

PLAN BASE DE LA CIUDAD DE CARCARAÑA

*Una herramienta participativa
para el desarrollo local*

REGIÓN 4
PROVINCIA DE SANTA FE



MAYO 2015

	Prólogos	pág.03
1.	Introducción	pág.07
2.	Ciudades intermedias	pág. 11
	CONCEPTO	pág. 12
	CIUDADES INTERMEDIAS EN SANTA FE	pág. 14
	CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO: NUEVOS DESAFÍOS	pág. 14
3.	Planificación estratégica en la provincia de Santa Fe	pág. 17
	CONTEXTO Y PERSPECTIVAS	
	UNA NUEVA ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO	pág. 19
4.	El Plan Base	pág. 23
	EXPERIENCIAS EN CURSO	pág. 31
	PRINCIPALES TEMÁTICAS IDENTIFICADAS	pág. 32
5.	Plan Base de la Ciudad de Carcarañá	pág. 35

Creemos que para concretar la idea de un Estado cercano, tenemos que pensar y diseñar nuestras políticas públicas desde el territorio, desde el lugar donde la gente vive, se relaciona, trabaja y construye lazos. En este sentido, entendemos al territorio como un espacio con identidad propia, con problemas y potencialidades que merece un enfoque situado y particular.

Este abordaje supone articular las miradas de todos los actores que lo habitan, tanto de los gobiernos locales, como de sus organizaciones. Sabemos que sólo ellos tienen la capacidad de proyectar su futuro y aunar esfuerzos en función de un objetivo común: desarrollar comunidades y espacios más adecuados para vivir.

En nuestro país, y en Santa Fe especialmente, se presentan grandes desigualdades territoriales; lo urbano y lo rural se entrecruzan de una manera particular, brindándole una impronta propia al territorio, a su dinámica y a su gente. El crecimiento urbano no planificado, los procesos de exclusión hacen, en muchos casos, inalcanzable el acceso a un hábitat digno. En este contexto, las ciudades intermedias adquieren un papel protagónico en la prestación de servicios e infraestructura básica a la población que llega a ellas en busca de nuevas oportunidades.

Esta realidad nos indicaba que como Estado debíamos proponer nuevas herramientas que consoliden políticas multidimensionales basadas en la corresponsabilidad, la equidad y la participación ciudadana. Nuestro primer paso fue la construcción colectiva del Plan Estratégico Provincial, el cual imagina un sistema de proyectos que tiene como meta garantizar un territorio integrado, con calidad social y con una economía orientada al desarrollo. Luego, fue la cooperación a escala internacional la que nos abrió nuevas puertas que nos permitieron ir concretando muchos de esos proyectos estratégicos.

La experiencia y la posibilidad que nos brindan CGLU y la Cátedra UNESCO UdL para la concreción de los Planes Base en Ciudades Intermedias constituyen una oportunidad para transformar el territorio, para proponer estrategias innovadoras al servicio de las ciudades santafesinas y de su gente, y para mejorar la coordinación entre los gobiernos locales y el Estado provincial.

Estamos convencidos de que esta experiencia de implementación de Planes Base para localidades santafesinas, ha sido sumamente enriquecedora y que abre un precedente inigualable para el desarrollo de nuestras ciudades, al tiempo que nos permite reconstruir lazos de convivencia y potenciar nuestra vida en comunidad.



ANTONIO BONFATTI
Gobernador de la Provincia de Santa Fe

El desarrollo urbano con equidad, solidaridad e inclusión, es una necesidad creciente en todas las ciudades de la provincia, independientemente de su tamaño, su capacidad financiera o de sus recursos técnicos.

Hoy, ese desarrollo requiere esfuerzos conjuntos para mejorar el hábitat y la calidad de vida de todos los habitantes; para hacer de la ciudad un espacio pleno de derechos, donde cada uno sea protagonista de su propia historia.

Los gobiernos locales y sus ciudadanos necesitan acceder a un territorio que brinde cada vez más oportunidades, mejores servicios y respuestas más rápidas e innovadoras. Como gobierno provincial, nos enfrentamos al desafío cotidiano de apoyar a cada quien en su contexto garantizando participación y cohesión social.

Durante el 2013 trabajamos juntos, promovimos el intercambio de experiencias y acompañamos a cinco municipios en el desarrollo de sus Planes Base como instrumento privilegiado para organizar su crecimiento en el marco del derecho a la ciudad.

En 2014 sumamos trece nuevas localidades a este programa, y en este año seguiremos profundizando este trabajo para seguir avanzando con paso decidido hacia la provincia que todos soñamos.



RUBÉN GALASSI
Ministro de Gobierno y Reforma del Estado
de la Provincia de Santa Fe

El progreso de Carcarañá es nuestra meta, y estamos convencidos que una ciudad no puede desplegar todo su potencial si primero no se la piensa, sino se planifican los sueños para que en algún momento se transformen en realidad.

Con esta convicción y con todo el entusiasmo puesto en este objetivo entendimos, desde un primer momento, que los ejes fundamentales para saber hacia dónde vamos, solo pueden confeccionarse entre el Estado Municipal y la participación de todas las instituciones civiles y de los ciudadanos en general. En este sentido hemos generado los espacios de debate necesarios para enriquecer los proyectos e ir forjando una apropiación por parte de la comunidad.

Planificación y Participación son un sello de nuestra gestión, y dieron origen a diversas políticas públicas que aspiran a un desarrollo con sentido igualitario, a inversiones con equidad territorial y a una mayor inserción regional.

El Plan Base para ciudades intermedias que nos aporta el gobierno de la Provincia de Santa Fe junto con CGLU y la Cátedra UNESCO UdL, es para Carcarañá, la posibilidad de ordenar y jerarquizar la estrategia de gestión iniciada el 10 de Diciembre del 2011; un lugar desde donde partir para ir implementando las acciones y promoviendo las normativas del porvenir con una mirada más integral.

Interpretando el Pasado, diagnosticando el Presente y planificando el Futuro entre todos, vemos un horizonte cierto hacia donde poder caminar en la búsqueda de la felicidad colectiva.



RAMÓN PEDRO SOQUES
Intendente de Carcarañá



01.

Introducción



Para el diseño y realización del presente programa “Planes Base en ciudades intermedias de la provincia de Santa Fe. Una herramienta participativa para el desarrollo local”, el gobierno provincial tomó como referencia las previsiones de la Organización de Naciones Unidas (ONU), que explican que el alto crecimiento de la población esperado para las próximas décadas se concentrará en las áreas urbanas de los países menos desarrollados. Como consecuencia de este fenómeno demográfico, las ciudades y pueblos demandarán mayor cantidad de servicios e inversiones para hacer frente a dichos cambios.

Actualmente la mayoría de la población urbana a escala global vive en ciudades que cumplen un papel de mediación entre territorios urbanos y rurales, donde circulan bienes, información y capacidades administrativas entre distintos puntos geográficos. Si bien estas ciudades, conocidas como “intermedias”, son muy diversas entre sí, presentan numerosas similitudes en términos de retos y oportunidades, y en lo relativo a los sistemas urbanos y territoriales que las caracterizan.

Respecto de la provincia de Santa Fe las ciudades de tamaño medio han tenido un crecimiento sostenido de habitantes durante las últimas décadas. Dicho crecimiento ha generado desordenados procesos de urbanización en localidades cuyas capacidades de planeamiento y gestión son generalmente

escasas o incipientes, favoreciendo la expansión de zonas urbanas carentes de servicios básicos y deficientes condiciones de habitabilidad.

Esta realidad pone de manifiesto la necesidad de afrontar estas nuevas tensiones, cambios y transformaciones a través de la implementación de instrumentos de planificación, gestión y ordenamiento del territorio que aporten a mejorar progresivamente la calidad de vida de los ciudadanos.

Como respuesta a esta situación, el gobierno de la provincia Santa Fe ha adoptado el Plan Base, herramienta desarrollada por la Cátedra UNESCO UdL "Ciudades Intermedias: Urbanización y desarrollo" y promovida por Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU), como instrumento de planificación urbana. Esta herramienta aporta practicidad metodológica al objetivo de pensar estratégicamente el crecimiento y desarrollo de las ciudades intermedias, considerando sus diferentes realidades y particularidades. Además de aportar al fortalecimiento de los gobiernos locales, su implementación pretende instalar y consolidar la cultura de la planificación urbana en la provincia de Santa Fe, lo cual requiere no sólo impulsar el proceso, sino también asegurar mecanismos para su continuidad.

Este documento describe un proceso innovador de articulación entre distintos niveles de gobierno, provincial y local. Aquí se presenta puntualmente la implementación del Plan Base para la ciudad de Carcarañá.

 *Hay momentos que ponen a las sociedades en una encrucijada. Ésos son los momentos en los cuales, en la vida y en la política, debemos asumir el desafío de sostener a las nuevas generaciones.*

ANTONIO BONFATTI, MAYO 2014

 *En el marco del Programa Internacional CIMES sobre ciudades intermedias, la provincia de Santa Fe es el 1º gobierno intermedio que asume el compromiso de acompañar los procesos de planificación urbanística de los gobiernos locales pertenecientes al territorio provincial, a través de la herramienta Plan Base.*

JOSEP MARÍA LLOP –CÁTEDRA UNESCO UDL–, NOVIEMBRE 2013



02.

Ciudades Intermedias

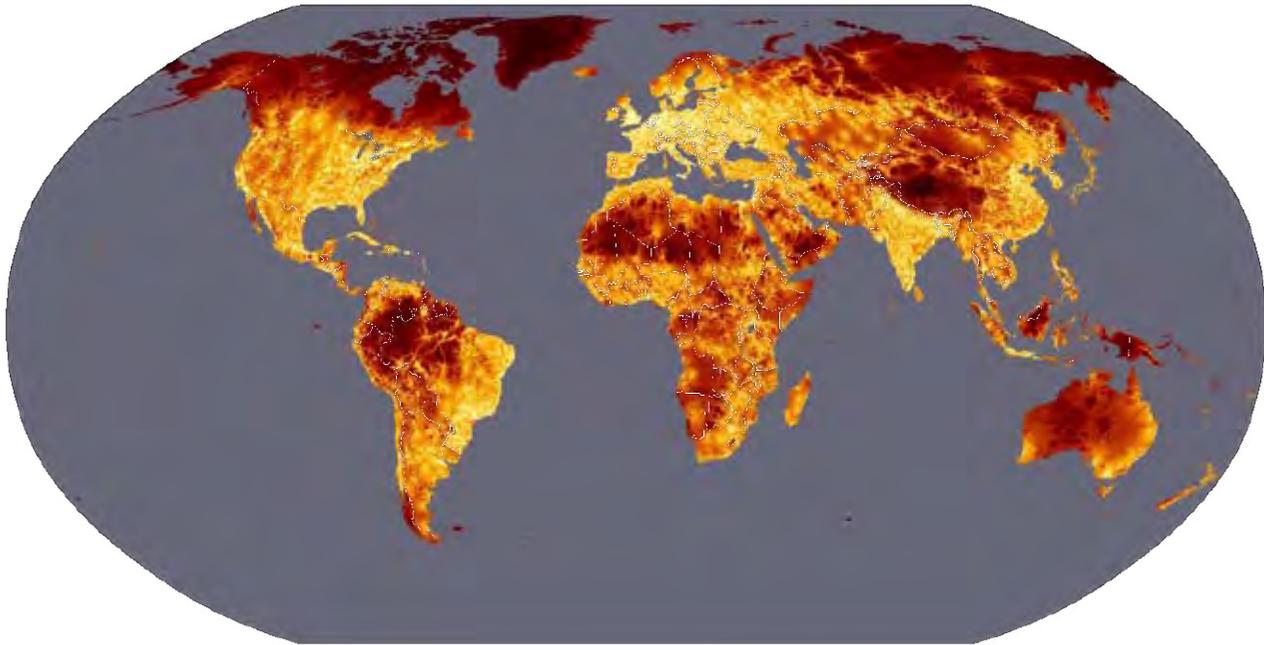
Las ciudades intermedias se constituyen como centros de interacción social, económica y cultural; como centros de bienes y servicios para la población del mismo municipio y de municipios cercanos (asentamientos urbanos y rurales), generando focos de articulación y de conexión territorial.

CONCEPTO

Una ciudad se considera intermedia por sus dimensiones físicas y demográficas, el contexto social y geográfico, y sobre todo por las funciones que desarrolla. La ciudad intermedia articula flujos de bienes, servicios, información y administración entre los territorios urbanos y rurales que conforman su área de influencia.

Una característica favorable en este tipo de ciudades es que son de un tamaño mediano, que si bien implica que las ofertas de servicios sean menores que en las grandes ciudades, permite una serie de ventajas:

- **Proximidad.** Las menores distancias fomentan modalidades de desplazamiento saludables y sustentables. Asimismo el acceso a los equipamientos y servicios urbanos es más cercano.
- **Integración comunitaria.** Estas ciudades permiten una relación más cercana de los ciudadanos con los espacios comunitarios, de servicios y recreativos.
- **Identidad y arraigo local.** La relación más próxima entre los ciudadanos y los espacios comunes promueve una mayor apropiación colectiva del territorio, condición adecuada para imaginar y diseñar proyectos de desarrollo que afiancen la identidad local y promuevan el arraigo cultural y patrimonial.



■ CIUDADES

Fuente: <http://gem.jrc.ec.europa.eu>

Según la organización internacional Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU), es necesario comprender las características principales y el papel de las ciudades intermedias para fomentar el intercambio de experiencias y prácticas, la revisión y enriquecimiento de los programas de asociaciones de gobiernos locales y así poder estimular un debate sobre el uso de la planificación urbana estratégica como una herramienta que prioriza acciones.

CIUDADES INTERMEDIAS EN SANTA FE

La provincia de Santa Fe está conformada por 363 localidades, destacándose dos núcleos urbanos principales: la ciudad de Santa Fe y su área metropolitana, con alrededor de 500 mil habitantes; y la ciudad de Rosario, cuya área metropolitana asciende aproximadamente a 1.500.000 habitantes. De hecho, según el Censo Nacional de Población (INDEC, 2010), el Gran Santa Fe y el Gran Rosario alcanzan a reunir, juntos, el 60% de la población provincial. También se destacan las ciudades de Reconquista, Rafaela y Venado Tuerto, con poblaciones que van entre 60 y 100 mil habitantes.

De acuerdo a la legislación provincial, las localidades tienen diferentes categorías según su densidad demográfica. Se denominan **municipios de 1º categoría** las localidades con más de 200 mil habitantes; **municipios de 2º categoría** aquellas entre 10 mil y 200 mil habitantes; y **comunas** las localidades de menos de 10 mil habitantes.

Se consideran ciudades intermedias a las localidades que cumplen un rol de articulación de bienes y servicios, involucrando otros territorios urbanos y rurales además del propio. En general, esta característica es propia de los municipios de 2º categoría.

En cuanto a las capacidades de gestión administrativa, son ciudades que se encuentran dentro de un proceso de consolidación y fortalecimiento de su estructura técnica, financiera y política.

CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO: NUEVOS DESAFÍOS

En los últimos diez años en la provincia de Santa Fe las ciudades intermedias demostraron un crecimiento mayor al promedio provincial. Por su parte, ciudades de las áreas metropolitanas de Santa Fe y Rosario registraron tasas de variación poblacional que superan ampliamente la media provincial.

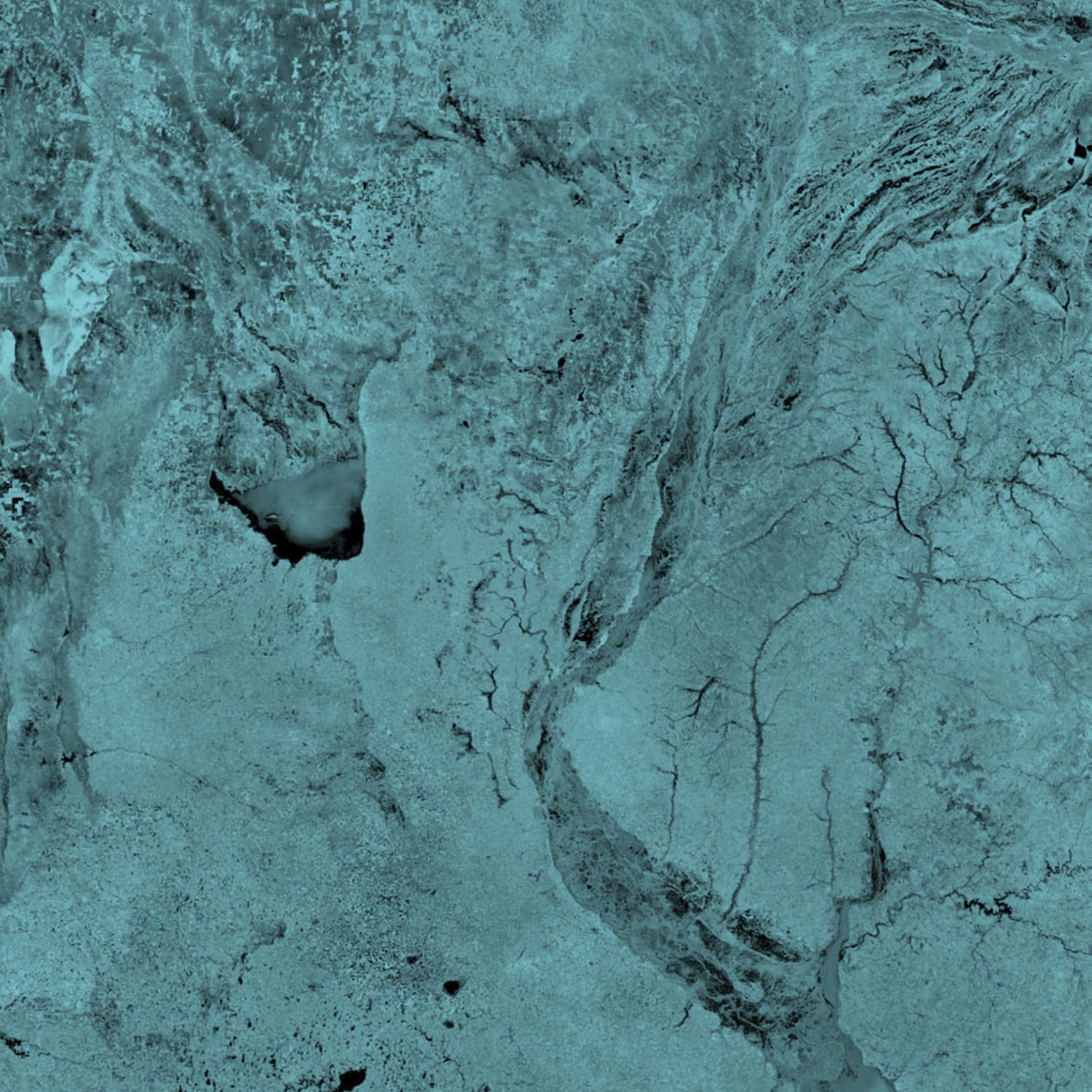
Según el último Censo Nacional de Población (INDEC, 2010), el 66% de las localidades con más de 10 mil habitantes creció por encima del promedio provincial, que fue del 0,7% interanual. A su vez, las ciudades con poblaciones de entre 50 y 100 mil habitantes alcanzaron un crecimiento anual mayor al promedio provincial, llegando a registrarse tasas de variación poblacional de hasta el 4,2% interanual en ciudades del área metropolitana Rosario.

Este crecimiento sostenido ha generado, como consecuencia, desordenados procesos de urbanización y situaciones de segregación socioespacial, que sumado a los procesos estructurales de exclusión, contribuyen negativamente a sostener niveles adecuados de cohesión social.



La informalidad de la tenencia del suelo urbano, la dificultad para acceder a servicios básicos como salud, transporte, educación y trabajo; y la emergencia de problemáticas sociales de diferente índole, renuevan la importancia de contar con una planificación adecuada del territorio y con instrumentos normativos y regulatorios.

Los gobiernos locales deben dar respuestas a estos nuevos desafíos. Es necesario contar con políticas de planificación urbana impulsadas en conjunto con el gobierno provincial como política de Estado, con el objetivo de dar soluciones concretas y fortalecer las capacidades administrativas locales.



03.

Planificación estratégica en la provincia de Santa Fe

CONTEXTO Y PERSPECTIVAS



UNA NUEVA ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO

Desde el año 2008, la provincia de Santa Fe inició una profunda transformación del Estado anclada en la regionalización como nueva modalidad de gestión territorial; la descentralización administrativa; la planificación estratégica como herramienta colectiva de construcción de políticas públicas; y la participación ciudadana que promueve la deliberación plural en un espacio público horizontal y democrático.

La regionalización, es decir, la organización del territorio provincial en cinco regiones, se entiende como una estrategia para integrar e impulsar el desarrollo de los pueblos y ciudades de la provincia, potenciando sus recursos e identidades económico-productivas. La premisa base de esta política "Cinco regiones, una sola Provincia" ha posibilitado identificar las diversidades, reconocer las particularidades, revalorizar el diálogo, y establecer una nueva escala intermedia de pertenencia e intervención para las 363 localidades que la integran.

Esta transformación iniciada en la provincia de Santa Fe puede ser analizada en sus dos dimensiones de proceso y resultado. Como proceso, la implementación de la regionalización adquiere formas y modalidades diversas. Como resultado, ha generado el Plan Estratégico Provincial que –construido con la participación de los ciudadanos y ciudadanas, representantes de organizaciones de la sociedad civil y gobiernos locales– ha anclado la acción pública de

gobierno bajo la mirada y decisión ciudadana. Este Plan Estratégico se ha instalado como una herramienta de gestión que articula e interrelaciona áreas y acciones en el territorio, definiendo 346 proyectos de escala provincial y regional con un horizonte a 20 años.

La Visión 2030 del Plan Estratégico Provincial, propone pasar de la planificación a la gestión estratégica a través de la incorporación de nuevos proyectos contenidos en el eje de trabajo **planificación y ordenamiento del territorio**, dentro de la línea estratégica *Territorio Integrado*. Estos proyectos se orientan a ordenar el crecimiento y fomentar el desarrollo local, teniendo en cuenta sus realidades y potencialidades.

Una de las principales acciones impulsadas dentro de este marco es el proyecto de Ley Provincial de Uso del Suelo y Hábitat, que tiene como principal objetivo promover la instalación de procesos sociales de construcción democrática y participativa del hábitat y del ordenamiento territorial.

Este proyecto de ley propone la creación de un conjunto de herramientas que aportan a la consolidación de un marco legal más equitativo en materia de acceso al suelo y crea un conjunto de instrumentos de gestión social, urbana y fiscal que contribuyen a garantizar el derecho constitucional a la vivienda y al hábitat digno y al desarrollo territorial.

El rol del Estado es clave. Como conductor y co-protagonista de la generación de condiciones que promueven y viabilizan soluciones innovadoras a problemas públicos y nuevas formas de “hacer” en la gestión pública. En este sentido, el Estado ha sido –y es– el conductor de este proceso.

El Plan Base, como herramienta de planificación urbana aporta a los objetivos del mencionado proyecto de Ley. Constituye una metodología concreta, que da respuesta a la escasez o ausencia de instrumentos técnicos y/o normativos en las localidades. La provincia de Santa Fe, desde su rol de gobierno intermedio, acompaña, asesora y capacita a los gobiernos locales, por ser quienes tienen competencia directa sobre el ordenamiento, crecimiento y desarrollo del territorio.

En este sentido, las **políticas regionales de planificación de base en ciudades intermedias** constituyen el primer paso hacia el posterior desarrollo de planes urbanísticos, con validez normativa, para organizar las decisiones futuras en el marco del actual contexto geográfico.



REGIÓN 1

REGIÓN 3



REGIÓN 5



REGIÓN 4



REGIÓN 2



04.

El Plan Base



¿QUÉ ES?

Es una herramienta de planificación urbanística para ciudades intermedias, que se destaca por las siguientes características:

- Es el primer paso hacia la planificación urbanística.
- Habilita a etapas posteriores de planificación urbana considerando aspectos normativos y regulatorios.
- Incorpora principios de desarrollo sostenible y planificación estratégica participativa.
- Fortalece el trabajo colectivo entre provincia y municipios a partir del ámbito urbano.
- Articula las distintas escalas de intervención física en el territorio de forma concurrente.
- Permite fortalecer el concepto de red de ciudades en el espacio provincial.



¿QUIÉNES PARTICIPAN?

Pueden participar todas las localidades de la provincia de Santa Fe que reúnan las siguientes características:

- Que cumplan roles de articulación en el territorio y/o funcionen como centros de referencia de otras localidades por su oferta de bienes y servicios, independientemente de su tamaño físico o cantidad de habitantes.
- Que tengan interés en profundizar su proceso de planificación urbana y ordenamiento territorial, o no cuenten con avances significativos en la materia.
- Que el Estado local disponga de capacidad técnico-ejecutiva suficiente para poder llevar a cabo el plan de trabajo completo.

El compromiso de trabajo interinstitucional se formaliza a partir de la adhesión de los municipios y comunas al Convenio Marco de Colaboración entre el Gobierno de la Provincia de Santa Fe y la Cátedra UNESCO UdL "Ciudades intermedias: Urbanización y desarrollo".



¿QUIÉNES LO REALIZAN?

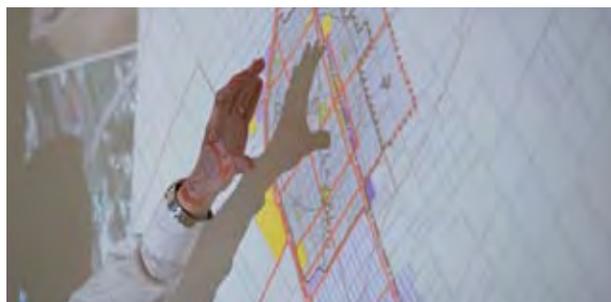
El trabajo está a cargo de los equipos técnico-ejecutivos de los gobiernos locales, con el acompañamiento y asesoramiento permanente del gobierno provincial.





¿QUÉ SE ELABORA?

- **Encuesta CIMES.** Dicho documento significa la recopilación y el procesamiento de datos cuantitativos y cualitativos de cada localidad necesarios para dar inicio al proceso de planificación urbana.
- El documento **Plan Base** de la ciudad, que se construye a través de un lenguaje gráfico común y refleja la interacción de los componentes que configuran el territorio:
 - Sistema vial y de transporte
 - Accesibilidad a equipamientos públicos
 - Servicios básicos e infraestructuras
 - Sistemas de espacios libres
 - Sistema hídrico y zonas de riesgo
 - Morfología urbana
 - Hábitat
 - Determinación de áreas urbanas: consolidada, de extensión y de reserva
 - Normas urbanísticas y planes específicos
 - Identificación de intervenciones recientes
 - Definición de proyectos estratégicos prioritarios





¿CUÁNTO TIEMPO REQUIERE?

Se prevén entre dos y cuatro meses de trabajo por parte de los equipos técnicos locales, para la producción del Plan Base Preliminar de la ciudad.





¿CÓMO SE TRABAJA?

- A través de reuniones periódicas en cada localidad donde se realizan las siguientes actividades:
 - Presentación del programa Plan Base y conformación del equipo técnico local.
 - Comunicación de la metodología de trabajo y entrega de información útil para iniciar el proceso.
- Realización de un Seminario–Taller entre la Cátedra UNESCO UdL, el gobierno provincial y los gobiernos locales, con el objetivo de transmitir la metodología e iniciar el proceso de elaboración del Plan Base de cada ciudad.
En la última edición, participó como invitada la Arq. Roxana Tapia Uriona en representación de Cátedra UNESCO UdL.





¿QUÉ INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN INVOLUCRA?

Esta iniciativa promueve un proceso participativo gradual en torno a la construcción definitiva del Plan Base de cada localidad, cuya finalidad es alcanzar acuerdos sustantivos entorno a los principales proyectos que deberán estar presentes en el Plan Base. Este proceso participativo se lleva adelante mediante talleres de trabajo en los que se convoca a las instituciones y a los vecinos y vecinas de cada localidad.



- Presentación del Plan Base Preliminar en cada localidad, a fin de dar a conocer públicamente el resultado del proceso iniciado y someterlo a la consideración de los ciudadanos, organizaciones de la sociedad civil e instituciones del territorio.



¿CUÁLES SON SUS PRINCIPALES APORTES?

El Plan Base orienta, ordena y prioriza las distintas iniciativas y proyectos que deben implementarse para avanzar hacia el proyecto de ciudad deseado.

Tiene el potencial de constituirse en la base de un Plan de Ordenamiento Territorial o Plan Director Urbanístico renovado, con validez normativa.

En términos de planificación urbanística, promueve la actualización de normativas locales: como por ejemplo ordenanzas, creación o renovación de plan regulador, código urbano y reglamento de ordenamiento urbano/rural.



¿CUÁL ES SU ENCUADRE NORMATIVO?

La metodología Plan Base es un instrumento de discusión y generación de consensos sobre un proyecto de ciudad de mediano plazo. Sin embargo, en su elaboración debe manifestar un conocimiento y adecuación a las normativas y reglamentaciones vigentes, provinciales y locales. Principalmente aquellas con implicancias directas sobre la cuestión física del territorio.

Entre las normas provinciales de interés se encuentran las siguientes:

- Ley N°2.439: Orgánica de comunas
- Ley N°2.756: Orgánica de las municipalidades. Reformas
- Ley N°10.000: Intereses simples y difusos
- Ley N°10.552 y Reglamentación: Conservación y manejo de suelos
- Ley N°11.273: Utilización de productos fitosanitarios
- Ley N°11.525: Parques y áreas industriales
- Ley N°11.717, reglamentación y modificatorias: Medio ambiente y desarrollo sustentable
- Decreto N°7.317/67: Normas para anteproyectos de planes estructurales de desarrollo urbano
- Reglamento tipo de loteos y urbanizaciones para comunas y municipios
- Reglamento mínimo de edificación para comunas de la provincia

EXPERIENCIAS EN CURSO

La visión prospectiva de la provincia que queremos, una Santa Fe integrada y solidaria, con equilibrio territorial, calidad social y desarrollo económico, es la perspectiva bajo la cual se enmarca esta iniciativa.

La decisión política de avanzar en el fortalecimiento y diversificación de equipamientos comunitarios, en los temas referidos al ordenamiento territorial y la planificación urbana, posibilita la implementación progresiva del programa Plan Base en localidades del territorio provincial. Esto requiere que desde la gestión provincial se diseñen una serie de estrategias que garanticen avances concretos en el proceso de trabajo, a partir del cumplimiento de metas específicas.



PRIMERA ETAPA, INICIADA EN 2013

Durante el segundo semestre de 2013 se dio inicio a la primera experiencia del programa con cinco ciudades intermedias, una de cada región, garantizando los criterios de equilibrio territorial que caracterizan el Plan Estratégico Provincial de Santa Fe:

- REGIÓN 1** - Las Toscas
- REGIÓN 2** - Sunchales
- REGIÓN 3** - Santo Tomé
- REGIÓN 4** - Casilda
- REGIÓN 5** - Villa Cañas

SEGUNDA ETAPA, INICIADA EN 2014

Desde el segundo semestre de 2014 se implementa la segunda experiencia del programa en donde participan trece localidades

- REGIÓN 1** - Avellaneda y Reconquista (conurbación); Vera
- REGIÓN 2** - San Cristóbal; San Jorge
- REGIÓN 3** - San Carlos Centro y San Carlos Sur (conurbación); Laguna Paiva
- REGIÓN 4** - Alcorta; Carcarañá; El Trébol
- REGIÓN 5** - Chañar Ladeado; Wheelwright

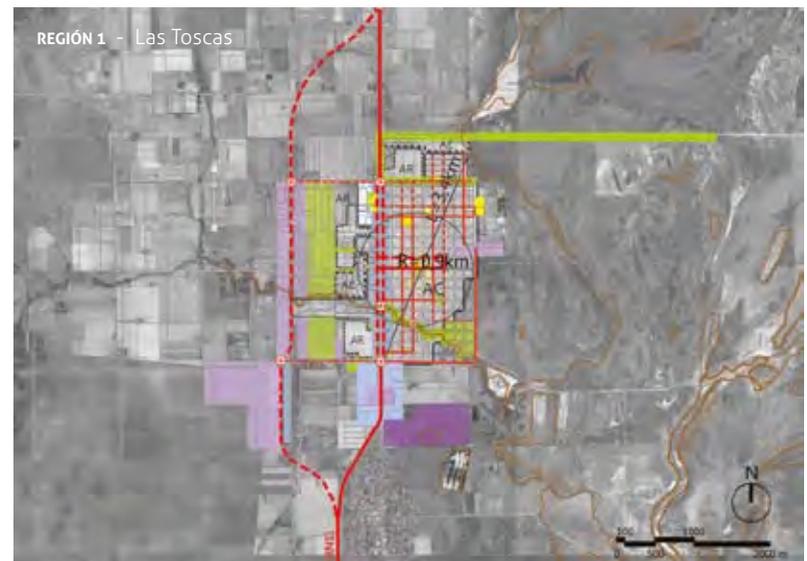
PRINCIPALES TEMÁTICAS IDENTIFICADAS

A pesar de que la planificación de base en Santa Fe es un programa muy reciente, en materia de primeros aprendizajes se pueden identificar temáticas y potencialidades comunes, entre las que se encuentran:

-  CONTROL Y REGULACIÓN DE EMPRENDIMIENTOS DE GRAN ESCALA
-  IMPACTO URBANO DEL TRANSPORTE VIAL DE CARGAS
-  IMPACTO URBANO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGAS
-  DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS BÁSICOS: AGUA, ENERGÍA, GAS, CLOACAS
-  ENERGÍAS RENOVABLES DE GENERACIÓN LOCAL
-  GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS
-  SISTEMA DE ESCURRIMIENTO HÍDRICO URBANO Y RURAL
-  FORTALECIMIENTO Y DIVERSIFICACIÓN DE LOS EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS
-  RECUPERACIÓN DE EDIFICIOS HISTÓRICOS OCIOSOS DE PROPIEDAD PÚBLICA Y PRIVADA
-  UTILIZACIÓN DE PREDIOS URBANOS VACANTES: FERROVIARIOS, MILITARES, ETC.
-  DISEÑO DE SISTEMAS DE ESPACIOS LIBRES

PLANES BASE SÍNTESIS - PRIMERA ETAPA

nuevo	existente		
		Cruces	 Compacidad Radio (R)
		Nodos	 Extensión Línea (L)
		Vías primarias	 AC - Área urbana consolidada
		Vías secundarias	 AE - Área de extensión urbana
		Vías del ferrocarril	 AR - Área de reserva urbana
		Equipamiento comunitario	 ZP - Zona de protección
		Servicios, industria, logística, residuos sólidos	 ZR - Zona de regulación
		Espacios libres	 ZM - Zona de mejora
		Sistema hídrico	 ZT - Zona de transformación



REGIÓN 2 - Sunchales



REGIÓN 4 - Casilda



REGIÓN 3 - Santo Tomé



REGIÓN 5 - Villa Cañas





AE2

AR

AE4

05.

Plan Base de la Ciudad de Caracarañá



CONFIGURACIÓN TERRITORIAL

La ciudad de Carcarañá se encuentra ubicada en el departamento San Lorenzo en el sudeste de la provincia de Santa Fe, sobre la margen derecha de río homónimo en la intersección de éste con la Ruta Nacional N° 9, situándose en el punto intermedio de la ruta Buenos Aires – Córdoba.

Si bien se debe la fundación a los ingleses, no fueron ellos los primeros en habitar estas tierras cercanas al río, ya que sus primitivos pobladores fueron aborígenes Querandíes, que por su bravura los llamaron CARA-CARAES, vocablo proveniente del Guaraní "CARA-CARA-AÑA" que significa CARANCHO DIABLO. Desaparecidos con la llegada de los españoles que posteriormente establecieron grandes haciendas en la región; siendo los propietarios más destacados, hasta el siglo XVII, los Padres Jesuitas (Estancia de San Miguel del Carcarañá).

Finalmente en el siglo XIX, entre 1870 y 1871, los ingleses de la Compañía de Tierras del Ferrocarril Central Argentino fundan la Colonia, recibiendo inmigrantes europeos, en su mayoría Suizos, Franceses, Alemanes, Italianos y Españoles. La finalidad de la Compañía era la de conformar colonias agrícolas en torno a cada estación ferroviaria, que se habitaron a partir de las leguas otorgadas por el gobierno nacional a esta empresa extranjera. El diseño de nuestra ciudad fue realizado por los ingleses con estructura rectangular (original de 1902) y respondiendo a las posturas urbanísticas del momento, fundamentalmente higienistas. Las vías del FFCC se tomaron como el eje del trazado, gene-



rando las principales arterias en sentido paralelo a las mismas, destacando además una periferia de manzanas destinadas a quintas y un sector delimitado paralelo al Río Carcarañá para el asentamiento industrial.

En la década de 1930 se traza la Ruta Nacional N° 9 tangencial al núcleo urbano, generando un área de tensión y desarrollo hacia el sur. Para esa misma época Carcarañá deja de ser Colonia para convertirse en un pueblo que contaba ya con Juzgado de Paz, Registro Civil, Comisaría y Edificio de Correos y Telégrafos, Escuelas públicas y varias instituciones socioculturales y deportivas.

En la década de 1970 la población se incrementó como consecuencia de convertirse en polo industrial y fuente de trabajo para migrantes nativos de otras provincias como: Entre Ríos, Chaco y Formosa, dando un alto crecimiento demográfico lo que dio como resultado que el 8 de Enero de 1981, el pueblo de Carcarañá se transformara en Ciudad. Su población actual oscila en los 20.000 habitantes.

El cooperativismo ha sido fundamental en el desarrollo de



la ciudad. A través de la acción cooperativa de las distintas instituciones de este tipo se instalaron algunos de los servicios públicos más importantes, se autofinanciaron las familias de la ciudad y se forjó el desarrollo de los productores agropecuarios de Carcarañá y la Región.

Asimismo los clubes se han constituido como importantes referentes en la ciudad, ofreciendo una importante oferta recreativa, deportiva, cultural y de integración social. Cabe destacar dos importantes actividades que tienen alcance regional y que están a cargo de estas instituciones. Se trata de los Carnavales, organizados por el Club Atlético Carcarañá, y la Fiesta de Disfraces, organizada por el Club Atlético y Biblioteca Campaña.

En el año 1999 se habilita el tramo de la ruta Provincial N° 26 que une con la ciudad de Casilda, siendo éste un segmento de la mencionada ruta que posee la característica de ser el tercer anillo circunvalar a la ciudad de Rosario. Ese mismo año se inaugura también el tramo de la Autopista Rosario – Córdoba que conecta Carcarañá con Rosario. En diciembre de 2010 quedó habilitada dicha Autopista en su totalidad.



DATOS SOCIO-ECONÓMICOS

La Ciudad de Carcarañá ha logrado posicionarse como un polo estratégico por las posibilidades geo-sociales propicias para el desarrollo de las economías regionales.

La fuerza de inmigrantes asentados a la vera del ferrocarril, las ansias de crecimiento, el trabajo comunitario y el esfuerzo y sacrificio, hicieron que la población se organizara rápidamente en comisión de fomento, comuna y luego ciudad.

Situada en el Sur de Santa Fe, sobre la margen derecha del río homónimo, punto intermedio de la Ruta Buenos Aires (350 Km) – Córdoba (350 Km), a 40 Km. de la ciudad de Rosario y en el corazón de la mayor zona cerealera de Sudamérica denominada "Pampa Húmeda". Carcarañá tienen tierras aptas para todo tipo de cultivos y cría de ganado.

Es el nudo estratégico de transportes y de comunicaciones con el Mercosur por su cercanía con los puertos de aguas profundas como Rosario, San Lorenzo y Puerto General San Martín.



Se encuentra en el vértice central de la traza del tercer anillo al Gran Rosario contando con rápido acceso a las vías férreas, Rutas Nacionales y Provinciales, el Río que nace en Córdoba y es afluente del Paraná y a escasos 30 kilómetros del Aeropuerto Internacional Rosario.

La economía se basa en la industria agro alimenticia siendo sus principales actividades la producción agropecuaria, la frigorífica, la harinera y en menor escala la lechera; con una importante concentración de industrias metalúrgicas y madereras, destacándose también empresas de servicios de pilotes y túneles, amén de un amplio abanico de oficinas.

Posee un Área Industrial, para el asentamiento productivo, ubicada en la intersección de la ruta nacional 9 y la ruta S 26 al este del área urbana, que abarca una superficie de 31 hectáreas.

RESULTADOS DE LA ENCUESTA CIMES**1. DATOS GENERALES**



Población total del municipio: 16.432 habitantes.

Población Urbana: 16.277 habitantes.

Población Rural: 155 habitantes.

Superficie total del municipio: 14.432,08 hectáreas ó 144 , 32km²

Superficie Urbana: 377,58 hectáreas+ Superficie Suburbana 186,38 hectáreas.

Superficie Rural: 13.868,13 hectáreas.

Densidad poblacional:

Densidad Urbana: 25,86 hab./ha.

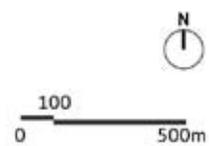
Densidad Rural: 0,01 hab./ha.

Tasa anual de crecimiento demográfico (período intercensal 2001-2010): 0,55%

FUENTE GENERAL: CENSO NACIONAL DE POBLACIÓN, HOGARES Y VIVIENDAS (2010).



- Radio de compacidad urbana
- Línea de extensión urbana
- 10-19 hab./ha.
- 20-49 hab./ha.
- 50-99hab./ha.



Densidad demográfica en función de fracciones y radios censales. (CNP, 2010)
Fuente: Equipo técnico-ejecutivo provincial.



2. ÁREA DE INFLUENCIA URBANA

Radio del área de influencia: 13 km.

Cantidad de municipios y/o comunas incluidos: 3 (tres)

Correa: 6020 Hab.

San Jerónimo Sur: 2780 Hab.

Lucio V López: 716 Hab.

Población total de las localidades incluidas: 9516 Hab.

Ciudades más grandes y más cercanas: Cañada de Gómez, Casilda, Rosario, San Lorenzo

Distancias a las ciudades más grandes y más cercanas:

Cañada de Gómez: 28 Km

Casilda: 24 Km

Rosario: 46 km

San Lorenzo: 53 km

Población de esas ciudades cercanas:

Cañada de Gómez: 29.824 habitantes

Casilda: 35.058 habitantes

Rosario: 948.312 habitantes

San Lorenzo: 46.239 habitantes



3. CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE

Aeropuerto más cercano:

Aeropuerto Internacional Rosario "Islas Malvinas": 54,3 km.

Ferrocarril:

Ferrocarril General Bartolomé Mitre, Estación Caracaraña.

Actualmente funciona sólo para el transporte pasante de cargas.

Se prevé próxima reactivación para servicio interurbano de pasajeros.

Nº de Líneas de transporte interurbano: 1 (una)

Empresa Monticas (Rosario – Caracaraña)



4. EQUIPAMIENTOS

Universidades y establecimientos de educación terciaria: 1 (uno)

Instituto Terciario: Inst. Sup. del Profesorado N° 4 "Perito Moreno" Anexo Carcarañá

Bibliotecas públicas: 1 (una)

Biblioteca Popular "Pablo A. Pizzurno". Juan Meyer y La Plata

Centros de Enseñanza secundaria: 4 (cuatro)

Escuela N° 237 "José Hernández". Avda. La Plata 1555

Escuela de Educación Técnica N° 486 "Francisco Netri". J. B. Alberdi 646

Colegio N° 1067 "Niño Jesús de Praga". Sarmiento 1242

Escuela de Enseñanza Media para Adultos N° 1251 "Emilio C. Atorresi". La Plata 1555

Pabellones deportivos públicos cubiertos: 2 (dos)

Club Atlético Carcarañá. Av. Belgrano 1365

Club Atlético Campaña. Av. Belgrano 1555

Sanidad:

Hospitales generales y N° de camas: 1 (uno)

Hospital Dr. Carlos Goytia, 8 (ocho) camas, sin internación. Alberdi 1949

Centros básicos de salud y/o asistencia primaria: 3 (tres)

Clínicas Asociadas Carcarañá. Sarmiento 1050

Clínica Nuestra Sra. del Lujan. Juan Semino 543

Cruz Azul Salud. Av. Belgrano 811

Otras dotaciones y equipamientos:

Asociación de Bomberos Voluntarios de Carcarañá. Av. Belgrano 1843

Sociedad Italiana (Servicios de Sepelio, farmacia, camping). Sarmiento 1403

5. INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS

(*) DATOS APROXIMADOS.



Superficie urbana verde o de espacios libres: 51,69%
Superficie urbana con redes de agua potable: 95%
Porcentaje de saneamiento de aguas residuales: 40%
Porcentaje de alumbrado público: 80%
Porcentaje de red de eléctrica: 95%
Superficie en porcentaje de la vialidad con pavimentación: 33,43 %
Índice de valoración entre 1 y 10 de la calidad de esa pavimentación: 8
Porcentaje de accesibilidad universal o sin barreras del espacio urbano: 2%
Índice de valoración entre 1 y 10 de la accesibilidad universal de esa ciudad: 5 (cinco).
Limpieza de calles: Semanal en el centro.
Recolección de basuras: 0,7kg/habitante/día.
Recolección selectiva de basuras: No.
Tratamiento de basuras / reciclaje: No.

6. HÁBITAT Y VIVIENDA



Nº Total de viviendas: 6.548
Porcentaje aproximado de asentamientos irregulares: 1,06% (70 viviendas)
Número aproximado de personas sin hogar: 3
Porcentaje total de viviendas sin agua y/o sin luz aproximados: 1%



7. ECONOMÍA

Nombre de la empresa o actividad económica mayor y número de trabajadores:

La mayor actividad es la agropecuaria. La empresa de mayor actividad es Molino Juan Semino, genera 280 empleos directos y por contratación de terceros 120 empleos más.

Estructura del empleo: Sector primario, secundario y terciario (datos aproximados):

Sector primario: 20%

Sector secundario: 65%

Sector terciario: 15%

Índices de desempleo y de subempleo (datos aproximados):

Índice de desempleo: 13%

Índice de subempleo: 15%



8. GOBIERNO LOCAL

Tipos de administraciones territoriales que aloja la ciudad:

Local: si. Sede administrativa municipal

Provincial: si

Nacional: si PAMI

Número de concejales: 6 (seis).

Presupuesto municipal 2014: \$ 51.233.000 / 16.277 hab. = \$3147,570



9. MONUMENTOS Y EDIFICIOS REPRESENTATIVOS



MUNICIPALIDAD DE CARCARAÑA

El edificio fue inaugurado en el año 1942.



CASA DE LA CULTURA

Construcción realizada hacia el año 1979. Fue reformada en 2010 en el marco del Plan Nacional Casas de la Historia y la Cultura del Bicentenario.



HOGAR JUANA ELENA BLANCO

Las instalaciones del establecimiento rural perteneciente a Tomás Thomas habían sido adquiridas, hacia 1919, por la Sociedad Protectora de la Infancia Desvalida, presidida por Juana Elena Blanco, a Olivé Wolcott viuda de Thomas. La casa allí existente conservó sus líneas originales hasta que, en 1928 se edificó el gran pabellón de dos plantas.

Una década después se realizó otra intervención en el edificio, según el proyecto de los arquitectos rosarinos Tito y José Micheletti quienes, además de ampliar el viejo casco y el pabellón central, imprimieron a la residencia el aire neocolonial que la singulariza. El nombre de Juana Elena Blanco cumple en homenajear a la educadora y filántropa rosarina quien dedicara su vida al trabajo para la infancia de menores recursos.



ESTACIÓN CARCARAÑA – FFCC MITRE

La línea de FFCC fue inaugurada en 1870, por lo que se estima que en ese mismo año fue la construcción de la estación. En la actualidad es sede de funciones administrativas de algunas dependencias municipales.



PARROQUIA NUESTRA SEÑORA DEL PILAR

La idea primaria maduró entre los integrantes de la Sociedad de Ornato e Higiene quienes dieron los pasos fundamentales para su logro. El 3 de julio de 1892, se crea una Comisión para recaudar fondos.

El Obispado del Litoral con sede en Paraná resolvió, en conmemoración del Cuarto Centenario del Descubrimiento de América, colocar la piedra fundamental el 12 de Octubre de 1892.

El diseño posiblemente haya sido realizado por la Comisión Auxiliar de Rosario a quienes se les solicitó el envío de planos.

El edificio se construye en terrenos donados por la Compañía de Tierras para edificios públicos.

Luego de 15 meses de trabajo el 6 de enero de 1894 se realiza la inauguración en medio del regocijo popular.



CONCEJO / MUSEO DE LA CIUDAD

En un sector del predio de 90,90 m de frente por 30 m de fondo donado por la Compañía de Tierras para edificios públicos se construyó en 1874, mediante contribuciones voluntarias, una escuela que posteriormente pasó a manos del Estado.

El actual edificio se inauguró en el año 1907. El mismo fue ocupado con el devenir del tiempo por las siguientes instituciones: Escuela N° 232, luego Escuela N° 237, luego Museo de la Ciudad y finalmente se anexa el Concejo Deliberante.



CLUB CAMPAÑA

Fundado en 1907. En 1918 adquieren el predio de la cancha y el frontón en 1934. En 1939 compran el terreno de la sede y en 1959 comienza la edificación del cine.



CLUB ATLÉTICO CARCARAÑÁ

Fundado en 1906. En 1919 comenzó la construcción de la cancha en Av. Belgrano y Güemes. En 1946 se inicia la construcción de la sede y en 1964 la construcción del cine.

ELABORACIÓN DEL PLAN BASE

La elaboración de la Encuesta CIMES y la metodología de Plan Base nos han permitido abordar y sintetizar de manera ágil un diagnóstico amplio en la búsqueda de un modelo de urbanización socialmente inclusivo y ambientalmente sustentable. En ese marco se han podido analizar cuestiones territoriales, sociales, productivas, culturales y ambientales, abordándolas desde lo local, siempre desde la mirada más amplia de la inserción regional.

La reactivación del servicio de pasajeros del FFCC Mitre ampliará aún más las actuales ventajas de la localización estratégica de nuestra ciudad, y por ende el desafío de optimizar todas nuestras potencialidades. Para estar a la altura del desafío necesitamos una planificación que aspire a la creación de una ciudad cada día más justa e inclusiva, que brinde oportunidades de desarrollo y bienestar a todos sus habitantes.



La búsqueda de una mejor calidad urbana, la ampliación de posibilidades de acceso a suelo urbanizado para sectores más amplios de la población, la optimización de las potencialidades productivas y la custodia y protección del legado cultural y ambiental de la ciudad, han sido el horizonte del trabajo realizado.

Para ello se consideraron los siguientes temas:

- Interconectividad y accesibilidad a escala regional.
- Movilidad intra-urbana.
- Reordenamiento de usos del suelo urbano.
- Red de espacios públicos.
- Equipamiento para el uso social, cultural, recreativo, deportivo y administrativo.
- Vinculación ciudad-río.





PRÓXIMOS PASOS

Entendemos que la planificación urbana municipal no puede limitar su acción a la mera provisión de espacios que cuantitativamente atiendan necesidades por demandas insatisfechas. Sino que debe constituirse en una relación donde interactúan los técnicos, el ciudadano y el gobernante, en forma tal que todos los miembros de la comunidad sean conscientes del significado y alcance de las propuestas urbanas.

Esto supone que toda propuesta urbana deba ser discutida con la comunidad no como mera información, sino como una forma de enriquecer los proyectos a partir de las necesidades cotidianas que sólo la misma comunidad conoce. Un urbanismo de proximidades, donde el tratamiento del entorno vaya a la par con la formación ciudadana que va a hacer uso de él.



Se trata de un urbanismo que se enfoque en la premisa de que la civilidad es la forma de construir ciudad a partir del ciudadano. Que tenga como objetivo fundamental el empoderamiento de la comunidad, entendido como el proceso de apropiación mediante el cual la misma incrementa su poder de acción para ser dueña de su propio destino y para asumir en forma integral las responsabilidades de su desarrollo. En síntesis, una comunidad responsable de su futuro, consciente de sus obligaciones y sus derechos.

Sólo la construcción de ciudad como un hecho colectivo asegura la apropiación y defensa de lo público, como expresión de la manifestación del interés común.



En función de ello, y partiendo del diagnóstico prospectivo realizado en el proceso de elaboración del Plan Base, proponemos los siguientes pasos:

- Internalizar el Plan como disparador de un proceso de planificación urbana y ordenamiento territorial liderado por el Ejecutivo Municipal.
- Generar procesos de participación ciudadana, convocando a actores sociales y políticos de la ciudad; con el horizonte de un modelo de participación creciente: Información – Consulta – Deliberación – Concertación – Corresponsabilidad.
- Elaborar los proyectos prioritarios, repensados en el marco expresado en el punto anterior, mediante la conformación de espacios institucionales transversales e interdisciplinarios.
- Profundizar la normativa local, fundamentalmente en materia de política de suelo, a fin de otorgar respaldo jurídico al perfil de ciudad deseado.
- Impulsar el trabajo conjunto e interjurisdiccional con otras localidades para la elaboración de un Plan de Manejo para el Río Carcaraña.
- Articular con el gobierno Provincial y Nacional la concreción de obras que den respuesta a los proyectos estratégicos definidos en el Plan Base.
- Diseñar y gestionar una estructura de recursos financieros que permitan el sostenimiento y profundización del Plan Base.
- Formalizar convenios con Provincia, Nación y otros organismos para darle continuidad a la capacitación de los equipos técnicos y políticos.



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

GOBERNADOR

Antonio Bonfatti

VICE GOBERNADOR

Jorge Henn

MINISTRO DE GOBIERNO Y REFORMA DEL ESTADO

Rubén Galassi

SECRETARIA DE RELACIONES INTERNACIONALES E INTEGRACIÓN

María Julia Reyna

SECRETARIO DE REGIONES, MUNICIPIOS Y COMUNAS

Horacio Ghirardi

SUBSECRETARIA DE PLANIFICACIÓN Y DESCENTRALIZACIÓN

María Paz Gutiérrez

DIRECTOR PROVINCIAL DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA TERRITORIAL

José Antonio Citroni

COORDINADORA REGIONAL – REGIÓN 4

María Pia Zelayeta

EQUIPO TÉCNICO–EJECUTIVO PROVINCIAL

María Paz Gutiérrez

Bruno Reinheimer

José Antonio Citroni

María Giselda Boni

Daniela Viri

MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

Julio Schneider

SECRETARIA DE ARQUITECTURA

Silvana Codina

SECRETARIO DE PLANEAMIENTO

Gerardo Barro

DIRECTOR PROVINCIAL DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Bruno Reinheimer

COLABORACIONES

Josefina Ordano

Magdalena Bracalenti

Marianela Muller

Paola Mester

Valentina Aguiar

Virginia Bara

DISEÑO GRÁFICO

Sebastián Malizia

MUNICIPALIDAD DE CARCARAÑÁ

INTENDENTE

Ramón Pedro Soques

SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL Y SALUD INTEGRAL

Verónica Viviana Schuager

SECRETARIO DE GOBIERNO

José Luis Santi

SECRETARIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS

Esteban José Ateca

SECRETARIA DE HACIENDA

Maricel Peloni

SECRETARIO DE DESARROLLO CULTURAL, DEPORTIVO Y EDUCATIVO

Leandro Ruíz Díaz

SECRETARIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, COMERCIAL Y LABORAL

Reinaldo Varela

COORDINADOR OFICINA DE EMPLEO

Pablo Leonardo Gómez

COORDINADORA DE HÁBITAT Y VIVIENDA

Marcela Ramos

EQUIPO TÉCNICO

COORDINACIÓN DEL EQUIPO TÉCNICO

Fabiana Escobar

DIRECTOR DE PLANEAMIENTO

Ricardo Rivolta

OFICINA TÉCNICA DE OBRAS PÚBLICAS

Rubéns Tonello

Silvana Cesca

www.santafe.gob.ar
planesbase@santafe.gov.ar

www.carcarania.gov.ar
info@carcarania.gov.ar

PLAN BASE CIUDAD DE CARCARAÑÁ

REGIÓN 4

PROVINCIA DE SANTA FE

POBLACIÓN

16.432 habitantes (CNP 2010)

CARACTERÍSTICAS GENERALES

Ciudad de origen ferroviario sobre el río homónimo. Nombre aborigen y diversidad cultural. Campo, industria y turismo. Identidad deportiva: clubes. Historia cooperativista. Inserción regional privilegiada.

PRINCIPALES TEMAS

Planificación y expansión urbana equilibrada. Integración de la ciudad N-S. Desarrollo social igualitario. Mejora de infraestructura vial y de servicios. Fortalecimiento área industrial y conectividad estratégica. Jerarquización espacios públicos. Mirada al río.

