



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

# Ibarlucea

26 ESTRATEGIAS  
LOCALES UN PLAN METROPOLITANO



---

Vecinos y vecinas de nuestra Ibarlucea,

Como Presidente Comunal me resulta muy grato invitarlos a participar activamente en estas jornadas de trabajo, que nos permitirán debatir el desarrollo futuro de nuestra localidad, abordando la construcción del Plan Urbano de Ibarlucea.

Nuestra Comuna crece día a día y es valorada por brindar a los ciudadanos de la región un lugar interesante y confortable para vivir. Sin embargo, hoy necesitamos hacer una apuesta mayor; queremos ordenar su crecimiento a futuro para garantizar un desarrollo sustentable, basado en una adecuada relación entre los usos residenciales y los usos industriales, entre el suelo urbano y el suelo rural. Día a día trabajamos con cada vecino y vecina para resolver los problemas que se presentan, con el mayor compromiso que demanda la gestión comunal, pero hoy los convoco a ir más allá, los invito a que imaginemos juntos el futuro de nuestra localidad visualizando sus posibilidades de transformación urbanística con una mirada a 10 o 15 años.

Si bien son muchos los temas que nos preocupan en esa visión de futuro pondremos énfasis en esta etapa inicial, en tres grandes ejes: urbanización y vivienda, desarrollo de espacios libres y completamiento de infraestructuras y servicios. Con la profundización de estos ejes temáticos surgirán, seguramente, enunciados de proyectos estratégicos que deberemos impulsar con una mirada más amplia, con una perspectiva metropolitana y regional. Son importantes los desafíos a escala local, pero existen iniciativas que se pueden potenciar asociándonos a otras localidades vecinas, fundamentalmente Granadero Baigorria y Rosario que se encuentran más próximas, mejorando nuestra comunicación y afianzando los lazos territoriales.

Por este motivo decidimos encauzar en la Comuna esta iniciativa, que 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 una primera 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 implementación 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.

Es una decisión política de la actual gestión comunal, incorporarse a esta acción metropolitana con el objetivo de posicionar a Ibarlucea y de mejorar sustancialmente la calidad de vida de todos nuestros vecinos.

Considero muy importante nuestra inclusión en este programa y también la participación y acompañamiento de cada vecino y vecina en el proceso. Estoy convencido de que esta experiencia marcará el rumbo a seguir para transformar positivamente nuestra localidad y mejorar la calidad de vida de nuestra gente.

**Jorge Massón**

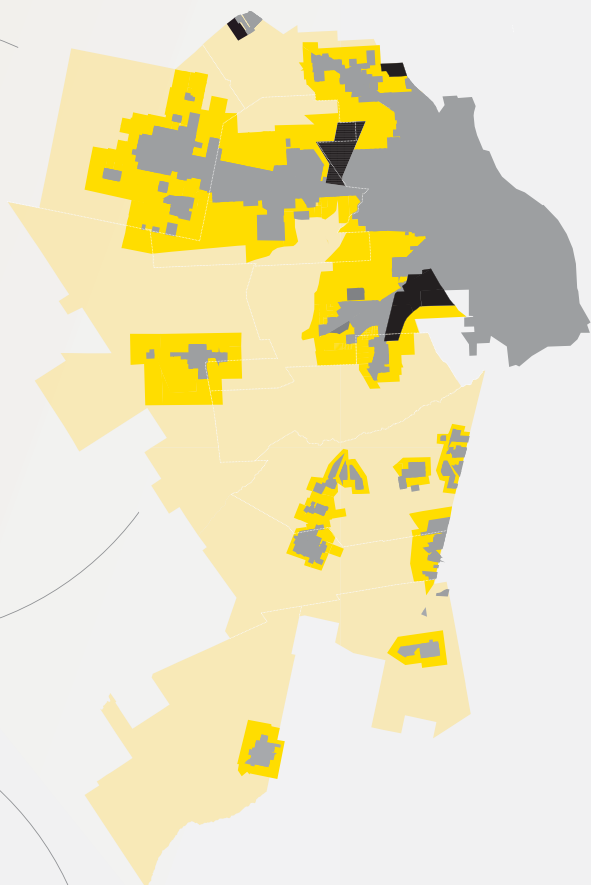
Presidente comunal de Ibarlucea

---

SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CUADRANTE OESTE

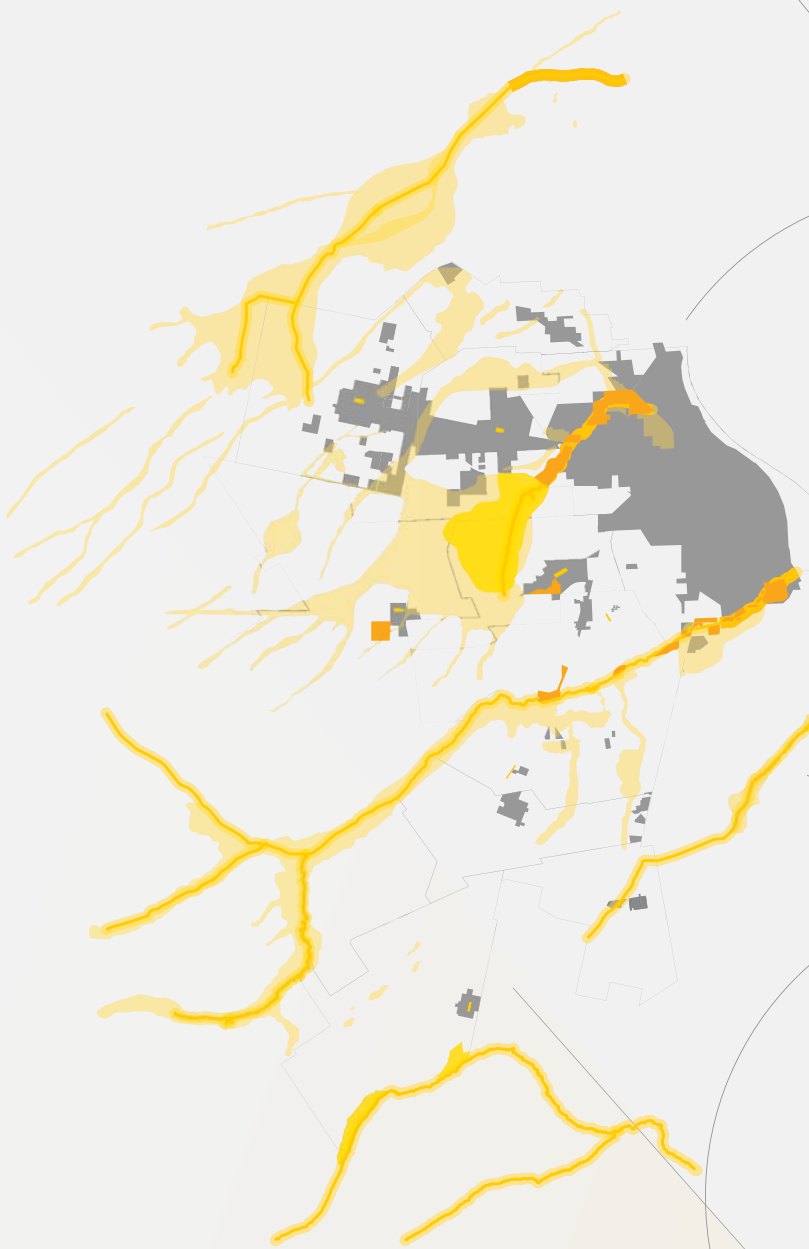
CRITERIOS PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL

- Área urbanizada
- Área periurbana
- Área rural
- Área industrial
- Aeropuerto



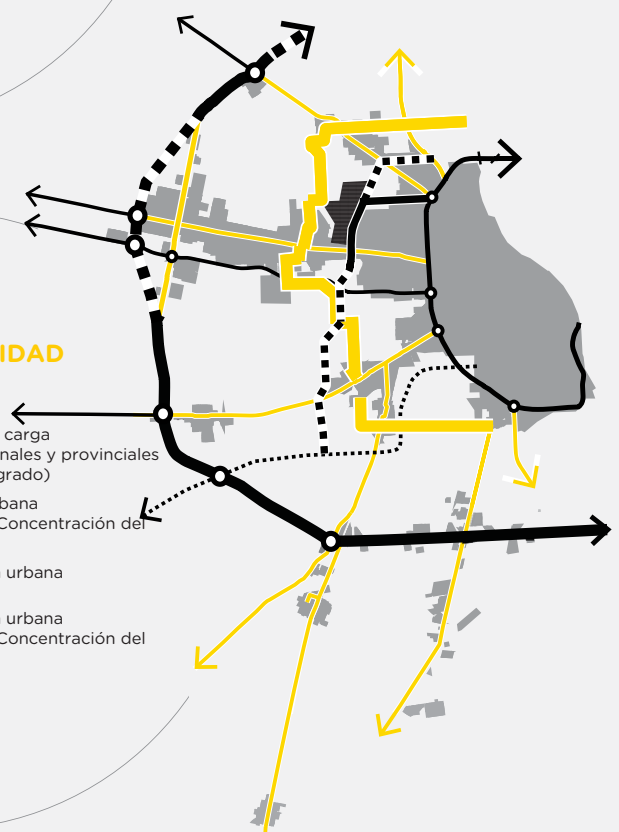
SISTEMA AMBIENTAL INTEGRADO

- Distrito
- Arroyos y cañadas
- Áreas de riesgo hídrico
- Parques Metropolitanos a potenciar
- Parques Urbanos



ESQUEMA DE MOVILIDAD DEL TRANSPORTE

- Corredores regionales de carga (Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
- Vía metropolitana interurbana Transporte de personas. Concentración del transporte público
- Vías de de estructuración urbana Transporte de cargas
- Vías de de estructuración urbana Transporte de personas. Concentración del transporte público
- Área urbanizada
- Aeropuerto

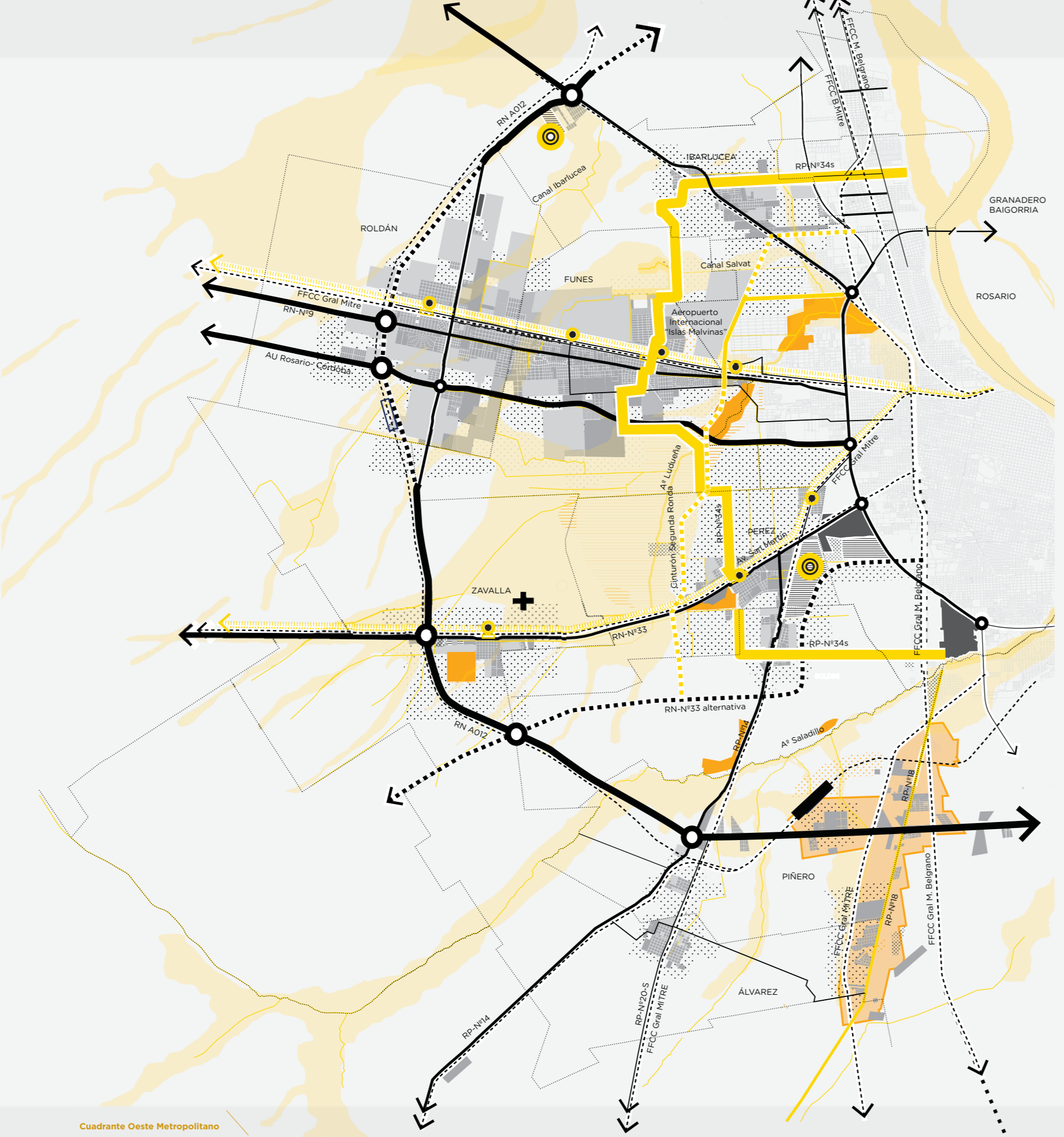


# CUADRANTE OESTE

## 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 Cuadrante Oeste 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 cuadrante y canalizando el transporte de cargas mediante un sistema de corredores logísticos.
- El desarrollo de un nuevo componente vial para encauzar el tráfico de cargas y evitar su ingreso a las plantas urbanas de Pérez y Soldini, descongestionando la ruta nacional N° 33.
- La implementación de diversos corredores interurbanos, reconvirtiendo las rutas en avenidas urbanas -al atravesar cada núcleo poblado- y consolidar los circuitos de conexión entre los municipios y comunas que conforman el cuadrante.
- La consolidación y desarrollo de áreas logísticas productivas, a fin de concentrar la actividad industrial, logística y de servicios en sectores estratégicos del Cuadrante Oeste; a fin de concentrar la radicación industrial y el tránsito de carga, resolviendo los problemas de yuxtaposición e incompatibilidades con usos residenciales en el resto de la planta urbana.
- El planteo de posibles soluciones para las situaciones deficitarias de hábitat, que presentan asentamientos irregulares presentes en las localidades del Cuadrante Oeste.
- La refuncionalización y puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en el ámbito territorial del Cuadrante Oeste del AMR.
- La protección ambiental y la potenciación turística y recreativa en espacios de carácter metropolitano, especialmente junto a cursos de agua y/ grandes masas de forestación, aprovechando las características paisajísticas del territorio.
- 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 definición de un plan de dotación y extensión de los servicios infraestructurales, en particular de provisión de agua potable y desagües cloacales.



## MODELO TERRITORIAL DESEADO

Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial Corredor Oeste

**Ordenación de las infraestructuras de la movilidad**

- Corredores regionales de carga (Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
- Corredores regionales de carga proyectada (Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
- Acceso por Autopista (prioridad automóvil)
- Acceso por Autopista (prioridad transporte de carga)
- Red de ferrocarril existente
- Vía metropolitana interurbana (Transporte de personas. Concentración del transporte público)
- Cinturón Vial Segunda Ronda (Transporte de cargas menores)
- Cinturón Vial Segunda Ronda proyectado (Transporte de cargas menores)
- Vía de estructuración local (Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana)
- Vías colectoras paralela al ferrocarril
- Tren regional
- Intercambiador ferroviario

**Ordenación de las áreas urbanizadas**

- Área urbanizada ocupada o en proceso de ocupación
- Nuevos barrios de vivienda en consolidación
- Área de expansión urbana (Crecimiento de la planta urbana en forma programada)
- Suelo recomendado para uso industrial
- Concentraciones portuarias e industriales a mantener o limitar
- Residuos sólidos
- Parque metropolitano
- Proyecto especial Ruta Provincial N°18

**Ordenación de los espacios libres**

- Área periurbana (Incentivo de desarrollo productivos agrícolas alternativos)
- Área natural protegida
- Áreas de riesgo hídrico

**Grandes infraestructuras de servicios**

- Planta de tratamiento cloacal
- Área logística

## POTENCIALIDADES

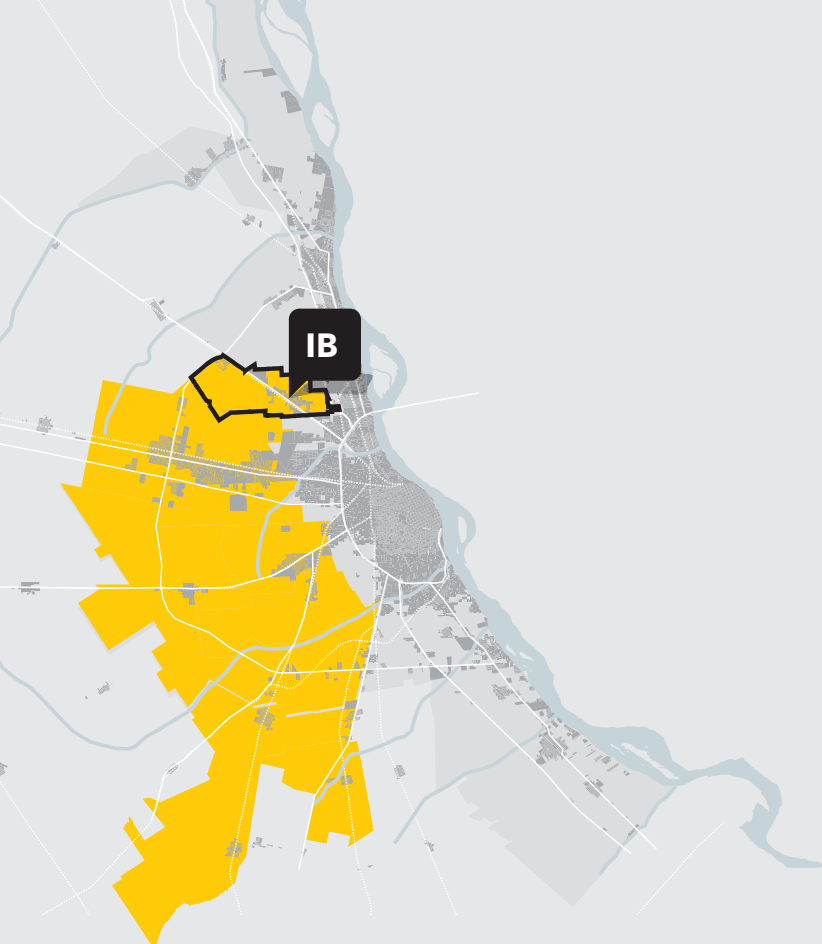
El Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario (AMR) se extiende al oeste de la ciudad de Rosario, conformado por un marco territorial complejo que incluye diversos municipios y comunas. Las localidades que lo integran son: Ibarlucea, Funes, Roldán, Pérez, Zavalla, Soldini, Piñero, Álvarez, Coronel Domínguez y Acebal. Su estructura territorial está asociada a diferentes componentes viales y ferroviarios: las rutas nacionales n° 34, n° 9, n° 33 y A012; las rutas provinciales n° 14, n° 34-S, n° 20-S y n° 18; la autopista Rosario-Córdoba y diversos ramales de los Ferrocarriles Gral. M. Belgrano y Gral. B. Mitre.

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

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

## PROBLEMAS

- Las principales problemáticas urbanísticas identificadas en el Cuadrante Oeste son:
  - El notable incremento de nuevas urbanizaciones, fundamentalmente aprobadas en la última década, que trajeron como consecuencia la saturación de los servicios urbanos, el aumento de volumen en la generación de residuos y la congestión de los accesos viales, además de alteraciones en el nivel de permeabilidad de los suelos que modifican el comportamiento hídrico de la región.
  - Las inundaciones recurrentes son una problemática extremadamente relevante para este cuadrante. Con frecuencia, las localidades se ven afectadas por anegamientos originados por lluvias y factores tales como la alta impermeabilidad del suelo y los excedentes pluviales, provenientes tanto de localidades vecinas como propios.
  - La deficiencia de infraestructuras, equipamientos comunitarios y servicios, por ejemplo, carencia de provisión de agua en ciertos casos particulares.
  - Los conflictos ocasionados por la incompatibilidad entre los usos residenciales y la producción rural extensiva, principalmente en lo que refiere a la aplicación de agroquímicos en cultivos que se extienden junto a las plantas urbanas.
  - La falta de un sistema de transporte público eficiente a nivel metropolitano.
  - El atravesamiento de los centros urbanos por la presencia de las infraestructuras de conexión territorial; presentando una grave saturación de las rutas en épocas de cosecha.
  - La presencia de asentamientos irregulares radicados en diversos municipios y comunas del Cuadrante Oeste.
  - La 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.
  - La 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.



## ESTRATEGIAS DE DESARROLLO LOCAL

La comuna de Ibarlucea, perteneciente al Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario (AMR), se localiza de manera contigua a la ciudad de Rosario (sector noroeste), estando sus centros urbanos distanciados 19 km aproximadamente. Tiene una extensión territorial de 47 km<sup>2</sup>, siendo el 16,40 % de suelo urbano (incluyendo trazados viales, ferroviarios y espacio público) y el 83,60 % de suelo rural. Su área residencial queda definida en una superficie aproximada de 6,2 km<sup>2</sup>. Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 4.402 habitantes, presentando en los últimos períodos intercensales crecimientos del 79,76 % (1991-2001) y del 69,11 % (2001-2010). Si tomamos en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano -sector noroeste- (Funes, Roldán, Ibarlucea), esta localidad aporta el 9,95% de sus habitantes.

Ibarlucea posee una condición geográfica estratégica, localizada en relación a importantes componentes viales A012 y ruta nacional n° 34; ruta provincial 34-S y autopista Rosario-Santa Fe) y lindante a las ciudades de Granadero Baigorria, Rosario y Funes, posicionándose con un notable perfil residencial, captando gran cantidad de población que decide trasladarse a vivir en forma permanente, y como centro de logística productiva.

Tres grandes objetivos generales marcarán el futuro desarrollo de la comuna de Ibarlucea:

**1. Reorganizar y proteger los bordes de los canales Ibarlucea y Urquiza.** Se propone la reorganización de los bordes de los canales Ibarlucea y Urquiza presentes en la jurisdicción de Ibarlucea a fin de posibilitar nuevos accesos y recorridos públicos, reconociendo áreas de oportunidad para resguardar el ambiente y promover el desarrollo de un mayor uso recreativo y de esparcimiento de la población. Se pretende consolidar un corredor de biodiversidad integrado al sistema metropolitano, con un circuito de carácter intercomunal que conecte grandes áreas verdes, miradores y tramos de costa pública.

**2. Desarrollar una mayor cohesión socio-territorial.** Ibarlucea presenta una marcada fragmentación y dispersión urbana por el desarrollo de diversas urbanizaciones realizadas en distintos momentos históricos y con distintas lógicas y morfologías en relación al núcleo urbano original. Se registra una gran desconexión entre los distintos barrios, como también una notable carencia de infraestructuras, equipamientos y servicios. Además, existen situaciones no resueltas de movilidad general, agravadas por los movimientos de cargas que provocan serios niveles de congestión vehicular en el interior de la localidad. Se propone impulsar el desarrollo de una mayor conectividad y articulación entre las diversas partes de la ciudad, a fin de lograr una mayor cohesión socio-territorial.

**3. Ordenar y potenciar el uso productivo, protegiendo las áreas residenciales.** Se identifica la presencia de usos industriales dentro del tejido residencial de la localidad, como también se registran conflictos por la coexistencia de áreas rurales (donde se utilizan agroquímicos) junto a sectores residenciales urbanos. Se propone planificar el ordenamiento de los distintos usos del suelo, a fin de preservar las áreas residenciales de inconvenientes provocados por otras actividades, pero garantizando y potenciando el desarrollo productivo de la localidad. Se plantea así, analizar la localización del área industrial al este de la planta urbana, en el sector delimitado por la ruta provincial n° 34-S y la autopista rosario-Santa Fe -en relación con Granadero Baigorria-, y establecer áreas de amortiguación entre las áreas urbanas y las rurales que presenten cultivos extensivos.



## Ibarlucea



# URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

(Morfología,  
partes de la ciudad,  
equipamientos  
y actividades)



## POTENCIALIDADES

Ibarlucea conserva la identificación de su núcleo urbano de manera independiente, gracias a la presencia de áreas rurales intermedias que distancian la planta urbana respecto a otras localidades del Cuadrante Oeste Metropolitano, resultando una potencialidad a mantener. La autopista, diferentes rutas y las vías del Ferrocarril General Manuel Belgrano, relacionan a Ibarlucea con las localidades de Granadero Baigorria (del Corredor Norte) y Funes (del Cuadrante Oeste) mediante la ruta provincial n° 34-S. Asimismo, su jurisdicción linda con la autopista Rosario-Santa Fe, posibilitando una valiosa conexión con Rosario.

Esta localidad forma parte de la cuenca del arroyo Ludueña, encontrándose en su jurisdicción los canales Ibarlucea y Urquiza, de gran potencial para el desarrollo de nuevos espacios públicos y situaciones de llegada al frente fluvial.

Esta comuna posee una situación favorable de localización, ya que es uno de los poblados ubicados en forma contigua a la ciudad central -proveedora de gran cantidad de servicios-. La localidad presenta un marcado perfil residencial, captando una gran cantidad de población que decide trasladarse a vivir en forma permanente. Ibarlucea dispone de suelo de gran interés para desarrollar programas de vivienda que atiendan a las necesidades del área y de la propia ciudad.

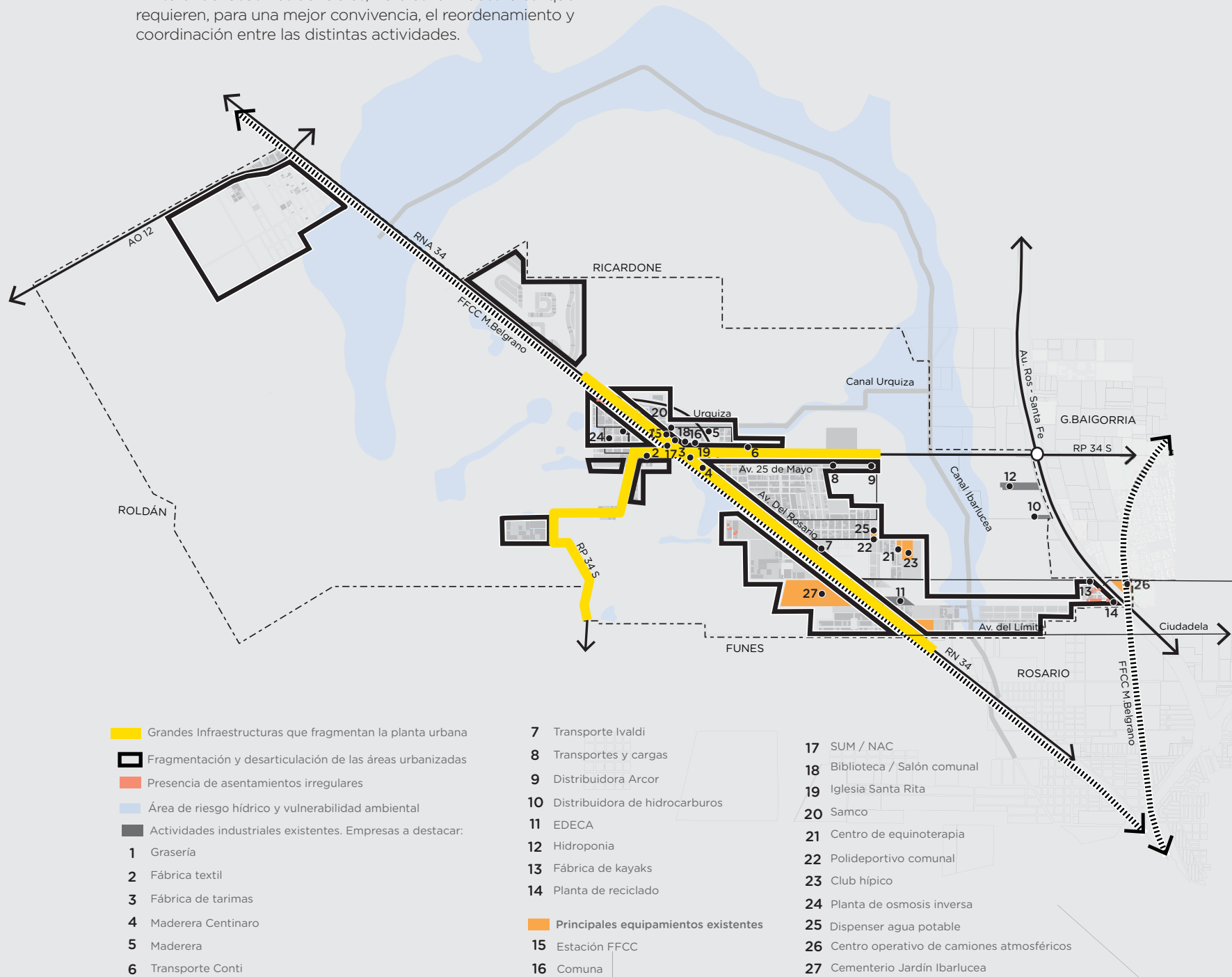
Asimismo, presenta una creciente actividad industrial, de gran potencial por su localización estratégica en relación a las vías de comunicación aledañas -rutas nacionales AO12 y 34, ruta provincial 34-S y autopista rosario-Santa Fe-.

Además, la comuna cuenta con un valioso capital, natural y construido, asociado a la ruralidad-, de gran potencial para el desarrollo de un perfil turístico y residencial, vinculado a la experiencia del ambiente natural.



## PROBLEMAS

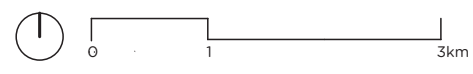
- Fragmentación de la planta urbana, debido a loteos residenciales surgidos en diferentes procesos de urbanización. Se verifica una alta dispersión de los distintos barrios, sin continuidad con el núcleo histórico, formando áreas urbanas distanciadas entre sí, sin servicios ni infraestructuras y con inadecuadas condiciones de accesibilidad.
- Presencia de asentamientos irregulares y zonas de marginalidad, en especial en los barrios Autostrada y Josefina Andino.
- Atravesamiento de la ruta nacional nº34 que divide la ciudad en dos partes.
- Mixtura de usos residenciales, rurales e industriales que requieren, para una mejor convivencia, el reordenamiento y coordinación entre las distintas actividades.



- Grandes Infraestructuras que fragmentan la planta urbana
- Fragmentación y desarticulación de las áreas urbanizadas
- Presencia de asentamientos irregulares
- Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental
- Actividades industriales existentes. Empresas a destacar:
- 1 Grasería
- 2 Fábrica textil
- 3 Fábrica de tarimas
- 4 Maderera Centinaro
- 5 Maderera
- 6 Transporte Conti

- 7 Transporte Ivaldi
- 8 Transportes y cargas
- 9 Distribuidora Arcor
- 10 Distribuidora de hidrocarburos
- 11 EDECA
- 12 Hidroponía
- 13 Fábrica de kayaks
- 14 Planta de reciclado
- Principales equipamientos existentes
- 15 Estación FFCM
- 16 Comuna

- 17 SUM / NAC
- 18 Biblioteca / Salón comunal
- 19 Iglesia Santa Rita
- 20 Samco
- 21 Centro de equinoterapia
- 22 Polideportivo comunal
- 23 Club hipico
- 24 Planta de osmosis inversa
- 25 Dispenser agua potable
- 26 Centro operativo de camiones atmosféricos
- 27 Cementerio Jardín Ibarlucea





## ESTRATEGIAS DE TRANSFORMACIÓN

La definición de las estrategias locales en Ibarlucea, 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 de los distintos usos presentes en la jurisdicción. Por lo cual, se establecen las siguientes estrategias de transformación:

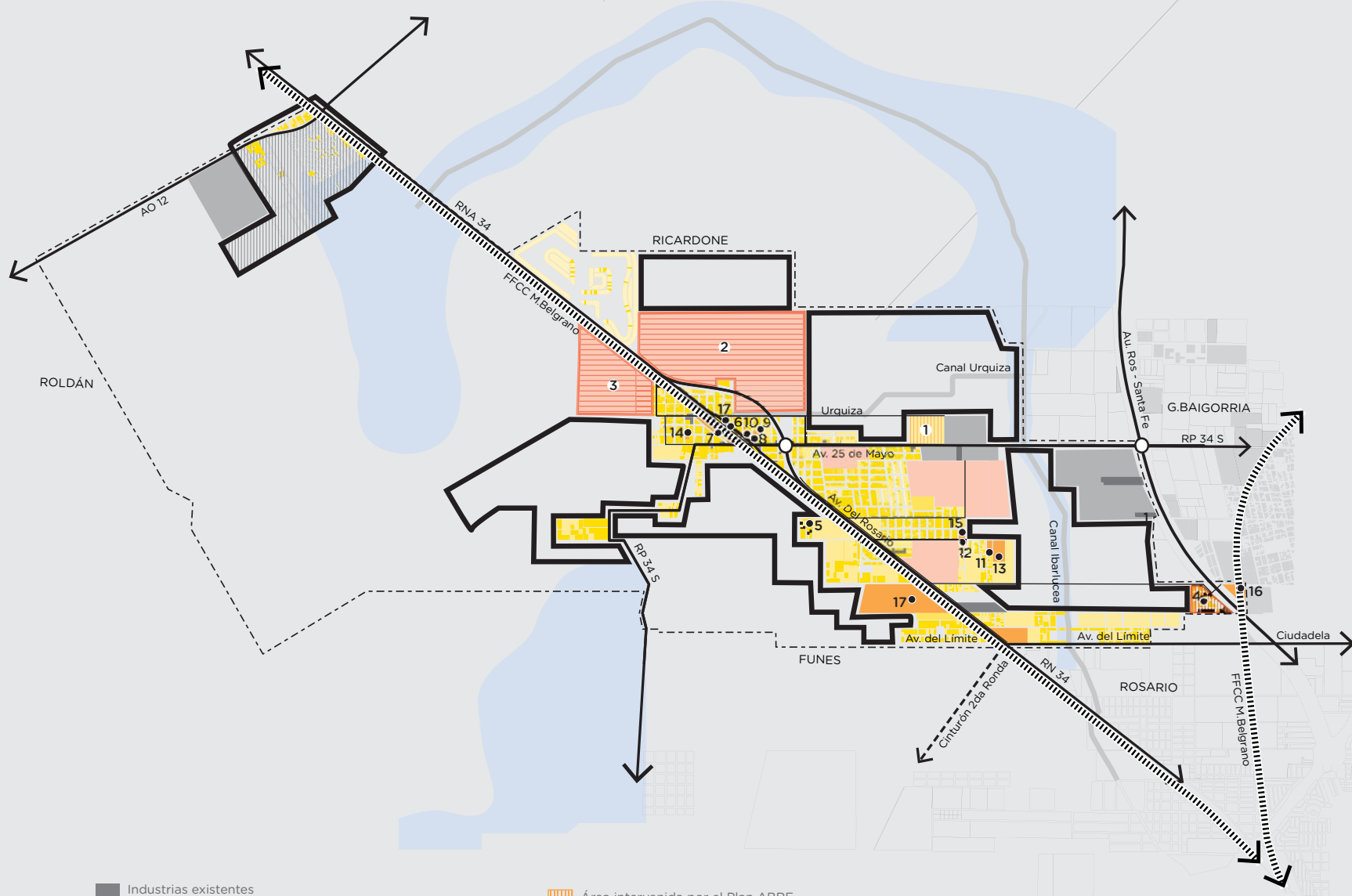
### 1. Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios

- Planificación y desarrollo de una convivencia más armónica de las distintas actividades que tienen lugar en la ciudad y promoción, mediante gestiones concertadas, de la reubicación progresiva de las industrias contaminantes hacia las grandes concentraciones industriales, planificadas para esos fines.
- Prohibición de la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en las áreas con una clara vocación residencial. Se busca “congelar” la situación actual de la ciudad en relación a las industrias existentes, evitando nuevas instalaciones en sectores que se encuentran en contacto directo con los usos residenciales.
- Definición de una política de localización de suelo industrial, para que el desarrollo industrial y/o de servicios no vaya en desmedro del potencial reconocido a la ciudad para absorber importantes emprendimientos residenciales.

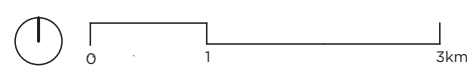
- Concentración de las actividades productivas industriales en áreas industriales, en relación directa con los nodos logísticos y los principales corredores viales destinados al transporte de cargas. El área industrial, promovida por la comuna de Ibarlucea, se localiza sobre la ruta provincial nº 34-S junto a la autopista Rosario-Santa Fe; a fin de consolidar el suelo industrial alejado de la planta urbana.

### 2. Definición de nuevas políticas de urbanización

- Organización de los procesos de urbanización mediante la consolidación de la planta efectivamente urbanizada y el completamiento de los vacíos intersticiales localizados en su interior, conteniendo el proceso expansivo de la localidad.
- Prohibición de la conformación de nuevas áreas residenciales dispersas o en las grandes extensiones rurales existentes en la jurisdicción de Ibarlucea.
- Promoción de 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.
- 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.



- |   |   |  |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #444; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Industrias existentes</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #888; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Área industrial propuesta</li> </ul> <p><b>Definición de nuevas políticas de urbanización</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFD700; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Suelo urbano consolidado o a consolidar (Se prohíbe la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, #FFD700 2px, #FFD700 4px); border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Nuevo barrio de vivienda en proceso de consolidación</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>1</b> Finca El Rosedal</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFA07A; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Áreas de completamiento y expansión planificada del suelo urbano</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FF4500; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Áreas de reserva</li> <li><b>2</b> Proyecto Especial</li> <li><b>3</b> Barrio Santa Catalina (Condicionado a obras hídricas)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, #FFD700 2px, #FFD700 4px); border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Área intervenida por el Plan ABRE</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, #000 2px, #000 4px); border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Loteo sin consolidación a reconvertir</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Áreas restringidas a la urbanización</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ADD8E6; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #000; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Asentamientos irregulares Reestructuración urbana de áreas de interés social</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>4</b> Barrio Autostrada</li> <li><b>5</b> Barrio Josefina Andino</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FF8C00; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Principales equipamientos e Infraestructuras</li> <li><b>6</b> Comuna</li> <li><b>7</b> SUM / NAC</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>8</b> Biblioteca Julio Migno / Salón comunal</li> <li><b>9</b> Iglesia Santa Rita</li> <li><b>10</b> Samco</li> <li><b>11</b> Centro de equinoterapia</li> <li><b>12</b> Polideportivo comunal</li> <li><b>13</b> Club hípico</li> <li><b>14</b> Planta de osmosis inversa</li> <li><b>15</b> Dispenser agua potable</li> <li><b>16</b> Centro operativo de camiones atmosféricos</li> <li><b>17</b> Cementerio Jardín Ibarlucea</li> <li><b>18</b> Cooperativa eléctrica</li> </ul> |
|---|---|--|



# ESPACIOS LIBRES

(Red de espacios  
públicos, áreas  
protegidas, áreas rurales)

# 2



## POTENCIALIDADES

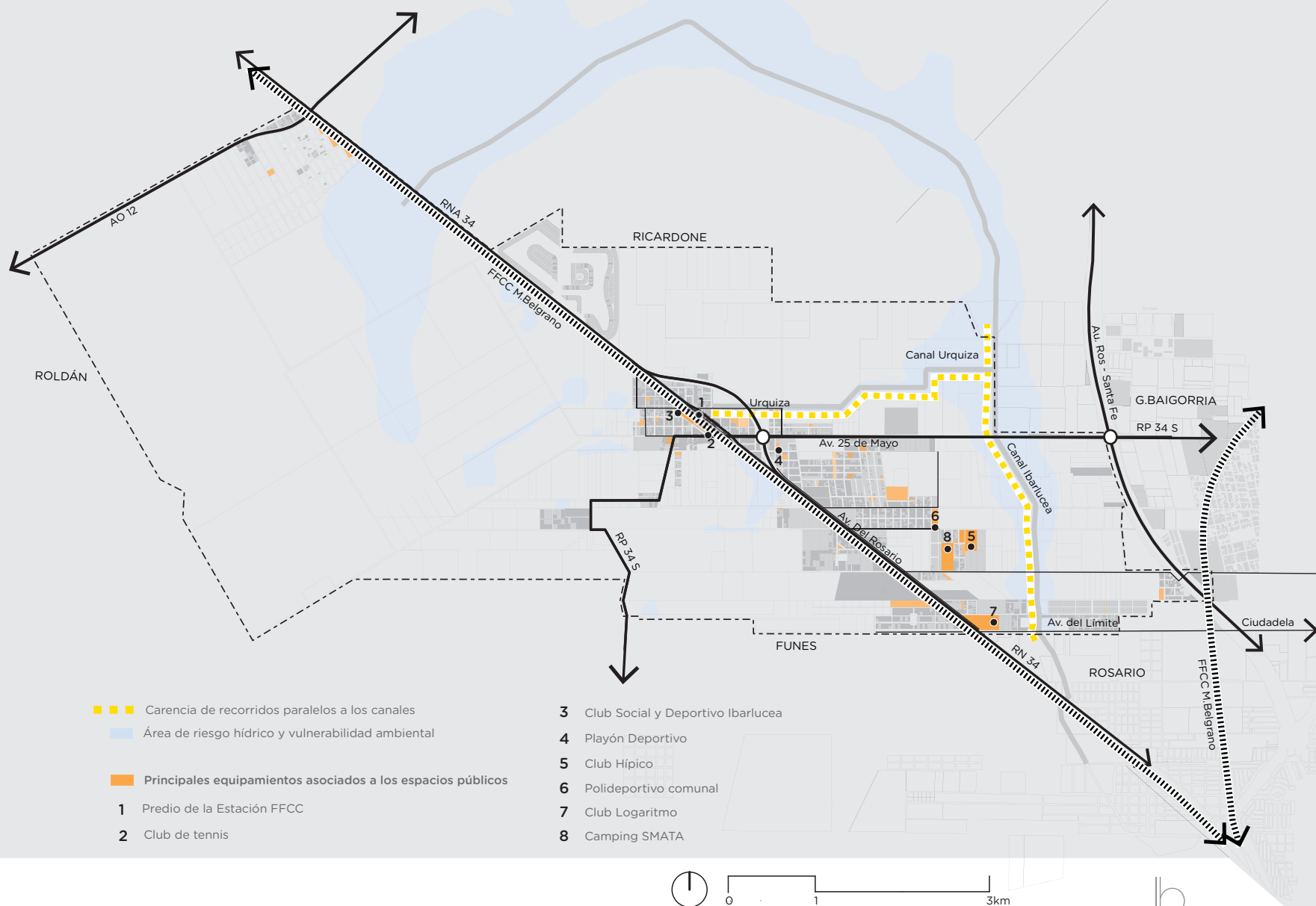
Ibarlucea presenta grandes potencialidades en torno a sus espacios libres, los cuales desempeñan una función estructural en la organización espacial de la localidad y del territorio, sea que se trate de terrenos de dominio público o privado. Por sus características físicas y funcionales, se distinguen tres categorías de espacios libres bien diferenciadas: 1. *El sistema de parques, plazas, paseos y espacios recreativos*, que incluye los espacios abiertos de la ciudad con dimensiones y características ambientales especiales y cuyo uso colectivo está destinado a actividades de esparcimiento (cuadro de estación y predio del ferrocarril, el conjunto de plazas y paseos y los grandes predios pertenecientes al sector privado con presencia de masas arbóreas, clubes, campings y polideportivos); 2. *Los bordes de los canales Ibarlucea y Urquiza*, que asumen un valor de relevancia por sus condiciones paisajísticas; y 3. *Las áreas rurales*, mayormente destinada a actividades agrícolas -ganaderas y fruti-hortícolas.

## PROBLEMAS

- Falta de conexión y conectividad entre los distintos espacios libres que presenta la comuna.
- Carencia de situaciones de llegada y de recorridos paralelos a los canales Ibarlucea y Urquiza; lo que dificulta el contacto y disfrute por parte de la población de situaciones paisajísticas naturales, con accesos y penetraciones que aún podrían lograrse.
- Vulnerabilidad ambiental debido a la aplicación de productos agroquímicos. La producción fruti-hortícola tiene una alta aplicación de agroquímicos, al igual que la producción extensiva.
- Vulnerabilidad ambiental debido a la actividad industrial, que se desarrolla en forma imbricada con la residencia generando un gran flujo de camiones que circulan en el

área, produciendo la saturación de sus principales vías de comunicación. Esto demuestra la necesidad de ordenar la localización de usos industriales en la planta urbana.

- Anegamiento de campos y algunos sectores urbanos en épocas de grandes lluvias. Las inundaciones que se han producido en las últimas décadas y las consecuencias que éstas traen aparejadas, constituyen un conflicto de relevancia para la localidad. Existe una alta escorrentía a partir de la combinación de la alta impermeabilidad del suelo y volúmenes de agua cuyos excesos se producen en otros distritos (en especial Funes y Roldán) en busca del canal Ibarlucea y generan graves problemas en la planta urbana. La zona más afectada se localiza al suroeste del terraplén de las vías del Ferrocarril General Manuel Belgrano y el barrio Echeverría (ubicado en el cruce de las rutas nacionales n° 34 y A012).



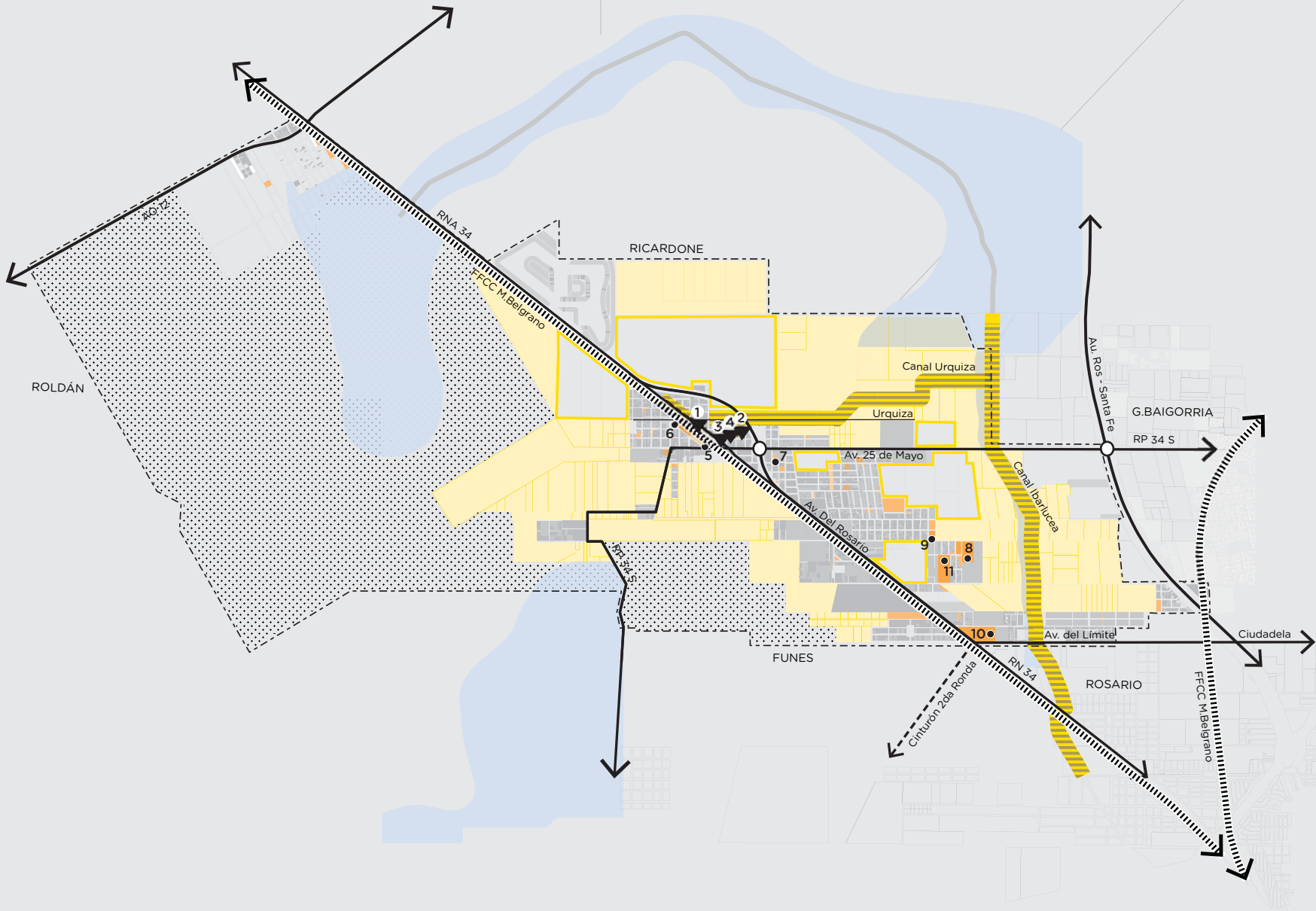


# 2

## ESTRATEGIAS DE TRANSFORMACIÓN

La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte al desarrollo de Ibarlucea al desarrollo metropolitano. En este sentido, cobra valor la definición de una política de preservación de las masas arbóreas, los espacios verdes libres, los canales Ibarlucea y Urquiza y las áreas rurales presentes en la localidad. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural y cultural que se encuentran degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. Por lo expuesto, resulta factible pensar en las siguientes estrategias:

- 1. Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes**
  - Actuación integrada para la recuperación, reordenamiento y puesta en valor del canal Ibarlucea y del canal Urquiza. La recuperación de los bordes de estos canales 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 para mejorar sus márgenes y posibilitar algunas situaciones de la accesibilidad pública.
- 2. Protección de las áreas rurales**
  - Puesta en valor del patrimonio ambiental, histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en la jurisdicción de Ibarlucea (montes de forestación, el predio del cuadro de estación del ferrocarril y construcciones históricas de principio del siglo XX)
  - 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 Ibarlucea.



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

- Recuperación, reordenamiento y puesta en valor de los canales Ibarlucea y Urquiza
- Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

**Protección de las áreas rurales**

- Preservación y protección del Área Rural

- Definición de Áreas Periurbanas
- Vacíos intersticiales para transformación urbana
- Puesta en valor de los elementos patrimoniales, ambientales y arquitectónicos
- 1** Estación FFCC
- 2** Iglesia Santa Rita
- 3** Escuela Primaria Estanislao del Campo 152
- 4** Salón Comunal

**Equipamientos existentes**

- 5** Club de tenis
- 6** Club Social y Deportivo Ibarlucea
- 7** Playón Deportivo
- 8** Club Hípico
- 9** Polideportivo comunal
- 10** Club Logaritmo
- 11** Camping SMATA

# INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

3

(Red básica  
de la movilidad, transporte,  
redes de servicios)



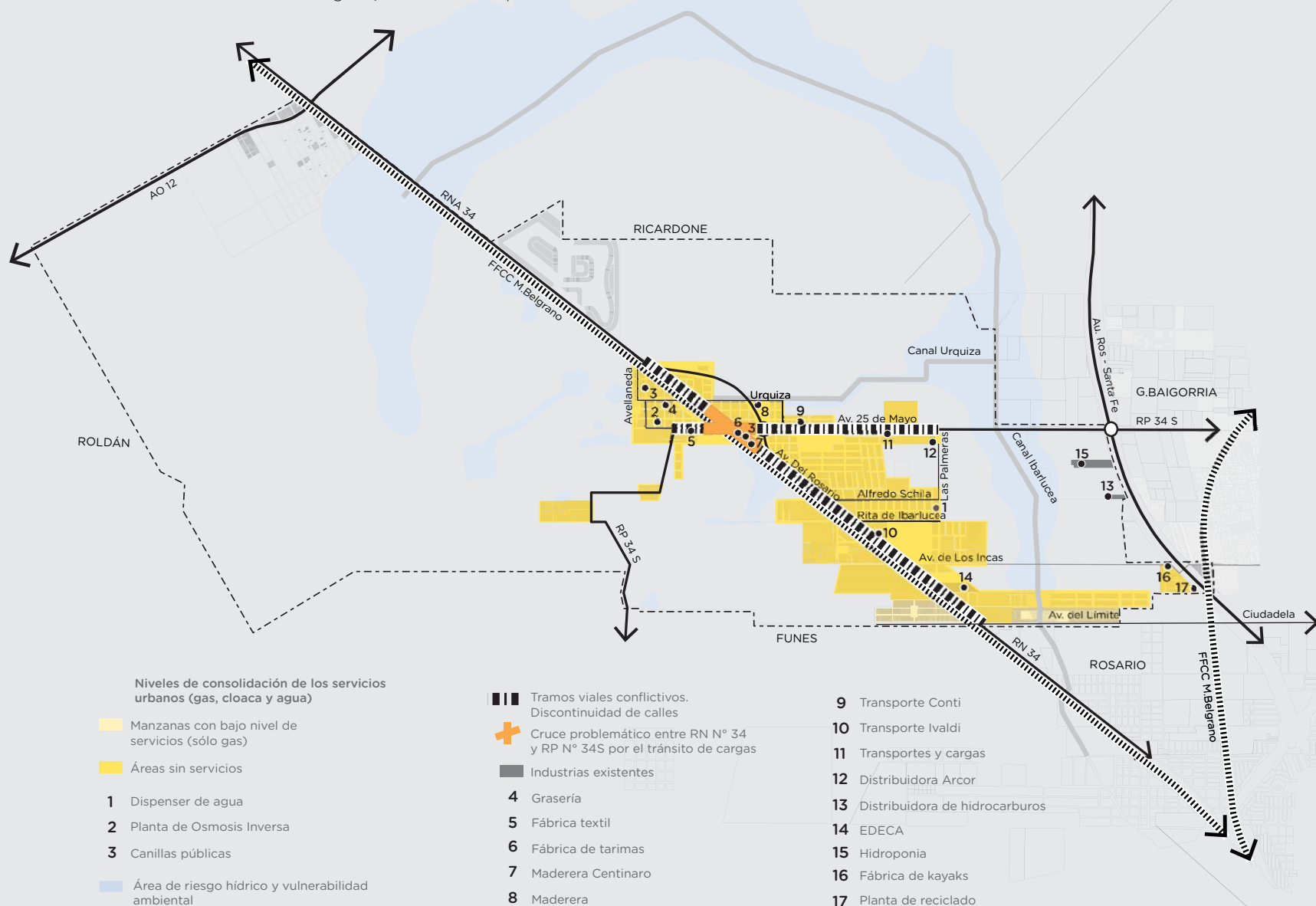
## POTENCIALIDADES

La ciudad de Ibarlucea presenta diversas fortalezas en torno a sus infraestructuras de conectividad que posibilitan una vinculación tanto con Rosario, como con Granadero Baigorria y con el resto de las localidades del Cuadrante Oeste Metropolitano. Según su jerarquía o grado de significación, en relación al flujo que pueden conducir y la vinculación que establecen con los distintos sectores urbanos, se definen dos tipos de corredores: los viales principales y los secundarios. Dentro de los primeros se destacan la ruta nacional n° 34 y la ruta provincial n° 34-S, que atraviesan la localidad, y la autopista Rosario-Santa Fe y la ruta nacional AO12 que limitan su jurisdicción. Como corredores secundarios se destacan: la Avenida del Rosario y las calles transversales que vinculan la planta urbana con la ruta nacional n° 34 (Urquiza, Avenida 25 de Mayo, Alfredo Schila, Rita de Ibarlucea y la Avenida de los Incas).



## PROBLEMAS

- Gran conflictividad en el sistema de movilidad. La disposición de las trazas viales y ferroviarias, en relación con las áreas residenciales, complejizan la movilidad urbana y metropolitana del sector. La ruta provincial n° 34-S está pavimentada sólo hacia Granadero Baigorria y el cruce de esta vía con la ruta nacional n° 34 resulta problemático.
- Problemas ocasionados con el tránsito de carga, por ejemplo, provoca congestión vehicular, un alto impacto ambiental y destrucción de las calzadas, ya que atraviesa la planta urbana y se registra descenso y ascenso de camiones en toda la extensión de las rutas 34 y 34-S.
- Falta de infraestructuras y servicios: La localidad no cuenta con servicio de red de agua (sólo la escuela primaria está dotada de este servicio por medio de una planta de ósmosis inversa), ni tampoco con infraestructura de desagüe cloacal. Sólo el 5% cuenta con red de gas (correspondiente a barrios privados). De la totalidad de los trazados, sólo el 19 % se encuentra pavimentado, el 45 % cuenta con algún tipo de mejorado y el resto, el 36 %, es calle de tierra.
- Déficit en equipamientos socios comunitarios, no incorporados en el desarrollo de los procesos de urbanización. Esta carencia se agrava frente a la desconexión existente entre los distintos barrios.
- Problemas de anegamiento en importantes sectores próximos a la planta urbana.





## ESTRATEGIAS DE TRANSFORMACIÓN

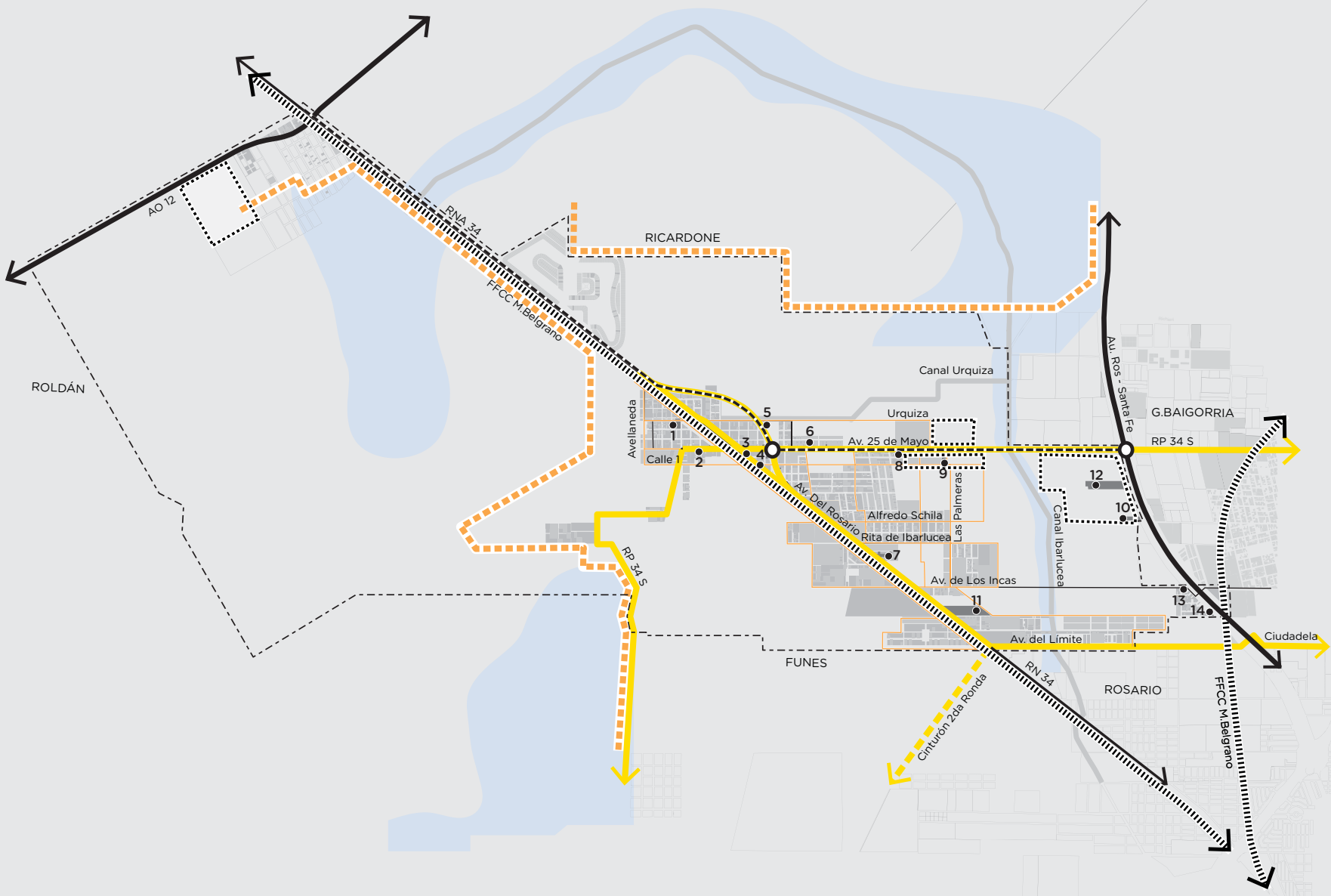
La existencia de rutas y vías férreas determinan un condicionante común al desarrollo local en las localidades que integran el Cuadrante Oeste Metropolitano y determinan un rasgo estructural que define y compromete el sistema de relaciones existente entre las localidades. Esto supone la reafirmación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

### 1. Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad

- 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.
- Implementación de la ruta nacional nº34 como vía de canalización de las cargas menores pero principalmente como vía principal de movilidad para el transporte público, adecuando los puntos de acceso y la infraestructura de soporte.

### 2. Dotación de infraestructura y servicios

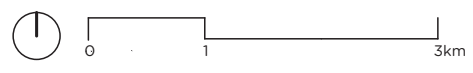
- Promoción, a través de un desarrollo gradual, de la provisión de servicios en toda la planta urbana. Asimismo, se propone un esquema de mejoras y pavimentación de calzadas. Construcción de nuevos equipamientos para dar respuesta a las necesidades de los distintos barrios de Ibarlucea.
- Implementación 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.



- Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad**
- Canalización de transporte de cargas
  - Canalización de transporte de cargas menores
  - Consolidación del corredor de transporte interurbano RN N°34 y RP N°34s
  - Revalorización de las vías de estructuración urbana junto con las centralidades lineales existentes
  - Proyecto Cinturón 2da Ronda
  - Sistema ferroviario existente
  - Nudo vial de ingreso vehicular y de cargas

- Grandes infraestructuras y servicios**
- Área industrial propuesta
  - Represas retardadoras en estudio
  - Área de riesgo hídrico definida después de la construcción de las represas retardadoras
  - Industrias existentes
  - 1 Grasería
  - 2 Fábrica textil
  - 3 Fábrica de tarimas
  - 4 Maderera Centinaro

- 5 Maderera
- 6 Transporte Conti
- 7 Transporte Ivaldi
- 8 Transportes y cargas
- 9 Distribuidora Arcor
- 10 Distribuidora de hidrocarburos
- 11 EDECA
- 12 Hidroponía
- 13 Fábrica de kayaks
- 14 Planta de reciclado



## MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

Frente a los desafíos y potencialidades que presenta la comuna de Ibarlucea, se asume el compromiso de encauzar tanto el desarrollo local como propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Las características socio-territoriales junto a la presencia de diversas componentes viales y ferroviarias en el Cuadrante Oeste determinan un condicionante común, que conduce a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local potenciando estas vinculaciones y la existencia de hechos naturales de valor. En este sentido, se propone como estrategia general, priorizar cuatro grandes operaciones estructurales:

### ● 1. El sistema de los canales Ibarlucea y Urquiza:

Se plantea la potenciación del sistema fluvial de los canales Ibarlucea y Urquiza, a fin de proteger, poner en valor y promover un mayor aprovechamiento recreativo-paisajístico de estos cursos de agua. Este proyecto engloba una serie de lineamientos con el objetivo de plantear políticas de reordenamiento, conservación y recuperación de los elementos del medio natural que actualmente se encuentran degradados o en peligro de degradación. Se plantea preservar las condiciones ambientales de gran relevancia y abogar por la conservación de sus características topográficas y ambientales en el suelo rústico o rural predominante, a través del desarrollo de un sistema de espacios verdes y corredores ecológicos; promoviendo nuevas vías de acceso perpendiculares a los canales para el desarrollo de actividades recreativas y liberando donde sea posible tramos ribereños para acceso público.

### ● 2. La nueva centralidad local:

La presencia de un eje central en la localidad ofrece la oportunidad de recomponer la estructura urbana, permitiendo la incorporación de nuevos espacios públicos interrelacionados y equipamientos comunitarios, preservando los edificios de valor histórico-patrimonial y sumar viviendas (con variaciones tipológicas que generen diversidad frente a distintos posicionamientos urbanos), usos comerciales y de servicio. Se propone un crecimiento ordenado, evitando las dispersiones que se han generado hasta el momento, acompañado por la incorporación de infraestructuras y servicios, con el objetivo de consolidar una planta urbana con identidad comunal. Se prioriza el completamiento de las áreas residenciales existentes, con una ampliación acotada a las áreas contiguas inmediatas.

### ● 3. El desarrollo productivo y el borde urbano-rural.

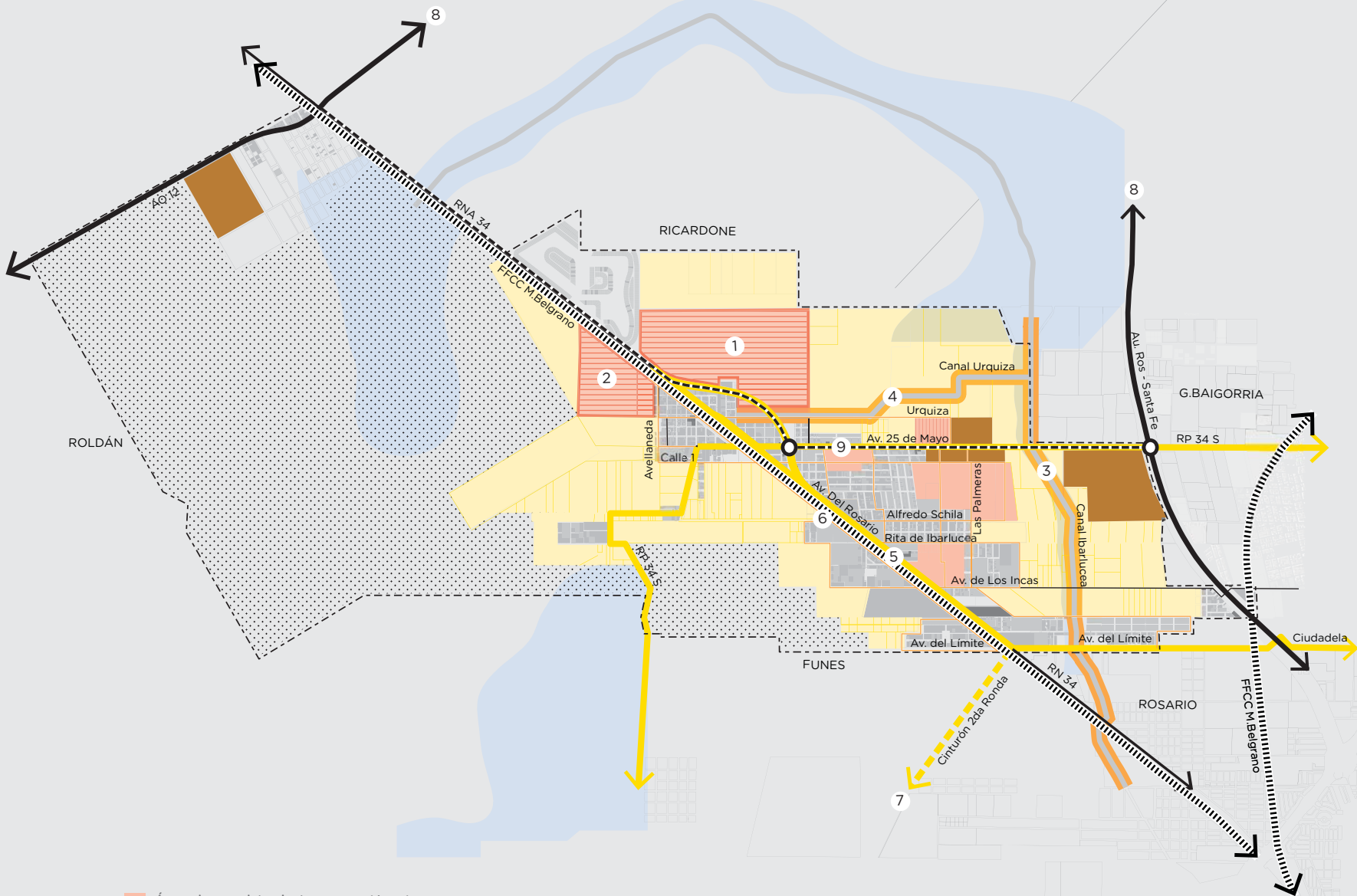
Se propone concentrar la localización de actividades industriales, incompatibles en su funcionamiento con el uso residencial, a través del desarrollo de un área productiva, lindante a la localidad de Granadero Baigorria (entre la ruta provincial n° 34-S y la autopista Rosario-Santa Fe) que favorezca el ordenamiento de los usos productivos. También así se plantea la definición de las áreas periurbanas con usos adecuados a la yuxtaposición de los componentes residenciales, protegiendo a la residencia de los agroquímicos utilizados en las áreas agrícolas extensivas.

### ● 4. Los ejes de integración y conectividad:

Con el claro objetivo de integrar los distintos barrios de la ciudad, se promueve una reorganización de la movilidad y del desarrollo de aquellos proyectos urbanos que confieran una lógica de cohesión a la comuna. La principal política a desarrollar es la incorporación de mejoras estratégicas en la conectividad, tanto vial como ferroviaria, de cargas y de pasajeros. Como toda operación de movilidad, seguramente, traerá aparejada la posibilidad de desarrollar proyectos de urbanización con nueva infraestructuras y servicios, capaces de reformular el entorno inmediato con la perspectiva de la accesibilidad.

Una acción importante la representa el desarrollo de un sistema vial con conexiones en sentido Norte -Sur, que hoy son muy débiles.

El refuerzo de la Av. 25 de Mayo y Av. del Límite, como vínculos de carácter metropolitano, para mejorar la conexión con Rosario y Granadero Baigorria.



- Áreas de completamiento y expansión urbana
- Nuevos barrios de vivienda en proceso de consolidación
- Área de reserva
- 1 Proyecto Especial
- 2 Barrio Santa Catalina (Condicionado a obras hídricas)
- Espacios libres, ambiente y patrimonio
- 3 Protección y puesta en valor del Canal Ibarlucea
- 4 Protección y puesta en valor del Canal Urquiza
- Suelo periurbano
- Suelo rural

- Infraestructura y Servicios**
- Áreas de expansión industrial
- Jerarquización vial**
- 5 Corredor metropolitano integrado RN n°34
- 6 Colectoras a las vías del FFCC Belgrano
- 7 Proyecto cinturón 2da Ronda
- 8 Tramo vial de carga
- 9 Tramo vial de cargas menores
- Nuevas trazas y revalorización de las vías de estructuración existentes



---

**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 Daniel Cinalli

Funes, Intendente Diego Barretto

Granadero Baigorria, Intendente Adrián Maglia

Pérez, Intendente Pablo Corsalini

Rosario, Intendenta Mónica Fein

San Lorenzo, Intendente Leonardo Raimundo

Villa Gobernador Gálvez, Intendente Alberto Ricci

Acebal, Presidente Comunal Daniel Siliano

Álvarez, Presidente Comunal Guido Paz

Alvear, Presidente Comunal Carlos Fabián Pighin

Coronel Domínguez, Presidente Comunal Flavio Mancinelli

Empalme Villa Constitución, Presidente Comunal Raúl Herman Ballejos

Figliera, Presidente Comunal Rodolfo Stangoni

General Lagos, Presidente Comunal Esteban Ferri

Ibarlucea, Presidente Comunal Jorge Masson

Piñero, Presidente Comunal Walter Carengo

Pueblo Andino, Presidente Comunal Juan Carlos Palotti

Pueblo Esther, Presidente Comunal Martin Gherardi

Ricardone, Presidente Comunal Juan Carlos Doria

Soldini, Presidente Comunal Raúl Poire

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, Intendenta Mónica Fein (Presidenta)

---

Edición, abril de 2017.



Ibarlucea



METROPOLITANA  
UNIDAD DE PLANEACIÓN  
Y GESTIÓN ESTRATÉGICA  
ROSARIO



ECOM  
ROSARIO  
CENTRO DE COORDINACIÓN  
METROPOLITANA

SANTA  
FE



DAMI



Comuna de  
barlucea



ESTRATEGIAS  
LOCALES  
UN PLAN  
METROPOLITANO

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