegamiento de campos y de sectores urbanos en épocas de crecida del río Carcaraña.



2

ESTRATEGIAS DE TRANSFORMACIÓN

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

1. Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios y recorridos verdes

- Actuación integrada para la recuperación, reordenamiento y puesta en valor del frente ribereño del Carcarañá. La recuperación de los bordes de los cursos fluviales se debe vincular con las intervenciones a nivel metropolitano, con la intención de generar un sistema integrado de parques metropolitanos. Se propone la realización de convenios con propietarios de predios privados frentistas al borde fluvial del Carcarañá para mejorar sus márgenes y posibilitar la accesibilidad pública y el desarrollo de recorridos costeros.
- Determinación de un programa de usos especiales (recreativos, deportivos y de servicios) en terrenos vacantes localizados sobre la costa del Carcarañá, con restricciones al uso residencial.
- Protección y puesta en valor del patrimonio ambiental, histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en la jurisdicción de la localidad (monte de la Papelera Nuevo Santa Fe, áreas forestadas, puente ferroviario, bajadas al río, el predio del Cuadro de Estación del ferrocarril, predio y construcciones históricas de principio del siglo XX y predio forestado de alto valor ambiental ubicado en la franja central).
- Tratamiento paisajístico de la ruta provincial N°26-s mediante un abordaje integral de movilidad, paisaje y recreación. Se propone la incorporación de una franja de forestación, a modo de barrera ambiental, y el rediseño de la ruta como vía urbana a fin de fortalecer su rol como eje urbano-paisajístico central para la localidad.
- Consolidar el perfil turístico en relación con las condiciones de gran relevancia ambiental, como también vinculado al deporte aventura.
- Consolidar el sistema de espacios libres existentes dentro de la localidad y proveer de nuevos espacios verdes públicos-turísticos-recreativos.

2. Protección de las áreas rurales

- Preservación del suelo rural y definición pormenorizada de las áreas periurbanas, que se constituyen como límite y resguardo de la planta urbana. Se propone la potenciación de proyectos de producción alternativa, que no requieran importantes aplicaciones de productos agroquímicos.
- Restricción a la urbanización en las grandes extensiones de suelo rural presentes en la jurisdicción de la localidad.
- Preservación de las grandes extensiones de suelo no urbanizado.



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

- Protección y desarrollo paisajístico-recreativo sostenible del frente fluvial
- Puesta en valor de los espacios verdes, bajadas existentes al río y equipamientos destacados
- Tratamiento paisajístico de la RP 26-S
- Preservación del patrimonio forestal
- Área de protección ambiental (APA)
- Parcelas vacantes de uso para posibles desarrollos
- Accesos, conexiones y bajadas al río existentes
- Nuevos accesos, conexiones y bajadas al río

Áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

Protección de las áreas rurales

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

- 1 Cuadro de Estación
- 2 Plaza principal
- 3 Club Defensores de Andino
- 4 Club Ex Celulosa
- 5 Centro Cultural
- 6 Polideportivo Comunal
- 7 Camping 15 de Junio
- 8 Camping Ojos de Andino
- 9 Camping Los Dos Puentes
- 10 Camping ACA Villa La Ribera

INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

3



POTENCIALIDADES

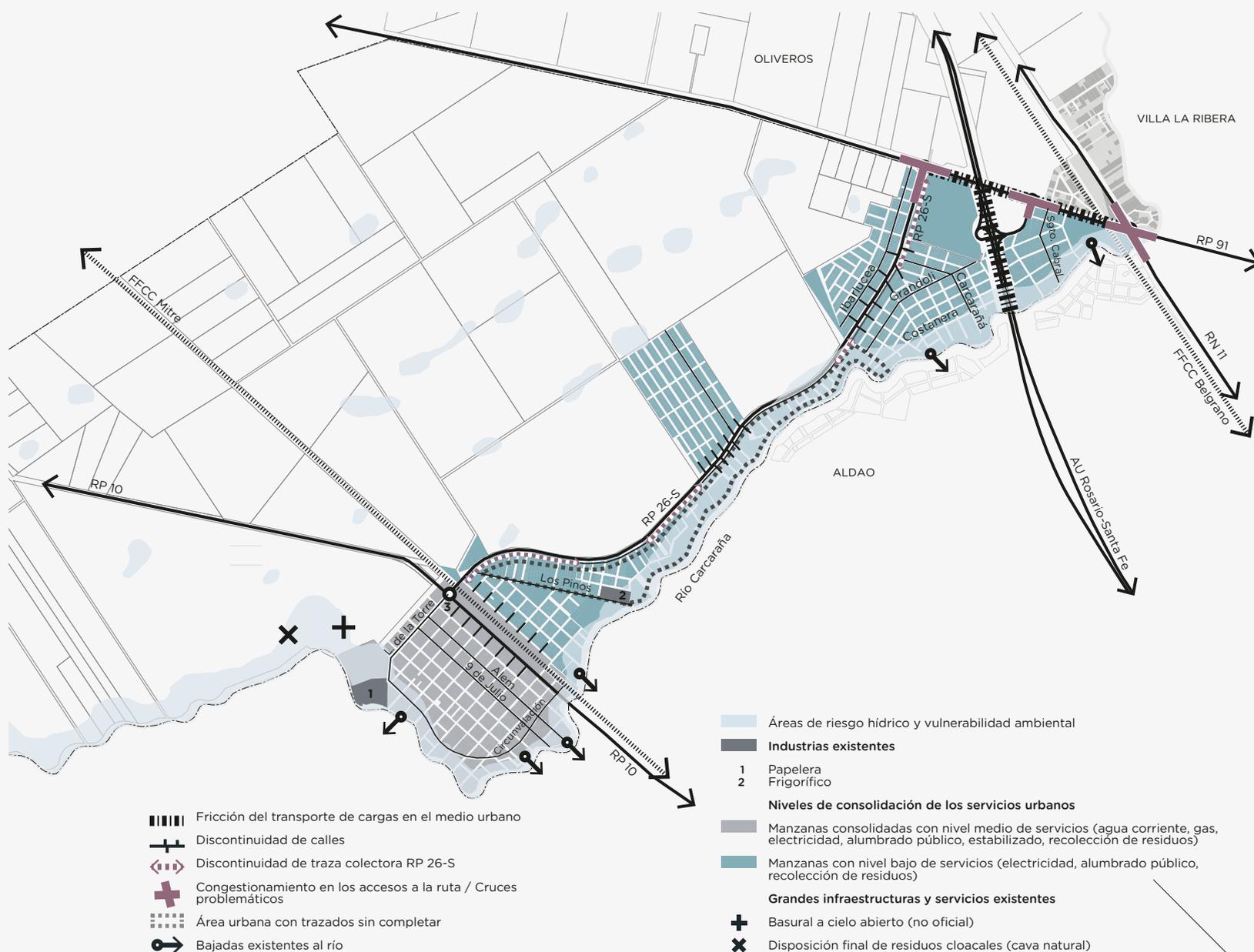
El crecimiento de Pueblo Andino se podría relacionar con el desarrollo del turismo al aire libre, recreativo y deportivo y, para ello, se necesita incrementar y mejorar la infraestructura destinada a este segmento. No obstante lo cual, se puede rescatar la existencia de calles del sistema vial secundario que posibilita una red articulada dentro del sistema de movilidad. También, la posibilidad de completar el sistema vial en la franja central generando ingresos perpendiculares a la costa para mejorar la accesibilidad al sistema ribereño. Se registra, además, otro potencial: la disponibilidad de suelo liberado para completar las colectoras a lo largo de la ruta 26S y para crear una barrera forestal de protección ambiental.

Complementariamente, la variante ruta nacional N°11 proyectada como llegada más eficiente a las terminales portuarias, postula una reorganización del transporte de cargas que beneficiaría a Pueblo Andino en tanto esta infraestructura se iniciaría con una rotonda en la ruta provincial N°91 unos 3km al oeste del encuentro con la ruta nacional N°11, lo que generaría la liberación del paso de camiones propiciando una circulación más fluida en el área de Villa La Ribera.

PROBLEMAS

- 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 provincial N°91 y la ruta provincial N°10.
- Cruces problemáticos de la ruta provincial N°91 en relación con la ruta nacional N°11, la ruta provincial N°26-s y la autopista Rosario-Santa Fe.
- Falta de un servicio de transporte público eficiente a nivel metropolitano. La ruta provincial N°26-s se usa como corredor aeróbico y reviste peligro al no tener calles colectoras.
- Discontinuidad de algunas calles pertenecientes a la extensión de la planta urbana.

- Falta de tratamiento integral de la problemática hídrica y de los residuos sólidos urbanos.
- Conflictividad en el sistema de movilidad, debido a la disposición de las trazas ferroviarias y de la ruta en relación con las áreas residenciales, lo cual complejiza la movilidad urbana y metropolitana del sector.
- Fragmentación de la localidad debido a la presencia de las vías ferroviarias en dos sectores, complicando la continuidad de los trazados de calles y avenidas.
- Carencia de infraestructuras y servicios en gran parte de las áreas urbanas.
- Inexistencia de un sistema integral de desarrollo costero, con un déficit en la implementación de bajadas y miradores al río Carcaraña, sobre todo en la franja central de la localidad.





3

ESTRATEGIAS DE TRANSFORMACIÓN

La existencia de rutas y vías férreas determinan un condicionante común al desarrollo local en las localidades que integran el Corredor Norte y determinan un rasgo estructural que define y compromete el sistema de relaciones existente entre las localidades. Esto supone la reafirmación a nivel local de las siguientes estrategias, estructuradas en dos grandes lineamientos:

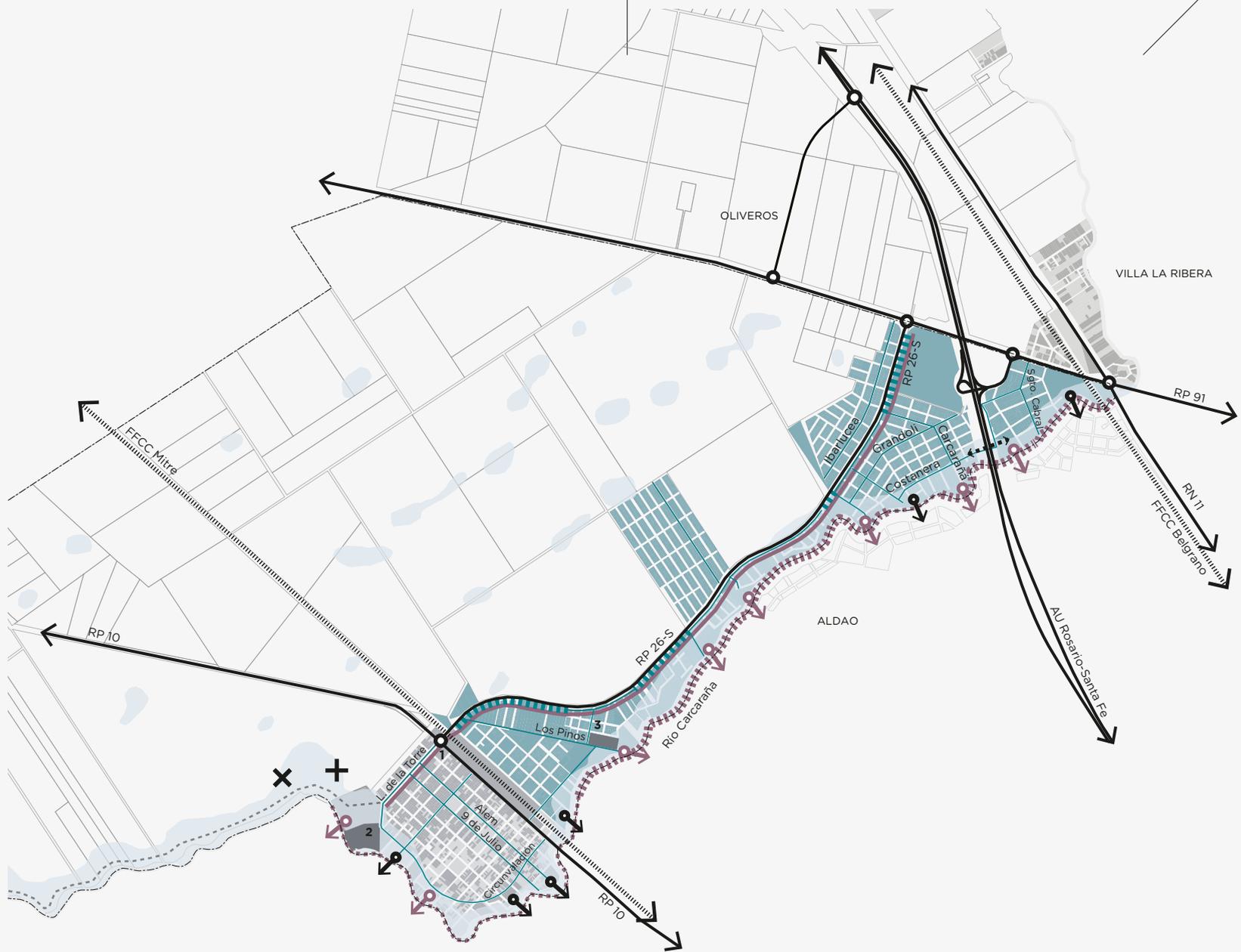
1. Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad

- Reconstrucción de dos sistemas de accesibilidad y movilidad urbana: a) el sistema ribereño de uso deportivo/recreativo, con la implementación de nuevas bajadas en forma perpendicular al río y la revalorización de las existentes; b) el sistema de conexión central reformulando la traza de la ruta provincial N°26-s como vía principal de movilidad, con la adecuación de los puntos de acceso y la infraestructura de soporte, el desarrollo de un circuito paralelo a la misma de bicisenda con un tratamiento paisajístico adecuado, y la creación de una barrera forestal en su límite oeste.
- Revalorización de las vías de estructuración urbana, a través de la apertura de nuevos trazados viales en las áreas urbanizadas como también la jerarquización de vías existentes que posibiliten mejorar la conectividad y movilidad de todas las áreas urbanas.

- Desarrollo más eficiente de la movilidad a través de la canalización del transporte de cargas, evitando el paso de camiones dentro de la planta urbana, respaldando la constitución de la variante ruta nacional N°11, que articula encuentros más fluidos de la ruta provincial N°91 con la ruta provincial N°26, la autopista y la actual ruta nacional N°11; en orden de alejar la circulación de camiones de la zona residencial consolidada.

2. Dotación de infraestructura y servicios

- Promoción, a través de un desarrollo gradual, de la provisión de infraestructura y servicios en toda la planta urbana, en especial de provisión de agua potable. Asimismo, se propone un esquema de mejorado de calzadas.
- Implementación de las obras hidráulicas necesarias para el saneamiento de las áreas anegadas o con posibilidad de anegamiento, teniendo en cuenta las recomendaciones de áreas competentes en la provincia de Santa Fe. La implementación de nuevas bajadas al río puede contribuir a la resolución de este tema.
- Confección de un plan hídrico integral para atender la problemática en suelos anegables y en áreas urbanizadas donde se manifiesta insuficiente la infraestructura.



Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad

-  Revalorización de las vías de estructuración urbana
-  Continuación de traza colectora RP 26-S
-  Creación de circuito de movilidad urbana - bicisenda
-  Sistema ferroviario existente
-  Nudo vial de ingreso vehicular existente
-  Proyecto calle alternativa de conexión entre barrios
-  Tramo de costa a mejorar para posible paseo recreativo
-  Tramo de costa a verificar para posible paseo recreativo y nuevas bajadas al río
-  Accesos, conexiones y bajadas al río existentes
-  Nuevos accesos, conexiones y bajadas al río

-  Áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental
-  Dotación de infraestructura, servicios y equipamientos
- Grandes infraestructuras y servicios existentes**
-  Basural a cielo abierto a desafectar
-  Disposición final de residuos cloacales a desafectar (cava natural)
-  1 Planta Potabilizadora de agua
-  Circuito de mountain bike existente
-  Industrias existentes
-  2 Papelera
-  3 Frigorífico

MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

Frente a los desafíos y potencialidades que presenta la comuna de Pueblo Andino, se asume el compromiso de encauzar tanto el desarrollo local como propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. La existencia de rutas nacionales y provinciales, la autopista Rosario-Santa Fe, las vías ferroviarias y diversos cursos de agua determinan una condicionante común en las distintas localidades que integran el Corredor Norte, que conduce a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local potenciando estas vinculaciones y la existencia de hechos naturales de valor. En este sentido, se propone como estrategia general, priorizar cuatro grandes operaciones estructurales:

- **1. El sistema del río Carcarañá**

Se propone el abordaje integral a nivel metropolitano del río Carcarañá, con el objetivo de preservar las características topográficas, la geografía y los recursos naturales. Para lo cual, a escala local, se prevé la revitalización de su sistema de espacios públicos, potenciando situaciones de llegada, bajadas, miradores y equipamientos para fortalecer el turismo y el deporte aventura, como también protegiendo las áreas forestadas. En este sentido, se proponen acciones destinadas a desalentar el crecimiento de los usos residenciales sobre la ribera para favorecer su adecuada explotación en términos ambientales como área recreativa, consolidando bajadas y paseos ribereños actuales, como componentes jerárquicos de un sistema de espacios libres que se extiende desde el Bosque de Eucaliptus hasta Villa La Ribera.

- **2. Borde urbano-rural**

A fin de proteger las áreas residenciales de los agroquímicos utilizados en las áreas agrícolas extensivas, como también preservar a la comuna de futuras urbanizaciones dispersas, se propone consolidar la planta urbana y definir las áreas periurbanas. De este modo, se prevé en el periurbano el desarrollo de usos adecuados para su cercanía con la residencia y se promueve el completamiento de los espacios vacantes dentro de la localidad.

- **3. Los ejes de integración y conectividad**

Con el claro objetivo de integrar los distintos barrios de la ciudad en una única planta urbana, se promueve una reorganización de la movilidad y del desarrollo de aquellos proyectos urbanos que confieran una lógica de cohesión al municipio. Se destaca, en especial, la revalorización paisajística de la ruta provincial N°26-S con el desarrollo de una franja de forestación en su límite oeste, junto a su rediseño como avenida urbana, potenciando su rol como conector recreativo. Como toda operación de movilidad, seguramente, traerá aparejada la posibilidad de completar las urbanizaciones existentes, especialmente entre la ruta y el Carcarañá, con nuevas infraestructuras, equipamientos y servicios, capaces de reformular el entorno inmediato con la perspectiva de la accesibilidad.

- **4. Completamiento de las infraestructuras y servicios**

Se propone el desarrollo equilibrado de infraestructuras y servicios a fin de mejorar las condiciones de habitabilidad en toda la planta urbana. Se prevé así un plan de provisión de agua potable, como de un esquema gradual de mejorados de calzadas. Asimismo, a fin de evitar, los efectos e impactos de las áreas con posibilidad de anegamiento, se plantean diversas acciones y obras hidráulicas, en relación con la confección de un plan hídrico integral del río Carcarañá, atendiendo a escala local, las problemáticas presentes en la jurisdicción de Pueblo Andino.



- Áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental
- + Basural a cielo abierto a dismantelar
- x Disposición final de residuos cloacales a desafectar (cava natural)
- Definición de nuevas políticas de urbanización**
- Área de completamiento y consolidación de la planta urbana en materia de viviendas, infraestructura y servicios
- Nuevos barrios de vivienda en proceso de consolidación
- Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes**
- Protección y desarrollo paisajístico-recreativo sostenible del frente fluvial
- Preservación del patrimonio forestal
- Área de protección ambiental (APA)

Espacios libres, ambiente y patrimonio

- 1 Cuadro de Estación
- 2 Plaza principal
- 3 Club Defensores de Andino
- 4 Club Ex Celulosa
- 5 Centro Cultural
- 6 Polideportivo Comunal
- 7 Camping 15 de Junio
- 8 Camping Ojos de Andino
- 9 Camping Los Dos Puentes
- 10 Camping ACA Villa La Ribera

Suelo rural-periurbano

- Suelo rural

Jerarquización vial

- Revalorización de las vías de estructuración urbana
- Proyecto continuidad de traza colectora RP 26-S
- Proyecto calle alternativa de conexión entre barrios
- Accesibilidad Fluvial. Continuidad de las márgenes del río y paseos (circuito deportivo-recreacional)
- Accesos, conexión y bajadas al río existentes
- Accesos, conexión y bajadas al río existentes
- Tratamiento paisajístico RP 26-S y creación de circuito de movilidad urbana - bicisenda
- Circuito de mountain bike existente

Gobernador de la Provincia de Santa Fe
Miguel Lifschitz

Coordinadora del Programa DAMI, Ministerio del Interior,
Obras Públicas y Vivienda de la Nación
Soledad Iglesias

Presidenta del Ente de Coordinación Metropolitana Rosario - ECOM Rosario
Intendente de la ciudad de Rosario, Mónica Fein

Municipios y comunas miembros del Consejo de Gobierno - ECOM Rosario

Arroyo Seco, Intendente Nizar Esper
Capitán Bermúdez, Intendente Carlos Daniel Cinalli
Fray Luis Beltrán, Intendente Mariano Cominelli
Funes, Intendente Diego León Barretto
Granadero Baigorria, Intendente Adrián Maglia
Pérez, Intendente Pablo Corsalini
Rosario, Intendente Mónica Fein
San Lorenzo, Intendente Leonardo Raimundo
Villa Constitución, Intendente Jorge Berti
Villa Gobernador Gálvez, Intendente Alberto Ricci
Acebal, Presidente Comunal Daniel Siliano
Álvarez, Presidente Comunal Joel De Genaro
Alvear, Presidente Comunal Leandro Tabares
Carmen del Sauce, Presidenta Comunal Grasiela Lucci
Coronel Domínguez, Presidenta Comunal Mónica Villegas
Empalme Villa Constitución, Presidente Comunal Raúl Ballejos
Figuera, Presidente Comunal Rodolfo Stangoni
General Lagos, Presidente Comunal Esteban Ferri
Ibarlucea, Presidente Comunal Jorge Massón
Piñero, Presidente Comunal José Antonio López
Pueblo Esther, Presidente Comunal Martín Gherardi
Pueblo Andino, Presidente Comunal José Abraham
Ricardone, Presidente Comunal Juan Carlos Doria
Soldini, Presidente Comunal Alejandro Luciani
Zavalla, Presidente Comunal Guillermo Rajmil

Municipios y comunas miembros del Directorio del ECOM Rosario

General Lagos, Presidente Comunal Esteban Ferri
Granadero Baigorria, Intendente Adrián Maglia (Vicepresidente)
San Lorenzo, Intendente Leonardo Raimundo
Villa Gobernador Gálvez, Intendente Alberto Ricci
Rosario, Intendente Mónica Fein (Presidenta)

Edición, febrero de 2019.



Pueblo Andina

Pueblo Andino



- 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