



Pérez 2030

PLAN URBANO LOCAL









Pérez 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Pérez. 2014



Estimados vecinos y vecinas:

En mi carácter de Intendente y vecino de Pérez me es muy grato presentarles el Plan Urbano de Pérez 2030, que ha surgido de un importante proceso de participación, encauzado en el Área Metropolitana de Rosario, para debatir la construcción de los planes urbanos encuadrados en un Plan Estratégico Metropolitano. Además, en su desarrollo se contempló el Plan Estratégico local, denominado Agenda 21-21, una planificación integral estratégica y participativa, que apunta al diseño de políticas y proyectos de actuación vinculadas a las dimensiones, económico-productiva, socio-institucional y urbano-ambiental.

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

Creemos que las decisiones que tomamos en el día a día pueden condicionar la realización de un proyecto mayor. Consideramos indispensable que cada intervención que se efectúe en nuestra ciudad se piense y forme parte de una estrategia de desarrollo urbano de más largo alcance. Con esta visión de ida y vuelta desde una mirada metropolitana a una mirada local, intervinieron en el proceso de planificación desplegado, en una primera instancia, las autoridades y equipos técnicos de las localidades que integramos el ECOM-Rosario; en una segunda instancia, se sumaron al debate los actores políticos, institucionales y privados de nuestra ciudad. También han efectuado un aporte importante diferentes reparticiones y organismos provinciales involucrados en las temáticas abordadas.

En sucesivas instancias participativas hemos reconocido los problemas y potencialidades que tenemos, para poder definir y volcar a este plan las políticas y estrategias que fijan un nuevo rumbo a seguir. También reflexionamos sobre los proyectos estratégicos que queremos implementar, muchos de los cuales nos vinculan con otras localidades vecinas ayudándonos a lograr una mayor y mejor integración metropolitana y regional. Esta iniciativa que encauzamos en la ciudad se llevó 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 primera fase de su implementación.

Agradecemos muy especialmente a las distintas instituciones que participaron en su elaboración, coordinadas por el ECOM (CONICET – INTA- Universidad Nacional de Rosario y Colegio de Arquitectos), prestando colaboración técnica y aportando personal idóneo que se sumó a la tarea encauzada por los equipos técnicos del ECOM y por nuestro personal técnico local. Su realización fue posible gracias al apoyo del Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) encuadrado en el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del gobierno nacional, y al financiamiento aportado por el programa, por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y por el Gobierno de la provincia de Santa Fe.

Pablo Darío Corsalini
Intendente de Pérez

ÍNDICE

10 **INTRODUCCIÓN.**

CAPÍTULO 1.

CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano 18

Descripción general de la localidad20

Proceso de urbanización 21

- Configuración urbana y cambios de uso de suelo 21

- Transformaciones recientes 22

- Caracterización del suelo rural..... 25

CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

Sistemas Generales	28
• Sistema vial jerárquico	28
• Sistema ferroviario	30
• Sistema de espacios verdes	30
• Equipamientos urbanos significativos	32
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor	32
Ejes temáticos sectoriales	37
• Urbanización y vivienda	37
• Déficit habitacional	38
• Estado de las infraestructuras y los servicios	44
• Desarrollo del suelo periurbano y rural	49
• Accesibilidad y movilidad	52
• Desarrollo industrial y productivo	52
Principal normativa vigente	56
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	57
Identificación de las potencialidades locales	62

CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local	66
• Criterios generales	66
• Criterios particulares adoptados para las localidades del COM	68
Síntesis de las estrategias de desarrollo para el COM	75
Objetivos de transformación urbana	82
Criterios de urbanización a nivel local	84
Políticas y acciones para el desarrollo local	86
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda	86
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes	88
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad	90
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios	92
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios	92
• Modelo Integrado de las estrategias para el desarrollo local	96
Grandes operaciones estructurales	98
Instrumentos normativos y de gestión	114
• Normas urbanísticas generales	114
• Normas urbanísticas particulares	114
• Reglamento de edificación	116
• Instrumentos de gestión para la concertación	116
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano	117

INTRODUCCIÓN

12

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

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

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

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

En este contexto y aprovechando las sinergias logradas se puso en marcha el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, mediante el cual se inició un proceso que, en una primera fase, incluye la elaboración de los Planes Urbanos Locales (PUL) de trece comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario, entre los que se encuentra el Municipio de Pérez.

Esta iniciativa viene a solucionar un problema importante para la mayor parte de las localidades del área, las cuales no cuentan con instrumentos de planificación actualizados que incorporen herramientas acordes a las necesidades actuales. A nivel local, el único municipio del AMR que dispone de un plan urbano de estas características es la ciudad de Rosario. Ante esta situación, la mayoría de las localidades se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N°7.317/67 y N°563/78; o en el mejor de los casos con normas locales parciales o con planes desactualizados.

La elaboración del “Plan Urbano Local Pérez 2030” supone no solo la actualización y reformulación implícita del cuerpo normativo

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

vigente, sino, sobre todo, su adecuación a los objetivos y políticas concertadas a nivel metropolitano. Los proyectos y propuestas urbanísticas que se planteen en Pérez juegan un papel clave en la consolidación de un plan metropolitano, conformado por las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT) definidas para el AMR y acordado en mayo de 2014 por los 21 intendentes y presidentes comunales integrantes en ese entonces del ECOM. Los nuevos compromisos asumidos a escala metropolitana obligan a la ciudad a repensar sus propuestas y revisar su cuerpo normativo, a fin de actualizarlo encuadrando los lineamientos a seguir, para encauzar tanto el desarrollo local como propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Se hace necesario reforzar los instrumentos que faciliten una gestión asociativa entre el sector público y el sector privado, como también el desarrollo de proyectos estratégicos en forma conjunta con otras localidades, que puedan encontrar financiamiento por parte del gobierno provincial y nacional. En la práctica, los procesos de planificación territorial metropolitana, así como su integración con los procesos de planificación urbana local, se presentan como una arena compleja, dinámica y cambiante en sus entornos y desafíos. Los mismos requieren nuevas modalidades de gestión del territorio con un fuerte sentido de innovación y participación de las comunidades sobre las que se despliegan.

Comprender que la ciudadanía, a través de las instituciones que la representan, debe constituirse como sujeto protagonista de estas definiciones, es clave a los fines de iniciar un proceso de planificación territorial integral, inclusivo y participativo. Con este objetivo y para consensuar los lineamientos a seguir se han desarrollado, en el curso del año 2015, 2016 y 2017, jornadas de trabajo con la participación del conjunto de localidades que in-

tegran el Cuadrante Oeste Metropolitano (COM), en las cuales participaron los técnicos designados por la localidad de Pérez. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para elaborar un diagnóstico sobre la situación urbanística general de la ciudad y para debatir -junto a las fuerzas vivas, el Intendente, funcionarios, actores políticos, empresariales y personal técnico- la propuesta preliminar de plan. Se analizaron en esa instancia las principales temáticas a tener en cuenta para la elaboración del Plan Urbano Local, profundizando aspectos generales y particulares de las Directrices de Ordenamiento Territorial y la Agenda 21-21 (Estrategia de Desarrollo de Pérez Ciudad).

Entre noviembre de 2016 y agosto de 2017 se realizaron 13 jornadas participativas de esas características en las localidades del Corredor Sur, Corredor Norte y Cuadrante Oeste Metropolitanos integradas al programa. El desarrollo de los encuentros se llevó adelante bajo la metodología de taller, generando mesas de trabajo que abordaron los procesos de planificación territorial en dos momentos diferentes. En una primera instancia, se llevó adelante un mapeo de los problemas prioritarios y, en una segunda instancia, se realizó un mapeo de estrategias acordadas a fin de caracterizar y ponderar las alternativas de solución a los mismos.

El taller desarrollado en la ciudad de Pérez contó con una importante participación ciudadana, abarcando una amplia heterogeneidad de representaciones: miembros de la sociedad civil, empresarios, desarrolladores inmobiliarios, vecinos y funcionarios del gobierno local y provincial. Contar con esta multiplicidad de actores permitió el intercambio de miradas, a veces contrapuestas, en un clima de trabajo colaborativo y propositivo. Con las conclusiones obtenidas del proceso participativo encauzado se

14 procedió a efectuar la revisión final del documento de plan, cuyo texto se presenta en esta oportunidad.

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

DIRECCIÓN GENERAL ECOM Rosario

Marzo de 2018

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

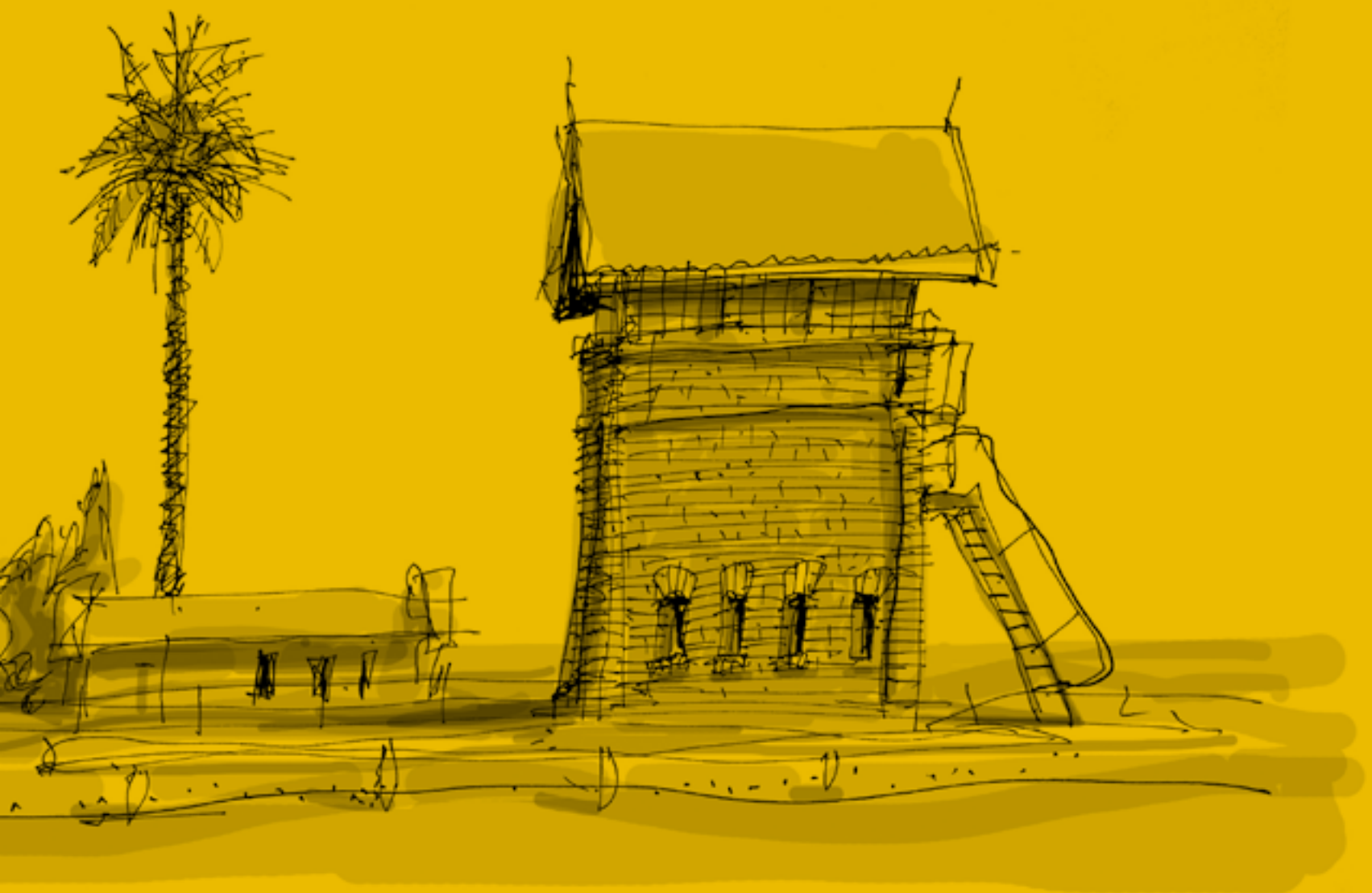


CAPÍTULO 1.**CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

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

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





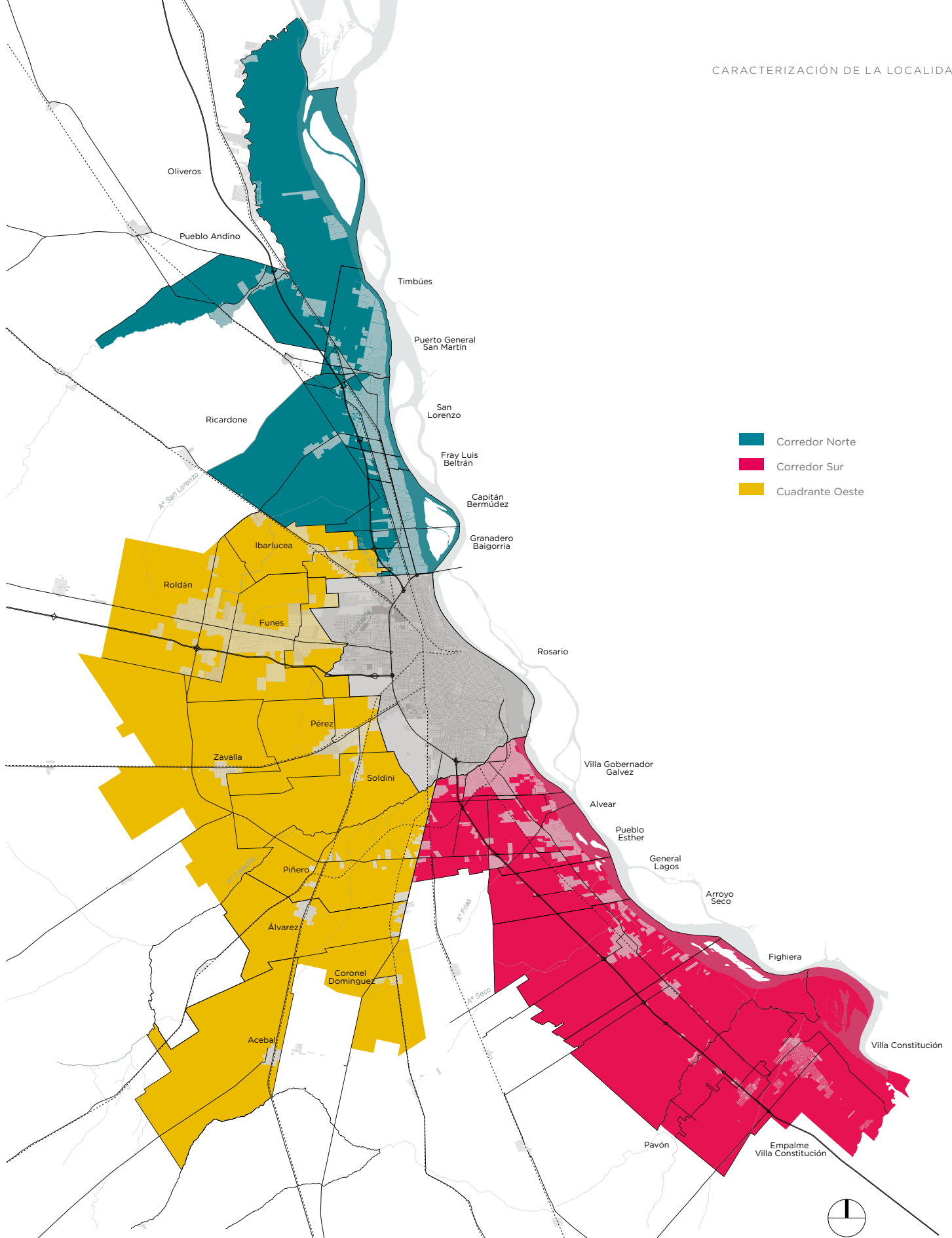
18 UBICACIÓN EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

Pérez (Pe) integra el Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario y su jurisdicción se ubica de manera contigua al suroeste de la ciudad de Rosario. Las vías del ex Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre -hoy, Nuevo Central Argentino- y la ruta nacional N° 33 estructuran y caracterizan a este territorio transversalmente, junto con la presencia del arroyo Ludueña y la ruta provincial N° 34-s en sentido norte-sur. Este municipio posee una situación favorable de localización ya que se vinculan tanto con Rosario como con otras localidades del área a través de importantes ejes regionales.

Se destaca que los núcleos urbanos que se localizan en el Cuadrante Oeste Metropolitano se vinculan entre sí por diversas vías de comunicación que los conectan con la ciudad central, sin llegar a consolidar una estructura de corredor, como sí sucede en el Corredor Norte y en el Corredor Sur. Si bien estos centros se distancian entre sí y de Rosario por la presencia de áreas rurales intermedias, sus vinculaciones se afianzan cada vez más generando un núcleo de articulación cada vez más intenso. Las relaciones entre el territorio y los procesos económico-sociales, han determinado un paisaje urbano y rural que tuvo su origen mayormente en la actividad productiva rural. Es así, que este ámbito territorial presenta características análogas y problemáticas

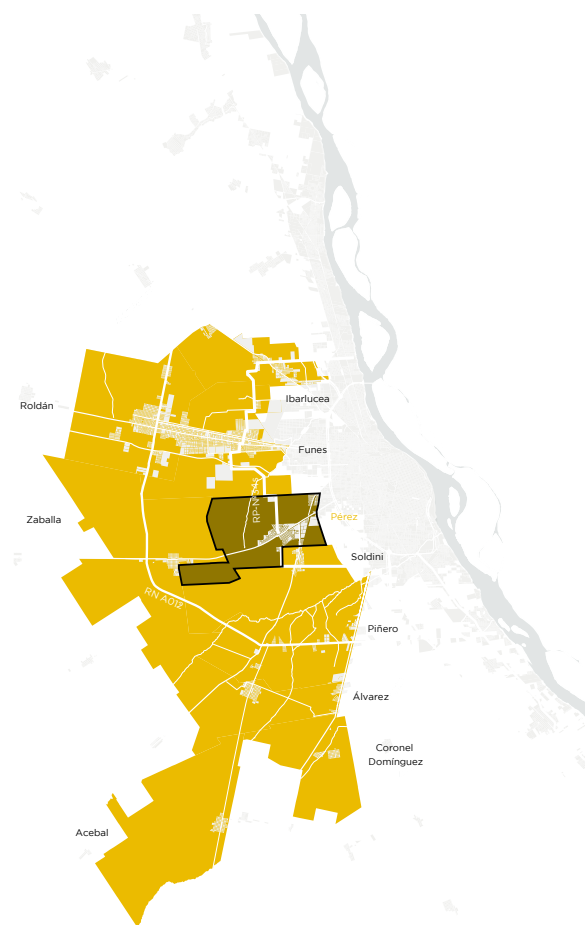
comunes que requieren ser abordadas coordinadamente entre todas las localidades que lo conforman.

La existencia de diversas infraestructuras viales y ferroviarias que estructuran y relacionan a las distintas localidades pertenecientes al Cuadrante Oeste Metropolitano, junto a las características propias de este territorio, determina una condicionante común al desarrollo local, lo cual obliga a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local y potencien estas vinculaciones y la existencia de hechos naturales de valor.



20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

Pérez se localiza de manera contigua a Rosario y sus respectivos centros urbanos se distancian por 12 Km. Tiene una extensión territorial de 68 km² y su área residencial queda definida en una superficie aproximada de 6 km². Según el Censo Nacional realizado en el año 2010, su población es de 27.439 habitantes reunida en un total de 7.832 hogares. Según proyecciones del padrón electoral y estimaciones locales basadas en relevamientos recientes se estima que la población, en la actualidad, alcanza los 40.000 habitantes. La localidad, en los últimos períodos intercensales ha presentado crecimientos del 17,96% (1991-2001) y del 12,29% (2001-2010). Este incremento es acorde a la variación intercensal promedio en las localidades del Cuadrante Oeste Metropolitano, que ha sido de un 20,52%, entre 1991 y 2001 y de 16,71% entre 2001 y 2010, pero muy importante en relación con la ciudad de Rosario, que ha presentado en ambos períodos crecimientos de 0,05% y 4,30% respectivamente. La estructura etaria mantiene las características generales del cuadrante: la población hasta los 14 años representa el 30,59%; entre 15 y 65 años -población económicamente activa- constituye el 60,66%; y los mayores a 65 años el 8,75%. La densidad poblacional de su área residencial es de 4.573 hab./km², mientras que en la totalidad de su jurisdicción alcanza los 404 hab./km². Si se toma en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano, Pérez aporta el 29,66% de sus habitantes y el 2,09% del Área Metropolitana de Rosario.



27.439 Hab
CENSO 2010

12,29%

VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)

6 Km²
SUP. URBANA

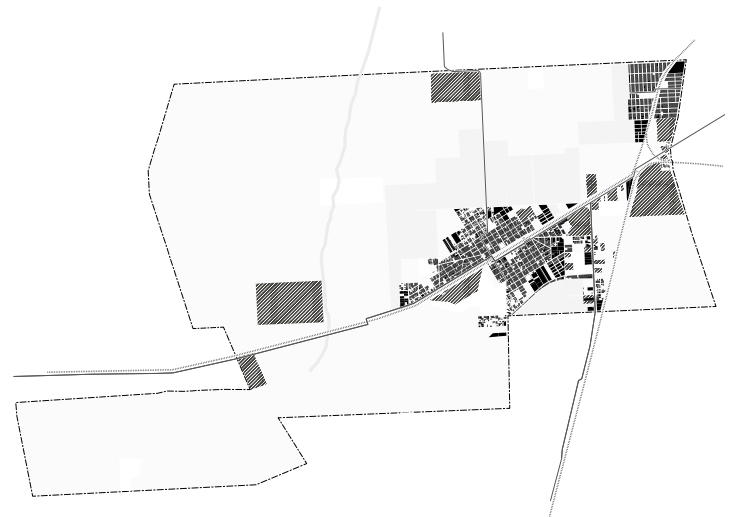
4.573 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANAS)
404 Hab/Km²
(RURAL + URBANA)

PROCESO DE URBANIZACIÓN

CONFIGURACIÓN URBANA Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

En 1859 José Roque Pérez adquiere la entonces Estancia “La Azotea”, establece la estancia “San Sebastián” y continúa adquiriendo tierras aledañas a ésta en los años siguientes. En 1863 se habilita la Estación Pérez del entonces Ferrocarril Oeste Santafesino (aún sin haberse legalizado la expropiación y venta de los terrenos). En 1886, se legaliza la expropiación de estas tierras con la venta a Don Carlos Casado. El área en cuestión consta de una franja de 6 km de longitud por 30 m de ancho para el tendido de vías y un cuadrado de 1000 m de lado para la estación y urbanización. Ese mismo año se funda “Villa Pérez” en manos de los herederos de José Roque: Eduardo Pérez y María Pérez de Jolly. Se trata de una fundación meramente formal, dado que no existe el pedido de aprobación del trazado a la provincia de Santa Fe, no se formaliza el plano ni se realiza la delineación oficial, sino recién en 1901.

Pérez se convirtió en Comuna el 20 de noviembre de 1905 y en Municipio el 4 de noviembre de 1971. Su desarrollo se impulsa por el establecimiento del importante y extenso taller de locomotoras de la empresa británica Gorton Locomotive Works, a partir de 1912. El Central Argentino adquirió 130 ha de terreno,



Suelo urbano ocupado, 2017.

22 de las cuales sólo utilizó 28 para la construcción de su sede. Este taller era modelo en su especie: contaba con fundición, forja, calderería, soldadura, herrería, montaje, pintura y tenía una subestación de potencia, casa de bombeo, oficinas y salón comedor para sus empleados.

Las residencias proyectadas por los empresarios ingleses para el personal jerárquico se emplazaron a la vera de estos talleres; con la construcción de diez viviendas (habilitadas en 1917) que varían de tamaño según la categoría laboral de sus ocupantes y separadas del ambiente fabril por el club Deportivo Central Argentino (actual club Bartolomé Mitre) fundado en 1925 para la recreación y el esparcimiento de sus jefes. Como consecuencia de la nacionalización de los Ferrocarriles Argentinos se adaptó la vivienda más grande del barrio (residencia del jefe máximo), en hospital para todo el personal ferroviario.

La localidad fue recibiendo flujo de población que migraba de distintas localidades del país para trabajar en los talleres ferroviarios y se fue consolidando su tradición metalmeccánica. En la década de 1950, los Talleres Ferroviarios llegaron a contar con unos 3.000 empleados. Este impulso económico, fue acompañado por el crecimiento de servicios y del comercio, como así también de la floricultura, las quintas y la producción agrícola-ganadera. En 1969, la ciudad de Pérez es declarada como Capital Provincial de la Flor, por el potencial productivo del sector florícola que llegó a abastecer el mercado regional y nacional.

Otro hecho significativo es la conformación del barrio Cabin 9, el cual se localiza cercano a Rosario y distante del núcleo histórico de Pérez. Surge, mayormente, a partir de migraciones pro-

venientes de otros puntos del país a fines de la década de 1940 y registra desde sus inicios serios problemas con repercusiones importantes de orden territorial, asociados a problemáticas sociales aún mayores.

La jurisdicción de Pérez es extensa y se compone por un núcleo urbano principal y otros dispersos, pero, fundamentalmente por un vasto territorio rural y productivo. La planta urbana ha tenido mayormente su crecimiento en torno al núcleo original, a la estación ferroviaria y, luego, a las vías del Ferrocarril Nuevo Central Argentino. Como resultado de este proceso, empezaron a aparecer algunos trazados que alteran la cuadrícula tradicional. Sobre la ruta provincial N° 14 y las vías paralelas del Ferrocarril General Bartolomé Mitre, se han asentado algunas industrias y desarrollos productivos. Los establecimientos productivos se van incrementando en el sector ubicado entre la ruta nacional N° 33 y las vías del ex Ferrocarril General Bartolomé Mitre, no obstante, también aparecen industrias menores instaladas dentro de la planta urbana y vinculadas a la ruta provincial N°14. Las infraestructuras de los talleres ferroviarios originales ocupan una posición estratégica en la planta urbana, transformándose, de este modo, en una pieza clave de interés para el desarrollo local.

TRANSFORMACIONES RECIENTES

Del análisis de los procesos de urbanización que tuvieron lugar en los últimos 10 años se identifican las siguientes características: Se denota la tendencia al completamiento de la planta urbana, en especial en relación con los barrios localizados anexos al centro histórico como también a la consolidación del barrio Cabín 9, ubicado a 3 km del centro urbano. Principalmente, este proce-



- | | | |
|---|---|--|
| Consolidación Urbana entre 2003 y 2017 | Urbanizaciones en proceso de consolidación aprobadas posterior a 2015 | Intervención de Vivienda Estatal Anterior a 2004 |
| Urbanizaciones en proceso de consolidación aprobadas entre 2003 y 2015 | Asentamiento Irregular | Instalaciones Industriales Anteriores a 2007 |
| | Intervención de Vivienda Estatal Posterior a 2004 | Instalaciones Industriales Posteriores a 2007 |

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

24

so está orientado a la radicación de vivienda permanente. A su vez se generan nuevos loteos de expansión, por ejemplo: loteo “Los Robles” ubicado entre las calles López, Güemes, Juan XXIII y Santa Fe; loteo “de Saad”, completando la trama urbana en el polígono delimitado por las calles Casazza, Alberdi, Catamarca y Morelli. Actualmente, está en proceso de ejecución el Loteo “Los Lapachos”, ubicado sobre Av. Belgrano, en la zona Noreste de la ciudad, y se reactivaron dos urbanizaciones que tenían permisos de vieja data: “Altos de Pérez”, situado en el extremo oeste de la ciudad sobre calle Batalla de Salta, en el barrio Talleres Nuevos, y el loteo “Norro” situado sobre la Av. Los Talas, en el sector sudoeste, del barrio Cabín 9.

También se identifica un incremento de las viviendas localizadas en asentamientos irregulares como, por ejemplo, en un sector de Barrio Jardín y en el barrio El Fachinal, con importantes carencias de servicios e infraestructuras y alta vulnerabilidad y segregación social. Cabín 9 posee igualmente importantes problemáticas sociales y una falta de identificación con la población que reside en el casco urbano de Pérez.

Se registra además un importante incremento de la producción industrial en torno al desarrollo de diversos procesos. Por un lado, se crea el Parque Industrial Metropolitano en proximidad al área productiva logística de Rosario localizado entre el camino límite del municipio y las vías del Ferrocarril Gral. Mitre. Esta implantación cuenta con una superficie de 45 hectáreas, un nivel de ocupación del 100% y más de 40 empresas instaladas. Por otro, se destaca la instalación de la nueva planta de la empresa siderúrgica Sipar Gerdau en un importante predio de 95 hectáreas situado junto al arroyo Ludueña, en el sector oeste de la localidad. Frente a dicha acería también se está construyendo una nueva Central de Generación de energía eléctrica, junto a la ruta nacional N°33. Además, como resultado de políticas locales que promueven la radicación de empresas y Pymes, se localizan nuevas industrias en diversos sectores de la jurisdicción, en especial en torno a la ruta provincial N°14 y en su intersección con la ruta nacional N°33.

Asimismo, es relevante la producción agrícola, siendo representativa la floricultura. En el año 2004 se crea el Mercado de Floricultores de Pérez -entre 2005-2008, se reedita la Fiesta Provincial de la Flor- y un grupo de microemprendedores de la economía

Tipo de zona	Cantidad de Fincas	%	Sup. Terreno (Hectáreas)	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada (m ²)	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	9.086	91,8	377	5,9	938.806	69,1	24,9
Suburbano	204	2,1	387	6,0	353.706	26,0	9,1
Suburbano Loteado	191	1,9	120	1,9	65.754	4,8	5,5
Rural	415	4,2	5.556	86,3	0	0,0	0,0
TOTAL	9.896		6.441		1.358.266		2,1

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

social establece un espacio de comercialización en común, que se formalizó con la instalación de la Feria de Artesanos de Pérez.

Según la clasificación del Catastro Provincial, la configuración actual de los usos del suelo está dada en la mayor superficie declarada de la localidad por la categoría “suelo rural” (86,3% de la superficie total) concentrado en el 4,2% de las fincas¹. El “suelo suburbano” ocupa el segundo lugar (6% de la superficie total) y está constituido por el 2,1% de fincas con un 26% de su superficie edificada. La superficie de suelo calificada como “urbana” (5,9% de la superficie total) está constituido por el mayor porcentaje de fincas (91,8%), con un 69,1% de su superficie edificada. El “suelo suburbano loteado” constituye el 1,9% de la superficie total con el 4,8% de su superficie edificada.

CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

El Área Metropolitana de Rosario en general y el Cuadrante Oeste, en particular, se caracterizan por poseer entre los núcleos urbanos grandes espacios verdes de carácter productivo dentro de los cuales se pueden diferenciar dos situaciones: por un lado, el suelo rural donde se dan mayormente las producciones extensivas y, por el otro, el espacio intermedio a definir como suelo periurbano.

Como se evidencia en el cuadro anterior, en Pérez, el suelo rural representa la mayor superficie de la jurisdicción local, el espacio suburbano y urbano le sigue en segundo lugar. Ubicada a ambos lados de la ruta nacional N°33, con un trazado urbano perpendicular a la misma, la localidad de Pérez está rodeada en sus cuatro

lados por suelo a definir como periurbano y rural.

El suelo que se identifica y califica como periurbano será el encargado de mediar entre el suelo rural y el suelo urbano, proteger el paisaje productivo que rodea a las localidades, contener los procesos de expansión urbana, filtrar el uso de agroquímicos usados para la producción de alimentos, rescatar los espacios naturalmente destinados a cumplir funciones hídricas como reservorios, contribuir a proteger y a recuperar el hinterland productivo de cada localidad, reforzando su capacidad de abastecer las demandas de consumo de la región e incorporando fuentes de trabajo que la actividad genera. Así, el suelo perirurbano genera un espacio con características paisajísticas, ambientales, productivas y sociales propias.

La planificación del territorio periurbano y rural, teniendo en cuenta todos los elementos que lo componen, es fundamental para establecer una buena convivencia entre los suelos urbano y rural, y generar en el espacio intermedio un nuevo modo de habitar la ruralidad.

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

**CAPÍTULO 2.****DIAGNÓSTICO**

La caracterización territorial de Pérez, la ubicación en el Área Metropolitana de Rosario y la particular articulación de usos del suelo y dinámicas de urbanización nos ofrecen una primera lectura de su configuración urbana y transformaciones recientes, así como la particular condición rururbana. A continuación, se pretende profundizar en el conocimiento de la situación urbana de la ciudad, mediante el diagnóstico de los Sistemas Generales (viario, ferroviario, espacios verdes y equipamientos urbanos) y de aquellas cuestiones clave que merecen un tratamiento particularizado (infraestructuras y servicios, movilidad, desarrollo industrial, productivo y de servicios, vivienda y ruralidad), que denominaremos “Temáticas Sectoriales”. Asimismo, se describe la principal normativa vigente para finalizar con la síntesis de los problemas y las potencialidades de la localidad.





SISTEMAS GENERALES

SISTEMA VIAL JERÁRQUICO

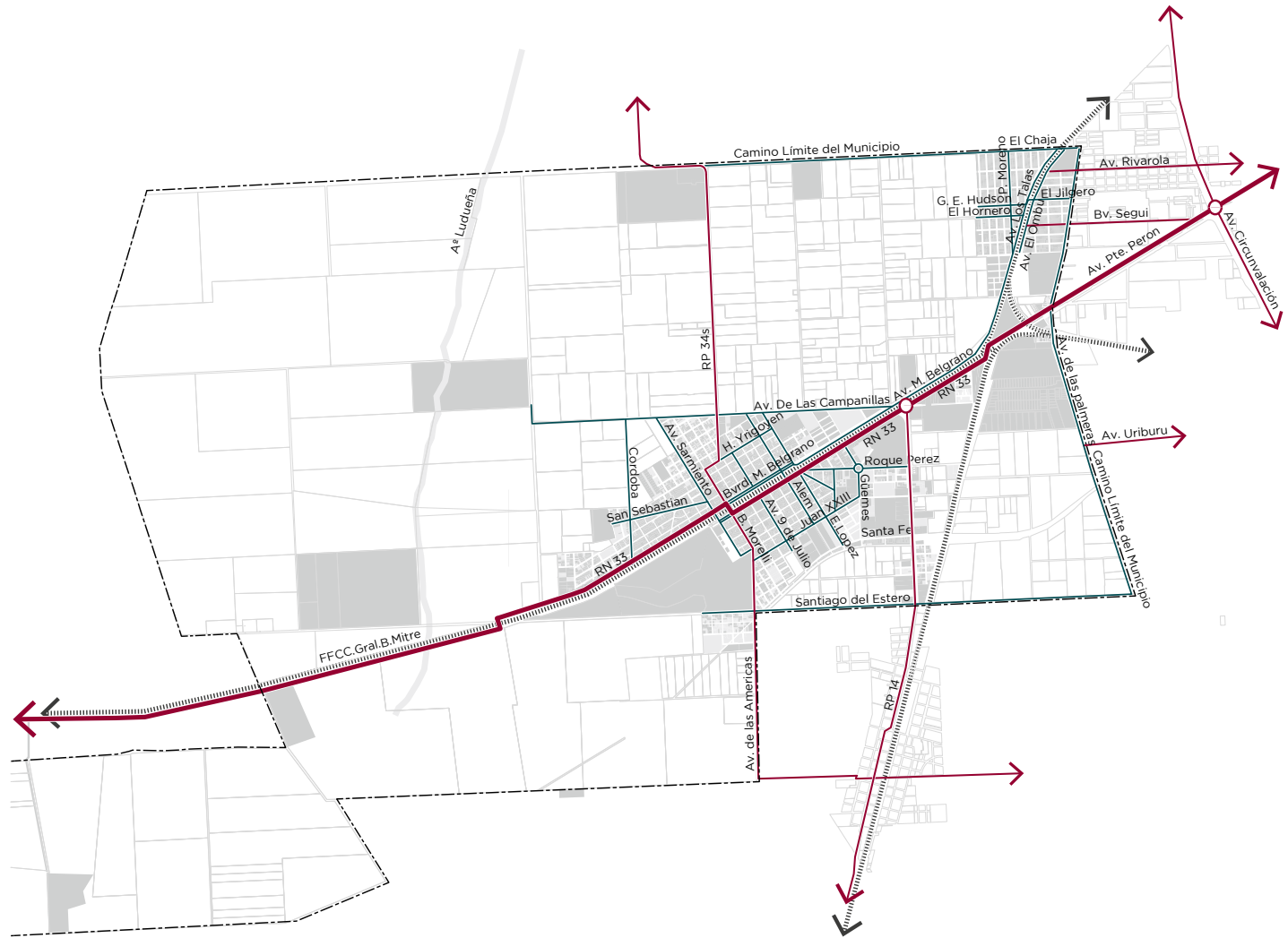
La red vial está conformada por las principales calles de la ciudad que conforman la estructura de sostén para el sistema de movilidad. Como parte de este sistema pueden definirse dos tipos de corredores, según su jerarquía o relevancia en relación con el flujo que puedan cargar y su capacidad para vincular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

Corredores Primarios. La red vial jerárquica de la localidad de Pérez se estructura en función de la articulación de los siguientes elementos: la ruta nacional N°33, la ruta provincial N°14 y la ruta provincial N°34-s, que enlaza distintas localidades del Cuadrante Oeste. El eje estructurador de la ciudad es la ruta nacional N°33 que actúa como avenida central, las rutas provinciales N°14 y N°34-s que completan la estructura vial, como conectores territoriales. Se destaca que la Av. Belgrano, aunque no remite a una estructura territorial de mayor alcance, sirve de vínculo esencial con el barrio de Cabín 9. Otro eje trascendental para la actividad industrial y su consecuente movilidad de cargas, en vehículos de gran porte, es el Camino límite con Rosario, que condensa una alta concentración de viajes de carga.

Corredores Secundarios. Se destacan como corredores secundarios las calles Alem y 9 de julio (paralelas a B. Morelli, la ruta provincial N°34-s en Pérez). Estas arterias completan la vinculación entre el fragmento norte y el sur, que presenta dificultades de continuidad a partir de la trascendente presencia del cuadro de estación ferroviario. Alem es el conector este, que completa la más solicitada oferta vial que presenta B. Morelli, al constituirse en continuidad obligada de la ruta nacional N°33. Por otra parte, 9 de julio no tiene continuidad vial, pero sí peatonal, esto permite una vinculación importante en orden de disociar flujos vehiculares de peatonales. Otra arteria secundaria de valor es Sarmiento, que no tiene continuidad norte-sur, pero conecta equipamientos de peso. Juan XXIII al sur e Yrigoyen al norte, Av. San Sebastián y Av. De las Américas completan el circuito jerárquico del armazón interno de vialidad. Por otra parte, la Av. de las Campanillas, Av. E. López, Santiago del Estero, Roque Pérez y Córdoba son calles de poco peso estructural en la actualidad, pero con potencial de desarrollo, dependiendo de las actividades futuras que se definan sobre el territorio, lo cual podría potenciarlos o no.

Esta estructura interna de calles es apropiada, con trazas jerarquizadas a lapsos regulares. En Cabín 9, además de la vinculación estructuradora de la Av. Belgrano, se destaca el rol de calle El Jilguero que permite conectar los fragmentos este y oeste del barrio, interrumpidos por el eje ferroviario. Esta vinculación no se limita a las dos partes separadas, sino también un modo de vincularse a Rosario a través de la Av. Rivarola.

No existe ninguna llegada al arroyo Ludueña, esto impide el contacto y disfrute por parte de la población de situaciones paisajísticas naturales.



- Sistema vial primario
- Sistema vial secundario
- Vías de FFCC
- Nudos viales

Plano 2. Sistema Vial Jerárquico y Ferroviario

SISTEMA FERROVIARIO

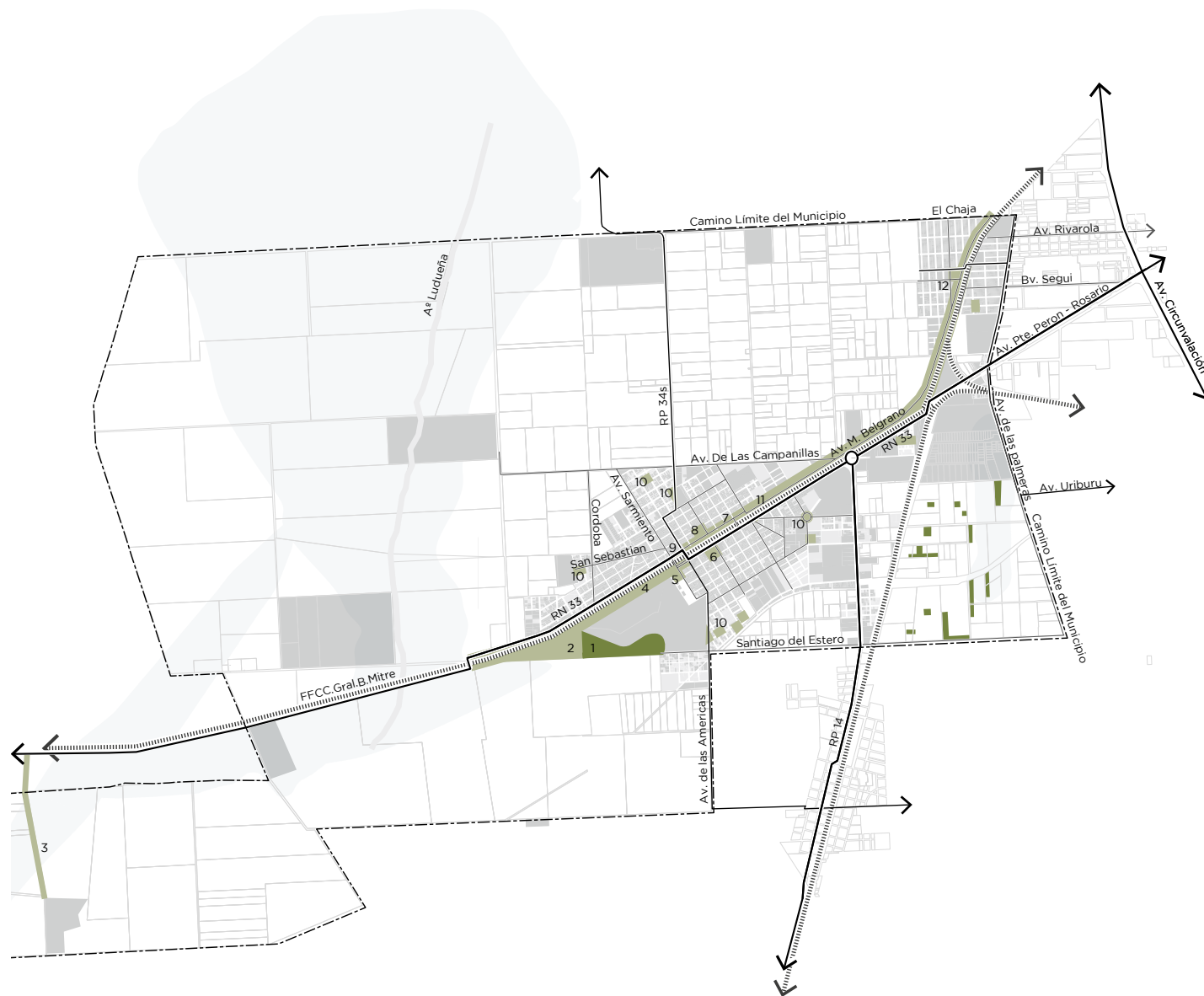
El sistema ferroviario está compuesto por el eje conformado por las vías del Ferrocarril General B. Mitre, que se extiende a lo largo de la localidad, de este a oeste, impactando en su desarrollo urbano y por las instalaciones de los talleres. Este atravesamiento constituye una complejidad a resolver. La planta urbana en general se encuentra dividida en dos fracciones, norte y sur en el casco urbano central y dos sectores este y oeste en el barrio periférico de Cabán 9, situación que a su vez provoca discontinuidades e interrupciones en el sistema vial jerárquico de la ciudad.

SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

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



Estructura de los espacios verdes forestados



Zonas forestadas existentes

- 1. Bosque de Eucaliptos

Sistemas de espacios verdes

- 2. Espacio Libre Verde Municipal
- 3. Paseo Casa de Retiros Espirituales "NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO"

- 4. Paseo "La Chaperá"
- 5. Plaza "Barrio Ferroviario"
- 6. Plaza San Martín
- 7. Parque de la Estación FFCC
- 8. Plaza Belgrano
- 9. Boulevard Belgrano
- 10. Plazoletas y Plazas
- 11. Paseo Junto a las Vías del Tren
- 12. Plaza 25 de Mayo (Cabin 9)

Plano 3. Equipamiento y espacios verdes

32 *Frente ribereño del arroyo Ludueña.* Comprende las parcelas alineadas en la ribera este y oeste del Ludueña en toda su extensión, que se presentan como potencial corredor verde. Este territorio actualmente se halla fragmentado por un alto porcentaje de suelo rural, uso productivo, la presencia de la planta de residuos local y la represa del Ludueña, situada sobre el límite jurisdiccional norte del municipio.

Parques, plazas y paseos. Incluye los espacios abiertos de la localidad con dimensiones y características ambientales especiales y cuyo uso colectivo está destinado, fundamentalmente, a actividades recreativas. Se destacan, en especial, el bosque de eucaliptus, paseos urbanos, plazas y las áreas de masas forestales del cuadro de estación Pérez.

Suelo periurbano. Comprende a las parcelas localizadas alrededor de las áreas urbanas destinadas principalmente a actividades productivas rurales. Se define a este espacio como filtro gradual entre el suelo urbano y el suelo rural.

EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

En la ciudad se registran dos efectores de atención primaria: el Centro de Salud Roque Pérez «El Gurí» (municipal), y el Centro de Salud N°21 de Cabán 9 (provincial). No hay servicio de internación pública. Existe un sanatorio privado con ocho camas y terapia intensiva. En relación con los equipamientos de educación, la ciudad cuenta con nueve jardines de infantes (entre públicos y

privados), siete establecimientos educativos de nivel primario (que incluyen salas para niños de 5 años), un centro de alfabetización para adultos, una escuela primaria para adultos con dos anexos en diferentes barrios, un centro de capacitación laboral para adultos, una escuela especial, cinco establecimientos de nivel secundario y dos establecimientos de educación media para adultos.

Respecto a actividades culturales, la localidad cuenta con tres bibliotecas: la Biblioteca Popular Municipal, Juan Bautista Alberdi y la Biblioteca y Museo, Padre Bernardo Longo. Además, cuenta con una Banda y Escuela de Música. También se destacan la Sociedad Italiana Hispano Argentina de Socorros Mutuos, la ONG Amanecer, la Asociación Amigos del Museo Estación Pérez Ferrocarril del Oeste Santafesino, la Agrupación Padres en la Ruta (que trabaja, fundamentalmente, en el tema de seguridad vial), y el Ferroviario Club Central Argentino (que nuclea a un grupo de aficionados que colaboran con el mantenimiento del patrimonio ferroviario y su difusión). Asimismo, existen dos instituciones protectoras de animales: Dejando Huellas y Asociación Protectora Animales Ignacio Albarra-cín. La localidad también posee cuatro campings, un club deportivo y de golf, un campo de deportes y, al menos, siete clubes locales.

EL PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR

El patrimonio¹ de Pérez se concentra en determinadas áreas, consideradas de interés, las cuales incluyen edificios e instalaciones de relevancia, barrios y enclaves de arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos singulares. Se destaca que en el año 2002

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



Administrativo - Cultural

1. Centro Cívico Municipal (Palacio Municipal, Geriátrico Municipal, Secretaría de obras públicas y Consejo Municipal)
2. Estación Ferrocarril
3. Complejo Multifunción
4. Delegación Municipal Cabin 9

Salud

5. Dispensario Cabin 9
6. Centro Asistencial "El Guri"

Servicios

7. Cementario Municipal
8. Cementerio Parque Privado "El Prado"
9. Gendarmería
10. Comando Radio Electrico
11. Seccional de Policía N°22
12. Subcomisaria N°18 Barrio Cabin 9
13. Bomberos Voluntarios de Perez
14. Parroquia "Ntra. Sra. del Carmen"
15. Juzgado de Paz

+ Depósito final de residuos

Educativo

16. Escuela Prov. Primaria N° 129 "Cmte. José María Zapiola" y Escuela Taller de Educación Manual N° 3066

17. Escuela Prov. Primaria N° 856" Dr. Jose Roque
18. Colegio Particular Incorp. N° 1139 "Nuestra Señora de Fatima" y Escuela de Enseñanza Media Part. Incorp N° 8119
19. Escuela Prov. Primaria N° 1209 "Prov. del Chaco" y Escuela Primaria para Adultos N°61 "Domingo Gatti"
20. Escuela N° 574
21. Escuela Especial N° 2072
22. Escuela Prov. Primaria N°6398 "Ing. Enrique Mosconi"
23. Escuela de Educación Técnica N°459 "Insp. Modesto Ceratto"
24. Escuela de Barrio Jardín N°1300 "Presidente Juan Domingo Perón"

Deportivo - Recreativo

25. Escuela Provincial de Comercio Secundario N° 255 "Libertador Gral. José de San Martín"
26. Escuela de Enseñanza Media Particular Incorp. N° 3038 "Nuestra Señora de Luján"
27. Club Bartolomé Mitre
28. Club Nueva Unión
29. Club Atlético del Rosario
30. Club Deportivo Estudiantes
31. Club de Fútbol Infantil "Las Palmeras"
32. Camping Sindicato OUM
33. Camping Sindicato de Camioneros

Plano 4. Equipamientos urbanos significativos

se sancionó la Ordenanza N°1925, a través de la cual se protege el patrimonio constituido por edificios, sitios y lugares urbanos, estableciendo la necesidad de dictar medidas tendientes a la conservación de los edificios de valor histórico de la ciudad. Se destacan:

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

- Cuadro de Estación Pérez. Este espacio está comprendido por el cuadro de la estación, su área forestada, el espacio verde libre y el tejido urbano de sus bordes. Se destaca la relación del predio del FFCC junto a las edificaciones circundantes del mismo, dado que la planta urbana comienza su desarrollo en torno a la estación, con la Plaza Cívica San Martín y la Plaza M. Belgrano.

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

- Predio Talleres Gorton: Este complejo constituye un componente de gran relevancia tanto para la historia local como regional. Se destacan, en este predio, diversas construcciones de valor patrimonial y áreas forestadas.
- Predio Club Social y Deportivo Ferrocarril Gral. B. Mitre: El predio del Golf Club Mitre, fundado en 1925, se destaca tanto por su rol histórico -con relación a la construcción de las viviendas del personal jerárquico del FFCC-, y por sus especies forestales de gran valor ambiental.
- Bosque de Eucaliptus. Área forestada de importante valor ambiental, localizado junto al campo de golf del Club Mitre.

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

- Barrio Inglés. (ubicado en Av. Sarmiento entre Av. San Martín y calle Lamadrid) Entre 1914 y 1917 se realiza el conjunto de viviendas para el personal jerárquico junto a la instalación y consolidación de los Talleres Ferroviarios. Su valor como conjunto urbano, resulta de gran valor para la ciudad de Pérez.
- Barrio Talleres. Barrio desarrollado en 1917 a partir de la instalación de los Talleres Ferroviarios, junto a las vías del Ferrocarril B. Mitre.
- Loteo Villa América. Realizado en 1913 sobre las líneas del ex Ferrocarril Central Argentino tramo Rosario-Mendoza.

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

- Parroquia "Ntra. Sra. Del Carmen". El edificio original data de 1909, posteriormente ha sido reemplazado por una nueva construcción en 1970.
- Estancia San Sebastián: Localizada al norte de la ruta nacional N°33, data de 1868, siendo propiedad original de Jolly Pérez. Esta estancia constituye un patrimonio arquitectónico de gran relevancia para la historia de la ciudad.
- Estancia Las Delicias. Localizada al sur del Bosque de Eucaliptus y construida en 1893 es una obra significativa de las construcciones residenciales originarias de la localidad.



Área de Protección Histórica

1. Cuadro de Estacion Pérez (Plaza Cívica San Martín, Plaza Cívica San Martín)

Predios Significativos (públicos de uso privado y privados)

2. Club Social y Deportivo F.C.G.B. Mitre.
3. Ex Talleres Gorton 1910. Taller de locomotoras F.C.C.A.
4. Bosque de Eucalipto 1910: Proveía de Materia prima para duermientes, locomotoras a vapor y calderas

Barrios significativos

5. Barrio Inglés 1914
6. Barrio Talleres 1917
7. Loteo Villa America 1913

Obras Significativas

8. Parroquia de "Ntra. Sra. del Carmen"
9. Estancia "San Sebastian" Año 1868 actual centro laboral femenino "La Estancia"
10. Estancia "Las Delicias" año 1893 actual granja escolar "Beethoven"

Plano 5. Sitios y edificios de valor patrimonial

Cuadro de Estación Pérez



Ex Talleres Gorton

Conjunto de viviendas del Barrio Inglés



EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

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

URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

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

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

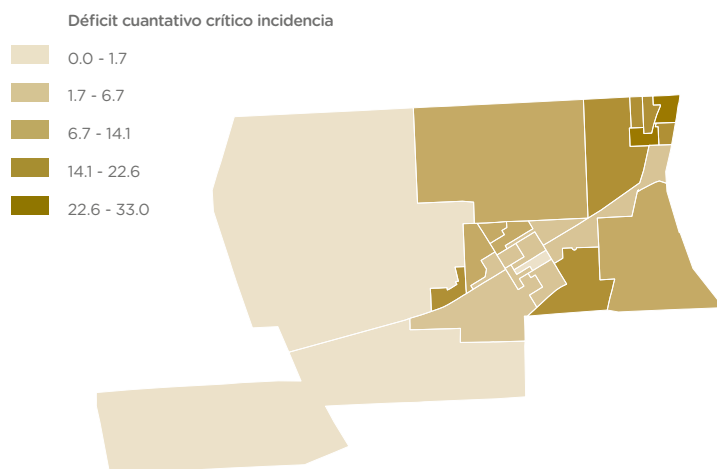
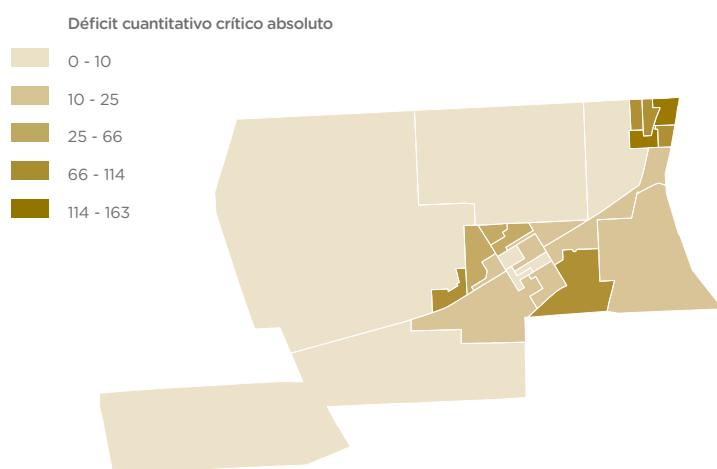
politana y un planteo a nivel local. Para ello, se ha trabajado en el análisis del déficit habitacional y de los procesos de urbanización que se han dado hasta la actualidad, documentando además el grado de infraestructuras con que está provista.

La problemática de la vivienda y su integración al desarrollo urbano constituye una de las temáticas más importantes que deberá abordar el Plan Urbano Local. La existencia de áreas residenciales aun no consolidadas en su totalidad requiere una particular atención como política de plan.

En este sentido, cobra mayor importancia el cuidado del suelo aun no ocupado, que pueda ser destinado a desarrollos residenciales, así como el diseño de las conectividades adecuadas entre los distintos barrios.

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

38 Distribución de la incidencia del déficit cuantitativo crítico

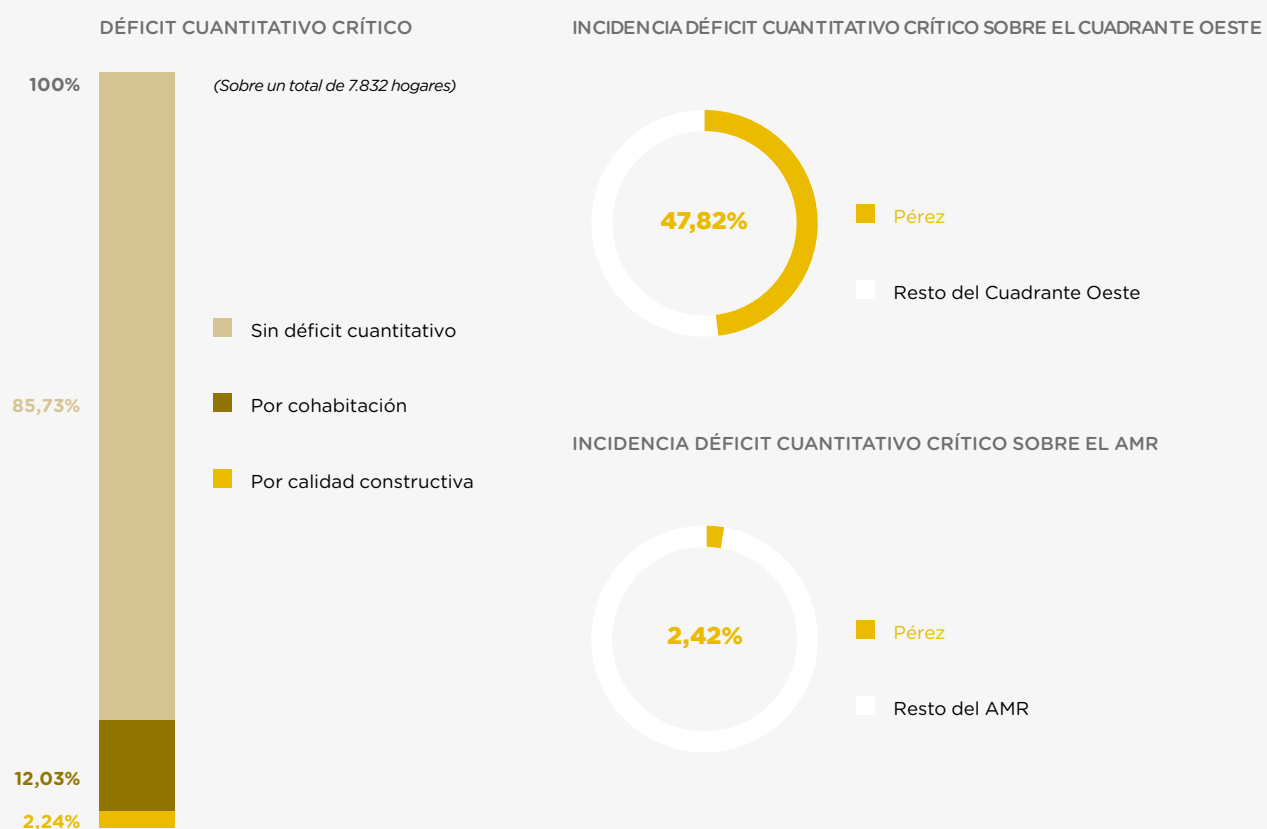


Déficit habitacional

Déficit habitacional cuantitativo: Refiere a la necesidad de viviendas nuevas a construir con el objeto de reemplazar tanto a aquellas que se encuentran en estado irrecuperable como a aquellas destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación (más de un hogar por vivienda). En la ciudad de Pérez se estimó que se necesitan 1118 viviendas para cubrir esta necesidad. En este total se contempla que 176 viviendas se requieren para compensar la demanda de viviendas con serias deficiencias en la calidad constructiva y 942 para hogares que cohabitan. Es decir que aproximadamente el 14,27% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. Considerando el Cuadrante Oeste Metropolitano, el déficit de Pérez incide en un 47,82% sobre el total de hogares en esas condiciones y el 2,42% en toda el AMR.

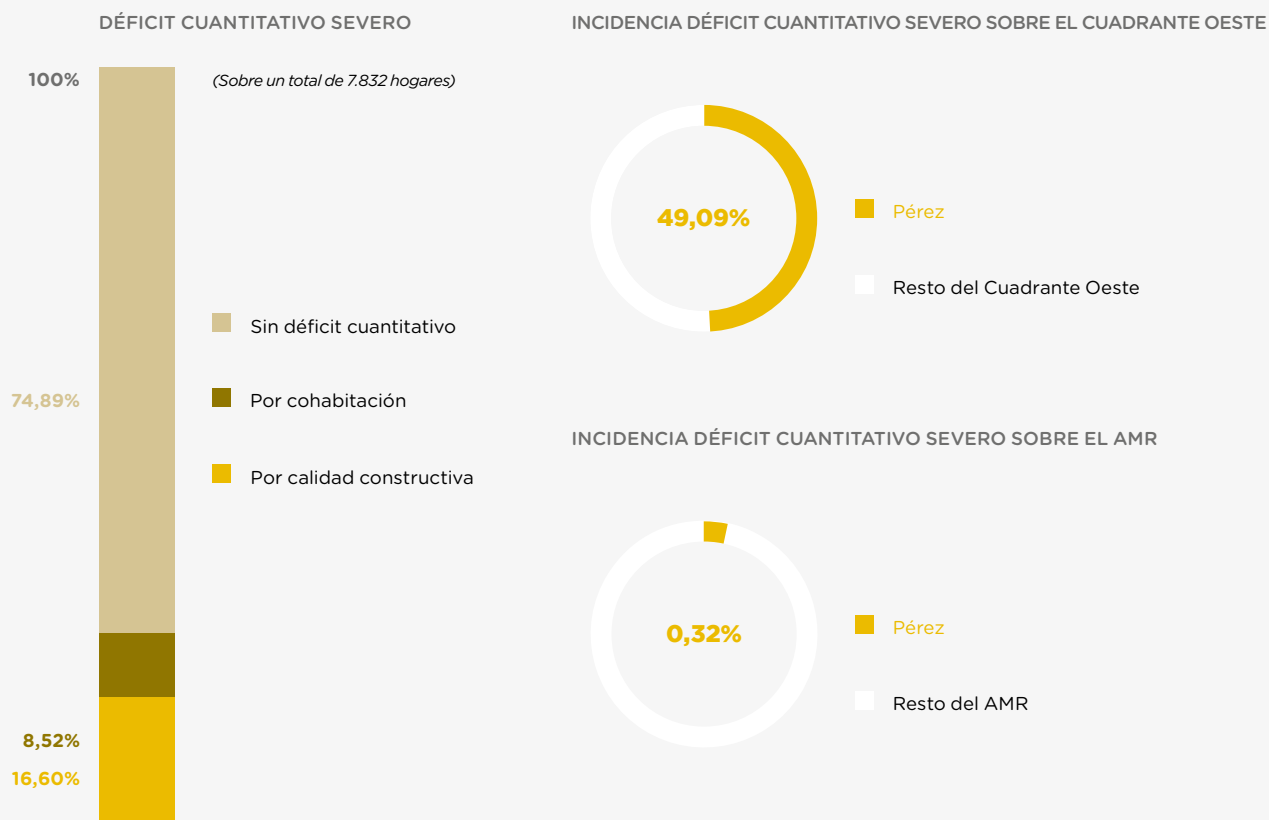
Además de las viviendas que incluyen el concepto anterior, se introdujo una variación metodológica que contabiliza aquellas que poseen condiciones un tanto mejores pero que aún tienen características de precariedad por estar construidas con materiales que no aseguran el buen aislamiento de sus moradores, y por lo tanto también son consideradas como irrecuperables. Bajo estas características se contabilizan 2267 hogares con necesidad de vivienda nueva. Esto representa en la localidad el 28,95% de los hogares, su incidencia en el cuadrante Oeste es de 49,09% y en el AMR del 3,17%.

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



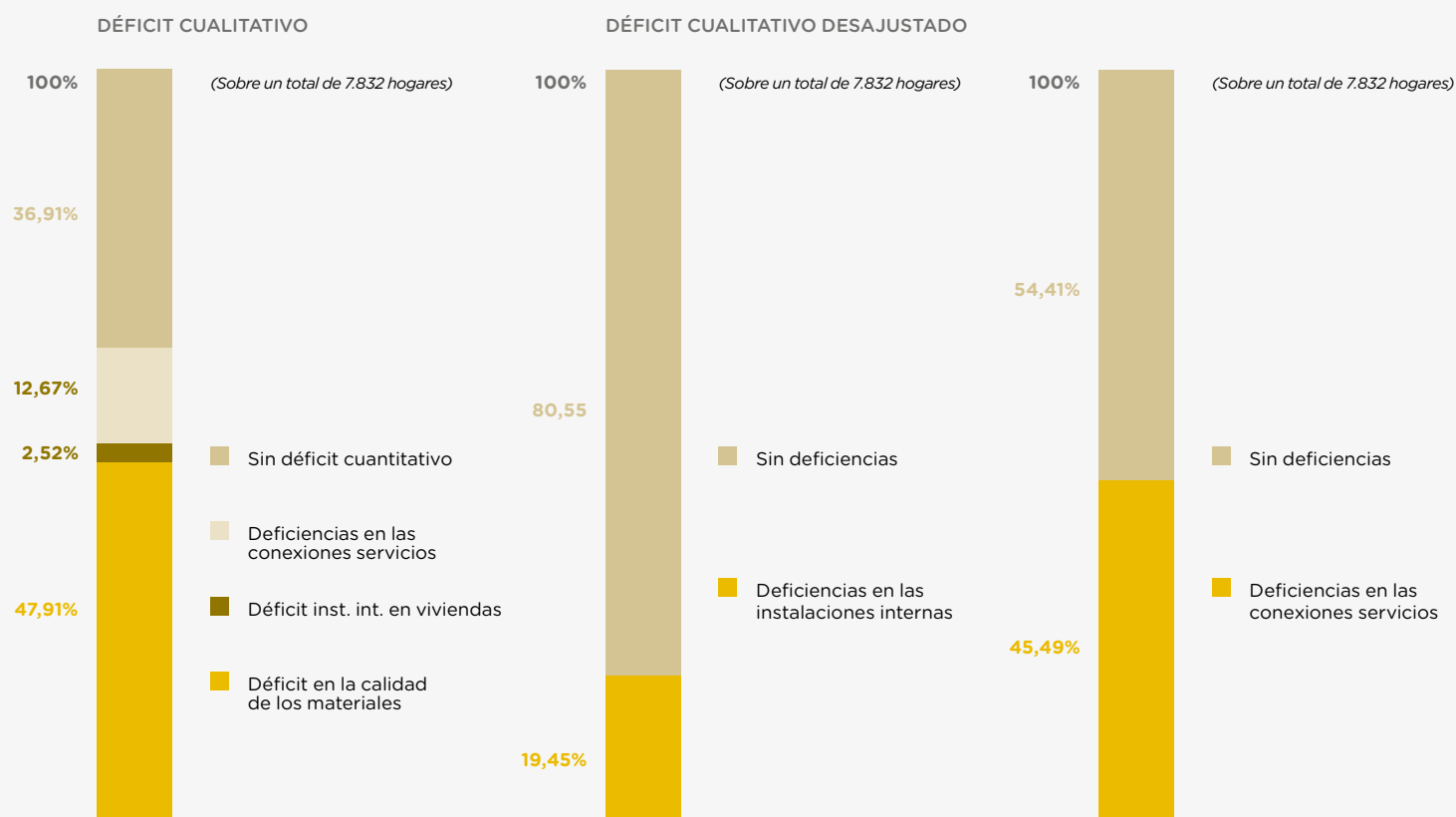
DÉFICIT CUANTITATIVO CRITICO	Pérez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	176	339	6492	2,25%	51,92%	2,71%
b. Cohabitación	942	1999	39782	12,03%	47,12%	2,37%
Total (a + b)	1118	2338	46274	14,27%	47,82%	2,42%

Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones



DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	Pérez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	1600	3000	39468	20,43%	53,33%	0,23%
b. Cohabitación	667	1618	32113	8,52%	41,22%	0,09%
Total (a + b)	2267	4618	71581	28,95%	2,60%	0,17%

Tabla 4: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones



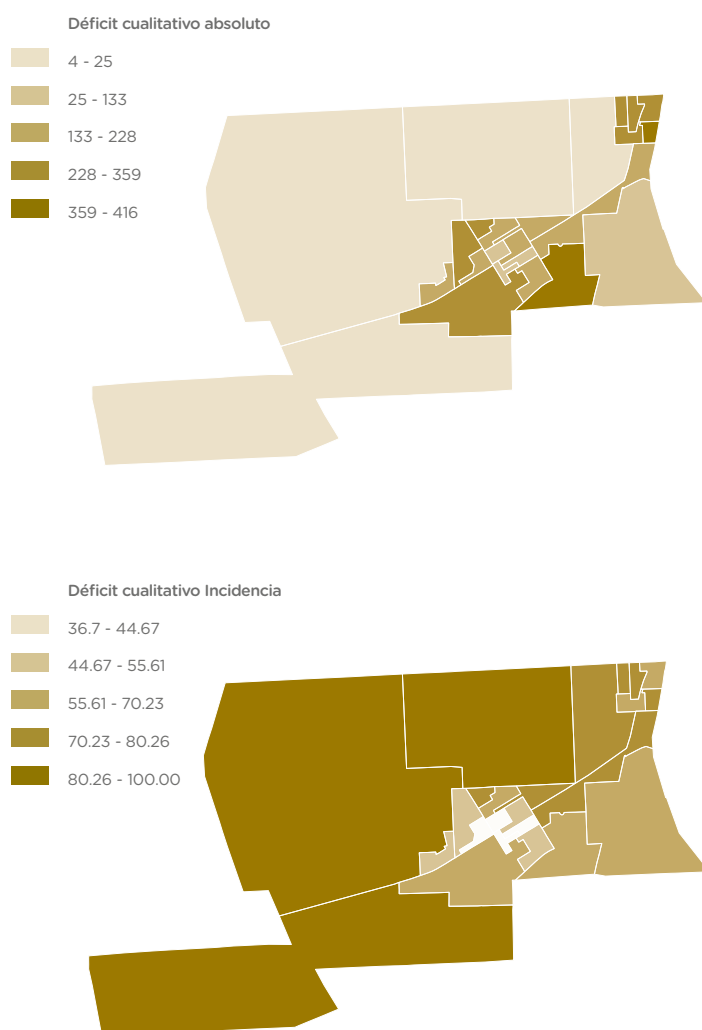
DÉFICIT CUALITATIVO	Pérez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	3752	11066	156745	47,91%	33,91%	2,39%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	197	583	3584	2,52%	33,79%	5,50%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	992	7496	30412	12,67%	13,23%	3,26%
Total (a + b + c)	4941	19145	190741	63,09%	25,81%	2,59%

Tabla 5: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	Pérez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	1523	3134	27006	19,45%	48,60%	5,64%
Deficiencias en las conexiones servicios	3563	15254	86247	45,49%	23,36%	4,13%

Tabla 6: Déficit cualitativo desajustado

42 Distribución de la incidencia del déficit cualitativo



Déficit habitacional cualitativo: Aquí se contabilizan viviendas que deben ser mejoradas para lograr las condiciones óptimas de habitabilidad. Este déficit considera tres insuficiencias, en el siguiente orden de importancia: a) los materiales inapropiados de la construcción, b) la inexistencia de cañerías internas para el uso de agua de consumo y aseo, y c) la no conexión a redes de servicios públicos de agua potable y desagües cloacales. El cálculo se realiza sobre las viviendas excluyendo las identificadas como irre recuperables en el apartado anterior, y se evalúa de acuerdo al orden planteado en forma excluyente llegando a una cifra global que representa las viviendas con al menos una de las deficiencias. Bajo este enfoque se estima que 4941 viviendas se incluyen en este déficit. Es decir que dentro de la localidad el 63,09% de las viviendas presentan condiciones de infraestructura tolerables, pero necesitan algún tipo de refacción para lograr el máximo de bienestar. En relación con el Cuadrante Oeste este déficit representa el 25,81% y considerando el AMR el 2,59%. (Tabla 3).

Si se evalúan por separado dos de las tres componentes del déficit cualitativo, se identifican grupos del total de hogares que habitan en viviendas con estas deficiencias independientemente de si las mismas coexisten simultáneamente. Estas deficiencias hacen referencia a instalaciones internas (cañerías e inodoros con descarga de agua) y a las conexiones a servicios (agua de red pública y red cloacal). Esta conceptualización se denomina déficit cualitativo desajustado y para esta localidad se estima que en cuanto a las conexiones a servicios el 45,49% (3563 viviendas) del total carecen de uno o ambos aprovisionamientos, representando el 23,36% dentro del cuadrante y el 4,13% en el AMR. Respecto a las viviendas que necesitan mejoras en las instalaciones internas se calcula que el 19,45% (1523 viviendas) necesitan esta

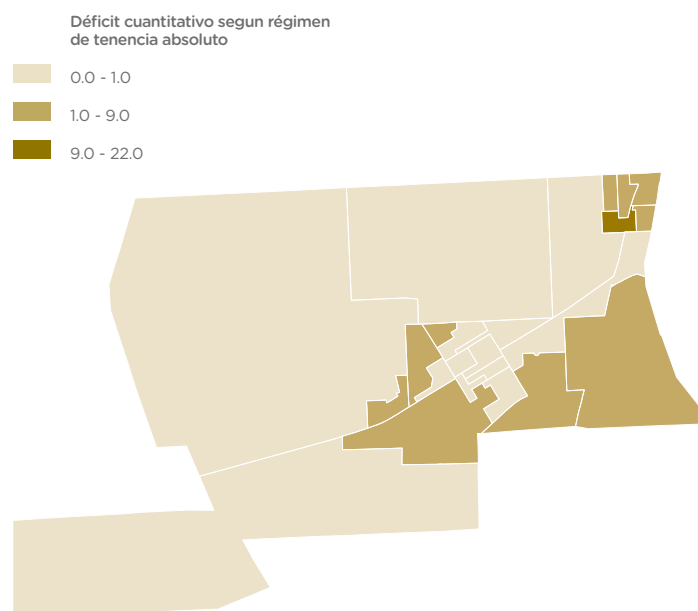
mejora, siendo el 48,60% de las viviendas del Cuadrante Oeste y el 5,64% del AMR.

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

Dentro de la evaluación del déficit habitacional, la calidad de ocupación es una característica que debe ser considerada ya que establece una mirada particular al momento de evaluar políticas en este sentido. Esta se mide a través del déficit cualitativo por hacinamiento y permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para evitar el hacinamiento, independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura. En este sentido se han determinado para la localidad que 460 hogares (5,87%) viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto) y 1608 (20,53%) con hacinamiento mitigable (viven de 2 a 3 personas por cuarto).

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

Distribución de la incidencia del déficit cuantitativo crítico según régimen de tenencia propietario de la vivienda y no del terreno



DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		Pérez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del corredor	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	1608	3947	53360	20,53%	40,74%	3,01%
	Crítico	460	974	11352	5,87%	47,23%	4,05%

Tabla 7: Déficit cualitativo por hacinamiento.

44 realizar una primera aproximación de los hogares que habitan en condiciones similares a las de los asentamientos irregulares.

Así, se estima que el 1,1% de los hogares de la localidad habita en viviendas con déficit cuantitativo crítico y son propietarios de la vivienda y no del terreno. Esto sugiere que hay 86 viviendas compuestas por 300 personas en promedio viviendo en asentamientos irregulares.

Destacando la información más relevante, según datos provenientes del censo nacional 2010, en la localidad de Pérez, a partir de dimensionar el déficit habitacional, se estima que es necesaria la construcción de aproximadamente 2267 viviendas, para otorgar solución habitacional a hogares que habitan en viviendas muy precarias o lo hacen compartiendo una. Según la evaluación sobre las viviendas que necesitan mejoras a fin de alcanzar una habitabilidad óptima, se estima que 4941 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio y 460 viviendas necesitan ser ampliadas por no poder considerarlas adecuadas en cuanto a la calidad de ocupación (hacinamiento). Estos valores deben ser considerados como una aproximación a la realidad, dado el tiempo transcurrido y las acciones desarrolladas en los últimos años.

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

Estado de las Infraestructuras y los servicios

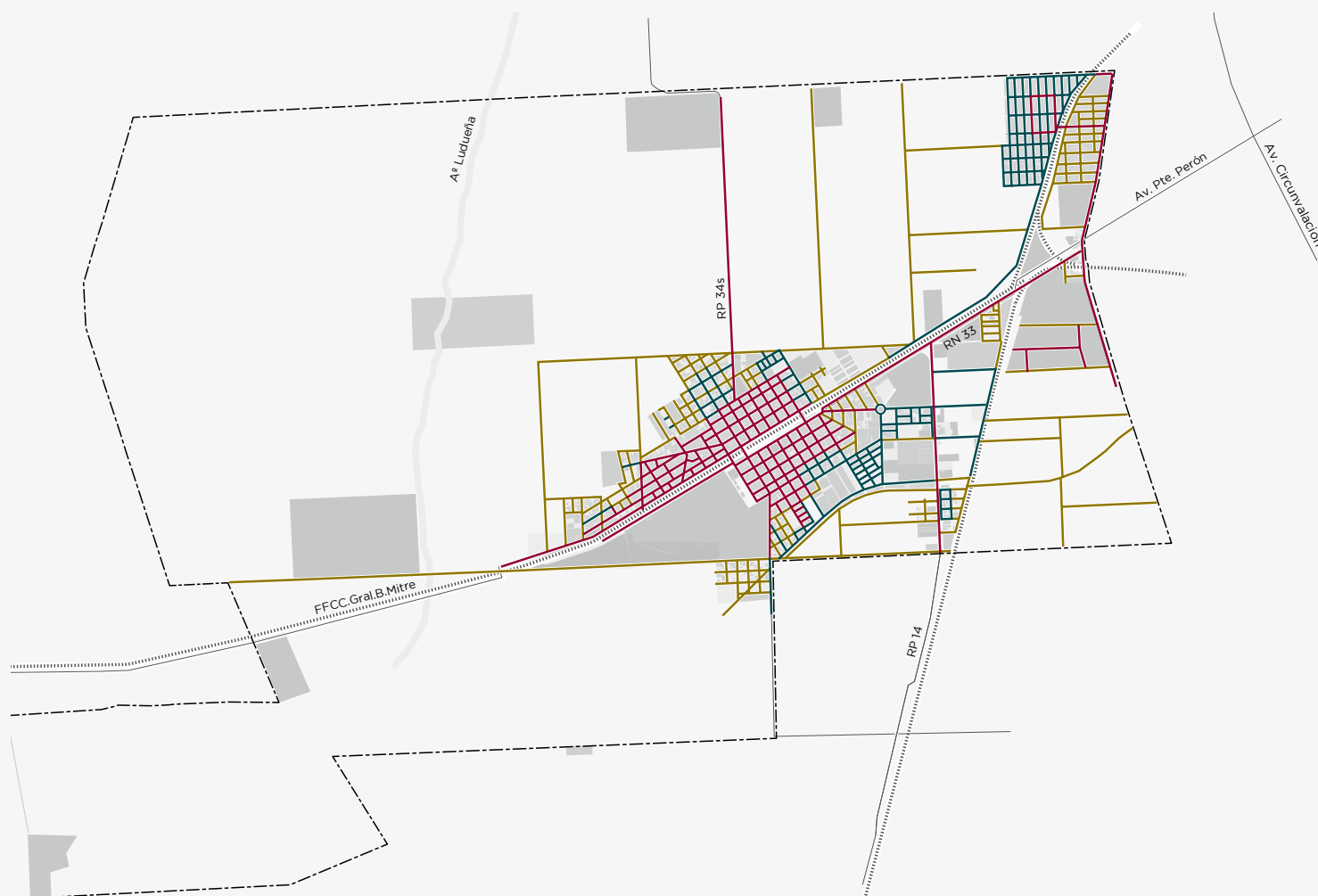
Si bien el 86% de la planta urbana está cubierta con suministro de agua potable, se remarca que la falta de presión en el sector oeste de la ciudad señala la limitación para extender el servicio. En esta situación, si se aumenta la extensión de la red se perjudicaría el estado de todo el sistema, disminuyendo la calidad del servicio.

El suministro de gas cubre el 58% de las parcelas. Pérez tiene 3.768 usuarios conectados a la red de distribución domiciliar de gas natural, clasificados en residenciales, comerciales, industriales y entes públicos. Se destaca que el consumo de gas natural se duplicó en los últimos cinco años (un crecimiento del 101 % entre 2013 y 2017). Este crecimiento no fue progresivo, sino que se registra una considerable disminución en el año 2015 para luego volver a crecer aceleradamente. En estos dos años, el incremento en el volumen consumido entre 2015 y 2017 es del 125%.

El servicio de cloacas alcanza al 37% de la planta urbana. La necesidad de expansión adquiere una gran importancia y urgencia, no sólo por la cantidad de parcelas que aún no cuentan con el servicio, sino también porque gran parte de éstas pertenecen a sectores afectados, ya sea por el nivel de las napas freáticas o por las condiciones sanitarias.

De la totalidad de los trazados, el 30% se encuentra pavimentado, el 43% permanece de tierra, y el resto, el 27%, cuenta con algún tipo de mejorado.

Las tablas y gráficos siguientes muestran el estado actual de las infraestructuras y servicios.



- Pavimento
- Mejorado
- Tierra

Plano 6. Estado de las calles

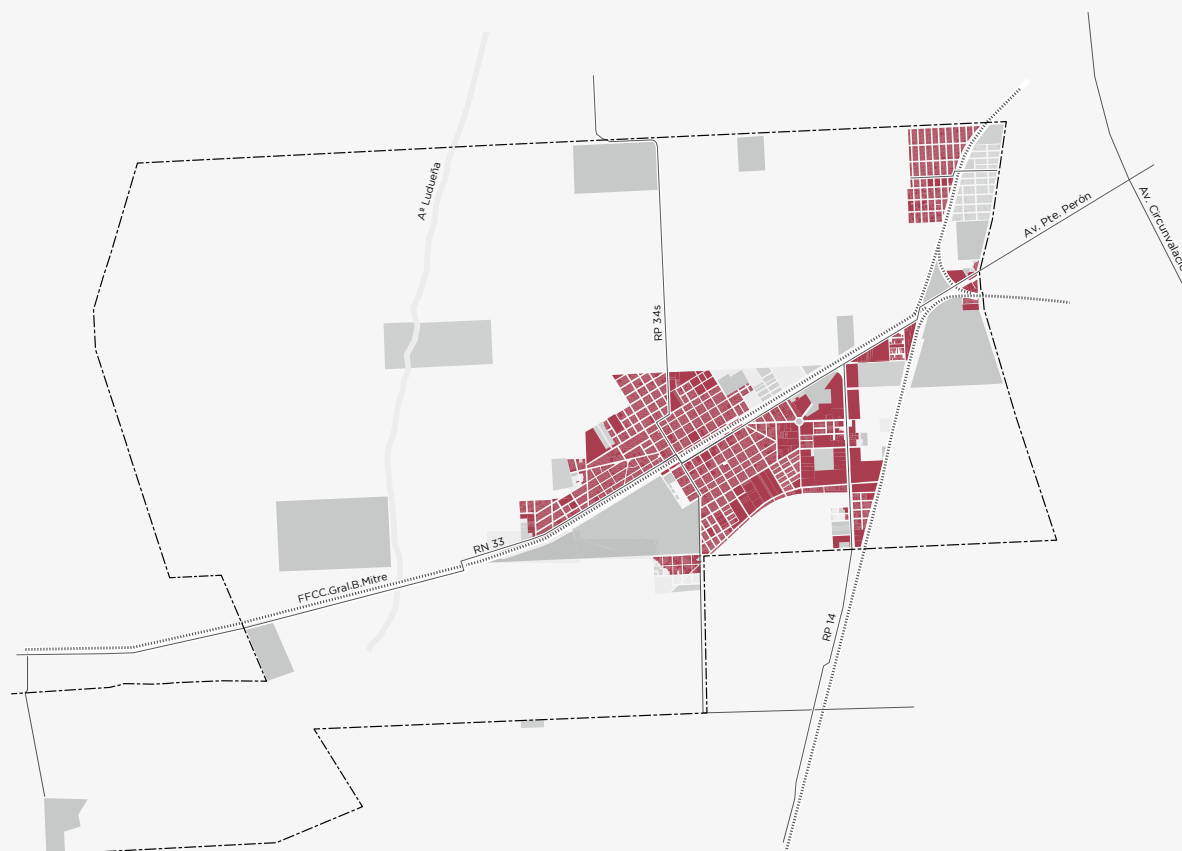
Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales	Segmentos
Pavimento	30%	49.285,82 m.l.	334 seg.
Mejorado	27%	43.605,3 m.l.	310 seg.
Tierra	44%	70.280,95 m.l.	414 seg.



■ Áreas previstas con servicio de cloacas por red domiciliaria

Plano 7. Cobertura de desagües cloacales

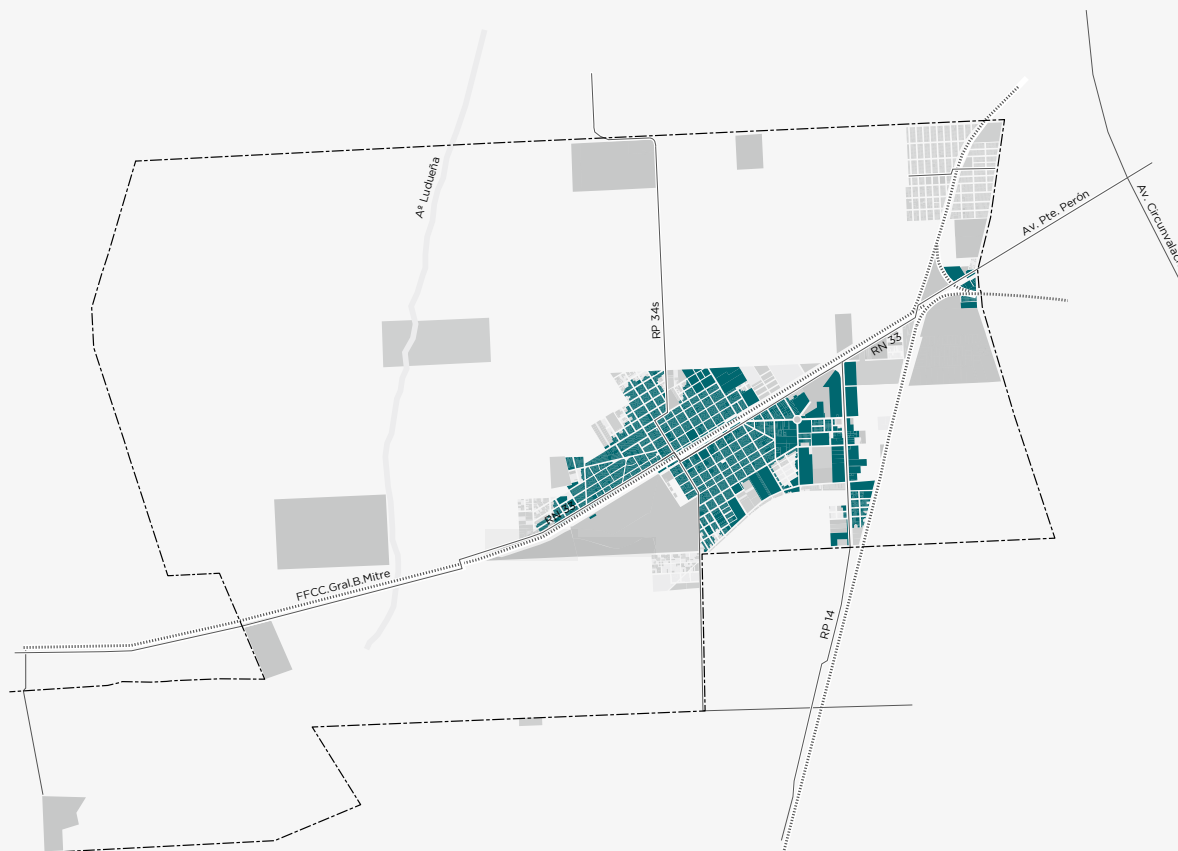
Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con cloacas	Sin cloacas	Total	Con cloacas	Sin Cloacas	Total	Con cloacas	Sin Cloacas	Total	Sin Cloacas
vacantes	206	1024	1230	25	45	70	1	109	110	403
ocupadas	3417	4867	8284	44	101	145	3	99	102	0
	3623	5891	9514	69	146	215	4	208	212	403
	37 %	63 %								



■ Áreas previstas con servicio de agua potable por red domiciliaria

Plano 8. Provisión de agua

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Sin agua
vacantes	1076	154	1230	38	32	70	13	97	110	403
ocupadas	7361	923	8284	63	82	145	32	70	102	0
	8437	1077	9514	101	114	215	45	167	212	403
	86 %	14 %								



■ Áreas provistas con servicio de gas por red domiciliaria

Plano 9. Provisión de gas

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Sin gas
vacantes	559	671	1230	39	31	70	10	100	110	403
ocupadas	5116	3168	8284	52	93	145	26	76	102	0
	5675	3839	9514	91	124	215	36	176	212	403
	58 %	42 %								

DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

Además del carácter singular de los tejidos residenciales de las diferentes comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario, cabe señalar la fuerte presencia del paisaje periurbano que rodea los centros urbanos. Este paisaje periurbano es el resultado de la superposición de cuatro elementos: la naturaleza (topografía, vientos, cursos de agua, flora y fauna), los sistemas productivos variados (especialmente la producción rural extensiva e intensiva), las infraestructuras/instalaciones que tienen dificultad de ser integradas en los tejidos urbanos por su necesidad de grandes parcelas y los asentamientos residenciales. Cada uno de estos cuatro elementos tiene una lógica propia: leyes que marcan la manera de trabajar de los mismos. Estas lógicas muchas veces se oponen o contrarrestan. Sin embargo, para trabajar en el espacio periurbano es fundamental su abordaje con una mirada integral.

La localidad de Pérez se encuentra rodeada en sus cuatro lados de suelo periurbano y rural. El mayor porcentaje de estas parcelas son de muy buena aptitud, sin limitantes productivos. Esto facilita la realización de varias y diversas actividades agropecuarias sin restricciones considerables y con rendimientos óptimos. En los suelos más pobres, cuya capacidad productiva es entre baja y muy baja, se realizan actividades ganaderas sobre pasturas naturales. En el límite sudoeste se encuentran los talleres ferroviarios y el golf, donde su tupida vegetación funciona como barrera verde, protegiendo a un sector de la localidad del viento sur. Más allá de esto, no hay en Pérez grandes concentraciones de árboles, salvo por algunos bordos forestales concentrados en su mayoría al norte de la localidad.

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

50



Plano 10. Detalle del tejido rural de proximidad



Plano 11. Usos productivos en el suelo rural de borde de las áreas urbanizadas

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Pérez está conformada por lógicas de urbanización que reconocen su origen ferroviario: un eje dominante ferroviario (Ferrocarril Gral. B. Mitre y ruta nacional N°33), ejes complementarios de estructuración territorial (ruta provincial N°34-s, ruta provincial N°14, Av. Belgrano “espejando” la ruta nacional N°33 con el eje ferroviario), y una urbanización compacta de formato tendencialmente rectangular en el entorno al cuadro de estación. Esta descripción básica induciría a inferir cierta sencillez en las pautas de movilidad que no son tales, ya que se relevan complejidades adyacentes tales como cruces viales acotados solo al extenso cuadro ferroviario, incipientes dispersiones de la urbanización original y un barrio “despegado” hacia el este, más próximo a Rosario que a la centralidad local. Aun así, cabe destacar su consolidación edilicia y las condiciones constitutivas de su espacio público (considerable número de calles pavimentadas y/o con mejorado, arbolado continuo en muchas arterias, cantidad de servicios actuales de TIP (Transporte Interurbano de Pasajeros), notable presencia de un gran espacio público jerárquico en el centro) hacen de Pérez una localidad propicia para intervenciones de movilidad algo más sofisticadas que en otros casos.

El eje estructurador que genera la centralidad histórica y actual es la ruta nacional N°33² con los citados pasos a nivel ferroviarios, abastecidos por diversos servicios de transporte de pasajeros que llegan, en algunos casos, hasta Casilda. Paralelamente, concurre sobre el mismo eje una alta cantidad de viajes de vehículos

de gran porte, congestionando cotidianamente la circulación, no solo del tramo central sino también de los tramos suburbanos y/o rurales, además de algunas arterias laterales a la ruta en sí. En algunos tramos, la ruta nacional N°33 se desarrolla en dos carriles por sentido además de una banquina y aun así registra niveles de servicio desfavorables en horas pico.

Hasta no ofrecer alternativas efectivas a los vehículos de gran porte (distribución de cargas por medios alternativos como el ferrocarril, trazas alternativas ajenas al fragmento urbanizado como el proyecto de autopista alternativa a la ruta nacional N°33) la capacidad de absorción de vehículos se verá limitada y los niveles de servicio de la ruta nacional N°33 seguirán empobreciéndose y deteriorando de manera incremental la movilidad local. Esta condicionante perturba eventuales intervenciones en el espacio público que pretendan generar una movilidad interna superadora a la actual (priorización de la movilidad de pasajeros sobre las cargas, construcción de una movilidad sustentable a largo plazo con reglas de circulación renovadas, aprovechamiento integral del espacio público con regulaciones más específicas para vehículos motorizados, inducción a la consolidación de determinadas arterias para conformar un circuito que conecte fragmentos urbanos de baja accesibilidad al día de hoy, entre otros).

DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

En los últimos años, el perfil industrial de la ciudad se ha fortalecido debido a la instalación del Parque Industrial Metropolitano

2. Cabe acotar que se encuentra en gestión una reactivación del servicio de pasajeros entre Rosario y Casilda, lo que implicaría una restitución del peso histórico que tiene en Pérez el eje ferroviario y su estación como medio de transporte generador de centralidad.



Localización de industrias

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| 1. Talleres Ferroviarios Perez | 7. Fabrica de Huevos en Polvo |
| 2. Planta Sipar- Gerdau | 8. Planta Transener |
| 3. Planta Indugas | 9. Planta Aceria Gerdau |
| 4. Planta de Pavitec | 10. Planta Termoelectrica SECCO |
| 5. Parque Industrial Metropolitano | 11. Compania Claro. |
| 6. Gemplast | 12. Constructora Obring |

Plano 12. Desarrollo industrial productivo y de servicios

54 (PIM), en proximidad con el Área productiva logística Rosario. El PIM cuenta con una superficie de 45 hectáreas equipada con infraestructura de agua potable, red de gas natural, provisión y cableado de energía eléctrica con conexiones a cada planta industrial con una tensión de 13,2 kv. Además, posee una estación de pesaje en el acceso principal al parque, con una balanza equipada con cabezal electrónico y sistema antifraude. La red vial interna está construida con pavimentos de alta resistencia y en el ingreso al parque existe una playa de estacionamiento apta para 50 camiones y 100 vehículos en forma permanente. En este emprendimiento, se prevé instalar un área comercial y de servicios, donde se ubicarán bancos, proveedores de la industria, gastronomía y comercios en general. Entre otros equipamientos, contará con un centro de salud con la asistencia de médicos y ambulancia durante las 24 horas. Actualmente, el Parque Industrial Metropolitano presenta una ocupación del 100 % con más de 40 empresas instaladas o en proceso de construcción, estas generan unos 1800 empleos formales de mano de obra, estimando una demanda potencial máxima de 3000 puestos de trabajo.

Otro hecho que refuerza el desarrollo productivo/industrial de la ciudad está vinculado a la ampliación de la empresa siderúrgica Sipar Gerdau, que está construyendo una nueva planta industrial de una superficie de 34.000 metros cuadrados edificados en un predio de 95 hectáreas, situado en la zona periférica oeste de la ciudad, junto a la cuenca del arroyo Ludueña. La nueva acería tendrá una capacidad instalada anual de 650 mil toneladas de acero y se estima que empleará a alrededor de 450 personas con formación calificada.

Por otro lado, frente a la nueva acería, en la intersección de la ruta nacional N°33 y el camino límite con Zavalla, Industrias SECCO está construyendo una nueva Central de Generación de energía eléctrica. Esta obra es promovida por la Secretaría de Energía Eléctrica, dependiente del Ministerio de Energía y Minería de la Nación.

La Municipalidad de Pérez cuenta además con un plan de desarrollo denominado: "POLO PRODUCTIVO PÉREZ". Este proyecto tiene como objetivo la radicación de empresas y Pymes. Con tal fin, las empresas que se establezcan en el ejido de dicho municipio por el término de 10 años quedarán exentas del pago del derecho de Registro e Inspección. A la fecha, dicho plan de desarrollo local ha obtenido buenos resultados, dado que desde su implementación y entrada en vigor se han radicado varias empresas.

La identificación de las empresas más reconocidas que se encuentran en la localidad son: Sipar-Gerdau S.A., Talleres Rioro S.A., Transelec S.R.L., Pavitec-Concrete S.A., Amichen S.R.L., VCI Ingeniería S.A., Indugas SACIF, Geminelli S.A., Inanar S.A., Celta-Laf, Juan Navarro e Hijos S.A., Maincal S.A., Rosarpin S.A., Olympic San Luis S.A., Fremec S.A., Cormetal S.A., Proagro S.A., Sport 78 S.A., Orion R.S.L., Hugo Bressia S.A., Rossi S.R.L., Ansa S.A., Obring S.A., Juan F. Secco S.A. y Metalúrgica Massaccesi S.R.L., entre otras.

El grado de desarrollo de las actividades productivas y logísticas es un factor clave para definir la organización espacial y funcional del territorio. A partir de la localización de las industrias o enclaves industriales, pueden verse condicionados los procesos de urbanización y así, definirse una mejor o peor relación de convivencia entre los distintos usos urbanos. Esta convivencia estará mejor resuelta en la medida en que se planifiquen los desarrollos

productivos contemplando su implantación en relación con las áreas residenciales. Encontrar la forma de establecer una sana convivencia entre los usos productivos y las áreas residenciales representa para Pérez, Soldini y Rosario la posibilidad de orientar correctamente su futuro desarrollo reforzando el rol que hoy tienen en el espacio metropolitano.

El cuidado del suelo rural es otro aspecto importante desarrollo productivo. El Área Metropolitana de Rosario se caracteriza por tener grandes espacios libres entre los núcleos urbanos de las distintas localidades que la componen, utilizados mayoritariamente para la producción de alimentos. Un alto porcentaje de dicho territorio es utilizado para la producción extensiva. Sin embargo,

un porcentaje menor, principalmente ubicado en las cercanías a las áreas residenciales, es empleado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva.

En lo que respecta a las producciones agropecuarias que se realizan en el territorio demarcado como periurbano, se destaca una gran proporción de lotes dedicados a la agricultura extensiva, predominando los cultivos de Soja, Trigo y Maíz. Otra fracción del periurbano está explotada por actividades ganaderas, con presencia de pasturas artificiales y naturales. Lo más notable de la localidad es la considerable superficie empleada para las explotaciones intensivas, tanto hortícolas como florícolas, con presencia de estructuras de protección de cultivos del tipo invernadero.



Paisajes de la producción rural, 2017

PRINCIPAL NORMATIVA VIGENTE

Actualmente, la mayoría de los municipios del AMR se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N° 7317/67 y N° 563/78. La implementación de estas normas es opcional para los gobiernos locales, siendo su principal objetivo constituirse como guía para la elaboración de los planes reguladores de los municipios y comunas de la Provincia de Santa Fe, que se concretarían a partir de la elaboración del denominado “estudio de corrección de deficiencias urbanas –a nivel estructural- y futuro desarrollo”. Las Normas Mínimas se plantean cómo válidas para cualquier situación urbana y permiten tanto la regulación urbanística como la definición de las áreas de crecimiento.

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

Una reflexión, que surge a partir del análisis de las normas, planes y regulaciones analizadas, permite establecer un conjunto

de objetivos y lineamientos concurrentes, planteados desde el urbanismo y el ordenamiento territorial en sus distintos niveles (nacional, provincial, metropolitano y local), que en términos generales coinciden en la consideración de los problemas, ejes de desarrollo identificados en los diferentes apartados de este diagnóstico.

La localidad cuenta, entre otras, con las siguientes normativas: la Ordenanza N°402/87, que reglamenta la urbanización de tierras en la jurisdicción de Pérez; la Ordenanza N°1587, que determina los límites oficiales de la zona urbana, suburbana y rural; la Ordenanza N°1925/02, que plantea la protección del patrimonio arquitectónico, histórico y cultural urbano, vinculado fuertemente a las construcciones ferroviarias de la ciudad; la Ordenanza N°1984/03, que regula los emprendimientos residenciales privados (barrios cerrados); la Ordenanza N°2132/04, que establece Zona de Servicios Industriales y Zonas de Producción Industrial (y modificatorias posteriores).

A su vez, la Ordenanza N°2393 del 2009 impulsa el diseño de un Plan Estratégico para la ciudad de Pérez; y en agosto de 2017 se creó la Mesa de Acuerdos 21-21 (por Ordenanza N°3117) para el desarrollo estratégico de la Ciudad de Pérez. La Mesa de Acuerdos es un órgano consultivo, no vinculante del Departamento Ejecutivo y del Honorable Concejo Deliberante, en el que se debaten aquellos temas que comprometen reformas estructurales para el desarrollo y la inserción nacional y regional de la ciudad de Pérez.

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

La Mesa de Acuerdo toma como base de trabajo lo producido en las AULAS 21-21, espacio de participación ciudadana en donde se elaboraron las estrategias, líneas de actuación, programas y proyectos de actuación que conforman la Agenda, con el propósito de darle continuidad. La aprobación del Plan Urbano Local, Pérez 2030 significará la adecuación de cada una de estas normas a los lineamientos definidos en este nuevo plan de ciudad.

SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

57

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

Dinámica hídrica

Se puede analizar la dinámica hídrica de Pérez en base a la divisoria de las cuencas del arroyo Saladillo y del arroyo Ludueña, siendo predominante la segunda. Desde la zona alta, el escurrimiento se desarrolla en dirección suroeste a noreste hacia el bajo natural que conforma el valle de inundación del brazo sur del arroyo Ludueña y luego el embalse de la presa de retención de crecidas. Desde el tejido urbano hacia el este, el escurrimiento se dirige en dirección norte, hacia el arroyo Ludueña, y hacia el este, hacia Rosario. Se registran, principalmente, los siguientes problemas:

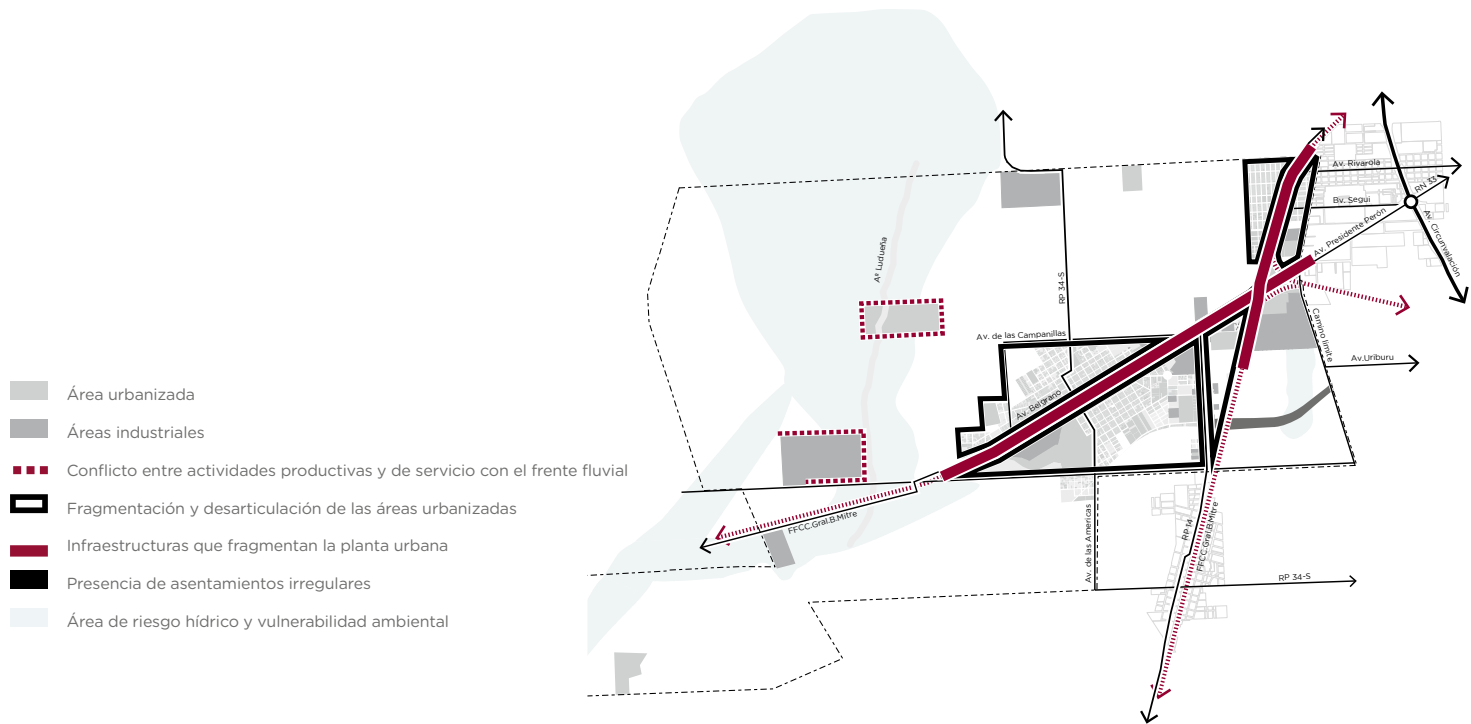


Plano 13. Problemas referidos a la dinámica hídrica

- Las principales vías de comunicación materializan obstáculos para el escurrimiento dado que, al estar mal resueltas, generan situaciones de riesgo a lo largo del distrito.
- El sector oeste sufre la acometida de dos bajos que transportan gran cantidad de agua y que ven interrumpido su escurrimiento por la falta de alcantarillas de dimensiones apropiadas debajo del ferrocarril y la ruta nacional N°33. Esto provoca anegamientos frecuentes e incluso el corte de tránsito de la mencionada ruta en numerosas ocasiones.
- La zona correspondiente al núcleo urbano se encuentra en una zona relativamente alta, con lo que el escurrimiento se produce lentamente en sentido radial, debido a la escasa pendiente del terreno. Al norte de la ruta nacional N°33 y al oeste de Av. Sarmiento se dirige hacia el vaso de la presa del Ludueña. Al este de dicha calle, la localidad desagüa por canales menores hacia el norte y se unen al arroyo Ludueña luego de cruzar la Autopista Rosario-Córdoba.
- En el sector comprendido entre la ruta nacional N°33 al norte, el ferrocarril al oeste, el límite Pérez-Soldini al sur y el límite Pérez-Rosario al este se encuentra la mayor problemática de la localidad,

en función de su complicación y de la afectación que tiene sobre el Parque Industrial.

- Los caudales provenientes del núcleo urbano al sur de la ruta deben atravesar el terraplén del ferrocarril. En los dos puntos en que lo hacen se materializan dos canales, el Pérez Este y el Canal Pérez-Soldini, a los que se le suman caudales generados en Soldini, que cruzan el sector comprendido en sentido oeste-este. Por otro lado, entre los dos y en sentido sur-norte se desarrolla un bajo natural marcado que se activa cuando las lluvias de magnitud desbordan los canales que desembocan en el Canal Emisorario 9, dentro de la ciudad de Rosario. La capacidad limitada de este provoca que cualquier aumento en el ingreso desde la localidad de Pérez ponga en riesgo a gran parte del oeste de Rosario. Por lo tanto, se controla este ingreso a través de alcantarillas de dimensiones tales que solo permiten el paso de los caudales admisibles.
- Existe una sección de riesgo de gran extensión en la zona baja que se inicia en el Parque Industrial y continúa hacia el sur. Ante lluvias no tan importantes, la limitación en la salida provoca el desborde de los canales, y el agua se dirige al punto más bajo de la zona, en la esquina sureste del predio industrial.

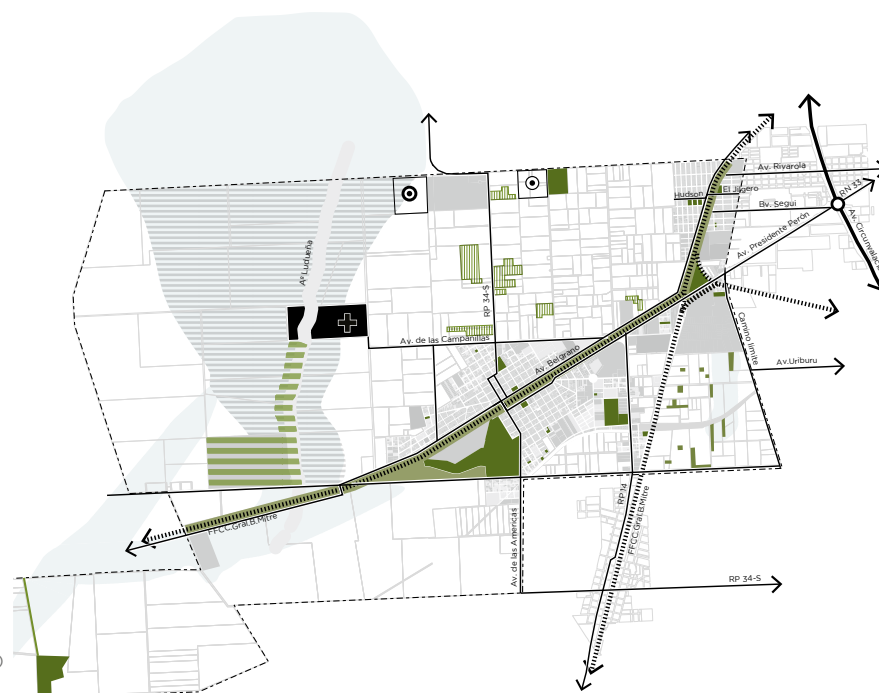
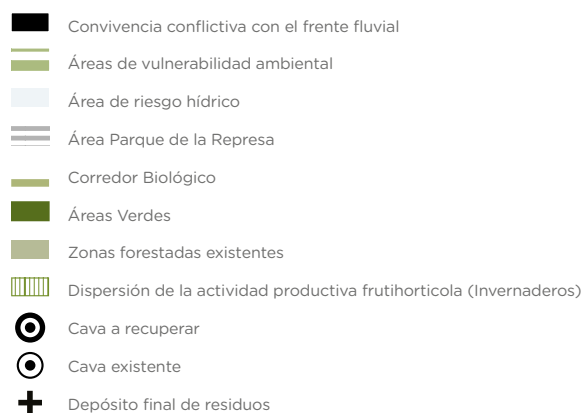


Plano 14. Problemas y potencialidades referidos a la urbanización y la vivienda

Urbanización y vivienda

- Fragmentación de la planta urbana, especialmente en torno a las vías y a las instalaciones ferroviarias que dividen la ciudad en dos sectores y que provocan discontinuidades e interrupciones en el sistema vial jerárquico de Pérez. También existe una serie de desarrollos atomizados que se encuentran desconectados del casco principal y en algunos casos –como el barrio Cabin 9– están muy distanciados y con inadecuadas condiciones de accesibilidad e infraestructura.
- Mixtura de usos rurales, industriales y equipamientos, como la presencia de la planta de tratamientos de Residuos Sólidos Urbanos, instalada sobre el frente del arroyo Ludueña, que requieren, para una mejor convivencia, reordenamiento y coordinación entre las distintas actividades.

- Dispersión de la localización de establecimientos industriales lo cual dificulta el ordenamiento del tránsito de carga y genera conflictos de tránsito en el corazón del núcleo urbano.
- Presencia de asentamientos irregulares en los que se registran índices de conflicto y vulnerabilidad social; además de problemas de anegamiento y condiciones inadecuadas de habitabilidad.



Plano 15. Problemas y potencialidades referidos a los espacios libres

Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales

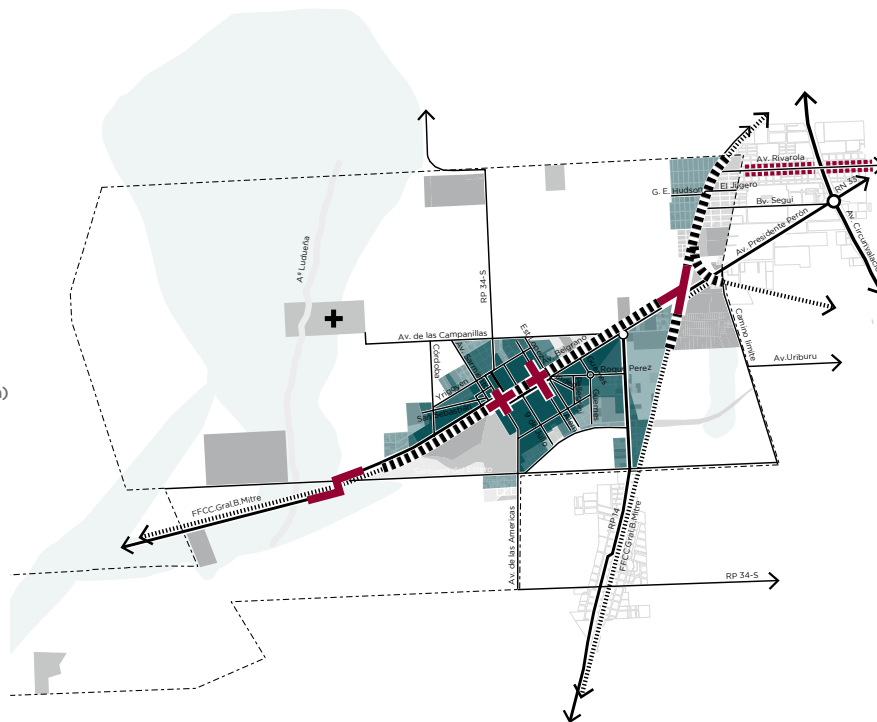
- Conflictividad en la convivencia entre las áreas rurales y las áreas residenciales de borde del área urbana. Falta de forestación u otros recursos que amortigüen el uso de agroquímicos utilizados.
- Problemas ambientales en la costa del Ludueña por la presencia de diversos usos (alto porcentaje de suelo rural, industrias -como la acería Gerdau-, planta de tratamiento de residuos). Además, el relleno sanitario localizado sobre el arroyo (que recibe residuos domiciliarios de Pérez y de Funes) se encuentra a menos de 2km del casco urbano.
- Presencia de una cava ubicada al norte de la localidad, en inmediaciones de la ruta provincial N° 34-s.
- Vulnerabilidad ambiental, en especial en torno a la contaminación de zanjas y zanjones (desagües cloacales, residuos in-

dustriales y desbordes cloacales por saturación de las redes), aguas servidas arrojadas en zanja y cordón cuneta, la presencia de basurales, la contaminación aérea (humo, hollín, polvo atmosférico) y la contaminación sonora, en particular por estar atravesada por la ruta nacional N°33.

- Anegamiento de campos y algunos sectores urbanos en épocas de grandes lluvias.
- Subutilización y obsolescencia de grandes instalaciones ferroviarias de valor histórico-patrimonial de gran potencial para su reutilización y articulación con la planta urbana.

Niveles de consolidación de los servicios urbanos (gas, cloaca y agua)

- Manzanas consolidadas con todos los servicios
- Manzanas con nivel medio de servicios
- Manzanas con bajo nivel de servicios
- Áreas sin servicios
- + Congestionamiento en los accesos a la RN N° 33 por el tránsito de cargas
- Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental
- Industrias existentes
- + Depósito final de residuos
- Única vinculación del barrio Cabin 9 con Rosario
- Fricción del transporte de cargas en el medio urbano



Plano 16. Problemas y potencialidades referidos a las infraestructuras y servicios

Infraestructuras y servicios

- 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. En especial, se registra gran congestión en la ruta nacional N°33, único acceso pavimentado en relación con Rosario.
- Problemas ocasionados con el tránsito de carga que provoca, por ejemplo, serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental.
- Falta de una autopista que encauce y libere a la ruta provincial N°33 del tránsito de cargas.
- Falta de infraestructuras y servicios, fundamentalmente el sector este del barrio Cabin 9 y en los barrios Villa América, Parque Güemes y Talleres Nuevos.
- Falta de desagües adecuados en diferentes sectores de la planta urbana (Parque Industrial, triángulo ubicado entre las vías del FFCC Mitre y la ruta provincial N°14).
- Déficit de equipamientos de salud (falta hospital de mediana complejidad) y de equipamientos socios comunitarios, no incorporados en el desarrollo de los procesos de urbanización.

62 IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

Entre las potencialidades existentes de Pérez se destaca su situación favorable de localización, ya que es una de las localidades del AMR ubicada de forma contigua a la ciudad central. Presenta conectividad con Rosario, garantizada por las líneas de transporte interurbano existentes. Asimismo, es de gran relevancia el proyecto para implementar un sistema urbano de pasajeros entre las localidades de Soldini, Pérez y Álvarez. Se pueden identificar tres grandes temas para establecer una clasificación sencilla de las potencialidades locales:

Urbanización y vivienda

- Disponibilidad de suelo vacante dentro de la planta urbana para afrontar su completamiento y contribuir a paliar el déficit de vivienda, incorporando simultáneamente espacio público y equipamiento comunitario, a través del desarrollo de propuestas de carácter integral con valor estratégico.
- Posibilidad de replantear el uso y disponibilidad de la gran parcela ferroviaria de relevante valor histórico para toda el AMR. El aprovechamiento de los talleres ferroviarios junto a los espacios verdes presentes en la ciudad y al potencial del arroyo permitirían generar un área recreativa de expansión, y otorgarle un objetivo turístico a la localidad para su integración al AMR.
- Producción flori-hortícola de gran valor en sus áreas periur-

banas, con capacidad de contener el proceso expansivo de la ciudad, y actuar como barrera entre el tejido residencial y el suelo rural que utiliza agroquímicos para la fumigación.

- Inminente desarrollo productivo que comienza a conformar la base económica de sustento de la ciudad, y a generar fuentes de trabajo y empleo para su población. Interés en plantear el desarrollo de un área para el asentamiento de industrias ubicada a pocos metros de Rosario y con una importante conectividad con el Área Metropolitana de Rosario, se dispone de suelo calificado para tal fin.

Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales

- Presencia de elementos de valor patrimonial y paisajístico, en especial la valiosa infraestructura ferroviaria, con capacidad de configurar una estructura de espacios públicos.
- Presencia del arroyo Ludueña (de gran potencial paisajístico-recreativo), que posibilita prever la generación de una reserva natural, junto usos deportivos y recreativos.
- Existencia de un bosque de eucaliptus de gran valor ambiental que permitiría la creación de un parque temático.
- Existencia de áreas periurbanas, cuyo particular valor productivo reside en su destino flori-hortícola y en su capacidad de contener el proceso expansivo de la ciudad, actuando como barrera entre el tejido residencial y el suelo rural que utiliza agroquímicos para la fumigación.

Infraestructuras y servicios

- Presencia de importantes vías de comunicación y transporte, entre los que se destacan el Ferrocarril Gral. B. Mitre, la ruta

nacional N°33, la ruta provincial N°14, la ruta provincial N°34-s, la avenida de las Américas y el camino límite del Municipio.

- Posibilidad de constituir una nueva ruta o autopista ubicada al sur de la planta urbana destinada a resolver la movilidad de

las cargas y evitar interferencias entre modos de movilidad incompatibles.

- Posibilidad de plantear nuevas conexiones viales con Rosario y Soldini.





CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

El Plan Urbano Local de Pérez está pensado para ser desarrollado en un escenario temporal fijado hasta aproximadamente el 2030. Parte de la agenda de trabajo a sostener en ese espacio temporal toma como referencia Agenda 21-21, Estrategia de Desarrollo local, y se basa en una serie de acuerdos compartidos con vecinos y actores locales y con el resto de localidades que integran el ECOM-Rosario y con acciones que comprometen a los distintos niveles del Estado.

El PUL define el proyecto urbanístico deseado y posible de transformación a futuro de la ciudad. Es una herramienta para impulsar modificaciones en su estructura física y funcional, ordenar la acción pública y promover la inversión privada.

Contiene directrices generales de ordenamiento integral del territorio municipal y define proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo. Fija procedimientos (modalidades e instrumentos) para orientar la gestión local.

Propone una estrategia para la transformación urbanística, basada en la definición de las políticas generales a aplicar en todo el territorio local, referidas a los distintos temas que inciden en el desarrollo urbano: ordenamiento de suelo, sistema vial, espacios públicos, equipamientos colectivos e infraestructura y servicios básicos. Define también las políticas a aplicar en temáticas sectoriales más específicas: vivienda, accesibilidad y movilidad, patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico, industria y servicios y medio ambiente.



66 RELACIÓN ENTRE EL PLAN METROPOLITANO Y EL PLAN URBANO LOCAL

CRITERIOS GENERALES

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

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

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

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

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

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

9. **Velar por el carácter compacto y continuo de la extensión urbana.** Reafirma el rechazo, ya apuntado anteriormente, a las implantaciones aisladas. Asimismo preconiza que los crecimientos urbanísticos por extensión se produzcan según lógicas de continuidad de las tramas urbanas existentes y tengan unas densidades que comporten un buen aprovechamiento del suelo que se urbaniza.
10. **Velar por el carácter continuo de la red de espacios libres.** Las regulaciones normativas provinciales y nacionales identifican los principales espacios naturales protegidos (ej. Ley N.º25675, Ley Prov. 11.717, etc.), no obstante, no garantizan la conectividad entre sus elementos. Se trata de articular las piezas aisladas a través de la incorporación de nuevos conectores, verificados a escala local y precisados a través de proyectos urbanísticos.
11. **Reforzar la estructura nodal del territorio a través del crecimiento urbano.** El sistema urbano del AMR tiene una rica estructura nodal, aunque en las últimas décadas ha sufrido un proceso continuo de dispersión en el territorio. Se trata de que en el futuro el desarrollo urbanístico que pueda producirse cambie las pautas habituales de aumento de la dispersión por las de contribuir a reforzar los nodos principales del territorio. Es bastante claro que el aumento del peso de las localidades del AMR nos llevará a un modelo mejor –funcional, social y ambientalmente– que la contumacia en la dispersión.

- 68
- 12. *Hacer de la movilidad un derecho y no una obligación.*** Nunca se puede garantizar que determinados ciudadanos tendrán el lugar de trabajo cerca de su vivienda, pero en un modelo de áreas residenciales de baja densidad y áreas especializadas de actividad económica, puede asegurarse que todos lo tendrán lejos y con improbable transporte público. Tejidos urbanos mixtos y compactos pueden liberar a muchas personas de la obligación de desplazarse en vehículo privado para ir al trabajo o acceder a los equipamientos y servicios. Asimismo, al igual que otras redes de servicio, la accesibilidad al transporte público debe ser una condición principal para los desarrolladores y gobiernos locales a la hora de plantear nuevas áreas de expansión, tanto residenciales como productivas.
- 13. *Facilitar el transporte público mediante la polarización y la compacidad de los asentamientos.*** A través del reforzamiento nodal que se preconiza en el criterio 11 y del carácter compacto y mixto de los tejidos urbanos que se propone en los criterios 10 y 12, se crean las condiciones para dotar de un transporte público eficiente tanto a los movimientos intra-urbanos como a los inter-urbanos.
- 14. *Atender especialmente la vialidad que estructura territorialmente los desarrollos urbanos.*** El planeamiento del territorio ha de poner especial atención en aquellas propuestas viarias que por capacidad y trazado pueden estructurar las extensiones periféricas y los aglomerados supramunicipales de los últimos decenios. Aquellas vías que no han podido ser abordadas por planes urbanísticos municipales por la insuficiencia de su ámbito y que tampoco, por otras razones, han sido consideradas en los planes de carreteras.

CRITERIOS PARTICULARES ADOPTADOS PARA LAS LOCALIDADES DEL COM

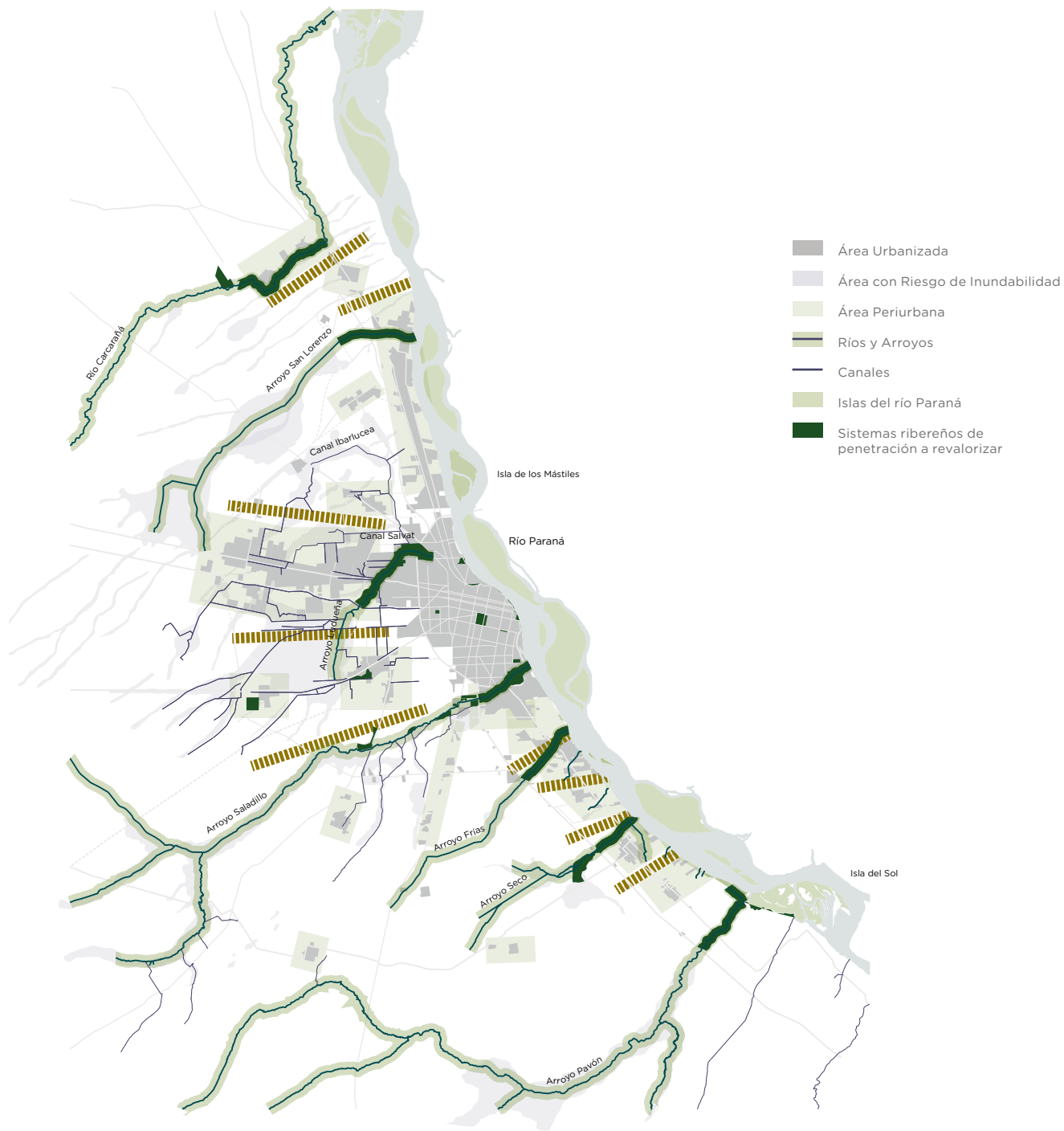
Las localidades que conforman el Cuadrante Oeste Metropolitano comparten ciertos rasgos particulares que las distinguen en el contexto territorial del AMR y que, por tanto, merecen una consideración especial en cuanto a las estrategias de planeamiento. Se trata de núcleos urbanos independientes que mantienen su identidad gracias a la presencia de áreas rurales que las circundan y distancian evitando un proceso intensivo de conurbación (como sí se ha dado en el Corredor Norte). Mayormente, son franjas diferenciadas y delineadas en torno a los arroyos, cañadas y áreas rurales, que reconocen diversos corredores viales como ejes centrales de conexión (autopista Rosario-Córdoba, rutas nacionales N°34, N°9, N°33, AO12 y rutas provinciales N°14, N°34-s, N°20-s).

En relación con los usos industriales, a nivel metropolitano, se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de las actividades productivas y las áreas logísticas favorecerá la convivencia de los diversos usos existentes en cada localidad del cuadrante. Una perspectiva integral de la localización de las industrias y empresas que considere su relación con la residencia permitiría mejorar su convivencia. Para alcanzar este objetivo se promueve el reordenamiento de las actividades productivas y de servicio de mayor porte en un sector específico, destinado a tal fin y desarrollado de forma conjunta entre diferentes localidades.

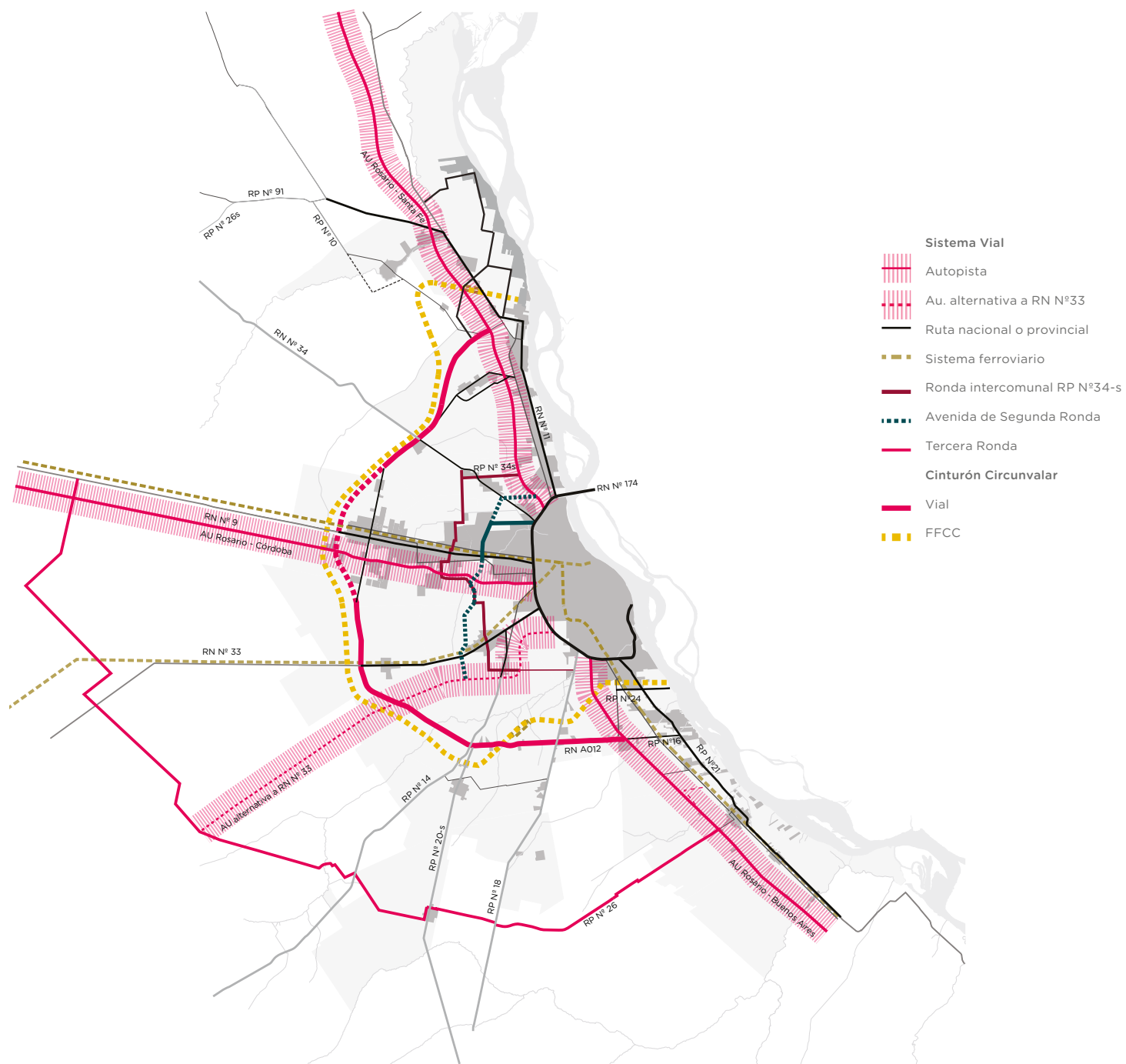
La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo

al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los recursos ambientales y paisajísticos que estructuran el territorio metropolitano y constituyen factores clave para mejorar la calidad de vida de los habitantes. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentran degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. La problemática hídrica y el tratamiento del suelo periurbano y rural cobra en este cuadrante especial interés por la problemática que se registra y por la extensión de suelo rural que rodea a los municipios, fundamentalmente hacia el sector sudoeste.

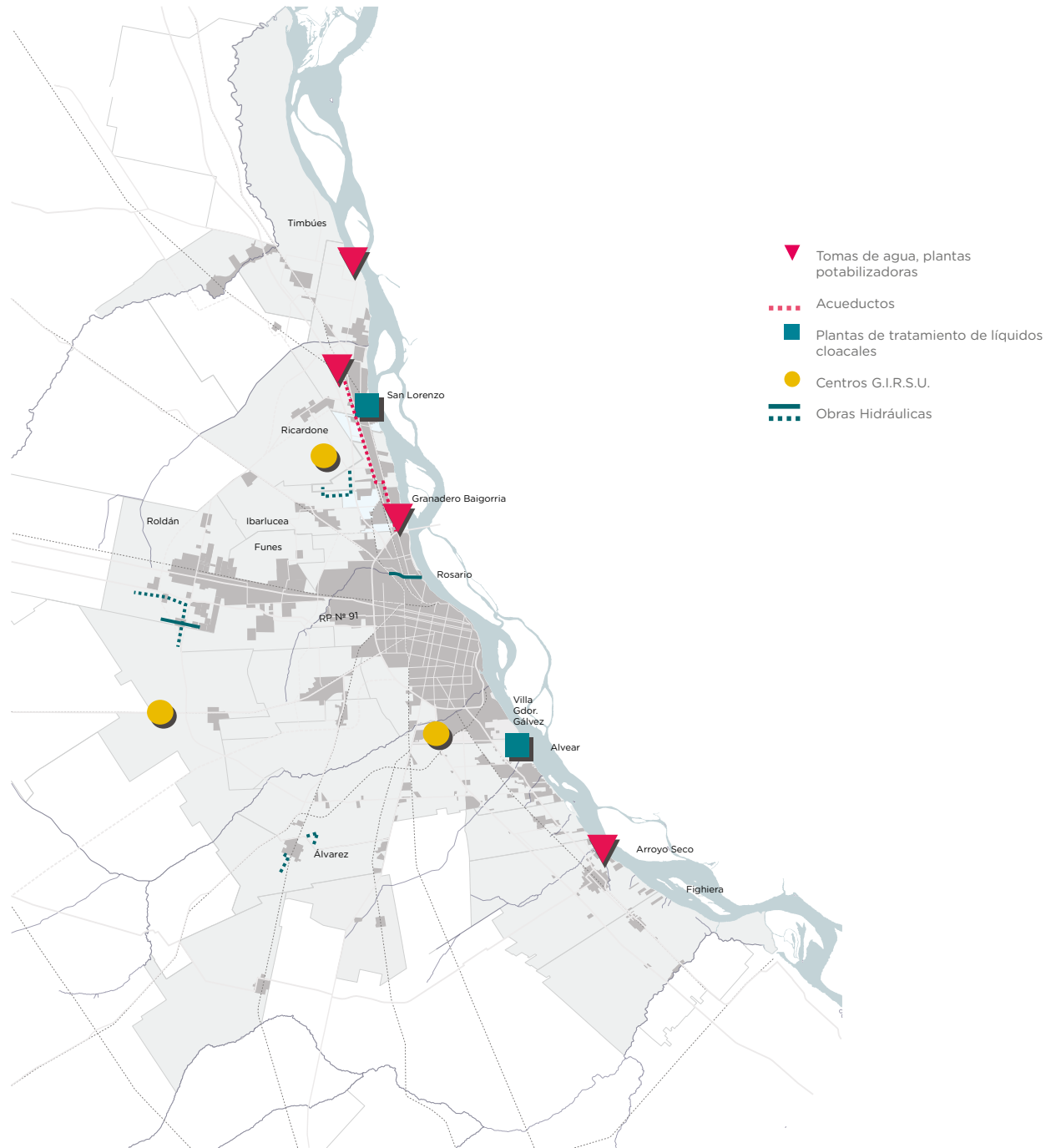
La aspiración de contar con un sistema de ciudades conectadas por una accesibilidad y conectividad eficiente se logrará en la medida en que se puedan articular y ordenar distintas formas de conectividad (vial, ferroviaria de carga y de pasajeros) conformando un sistema en red. Para optimizar el desarrollo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



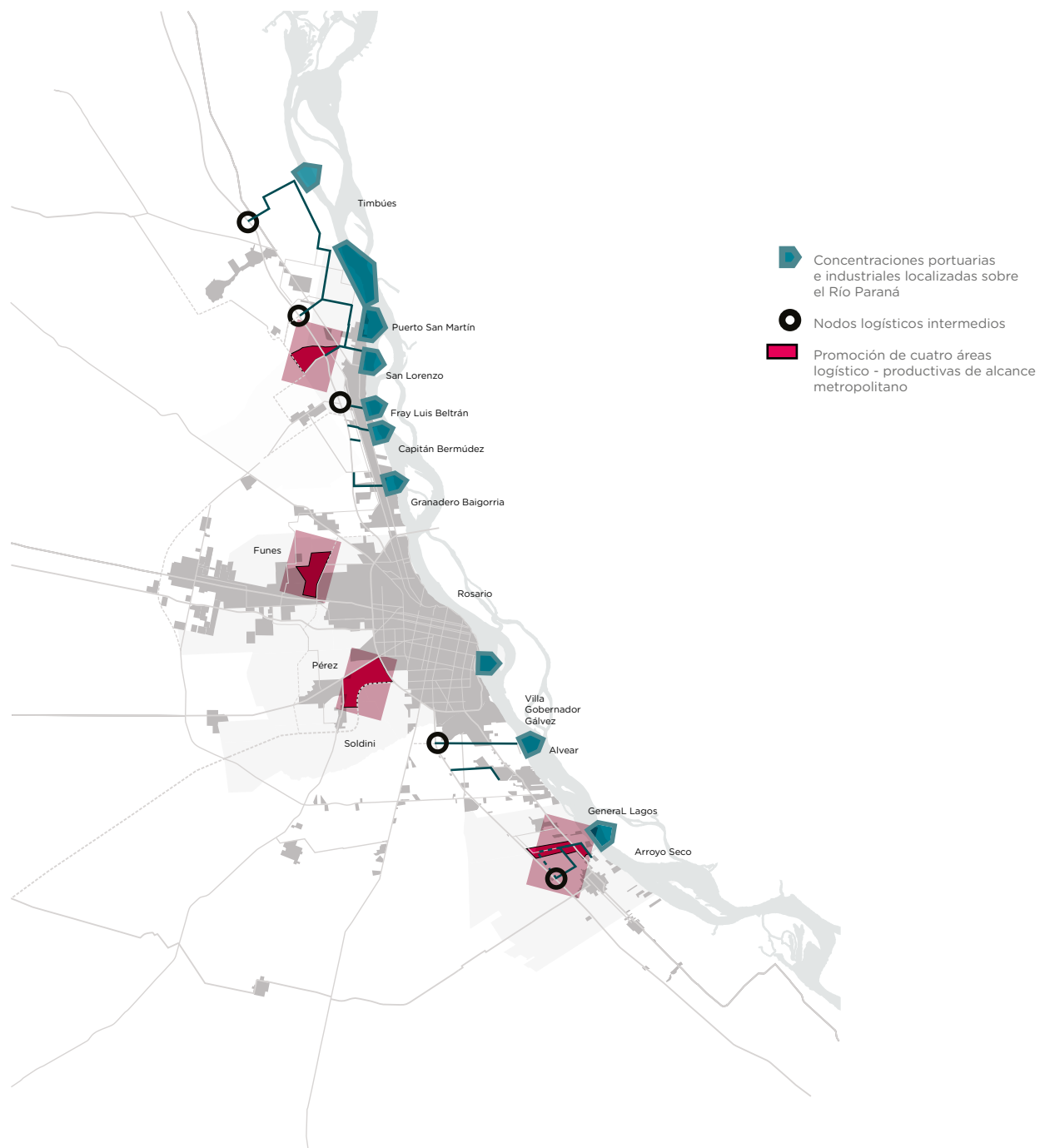
Plano 17. Sistema de parques metropolitanos



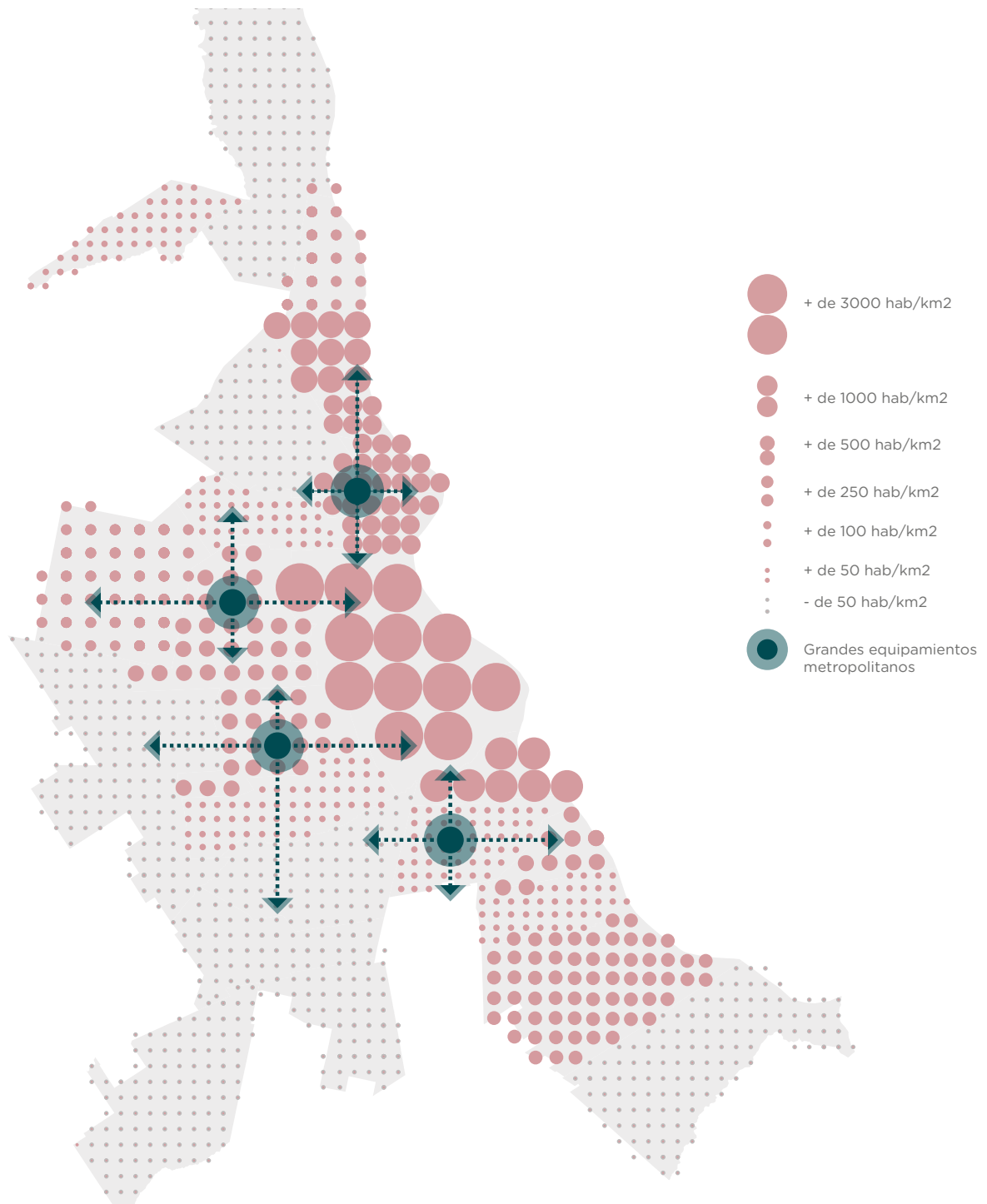
Plano 18. Accesibilidad y conectividad



Plano 19. Grandes infraestructuras de servicios territoriales



Plano 20. Plataformas logístico productivas y portuarias



Plano 21. Integración social y grandes equipamientos metropolitanos

SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CUADRANTE OESTE METROPOLITANO (COM)

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

En el Cuadrante Oeste Metropolitano se reconocen distintos procesos de crecimiento y expansión urbana que, en general, responden al modelo de ciudad dispersa. 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, preponderantemente, 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 fundamentalmente las operaciones de completamiento del tejido urbano en todas las localidades y

de una expansión controlada, a través del desarrollo de proyectos cuidadosamente planificados.

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 lo 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 Luedueña y Saladillo. Esta particularidad del territorio obliga a tener una mirada cuidadosa y respetuosa de su condición de los procesos de urbanización, en los sectores que registran situaciones de inundabilidad y anegamiento.

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

- Desarrollo de un sistema eficiente de movilidad integral, para evitar el paso de camiones por las plantas urbanas de las lo-

calidades del cuadrante y canalizando el transporte de cargas fundamentalmente hacia las autopistas (la actual y la proyectada) hacia la segunda ronda.

- Desarrollo de una nueva infraestructura 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.
- Implementación de diversos corredores interurbanos, reconvirtiendo las rutas en avenidas urbanas -al atravesar cada núcleo poblado- y consolidando circuitos de conexión entre los municipios y comunas que conforman el cuadrante.
- Consolidación de la Segunda Ronda Metropolitana para absorber una mejor y mayor accesibilidad al Aeropuerto desde las distintas localidades.
- Consolidación y desarrollo de áreas logísticas productivas, a fin de concentrar la actividad industrial, logística y de servicios en sectores estratégicos del Cuadrante Oeste; lo que permitiría que las industrias y el tránsito de carga convivan armónicamente con usos residenciales en el resto de la planta urbana, sin superponer actividades.
- Desarrollo de posibles soluciones para las situaciones deficitarias de hábitat que presentan asentamientos irregulares existentes en las localidades del Cuadrante Oeste.
- Refuncionalización y puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en el ámbito territorial del Cuadrante Oeste del AMR.
- Protección ambiental y potenciación turística y recreativa en espacios de carácter metropolitano, especialmente junto a cursos de agua y/o grandes masas de forestación, aprovechando las características paisajísticas del territorio.
- Consolidación de las plantas urbanas, alentado el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro de cada





núcleo urbano y el desaliento de los procesos de expansión que generan dispersión.

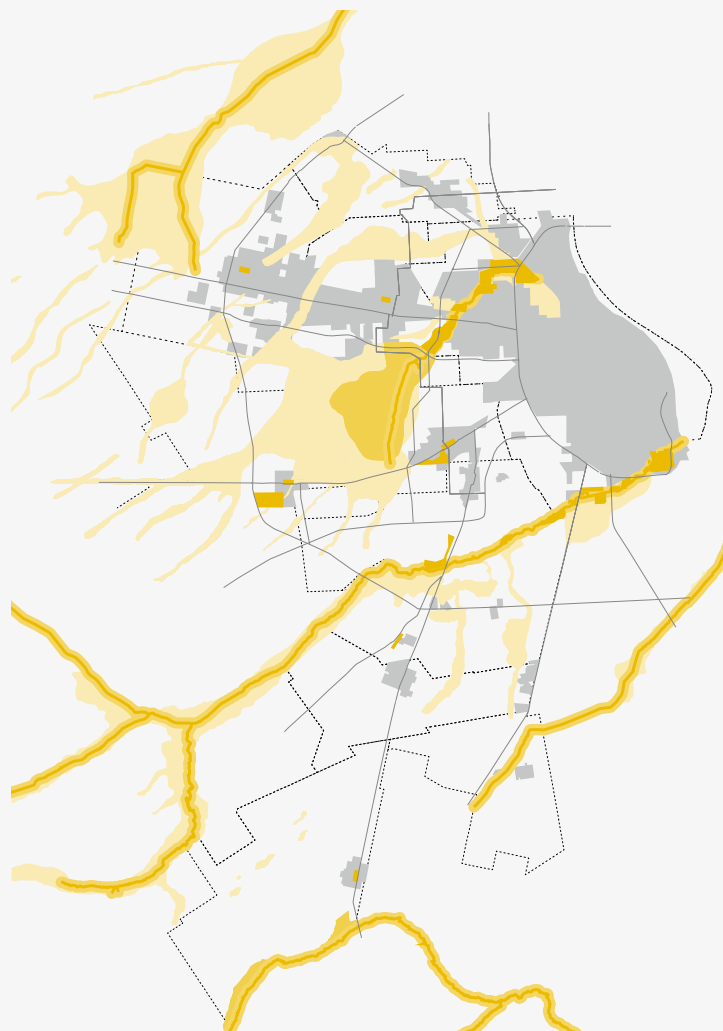
- Definición de un plan de dotación y extensión de los servicios infraestructurales, en particular de provisión de agua potable y desagües cloacales.
- Elaboración de un plan hídrico y definición de áreas con restricciones a la urbanización por afectaciones hídricas ambientales.
- Implementación de las etapas sucesivas de desarrollo del Acueducto del Gran Rosario que posibilitará la construcción de los ramales a Pérez y a Roldán. El nuevo acueducto en su primera etapa provee a Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, norte y noroeste de Rosario. Así la actual Planta Rosario (barrio Arroyito) tiene menos demanda y mejora su producción para optimizar la provisión de agua potable en las redes existentes, beneficiando al sur de Rosario y a Villa Gobernador Gálvez.
- Determinación de un área de protección del aeropuerto.










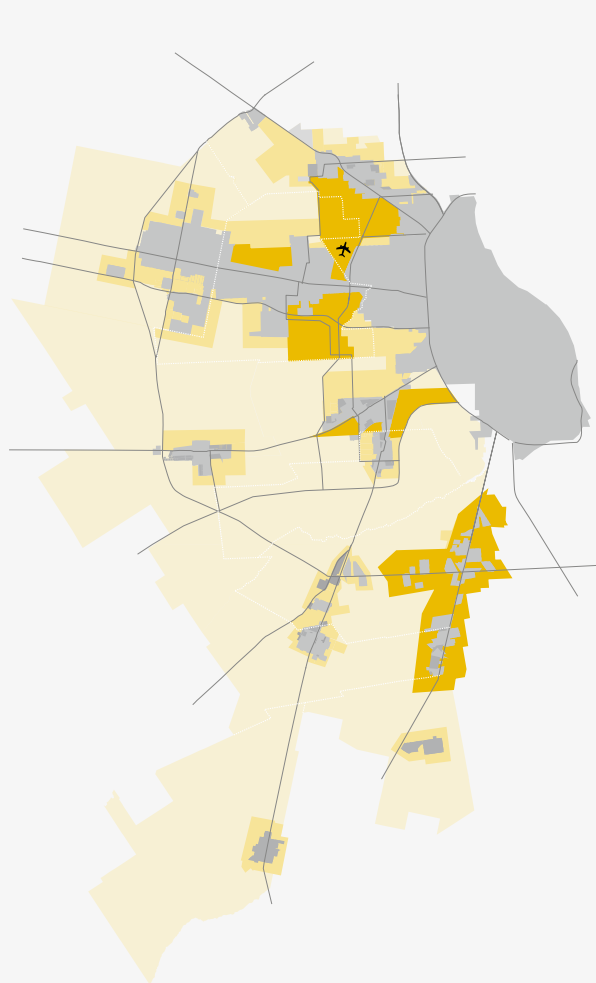
Esquema de movilidad del transporte

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



Sistema ambiental integrado

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



Criterios para el ordenamiento territorial

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



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

- Área urbana
- Área de expansión
- Área periurbana





MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL
Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial
Cuadrante 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)
-  Conectores a áreas industriales
-  Acceso existente
-  Acceso propuesto
-  Red de ferrocarril existente
-  Tren regional
-  Cinturón Ronda FFCC
-  Corredores interurbanos
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Cinturón Vial Segunda Ronda RP N°34s
-  Vía de estructuración local
Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana

-  Vías colectoras paralela al ferrocarril




Ordenación de las áreas urbanizadas

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





Ordenación de los espacios libres

-  Área periurbana
Incentivo de desarrollo productivos agrícolas alternativos
-  Área rural
-  Área natural protegida sobre cursos de agua
-  Áreas de valor paisajístico
-  Áreas de riesgo hídrico
-  Obras de retención
-  Presa Ludueña
-  Acceso público al Arroyo

Grandes infraestructuras de servicios

-  Planta de tratamiento cloacal / Lagunas de decantación
-  Planta de tratamientos de Residuos Sólidos Urbanos (RSU) / Vertederos a cielo abierto
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"

Proyectos Especiales

-  Proyecto especial Ruta Provincial N°18
-  Área logística productiva Rosario-Perez-Soldini
-  Proyecto interjurisdiccional Parque Recreativo Productivo Perez-Soldini
-  Proyecto Ambiental Arroyo Ludueña

Plano 22. Modelo territorial proyectual



82 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Tres grandes objetivos generales de plan guiarán el futuro desarrollo de la Municipalidad de Pérez:

1. **Articular la planta urbana existente.** Pérez registra una marcada fragmentación urbana y falta de conectividad entre distintos sectores de la ciudad. Esta situación se ha producido por la urbanización de áreas aisladas, como el barrio Cabin 9, sin la presencia de una planificación integral previa; por la interrupción que produce en la planta urbana la estructura ferroviaria (vías, cuadro de estación); y por el atravesamiento de infraestructuras de conexión territorial de gran escala como son las rutas nacionales y provinciales (ruta nacional N°33 y rutas provinciales 34-s y 14). Además, existen situaciones no resueltas de movilidad general, agravadas por los movimientos de cargas que provocan serios niveles de congestión vehicular. Se propone impulsar el desarrollo de una mayor conectividad y articulación entre las distintas partes de la ciudad, a fin de lograr una mayor cohesión socio-territorial, y trasladar el mayor flujo de carga hacia la nueva traza de autopista o ruta propuesta.
2. **Garantizar y potenciar el desarrollo productivo a través de la correcta ordenación de los usos del suelo.** La localidad de Pérez presenta un gran potencial como ciudad de desarrollo industrial por la localización óptima, contigua a la ciudad de Rosario, y por la existencia de diversas conexiones viales y ferroviarias de gran relevancia. A fin de mejorar la convivencia entre los usos productivos y las áreas residenciales, se propone la consolidación del área industrial Rosario-Pérez-Soldini (PIM-Parque Industrial Metropolitano) al sur de la ruta nacional N°33, al oeste del Ferrocarril Gral. B. Mitre y al este del camino límite con Rosario. Además, se plantea consolidar y contener la expansión del área productiva en torno a la acería Sipar-Gerdau.
3. **Preservar la identidad local y reforzar su centralidad.** La ciudad de Pérez resulta la séptima localidad ECOM en cantidad de habitantes del AMR y presenta un posicionamiento clave en las dinámicas de conexión territorial. Se propone potenciar la centralidad local por medio de diversas actuaciones integradas a escala metropolitana, pero capaces de fortalecer la autonomía local. A fin de cumplir con este objetivo, se plantea un desarrollo más eficiente de su movilidad, el incremento de infraestructuras y servicios, mejoras en las condiciones de habitabilidad de la población y el desarrollo de espacios verdes de calidad con relación a la consolidación del “Sistema de Parques Metropolitanos”. En este sentido, se plantea la rehabilitación y reconversión urbanística del predio de los Talleres y del eje central conformado por la ruta nacional N°33 y las vías del Ferrocarril Gral. B. Mitre.



84 CRITERIOS DE URBANIZACIÓN A NIVEL LOCAL

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

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

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

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

ción de nueva vivienda en las localidades que evidencian mejores condiciones para su incorporación, en sectores definidos como Áreas de Reserva para el desarrollo de Proyectos Especiales.

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

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

te con los dueños del suelo, la denominamos “Área de Reserva para Completamiento”.

Existe una proporción del suelo considerado como no urbanizado pero que es apto para urbanizar, fundamentalmente porque sus condiciones de localización responden al modelo de ordenamiento territorial que se pretende. También aplicando la figura de Área de Reserva, se delimita un área de actuación donde llevar adelante una expansión de la planta urbana en forma adyacente al núcleo urbanizado. Esta operación debe ser programada y se debe definir hasta donde se admite esa expansión. Además, deben fijarse las pautas y requerimientos que el urbanizador deberá cumplimentar para llevar adelante el proceso; la denominamos “Área de Reserva para Expansión”. Este instrumento permite definir mediante el desarrollo de Proyectos Especiales el programa con el que se llevará adelante el proceso con la incorporación de equipamientos, infraestructuras y todos aquellos usos complementarios a la vivienda, es decir que la expansión involucra políticas integrales de urbanización (Ver Plano N°27).

Por último, la categoría de no urbanizable define la preservación del espacio rural, por ser objeto de protección, por la naturaleza de sus componentes o por ser inadecuados para el desarrollo urbanístico,

La adscripción del suelo a una zona define su calificación y, en general, está asociada a un uso específico. Por ejemplo, los suelos localizados inmediatamente linderos a los tejidos urbanos, se denominarán suelos periurbanos, admitiendo la localización de las actividades o usos que median entre la ciudad y el campo. Asimismo, las áreas industriales, fijan un uso del suelo urbanizado que propicia el ordenamiento de las actividades productivas.



Urbanizaciones recientes

POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

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

DEFINICIÓN DE NUEVAS POLÍTICAS DE URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

La definición de nuevos criterios de urbanización en Pérez está destinada 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 el municipio. De acuerdo con los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el área metropolitana, en Pérez se proponen las siguientes acciones:

Organizar los procesos de urbanización y completar los tejidos residenciales:

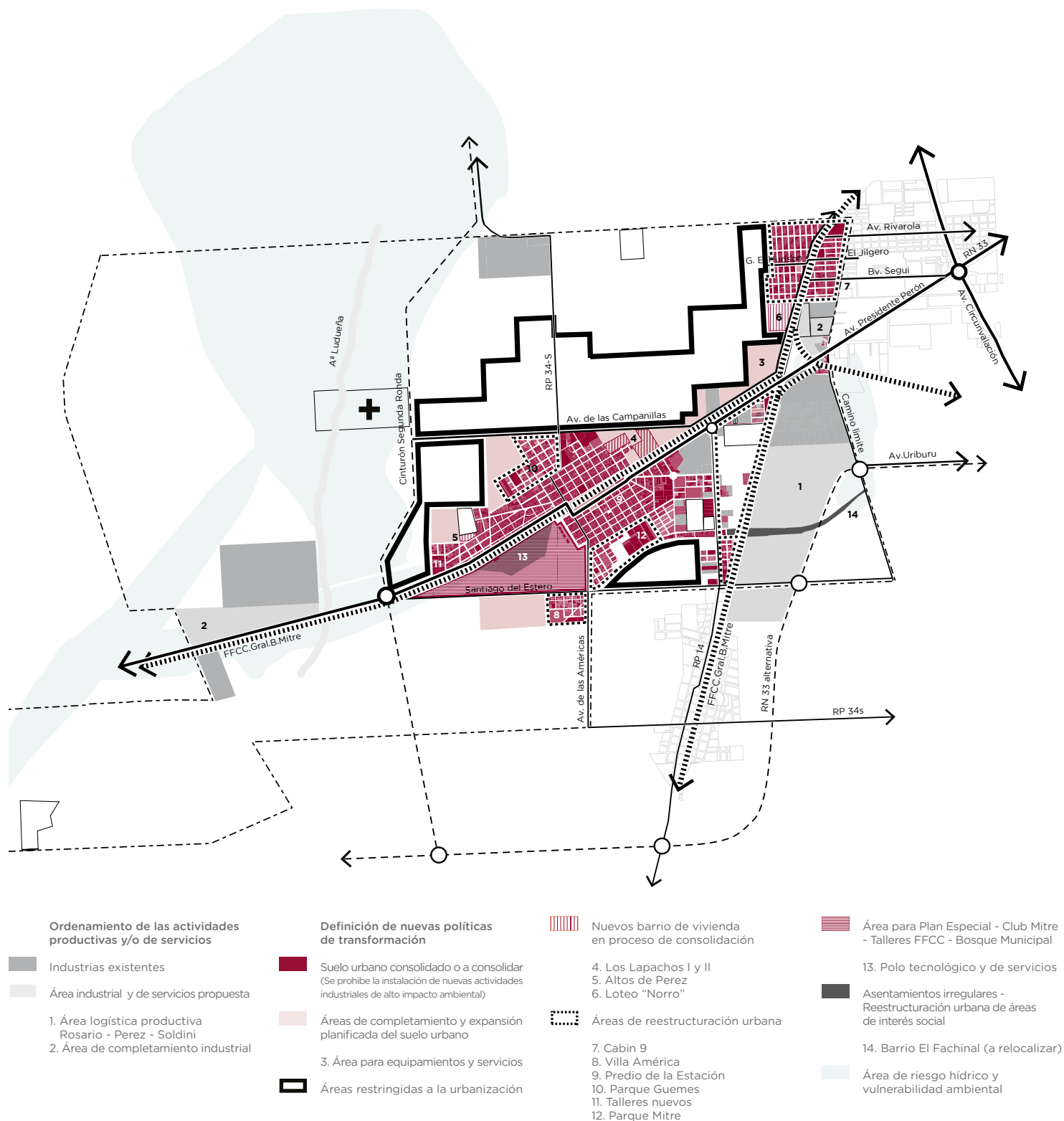
- Consolidar la planta ya urbanizada para alentar el completa-

miento de los vacíos intersticiales localizados dentro del tejido urbano y evitar los procesos expansivos que generan dispersión y adoptan la forma de enclaves residenciales autónomos.

- Preservar de los procesos de urbanización los bordes del arroyo Ludueña definiendo una reserva natural con un destino de usos acordes a esta caracterización.
- Promover acciones integrales para la resolución de las condiciones deficitarias que presentan los asentamientos irregulares existentes, a través de su calificación y desarrollo como “Área de Interés Social”. Se prevén acciones tendientes a mejorar la situación en aquellos barrios en condición de alta vulnerabilidad y en barrios que requieran reordenamiento y regularización dominial.
- Definir indicadores urbanísticos, en las áreas residenciales, que planteen mayores grados de densidad adecuados a la escala de esta localidad, sin desatender la heterogeneidad tipológica y funcional. Promover niveles crecientes de complejidad urbana, e incorporar equipamientos institucionales necesarios y espacios públicos a escala barrial.

Abordar el déficit de vivienda

- Incluir a Pérez en el desarrollo del “Programa Suelo Servicio y Vivienda para el AMR”, un programa que abordará la resolución de la problemática de la vivienda junto a la provisión de infraestructuras, equipamientos y servicios de manera integral (en cada localidad y en el área en su conjunto), incorporando tres estrategias diferentes: a) la aplicación del Plan Abre Familia, en las zonas más carenciadas que registran la presencia de asentamientos irregulares; b) medidas de inducción al completamiento de lotes vacantes, en manzanas ya conformadas o en áreas en proceso de consolidación, y C) el desarrollo de



Plano 23. Definición de nuevas políticas de urbanización

intervenciones de carácter público-privadas conformando “Parques Habitacionales Integrados” (en áreas de completamiento y/o expansión de la planta urbana), donde se integren diferentes programas de vivienda para distintos sectores sociales, se construyan espacios públicos y equipamientos comunitarios y se provean las infraestructuras de servicios necesarias. Para su implementación efectiva, estas intervenciones deberán ser previamente planificadas por el Estado y concertadas con el sector privado, mediante el desarrollo de Planes Especiales y/o de Detalle

Proteger las áreas rurales:

- Definir pormenorizadamente las áreas periurbanas que oficializarán a modo de límite del centro poblado para resguardarlas de los avances indiscriminados de loteos residenciales.
- Proteger las áreas verdes intersticiales aún vacantes.
- Recuperar y conservar las condiciones naturales del suelo rural, que se comporta como soporte productivo de la economía regional, con el fin de facilitar la filtración de las aguas de lluvia libremente, y evitar las escorrentías excesivas, causantes de las inundaciones tan recurrentes en la región. También es necesario impedir el desarrollo de usos productivos en el suelo de protección rural a través de una rectificación de los usos donde se encuentran instalaciones desmanteladas de la actividad productiva.

Reordenar las áreas productivas.

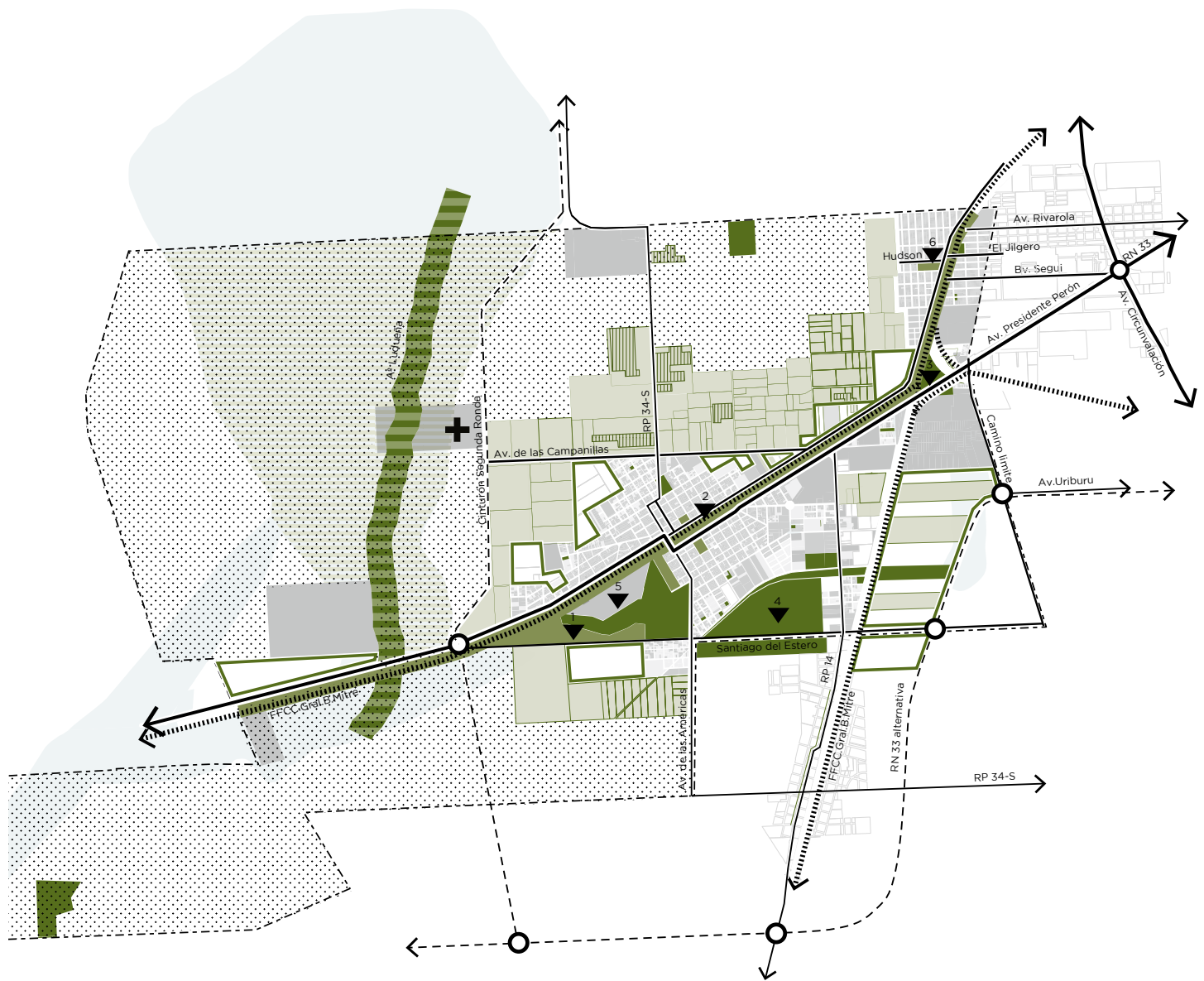
- Definir una política de localización de suelo industrial, para que el desarrollo industrial y/o de servicios no vaya en desmedro del potencial reconocido de la ciudad para usos residenciales.
- Concentrar las actividades productivas industriales en áreas



















industriales, en relación directa con los nodos logísticos y los principales corredores viales destinados al transporte de cargas. Se prevé la consolidación del Polo Industrial y Logístico Metropolitano Rosario-Pérez-Soldini y del Polo industrial Oeste situado en el entorno inmediato de la nueva planta de Gerdau.

- Prohibir la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en las áreas con una clara vocación residencial y en áreas de exclusiva producción rural. Restringir, en lo sucesivo, la instalación de nuevas industrias en áreas en las que se apunta hacia una consolidación de la residencia. Se busca evitar nuevas instalaciones en sectores que se encuentran en contacto directo con los usos residenciales. También se intenta evitar la dispersión en la localización de implantaciones industriales.

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

La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo de Pérez sino también al desarrollo metropolitano. En este sentido, cobra valor la definición de una política de preservación de los márgenes del arroyo Ludueña, así como la protección de las masas arbóreas, los espacios verdes libres y las áreas rurales presentes en la localidad. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural 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 políticas de plan:



- | | | | |
|--|--|--|---|
|  Áreas verdes existentes |  Protección de las áreas rurales |  Protección de huertas familiares, comunitarias e institucionales |  Puesta en valor de los elementos patrimoniales, ambientales y arquitectónicos |
|  Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes |  Preservación y protección del Área Rural |  Corredor Biológico |  1. Bosque Municipal |
|  Protección y desarrollo sostenible de los cursos de agua |  Definición de Áreas Periurbanas |  Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental |  2. Predio de la Estación FFCC |
|  Protección del Parque de la Represa |  Vacíos intersticiales para transformación urbana | |  3. Club Atlético del Rosario |
| | | |  4. Parque recreativo - productivo de huertas propuesto |
| | | |  5. Talleres Gorton Locomotive Works |
| | | |  6. Parque lineal Cabin 9 |

Plano 24. Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes

90 *Recuperar y proteger ambientalmente al arroyo Ludueña.* La recuperación de sus bordes se debe vincular con las intervenciones a nivel metropolitano, con la intención de generar un sistema integrado de parques y/o reservas naturales a escala metropolitana. Se propone conservar las características topográficas y ambientales y mejorar los accesos al mismo.

Poner en valor el patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural. La identificación de aquellos edificios patrimoniales que caracterizan al casco fundacional deberá ser acompañada con políticas de preservación adecuadas. En especial, se destaca el cuadro de estación ferroviario (incluye andenes, talleres, equipamiento y la masa arbórea existente). Asimismo, es de suma relevancia el Complejo de Talleres Gorton, debido a su rol en la configuración y crecimiento de la ciudad de Pérez y de toda el AMR.

Poner en valor el espacio periurbano

- Consolidar su perfil turístico en relación con la condición de ruralidad que registra, incluyendo la revalorización de antiguos cascos de estancia.
- Desarrollar circuitos recreativos en relación con el suelo periurbano.
- Revalorizar las huertas productivas como elemento esencial del paisaje que circunda la localidad.
- Desarrollar un Parque Agrario vinculado al Polo Industrial Logístico Pérez - Rosario - Soldini.
- Usar el suelo periurbano como filtro gradual entre los usos urbano y rural, a partir del cuidado de los modos productivos empleados y la incorporación de barreras forestales.
- Restringir el uso del suelo en las zonas inundables a partir del

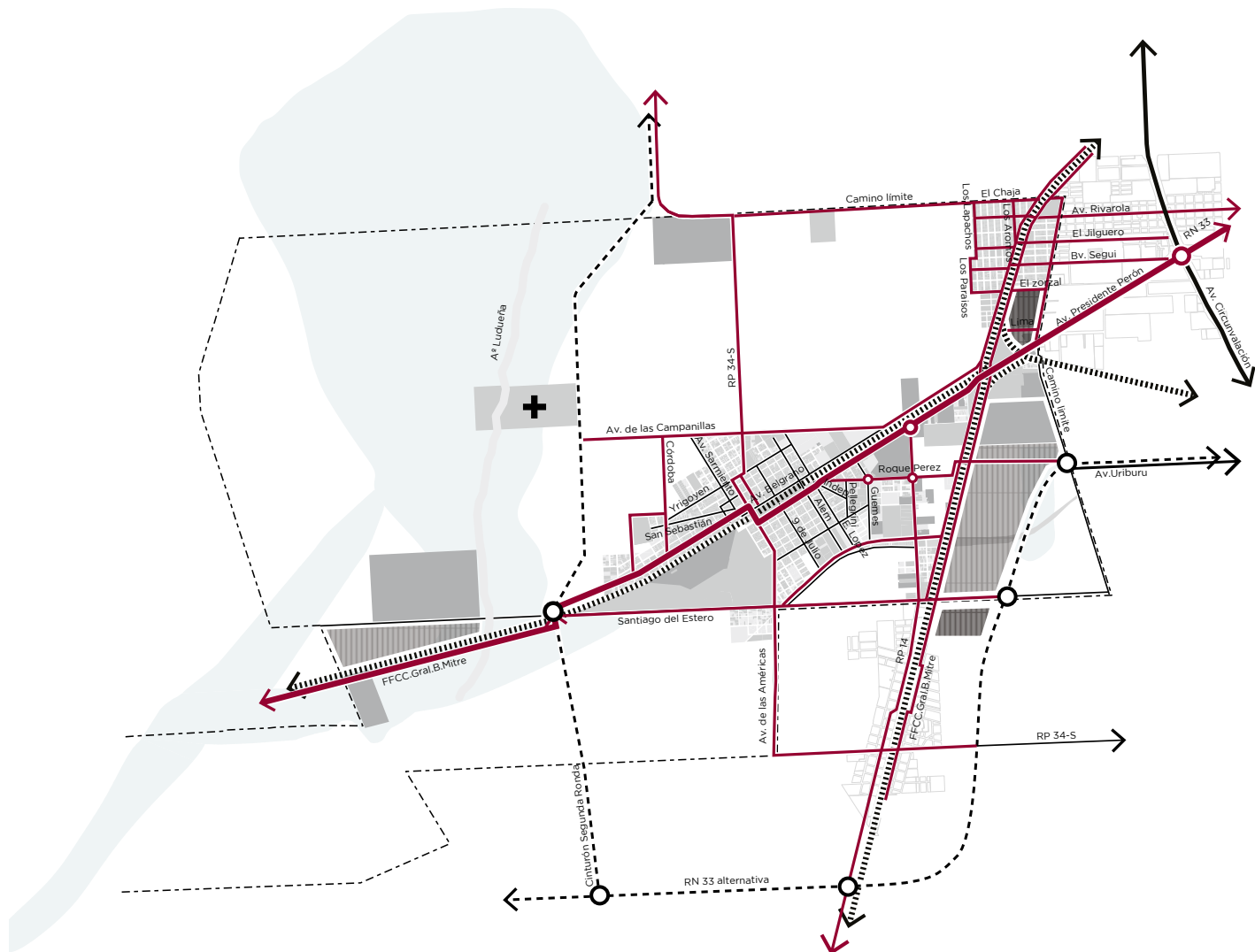
estudio de las dinámicas hídricas (en relación con la topografía y la presencia de cursos de agua), limitando los tipos productivos permitidos.

- Fomentar la rotación de cultivos y la incorporación de árboles para contribuir a la absorción del agua de lluvia y así evitar la acumulación de agua en la napa freática.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La existencia de rutas, vías férreas y arroyos determinan un condicionante común al desarrollo local en las comunas y municipio correspondientes al COM y conforman un rasgo estructural que define y compromete el sistema de relaciones existente entre las mismas. Esto supone la reafirmación a nivel local de las siguientes políticas del plan:

- Canalizar el transporte de cargas a través de corredores viales alternativos con prioridad para el tránsito pesado destinado a resolver la movilidad y evitar interferencias entre modos de transporte incompatibles y el paso de camiones dentro de la planta urbana.
- Generar nuevos accesos viales con relación a la autopista Rosario-Córdoba y al aeropuerto de Fisherton hacia el Norte, y la Av. Uriburu y el puerto Rosario hacia el sudoeste.
- Refuncionalizar la ruta nacional N°33 y la ruta provincial N°14 en nuevos ejes de vertebración urbana y conectividad metropolitana.
- Utilizar las colectoras viales paralelas al Ferrocarril Gral. B. Mitre como sistema de vinculación e integración de Cabín 9 y conexión con Soldini.
- Promover la instalación de una playa logística de camiones.



- | | | | |
|---|-------------------------------|--|--|
| Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad | | Grandes infraestructuras y servicios | |
| Consolidación del corredor interurbano Ruta Nacional N°33 | Sistema ferroviario existente | Industrias existentes | Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental |
| Generación de nuevas trazas y revalorización de las vías existentes | Nudo vial existente | Áreas industriales y de servicios propuestas | 1. Área logística productiva Rosario - Pérez - Soldini |
| Proyecto de alternativa a RN33 y Cinturón 2da Ronda | Nudo vial propuesto | Depósito Final de Residuos | |

Plano 25. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

92 ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

El marcado crecimiento de la actividad industrial y los importantes conflictos de convivencia entre el sector residencial y el industrial, así como los problemas que se registran con el vertido de los efluentes en los cursos de agua hacen necesario encauzar las siguientes políticas de plan:

Consolidar una zona de desarrollo productivo para mejorar la convivencia entre industria y vivienda y programar el tránsito de carga dirigido hacia los enclaves productivos.

Revisar la normativa que califica el suelo industrial, restringiendo la localización de industrias en el resto de la planta urbana.

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

De acuerdo con el diagnóstico desarrollado, se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad (provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas y diferentes niveles de terminación de calzadas).

El estado de situación se acompaña de las siguientes políticas y acciones previstas en materia de:

Agua Potable. Con el fin de incrementar provisión de este servicio en toda la planta urbana, se encuentran en curso diversas obras. Por ejemplo, a través del Plan Abre se está ejecutando la red de agua para Barrio Jardín y se va a completar esta red para seis

manzanas correspondientes al sureste del barrio Cabin 9. Asimismo, ya se proyectó y está en proceso de gestión la ejecución de redes de agua para la totalidad de la parte este del barrio Cabin 9.

También se está ejecutando la obra correspondiente a los loteos “Lapachos I” y la primera etapa del loteo “Altos de Pérez”; luego la segunda parte de “Los Lapachos II” y “Altos de Pérez”. Todas las obras pertenecientes a loteos privados están a cargo del desarrollador según acta de acuerdo con el municipio y la ordenanza N°402/88.

Pavimentos. El municipio prevé el completamiento gradual y mejoras del trazado. A través del Plan Abre se están realizando los pavimentos y el sistema integral de desagües pluviales (cordón cuneta, entubamiento y rectificación de canales) del barrio Jardín. A su vez, se están ejecutando las obras de red vial para los loteos “Lapachos I” y la primera etapa de “Altos de Pérez” y la segunda parte de los loteos: “Los Lapachos II” y “Altos de Pérez”. Se destaca que todas las obras pertenecientes a urbanizaciones privadas están a cargo del desarrollador, según acta de acuerdo con el municipio y la ordenanza N°402/88. También así, a través de una gestión realizada por el Municipio de Pérez con el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda se realizarán obras viales en el barrio Guardia Nacional y barrio los Robles.

Gas natural. En Pérez no se registran impedimentos o condicionantes para la ampliación del servicio en la ciudad. La extensión de la red de distribución de gas natural se realiza a partir de solicitud de los interesados, sean vecinos o desarrolladores inmobiliarios. Actualmente, ya se ha proyectado la extensión para dos loteos que han dado comienzo a la apertura de calles Lapachos y Altos de Pérez.

Es menester aclarar que no existe un plan de extensión de la red dado que no existía hasta el momento un plan de ordenamiento urbano que dé cuenta de la previsión del crecimiento de las áreas urbanizadas (tanto para uso residencial como para uso industrial). La zonificación que se propone como producto de este trabajo es el punto de partida para coordinar y prever la extensión del área urbanizada junto con la extensión de las redes de servicios.

Saneamiento y desagües. A través del “Plan Nacional de Hábitat” (Subsecretaría de hábitat y Desarrollo Humano de la Nación) en la actualidad se encuentra en obra la totalidad de la red cloacal del Barrio Cabin 9. Por otra parte, el municipio está realizando el desarrollo de cloacas en el tramo de calle P. Galante entre Carrara y Av. Sarmiento.

Asimismo, mediante gestiones realizadas con el Ministerio del Interior y Obras Públicas y Vivienda de la nación, está planificado ejecutar en corto plazo la red cloacal para un sector del barrio Evita, un sector del barrio Parque Mitre y el barrio Campo de Mayo. También ya han sido proyectadas y se encuentran en proceso de gestión (ante el mencionado ministerio) la red cloacal para los barrios Villa América y el barrio Parque Güemes.

Respecto a la dinámica hídrica, para mejorar el escurrimiento del sector bajo de la cuenca del Ludueña se proyecta la ejecución de una nueva alcantarilla bajo la ruta 33 y el ferrocarril, en coincidencia con el Canal Pérez Oeste (ya ejecutado). Por otro lado, para asegurar que se cumplan los requerimientos mínimos de la Dirección de Vialidad Nacional y Belgrano Cargas y disminuir el caudal pico que llega al cruce, se debe contemplar el uso del terreno de forma triangular comprendido entre la ruta y la calle

Santiago del Estero como área de reservorio. Esto no se contradice con la planificación del mismo como zona verde y recreativa, ya que la inundación del sector corresponderá a eventos de elevada recurrencia (25 y 50 años). A futuro se sugiere estudiar la posibilidad de continuar el bajo El Retiro por su cauce natural, ya que mejoraría sustancialmente el escurrimiento en la cuenca.

En relación con la expansión urbana, el mayor inconveniente se observa en el sector este del distrito donde se encuentra instalado el Parque Industrial de Pérez por lo cual se deberá estudiar el mismo en términos hídricos a los fines de evitar que su expansión genere inconvenientes. La impermeabilización de sectores bajos de la cuenca, sin poder aumentar el caudal de salida, incrementaría fuertemente el área de inundación. Se plantea entonces utilizar la porción de terreno más baja sobre el límite con Rosario como espacio verde. El mismo funcionará como reservorio, amortiguando la respuesta de la cuenca y permitiendo la salida progresiva de los caudales por las alcantarillas y existentes. El predio industrial se ubicaría hacia el oeste, adyacente al ferrocarril. Se deberá realizar un estudio hídrico para determinar el alcance de la mancha de inundación y la implementación de las obras hidráulicas necesarias para el saneamiento de las áreas inundables. La resolución de la obra vial propuesta podría servir para abordar este problema.

Asimismo, se destaca que actualmente a través del Plan Nacional de Hábitat en el sector este de Cabin 9 y por medio del Plan Abre en Barrio Jardín, se están desarrollando obras que contemplan un sistema integral de desagües pluviales (cordón cuneta, red de desagües entubados/sumideros, rectificación de canales) en dichas zonas urbanas.

94 Se necesita abastecer la siguiente cantidad de parcelas:

Barrio	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
1. CENTRO	2008	0	0	193
2. VILLA AMERICA	232	50	232	232
3. EVITA	167	27	36	167
4. GUARDIA NACIONAL	759	0	245	385
5. PARQUE GUEMES	830	27	267	799
6. TALLERES	971	0	0	127
7. TALLERES NUEVOS	646	54	279	547
8. CONTROL ESSO	39	0	0	39
9. CABIN 9	2152	803	2152	2152
10. VILLA DEL PARQUE	130	0	130	130
11. JARDIN	228	54	72	228
12. PARQUE MITRE	680	0	70	250
13. TEMPESTI	30	30	30	30
14. LAS ACHIRAS	34	18	34	34
15. TERRAPLEN	196	0	195	196
16. LAS FLORES	133	4	29	133
17. CAMPO DE MAYO	240	0	79	213





Plano 26. Integración de los servicios de infraestructura por unidad barrial

MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

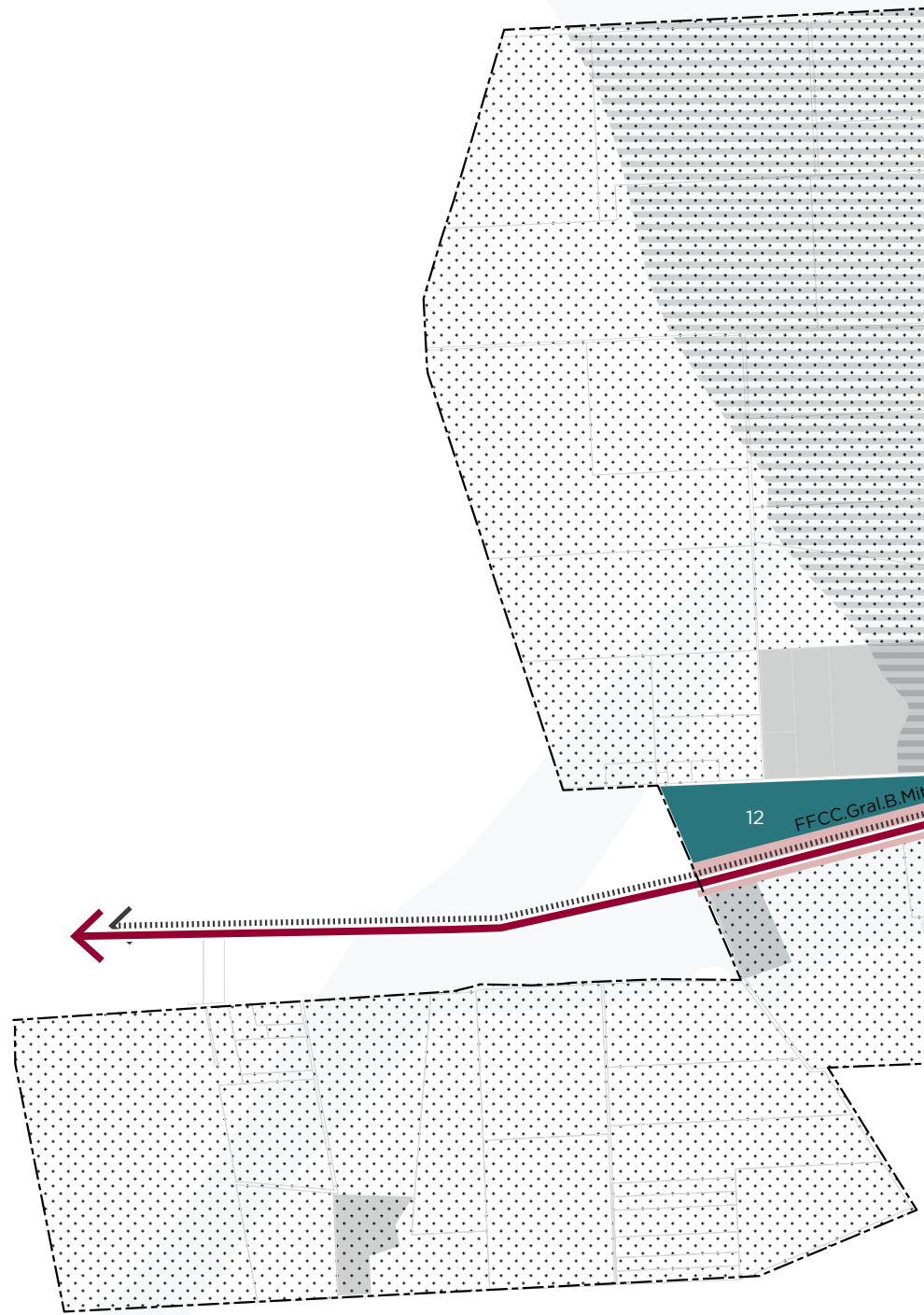
- Área de rehabilitación, reestructuración y expansión urbana planificada
 - 1. Área de rehabilitación Club Mitre - Talleres FFCC
 - 2. Áreas de reestructuración urbana
 - 3. Áreas de expansión residencial
 - 4. Área de reestructuración urbana RP14
 - 5. Área de expansión urbana para servicios y equipamientos

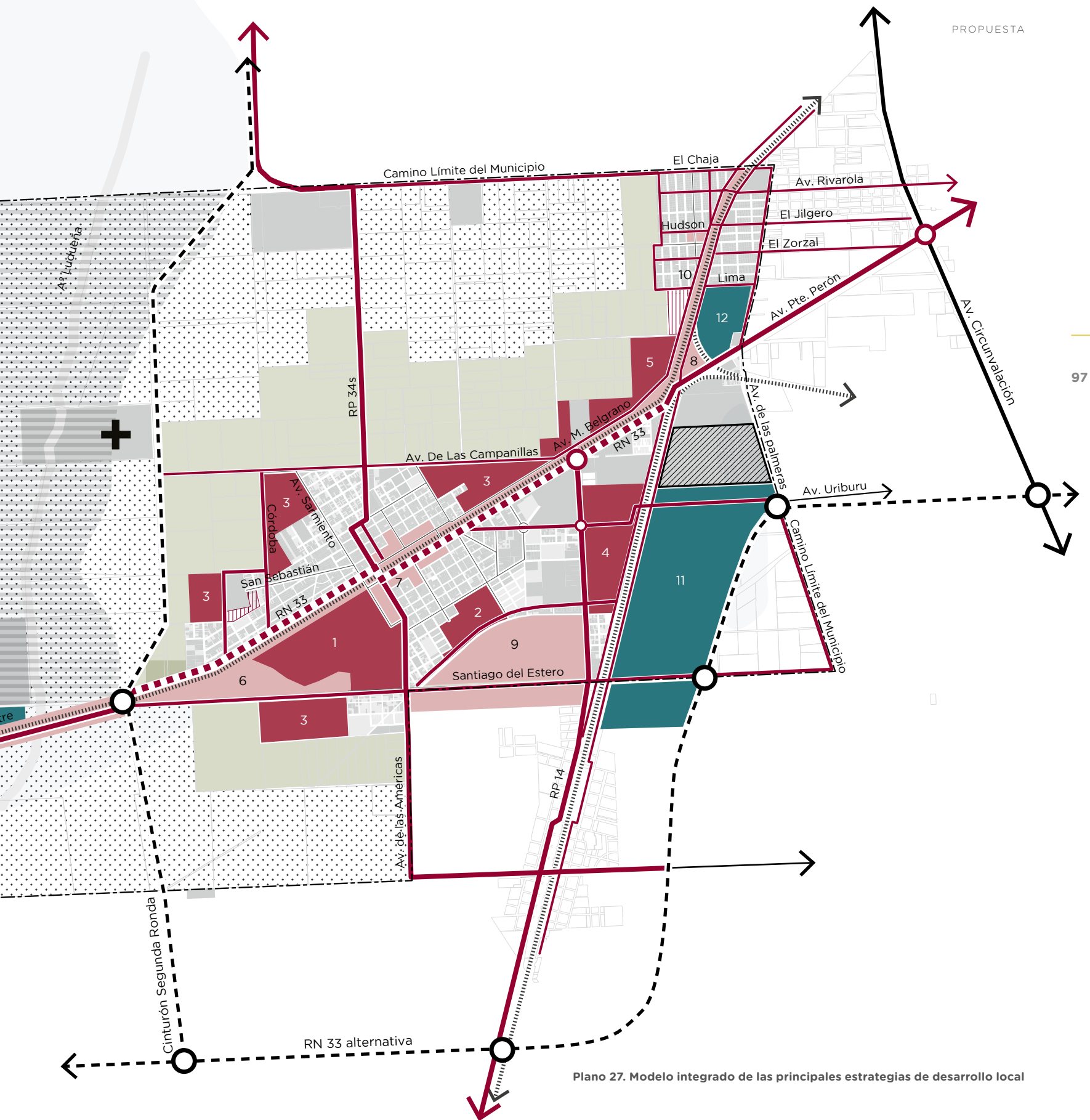
- Espacios libres, ambiente y patrimonio
 - 6. Protección y puesta en valor del Bosque Municipal
 - 7. Protección y puesta en valor del espacio verde central de la Estación FFCC
 - 8. Protección y puesta en valor Club Atlético del Rosario
 - 9. Parque agrario Pérez-Soldini
 - 10. Parque Recuperación Eje Ferroviario (Parque lineal Cabin 9)

- Corredor biológico
- Nuevos barrios de vivienda en proceso de consolidación
- Suelo periurbano
- Suelo rural
- Parque industrial existente
- Áreas de expansión industrial
 - 11. Área logística productiva Rosario - Perez - Soldini
 - 12. Área de completamiento industrial

- + Depósito final de residuos

- Jerarquización vial**
- Corredor metropolitano integrado RN n°33
- Nuevas trazas y revalorización de las vías de estructuración existentes
- Proyecto Cinturón 2da Ronda y Alternativa a RN N°33
- Nudo Vial existente
- Nudo Vial propuesto





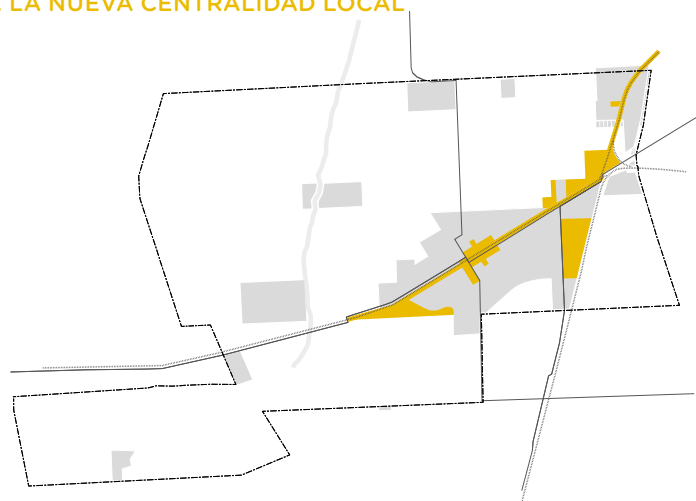
Plano 27. Modelo integrado de las principales estrategias de desarrollo local

98 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

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

A continuación, se detallan las cuatro grandes operaciones estructurales que definen la planificación del territorio para la ciudad de Pérez: 1) *La nueva centralidad local*, 2) *Las grandes concentraciones productivas*, 3) *Los ejes de integración y conectividad*, y 4) *Los espacios periurbanos*.

1. LA NUEVA CENTRALIDAD LOCAL

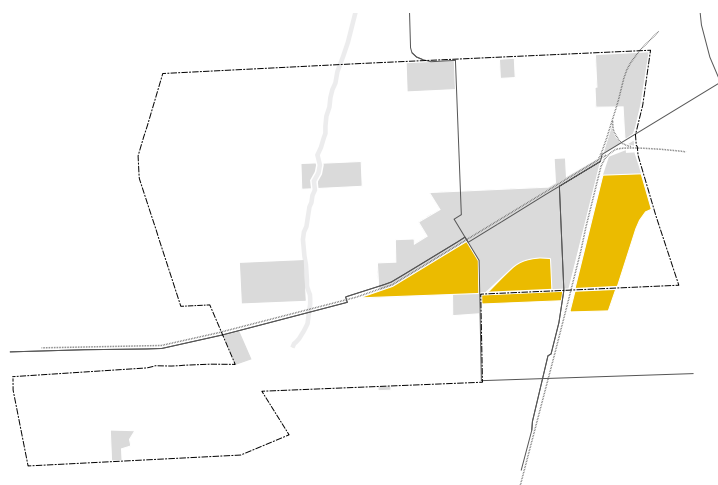


La presencia del eje central ferroviario ofrece la oportunidad de recomponer la estructura urbana e impulsar la transformación de una extensión particular del territorio municipal que incluye situaciones excepcionales, las cuales demandan la definición de políticas de renovación y/o protección. Se contempla el diseño del proyecto paisajístico, recreativo/deportivo y ecológico del “Eje Ferroviario Pérez”, así como su integración dentro del entorno urbano y ambiental. El objetivo general es impulsar la recuperación y revitalización de este espacio y su reconversión como “corredor urbano-verde” de articulación e integración. Su finalidad es resolver la ruptura histórica entre diferentes sectores de la trama urbana, generando un “nuevo eje vertebrador” de la ciudad que conecte los diferentes barrios y espacios públicos singulares y ponga en valor el patrimonio cultural histórico conformado por la infraestructura ferroviaria existente. Con el mismo propósito se plantea la refuncionalización de la ruta N°14 para enfatizar la vinculación existente entre Pérez y Soldini. Las

principales actuaciones propuestas son:

- Desarrollo del proyecto de regeneración urbana del “Eje Ferroviario Pérez”, para favorecer la integración con el entorno y la promoción de actividades recreativas, deportivas y de valoración ambiental.
- Promoción de la centralidad local y la articulación entre los distintos sectores de la ciudad a través de la dotación progresiva de equipamientos, servicios, infraestructuras y programas mixtos de vivienda y comercios.
- Fortalecimiento de la vinculación entre Pérez y Soldini, a través de la refuncionalización de la ruta provincial N°14.

2. LAS GRANDES CONCENTRACIONES PRODUCTIVAS Y DE SERVICIO



Se identifican grandes enclaves productivos y de servicio localizados a lo largo de los corredores más relevantes que estructuran la ciudad. El marcado perfil productivo industrial, que esta configuración territorial le confiere a la localidad, es difícil de soslayar a la hora de decidir futuros establecimientos. Se impulsa una política de promoción de la radicación sostenible de empresas en un área específica, mediante la implementación de un modelo de gestión y articulación con el sector privado, que promueva el desarrollo de una multiplicidad de usos (recreativos, productivos y de servicios) conformando un proyecto estratégico de carácter integral. Las principales actuaciones propuestas son:

- Ordenamiento de usos industriales mediante la utilización de instrumentos normativos y de gestión.
- Consolidación del Parque Agrario/Industrial Metropolitano Rosario - Pérez - Soldini.

100

- Resguardo del suelo periurbano y suelo rural productivo, impulsando el cambio de uso de suelo únicamente en aquellos sectores donde el proceso expansivo de la localidad quede supeditado a un proyecto integral y estratégico de ordenamiento urbano.
- Reubicación progresiva de las industrias contaminantes hacia las grandes concentraciones industriales, planificadas para esos fines.
- Desarrollo de un Parque Empresarial y de Servicios, mediante la rehabilitación de los Talleres Ferroviarios.





3. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



Se promueve la reorganización de la movilidad y el desarrollo de proyectos urbanos que confieran una lógica de cohesión al municipio. La principal actuación por desarrollar consiste en la incorporación de mejoras estratégicas en la conectividad vial, ferroviaria, de cargas y de pasajeros. Como toda operación de movilidad, seguramente, esta traerá aparejada la posibilidad de desarrollar proyectos de urbanización con nuevas infraestructuras y servicios, capaces de reformular el entorno inmediato con la perspectiva de la accesibilidad. Se pretende la implementación de un Plan Básico de Movilidad que atienda a los objetivos de integración y conectividad y refuerce la segregación entre el transporte de las personas y el transporte de cargas.

La disposición urbanística de Pérez (rectángulo consolidado en torno a un importante cuadro de estación) facilita una propuesta de polígonos de circulación diferenciada según el modo o la jerarquización de alguna vía estructuradora con un diseño inte-

gral para incluir cada modo de circulación en distintos carriles segregados. Pocas localidades permiten una disposición clara para proyectos de este tipo. La dificultad principal para una conectividad segregada por modo reside en los cruces por las vías ferroviarias, que se limitan a dos pasos² y obligan a una convivencia desorganizada de modos (transporte de cargas, transporte público, transporte privado motorizado, transporte no motorizado) o a la búsqueda de alternativas para lidiar con la barrera que significan las vías férreas. Las operaciones a desarrollar son:

Canalización del transporte de cargas por circuitos alternativos.

Respecto a la movilidad de las cargas, el proyecto fundamental, tanto para Pérez como para Soldini, es la realización de la autopista o ruta alternativa a la ruta nacional N°33, que permitiría una eficiente segregación de cargas y pasajeros. Concretado este proyecto, el polo de industrias hoy circunscripto al Camino límite entre Pérez y Rosario combinado con el eje Av. Presidente Perón - ruta nacional N°33, podrá ser abastecido de forma tal que no penetre en el fragmento urbano de dominancia residencial, si se segregan adecuadamente los modos. La solución, que se entiende más eficiente, circunvala el par Pérez - Soldini por el sur, permitiendo accesos diversos a los usos industriales (en consolidación entre Av. Presidente Perón y Av. Uriburu al oeste de Av. Circunvalación en Rosario), además de ampliar ordenadamente la superficie de expansión industrial con accesos pensados en función a ello (el camino límite entre Pérez y Rosario como vinculación a los usos consolidados conectados a la Av. Uriburu y calle Santiago del Estero, como vinculación a la expansión ordenada en el límite con Soldini).

² Son tres, si se considera el encuentro con la ruta provincial N°14, distante del espacio urbanizado consolidado.

Esta solución permitiría no sólo un alivio considerable en la capacidad de la ruta nacional N°33, sino también un tratamiento más sensible a los diferentes modos de movilidad de pasajeros, que podrían disponer de una arteria central con niveles de servicio mejorados y un diseño mejor acondicionado a las pautas actuales.

Otra infraestructura complementaria que resulta fundamental para un funcionamiento armonioso de las cargas en la región es el cinturón de Segunda Ronda, eje que articularía el movimiento de las cargas alternativo a la avenida de Circunvalación de Rosario y permitiría ordenar el tránsito al liberar la ruta nacional N°33 de camiones. Esta infraestructura permitiría una conexión al sur de Pérez con la autopista o ruta proyectada y vincularía hacia el norte con la actual autopista a Córdoba, ampliando la conectividad regional sin interferir con los usos urbanos consolidados.

Como resulta previsible, la concreción de la autopista o ruta variante de la ruta nacional N°33 podría demorarse hasta su constitución definitiva. En orden de segregar el transporte de cargas y de personas en un escenario más inmediato (aunque sea solo una solución del corto plazo), se propone un circuito alternativo intermedio.

En la actualidad, se avanza en la constitución del proyecto de segunda ronda que, si lograra constituirse en el tramo ruta nacional N°33 - autopista Rosario-Córdoba, habilitaría una alta conectividad de Pérez con el territorio, no solo por la apertura que implicaría acceder a la autopista sino también por el futuro acceso al Aeropuerto que se encuentra en avanzada gestión. Bajo esta lógica, se sugiere consolidarla Av. De las Campanillas, límite norte de la

urbanización, para permitir un tránsito de las cargas ajeno al espacio residencial consolidado. Habrá que prever un cruce de vías en mejores condiciones que el actual (en el encuentro entre Av. De las Campanillas y Av. Belgrano) que permita un tránsito ágil hacia las instalaciones productivas situadas en el límite con Rosario.

Articulación intercomunal. Ruta nacional N°33. El Cuadrante Oeste no fue nombrado como Corredor en las consideraciones de los Cuadernos ECOM, en tanto es verificable una dispersión urbana que no se estructura en torno a un único eje (como sí sucede en el Corredor Norte en relación con la ruta nacional n°11 y en el Corredor Sur en relación con la ruta provincial N°21). Pese a ese abanico de urbanizaciones, el caso de Pérez reviste singularidad porque su continuidad y proximidad con Rosario implica un proceso de urbanización mejor consolidado que otros del Cuadrante. Su eje estructurador en torno a la ruta nacional N°33 reproduce características homologables a los Corredores Norte y Sur. De hecho, su condición lindera a la ciudad central le otorga algún paralelismo en términos de transporte público con otras localidades como Granadero Baigorria o V. G. Gálvez, que comparten recorridos “domésticos” de transporte de pasajeros con extensiones del sistema rosarino (servicios de las líneas 35/9 o 145, principalmente para conectar Rosario con Cabín 9 y Soldini), además de recibir servicio de distintas líneas interurbanas.

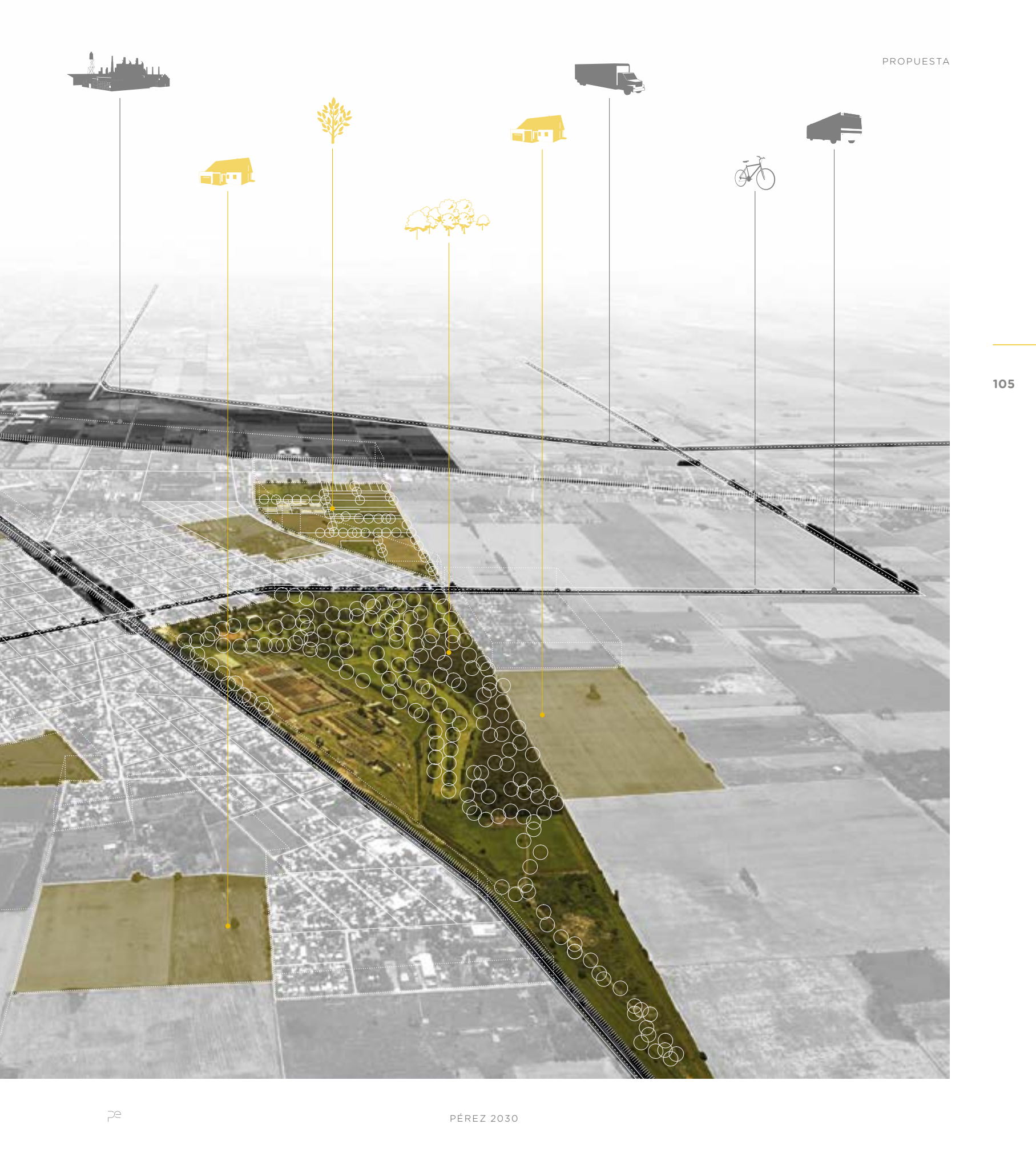
En este contexto, la ruta nacional N°33 debería pensarse como avenida interurbana, constituida con usos y reglas propias de un espacio proyectado haciendo foco en la centralidad local. Para ello, es imprescindible la escisión de la circulación de los pasajeros respecto a cargas (tratado en el ítem anterior). Una vez

conseguido este objetivo³ de desplazar camiones de gran porte, la avenida “plena” debería pautarse con reglas y controles tales como velocidad urbana (usualmente con límites de velocidad no superiores a 60km), calidad de diseño pertinente a una apropiación ciudadana de usos jerárquicos (alta presencia de mobiliario urbano sistematizado, arbolado acorde al espacio tratado, reorganización del estacionamiento en la calle, señalización eficiente, incorporación de ciclovías, priorización del transporte público metropolitano en las reglas de circulación, espacios jerarquizados para el uso peatonal, entre otras acciones). Las pautas de diseño propuestas se proyectan sobre el tramo histórico de centralidad, paralelo al cuadro de estación ferroviaria, entre los cruces norte-sur de Morelli y Alem. Una vez consolidado este tramo de diseño particularizado podrá evaluarse su extensión, tanto al este como el oeste.

Circuito interurbano de transporte público. En la actualidad, las localidades del Cuadrante Oeste no tienen una vinculación entre sí con servicios públicos de transporte. La disposición de la ruta provincial N°34-s permitiría un potencial servicio, en la medida que se consolide con un pavimento definitivo apto para prestaciones más exigentes y se ofrezcan condiciones más competitivas para hacer de este eventual servicio una herramienta útil de transporte colectivo (frecuencias, enlace con otras líneas, información al usuario). En la actualidad, solo se utiliza con un número limitado de vehículos particulares para conectar el eje, con origen y destino en la Av. Circunvalación, a Ibarlucea, Funes, Pérez y Soldini.

3. Atento a la dilación que puede implicar la efectiva constitución de las propuestas explicadas en el punto anterior, podría al menos regularse el paso de camiones a los horarios picos de menor demanda en la circulación de pasajeros. De este modo, se paliaría parcialmente la congestión cotidiana que se verifica en el eje central de la localidad.





Vinculación del centro de Pérez con Cabín 9. La Av. Belgrano tiene un potencial de conectividad muy alto, aún no explotado. Se encuentra en gestiones una consolidación a pavimento definitivo con una traza, en principio, de un carril de circulación por sentido. De concretarse, esta obra resultaría significativa para generar accesibilidad a un sector urbano históricamente postergado. Un servicio de transporte urbano vinculando, al menos en horario laboral/escolar, el centro de Pérez con Cabín 9 complementaría genuinamente una alta accesibilidad de este sector. Una oferta pública de este servicio ampliaría la consolidación de este eje, algo que seguramente sucederá con viajes motorizados en vehículos particulares.

Movilidad motorizada. Una primera cuestión a gestionar en la ciudad es la mejora de las condiciones infraestructurales. Existe un porcentaje considerable de calles pavimentadas o con mejorado que precisa una progresiva superación en sus prestaciones. En primer orden, los polígonos que arman la estructura a modo de envoltorio del cuadro de estación deberían ser priorizados para contar con un pavimento de mayor calidad y capacidad de prestación (por la calidad de su constitución material, el ancho de carriles de circulación, la señalización vertical y horizontal, entre otros factores). Esto involucra las avenidas principales, ruta nacional N°33/San Martín al sur y Belgrano al norte del cuadro de estación; las paralelas Yrigoyen y Juan XXIII; y las perpendiculares B. Morelli, 9 de Julio y Alem. Vale la pena reiterar la trascendencia del traslado de vehículos de cargas que implicaría la constitución de la autopista al sur de Pérez o al menos la alternativa intermedia con desvío en Av. de las Campanillas, redundando en mejores

prestaciones para todos los modos de movilidad de pasajeros.

Consolidados estos ejes, puede proyectarse un circuito de prestaciones diferenciadas respecto a las calles comunes, las que conservarían un tratamiento homogéneo del espacio circulatorio. Se sugiere, para estas arterias estructurales, reglas alternativas con características de diseño singulares tales como una priorización de la circulación por sobre la detención (reformulación de las reglas de estacionamiento y el consecuente control necesario), convivencia ordenada y segregada con otros modos como la bicicleta y velocidades diferenciales de circulación respecto a las calles no estructurales.

Por otra parte, la ruta provincial N°14 y la ruta provincial N°34-s tienen una constitución de prestaciones limitadas (más críticamente en el primer caso con una materialidad débil y por falta de conectividad eficiente en el segundo). Sumados a la Av. Belgrano (de inminente consolidación), estos ejes compartirían la circulación regular con eventuales servicios de transporte público que, al no haberse constituido en su diseño definitivo, precisan de verificaciones posteriores en cuanto a su efectiva apropiación por parte de la ciudadanía para ofrecer alternativas segregadas, si resultaren apropiados en el futuro.

Inclusión de vías para implementar el transporte no motorizado.

La escala de Pérez resulta ideal para un circuito interno de movilidad no motorizada, que se constituya en un modo apropiable por la ciudadanía para sus traslados cotidianos. Los potenciales polígonos que reorganicen la movilidad diferenciada de Pérez, darían accesibilidad a toda la planta urbana, permitiendo acce-

der a una cicloavía⁴ a menos de 200 metros desde cada punto de la urbanización más consolidada.

Con carriles de circulación segregada, se pretende ofrecer seguridad al ciclista y acceso a los atractores de la localidad en modos sustentables de movilidad. Al deslindar lo motorizado de lo no motorizado, privilegiar la circulación no motorizada sobre vehículos particulares motorizados y combinar estas acciones con una eficiente circulación de modos públicos, Pérez podría constituirse en una de las localidades con mejores prestaciones de movilidad de toda el área metropolitana.

En detalle, el circuito de cicloavía podría repetir parcialmente los polígonos pautados para la movilidad motorizada, segregando cada modo en carriles diferenciados. La diferencia más gruesa se remite a los pasos ferroviarios y al ángulo formado por las calles Juan XXIII y Alem, que no cuenta actualmente con un mínimo necesario para la circulación de bicicletas. Avanzada la pavimentación de estos ejes, podría completarse el circuito, tal como indica el ítem de Movilidad Motorizada. Asimismo, otra alternativa podría resultar del circuito compuesto por calle Yrigoyen al Norte, Av. E. López al Este, calle Lamadrid al Sur (ingreso al sector de fútbol del Club Mitre), Av. Sarmiento al Oeste (acceso al predio cívico municipal) y también podría plantearse calle Yapeyú (conecta predio cívico municipal con las plazas, Estación FFCC, y Escuelas), y Av. 9 de Julio.

Respecto a los cruces ferroviarios, resulta sensible el modo de

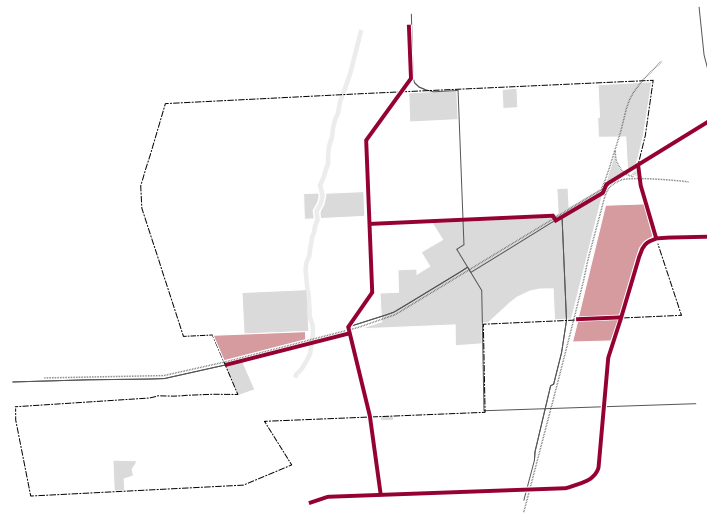
encuentro entre los ejes viales y el paso seguro de ciclistas entre el fragmento norte y el sur. En el cruce de Alem, con el acondicionamiento apropiado, sería factible asegurar la continuidad del viaje en bicicleta. En el cruce de Morelli, la escasez de espacio sugiere otras alternativas o su reformulación completa (modificación del ancho total, separación física entre lo motorizado y lo no motorizado, entre otros), que implican decisiones de peso porque alteran usos ya afirmados plausibles de traslado o remoción.

Para asegurar fluidez circulatoria, existen otras opciones de continuidad entre norte y sur tales como pensar la calle Sarmiento como alternativa a B. Morelli, que tiene en la actualidad un cruce “de hecho” peatonal. Si éste se formalizara, con los debidos permisos de la autoridad ferroviaria, la circulación ciclista podría acomodarse a un flujo diferenciado por medio de una calle muy trascendente que conecta puntos atractores de jerarquía. Completando el circuito, se propone un cruce por 9 de Julio donde ya figura un paso peatonal que podría servir de paso autorizado para ciclistas, con las precauciones necesarias (detención del ciclista y cruce a paso de hombre). Con el mismo, la bicicleta tendría condiciones de accesibilidad superiores a sus competidores motorizados, a través de la conexión con los fragmentos norte-sur por el eje central de la localidad y la unión, a su vez, de las plazas principales y el cuadro de estación con el modo de movilidad sustentable por excelencia. Cabe agregar algunas extensiones a estos polígonos centrales tales como R. Pérez, como vinculación sudeste, Av. San Sebastián como vinculación Noroeste y la reconfiguración en curso de una Av. Belgrano mejor constituida.

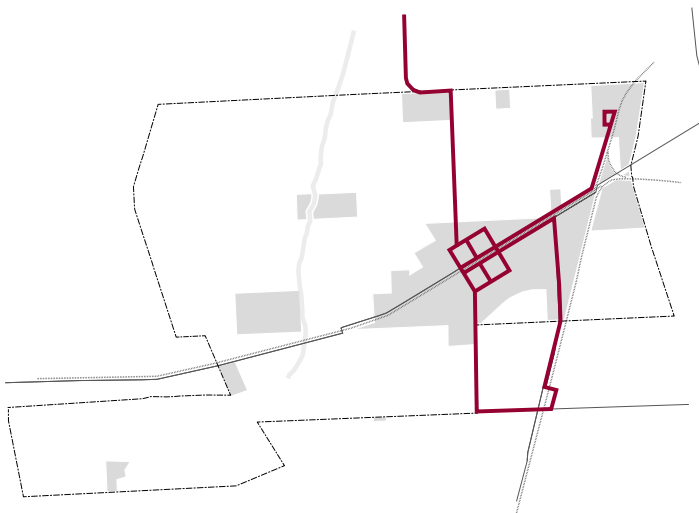
4. Cabe señalar que la segregación de modos resulta necesaria en tanto se verifiquen niveles medios/altos de vehículos circulando. En caso contrario, en lugar de segregar carriles, basta con controles de velocidad en Zonas calmas que compartan el espacio circulatorio a baja velocidad. Los niveles de servicio se determinarán luego de estudios de transporte pertinentes.



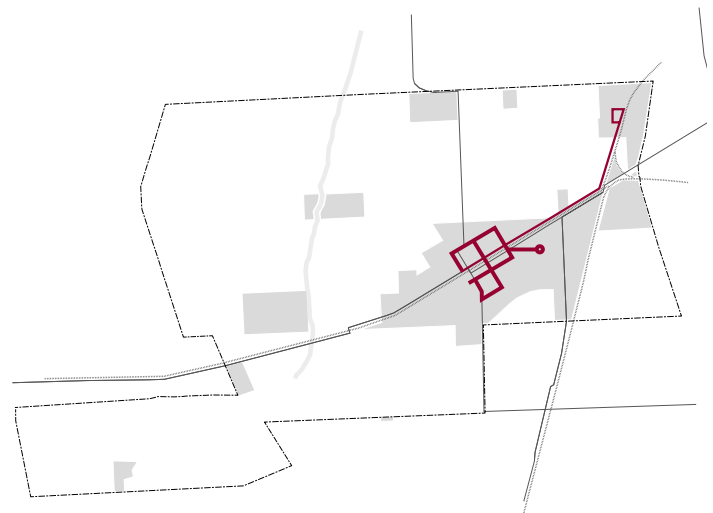
Consolidación del corredor interurbano



Canalización del transporte de cargas



Vías para el transporte no motorizado



Consolidación de los ejes transversales

4. LOS ESPACIOS PERIURBANOS



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

Desde el Plan Urbano Local se plantea la definición del espacio periurbano como un tipo de suelo con características propias, que se delimita a partir de parámetros cualitativos y no cuantitativos. Se propone trazar sus límites a partir del análisis del entorno cercano a las áreas urbanizadas, identificar la presencia de elementos paisajísticos de valor patrimonial y las afectaciones referidas a la dinámica hídrica. La definición y demarcación del

suelo periurbano contempla todos los elementos involucrados en el mismo como así también su naturaleza cambiante.

Para este espacio intermedio se propone incorporar elementos propios de los ámbitos urbanos que, superpuestos sobre parcelas productivas, configuren un paisaje con características espaciales mixtas. Se espera que el suelo periurbano pueda velar por la protección del suelo rural, y funcionar como barrera física que contenga la expansión innecesaria del suelo urbano.

Además, se considera fundamental proteger y fomentar el crecimiento de la producción hortícola agroecológica tanto por motivos culturales, sociales y paisajísticos, como por motivos económicos. Existe una tendencia mundial que muestra un crecimiento en la valoración de productos sanos para su consumo y amables con el medio ambiente. Para esto es necesario implementar programas de incentivos que fomenten la producción agroecológica, su comercialización y consumo por parte de las localidades del Área Metropolitana de Rosario. Con el desarrollo de esos programas de capacitación, certificación y comercialización, se pretende conseguir productos locales, que sean resultado de una producción devenida de buenas prácticas agrícolas y que reduzcan a su vez los kilómetros a recorrer antes de llegar al consumidor final.

Se reconocen cuatro situaciones diferentes que cumplen distintas funciones de acuerdo con su ubicación y condiciones preexistentes en un suelo que no es homogéneo. Ese reconocimiento establece no sólo las características del suelo periurbano, sino también los sistemas productivos permitidos en cada uno y aquellas actividades extras que se podrían realizar en cada caso. El Suelo Periurbano queda entonces establecido en cuatro categorías

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

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

En el periurbano de proximidad a áreas residenciales, es fundamental el cuidado de la salud ambiental y de los habitantes. Este periurbano cumple la doble función de actuar como filtro, reduciendo gradualmente el impacto de agroquímicos sobre el área urbana y mejorando la relación entre el campo y la ciudad; además de funcionar en la contención de la expansión urbana. Se proponen en él tipos productivos que colaboren con el filtrado de agroquímicos y que sean amables con el ambiente y con la salud de las personas. Se plantea un nivel alto de control para la producción de hortalizas, frutas, plantas aromáticas, flores, ovinos, forrajeras, granos y árboles para madera.

En el caso del periurbano en contacto con áreas industriales, se determina el tipo de producto posible a desarrollar dependiendo del tipo de industria.

Periurbano Productivo / Patrimonial. En este caso se propone la protección de las huertas existentes como un valor paisajístico y patrimonial. Se pretende valorizar la producción en el entorno

más cercano a los núcleos urbanos y evitar el constante corrimiento de las actividades productivas hortícolas por la fuerte presión inmobiliaria registrada en los bordes urbanos. Esto permitirá ofrecer al público del AMR productos locales, que preserven mejor su frescura y que permitan un contacto más directo entre el productor y el consumidor. Para esta categoría, se propone la producción que se realiza actualmente con mayores cuidados ambientales y con la posibilidad de incorporar otros productos para aumentar la variedad ofrecida. Estas huertas, como bien patrimonial, podrían estar sujetas a recategorización en el caso de estar localizadas dentro de un Área de Reserva para el desarrollo de un proyecto especial.

Periurbano Hídrico / Ambiental. El principal objetivo de delimitar un suelo periurbano hídrico/ambiental es el de velar por el ambiente natural protegiendo las zonas urbanas en sus cercanías. Para esto, es fundamental planificar la producción que se desarrolla, como así también el tratamiento paisajístico, por lo cual se distinguen dentro de esta categoría aquellos suelos con afectaciones hídricas y aquellos suelos con valor paisajístico ambiental a preservar. Para las áreas con afectación hídrica, se propone el diseño de reservorios que puedan alojar el agua de lluvia excedente por períodos de tiempo para evitar la saturación de los cursos de agua. Además, es necesario el correcto tratamiento de los bordes de los arroyos para poder controlar las crecidas, con la incorporación de árboles que ayuden a disminuir el impacto de inundaciones y recuperar los mismos como corredores biológicos fundamentales para el correcto desarrollo de la flora y la fauna autóctona.

Periurbano de Completamiento. Esta categoría define parcelas seleccionadas para extender el suelo periurbano hasta algún



- | | |
|---|---|
| Periurbano productivo y patrimonial | Proyecto interjurisdiccional - Parque recreativo productivo Perez-Soldini |
| Periurbano paisajístico o hídrico y ambiental | Futura área de expansión urbana |
| Periurbano de completamiento | Futura área logística - productiva |
| Periurbano de proximidad a núcleos urbanos | |

Plano 28. Selección preliminar de las parcelas de suelo periurbano

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

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

- Implementación de un programa específico con un modelo de gestión que integre a propietarios de suelo y productores para lograr una adecuada implementación de las políticas propuestas.
- Elaboración de un “Catálogo de Modos Productivos” que incorpore nuevas prácticas en el uso y apropiación del suelo tendiente a garantizar la protección de los elementos naturales, su flora y su fauna, así como también los cursos de agua que lo atraviesan. Para esto se deben establecer modos productivos que sean amables con los ecosistemas naturales, que generen una simbiosis entre los distintos elementos y que favorezcan a la riqueza paisajística del lugar. Se asignará a cada una de las áreas antes tipificadas los modos productivos que corresponden a cada caso y que estén listados en el catálogo.
- Conformación de corredores ecológicos en la unión de elementos naturales fundamentales para la protección ambiental a escala metropolitana. El paisaje periurbano debe ser entendido como una infraestructura en sí, que trabaje en favor de ciertos objetivos ambientales particulares. Por ejemplo, se plantea la creación de barreras forestales para cambiar la dirección, disminuir la velocidad de los vientos, y evitar que los agroquímicos afecten a las áreas urbanas. Además, el paisaje puede ser empleado para contener el agua de lluvia, usar la topografía para que trabaje como reservorio y retardador y así evitar inundaciones.
- Incorporación de caminos, ciclovías, espacios públicos como plazas y parques, viviendas de tipo rural en parcelas productivas, luminaria, señalética e infraestructuras que permitan una calidad de vida contemporánea inmersa en un paisaje productivo.
- Creación de barreras forestales que cambien la dirección y disminuyan la velocidad de los vientos, evitando que los agroquímicos usados en áreas rurales afecten a las áreas urbanas.
- Recuperación y conservación de las condiciones naturales de los suelos para facilitar así la filtración del agua de lluvia.
- Limpieza y mantenimiento de los cursos de agua para su mejor escurrimiento.
- Incorporación de árboles semilleros autóctonos en contacto con los corredores biológicos con el fin de restablecer la fauna local y el equilibrio ambiental.
- Desarrollo de un Plan Especial ubicado en el sector sur de la planta urbana, en el margen este de la ruta provincial N°14, a fin de proveer diversas actividades vinculadas a producción agroecológica, equipamientos y servicios para su comercialización, gastronomía e incorporación de alojamientos vinculados al desarrollo turístico de la ruralidad local, como, también así, de equipamientos deportivos y recreativos.



Paisaje productivo en el suelo periurbano, 2017

114 INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTIÓN

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

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

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

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

NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES

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

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

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

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

pondiente a una o más ciudades, así como detallar las particularidades de la configuración definida para las áreas del dominio público y privado. Contiene precisiones acerca de la configuración definitiva de la red de espacios públicos; el carácter y tratamiento; la superficie y localización destinada a la construcción de vivienda pública, si correspondiera; y la división del área, objeto del plan en unidades de ejecución para el desarrollo de planes de detalle.

Plan Maestro. Es el instrumento técnico, de carácter amplio, destinado a programar e impulsar la transformación integral de una extensión territorial frentista a un río u arroyo. Incluye situaciones excepcionales, que demandan la definición de políticas de reconversión, renovación o protección, mediante el desarrollo de estudios específicos de alta diversidad y complejidad dominial, funcional y ambiental. Un plan maestro incluye diferentes sectores pertenecientes a más de un municipio o comuna, con propuestas de ordenamiento que se resuelven por medio del desarrollo de planes especiales o de detalle.

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

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

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

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

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

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

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

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

REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

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

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

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

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

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

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

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

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

INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

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

CRÉDITOS

La elaboración del Plan Urbano Local de Pérez se llevó adelante en el marco del Programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, coordinado por el ECOM Rosario con la participación de comunas y municipios que lo integran. Encuadrado en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) del gobierno nacional, el programa cuenta con el financiamiento del Ministerio del Interior de la Nación, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Gobierno de la provincia de Santa Fe, a través del Programa Municipal de Inversiones PROMUDI.

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

MUNICIPALIDAD DE PÉREZ

Intendente, Pablo Corsalini

Director de Planeamiento Urbano, Marcelo Ottaviano

Coordinador de Gabinete, Marcelo Mainetti

Secretario de Gobierno, Fabio Schiaretti

Secretario de Producción, Víctor Morlán

Secretario de Obras Públicas, Jorge Barrionuevo

Asesor Técnico Local ECOM, Lautaro López

ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO (ECOM- ROSARIO)

Presidenta, Intendente de Rosario Mónica Fein

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

Municipios y Comunas miembros del Consejo de Gobierno, Los Municipios de Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Funes, Granadero Baigorria, Pérez, Rosario, San Lorenzo, Villa Constitución y Villa Gobernador Gálvez. Las Comunas de Acebal, Álvarez, Alvear, Pueblo Andino, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fighiera, General Lagos, Ibarlucea, Pavón, Piñero, Pueblo Esther, Ricardone, Soldini y Zavalla.

Directora General, Mirta Levin

Secretario Ejecutivo, Juan Martín Atencio

Directora de Ordenamiento Territorial, Maira Cimolini

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

Coordinadora del Programa, Soledad Iglesias

Responsable Área Metropolitana de Rosario, Ricardo Gallo

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

Gerente del Cono Sur y Representante en Argentina, José Luis Lupo
Especialista Senior de Desarrollo urbano y Vivienda, Francisca Rojas

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

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

INSTITUCIONES COLABORADORAS

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

EQUIPOS TÉCNICOS

EQUIPO TÉCNICO ECOM

Directora General del Programa "26 estrategias locales, un plan metropolitano", Mag. Arq. Mirta Levin
Coordinadora Urbanística, Arq. Maira Cimolini
Coordinador en Accesibilidad y Movilidad, Arq. Gustavo Chialvo
Coordinadora en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano, M. Sc. Arq. Agustina González Cid
Coordinador de Información Georreferenciada. GIS, Agr. Daniel Sartorio
Coordinadora en Comunicación y Logística ECOM, Lic. Verónica Perelló
Coordinadora de Desarrollo Productivo ECOM, CPN. María Celeste Soldatti
Auxiliar de Coordinación Urbanística, Arq. Federico Sileo
Auxiliar en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano, Ing. David Balaban
Auxiliar de Información Georreferenciada. GIS, Técnico Topógrafo Eric Jager
Asesora Estadística, Lic. Rosa Moses
Asesora en Accesibilidad y Movilidad, Ing. María Cecilia Lombardo
Asesor en Recursos Hídricos, Ing Civil Federico Derman
Auxiliares dibujantes, Arqs. Florencia Meucci, Sabrina Galarraga, Cecilia Pellegrini, Ignacio Cuenca, Guillermina Aguilera y Nicolás Vaz Ferreira
Auxiliares administrativos, Cp. Victoria Tinnirello e Ignacio Puntin.
Asesora administrativa contable, Cp. Ángeles Brunori
Responsable de publicaciones, DG. Raúl Sordoni
Colaboradores, Directora de Proyectos Especiales, Arq. Marianela Motkoski y *Auxiliar de Proyectos Especiales*, Arq. Martín Cabezudo
Asesor en Recursos Ambientales, Ing. Ambiental Andrés Carbajo
Secretaria, Jorgelina Ruiz

EQUIPOS TÉCNICOS ENTIDADES COLABORADORAS

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

Asesores Urbanísticos Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD). UNR, Arqs. Silvia Dócola y Alicia Mateos
Auxiliar de Coordinación Urbanística FAPyD. UNR, Arqs. Pablo Mazzaro y Virginia Mereta

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

Asesores Técnicos Colegio de Arquitectos Provincia de Santa Fe para el Cuadrante Oeste Metropolitano, Arqs. Graciela Rodríguez, Luciano Lisi y Raúl Pérez.

EQUIPOS TÉCNICOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES

Desarrollo y coordinación, Licenciados Natalia Carnovale, Diego Beretta

Responsable Metodológica, Lic. Aneley Berardo

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

EDICIÓN

Coordinación editorial, Arq. Maira Cimolini, Dra. Arq. Cecilia Galimberti y Arq. Federico Sileo

Diseño Gráfico, Dg. Raúl Sordoni. Sordoni ADV

Ilustraciones, Arq. Luis Lleonart

Corrección y revisión de textos, Dra. Julia Musitano

Imprenta, Akian Gráfica Editora

AGRADECIMIENTOS

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

Secretario de Desarrollo Territorial y Economía Social, Mauro Casella

Jefe de Área de Proyecto, Delegación Rosario de la Dirección

General de Proyectos de la Secretaría de Recursos Hídricos,

Ing. Raúl Navarro

Asesor en Recursos Hídricos, Ing. Hugo Orsolini

CIOT Comisión Interministerial de Ordenamiento Territorial

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

Pérez 2030 : plan urbano local. - 1a ed. - Rosario : ECOM, 2018.

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

ISBN 978-987-46812-4-9

1. Planes Urbanos. 2. Ordenamiento Territorial. CDD 711



Editado en la ciudad de Rosario, Sante Fe, en el mes de Marzo de 2018. Se ha hecho el depósito de Ley 11.723
Este libro se terminó de imprimir en Marzo de 2018 en AKIAN GRAFICA EDITORA S.A., Clay 2992, CABA, Argentina.





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



