

DOCUMENTO BASE PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL  
PLAN URBANO ROSARIO

[5+5]

5 ESTRATEGIAS +  
5 OPERACIONES



5 ESTRATEGIAS +  
5 OPERACIONES



Los acelerados cambios y la dinámica que asumió Rosario en la última década demandaban una nueva mirada sobre la ciudad, sus desafíos y sus oportunidades. Pasaron 12 años desde la última actualización del Plan Urbano. Revisar proyectos, redefinir prioridades y proponer alternativas a los nuevos fenómenos urbanos es no sólo una necesidad sino también un compromiso con la política pública anclada en la propia tradición del urbanismo local. Rosario presenta una larga trayectoria en planeamiento urbano-territorial.

Mediante una plataforma de estudio y gestión permanente, análisis continuos y debate multiactoral y transdisciplinar, la Municipalidad de Rosario desde la Secretaría de Planeamiento -a través de la Dirección General de Planificación Urbana- ha formulado en estos 4 años de gestión las bases para una nueva actualización de su plan urbano. Este instrumento propone acompañar activamente los procesos de transformación que acontecen en la actualidad y los nuevos desafíos que solicitan directrices y lineamientos de actuación innovadores para contribuir a la mejora de la calidad de vida de sus habitantes y al desarrollo sostenible del territorio.

En las últimas décadas, Rosario ha registrado numerosos cambios que comprometen su forma, su función y las características de su paisaje, tanto en la ciudad como en toda la región. Como centro de una de las principales áreas metropolitanas de la Argentina, ha asumido distintas dinámicas poblacionales, productivas y ambientales que generaron vínculos territoriales y relaciones socio-espaciales que han necesitado -y aún requieren- inéditas perspectivas de acción para dar respuestas a las demandas contemporáneas.

Actualmente en nuestra ciudad, como en gran parte de América Latina, nos enfrentamos a problemáticas como el incremento de la desigualdad y la necesidad de vivienda, el cambio climático y la dualidad entre los procesos globalizadores y la identidad local. Pero también, a nuevos paradigmas de movilidad interescalas, a cambios productivos y logísticos, a la obsolescencia de instalaciones históricas y a la demanda de nuevas tecnologías de infraestructuras, entre otras.

Este contexto presenta numerosos desafíos, que van desde cómo contribuir al desarrollo regional, pero fortaleciendo la cohesión socio-espacial local, hasta cómo brindar políticas articuladas de movilidad, junto al ordenamiento adecuado de los usos del suelo para que potencien tanto la residencia como la producción. Además, plantea los desafíos de la sostenibilidad del ambiente, de la eliminación de las barreras e inequidades urbanas, y del desarrollo de nuevas tecnologías e infraestructuras que conserven la identidad propia de la ciudad. Para esto, es necesario establecer nuevos instrumentos que articulen los proyectos y la gestión hacia una mejor gobernanza urbano-territorial, abordando las diversas escalas y los distintos temas de manera social y urbanamente integrada.

El documento base para la actualización del Plan Urbano que presentamos tiene una fuerte impronta de futuro y sin dudas va a traspasar las gestiones de gobierno. Es un verdadero compromiso con la ciudad, su crecimiento y su desarrollo, pero fundamentalmente pone su valiosa mirada al servicio de la Rosario en la que queremos y nos merecemos vivir.



# ÍNDICE

7	<b>ROSARIO [DESAFÍO] 2030</b>
	1. CONDICIÓN URBANA
11	Territorio
12	Población
14	Ambiente
16	Producción
	2. ESCENARIOS
18	Futuros deseables y posibles
	3. CONTINUIDAD
20	El Plan, la planificación estratégica y los ODS
22	Sistema de Planeamiento [antecedentes]
24	Proyectos en curso
.....	
29	<b>PLAN URBANO [5+5]</b>
30	Premisas 2030. Plan Urbano [Referencial+Programático+Operativo+Participativo]
31	[5+5] Estrategias + Operaciones
	<b>01</b>
33	<b>[5+] ESTRATEGIAS</b>
35	Integración Metropolitana
44	Crecimiento Productivo y Logístico
47	Regeneración Urbana y Equidad Barrial
52	Innovación Cultural e Institucional
55	Protección Ambiental
	<b>02</b>
59	<b>[5+] OPERACIONES</b>
64	Nueva Centralidad Metropolitana
68	Membrana Ambiental Productiva
72	Ciudad Interior y de Borde
79	Interfaz Ciudad-Puerto
83	Área Histórica
	<b>03</b>
89	<b>ACERCAMIENTOS</b>
92	Plan de Distritos Descentralizados
128	Plan Integral de Revitalización del Área Histórica
140	Programa de Hábitat
	<b>04</b>
151	<b>INSTRUMENTOS DE LA TRANSFORMACIÓN</b>
153	Programa de Grandes Infraestructuras y Equipamientos
159	Programa de Normativa Urbanística
161	Programa de Preservación y Rehabilitación del Patrimonio
163	Programa de Construcciones Sustentables y Eficiencia Energética
164	Plan Integral de Suelo Productivo
169	REFLEXIONES FINALES



ROSARIO [DESAFÍO] 2030





**El Plan Urbano [5+5] constituye un documento técnico y un instrumento de gobierno que permite la reflexión y la consulta pública permanente. Su actualización está basada en un fuerte compromiso y consenso colectivo.**

Propone un conjunto de herramientas específicas para las necesidades propias que cada tema/escala requiere, con una mirada metropolitana. Simultáneamente, hace foco en las demandas de cada barrio y sector de la ciudad y da respuestas a las nuevas realidades y escenarios presentes.

Desde una mirada reflexiva, debemos hacer un doble análisis de estos instrumentos que nos permita alcanzar una visión superadora. El intrínseco, que vincula a la deuda disciplinar de los planes por intentar entender y actuar en la ciudad y, el extrínseco, que es el que intenta dar respuesta a las demandas para mitigar las desigualdades de la mal llamada ciudad dual.

El Plan Urbano [5+5] propone explorar la ciudad y la actuación de los pla-

nes precedentes, y construir una herramienta revisando especialmente el Plan Urbano Rosario 2007-2017 el cual es objeto de actualización, completamiento y reformulación. Esta es una tarea enorme que implica registrar lo realizado, lo aún pendiente y previsto, y proponer una menor distancia entre lo deseable y lo posible, para dar lugar a lo nuevo e innovador hacia el futuro.

Este plan pretende transformarse en un instrumento *referencial*, en tanto sirva de guía y oriente las distintas acciones que se implementen en el marco de líneas estratégicas específicas; *programático*, en tanto responda a la demanda real de presupuesto y prioridades en la generación de las operaciones y proyectos necesarios; y esencialmente *participativo*, tanto en la acción directa de la ciudadanía como en el seguimiento de sus programas.

Las estrategias que en él se presentan son lineamientos rectores que se vinculan e interactúan con las operaciones como intervenciones urbanísticas amplias que pueden responder a múltiples dimensiones. En este marco y con un sentido integral, es necesario repensar las principales estrategias y operaciones de transformación para la ciudad en los próximos años.

# DESAFÍOS 2030

▶ Desarrollar nuevas  
**TECNOLOGÍAS E INFRAESTRUCTURAS**

▶ Favorecer la  
**SOSTENIBILIDAD SOCIOAMBIENTAL**

▶ Fomentar el  
**DESARROLLO REGIONAL**

▶ Fortalecer la cohesión  
**SOCIO-ESPACIAL**

▶ Mejorar las  
**POLÍTICAS DE MOVILIDAD**

▶ Planificar los  
**USOS DEL SUELO**

▶ Valorizar la  
**IDENTIDAD LOCAL**

Las condiciones territoriales, poblacionales, ambientales y productivas actuales son las que permitirán construir la ciudad del futuro. El entendimiento del presente, de las problemáticas, de las expectativas y de las oportunidades, señala y precisa los objetivos y el campo de acción entre la ciudad deseada y la posible. El Plan Urbano [5+5] brinda una mayor certeza sobre el destino colectivo de nuestro espacio urbano sin abandonar la visión deseada, pero actuando en pos de una proyección real que articule las estrategias, las operaciones y los proyectos de transformación con la gestión pública y la participación de todos los ciudadanos.

La ciudad a la que se aspira, tiene como desafío una visión amplia del **territorio**, con una valorización de su posición geoestratégica, una mayor conexión de la metrópoli y el fortalecimiento de sus infraestructuras.

La proyección de la tasa de crecimiento indica que la **población** de los municipios del Área Metropolitana Rosario (AMR) será mayor a la de la ciudad de Rosario manteniendo la diferencia poblacional existente

en la actualidad<sup>1</sup>. El desafío será el desarrollo del hábitat y la descentralización de equipamientos hacia la periferia, en la búsqueda de una urbe interior más justa y equilibrada entre los barrios de transición y de expansión.

La cuestión del **ambiente** ha estado siempre presente en las políticas urbanas, pero hoy es indispensable considerar lo existente y lo nuevo como soporte en red del conjunto de las actividades y la habitabilidad. Pensar en el rescate de una membrana que integre los diversos activos ambientales y el paisaje, es imprescindible en la configuración de un nuevo modelo cultural.

La **producción**, aprovechando la sinergia existente en las diferentes escalas, debe promoverse a partir del suelo disponible para la actividad industrial-logística y una cualificación de la gestión pública y privada. Las actuales condiciones productivas requerirán, a corto plazo, de una mayor integración industrial, de servicios y del ambiente, y de la modernización en curso, vinculada al desarrollo del conocimiento, la tecnología y la información.

<sup>1</sup> Según datos de Instituto Provincial de Estadísticas y Censos, la ciudad crece menos que el AMR. Una proyección al 2025 de este crecimiento en términos absolutos, significa aproximadamente 50 mil pobladores más en Rosario y más de 100 mil para el AMR, que en 2010.

# 1 CONDICIÓN URBANA

DESAFÍOS2030

## TERRITORIO

Rosario se encuentra en un posicionamiento geoestratégico clave, tanto a nivel nacional como internacional. Se ubica como uno de los mayores polos agroexportadores del mundo, con importantes infraestructuras de conectividad y movilidad que requieren de un mayor desarrollo y fortalecimiento.

El Puente Rosario-Victoria inaugurado en el año 2003, ha potenciado un eje interoceánico que conecta el Pacífico con el Atlántico, creando una nueva conexión entre Chile, Argentina y Uruguay. La ciudad resulta tanto nodo histórico de confluencia en la Argentina, como punto clave de dicho nuevo eje transversal.

Asimismo, tiene grandes condiciones de puerto y navegabilidad, tanto por encontrarse en el curso de la Hidrovía Paraná-Paraguay, como por las notables características topográficas de las barrancas de su frente fluvial, como el calado del río Paraná desde la desembocadura del Coronda.

Rosario posee una interconexión de enorme relevancia con el territorio metropolitano. La ciudad se consolida como principal polo de servicios de la región, brindando un conjunto notable de equipamientos de salud, educativos, culturales y recreativos que atraen diariamente a gran cantidad de población de localidades cercanas.

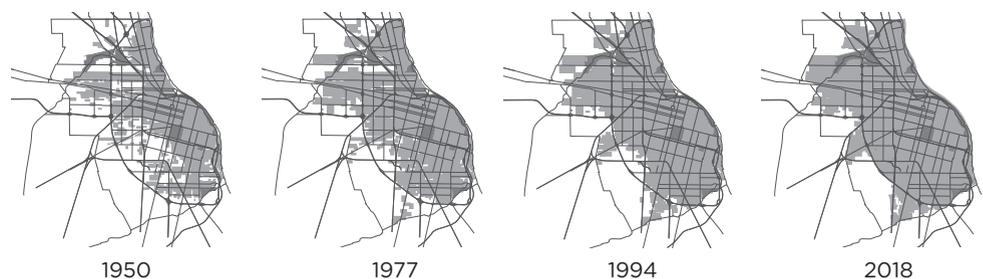
La jurisdicción del municipio de Rosa-

rio cuenta con 178,69 km<sup>2</sup> y presenta la característica de ser predominantemente suelo urbano, a diferencia del resto de las localidades del área, en las cuales predomina el suelo rural. El área no urbanizable en la ciudad es, aproximadamente, el 10% de su superficie, por lo que es necesario preservarlo como activo ambiental.

Si bien Rosario surge y crece en torno a las infraestructuras ferro-portuarias y productivas inicia, desde fines del siglo XX, un proceso de generación de nuevos espacios públicos, posibilitando la consolidación de una fachada urbana de «cara al río». Hoy es imprescindible extender esa fachada hacia el sur conservando la actividad portuaria e integrándola a la ciudad. De esta forma, la ciudad rediseña el espacio para la recreación y la innovación y se posiciona como polo de desarrollo tecnológico y de turismo, especialmente centrado en su frente fluvial y en el valioso delta del río Paraná.

En las últimas décadas, se registran nuevas áreas de urbanización, especialmente en el frente territorial noroeste, oeste y sudoeste. El primero hacia el noroeste, con la generación de una nueva centralidad metropolitana en torno al Aeropuerto Internacional Rosario «Islas Malvinas», centros de servicios y de nuevos parques. Los sectores oeste y sudoeste se destacan especialmente por su desarrollo productivo y logístico -articulado con la localización de otras industrias en la región-, y tienen un fuerte potencial de revalorización de

EVOLUCIÓN DE LA MANCHA OCUPADA



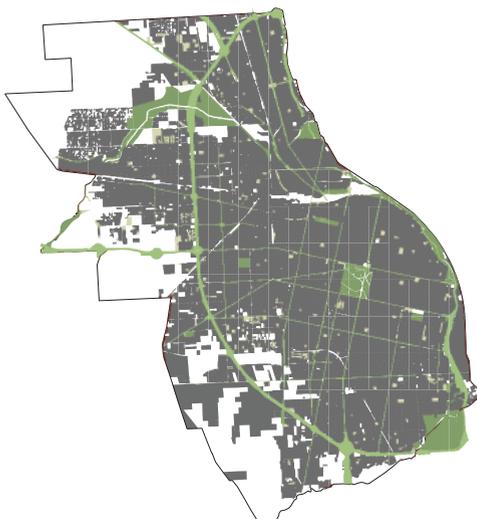
su sistema de espacios verdes o parques lineales y corredores forestados.

Se identifica también un proceso de mejoramiento con la provisión de servicios, infraestructuras y equipamientos en áreas urbanizadas y en sectores históricamente marginados y vulnerables.

Los diversos procesos de cambio que acontecen en la ciudad están acompañados de desafíos a abordar en conjunto, como la problemática ambiental y la del transporte público de pasajeros, urbano e interurbano, que posibilite una conexión eficaz en todo el territorio.

Toda la región está sujeta a diversas y aceleradas dinámicas de transformación. En los últimos años, se registran notables cambios de usos del suelo en localidades contiguas a Rosario, especialmente en el periurbano, por la conversión de suelo rural a usos mayormente residenciales e industriales. Estos procesos de nueva urbanización contribuyen tanto a la expansión como a la dispersión territorial, generando problemas y potencialidades, que son necesari-

- Superficie ocupada
- Superficie no ocupada
- Espacios verdes



rios controlar. Se generan centralidades periféricas o metropolitanas que acarrear nuevas dinámicas de movilidad de productos y de pasajeros, ocasionando de esta manera, diversos conflictos en relación al gran caudal de transporte de cargas que ingresa a las plantas urbanas y a los puertos, pero también vinculados a la fuerte tendencia al uso del automóvil individual, que justamente debido a las tensiones de la dispersión territorial, provoca distintos impactos socio-ambientales. Para evitar la congestión y disminuir el consumo energético, será necesario redefinir el concepto de movilidad tomando al «ciudadano como unidad de medida en la planificación»<sup>2</sup> con la proyección de medios de transporte alternativos como el uso de la bicicleta, el Tren de Pasajeros Regional (TPR) y los sistemas que promuevan la intermodalidad y la información digital.

Respecto a la cuestión metropolitana, la vivienda de baja densidad en la periferia, los servicios e industrias puntuales o agrupados, el desarrollo de nuevas e inéditas centralidades y la movilidad de la ciudad ampliada, son los principales temas que conducen a debatir y consensuar estrategias articuladas que posibiliten la incorporación de grandes infraestructuras y equipamientos para la región. Es por ello que uno de los mayores desafíos territoriales consiste en la coordinación de políticas de suelo y en grandes sistemas de infraestructuras integrados, promovidos desde el municipio a la región, a través de los Planes Interjurisdiccionales Metropolitanos<sup>3</sup> (PIM) para toda el Area Metropolitana de Rosario.

El gran desafío será vivir en una ciudad más accesible y consolidada, que cuente con mejores equipamientos y espacios comunes, con servicios de infraestructura completos y equidad para todos los barrios. Una ciudad que también integre la vivienda de iniciativa pública con los barrios existentes y atienda las condiciones ambientales y paisajísticas de esa expansión.

## POBLACIÓN

Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas realizado en 2010 en Argentina, Rosario cuenta con 948.312 habitantes (con una proyección en 2019 de 998.527), y su área metropolitana con 1.371.285 habitantes, de los que Rosario posee el 73%. El crecimiento intercensal de la ciudad, entre 2001 y 2010, fue de 4,30%. Dicho crecimiento fue inferior a los registrados en toda el AMR (7,3%), en la provincia de Santa Fe (6,5%) y a nivel país, que en dicho período presentó una variación del 10,6%. La proyección poblacional realizada por la provincia, estima que la ciudad recién superará el millón de habitantes en el año 2020 (1.002.076); no obstante, posee la mayor densidad poblacional del área, con aproximadamente 5.032 habitantes por km<sup>2</sup>.



Una de las características de la ciudad de Rosario es la gran cantidad de población flotante que recibe diariamente. Un número considerable de personas viaja a esta ciudad por motivos de empleo y de acceso a servicios, así como por su variada oferta educativa. En materia universitaria, la Universidad Nacional de Rosario presenta la mayor cantidad de alumnos (81.751 en 2017)<sup>4</sup>, aunque también poseen gran relevancia la Universidad Tecnológica Nacional y los complejos educativos privados. Esto ocasiona que miles de estudiantes de la región, de distintas provincias, e inclusive de otros países, se alojen en Rosario durante el ciclo lectivo.

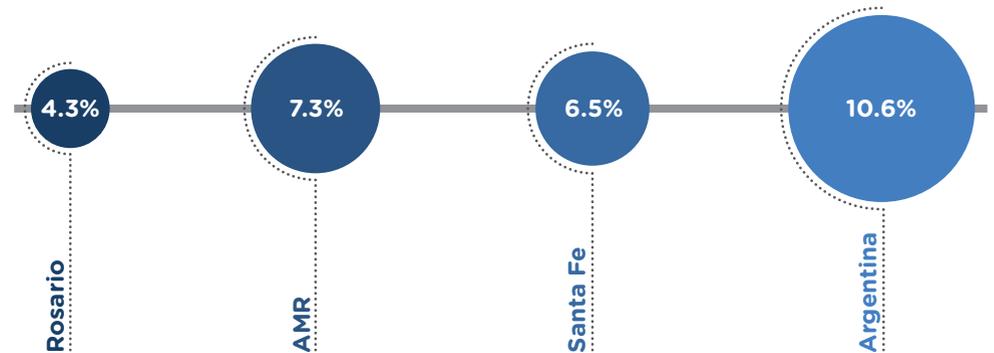
Sin embargo, Rosario registra una desaceleración de su tasa de crecimiento en relación a períodos anteriores. Como ya se mencionó, la variación intercensal entre 2001 y 2010

es del 4,30% mientras que otras localidades correspondientes al Área Metropolitana de Rosario registran un incremento poblacional que supera el 100%, incluso algunas cercanas al 200%. Esto se debe, mayormente, al aumento acelerado de urbanización que atraviesan municipios y comunas cercanos, que resultan «atractivo»

ofrece a sus ciudadanos y visitantes.

Su población es heterogénea y, a pesar de que más del 66% es propietaria de vivienda y terreno en la ciudad, se registra alrededor de una centena de asentamientos irregulares en terrenos tanto públicos como privados, en los que viven alrededor del 20%

VARIACIÓN INTERCENSAL 2001-2010

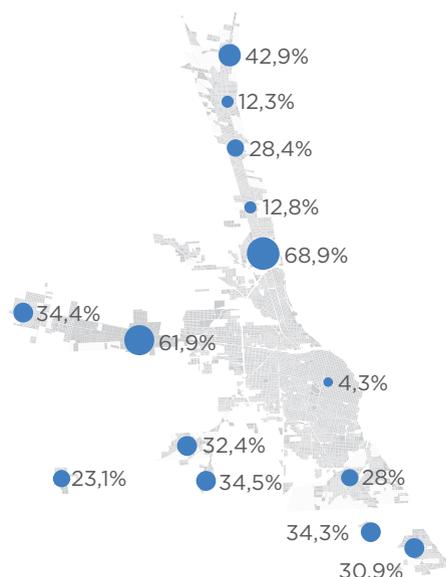


res» de residencia permanente; pero también a las dinámicas del mercado del suelo y a la oferta de desarrollos inmobiliarios que, como una tendencia instalada a nivel global, impulsa modelos suburbanos de vivienda. Más allá de estas tendencias, numerosas familias continúan eligiendo a Rosario para vivir por los servicios, equipamientos e infraestructuras que

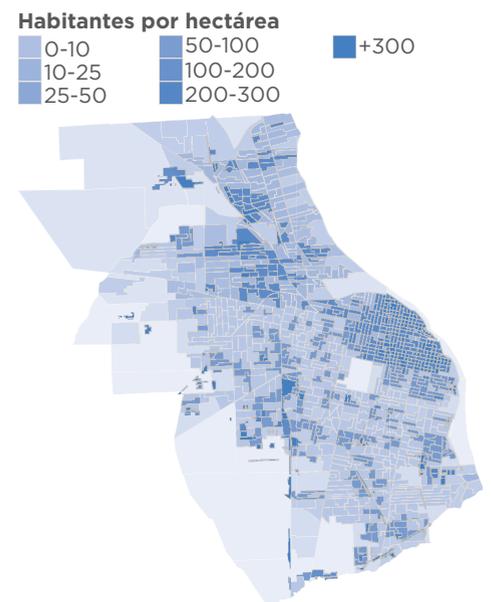
de sus pobladores. El déficit habitacional no solo implica la falta de vivienda, sino también la carencia de un ambiente propicio para vivir, infraestructura y servicios adecuados y un hábitat de calidad.

Las dinámicas poblacionales de los últimos diez años presentan variaciones en cada uno de los distritos

VARIACIÓN INTERCENSAL POR LOCALIDAD DEL AMR



DENSIDAD POBLACIONAL - 2010



<sup>2</sup> Plan Integral de Movilidad Rosario. Ente de Transporte de Rosario, Municipalidad de Rosario. Abril 2011.

<sup>3</sup> El documento *Rosario. 5 Planes Interjurisdiccionales Metropolitanos* (2019) fue elaborado por el Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM) con la colaboración de la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario y órganos político-técnicos de municipios y comunas (Granadero Baigorria, Ibarlucea, Funes, Pérez, Soldini y Villa Gobernador Gálvez).

<sup>4</sup> Según datos de la Dirección General de Estadística Universitaria de la Universidad Nacional de Rosario. Boletín Estadístico N°69. Agosto 2018.

municipales. El distrito noroeste es el que registra mayor incremento poblacional con un 14,4%, los distritos centro, norte y oeste presentan un crecimiento entre el 10 y el 11% mientras que los distritos sudoeste y sur poseen una dinámica diferente, dado que el primero solo aumenta un 2,7% y el segundo decrece en población (disminuyendo un 1,1 %).<sup>5</sup>

Las tendencias poblacionales en los últimos tiempos están vinculadas, principalmente, a la migración de habitantes de Rosario a otras localidades del área o a barrios de la ciudad ubicados en los cordones perimetrales. Se trata en general de familias jóvenes que se trasladan con el fin de acceder a su vivienda propia.

Otra de las características de estas tendencias es la persistencia de la residencia en el centro de la ciudad. El Distrito Centro es el que presenta mayor población y densidad. Sin embargo, hay distritos que a pesar de poseer servicios, infraestructuras y conectividad, registran una baja tasa de crecimiento frente a otros que presentan un crecimiento mayor. Además, hay barrios y/o sectores ocupados por asentamientos irregulares que presentan un alto grado de deterioro.

**Por estas razones, uno de los mayores desafíos que presenta la ciudad es mejorar la habitabilidad para toda su población, incrementando la equidad urbana y barrial, y asegurando su acceso y disfrute por parte de todos los ciudadanos, especialmente para aquellos que, aún en la actualidad, registran una alta vulnerabilidad social.**

En los próximos años, tanto la población de Rosario como la del AMR

van a requerir de suelo, edificios, instalaciones, equipamientos y mejores medios de movilidad e interconexión. Estas demandas de nuevos servicios e infraestructuras deberán ser satisfechas por la ciudad interior, con sus áreas a consolidar e intensificar, y por los nuevos espacios urbanizables.

El problema a resolver en el futuro cercano se centra en la cualificación urbana y ambiental de las condiciones del hábitat, el acercamiento y mejora del empleo, y la eliminación -o al menos atenuación- de las injusticias espaciales.

## AMBIENTE

La valorización del medio, el incremento de espacios verdes y el rescate de activos ambientales ha sido un tema recurrente en la historia de la planificación de Rosario. En los últimos tiempos, se han incrementado los proyectos y políticas de resguardo ambiental a través de directrices de actuación complejas y articuladas, que abarcan al ecosistema en su sentido más integral, incluyendo tanto los aspectos sociales como los «naturales», valorando especialmente las dinámicas hídricas y la fauna y flora presente en el territorio de Rosario y su región.

La recuperación y protección de los cursos fluviales se abordaron integralmente, desde diferentes sectores y escalas, y de manera articulada con los municipios y comunas que conforman el Área Metropolitana de

Rosario, la provincia de Santa Fe y el Estado Nacional.

Se han llevado a cabo diversas estrategias de acción -algunas aún en curso-, que incorporan la recuperación de corredores ecológicos, especialmente en torno a los arroyos Saladillo y Ludueña y a la integración del sistema ribereño y la protección del sistema de humedales del delta del Paraná. Asimismo, se ha iniciado el aumento de conectores forestados de movilidad intramunicipal, la preservación de los sectores definidos como no urbanizables y el desarrollo de lineamientos particulares para las áreas periurbanas.

En las últimas décadas, se han puesto en valor y se han resignificado ambientalmente importantes parques de la ciudad como el Bosque de los Constituyentes, el Parque de la Independencia y el frente fluvial ribereño. Asimismo, se ha avanzado en la remodelación y creación de nuevos espacios públicos barriales. En particular, se ha puesto especial énfasis en la revalorización del sector sur de la ciudad, en torno a las infraestructuras portuarias y la desembocadura en el bajo del Saladillo, zona que presenta una alta fragilidad y requiere la rearticulación entre el río, el puerto y el tejido urbano aledaño.

En este sentido, se reconocen numerosas potencialidades para seguir promoviendo la sostenibilidad socio-ambiental. En el cuadrante oeste y sudoeste, se destacan el proyecto del nuevo Parque Ambiental Bella Vis-

## DESAFÍOS AMBIENTALES

- ▶ Fomentar la **PRODUCCIÓN FRUTI-HORTÍCOLA**
- ▶ Incrementar la **FORESTACIÓN Y ÁREAS VERDES**
- ▶ Desarrollar **ECO-INDUSTRIAS**
- ▶ Consolidar la gestión de **RESIDUOS SÓIDOS URBANOS**

ta, la recuperación del antiguo relleno sanitario como parque, el fomento de producción fruti-hortícola en el futuro parque agrario hacia el sur de avenida Batlle y Ordóñez. También son de importancia el proyecto del Centro de Gestión de Residuos Sólidos (GIRSU) en la margen sur del arroyo Saladillo y el incremento de forestación y áreas verdes que minimicen los impactos de las actividades industriales, especialmente de las ubicadas en avenida Perón, Ovidio Lagos y la nueva plataforma industrial logística. Además, se prevé el desarrollo de eco-industrias con tecnologías que disminuyan considerablemente los efectos de contaminación del agua, aire y suelo.

**La sostenibilidad ambiental, los límites de la contaminación y del consumo de recursos, la reducción del riesgo, la preservación de los componentes «naturales», culturales y de la biodiversidad, y la definición de umbrales que midan la eventual degradación del territorio, son algunos de los máximos desafíos que se presentan en la ciudad y la región.**

Por esto, se requiere el desarrollo de estrategias articuladas, tanto a nivel local como metropolitano, tendientes a mejorar, conservar, recuperar y rehabilitar los componentes del ambiente -«natural y artificial»-, estableciendo líneas de acción coordinadas que posibiliten gestionar adecuadamente los distintos recursos presentes en el territorio.

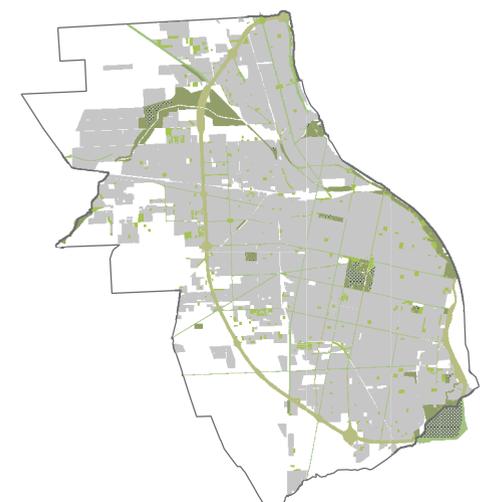
El logro de la sostenibilidad ambiental a futuro, requerirá la profundización de las acciones para la recuperación y/o establecimiento de una «membrana ambiental» constituida

por las cuencas de los arroyos, los parques metropolitanos, los caminos forestados, los nuevos parques lineales verdes, los espacios públicos de las nuevas urbanizaciones y los jardines privados. El mantenimiento e incremento de la infraestructura verde -el bosque urbano- se interpreta como la columna vertebral de la membrana que requiere inventario, catalogación y el establecimiento de grados de protección en función de sus valores, y que junto a los espacios verdes, son los grandes mitigadores del crecimiento de la urbe.

El rescate ambiental de toda la red de espacios libres de la ciudad y su región, contribuyen a hacer ciudad y a fortalecer el encuentro ciudadano, mejorando su calidad de vida.

ESPACIOS VERDES RECREATIVOS

- Parques y bosques
- Corredores verdes
- Plazas y plazoletas



<sup>5</sup> Según datos de la Dirección General de Estadística de la Municipalidad de Rosario (2018).

## PRODUCCIÓN

La identidad de Rosario y su región se vincula a las actividades agro-ganaderas e industriales. A pesar de los diversos cambios que han acontecido en más de un siglo y medio de existencia, frente a un rol creciente como centro de servicios y potencial turístico, la ciudad aún se posiciona como un importante polo productivo-comercial. Rosario participa del 50% del total del Producto Bruto provincial, y su área metropolitana exporta aproximadamente el 80% de oleaginosas y derivados.

En el año 2016, ha exportado casi 40 millones de toneladas de soja, posicionándose como uno de los principales polos exportadores sojeros del mundo. La estimación productiva para el período 2018-2019, según datos de la Bolsa de Comercio de Rosario a nivel nacional, es de 48,5 millones de toneladas de maíz, 18,7 de trigo y 57 de soja con permanente aumento de embarques exporta-

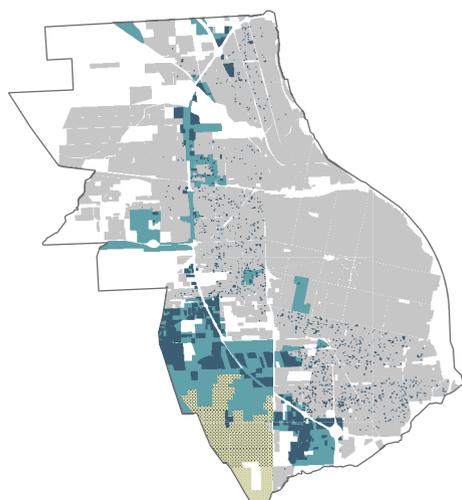
dores por los puertos de la región. El puerto sur en Rosario también tiene un rol relevante, siendo el único puerto multipropósito del AMR.

La estructura productiva de la ciudad es variada, abarcando una gran multiplicidad de actividades e industrias diversificadas, entre las que se destacan la metalurgia, autopartes, industria alimenticia y actividades terciarias. A su vez, las actividades logísticas crecientes requieren un desarrollo particularizado y articulado en relación con su ámbito metropolitano.

En especial, la ciudad presenta el desafío de la generación de una nueva plataforma vinculada al Aeropuerto Internacional Rosario «Islas Malvinas», la consolidación del parque logístico-industrial en avenida Uriburu, el reordenamiento de las actividades en relación con las cargas del puerto sur de la ciudad y el traslado de la logística ferroviaria de cargas pesadas hacia otras plataformas desarrolladas para tal fin en sectores claves del AMR, en estrecha correspondencia con las terminales portuarias para exportación de agro-graneles.

### SUELO PRODUCTIVO

- Suelo industrial normativo
- Suelo industrial ocupado
- Área de producción frutihortícola



67,4% 32,6%

Rosario también se destaca como «distrito del conocimiento y el desarrollo» debido al gran impulso científico, tecnológico y de innovación que ha registrado recientemente. La ciudad se posiciona como un nuevo polo de innovación y desarrollo, atrayendo diversos capitales internacionales como también locales, dado sus recursos humanos altamente calificados y capacitados en distintas áreas. En el predio científico-educativo localizado al sur de la Ciudad Universitaria Rosario, se establecen diversas conexiones y desarrollos entre instituciones, centros de investigación, empresas y entidades de gran relevancia como la Universidad Nacional de Rosario, el CONICET, el Instituto Max Planck, Bioceres, entre otros. También así, en el predio del ex Batallón 121 se desarrolla el Polo Tecnológico de Rosario (Zona

i), centro científico y de innovación tecnológica de gran relevancia a escala regional, nacional e internacional.

Si bien las actividades productivas se encuentran presentes en toda la jurisdicción, el distrito sudoeste de Rosario presenta una gran cantidad de suelo disponible destinado a la industria y la producción. Especialmente, se destaca la vinculación de dicho sector con los accesos a la Ruta Nacional N°33 y a las autopistas a Buenos Aires y Córdoba, teniendo además una estrecha relación y fluido sistema de movilidad y conectividad interna. Debe considerarse que Rosario cuenta con más de 2.000 ha de suelo industrial asignado por las Normas Urbanísticas vigentes -desde áreas de tejido a polígonos-, y promueve la incorporación de aproximadamente 300 ha en áreas de integración productiva. Actualmente, la ocupación de las instalaciones industriales se acerca al 60% de la superficie total, presentando a la ciudad un panorama alentador respecto a la disponibilidad espacial, la

provisión de servicios y la accesibilidad, para captar nuevas empresas y actividades logísticas.

En efecto, por el fuerte desarrollo ferropuerto de Rosario y del AMR, en la actualidad la ciudad continúa presentando una relevante infraestructura ferroviaria, mayormente para el transporte de cargas, pero también de pasajeros de larga distancia. En los últimos años han existido iniciativas para reactivar diversas líneas de conexión regional con distintas localidades. Además, la compleja red vial articulada de rutas provinciales, nacionales y vías rápidas de comunicación -autopistas y autovías- otorgan un posicionamiento estratégico de comunicación regional. Esta red requiere de una adecuada coordinación metropolitana entre las distintas formas de vinculación -aérea, fluvial, ferroviaria y vial- con propuestas integradas de movilidad, infraestructuras económicas y usos del suelo para toda la región.

una oportunidad de crecimiento y de generación de nuevos empleos que la ciudad no puede desaprovechar en los próximos años. Dicho desarrollo apunta a potenciar una mayor capacidad operativa del puerto multipropósito y del aeropuerto y a fomentar la producción cultural y el turismo. Al tiempo que promueve las actividades agroecológicas con servicios más especializados y con actividades orientadas a la innovación tecnológica como plataforma de la investigación y la industria.

A pesar de que Rosario presenta escaso suelo no urbanizado, en el periurbano se desarrollan actividades fruti-hortícolas y agroecológicas de gran interés, que deben ser preservadas y potenciadas por su carácter ambiental y productivo.

El desarrollo de un rol industrial-logístico, diversificado y moderno, es

## ESTRUCTURA PRODUCTIVA

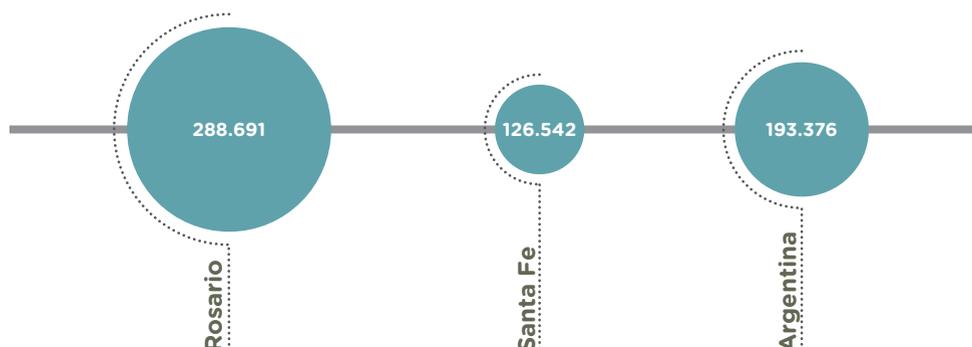
INDUSTRIA METALÚRGICA

ACTIVIDAD AUTOPARTISTA

INDUSTRIA ALIMENTICIA

ACTIVIDADES TERCIARIAS

PRODUCTO BRUTO INTERNO PER CÁPITA 2015



# 2 ESCENARIOS

DESAFÍOS2030

## FUTUROS DESEABLES Y POSIBLES

Frente al estado de situación de Rosario y su región, sus desafíos y potencialidades, es necesario desarrollar instrumentos y estrategias que posibiliten anticipar la ciudad próxima, aún frente a las incertidumbres y procesos en curso. Dichas estrategias deben estar basadas en el conocimiento profundo de la ciudad-metrópoli y situadas en su contexto.

Se aspira a viabilizar el crecimiento económico sustentado en la equidad social, a fin de asegurar el «derecho a la ciudad», proteger el ambiente, preservar su patrimonio, valorizar la identidad local y regional, establecer nuevos puentes con la sociedad, integrar la red de espacios públicos y desarrollar más equipamientos e infraestructuras. El conjunto de estas acciones posibilitará una mayor integración y cohesión socio-espacial de Rosario.

Es necesario pensar a la ciudad y a sus barrios como componentes complejos, múltiples, de encuentro social y de desarrollo de actividades diversas y equilibradas en todos los sectores. Es decir, es fundamental dotar a los distritos urbanos de equipamientos, atender el déficit de infraestructuras, mejorar e incrementar sus espacios públicos y sus efectores de

salud y educativos. Al tiempo que es necesario sostener e incrementar las actividades recreativas y culturales, y promover un mayor desarrollo del empleo y de la residencia.

Se propone fortalecer la red urbana local para abordar, desde los distintos niveles escalares, los desafíos urbano-territoriales que requieren la mirada integrada y consensuada entre los múltiples actores intervinientes. Para ello, se emprende el desafío «**Metrópolis + Barrio**» [M+B], a fin de mantener la interescalaridad en los diversos proyectos promoviendo la perspectiva barrial simultáneamente a la metropolitana, dado que se complementan y articulan la una con la otra. Si bien abordar esta dualidad es un gran desafío, el par [M+B] posibilita tener continuamente presente la importancia del desarrollo de cada sector urbano de la ciudad, en conjunto al crecimiento y desarrollo regional.

Actualmente, existe una tendencia general de transformación de los municipios y regiones a nivel global, que adquiere características particulares en cada territorio específico. Se tienden a transformar los centros históricos tradicionales mediante un proceso de expansión y dispersión urbana en todo el territorio metropolitano. Donde antes había campos verdes o áreas rurales, ahora se desarrollan nuevos componentes residenciales,



industriales, recreativos o logísticos, estableciéndose nuevas morfologías espaciales. En este contexto, las divisiones taxativas entre ciudad y campo desaparecen frente a las nuevas dinámicas de usos del suelo.

Este desafío [M+B] requiere, entonces, del desarrollo de nuevos instrumentos y estrategias de acción y de proyectos integrales que tengan como objetivos alcanzar una mayor eficacia funcional, aumentar la cohesión y equidad social y abogar por la sostenibilidad ambiental. Para lograrlo, resulta clave afrontar específicamente tres grandes temas: la urbanización, los espacios libres y las infraestructuras.

En relación al primero, se requiere el ordenamiento de las diversas actividades y asentamientos, abordando tanto la adecuada previsión de crecimiento urbano, como la consolidación, reestructuración o rehabilitación de las áreas ya urbanizadas. Respecto a los espacios libres, es fundamental incluirlos como parte de la matriz biofísica del territorio sobre la cual se articulan las demás decisiones y proyectos. Las áreas rurales o periurbanas no son ámbitos vacíos con vocación a urbanizarse, sino que son áreas estratégicas para las ciudades y poseen rasgos particulares que requieren propuestas específicas, sobre todo de mayor calidad ambiental y paisajística. La

infraestructura y movilidad, por su parte, conforma la tercera capa que precisa la adecuada articulación con la urbanización y los espacios libres.

Es un desafío, para el futuro de la ciudad-territorio o [M+B], asumir la movilidad como un derecho. Para ello, se requiere fortalecer la calidad del sistema de transporte público de pasajeros, integrar las diversas infraestructuras con el paisaje urbano-metropolitano, promover la mixtura de usos para evitar desplazamientos innecesarios, evitar la congestión en lugares puntuales así como los conflictos vinculados a la movilidad de cargas en las áreas residenciales. Hay que repensar nuestra área metropolitana desde una mirada policéntrica, generando nuevas centralidades regionales o consolidando las existentes.

La actualización del Plan Urbano [5+5] debe asumir una doble estrategia que articule la ciudad interior y el territorio de expansión regional. Resulta prioritario revalorizar los componentes identitarios, barriales y locales a través de proyectos de regeneración urbana como la renovación, el completamiento y la dotación de equipamientos y servicios. Simultáneamente, es importante reflexionar sobre la ciudad en relación al sistema complejo de su territorio metropolitano, desarrollando lineamientos que doten y potencien la ciudad real.

La actualización de este plan, como herramienta básica de actuación, promueve la reestructuración física y funcional de Rosario, a través de directrices generales de ordenamiento integral del ámbito municipal y de la definición de proyectos estratégicos de carácter estructural, desde un abordaje metropolitano. El Plan Urbano [5+5] se compone de cinco líneas estratégicas de actuación, articuladas con cinco operaciones urbanísticas. Estas operaciones implican el desarrollo de un conjunto de proyectos específicos que, junto a diversos instrumentos de actuación, posibilitarán alcanzar la ciudad deseada y posible.



## 3

## CONTINUIDAD

DESAFÍOS2030

**EL PLAN, LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y LOS ODS**

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Nueva Agenda Urbana 2030 son los nuevos paradigmas para pensar el desarrollo de las ciudades y de los asentamientos humanos, y tienen por objetivo principal poner a la sostenibilidad en el centro de las políticas de desarrollo a escala mundial.

Asumir la perspectiva y la acción sostenible implica trabajar por el acceso pleno a los derechos humanos, y erradicar gradualmente la pobreza y la exclusión en todas sus dimensiones. Pero además, implica promover las condiciones para lograr la armonía entre el crecimiento económico, la inclusión social y la protección ambiental como requisitos fundamentales para asegurar un desarrollo genuino y construir sociedades más justas y mejores gobiernos.

En el plano local, son una oportunidad para reorientar las prioridades y los desafíos de gestión, reflejados en los planes de gobierno, dándoles un nuevo sentido y orientación. Así, la planificación estratégica y urbana de las ciudades, y sus instrumentos rectores/guías (el Plan Estratégico Rosario 2030 y el Plan Urbano [5+5], en el caso de la ciudad de Rosario), cobran una nueva relevancia por su visión estratégica, su capacidad de incidencia y proyección futura.

Los ODS son un conjunto de metas globales y universales de desarrollo que la comunidad internacional acordó alcanzar hacia el 2030. Los gobiernos locales asumen, por primera vez, un rol fundamental en su desarrollo y efectiva concreción, no quedando el cumplimiento de estos objetivos, exclusivamente reservado a los gobiernos nacionales y subnacionales. Los 17 ODS que promueve la Organización de las Naciones Unidas (ONU) apuntan a cuestiones di-

recta e indirectamente relacionadas a las responsabilidades locales; pero es el ODS 11 «Ciudades y Comunidades Sostenibles» el que impulsa a que las ciudades de todo tamaño y escala alineen sus políticas, programas y proyectos en función del logro de las metas allí establecidas. De esta manera, la localización territorial de la Nueva Agenda Urbana impulsa al aprovechamiento de las capacidades y oportunidades locales y de sus gobiernos para alcanzar altos grados de desarrollo sostenible contribuyendo a que los Estados provinciales y nacionales, también alcancen los logros previstos.

La ciudad de Rosario ha comenzado el proceso de localización de los ODS a partir de la realización de actividades como la campaña *Desarrollando Ciudades Resilientes*, la creación del Gabinete de Sustentabilidad y el impulso a las mediciones de gases de efecto invernadero. En 2018, realizó su primer reporte ante el COE<sup>6</sup> para la Red Argentina de Pacto Global que permite rendir cuentas a la ciudadanía del conjunto de iniciativas encaradas por el ejecutivo local. En el mismo año, participó del encuentro «Territorializar la Agenda para el Desarrollo» que realizó el gobierno de la provincia de Santa Fe junto a Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU).

Pero sin dudas, son los instrumentos de planificación a largo plazo los más adecuados para dar respuestas a los desafíos que plantean los ODS para el futuro del desarrollo sostenible. Tanto en la construcción del Plan Urbano [5+5] como en la del tercer Plan Estratégico Rosario 2030 se aprovechó el proceso de consulta participativa y los espacios de diálogo multi-actoral para promover una instancia de trabajo conjunto e innovador en pos de lograr la alineación de estos objetivos globales a la planificación estratégica local con perspectiva de mediano y largo plazo.

A través de estos espacios, ambos planes incorporaron en la definición

de su horizonte a las tres dimensiones del desarrollo sostenible: prosperidad económica, inclusión social y sostenibilidad ambiental, logrando articular de manera coherente la visión de la ciudad hacia el 2030 expresada por la ciudadanía, y el compromiso asumido en cuanto a la localización de los ODS como marco de las políticas públicas locales.

La presente actualización del Plan Urbano [5+5], a través de sus lineamientos, logra hacer dialogar de manera articulada las políticas de planeamiento y ordenamiento urbano y metropolitano con los ODS. Las estrategias y proyectos que impulsa abarcan un significativo número de problemáticas que le permite, mediante acciones concretas, ir dando respuestas a muchas de las metas que promueve la ONU. De esta forma, el PUR contribuye a poner fin a la pobreza (ODS1); promover la agricultura sustentable (ODS2); garantizar la provisión de agua, su gestión sostenible y el saneamiento (ODS6); e impulsar el acceso a la energía segura y sostenible (ODS7). También, colabora con el desarrollo de infraestructuras sostenibles, resilientes y de calidad (ODS 9); la producción y el consumo responsable a través de la reducción de desechos, el reciclado y la reutilización (ODS12); la mitigación del cambio climático y sus efectos (ODS13); y la detención de la degradación de tierras y la pérdida de biodiversidad (ODS15).

Pero fundamentalmente, pone en foco las metas que promueve el ODS 11, cumpliendo de esta manera, el propósito de situar a la ciudad en el centro del desarrollo sostenible en un mundo cada vez más urbanizado. Este objetivo busca dar respuestas a las problemáticas vinculadas al acceso a la vivienda, a los servicios básicos y al transporte seguro y accesible; a la planificación, urbanización y a la gestión participativa; a la protección del patrimonio ambiental y cultural; a las respuestas ante los desastres naturales y de impacto ambiental, así como a la resiliencia ante el cambio

climático; a la gestión de los residuos urbanos; al acceso equilibrado a zonas verdes y espacios públicos; y a la vinculación entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales, entre otras.

El Plan Urbano [5+5] aborda en profundidad cada una de estas problemáticas desde una mirada local y metropolitana en pos de lograr mayor sinergia de articulación territorial y para ello, despliega un conjunto de herramientas que le permite ir dando respuestas a las nuevas realidades y escenarios que se le presentan de manera eficiente, flexible y dinámica. Su principal aporte es un conjunto de proyectos concretos de intervención, que devienen de estrategias, operaciones e instrumentos de transformación para el desarrollo sostenible de Rosario, su área metropolitana y la región.

<sup>6</sup> COE (*Communication on engagement*) es un organismo internacional que se encuadra bajo los principios del Pacto Global de Naciones Unidas. En él se rinde cuenta ante la sociedad de las acciones llevadas a cabo por cada territorio, en coherencia con los principios y valores del pacto.

## SISTEMA DE PLANEAMIENTO [ANTECEDENTES]

Rosario posee una extensa y valiosa trayectoria en planeamiento urbano-territorial. Desde su primer **Plan Regulador** y zona de extensión, presentado en 1935, se ha estudiado profundamente el estado de situación de la ciudad y su región y se han definido los principales temas de transformación. La reestructuración ferroviaria y la liberación del puerto en la zona costera central para destinarla a nuevos espacios recreativos se posicionaron, desde aquel entonces, como los grandes temas de transformación urbana.

En el **Plan Rosario de 1954**, aprobado por la Ordenanza N°1.030, resulta clave el rol de las infraestructuras territoriales, tanto la ya mencionada reestructuración ferro-portuaria como la sistematización vial y los grandes componentes aéreos a nivel regional. Es importante destacar que durante su vigencia se realizaron las primeras expropiaciones de instalaciones ferro-portuarias, dando nacimiento al actual Parque Urquiza y a la Ciudad Universitaria Rosario. Por aquel entonces, también comenzó la construcción de la avenida de Circunvalación.

En 1967 se presentó el **Nuevo Plan Regulador** para Rosario, a partir de una idea determinista del crecimiento de la ciudad, con una imagen ideal a la cual llegar a setenta años. En este nuevo plan se incorporaron importantes instrumentos como el Reglamento de Edificación y el Código Urbano.

Sin embargo, recién con el definitivo retorno democrático en Argentina, en 1983, se establece un cambio de mirada del planeamiento urbano y se crea, en 1985, la Dirección General del Plan Director dentro de la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario. Es a partir de dicho contexto que se cambia el concepto de plan, de aquel que «regula» por aquel que establece «directrices de

acción». El Plan Director, se articuló a partir de tres elementos: objetivos, como enunciados de la intención de transformación; instrumentos, para intervenir eficientemente sobre las distintas variables de transformación; y gestión, para utilizar tales instrumentos en la transformación efectiva de la ciudad según los objetivos planteados por el propio plan.

Dado el carácter de actualización permanente y la necesidad de responder a las necesidades actuales de la ciudad y su población, en 1999 se presentó el **Nuevo Plan Urbano. Bases para el acuerdo**. En dicho plan se avanzó sobre el rol metropolitano de Rosario con la importancia de la perspectiva regional para el planeamiento local, la problemática de la vivienda social y una mirada sobre la «tecnología institucional» como resultante de la relación entre el Plan Estratégico Rosario (luego Plan Estratégico Metropolitano), el Programa de Descentralización Municipal y el Nuevo Plan Urbano. A su vez, se incorporó un bagaje instrumental de gran valor, para llevar a cabo los proyectos propuestos y los anhelos de transformación urbana sintetizados en cuatro grandes proyectos guía que sirvieron de plataforma al planeamiento posterior y fueron puestos a consideración y debate público en la Mesa de Concertación del Plan en el año 2004.

Bajo el mismo espíritu de actualización continua, se presentó el **Plan Urbano Rosario 2007-2017**, documento que da continuidad al proceso iniciado con el retorno democrático. En ese documento, se fortaleció la agenda metropolitana, incorporada significativamente en el plan anterior y se profundizó, en gran medida, el desarrollo de instrumentos, normas y proyectos diversos, a fin de lograr una eficaz aplicación de las directrices y políticas del plan. Particularmente, debe tenerse en cuenta que en este periodo se promovió, mediante Audiencias Públicas, y se aprobó la Normativa Urbanística vigente en la actualidad, que reemplazó el viejo Código Urbano.

En esta nueva etapa, las «operaciones estructurales» del Plan 2007-2017, se han profundizado y especificado. La revitalización de las «centralidades urbanas» como el Centro Histórico y los Centros Municipales de Distrito -CMD-, se revisan y se amplían a las nuevas o emergentes que se pretenden consolidar en relación al tejido urbano a intensificar, a los dispositivos de proximidad y a los grandes componentes.

A la recuperación y continuidad hacia el sur de «el frente costero» se propone una interfaz entre ciudad y puerto; a la rehabilitación y modernización de los «nuevos ejes metropolitanos» de la ex troncal ferroviaria y del aeropuerto, se les suma un nuevo corredor industrial-logístico, tecnológico y portuario; a la protección y el desarrollo de equipamientos ambientales en torno a las «cuencas de los arroyos» se lo vincula con la operación de la membrana productiva ambiental; y por último, a través de la ciudad interior y de borde se profundiza el tratamiento funcional y

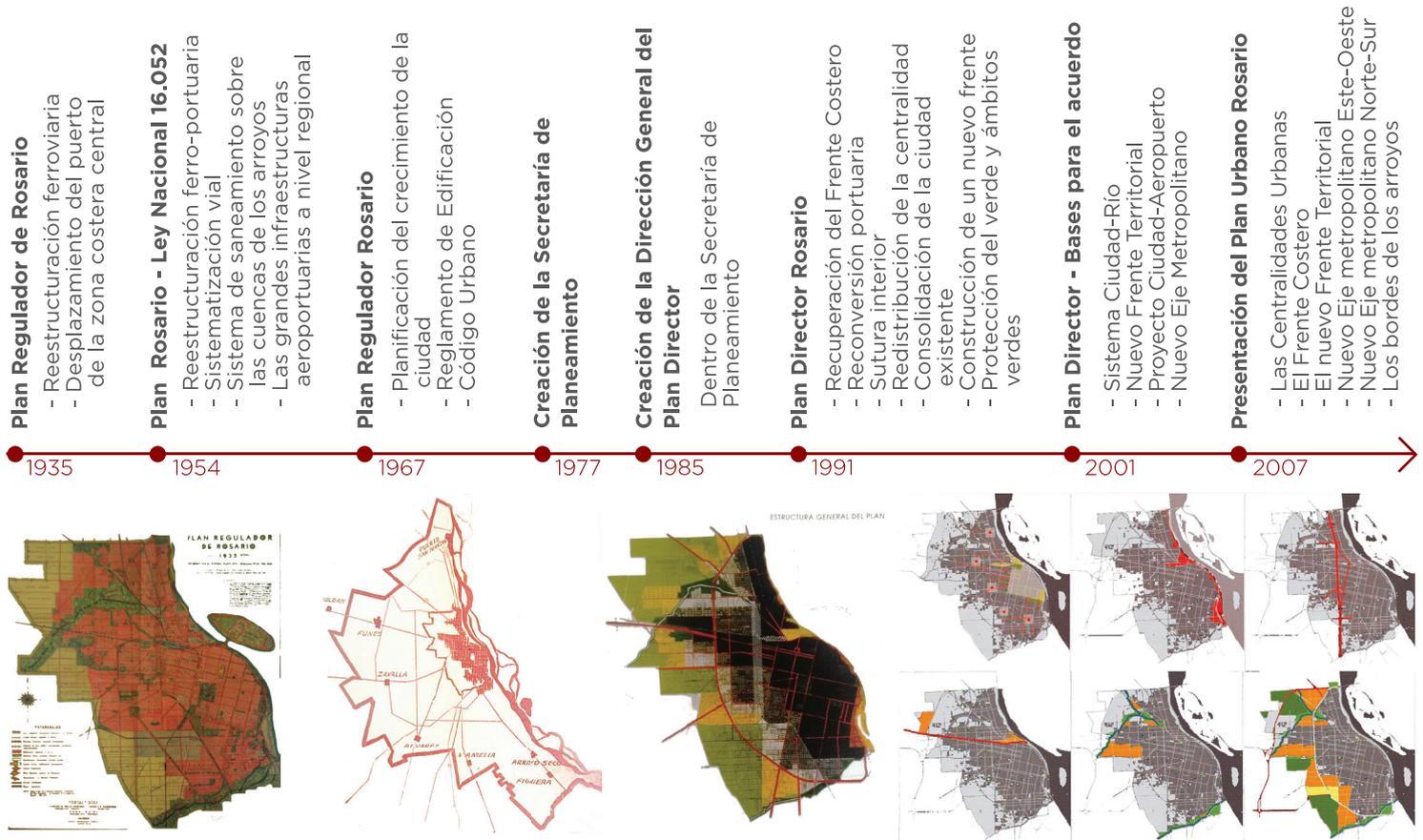
espacial, pero especialmente ecológico, del «frente territorial».

**El Plan Urbano [5+5]** se constituye como un instrumento técnico y de gobierno, que renueva la participación y fortalece la continuidad del planeamiento urbanístico y de la gobernanza municipal a través de la articulación de lineamientos con el Plan Estratégico Rosario 2030, que opera en la ciudad desde una enfoque integrado de distintos actores y múltiples dimensiones -social, económica, cultural, etc.-. Asimismo, la elaboración de los Planes de Distrito posibilita caracterizar y dotar a cada sector urbano de las políticas, programas, proyectos y obras específicas que se requieran, así como también promover el debate, el consenso comunitario y el ejercicio participativo a escala distrital-barrial, sin perder de vista la ciudad y el plan, reconociendo la relación entre necesidades estructurales y cotidianas, presentes y a futuro de cada sector. En este sentido, la gobernanza se viabiliza a través del conjunto diverso y complejo de instrumentos, tanto

de proyectos como de gestión, que articulan los actores públicos y privados, como también a través del desarrollo de nuevos mecanismos para la captación y redistribución de plusvalías, a fin de generar una ciudad más equitativa y con mejor calidad de vida.

El Plan Urbano [5+5] con proyección al año 2030, se adscribe a la continuidad de directrices, desarrollos y lineamientos ya iniciados, pero actualizando sus proyectos y operaciones estructurales, para dar respuestas a las problemáticas contemporáneas y a los desafíos que requieren tanto nuestra ciudad como la región.

Las estrategias, operaciones y proyectos no se apartan o se autonomizan del urbanismo del plan anterior, sino que profundizan y especifican sus ejes estructurales claves, modificando o rectificando aquellas cuestiones que el tiempo ha alterado e incorporando las nuevas ideas que se proponen, pero continuando en la misma directriz.



## PROYECTOS EN CURSO

Construir una ciudad inclusiva y equitativa, que potencie el desarrollo urbano y territorial y que responda a las demandas y necesidades de todos los ciudadanos, requiere seguir profundizando los proyectos ya existentes, y avanzar en aquellos que están previstos. Estos proyectos, se articulan a las estrategias y operaciones desarrolladas en el Plan Urbano [5+5] y permiten alcanzar una visión unificada/única de ciudad, que integre los valores que aporta el nuevo plan y los desafíos que debe necesariamente asumir la ciudad en el futuro. Entre las propuestas concretas de actuación, podemos destacar:

- **La remodelación de corredores urbanos de gran relevancia** para distintos sectores de la ciudad, cuyo objetivo es mejorar sus espacios públicos, la sistematización vial y su calidad urbana. Se destacan especialmente, las obras realizadas en avenida San Martín y bulevar 27 de Febrero, avenida Carrasco, la apertura de la segunda mano de la avenida de la Costa Estanislao López, las avenidas Newbery-Sorrento y las avenidas Rivarola y Rouillón.

- **La transformación de piezas urbanas significativas** con la incorporación de Planes Especiales para desarrollar proyectos importantes por su magnitud e impacto en la estructura de la ciudad y por el despliegue programático que generan al contemplar múltiples actividades, residencia y/o grandes equipamientos. Entre ellas se destaca el Plan Especial de Reconversión del ex Batallón 121 y el reordenamiento urbano del cordón Ayacucho con la construcción de nuevos equipamientos y espacios públicos, el mejoramiento de la conectividad, la incorporación de nueva infraestructura y la futura construcción de 1.400 viviendas nuevas; el proyecto de transformación urbana del Barrio República de la Sexta a través de la ejecución de 320 viviendas y la construcción de la Avenida de la Universidad para dar continuidad al sistema

de espacios públicos definido por el Parque Urquiza y Parque Italia; y la intervención en el Mercado del Patio como uno de los equipamientos de carácter urbano más emblemáticos de la ciudad y el primero en habilitarse de una red de mercados distritales.

Entre los proyectos urbanos más significativos para Rosario, podemos destacar la urbanización del predio del ex Tiro Federal, el completamiento de la Unidad de Gestión 3 en Puerto Norte, la remodelación integral del Cruce Alberdi, la prolongación de calle Bordabehere y la reconversión de los silos existentes sobre calle Salta. Además, podemos mencionar la continuidad de los trabajos públicos y privados de la nueva urbanización de extensión correspondiente al Plan Habitacional Ludueña.

- **La consolidación y dotación de equipamientos del frente ribereño** dando continuidad a su recuperación iniciada en la década de 1980. A modo de ejemplo, podemos nombrar el rediseño parcial de avenida Carrasco, la renovación del balneario La Florida, los nuevos parques costeros, la construcción del Acuario del Río Paraná y el reciclaje de los galpones de la Franja del Río. Pero también podemos mencionar aquellos sectores aún pendientes de transformación, como las tierras de la ex Zona Franca de Bolivia recuperadas recientemente y vinculadas al nuevo Paseo 20 de Junio, el nuevo Mercado del Río a incorporar y el destino público de las tierras de la cabecera de avenida Pellegrini y avenida Belgrano.

- **La renovación de parques existentes y construcción de nuevos parques** para mejorar e incrementar los espacios públicos de la ciudad, como la ejecución del Parque de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria, proyecto interjurisdiccional con la ciudad de Granadero Baigorria y las intervenciones realizadas en el histórico Parque de la Independencia, con la recuperación del Rosedal, los edificios y terrenos de la ex Rural, la recuperación del predio destinado a la futura

Plaza de las Ciencias y la refuncionalización del Hipódromo Rosario, con la incorporación de actividades destinadas a la nueva Plataforma Deportiva. También se encuentran en curso diversas obras para generar nuevos espacios públicos, como el Bosque de los Constituyentes con el Centro de Interpretación Ambiental, el proyecto para el nuevo Parque del Aeropuerto y la remodelación prevista para el Parque Oeste.

- **El sistema integrado de movilidad** que propone continuar el desarrollo físico-territorial requerido para lograr un plan eficiente que incluya tanto el transporte motorizado como el no motorizado, planteando sistemas de Trenes de Pasajeros Regionales (TPR) con nuevas estaciones intermedias y la remodelación de su entorno fortaleciendo la red de ciclovías y bicisendas y las áreas peatonales ya existentes en la ciudad.

- **La revitalización del área histórica** entendida como un sector de suma importancia por su valor identitario y por la intensidad de usos y actividades que se desarrollan en la misma. Se lleva adelante un plan integral para su revitalización y modernización, a fin de potenciar su rol e identidad. Entre sus principales obras se destaca la remodelación reciente de espacios públicos como las plazas Sarmiento, Pringles y San Martín; los parques sobre la costa central; las calles Rioja y Entre Ríos -ensanche de veredas, mobiliario y forestación-, Sarmiento -nivelación para tránsito de prioridad peatonal y mobiliario-, el Paseo del Siglo -adecuación de veredas- y la puesta en valor del histórico bulevar Oroño. En el marco de este plan de revitalización, se prevén otras operaciones como la remodelación de la peatonal San Martín hacia el sur y el proyecto para el corredor verde de calle Maipú.

La actual ampliación y modernización de la Biblioteca Argentina y de otros equipamientos también se presenta como uno de los proyectos destacados del área histórica. Además, en

ese marco, se promueve el desarrollo de las Áreas de Reserva, que permitirán contar con mayor suelo público o semipúblico y e intensificar las actividades residenciales, culturales, de servicio, negocios y comercios en el centro urbano.

Otro proyecto emblemático para la zona es la propuesta de reconversión del área donde se ubica el edificio de la ex Aduana. El proyecto prevé convertir ese lugar icónico de la ciudad en un centro destinado a actividades culturales articulando el sector con la Plaza 25 de Mayo, el entorno inmediato del Palacio Municipal, la Catedral de Rosario y el Paseo Juramento para generar mayor uso de la comunidad y revitalizar el último tramo de la peatonal Córdoba.

- **Las intervenciones barriales integrales** como el Plan Abre, que mejora la calidad de vida en los barrios de la ciudad a través de un conjunto de obras de infraestructura y políticas sociales. El Plan Abre se posiciona como la política pública emblemática que debe sostenerse en el tiempo, ampliarse a todos los asentamientos vulnerables y compatibilizarse con las transformaciones estructurales que la ciudad necesita. Entre sus principales acciones, el plan realiza apertura de calles, brinda infraestructuras de servicios y equipamientos, y fortalece las redes de cada barrio promoviendo el encuentro, la participación y la convivencia en el espacio público.

Además de intentar dar respuesta a las necesidades de los asentamientos, es importante operar sobre las áreas que tienen prioridad desde un punto de vista ambiental y de la estructura urbana de la ciudad, como el sector de los Bajos del Saladillo donde se encuentra el barrio El Mangrullo, el sector de Villa Banana y demás asentamientos ubicados sobre la ex troncal ferroviaria.



Avenida Carrasco



Biblioteca Argentina



Parque de la Cabecera



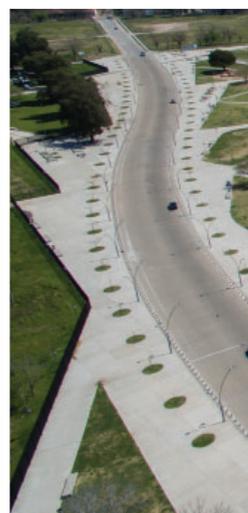
Av. de la Costa



Franja del Río

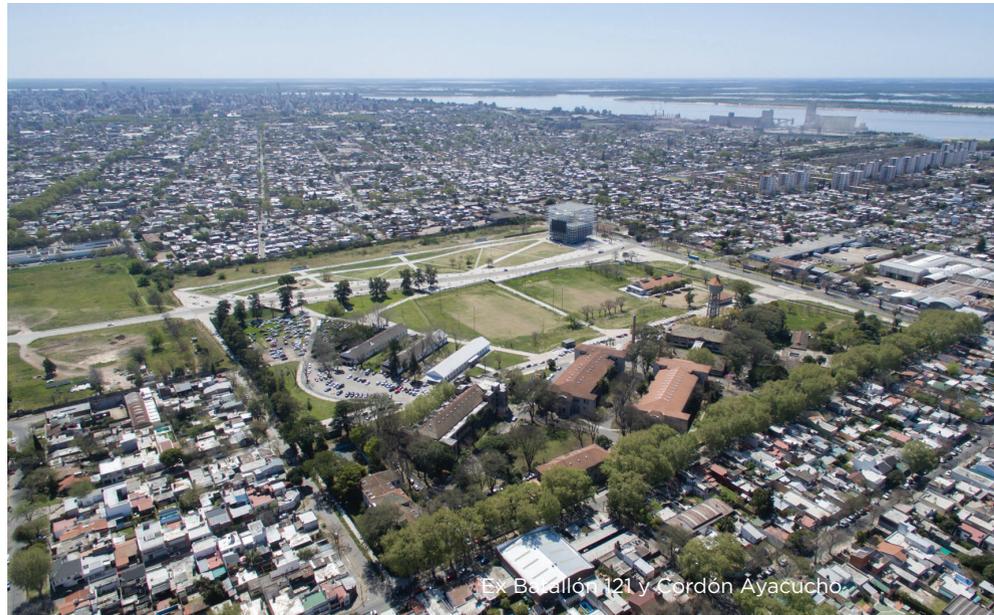


Barrio República de la Sexta





Paseo 20 de Junio



Ex B. Gallón 121 y Cordón Ayacucho



Biblioteca Argentina



Mercado del Patio



Museo del Deporte



Area Histórica



## Plan Urbano [5+5]

Referencial+Programático+Operativo+Participativo

# PREMISAS 2030

## PLAN URBANO

[REFERENCIAL + PROGRAMÁTICO  
+ OPERATIVO + PARTICIPATIVO]

El Plan Urbano [5+5] tiene como objetivos lograr el desarrollo equilibrado y equitativo de los distintos distritos y sectores del territorio, promoviendo el derecho a la ciudad de todos los rosarinos y rosarinas, la mejora del hábitat, el ordenamiento del uso del suelo y la función social de la propiedad a través de una gestión democrática y participativa. Se fundamenta por las premisas que se describen a continuación.

**Es REFERENCIAL,** en tanto el Plan debe constituirse en guía o referencia de los proyectos que prevean y ejecuten los organismos públicos municipales, supramunicipales y/o privados. El Plan Urbano [5+5] se articula en las distintas escalas interjurisdiccionales y se propone como un documento de consulta permanente en los distintos niveles estatales. Adhiere a los principios rectores y contenidos del Anteproyecto de Ley de Uso del Suelo y Hábitat<sup>7</sup>, especialmente en lo referido al derecho a la ciudad, al hábitat y a la vivienda digna, a la función social de la propiedad, a la gestión democrática y al acceso al suelo.

**Es PROGRAMÁTICO,** en cuanto permite definir una agenda de intervenciones sistematizadas, precisas y articuladas entre sí con estimación de inversiones y plazos de tiempo, permitiendo a través de indicadores, monitorear y evaluar la marcha del Plan. Se establecen así, objetivos y proyectos concretos a través de estrategias y directrices de acción que posibilitan su desarrollo.

**Es OPERATIVO,** porque a través de los lineamientos estratégicos y las operaciones articuladas se define el proyecto deseado y posible de la ciudad que, junto a los instrumentos y conjunto normativo, establecen su concreción.

**Es PARTICIPATIVO,** dado que se basa en la búsqueda de consenso y es material de consulta permanente de los diversos actores que forman parte de la ciudad. Además, está en continua articulación con los puntos de debate amplio y multidimensional incluidos en el Plan Estratégico Rosario 2030. Es fundamental el establecimiento de una tríada virtuosa entre la claridad interna-externa de la comunicación y la **transparencia** de la gestión de gobierno, la búsqueda de una acción de mayor **colaboración** de los actores directamente vinculados a determinada política, programa o proyecto y una **participación** amplia sobre el destino urbano general, como en una escala de proximidad de los habitantes con los problemas y potencialidades: los distritos, el centro y las centralidades zonales, las unidades barriales y, particularmente las prioridades y la asignación presupuestaria en esa condición de acercamiento.

En este esquema, la medición y el monitoreo del avance del plan general y de los planes intermedios debe realizarse a partir de un conjunto de **indicadores concertados**, que den cuenta de la evolución temporal de cuatro dimensiones básicas: la socio-cultural, la urbano-ambiental, la económico-tecnológica y la de la gobernanza institucional.

El Plan [5+5] como instrumento general y los Planes de Distrito como instrumentos intermedios, son los dos documentos urbanísticos básicos para desarrollar y articular la transparencia, el protocolo colaborativo y la participación.

<sup>7</sup> Anteproyecto de Ley Uso del Suelo y Hábitat de la Provincia de Santa Fe (2012).  
[www.santafe.gov.ar](http://www.santafe.gov.ar)

# 5+5

ESTRATEGIAS + OPERACIONES

**La integración metropolitana** planifica ordenar y completar las funciones interjurisdiccionales, ampliar los grandes componentes o proyectos, desarrollar la movilidad metropolitana y regional -afianzando el transporte de pasajeros y carga, especialmente el tren- y revalorizar el paisaje y el ambiente, consolidando la iniciativa de las políticas públicas y la gestión mixta como factor de oportunidad de nuevos emprendimientos territoriales.

La operación insignia de esta estrategia es la generación de una *nueva centralidad metropolitana*, que condense usos urbanos y territoriales originalmente segregados como el aeropuerto, el parque público de escala, la movilidad de cercanía y los servicios especializados.

El **crecimiento productivo y logístico** planea recuperar la impronta comercial-portuaria y la vocación industrial-logística de la ciudad, fortaleciendo la generación de empleo y valor agregado y la producción de «bienes inmateriales», con nueva tecnología apoyada en el conocimiento, la investigación, la informática y la integración espacial en red.

La creación y fijación progresiva de forestación, espacios verdes, reservorios de agua y áreas de protección que «cubran» la periferia industrial y frutihortícola integrada, con una *membrana productiva ambiental*, es una de las principales operaciones de esta estrategia.

**La regeneración urbana y la equidad barrial**, como meta ineludible del plan, intenta promover una ciudad única a partir de la consideración integral del hábitat, con la renovación del centro histórico y residencial, la

consolidación e intensificación de los barrios de transición entre el centro y los límites de la ciudad, la integración de los barrios vulnerables y la organización de la extensión con más énfasis en el proyecto público.

Las operaciones son muy diversas, pero se destaca el tratamiento de la *ciudad interior y de borde*. En el caso de la ciudad interior, con la intensificación de actividades en los tejidos de transición, la apuesta por mayores densidades poblacionales en algunos puntos o corredores, el completamiento y desarrollo de infraestructuras, espacios públicos y equipamientos, y la rehabilitación de barrios vulnerables, con particular atención a aquellos que se encuentran en relación con piezas estructurales de la ciudad, como el ferrocarril, el puerto o los cursos de agua.

En el caso de la ciudad de borde, la necesidad del municipio de recuperar la iniciativa del Estado en la estructuración de la extensión urbana revalorizando el proyecto completo y proponiendo una plataforma continua para las inversiones privadas fragmentarias y heterogéneas.

La **innovación tecnológica e institucional** proyecta renovar el rol de la participación y favorece el acceso social amplio a través de una mejor y mayor distribución urbana de nuevos equipamientos de apoyo al estudio, el empleo, la creación, la experimentación y el diseño.

El plan sostiene múltiples desarrollos innovadores en relación a los distritos, como los equipamientos articulados en red con los CMD o como en el barrio sur con la Universidad, el Polo Tecnológico y el «puerto inteligente»; pero se desta-

ca el Plan Integral de Revitalización del Área Histórica por su carácter representativo, el patrimonio, la residencia y por sus dotaciones especializadas y espacios de uso urbano-metropolitano.

La **protección ambiental** establece resguardar el suelo, el agua y el aire como recursos no renovables para mejorar la calidad de vida urbana. El territorio y los proyectos en su conjunto, desde la creación de unidades ambientales en el centro hasta el cuidado de la periferia extrema, deben ser preocupación de los ciudadanos y del Plan.

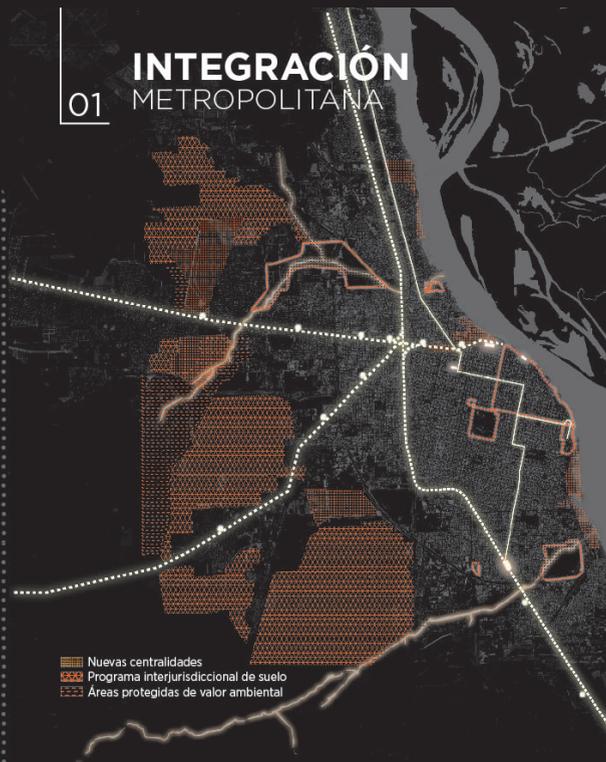
En este sentido, la estrategia abarca un conjunto interrelacionado de operaciones como la reorganización de los servicios, el proyecto de la membrana ambiental en la periferia productiva, el desarrollo de los parques lineales como grandes infraestructuras ambientales en la extensión, el resguardo de las áreas no urbanizables y la introducción de cuñas de suelo verde o agrícola intensivo en la ciudad, la configuración de unidades ambientales en el área histórica, la planificación de los conectores verdes en los barrios y, por supuesto, la protección de los grandes parques y los cursos de agua.

Una operación particular por su carácter productivo-logístico, su problemática ambiental, el despliegue de su actividad, su impacto en el entorno y su significado histórico-cultural para los rosarinos, es la transformación del puerto. La interfaz ciudad puerto es la promoción de un programa amplio y moderno de desarrollo operativo, verde, inteligente e integrado con la ciudad, que vincula esta gran infraestructura con la costa sur.

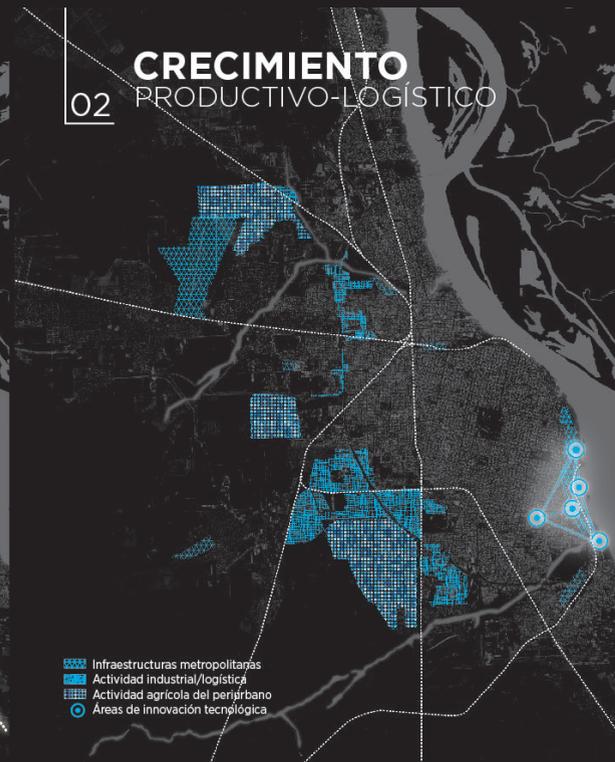
# ESTRATEGIAS

**ESTRATEGIAS**  
DESAFÍO 2030

## 01 INTEGRACIÓN METROPOLITANA



## 02 CRECIMIENTO PRODUCTIVO-LOGÍSTICO

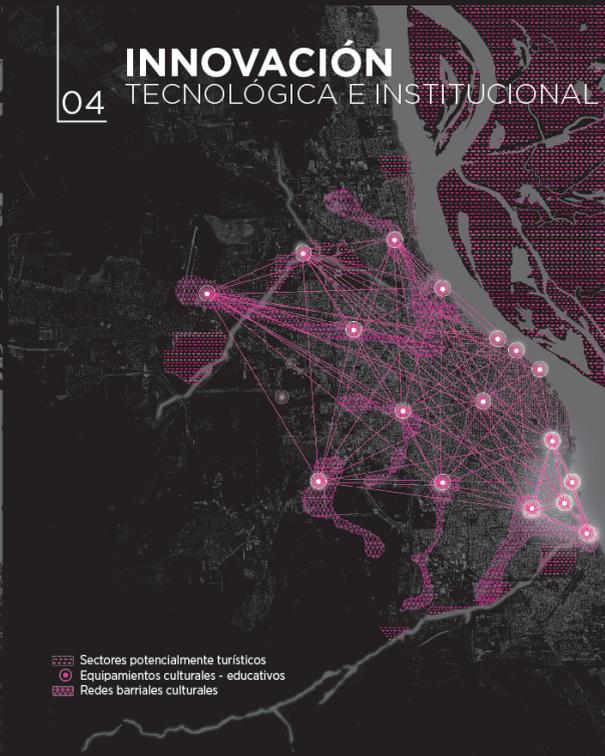


# 01

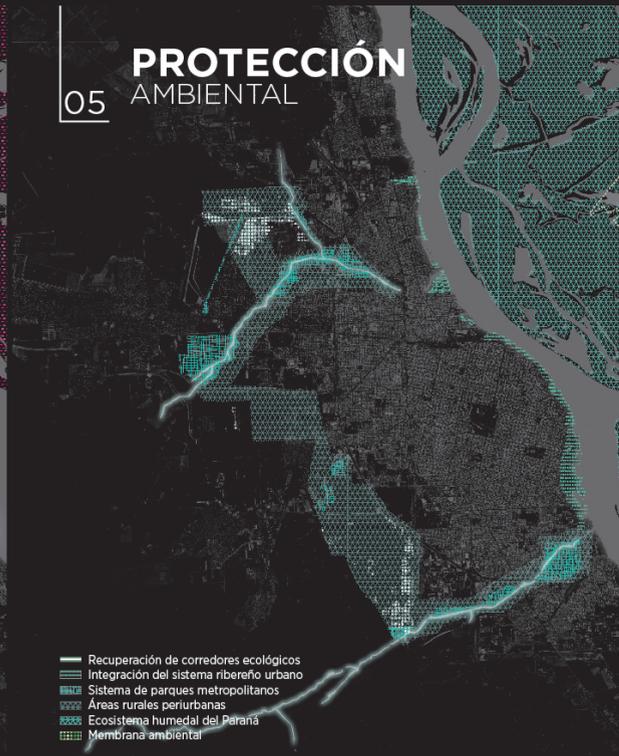
## 03 REGENERACIÓN URBANA Y EQUIDAD BARRIAL



## 04 INNOVACIÓN TECNOLÓGICA E INSTITUCIONAL



## 05 PROTECCIÓN AMBIENTAL



**El Plan Urbano [5+5] tiene por objetivos promover el desarrollo equilibrado de los distintos sectores que conforman el tejido urbano y estar en articulación permanente con el territorio metropolitano. Para ello, se plantea el desarrollo de cinco estrategias.**

**La integración metropolitana** que comprende el desarrollo de las grandes infraestructuras -autopistas, ferrocarril, aeropuerto, puerto, componentes de servicios (energía, comunicación, etc.)-, el diseño de políticas de suelo consensuadas con los municipios vecinos desde una visión ampliada y sustentable del territorio, y el surgimiento de nuevas centralidades.

**El crecimiento productivo y logístico** que «marca el ritmo» de la ciudad, en donde a la industria y a los servicios existentes, deberán sumarse otros a futuro, que modernicen y diversifiquen las actividades, promoviendo de esta forma, el importante rol económico y tecnológico que tiene la ciudad en el territorio.

**La regeneración urbana y la equidad barrial** que permite organizar la intensificación y la descentralización de sus partes interiores y que guía la extensión del borde a partir de un nuevo modelo de calidad urbana y ambiental, favoreciendo a su vez, la equidad de los barrios carenciados y vulnerables.

**La innovación tecnológica e institucional** que demanda la conformación de una red de actividades culturales, de conocimiento, de innovación tecnológica, de información y de participación ciudadana, donde se integren equipamientos existentes y nuevos en una visión inclusiva y moderna del espacio urbano.

**La protección ambiental** del territorio en su conjunto que rescate las condiciones del mismo a través de una infraestructura estratégica para conectar a la ciudad a través de una membrana continua constituida por la costa del río e islas del delta, los cursos de agua, el periurbano agrícola, los espacios vacantes, los espacios abiertos públicos y privados, y la forestación.

# 01

## INTEGRACIÓN METROPOLITANA

---

En las últimas décadas, el Área Metropolitana de Rosario ha presentado un gran desarrollo y crecimiento. Las movilidades pluridireccionales se han incrementado en todo el territorio, se ha registrado una notable expansión del suelo urbano y un aumento poblacional en diversas localidades que componen el área. También se identifican nuevas centralidades metropolitanas.

En este contexto, Rosario afronta nuevos desafíos como ciudad central, que requieren el desarrollo de estrategias de abordaje interjurisdiccional y de reposicionamiento local desde una mirada ampliada a las dinámicas presentes en toda el área metropolitana. Es así, que se propone fomentar las políticas e intervenciones que viabilicen las transformaciones planeadas de las áreas vinculadas entre la ciudad de Rosario, los municipios y las comunas vecinas. Dichas acciones se orientan al destino del suelo y al ordenamiento de la urbanización, al desarrollo de infraestructuras, a la protección de los espacios abiertos y a las condiciones del paisaje.

La estrategia de integración metropolitana plantea mejorar la cohesión regional que beneficia tanto a los habitantes de Rosario como a los de todas las localidades que conforman

el AMR. Aborda el territorio desde una perspectiva sostenible, dado que se focaliza en políticas de movilidad intermodales que permitirán consolidar una región más conectada, priorizando el transporte público de pasajeros, el ordenamiento del suelo periurbano y la importancia ambiental del sistema de parques metropolitanos.

La estrategia se articula en torno a tres ejes centrales: infraestructura de movilidad vial, ferroviaria y transporte urbano-regional de pasajeros, programa de suelo e infraestructuras ambientales periurbanas y nuevas centralidades.

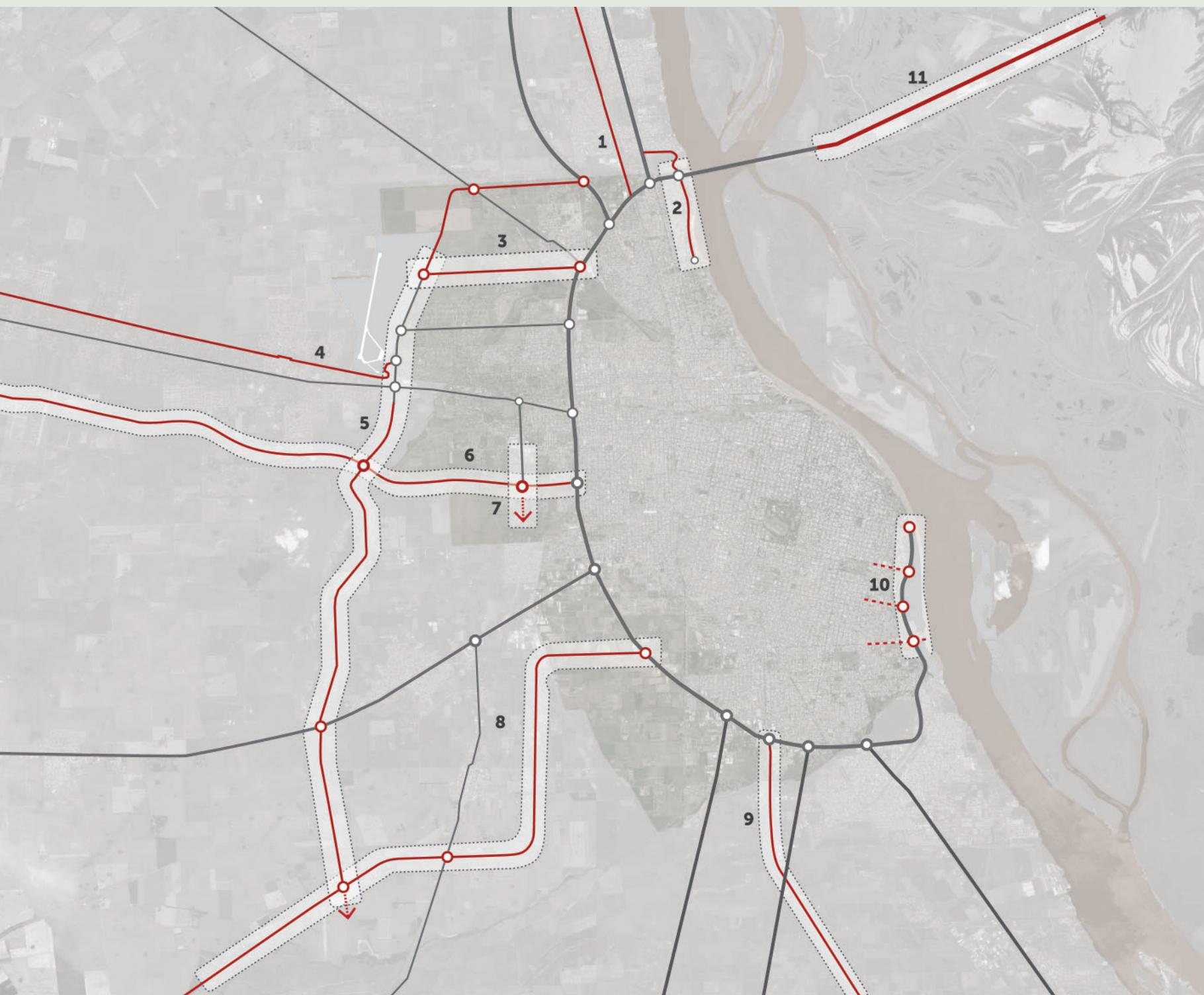
## Infraestructura de movilidad

Respecto a la **infraestructura de movilidad**, es importante fortalecer la conectividad metropolitana en función de nuevos sistemas de transporte y de la intermodalidad. Para ello, se requiere continuar con el desarrollo de la movilidad del AMR, promoviendo una mayor integración y mejores vías de accesibilidad, potenciando las oportunidades que generan las redes de comunicación en el ámbito urbano y territorial. En este sentido, es necesario completar la avenida de la Segunda Ronda, consolidando la conexión con Funes, el acceso al Aeropuerto Internacional Rosario «Islas Malvinas», la relación con Pérez y la consolidación de la avenida Baigorria en Rosario, la Ruta Nacional N°34 y la relación con las localidades del AMR.

Asimismo, es indispensable concretar la propuesta alternativa de la Ruta Nacional N°33 -con acceso a avenida Uriburu-, el ensanche de las autopistas a Buenos Aires y a Córdoba, el completamiento del intercambiador Wilde, el mejoramiento de los accesos al puerto sur, la duplicación de la Ruta Nacional N°174 -Conexión Rosario-Victoria-, el desarrollo del nuevo corredor Rosario-San Lorenzo y la consolidación del acceso ribereño norte en la jurisdicción de Granadero Baigorria.

También se plantea mejorar la movilidad ferroviaria, con nuevas obras o fortaleciendo las más recientes, entre las que se destacan: la construcción de la doble vía Rosario-San Lorenzo del ferrocarril ex Mitre, la extensión del ramal del ferrocarril Belgrano Cargas al puerto de Rosario y la eventual construcción del ramal del ferrocarril Belgrano Cargas de acceso al aeropuerto. El desarrollo de las infraestructuras de movilidad mencionadas, además de mejorar el transporte de cargas, permitirá optimizar el transporte público de pasajeros y la información, fomentando la intermodalidad. En este sentido, se propone concretar el tren regional de pasajeros Rosario-Casilda, Rosario-Cañada de Gómez y eventualmente Rosario-San Nicolás; desarrollar un transporte metropolitano alternativo a San Lorenzo -tranvía, trolebús, corredor exclusivo de ómnibus-, y realizar acciones de mejora del tren de pasajeros de larga distancia, de los carriles de transporte urbano de pasajeros metropolitanos y de la ampliación de cobertura del servicio de bicicletas públicas.

## INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD VIAL



**1** Nuevo corredor Rosario-San Lorenzo

**2** Acceso ribereño Norte

**3** Consolidación Av. Baigorria

**4** Consolidación conexión Funes-Rosario (calle Pedro Ríos) y acceso a aeropuerto

**5** Completamiento Segunda Ronda-acceso a aeropuerto

**6** Ampliación 3er carril de la autopista Rosario-Córdoba

**7** Completamiento intercambiador Wilde RN33-acceso a Av. Uruburu

**8** Autovía RN33-acceso a Av. Uruburu

**9** Ampliación 3er carril de la autopista Rosario-Buenos Aires

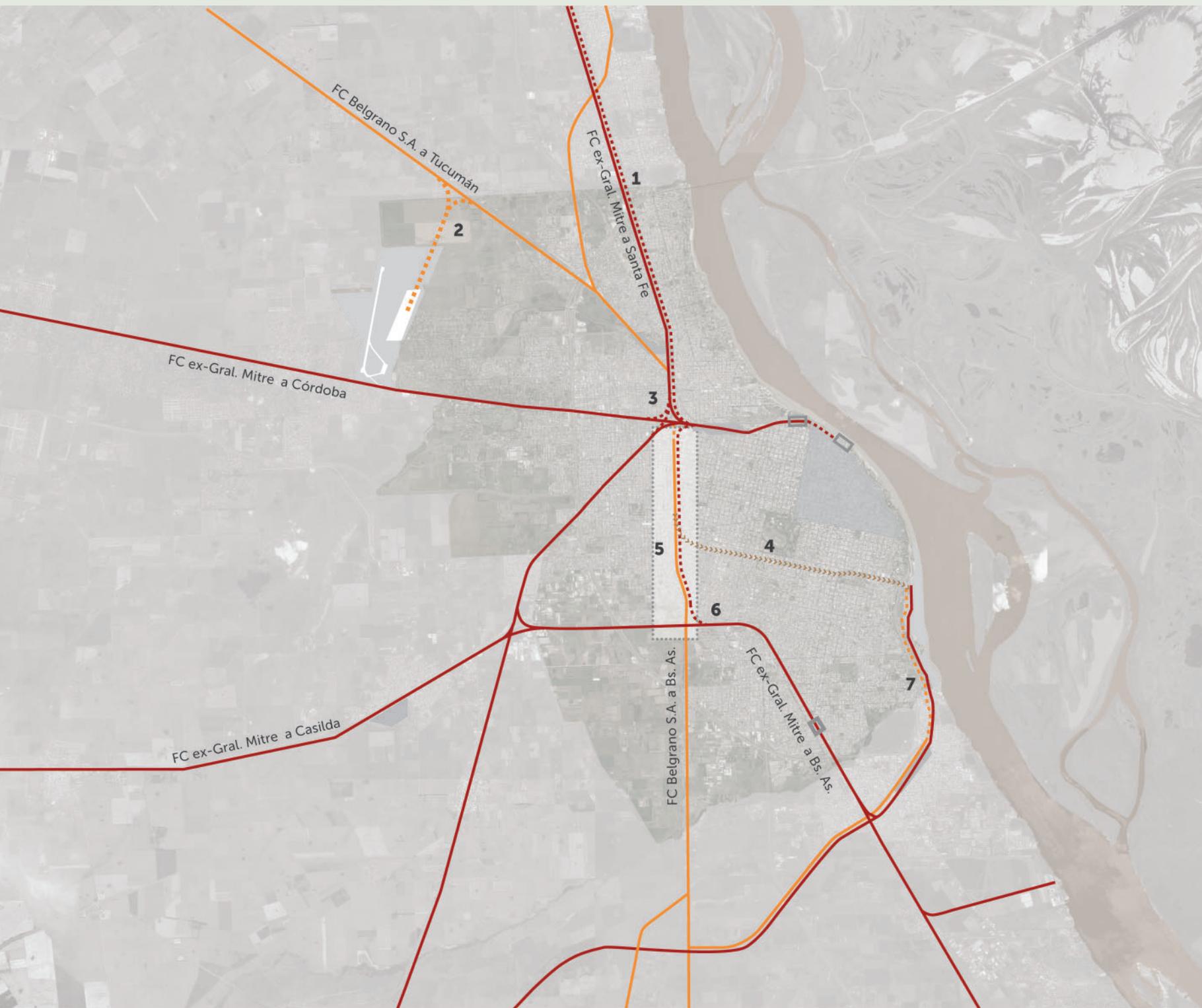
**10** Mejoramiento de accesos a Puerto Sur

**11** Duplicación traza RN 174

— Vial existente

— Vial propuesto

# INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD FERROVIARIA

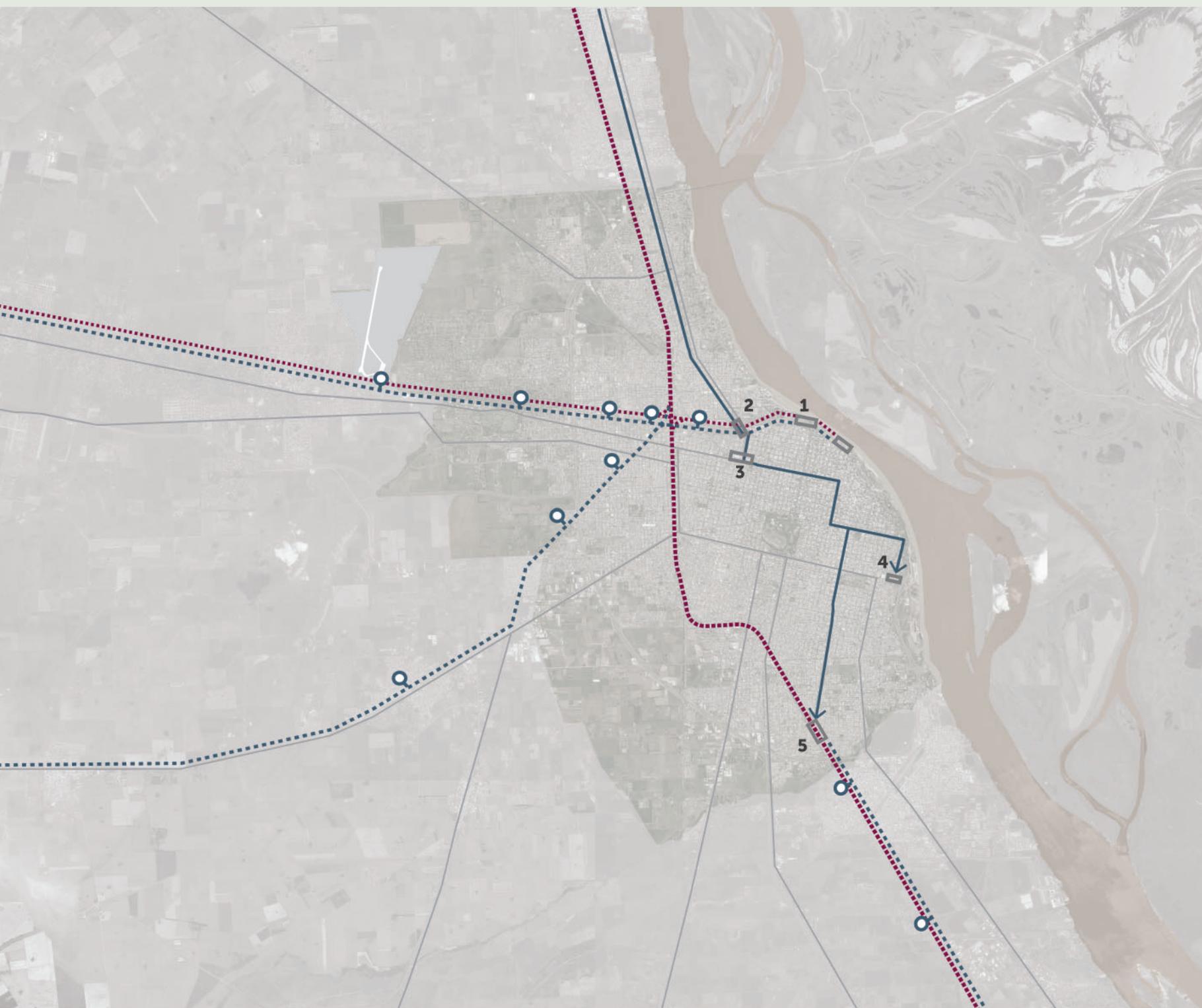


- 1** Construcción doble vía Rosario-San Lorenzo FC ex Mitre
- 2** Nuevo ramal FC Belgrano Cargas acceso a aeropuerto
- 3** Ejecución curvas de Cabín 8
- 4** Reconversión área de vías FC Belgrano Cargas

- 5** Rehabilitación troncal ferroviaria FC Belgrano (cargas)-FC ex Mitre (pasajeros)
- 6** Rehabilitación de la Curva K1-3
- 7** Extensión ramal Puerto Rosario FC Belgrano Cargas

- Trocha ancha existente
- ⋯ Trocha ancha a ejecutar
- Trocha angosta existente
- ⋯ Trocha angosta a ejecutar
- ⋯ Trocha angosta a reconvertir

## INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD · TRANSPORTE PÚBLICO



- 1 Estación Rosario Norte
- 2 Estación Intermodal Cruce Alberdi
- 3 Terminal de Ómnibus Mariano Moreno
- 4 Estación Ciudad Universitaria Rosario

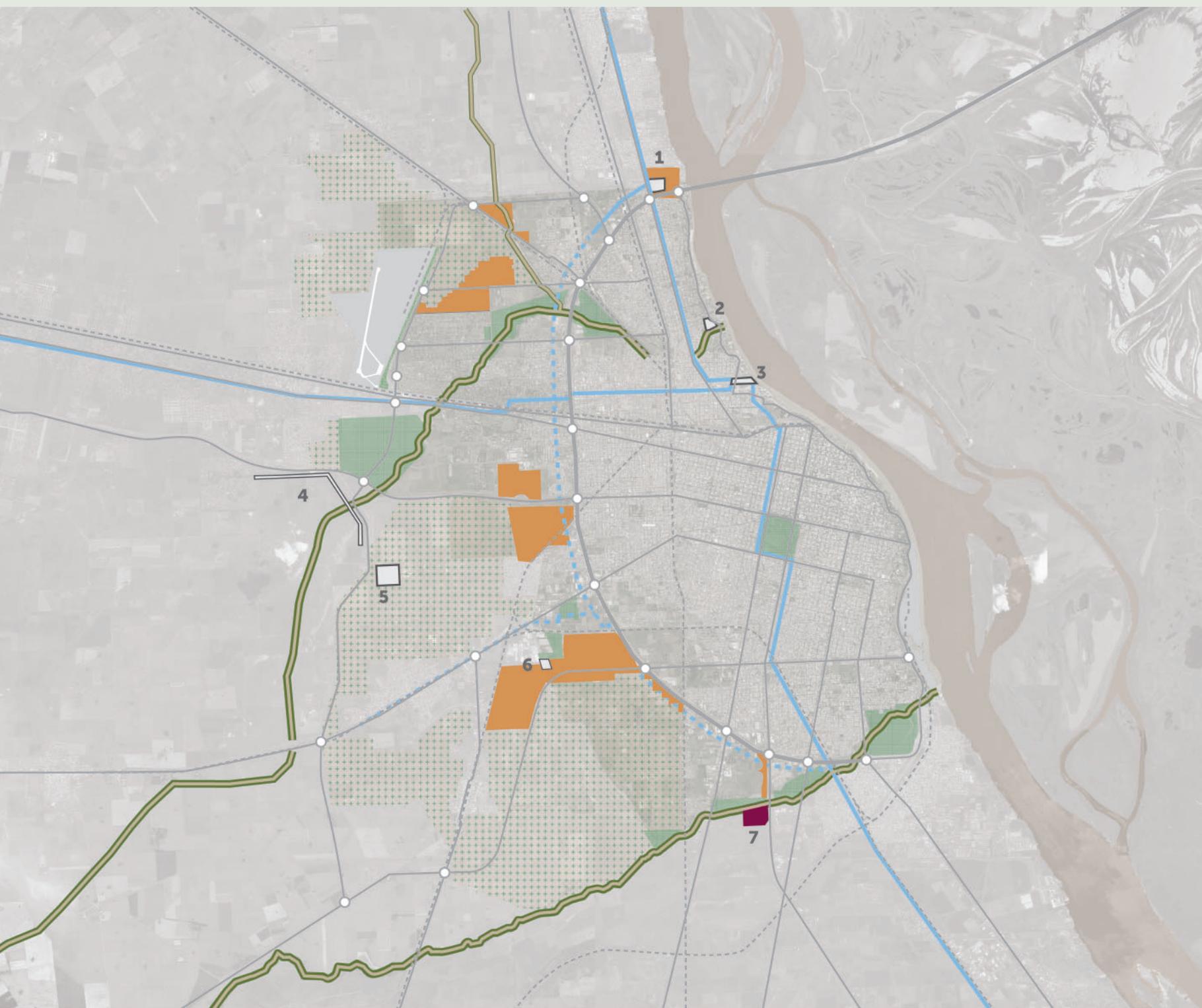
- 5 Estación Rosario Sur
- Tren regional de pasajeros (TRP)
- Estación TRP

- Transporte público alternativo
- Tren de pasajeros de larga distancia
- Corredores TUP metropolitano

## Infraestructura ambiental

El **segundo eje** de esta estrategia aborda el programa de **Suelo Periurbano y de Infraestructura Ambiental**, que tiene como objetivo principal planificar la extensión de la urbanización, consensuando las políticas de suelo con los municipios y comunas contiguos y desarrollando las infraestructuras que contribuyan al resguardo ambiental y calidad de vida de la población, identificando las áreas protegidas de valor ambiental -como las cuencas de inundación y márgenes de los arroyos Ludueña y Saladillo-, las áreas rurales, periurbanas y no urbanizables, y estableciendo los sectores de completamiento de borde. A su vez, se reconocen las infraestructuras de saneamiento y mejoras ambientales existentes como, por ejemplo, el Centro Integral de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos (GIRSU) de Villa Gobernador Gálvez, las plantas potabilizadoras de aguas en Rosario y Granadero Baigorria y la presa de retención del arroyo Ludueña. Además, se proponen nuevas infraestructuras como el Parque Ambiental Bella Vista, la reconversión de los antiguos silos subterráneos (en avenida Uriburu y Circunvalación) con fines multipropósito y de energía solar y los nuevos parques a implementar en la desembocadura del arroyo Saladillo.

## INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL



- 1** Planta potabilizadora Granadero Baigorria
- 2** Usina Sorrento
- 3** Planta potabilizadora Rosario
- 4** Represa Ludueña
- 5** Planta transformadora de energía
- 6** Planta de reciclaje Bella Vista

- 7** Centro GIRSU
- Áreas protegidas de valor ambiental
- Áreas rurales/semirurales/no urbanizables
- Áreas de completamiento de borde
- Infraestructura existente
- Sistema de borde de los arroyos

- Infraestructura proyectada o en desarrollo
- Acueducto Gran Rosario en ejecución
- Acueductos existentes

## Nuevas Centralidades

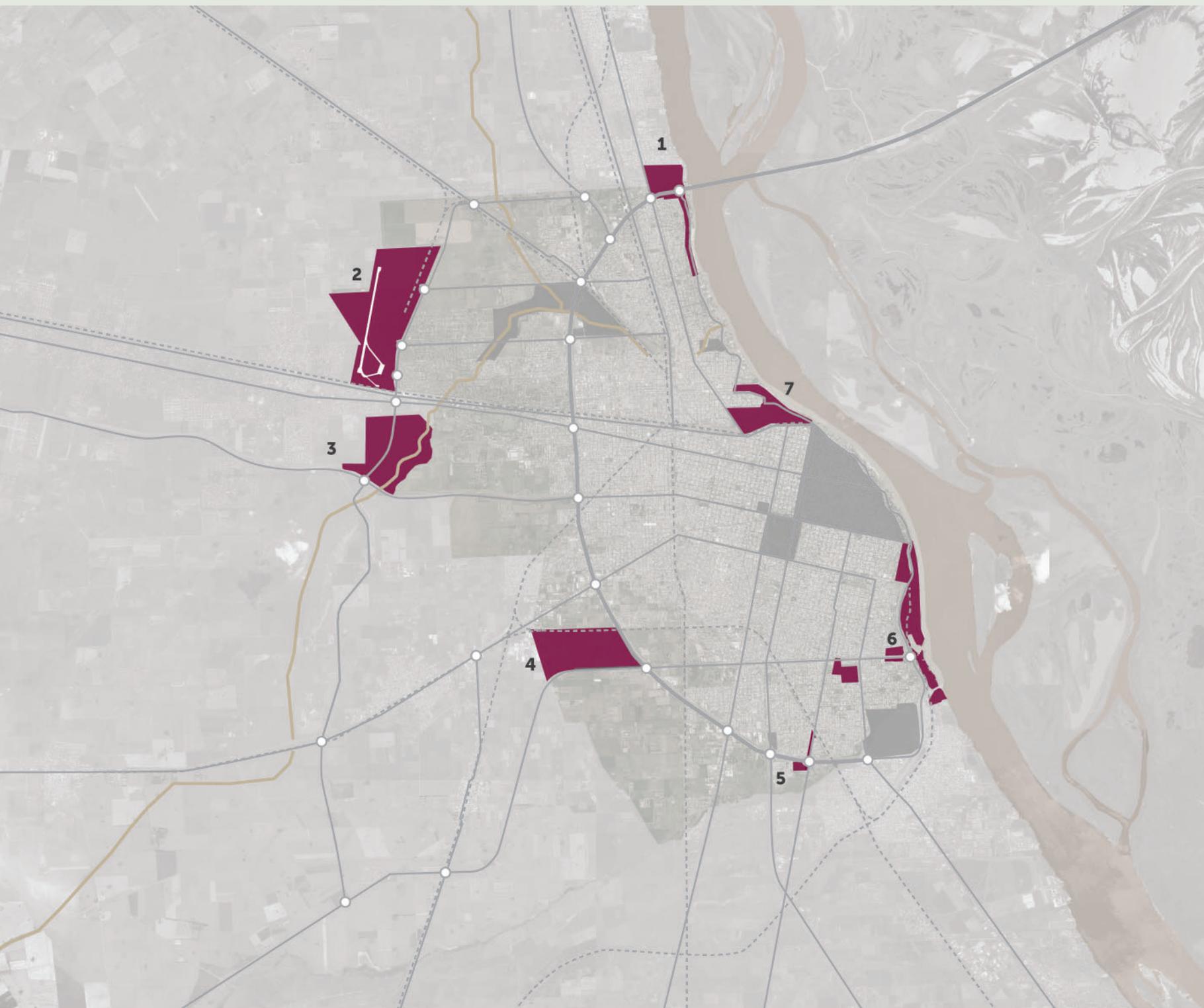
El tercer eje, íntimamente vinculado con los anteriores, se focaliza en potenciar las **nuevas centralidades metropolitanas de Rosario**. Se destacan el Aeropuerto Internacional Rosario «Islas Malvinas», como un nuevo polo intermodal de movilidad, logístico, de servicios comerciales y de conectividad de la región, y el futuro Parque Metropolitano Ludueña, localizado en las inmediaciones del aeropuerto, conformando un área ambiental estratégica del AMR que posibilitará el desarrollo de actividades asociadas al eco-turismo en un ámbito de reserva natural.

El Parque de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria surge también como una nueva centralidad que alberga diversas tipologías residenciales a desarrollar en Rosario y Granadero Baignorria, junto a nuevos equipamientos, servicios e infraestructuras previstas para usos deportivos y recreativos. Por su parte, Puerto Norte ya registra gran avance de desarrollo, a través de la reconversión de un sector estratégico de la ciudad en el cual se han construido viviendas, oficinas, comercios, servicios y especialmente nuevos espacios públicos junto al río Paraná.

El Área de Regeneración e Innovación del Sur, replantea la articulación de las infraestructuras portuarias con el tejido urbano, a través de la recuperación de componentes patrimoniales, la dotación de nuevas viviendas, infraestructura y servicios, el Museo del Deporte, el Parque Héroes de Malvinas, convirtiendo el sector en «Distrito Inteligente» (Ciudad Universitaria Rosario, Puerto Verde, Silos Subterráneos, Polo Tecnológico y edificios industriales históricos del Swift en Villa Gobernador Gálvez).

Finalmente, el futuro Hospital Regional Sur, aparece también como gran «atractor» de población de diversas localidades y como nodo de oportunidad para la regeneración urbana de su entorno, mientras la plataforma logística-industrial de alcance regional, en relación con los distritos de Pérez y Soldini es un punto nodal de la metrópolis.

## NUEVAS CENTRALIDADES



- 1** Parque de la Cabecera+Complejo Granadero Baigorria
- 2** Aeropuerto y área de servicios
- 3** Parque Metropolitano Ludueña

- 4** Plataforma logística-Industrial
- 5** Hospital Regional Sur
- 6** Área portuaria y de innovación sur
- 7** Puerto Norte

- Centralidades propuestas
- Centralidades existentes

## 02 CRECIMIENTO PRODUCTIVO Y LOGÍSTICO

La ciudad de Rosario, cabecera del área metropolitana homónima, presenta el desafío de afianzar su rol histórico como centro productivo y de servicios del AMR, en el que se fomenta el uso industrial del suelo en gran parte de la ciudad. Sin embargo, se verifica la ocupación de grandes parcelas de manera dispersa, a modo de mosaico, sin continuidad física y articulación entre sí, produciendo cierto desaprovechamiento de las infraestructuras y un uso poco sostenible del suelo.

A fin de encauzar una adecuada planificación, es necesario reordenar el uso productivo del periurbano, fortaleciendo el uso frutihortícola y/o de sistemas silvo-agro-pastoriles<sup>8</sup> y consolidando un sector industrial y logístico.

El desarrollo de una base económica y tecnológica diversificada requiere articular nuevas plataformas industriales y logísticas, el puerto multipropósito, áreas y corredores de servicios y la adecuada producción del periurbano. En este sentido, esta estrategia tiene como objetivos principales: establecer la adecuada planificación del uso del suelo productivo a través de la promoción de espacios propicios para el desarrollo logístico y tecnológico, fortalecer el entramado productivo industrial de Rosario en articulación con el de las localidades vecinas, fomentar el uso agrícola intensivo en el periurbano a través de prácticas agroecológicas y fortalecer la función ambiental de los espacios libres del periurbano.

Se plantea así la necesidad de desarrollar nuevas actividades logísticas, algunas actualmente en curso, a fin

de integrar espacialmente las redes de producción y de servicios, evitando desagregados fragmentarios y conflictivos, posibilitando mejores articulaciones funcionales y económicas a través de la potenciación de áreas y ejes de servicios.

Las propuestas que se articulan en torno a esta estrategia son una nueva área de transferencia de cargas y servicios en relación al aeropuerto y la modernización del puerto multipropósito del sur de Rosario, junto al proyecto de reconversión de los silos subterráneos. Además, se propone la potenciación y ampliación del sector aledaño al Complejo Integral de Mercados en el distrito oeste -Mercado de Concentración y de Productores-, la consolidación de los viejos distritos productivos de las avenidas Perón y Ovidio Lagos, y el área de transferencia de cargas y plataforma logística-industrial localizado sobre avenida Uriburu, futuro acceso de la nueva traza alternativa de la Ruta Nacional N°33.

También se prevé promover la producción y el empleo a pequeña escala en los barrios, reconvirtiendo tejidos residenciales degradados en nuevos tejidos híbridos con mayor riqueza funcional y económica. Todo esto se articula con la planificación de la producción rural y del periurbano, a fin de asegurar la adecuada convivencia de las diversas actividades productivas.

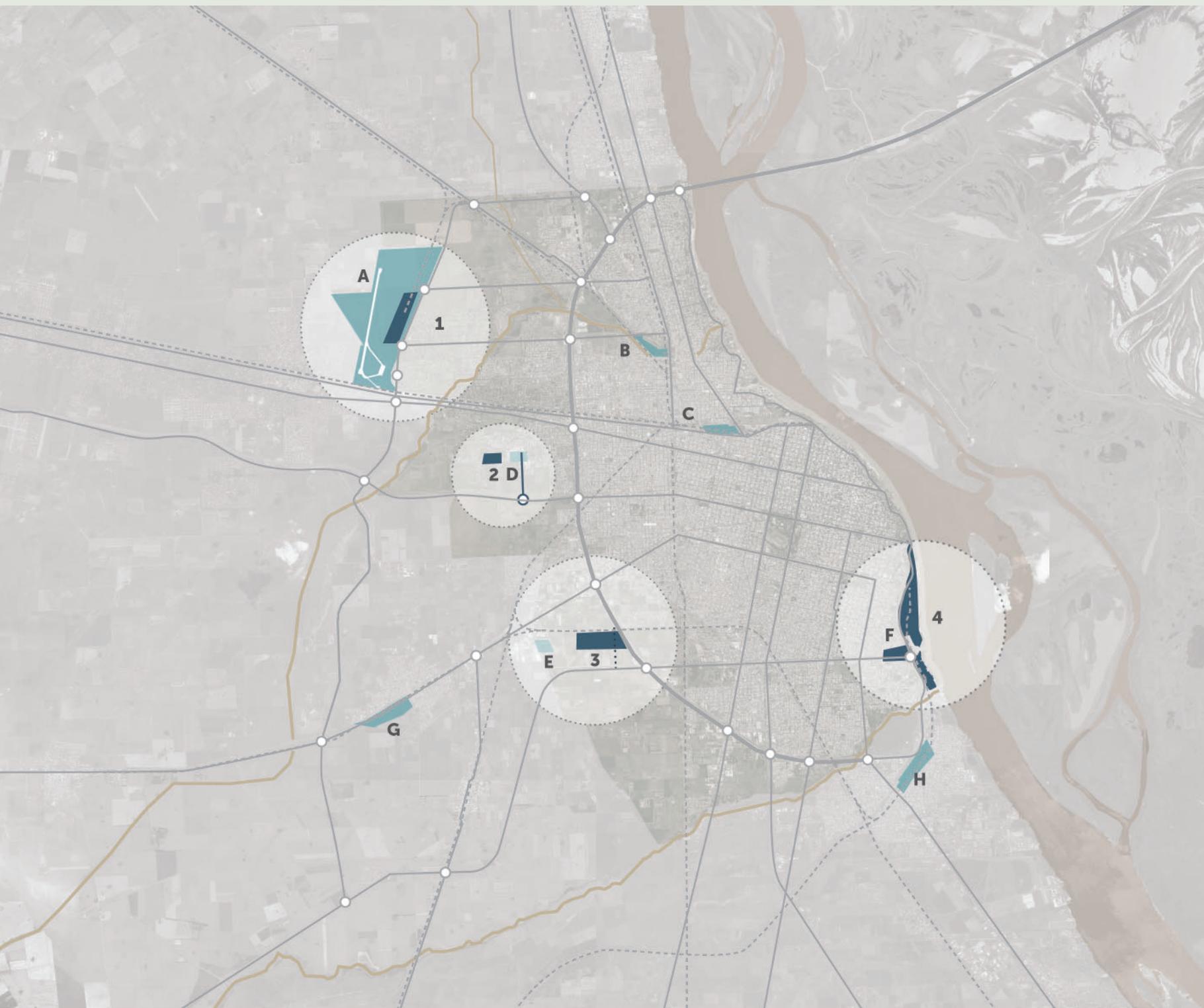
En los últimos años, Rosario se ha posicionado como sede regional de la producción del conocimiento, investigación, tecnología e información, por lo cual, se vuelve fundamental

fortalecer sus nodos estratégicos de innovación como: el campus de la Ciudad Universitaria Rosario (CUR) y su eventual ampliación sobre los bordes de Parque Italia y bulevar 27 de Febrero -Universidad Nacional de Rosario, CONICET, Max Plack, Bioce-res, entre otros-, el proyecto de puerto multipropósito verde, el Polo Tecnológico localizado en el ex Batallón 121, el Centro Científico Tecnológico y Educativo Acuario del Río Paraná y la propuesta del Complejo de Innovación Swift en la desembocadura del arroyo Saladillo.

Con esta estrategia se apunta a integrar a los actores del entramado productivo de la región y, a través de la implementación de una membrana verde productiva, se fortalece la función ambiental que beneficia a la población del periurbano, de la ciudad y de las localidades vecinas.

<sup>8</sup> Actividad productiva que conjuga la dinámica forestal con la producción pastoril y la ganadería bovina. (INTA, 2019).

## GRANDES INFRAESTRUCTURAS METROPOLITANAS Y DE TRANSPORTE DE CARGAS

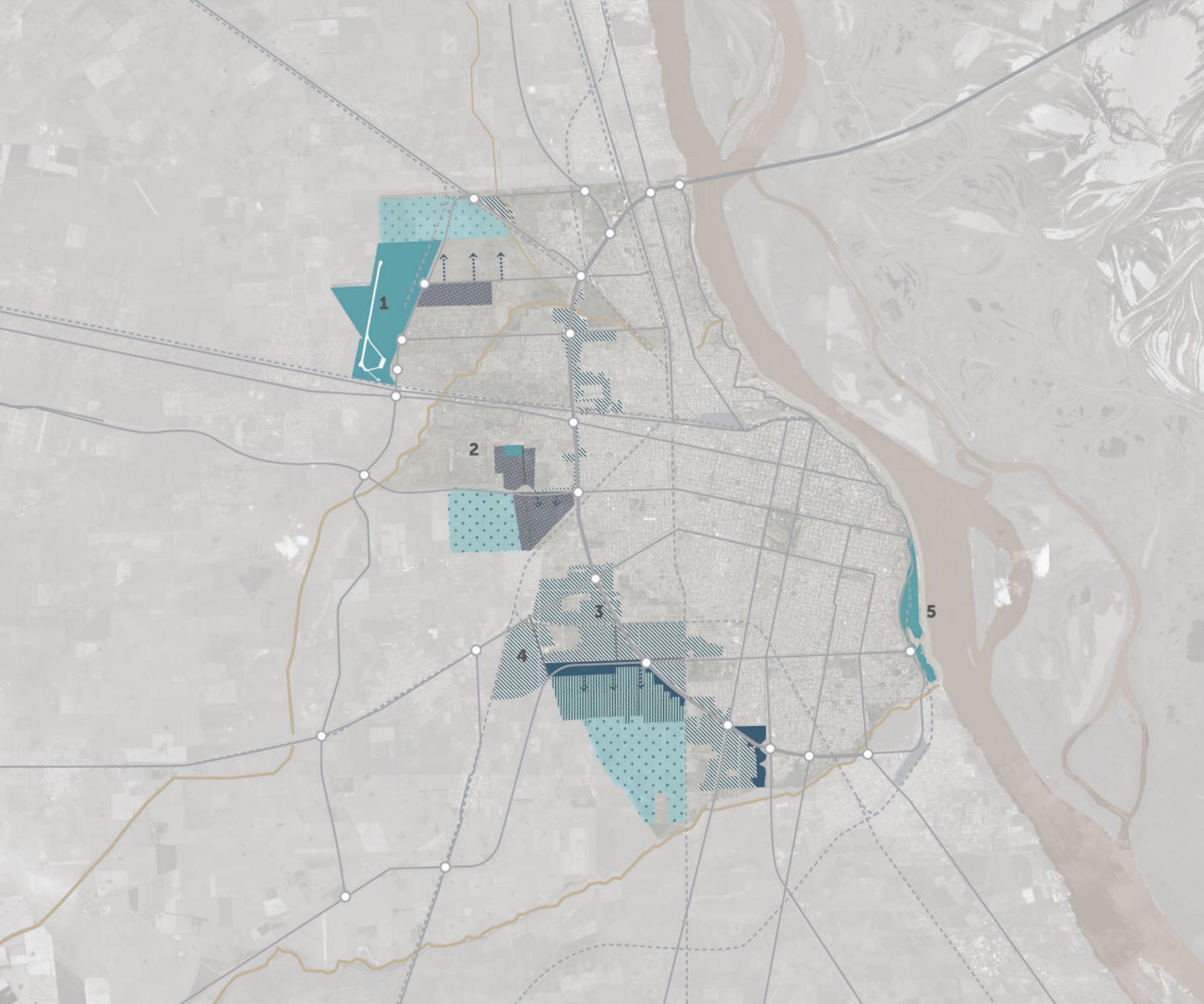


- A** Aeropuerto
- B** Playas maniobras FC Belgrano Cargas
- C** Playas maniobras FC ex Mitre
- D** Mercado de concentración
- E** Playa de camiones
- F** Complejo Multipropósito Sur
- G** Playas Maniobras FC Belgrano Cargas

- H** Estación Villa Diego FC ex Mitre
- 1** Nueva área de transferencia de cargas y servicios-sector aeropuerto
- 2** Complejo Integral de Mercados
- 3** Plataforma logística-industrial
- 4** Área de desarrollo portuario e innovación

- Infraestructura existente
- Actividad logística propuesta y/o en desarrollo

## MODELO DE DESARROLLO



- 1 Desarrollo área logística aeropuerto
- 2 Relocalización Mercado de Productores
- 3 Zona de transferencia de transporte de cargas
- 4 Área industrial Pérez
- 5 Reconversión Puerto Multipropósito

- Actividad industrial/logística
- Actividad agrícola intensiva
- Actividad logística propuesta y/o en desarrollo
- Actividad de desarrollo mixto
- Infraestructura existente

■ Área de integración productiva

## 03 REGENERACIÓN URBANA Y EQUIDAD BARRIAL

Aunque la acción pública es permanente, se estima que alrededor de un 20% de la población de la ciudad se encuentra en situación de vulnerabilidad con carencias de servicios, infraestructuras y equipamientos. En este sentido, se priorizan intervenciones que mejoren su calidad de vida, promuevan la cohesión social, favorezcan la habitabilidad y las oportunidades para su desarrollo integral.

Para los próximos años, Rosario tiene el gran desafío de equilibrar su estructura interna, promoviendo una ciudad social y espacialmente más justa y equitativa en cada distrito. Para lograrlo, se propone el resguardo de la residencia en el centro, junto a los servicios más especializados y la preservación de sus valores históricos, culturales y patrimoniales, la regeneración de los barrios intermedios y la promoción de nuevas centralidades con la densificación poblacional e intensificación de actividades públicas y privadas, la generación de una nueva matriz urbana en la periferia a partir del desarrollo de «parques lineales» y el desarrollo de políticas de hábitat de interés social que conjuguen vivienda, servicios, trabajo, consumo local y educación.

Las principales directrices para transformar el tejido urbano son: en primer lugar, renovar el área histórica, delimitada por el río Paraná, avenida Pellegrini y bulevar Oroño, pero que también incluye el Parque de la Independencia y el área de Puerto Norte. En segundo lugar, reestructurar el tejido intermedio o de los barrios de transición entre el centro y el borde, a fin de completar la dotación de servicios, equipamientos e infraestructuras, promoviendo nuevos proyectos de intensificación urbana, que articu-

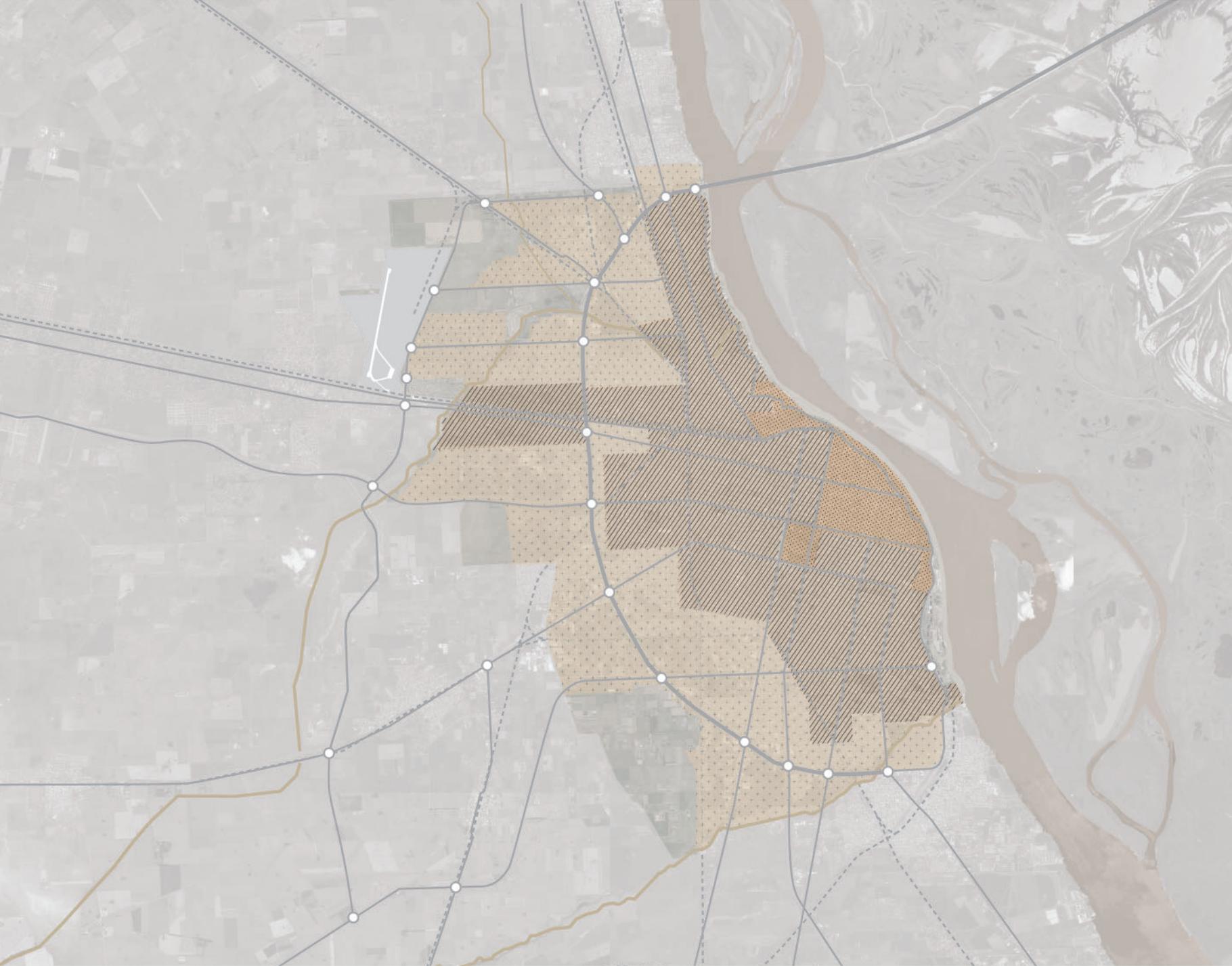
len circuitos de proximidad con otras componentes cercanas. En tercer lugar, reconfigurar la periferia, a partir de una adecuada planificación integral, para mejorar las cuestiones ambientales y disminuir la dispersión y las inequidades socio-espaciales.

Se establecen dos enfoques operativos de regeneración urbana y equidad barrial: la intensificación del tejido regular y la rehabilitación de áreas degradadas. En relación con el primero, se reconocen distintos enclaves -transición y borde- en cada uno de los seis distritos de Rosario, en torno a los cuales se plantea intensificar los usos y las dinámicas ya existentes, fomentando la descentralización, el multiculturalismo y una mayor participación ciudadana, respetando cada identidad barrial.

En relación con la rehabilitación y el reordenamiento del tejido irregular, se establecen diversas acciones: reordenamiento y regularización dominal, relocalización en áreas específicas y construcción de nuevas viviendas -previo análisis detallado de cada caso concreto-. Estas intervenciones se completan con infraestructura de servicios, equipamientos y fomento de las actividades productivas compatibles, apertura de calles, y mejoramiento e incorporación de espacios públicos, recreativos y deportivos a fin de fortalecer la convivencia y la integración social en el territorio. Es fundamental sostener la articulación de estas acciones con programas de escala provincial, como por ejemplo el Plan Abre, y programas nacionales.

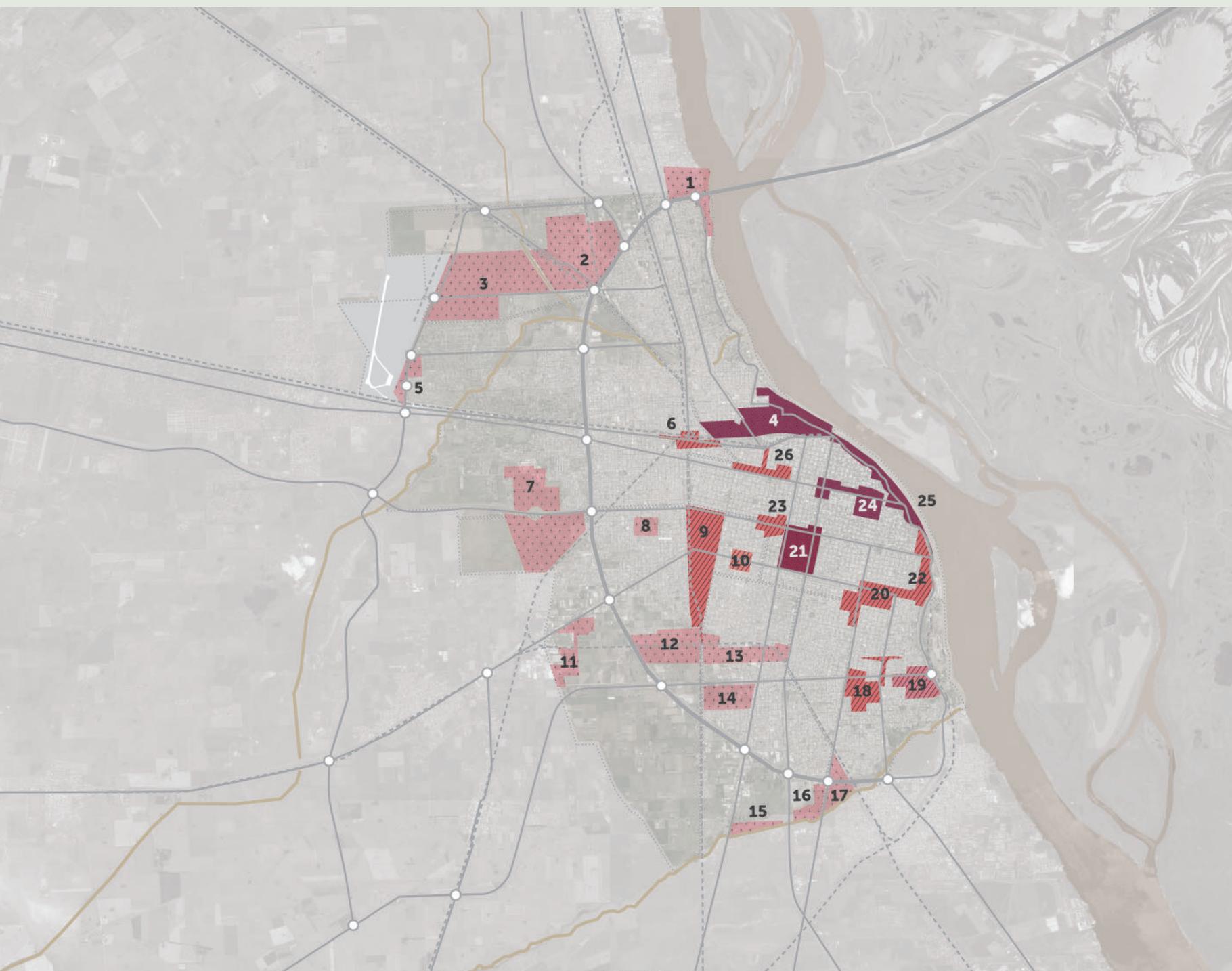
Esta estrategia apunta a la cohesión social de toda la población, mejorando la situación habitacional y garantizando el derecho a la ciudad.

## ESTRATEGIAS GENERALES SOBRE EL TEJIDO



-  Renovación área histórica y áreas de desarrollo
-  Reestructuración interior
-  Reconfiguración de la periferia

## REGENERACIÓN URBANA

**Distrito Norte**

- 1 Sector Parque de la Cabecera
- 2 Barrio Nuevo Alberdi y Fontarrosa
- 3 Sector Barrio Bouchard
- 4 Puerto Norte

**Distrito Noroeste**

- 5 Entorno aeropuerto
- 6 Entorno Estación Ludueña
- 7 Mercado de Concentración y Av. Wilde

**Distrito Oeste**

- 8 Parque Oeste
- 9 Villa Banana
- 10 Mercado de Productores
- 11 Parque Ambiental Bella Vista
- 12 Área Barrial 6

**Distrito Sudoeste**

- 13 Barrio Alvear
- 14 Sector Gardini
- 15 Balneario Los Ángeles

- 16 Barrio Las Flores

**Distrito Sur**

- 17 Barrio San Martín Sur
- 18 Área de Innovación Sur-Polo Tecnológico
- 19 Complejo Barrio Grandoli y entorno
- 20 Parque Hipólito Yrigoyen

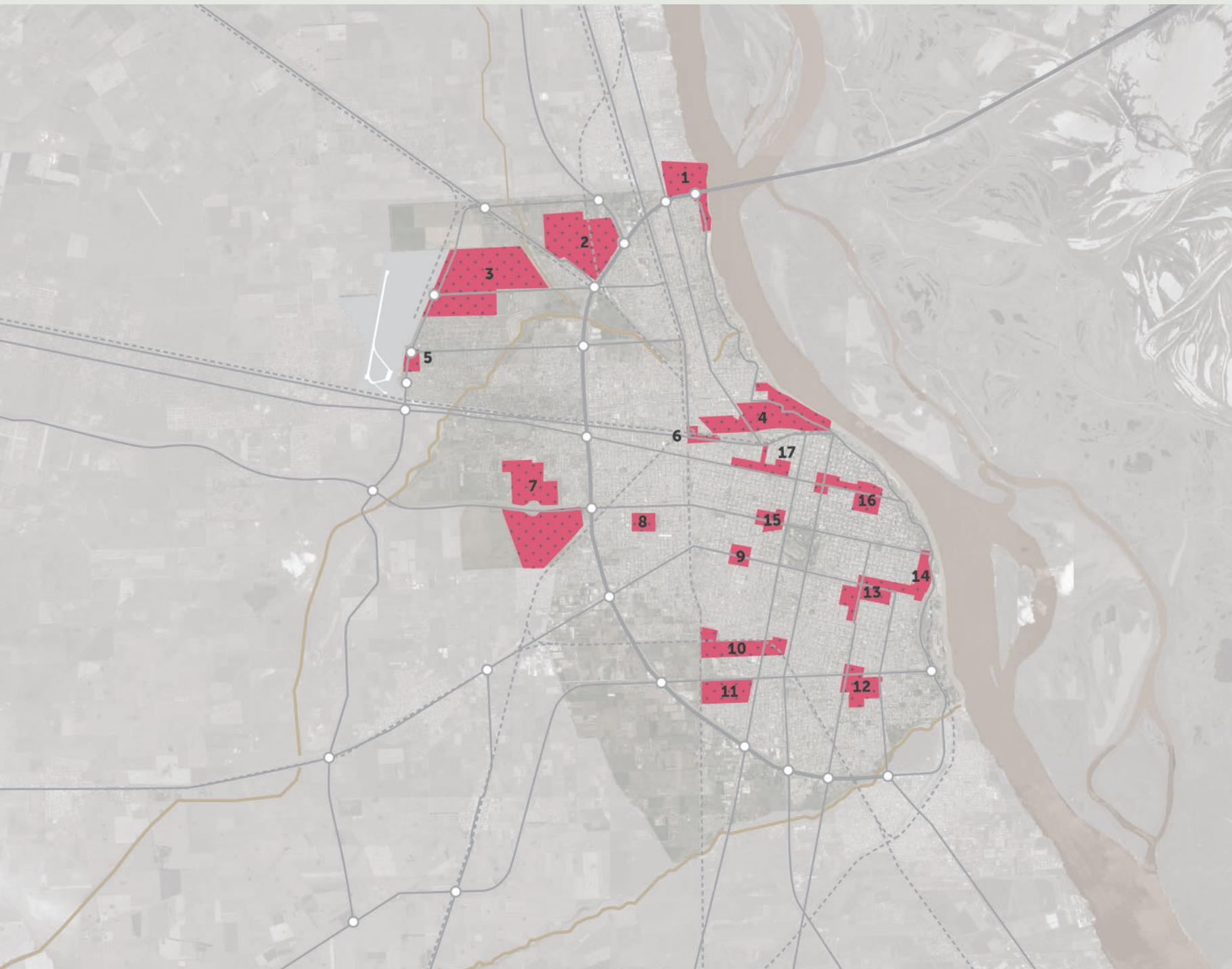
**Distrito Centro**

- 21 Parque de la Independencia

- 22 Transformación Barrio República de la Sexta

- 23 Complejo Independencia Norte
- 24 Eje Cívico Paseo del Siglo y Franja Sarmiento
- 25 Ribera Central
- 26 Mercado del Patio

## INTENSIFICACIÓN DEL TEJIDO REGULAR



### Distrito Norte

- 1 Sector Parque de la Cabecera
- 2 Barrio Fontanarrosa
- 3 Sector Barrio Bouchard
- 4 Puerto Norte

### Distrito Noroeste

- 5 Entorno aeropuerto
- 6 Entorno Estación Ludueña
- 7 Mercado de Concentración y Av. Wilde

### Distrito Oeste

- 8 Parque Oeste
- 9 Mercado de Productores

### Distrito Sudoeste

- 10 Barrio Alvear
- 11 Sector Gardini

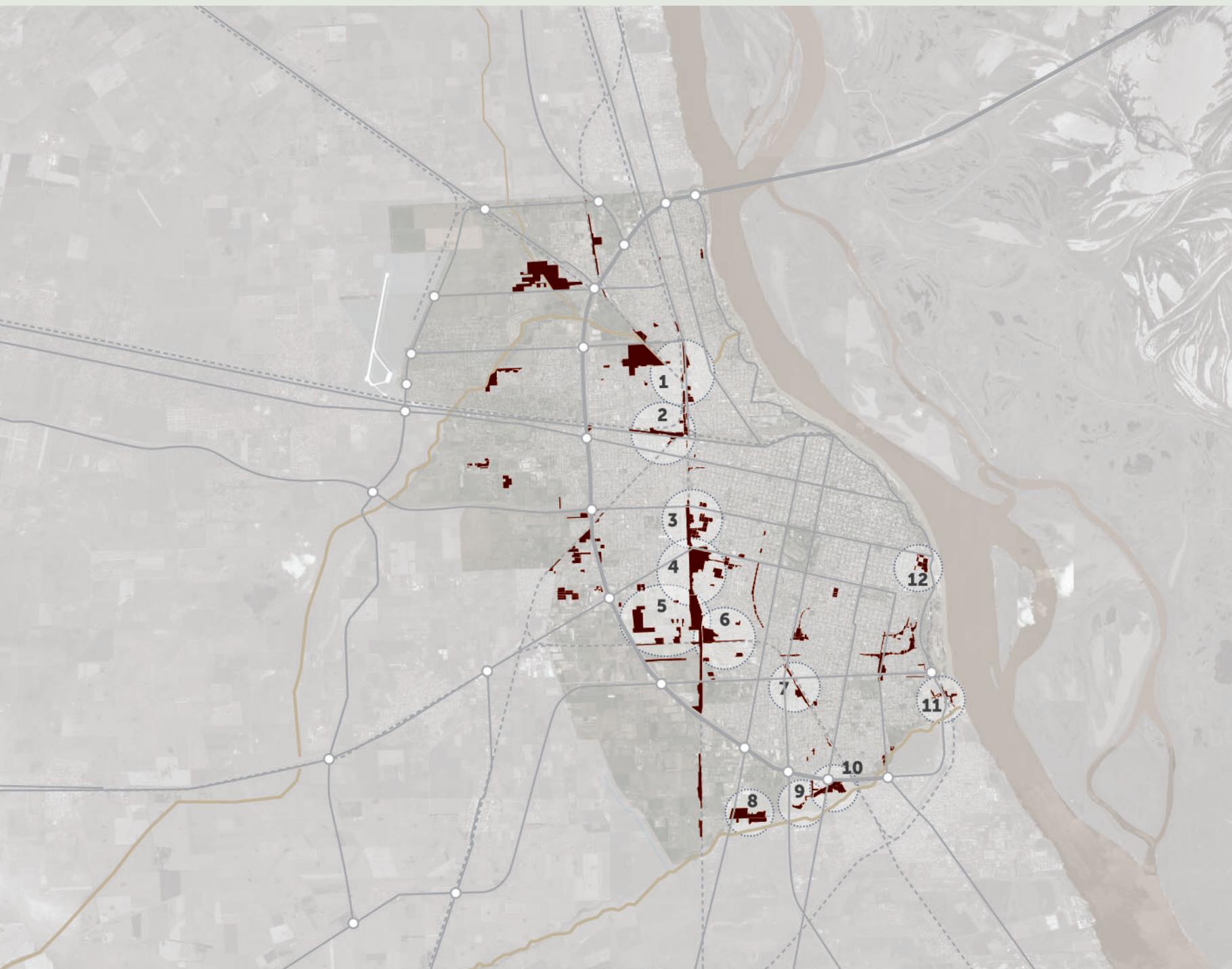
### Distrito Sur

- 12 Área de Innovación Sur-Polo Tecnológico
- 13 Parque Hipólito Yrigoyen

### Distrito Centro

- 14 Ciudad Universitaria Rosario
- 15 Terminal Eje XXI
- 16 Eje Cívico Paseo del Siglo y Franja Sarmiento
- 17 Mercado del Patio

## REHABILITACIÓN Y REORDENAMIENTO DEL TEJIDO IRREGULAR



- Regularización parcelaria y reordenamiento/relocalización urbana
- Áreas de planes especiales
- 1** Barrio Industrial
- 2** Barrio Ludueña

- 3** Barrio Bella Vista
- 4** Villa Banana
- 5** Área Barrial 6
- 6** Barrio Alvear
- 7** Flammarion

- 8** Balneario Los Ángeles
- 9** Barrio Las Flores Sur
- 10** Barrio San Martín Sur
- 11** Barrio El Mangrullo
- 12** Ciudad Universitaria Rosario

# 04

## INNOVACIÓN CULTURAL E INSTITUCIONAL

Rosario presenta un valioso patrimonio natural y construido, con un importante circuito cultural y de servicios. No obstante, es recién entre las décadas de 1980 y 1990 que comienza su desarrollo turístico, especialmente como centro de atracción de localidades y regiones vecinas. A pesar de su fuerte rol en el llamado «miniturismo», en la última década comienza a recibir con mayor frecuencia a visitantes de toda la Argentina y de diversas partes del mundo. En este contexto, se halla la oportunidad de incrementar la oferta cultural, turística y de servicios, para impulsar una imagen de ciudad vinculada a la innovación tecnológica.

El futuro inmediato demanda la conformación de una red de actividades de conocimiento, innovación tecnológica, culturales y de participación ciudadana, donde se integren equipamientos, existentes y nuevos, desde una visión inclusiva del espacio urbano, y que se sumen a la renovación de las infraestructuras de ocio y espacios turísticos como imagen cualificada de la ciudad. Es por ello que se propone fomentar diversos circuitos recreativos y turísticos, tanto culturales como paisajísticos, con infraestructuras destinadas al ocio y al deporte que funcionen como espacios atractores de visitantes con variadas expectativas. Para lograrlo, será fundamental reforzar las actividades culturales en distintas escalas, tanto barrial como para la ciudad y la región, a través de diversas intervenciones.

En este marco, se plantea la recuperación de infraestructuras en desuso

de valor patrimonial e identitario, generando nuevos espacios polivalentes, flexibles y tecnológicamente modernos. Ejemplos de lo realizado son: el Polo Tecnológico de Rosario y su parque equipado, el Centro Científico Tecnológico y Educativo Acuario del Río Paraná y el Parque Científico de la Ciudad Universitaria Rosario, el Mercado del Patio, los galpones de la Franja del Río y los edificios de valor patrimonial en el predio de la ex Rural. Con esta misma mirada, se propone revalorizar las históricas instalaciones del antiguo frigorífico Swift, transformándolas en el Centro de Innovación Sur y reconvertir los silos subterráneos obsoletos de avenida Uriburu como complejo multipropósito.

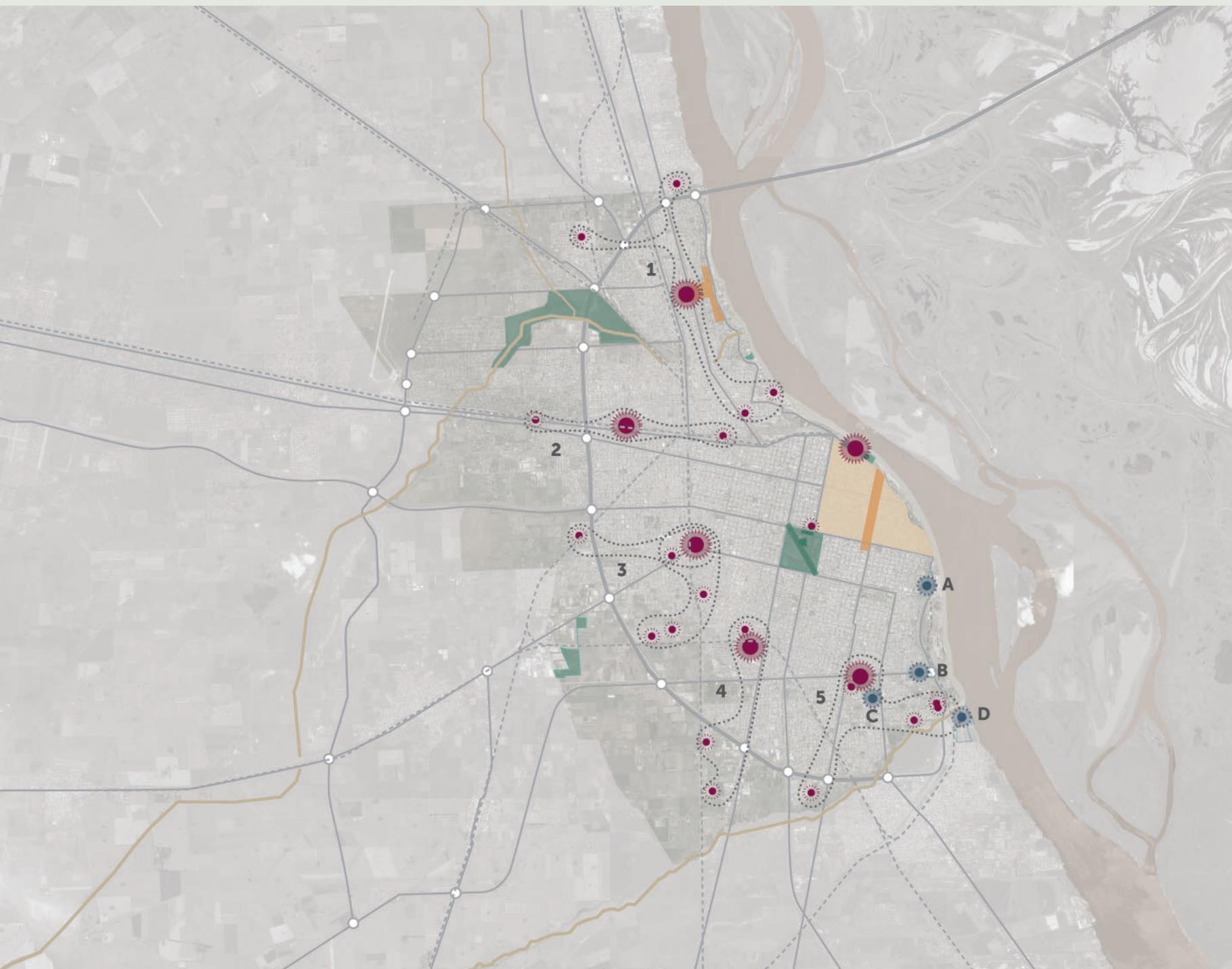
Es importante proponer una mayor distribución espacial y una mejor gestión del acceso de la población a estos nuevos equipamientos, destinados al conocimiento, a la creación, a la experimentación, al consumo de proximidad y a la gastronomía -por ejemplo, la red de mercados y ferias urbanas-, además de continuar sosteniendo y reforzando el rol de los Centros Municipales de Distrito como nodos y centros articuladores de actividades institucionales, culturales y administrativas.

A fin de consolidar e incrementar la red de infraestructura turística, se propone aumentar los circuitos vinculados a la recreación y a los espacios verdes como la reserva natural del legado Deliot “Los Tres Cerros” en el delta del río Paraná, el Parque de la Cabecera del puente Rosario-Victoria, el Bosque de los Constituyentes

y el nuevo Parque del Aeropuerto y su complejo de equipamientos. También se integrarán a estos circuitos, el parque lineal de la avenida Segunda Ronda Urbana, el Parque Metropolitano Ludueña, el Parque Ambiental y el circuito ecológico del oeste (junto a la preservación del Monte Caballero y la Estación El Gaucho), los espacios verdes vinculados al Área de Innovación Sur, el Parque Regional Sur, borde del arroyo Saladillo y el Balneario Los Ángeles.

Esta estrategia apunta a beneficiar tanto a ciudadanos como a visitantes -para fomentar el intercambio y el impulso de la actividad turística-, a fortalecer a las PyMES y a favorecer el desarrollo de nuevas industrias vinculadas a las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs).

## RED DE EQUIPAMIENTOS CULTURALES


**Innovación-Tecnología**

- A** Ciudad Universitaria Rosario
- B** Centro Direccional Puerto
- C** Polo Tecnológico
- D** Complejo de Innovación Swift

**Educativo-Recreativo**

Tríptico+Parque Ambiental+Eje XXI+  
Bosque de los Constituyentes+Acuario

**Cultural**

Área histórica +Franja Sarmiento+CMD  
Centro

**Redes barriales culturales+formación técnica**

- 1** CMD Norte+Nodo técnico Norte+Casa del Agua+Cine Lumiere+Complejo Baigorria
- 2** CMD Noroeste+Nodo técnico Noroeste+Estación Antártida

**3** CMD Oeste+Nodos técnicos

Oeste+Centro Cultural el Obrador+  
Centro de formación agroecológico

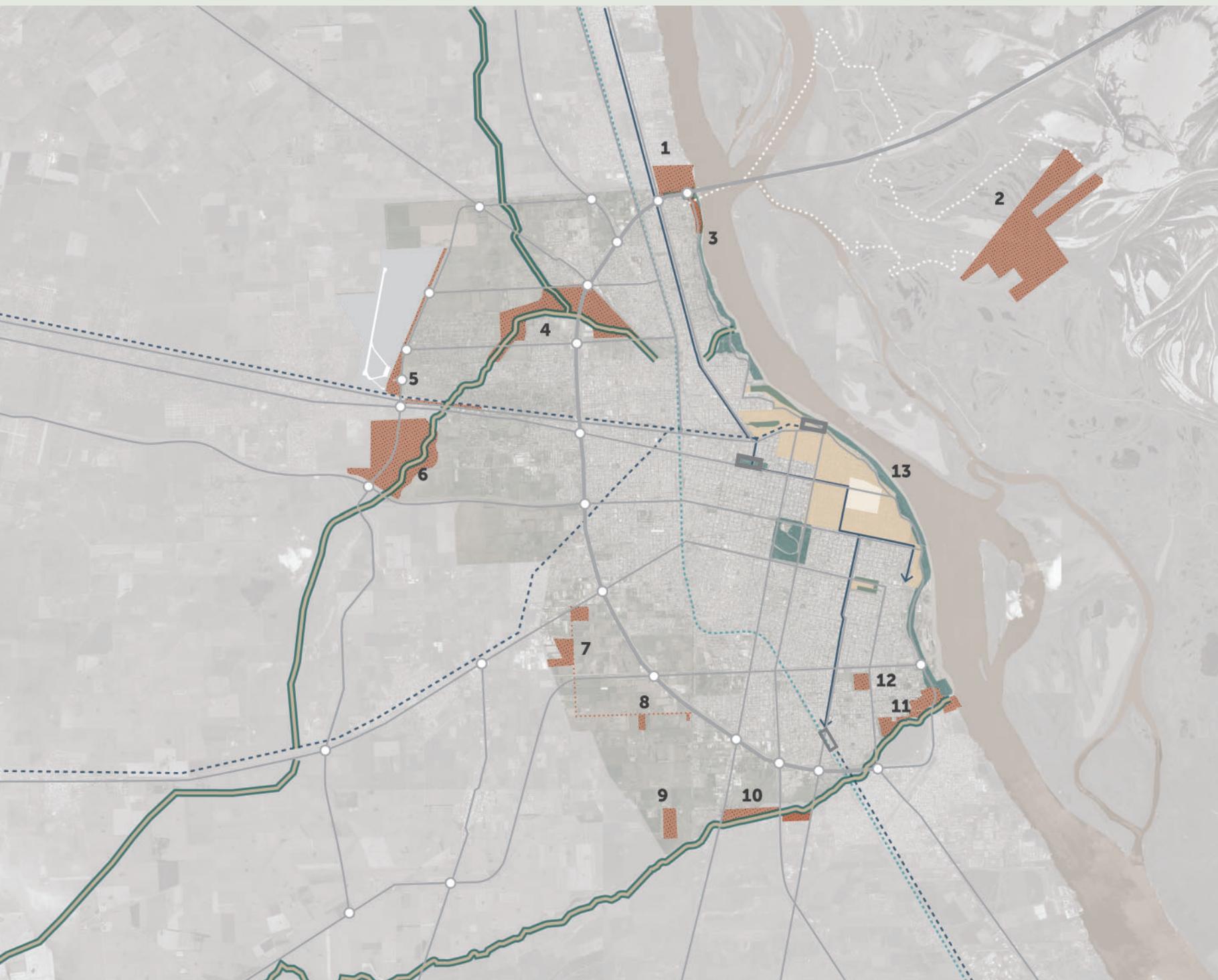
**4** CMD Sudoeste+Nodos técnicos SO+

Casa de la cultura Barrio Alvear

**5** CMD Sur+Cine Diana+Nodo tecnológico

Sur+Casa de la cultura Arijón+Centro de  
emprendedores Barrio Las Flores

## RED DE INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA



- Red de transporte público propuesta
- Tren regional de pasajeros
- Transporte público alternativo
- ..... Tren de pasajeros de larga distancia

- 1** Parque de la Cabecera/Complejo Baigorria
- 2** Reserva natural Los Tres Cerros
- 3** Costa recreativa norte
- 4** Bosque de los Constituyentes

- 5** Complejo de equipamientos/parque lineal-aeropuerto
- 6** Parque Metropolitano Ludueña
- 7** Parque Ambiental Bella Vista
- 8** Circuito Ecológico del Oeste (Parque Ambiental-Monte Caballero-Estación El Gaucho)
- 9** Parque Ambiental
- 10** Balneario Los Ángeles

- 11** Parque Sur y borde del arroyo Saladillo
- 12** Área de innovación Sur-Polo tecnológico
- 13** Complejo de equipamientos costa central

- Sectores de atracción turística existentes
- Sectores potencialmente turísticos

# 05

## PROTECCIÓN AMBIENTAL

Rosario cuenta con grandes parques de escala local y metropolitana que conforman una red ambiental. Si bien se vienen desarrollando diversas acciones de protección ambiental y preservación de las áreas con mayor vulnerabilidad hídrica, aún es necesario fortalecer las acciones integrales para asegurar la cohesión urbano-ambiental. En este sentido, resulta de gran relevancia proteger, mejorar y potenciar los espacios públicos existentes, configurar los usos previstos para los espacios libres periurbanos sobre todo en las nuevas urbanizaciones así como también crear espacios verdes de uso recreativo, deportivo y educativo-ecológico.

La ciudad debe asumir los componentes ambientales como una infraestructura estratégica que conecta los diferentes tejidos a través de una membrana o red continua que integra la costa y los cursos de agua, el periurbano agrícola, los espacios vacantes, los espacios abiertos públicos y la forestación. El rescate ambiental y la configuración paisajística de esta red deben, por un lado, constituir el soporte de las funciones urbanas, y por el otro, establecer una articulación armónica con todo el ámbito metropolitano.

Esta estrategia se articula a la segunda Directriz de Ordenamiento Territorial del Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario -ECOM-<sup>9</sup>, en la cual se propone la protección y optimización de los recursos ambientales y patrimoniales. Esta directriz establece la necesidad de integrar los diversos valores ambientales a conservar, recuperar y mejorar, y rehabilitar el medio «natural» con el patrimonio edificado que se encuentra

degradado o en peligro de degradación, atendiendo a los procesos a los que está sometido y estableciendo, a su vez, líneas de acción para gestionar de manera sostenible los recursos aún no intervenidos o desaprovechados. Se incluye además, la protección de la biodiversidad y del paisaje urbano-rural como dimensiones esenciales en las distintas intervenciones a realizar.

Se propone entonces, configurar una red ambiental como soporte estratégico de la ciudad y su territorio, resguardando y controlando la ribera y el delta del río Paraná, potenciando la biodiversidad en las cuencas de los arroyos Ludueña y Saladillo, mejorando los espacios verdes existentes y promoviendo la creación de nuevos parques de escala urbana y metropolitana, proyectados como piezas articuladas en una red continua. Esta red se configura a través del sistema de corredores y conectores verdes y de grandes parques existentes y futuros. Entre ellos se destacan el parque Borde del Canal Ibarlucea, el Parque del Aeropuerto y el parque lineal de la avenida Segunda Ronda. La red también está integrada por el Bosque de los Constituyentes, el Parque de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria, el Parque Metropolitano Ludueña, el anillo verde de avenida de Circunvalación, el Parque de la Independencia, el Parque Oeste, el Parque Héroes de Malvinas, el Parque Ambiental Bella Vista y la Granja de la Infancia. Se incluyen también el Monte Caballero y el ex relleno sanitario en el camino viejo a Soldini, el Balneario Los Ángeles, el Parque Regional Sur, el paseo del Brazo Seco, jardines y parques huertas, el sistema ribereño urbano, y el manejo y puesta en valor de la re-

<sup>9</sup> Ente de Coordinación Metropolitana (2014), *Directrices de Ordenamiento Territorial. Bases para un Acuerdo Metropolitano*, Cuaderno 3. Rosario.

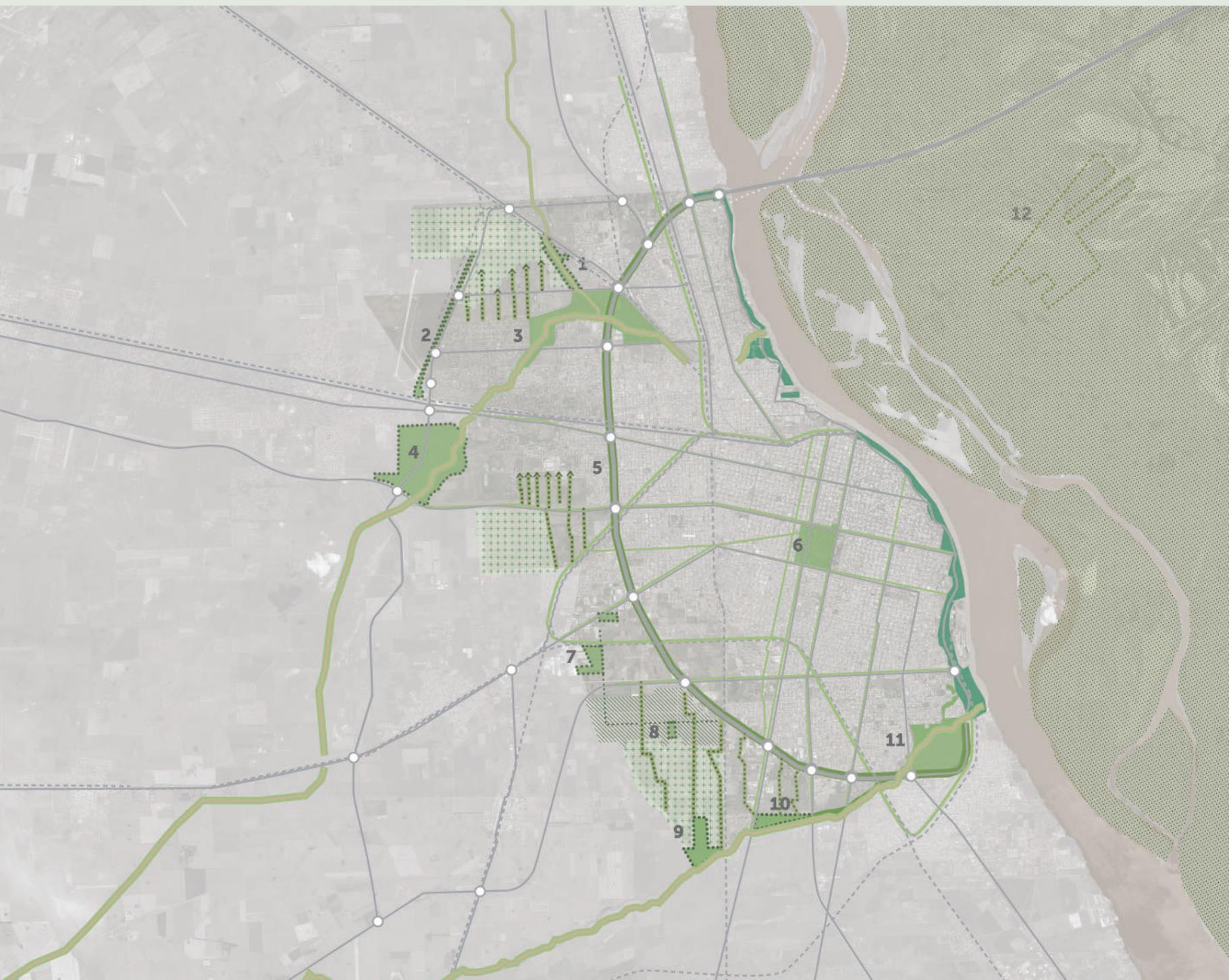
serva natural «Los Tres Cerros», para la salvaguarda del ecosistema de humedales del delta del Paraná.

Una mención especial la tienen los nuevos parques lineales a concretarse progresivamente en las áreas urbanizables de carácter residencial y/o productivo logístico, como el Plan Bouchard en cercanías del aeropuerto, Wilde al norte y al sur de la Autopista Rosario-Córdoba, configurando una nueva puerta urbana, y Uriburu al sur integrándose con las actividades productivas industriales y frutihortícolas. Los parques lineales son una forma novedosa de recuperar el proyecto público y de proteger las cuestiones ambientales de la extensión verde, reservorios de agua, forestación, etc., a través de las cesiones para trazados, espacios verdes y equipamiento al municipio por parte de los urbanizadores privados.

Asimismo, se establece el Programa Ambiental Integral a través del cual se coordina el adecuado manejo de recursos, como el suelo, los espacios libres, el agua, el aire, la gestión de residuos, la energía y el manejo y regulación de las áreas periurbanas rurales de amortiguación.

En síntesis, esta estrategia se enfoca en mejorar la calidad ambiental, abogando por una mayor sostenibilidad territorial. A través de ésta, no solo la población de Rosario se beneficia, sino todos los habitantes del AMR como así también sus visitantes, tanto por la posibilidad de recreación y esparcimiento en los espacios públicos, como por el resguardo del medio ambiente y la configuración del paisaje, de gran relevancia para toda la región.

## RED VERDE · GRANDES PARQUES METROPOLITANAS + CORREDORES VERDES



- 1 Parque borde del canal Ibarlucea
- 2 Parque lineal aeropuerto-2da Ronda
- 3 Bosque de los Constituyentes
- 4 Parque Metropolitano Ludueña
- 5 Anillo verde Av. de Circunvalación
- 6 Parque de la Independencia
- 7 Parque Ambiental Bella Vista-Granja de la Infancia
- 8 Monte Caballero

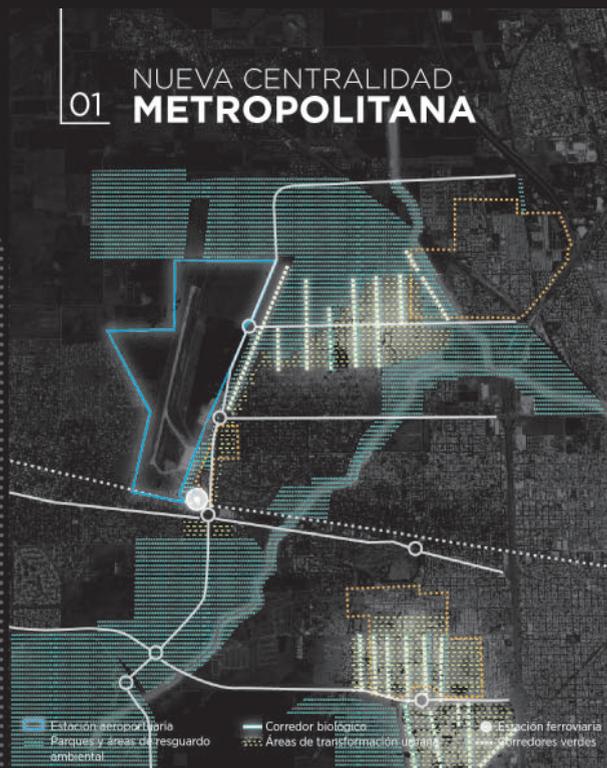
- 9 Parque Ambiental
- 10 Balneario Los Ángeles
- 11 Parque Sur-Paseo del Brazo Seco-Parque Huerta La Tablada
- 12 Manejo y puesta en valor Reserva Natural Los Tres Cerros
- Grandes parques metropolitanos
- Optimización y regeneración corredores ecológicos urbanos

- Nuevos espacios verdes públicos propuestos
- Parques transversales
- Sistema de borde de arroyos
- Sistema ribereño urbano
- Ecosistema humedal del Paraná
- Regulación y manejo áreas rurales-periurbanas de amortiguación
- Área de integración productiva-rural

# OPERACIONES

**OPERACIONES**  
DESAFÍO 2030

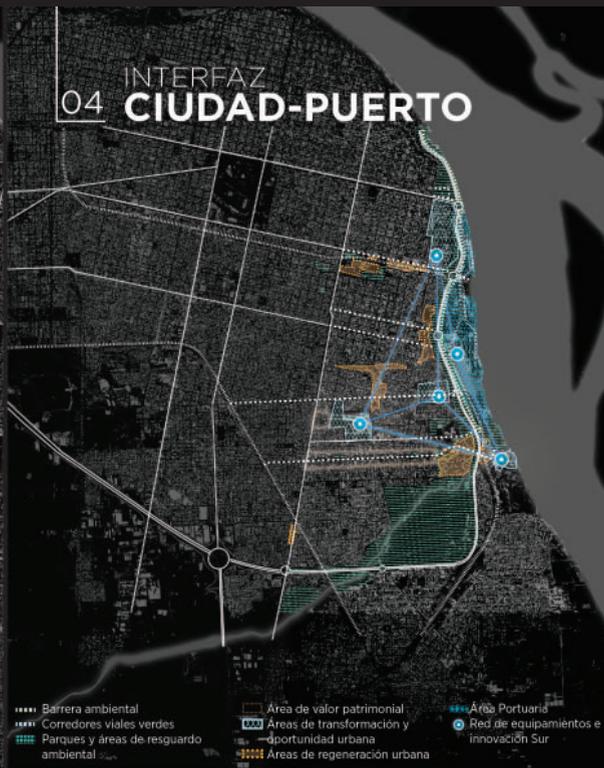
## 01 NUEVA CENTRALIDAD METROPOLITANA



## 02 MEMBRANA PRODUCTIVA/AMBIENTAL



# 02





**El plan vincula a las estrategias, enunciadas en el capítulo anterior, con 5 grandes Operaciones Urbanísticas que implican el desarrollo de un conjunto de proyectos específicos. Las operaciones se proponen como la espacialización de una o más de estas estrategias en porciones del territorio con características particulares y de potencialidad para generar una transformación en la ciudad. Buscan articular distintas intervenciones generales en relación a componentes urbanos y al tejido existente, abarcando acciones integradas asociadas a tres temáticas específicas: las grandes infraestructuras, los espacios libres y equipamientos, y la urbanización y los servicios. Para ello, se plantea el desarrollo de cinco operaciones.**

**La Nueva Centralidad Metropolitana**, que se genera en el borde de la ciudad, conectada e integrada a los municipios vecinos, y que complementa la tradicional centralidad del área histórica. El nodo Aeropuerto y la avenida Segunda Ronda concentrarán funciones de transporte, servicio y ocio.

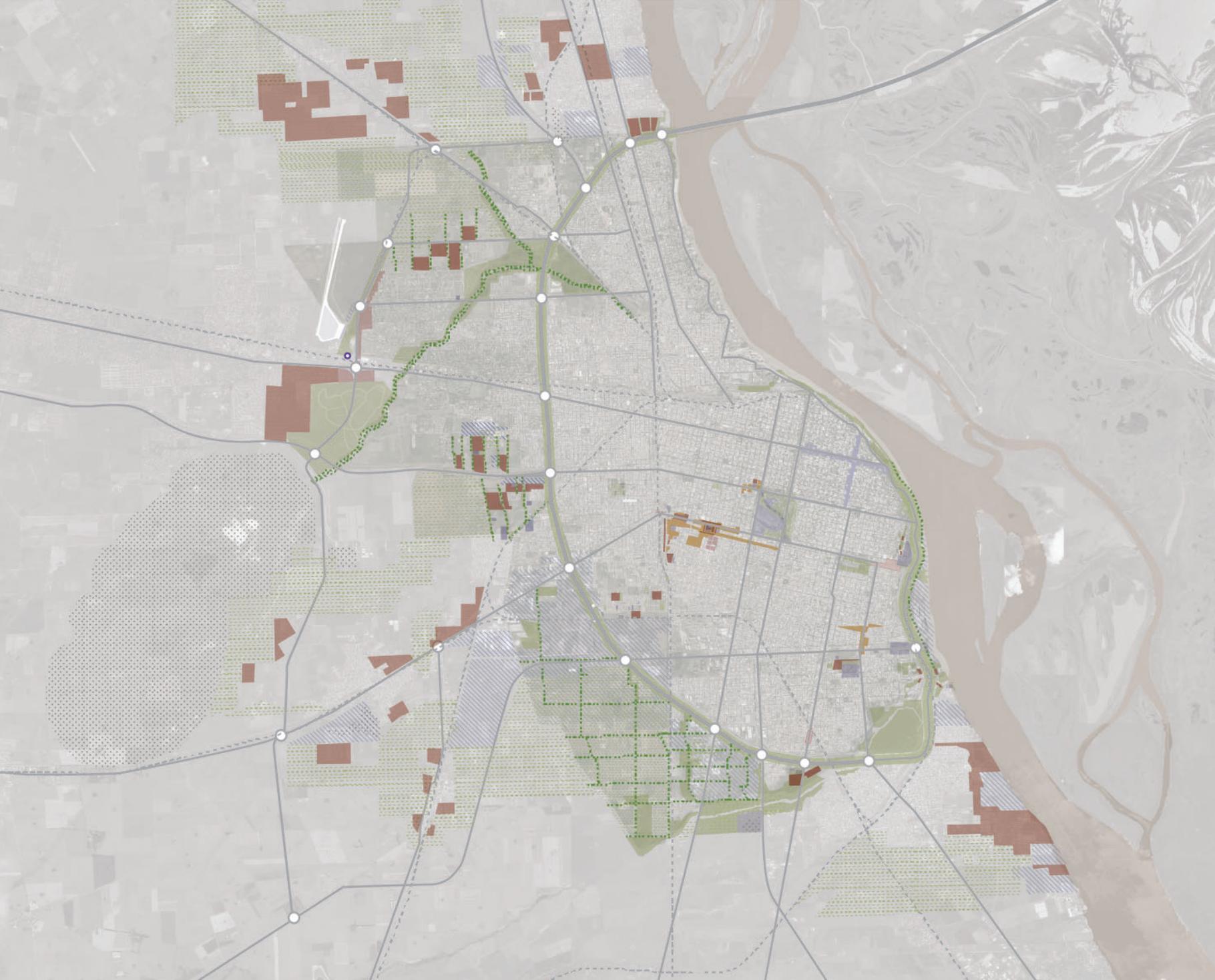
**La Membrana Ambiental Productiva**, que se desarrolla en la totalidad de la periferia urbana, pero especialmente en el arco sudoeste de la ciudad, a partir de la integración ecológica de las actividades industriales y logísticas, con la producción agrícola de pequeña escala y la frutihortícola.

**La Ciudad Interior y de Borde**, que requiere tanto de la iniciativa pública en cuanto a cambios normativos, la recuperación del ambiente y la red de servicios, la innovación de la movilidad, la radicación de equipamientos descentralizados y/o la rehabilitación de los asentamientos vulnerables, como de la inversión privada y la intensificación de actividades, para la regeneración de los tejidos urbanos interiores o de transición de la geografía urbana y la organización estructural de los barrios de extensión.

**La Interfaz Ciudad-Puerto**, que promueve la integración física y ambiental del puerto con los barrios y equipamientos hacia el sur de la costa del río Paraná, a partir de la regeneración de los tejidos, la modernización y desarrollo verde del puerto y la consolidación de un «distrito inteligente».

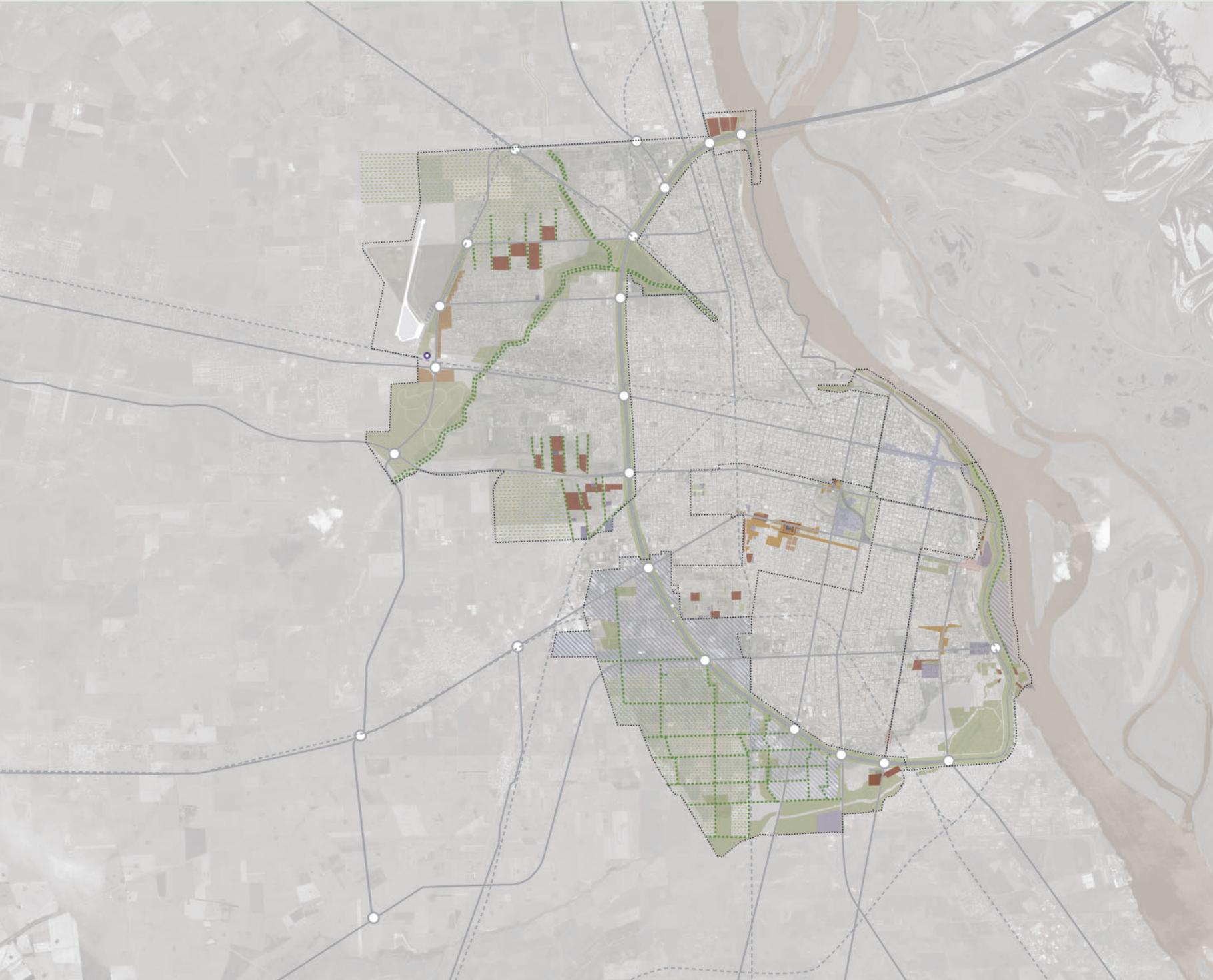
**La revitalización del Área Histórica** como lugar central que, en conjunto, demanda una visión sistémica por su valor espacial, arquitectónico, residencial y de oferta de actividades especializadas para la ciudad y el área metropolitana. La resolución de los conflictos de la movilidad y la ampliación del espacio público, la recualificación de los parques y corredores de borde, el desarrollo de sus áreas de reserva y la generación de unidades ambientales que resguarden el tejido urbano-social, son las acciones estructurales que se proponen.

## OPERACIONES INTERJURISDICCIONALES METROPOLITANAS



- |                                |                                  |                                      |   |
|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|---|
| Actividad industrial/logística | Área de promoción frutihortícola | Equipamientos                        | Área de expansión urbana                |
| Sistema vial                   | Espacios verdes                  | Área de tejido residencial propuesto | Infraestructura ambiental y de servicio |
| Ferrocarril                    | Corredores verdes                | Tejido a regenerar                   |   |
|                                |                                  | Área sujeta a normativa              |   |

## OPERACIONES URBANAS



▨ Actividad industrial/logística

— Sistema vial

- - - Ferrocarril

▨ Área de promoción frutihortícola

■ Espacios verdes

⋯ Corredores verdes

■ Equipamientos

■ Tejido residencial propuesto

■ Tejido a regenerar

■ Área sujeta a normativa

# 01

## NUEVA CENTRALIDAD METROPOLITANA

El territorio que abarca esta operación se caracteriza por presentar una situación de borde urbano, pero a la vez de centralidad, destacando la progresiva consolidación «de nuevos patrones de localización de las actividades» de carácter urbano-regional. Estas actividades que atraen demanda y empleo, se basan sobre todo en la localización y desarrollo de la movilidad y el transporte, la logística, los centros comerciales o especializados, los servicios empresariales y turísticos, y los parques y equipamientos metropolitanos que tienden a implantarse en nodos cercanos a componentes infraestructurales y a las principales carreteras o autopistas. En este sentido, el Aeropuerto Internacional Rosario «Islas Malvinas» representa un nodo de conectividad regional y se destaca por cumplir estas condiciones. Actualmente, dicho aeropuerto está incrementando su importancia debido a los aumentos de pasajeros y de frecuencias de vuelos, y a la incorporación de nuevos destinos.

La operación aeropuerto tiene como objetivo consolidar una Nueva Centralidad Metropolitana a escala ampliada, entendida como articulación de nodo potenciado por las mencionadas funciones. El Aeropuerto-avenida Segunda Ronda involucra directamente a las ciudades de Rosario y Funes, e indirectamente a las localidades de Pérez, Soldini, Ibarlucea y al Parque de la Cabeceira, ubicado en los municipios de Rosario y Granadero Baigorria.

Se contempla así, la refuncionalización del sistema de accesos al aeropuerto y una vinculación a Funes, el completamiento de la avenida Segunda Ronda como arteria parque, su nueva conexión con la autopista

a Córdoba y la estación intermodal de pasajeros (tren regional-ómnibus urbano). Paralelamente, se consolida un área logística y de servicios metropolitanos que incluye la incorporación de un gran parque sobre el valle de inundación del arroyo Ludueña, favoreciendo los aspectos ambientales del sitio. Los componentes más importantes de esta operación son:

### INFRAESTRUCTURA

- Refuncionalización del sistema de accesos al Aeropuerto Internacional Rosario «Islas Malvinas».
- Completamiento de la avenida Segunda Ronda, en una primera fase, desde avenida Baigorria al norte, su enlace con la autopista a Córdoba y la Ruta Provincial N°34s al sur, teniendo en cuenta la importancia de esta conexión que vincula al aeropuerto con las principales vías de acceso a Rosario y a localidades vecinas.
- Completamiento de la avenida Segunda Ronda, en una segunda fase, desde el enlace de la autopista hasta la futura autovía Ruta Nacional N°33.
- Acceso complementario a la localidad de Funes.
- Consolidación de las avenidas Newbery y Baigorria desde avenida de Circunvalación hasta la avenida Segunda Ronda, conectando el norte de la ciudad con el noroeste.

### ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

- Creación de una nueva estación intermodal de pasajeros (tren regional-ómnibus urbano) para conectar

Cañada de Gómez-Rosario y las localidades intermedias.

- Incorporación de un gran parque sobre el arroyo Ludueña, vinculado al Bosque de los Constituyentes, en el límite con la localidad de Funes, de importancia metropolitana para realizar actividades recreativas, deportivas y asociadas al ecoturismo con preservación del paisaje.

#### URBANIZACIÓN

- Consolidación de un área logística y de servicios metropolitanos ligada al aeropuerto.
- Reestructuración del área periur-

bana vinculada al canal Ibarlucea, desde el fomento de usos residenciales -conservando los sectores inundables para usos agroecológicos de baja escala y sin impacto hídrico- hasta la ejecución de las presas de retención proyectadas hacia el norte del aeropuerto y el canal Salvat.

- Adecuación de las condiciones normativas que permitan la intensificación edilicia y de actividades en las avenidas del entorno al aeropuerto.
- Completamiento urbano del barrio Fontanarrosa, mediante proyecto de viviendas de interés social, espacios y equipamientos públicos.

• Reestructuración del área periurbana ligada a la autopista Rosario-Córdoba y bulevar Wilde, mediante la potenciación de usos mixtos, residencial y productivo de baja escala.

• Integración de la operación y de los barrios cercanos con las márgenes verdes del arroyo Ludueña y el Bosque de los Constituyentes.

• Creación de un sistema de corredores verdes -parques lineales- que estructuren la urbanización en el sector del canal Ibarlucea y avenida Wilde norte y sur.



# NUEVA CENTRALIDAD METROPOLITANA



**Infraestructura**

- Área logística aeropuerto
- ⋯ Apertura y consolidación de calles
- ⋯ Recualificación de calles
- Estación Tren Regional de Pasajeros (TRP)

**Espacios libres**

Área agroecológica

- Espacios verdes existentes
- Espacios verdes a incorporar
- Espacios verdes a intervenir
- ⋯ Sistema de corredores forestales
- 1 Parque lineal Ibarlucea
- 2 Parque de la Cabecera
- 3 Parque lineal aeropuerto
- 4 Parque Metropolitano Ludueña

**Urbanización**

- Equipamiento aeropuerto
- Área de servicio complementario
- Área sujeta a normativa especial

INFRAESTRUCTURA



ESPACIOS LIBRES



URBANIZACIÓN



## 02

# MEMBRANA AMBIENTAL PRODUCTIVA

El espacio territorial que integra la membrana ambiental productiva configura una parte importante del periurbano, caracterizada por la función productiva, donde se desarrollan fundamentalmente usos industriales, logísticos, agrícolas y frutihortícolas. El sector prioritario se encuentra al sudoeste de la ciudad, limitando con las localidades de Pérez y Soldini al oeste y por el arroyo Saladillo y Villa Gobernador Gálvez al sur.

Este sector presenta una gran superficie de suelo vacante disponible, por lo cual es importante la regulación de su uso. Allí mismo, se desarrolla el Parque Industrial de Rosario, apto para industrias de mediana y gran escala, en conjunto con los distritos productivos tradicionales de las avenidas Perón y Ovidio Lagos. Sin embargo, se observa un fenómeno de dispersión o niveles medios de consolidación de las instalaciones industriales que precisa ser reordenado y promovido a futuro.

Cuenta con invernaderos y chacras, conformando un área verde de gran valor ambiental y paisajístico, y también con componentes existentes como la Granja de la Infancia o de potencialidad ambiental como, por ejemplo, el corredor ferroviario a forrestar, la planta de reciclaje Bella Vista a reconvertir parcialmente en parque ambiental y el Monte Caballero a resguardar.

Esta operación tiene como objetivo proteger los recursos de suelo, agua, verde, energía, etc., a fin de constituirse como un gran soporte o membrana que englobe y dé cobertura a las instalaciones y áreas industriales, pero también, a los espacios

abiertos del arco sudoeste y sur: los distritos industriales-logísticos de Rosario, el nuevo Parque Industrial de Pérez y áreas productivas de Villa Gobernador Gálvez, los espacios de producción agrícola y frutihortícola de borde y la incorporación de nuevas infraestructuras ambientales y de movimiento. Los componentes centrales de esta operación son:

### INFRAESTRUCTURA

- Consolidación y ampliación de la infraestructura existente, especialmente de avenidas y arterias que organizan los distritos industriales como Ovidio Lagos, Avellaneda y Perón.
- Consolidación de avenida Uruburu y su plataforma productiva, previendo su futura conexión mediante el proyecto de enlace con la nueva autovía de la Ruta Nacional N°33, conectándose con la avenida Segunda Ronda proyectada y la Ruta Nacional A012 existente. Esta intervención mejora, especialmente, la conexión entre las localidades de Rosario y Pérez.

### ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

- Creación de un sistema de corredores -parques lineales- y conectores transversales verdes que configuran el soporte o membrana ambiental para el ordenamiento del suelo.
- Creación del Parque Ambiental Bella Vista, con una función didáctica y recreativa vinculada a la gestión integral de los residuos sólidos urbanos.
- Puesta en valor del monte Caballero, la estación «El Gaucho» y la reutilización verde del antiguo relleno sanitario ubicado sobre el camino a

Soldini, como parte de un recorrido turístico rural.

- Recuperación del balneario Los Ángeles para uso recreativo y el aprovechamiento del borde del arroyo Saladillo, integrado al Centro GIRSU en Villa Gobernador Gálvez.

#### URBANIZACIÓN

- Delimitación de los bordes urbanos, periurbanos y rurales del área.
- Reordenamiento de los usos de suelo productivo, consolidando un

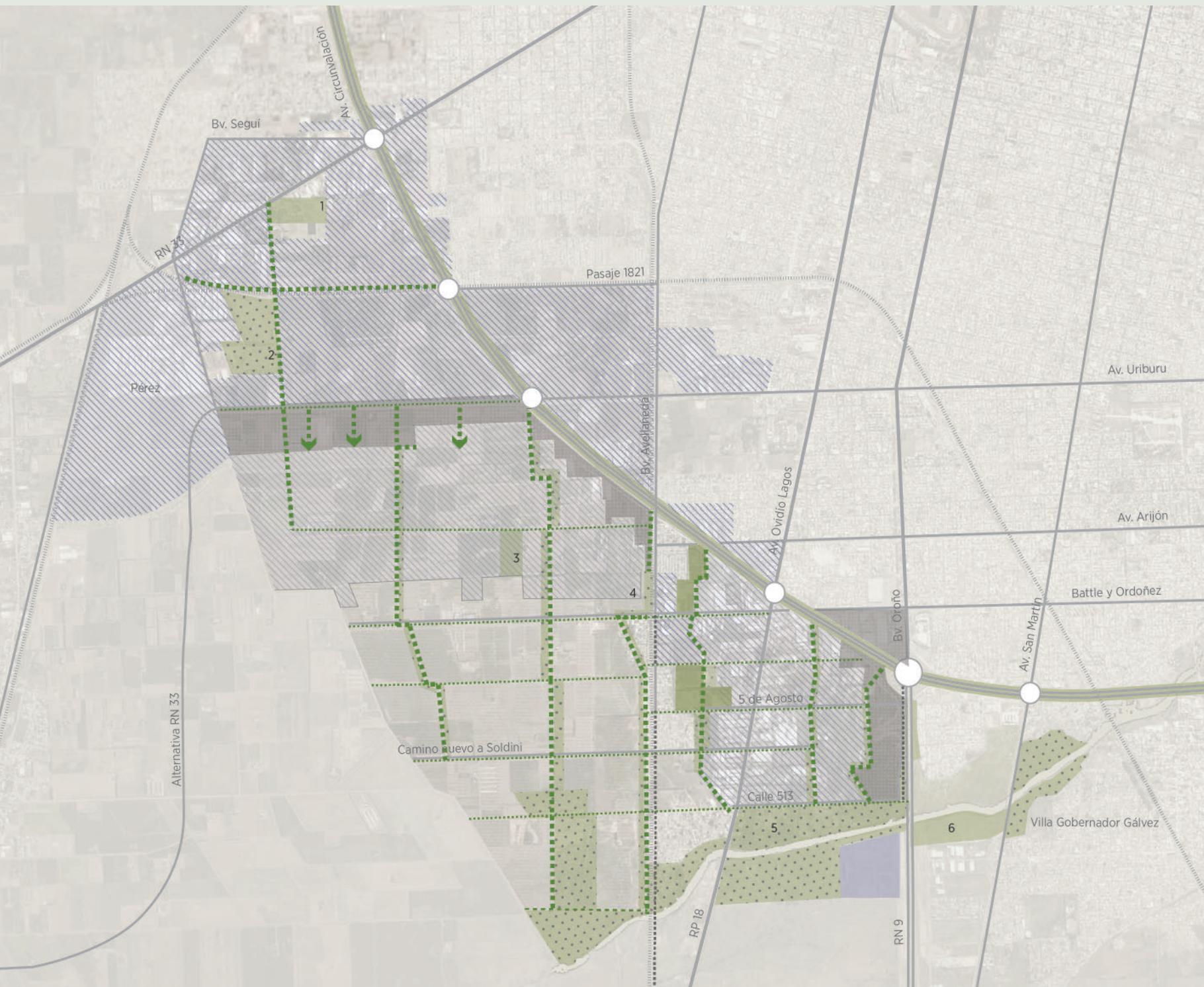
sector industrial y logístico con continuidad para la optimización del uso del suelo y el aprovechamiento de las infraestructuras existentes.

- Definición de las áreas destinadas a uso industrial y a uso logístico, contemplando la posibilidad de crecimiento en continuidad desde una perspectiva ambientalmente sostenible, que integre la utilización de energías renovables, el aprovechamiento de aguas grises, la reutilización de residuos, la mitigación de islas de calor e incorporación de verde, la permeabilización de suelo, el tratamiento de desagües y la

compatibilización con el tejido existente que esté en relación con la ocupación de base agrícola del suelo.

- Conformación del futuro parque agrario a ubicarse en el sector hortícola existente hacia el sur de las industrias de avenida Uriburu.





**Infraestructura**

..... Apertura y consolidación de calles

**Espacios libres**

- ..... Área de promoción frutihortícola
- ..... Área de integración productiva
- ..... Espacios verdes existentes
- ..... Espacios verdes a incorporar

..... Corredores verdes principales

..... Corredores verdes secundarios

- 1** Granja de la Infancia
- 2** Parque Ambiental Bella Vista
- 3** Monte Caballero
- 4** Estación El Gaucho
- 5** Balneario Los Ángeles
- 6** Parque Reserva Natural

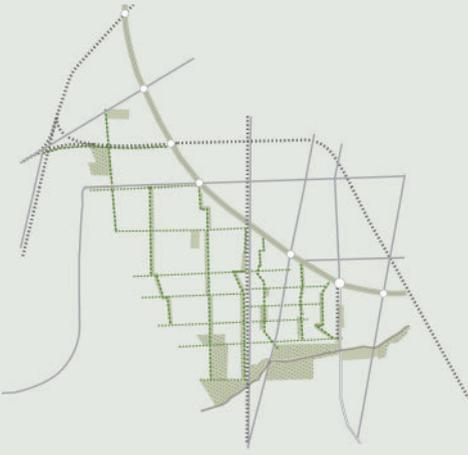
**Urbanización**

- ..... Equipamientos recreativos deportivos
- ..... Áreas para desarrollo logístico-industrial
- ..... Áreas para desarrollo industrial
- ..... Área de integración productiva
- ..... GIRSU

INFRAESTRUCTURA



ESPACIOS LIBRES



URBANIZACIÓN



Proyecto Parque ambiental Bella Vista

Granja de la infancia

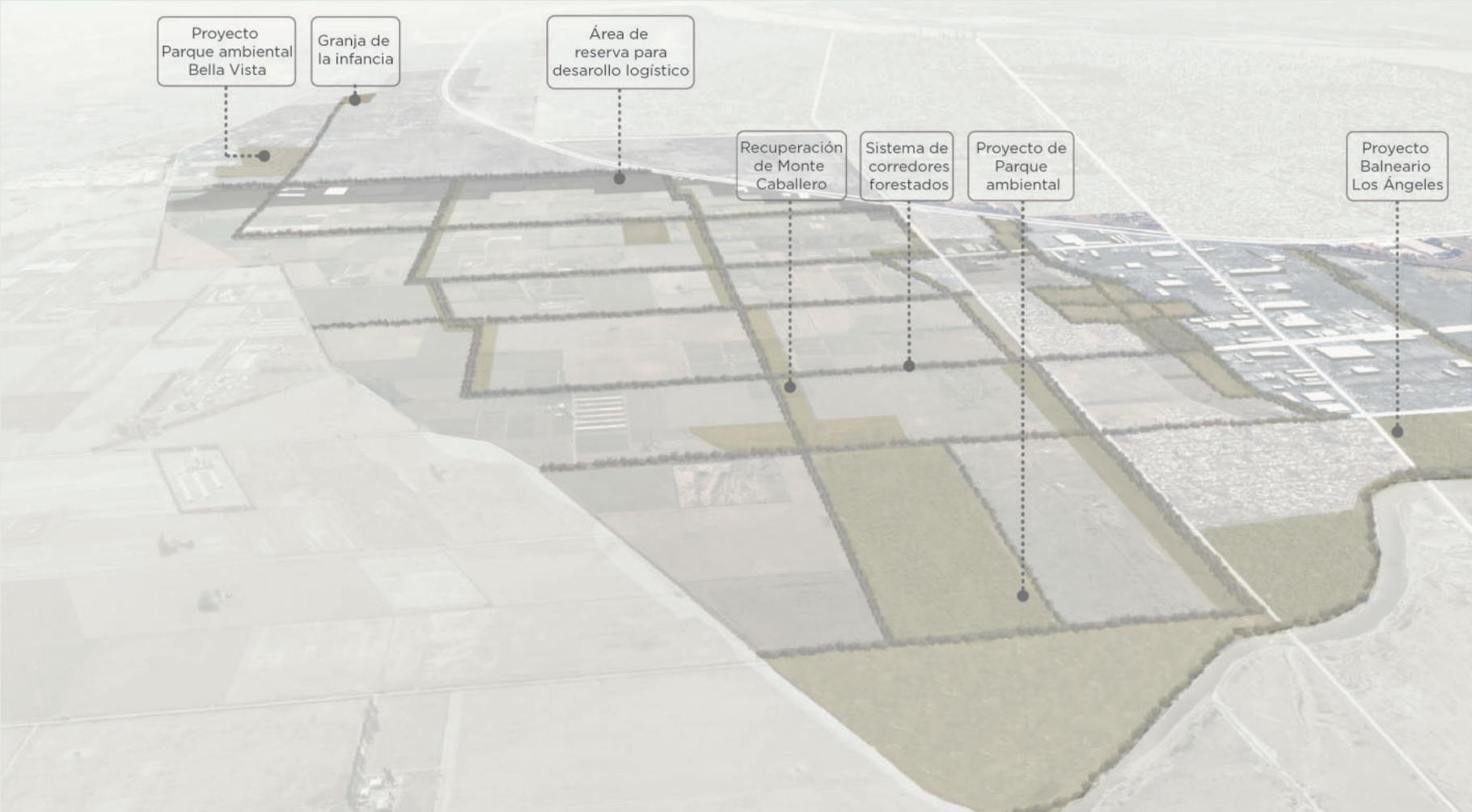
Área de reserva para desarrollo logístico

Recuperación de Monte Caballero

Sistema de corredores forestados

Proyecto de Parque ambiental

Proyecto Balneario Los Ángeles



## 03

## CIUDAD INTERIOR Y DE BORDE

Esta operación dual comprende diversos espacios urbanos, unos ubicados en la ciudad de transición entre el centro-periferia y otros en el borde, especialmente en la extensión del arco noroeste de la ciudad, con vínculos estratégicos con el aeropuerto como nodo de nueva centralidad territorial.

El amplio sector de regeneración urbana de la ciudad interior o de transición, es de interés para una intervención modélica, por su ubicación equidistante en la geografía del municipio, su heterogeneidad poblacional y el gradiente de servicios. La consecuente consolidación o debilidad, que de mayor a menor, se manifiesta de este a oeste del territorio, se encuentra estructurada por avenida Pellegrini, el bulevar 27 de Febrero y avenida Presidente Perón, y complementariamente por los bulevares de atravesamiento o de límite como Avellaneda, Francia y Seguí. En este extenso territorio urbano, también se registran la ex troncal ferroviaria que corre de norte a sur, verificando una gran complejidad de su entorno y, en sentido transversal, el viejo ramal Central Córdoba de acceso al puerto, actualmente en desuso y con posibilidades de reconversión funcional y de reutilización de sus tierras -aproximadamente nueve hectáreas - para la implementación de programas públicos.

El tejido regular se caracteriza por ser de densidad baja, con mixtura y superposición de usos, a veces incompatibles entre sí. Además, se encuentran diversos barrios con vulnerabilidad socio-espacial, tanto asentamientos irregulares mayormente ubicados sobre la ex troncal ferroviaria o la denominada Área Barrial 6, como conjuntos de viviendas

sociales de construcción pública en diferentes períodos, teniendo como eje prevalente bulevar Seguí.

El sector presenta carencias infraestructurales y de servicios, especialmente hacia el oeste de bulevar Avellaneda, que agravan las condiciones de vida de la población, implicando una política de reestructuración interior del tejido urbano regular, como también de rehabilitación de otros tejidos.

Por lo tanto, esta operación en la ciudad interior contempla el desarrollo comprensivo de un conjunto de proyectos de consolidación, renovación o rehabilitación y completamiento. Estos proyectos priorizan la intensificación del anillo intermedio entre el centro y la periferia para un mejor aprovechamiento de los equipamientos, servicios e infraestructuras, la regularización y/o reordenamiento de los asentamientos irregulares y la progresión extensiva de la ciudad. Los componentes centrales de esta operación son:

## INFRAESTRUCTURA

- Rediseño del nudo vial del bulevar 27 de Febrero y avenida Perón y apertura de las calles paralelas a la ex troncal ferroviaria, como obras principales a realizar en el límite entre Villa Banana y el Área Barrial 6. Estas acciones permitirán, en el primer caso, una mayor fluidez funcional entre el este y el oeste de la ciudad y reordenar los trazados, cruces y tejidos irregulares contiguos a la zona de vías.
- Completamiento de las arterias de sentido este-oeste del Área Barrial 6

que, junto al completamiento de tramos faltantes en avenidas Provincias Unidas, Rouillón y la calle a abrir paralela a la ex troncal ferroviaria, configuran un circuito principal en la organización del área.

#### ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

- Recualificación e innovación del Parque de la Independencia y seguimiento de las fases de su Plan Maestro: restauración patrimonial, integración de la Plataforma Deportiva y creación del Eje XXI. Se destacan entre los lineamientos del Plan, el proyecto de recuperación de los terrenos y edificios históricos en el predio de la ex Rural para espacios verdes y multieventos, la reconversión del otrora Parque de Diversiones en nueva Plaza de las Ciencias y el completamiento del hipódromo con nuevo equipamiento deportivo y de servicios. También, la reubicación del Instituto Superior de Educación Física y la construcción de nuevas piletas olímpicas.

- Consolidación del Eje XXI como un paseo institucional que conecta el sector a recuperar y renovar de la ex cárcel y talleres centrales, y la nueva Plaza de las Ciencias, vinculando en su recorrido distintos equipamientos públicos o semipúblicos.

#### URBANIZACIÓN

- Mejoramiento del hábitat, dotándolo de los espacios y equipamientos públicos necesarios para mejorar la calidad urbana.

- Dotación de infraestructuras y servicios a las áreas que carecen del umbral de urbanización básico para asegurar el hábitat en entornos seguros, sanos y sostenibles.

- Traslado de la antigua «Cárcel de Encauzados y Contraventores» y de las funciones de los talleres centrales cercanos, promoviendo su reconversión cuidadosa a través de la construcción de viviendas, comercios y equipamiento público, intensificando los usos sobre avenida Pellegrini.

- Reconversión del predio y entorno ligado al Mercado de Productores, mediante su relocalización y reconversión en nuevas viviendas y equipamientos, la revisión normativa del corredor 27 de Febrero y la promoción de usos residenciales y comerciales.

- Rehabilitación del tejido irregular en barrio Villa Banana a través de apertura de calles, reordenamiento de las viviendas existentes, construcción de nuevas viviendas para la relocalización, incorporación de espacios verdes para uso público recreativo y nuevos equipamientos de escala barrial.

- Rehabilitación del tejido en Área Barrial 6, mediante la apertura de calles, reordenamiento de los usos de suelo, creación de nuevas viviendas -en curso- e incorporación de espacios verdes públicos. El plan integral en los asentamientos enlaza proyectos físicos de carácter urbano como los correspondientes a la rehabilitación o construcción del hábitat -vivienda, servicios de infraestructura, movilidad, espacios y equipamientos públicos- con el desarrollo de actividades educativas, productivas y de consumo local.

Los sectores de extensión residencial o de usos mixtos a ordenar, a través de una operación normativa y/o de prefiguración morfológica en el borde son tres, y están ubicados en el arco noroeste de la periferia urbana. El primero es la urbanización al norte del Parque de la Cabecera del puente Rosario-Victoria que, si bien corresponde a la jurisdicción de la ciudad de Granadero Baigorria, presupone un alto impacto en Rosario y la modificación normativa de su entorno. El segundo es el «Plan Bouchard», que prevé la ocupación residencial y/o de servicios en un área cercana a la nueva centralidad aeroportuaria. El tercero y último, es la urbanización con usos mixtos de avenida Wilde hacia el norte y el sur de la autopista Rosario-Córdoba, como una «nueva puerta urbana oeste».

La intervención en estos tres importantes sectores a urbanizar, donde el uso predominante es la residencia, tiene como objetivo fundamental recuperar la matriz pública del proyecto de regeneración y crecimiento, frente a la fragmentación de la urbanización a situaciones territoriales singulares, regulada por la normativa de modo genérico.

La estructura pública a recuperar se basa en componentes que deberán articularse y que surgen del mismo proceso de urbanización y su aplicación normativa.

- Los «parques lineales» como producto de las cesiones obligatorias al municipio para trazados, espacios verdes y equipamientos que, con continuidad, ancho variable según las superficies de tierra a ceder y de concreción progresiva en el tiempo,

darán configuración definitiva a estos sectores en el momento en que las tierras pasen de su condición rural a urbana.

Estos «parques lineales», generalmente dispuestos de norte a sur y de modo transversal a arterias principales concentrarán, en un eje espacial, la vialidad y los equipamientos de la movilidad, el verde, el bosque, la escuela, la salud, la seguridad, las áreas deportivas y recreativas. Complementariamente, los reservorios de agua necesarios, las huertas vecinales, las instalaciones infraestructurales, los mercados y los espacios comerciales de cada urbanización, serán elementos agregados a la estructura continua que se propone.

Estos componentes, repetidos gradualmente en el espacio, permitirán organizar funcionalmente el proceso de crecimiento de la ciudad y crearán un dispositivo ambiental y de paisaje capaz de atenuar el impacto de nue-

vos usos y edificios diferentes en el territorio.

- Las «Vías Verdes», transversales a los parques lineales, son las calles anchas y avenidas principales que conectan con otros barrios y piezas urbanas de la ciudad. Por su parte, las arterias de borde forestadas, que cada emprendimiento deberá ceder obligatoriamente al municipio como parte de los trazados, permitirán delimitar la gran parcela o predio a urbanizar.

- Las «Unidades de Integración» son las grandes parcelas objeto de la urbanización, cuyo perímetro está dado por los parques lineales y las vías verdes, donde pueden desarrollarse, previa factibilidad topográfica e hídrica y con la prestación de las redes de servicio que correspondan, usos variados y compatibles con la residencia unifamiliar o colectiva de densidad media como áreas deportivas, equipamientos privados, granjas

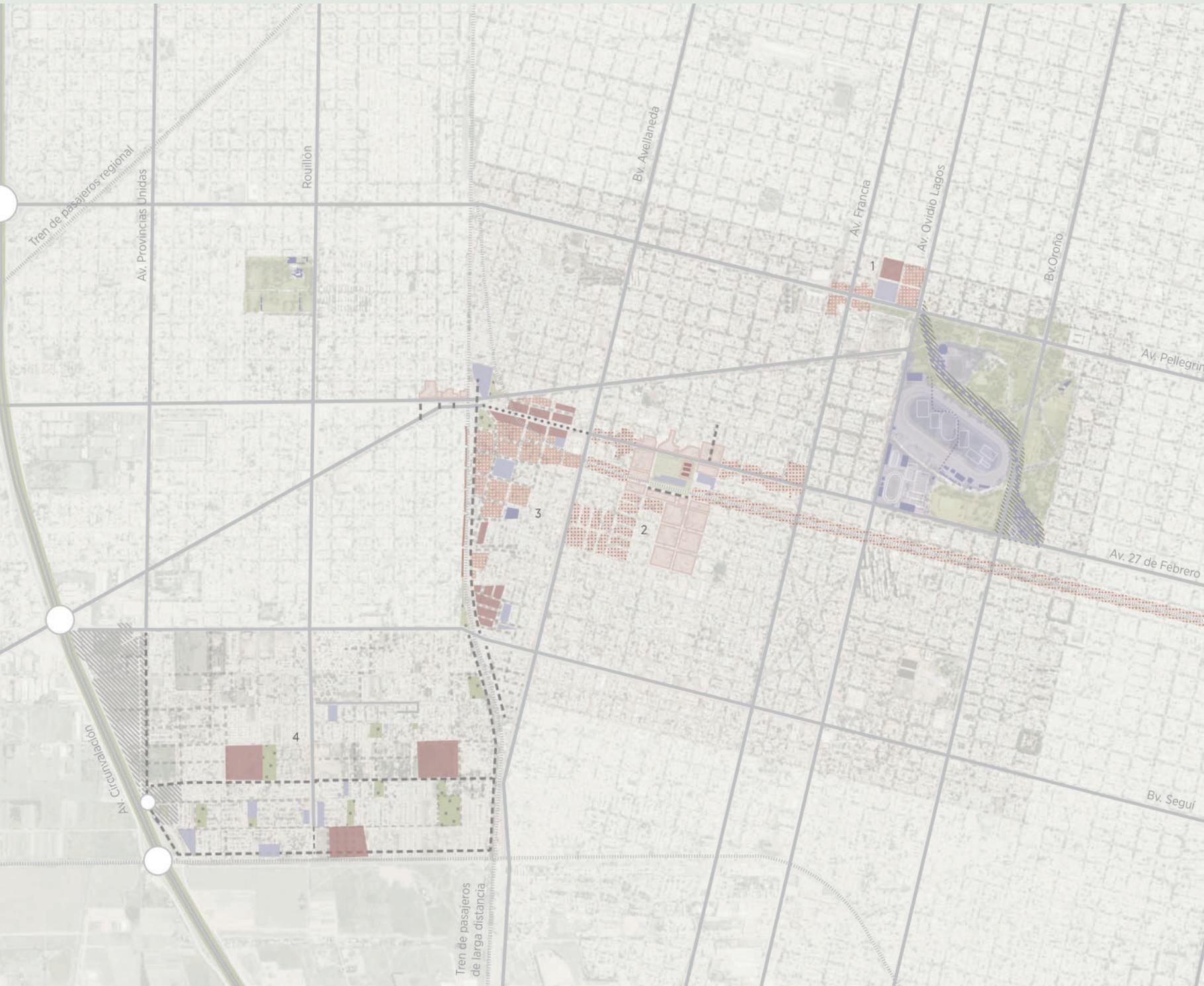
e invernaderos, servicio, logística e industria de bajo impacto.

Las unidades, al tener en sus bordes resuelta la vialidad estructural, las áreas verdes y los equipamientos públicos, admitirán en su interior trazados secundarios heterogéneos y con cierta autonomía geométrica.

El plan sustenta la configuración de una periferia conectada que, en su conjunto, intensifique actividades disminuyendo los efectos negativos de la monofuncionalidad, presente diversidad de la tipología edilicia, acerque la residencia al empleo y a los equipamientos, y preserve el ambiente en el marco de una estructura pública recuperada.



## CIUDAD INTERIOR

**Infraestructura**

- Apertura y consolidación de calles
- .... Recualificación de calles

**Espacios libres**

- Espacios verdes existentes
- Espacios verdes a incorporar
- Eje XXI

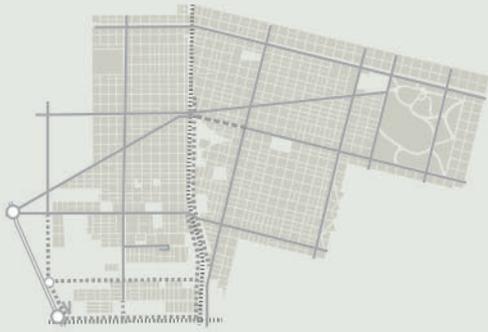
**Urbanización**

- Equipamientos existentes
- Equipamientos a incorporar
- Proyectos de viviendas
- Área sujeta a revisión de normativa
- Áreas sujetas a rehabilitación barrial
- Áreas para desarrollo industrial
- Áreas a recuperar del tejido regular

**Regeneración urbana**

- 1** Complejo Independencia Norte
- 2** Mercado de Productores
- 3** Villa Banana
- 4** Área Barrial 6

INFRAESTRUCTURA



ESPACIOS LIBRES



URBANIZACIÓN



Reconversión  
Mercado de Productores

Proyecto de regeneración  
urbana Villa Banana

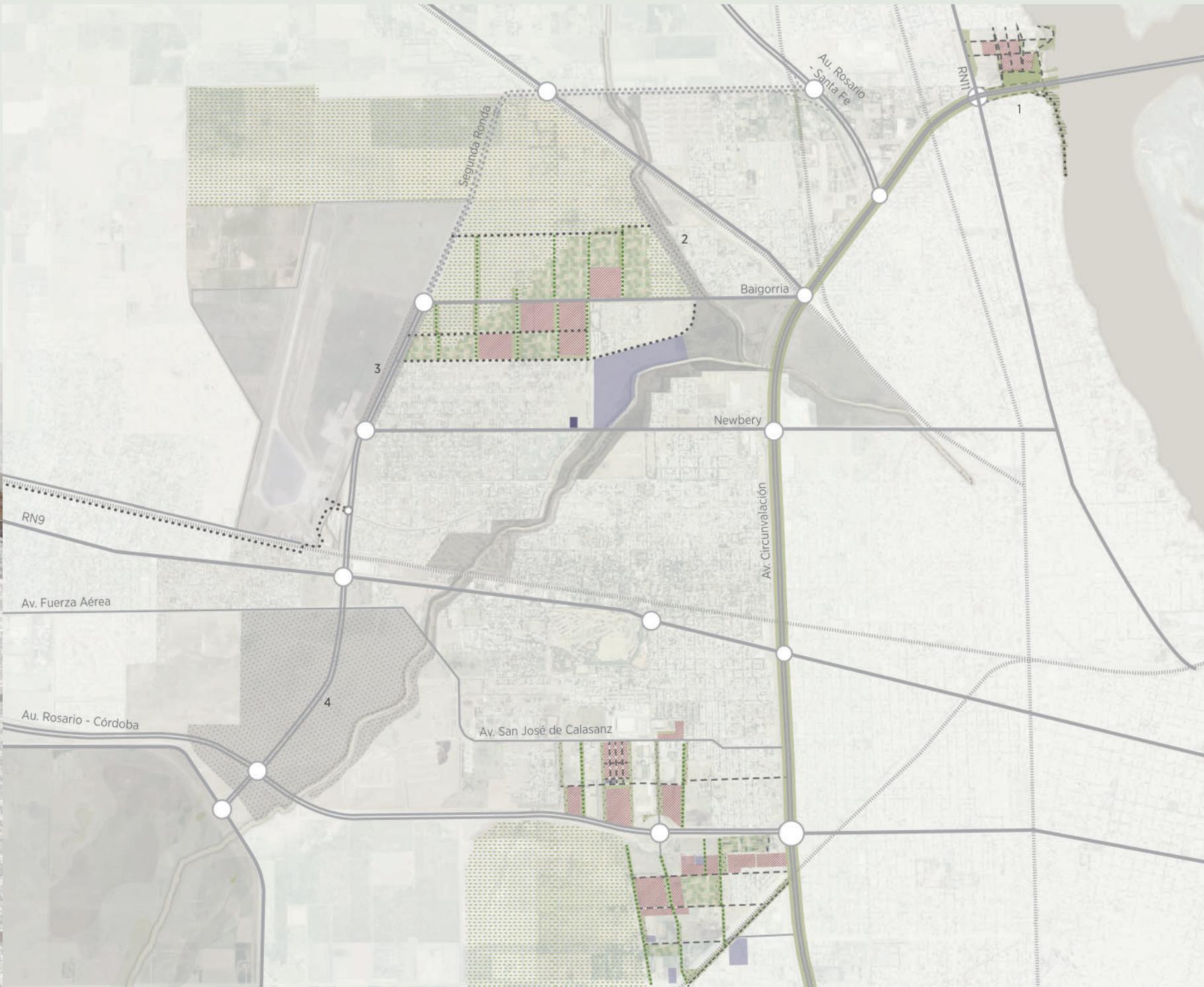
Incorporación espacio  
de innovación productiva

Regeneración urbana  
Área Barrial 6

Incorporación espacio  
de innovación productiva

Área de desarrollo  
Industrial

CIUDAD DE BORDE



- |  |   |  |   |
|--|---|--|---|
| <p><b>Infraestructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>--- Apertura y consolidación de calles</li> <li>.... Recualificación de calles</li> <li>○ Estación multimodal</li> </ul> <p><b>Espacios libres</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▨ Área agroecológica</li> <li>▨ Espacios verdes existentes</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▨ Espacios verdes a incorporar</li> <li>▨ Espacio verde a intervenir</li> <li>.... Sistema de corredores forestales</li> </ul> <p><b>1</b> Parque lineal Ibarlucea</p> <p><b>2</b> Parque de la Cabecera</p> | <p><b>3</b> Parque lineal aeropuerto</p> <p><b>4</b> Parque Metropolitano Ludueña</p> <p><b>Urbanización</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▨ Área logística aeropuerto</li> <li>▨ Equipamientos existentes</li> <li>▨ Equipamientos a incorporar</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▨ Área de tejido mixto propuesto</li> <li>▨ Área de uso residencial</li> </ul> |
|--|---|--|---|

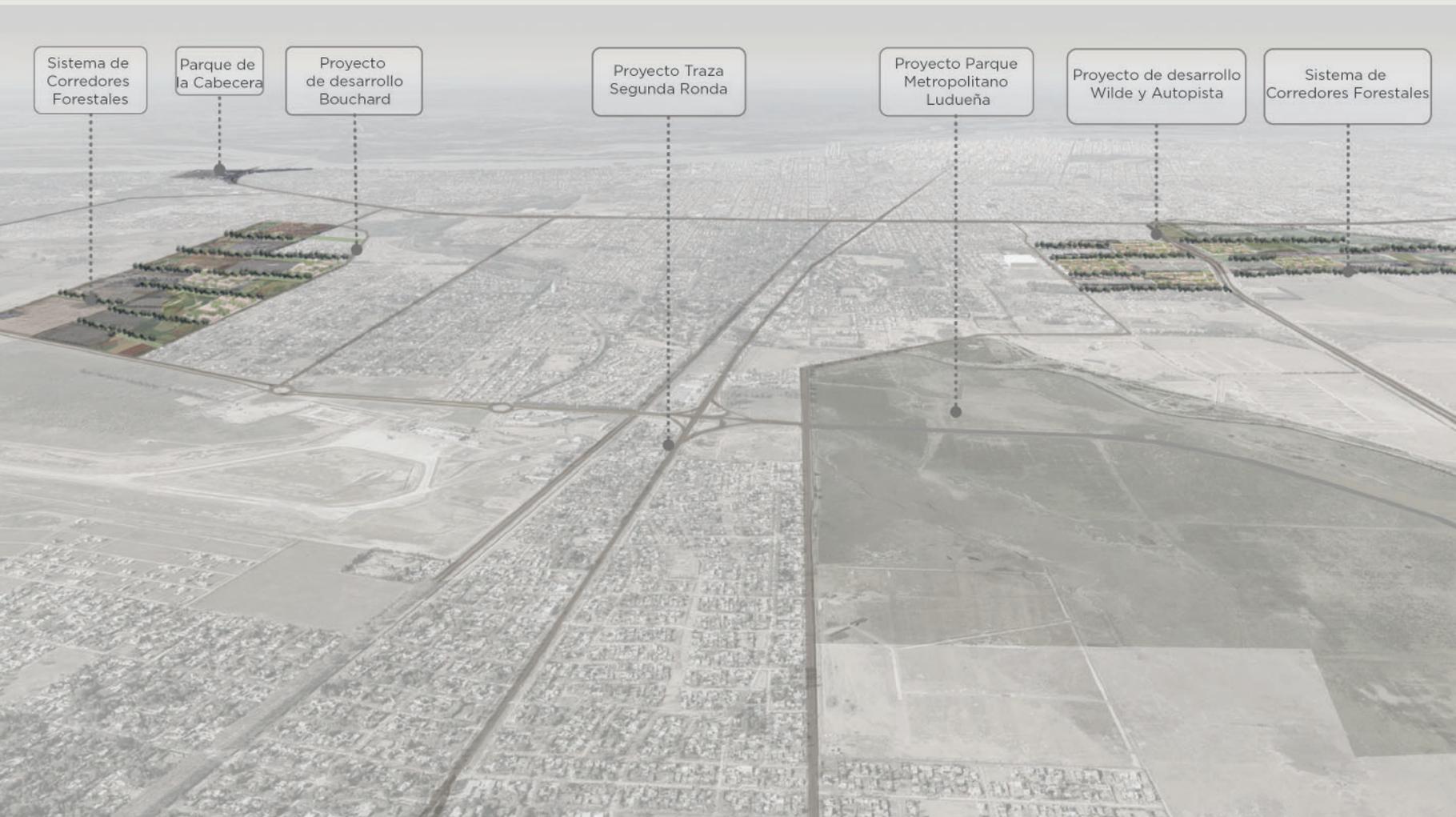
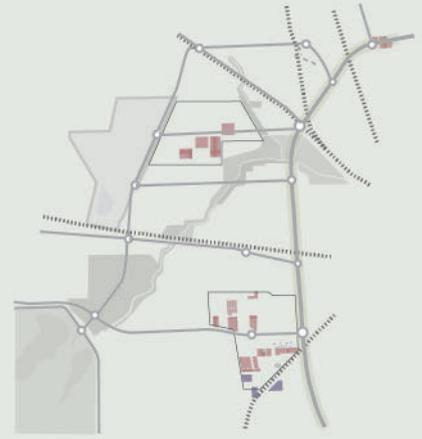
INFRAESTRUCTURA



ESPACIOS LIBRES



URBANIZACIÓN



## 04

## INTERFAZ CIUDAD-PUERTO

El sector correspondiente a la interfaz ciudad-puerto sur se encuentra estructurado funcionalmente por los bulevares 27 de Febrero y Seguí y las avenidas San Martín, Pellegrini, Uriburu, Nuestra Sra. del Rosario y Circunvalación. Resultan de gran relevancia las grandes infraestructuras presentes en el mismo, como el Puerto de Rosario que, en la barranca baja del río Paraná, genera dificultades ambientales y diversos impactos sociales y físicos al tejido urbano circundante. Por lo cual, es importante y prioritario tomar medidas para mitigar estos problemas ambientales que tienen relación directa con lo social, tales como la disposición de cortinas verdes, la disminución de la polución aérea y auditiva, la provisión interna de energía alternativa, la utilización racional del agua y el tratamiento de desechos.

La modernización progresiva hacia un «puerto multipropósito verde» de última generación, implica un completamiento o mejoramiento operativo de su actividad esencial, un aumento de su capacidad de transporte, un acondicionamiento de los accesos y la seguridad. También implica sumarle funciones de centro de generación de valor agregado, de logística colaborativa y digital, de servicios a la carga y servicios direccionales integrados, y de capacidad de resolución de las problemáticas ambientales internas y de relación con su entorno.

En el área de interfaz, como vínculo e interacción entre partes urbanas, se encuentran otros componentes que son de gran relevancia, como la Estación Central Córdoba y el ex Batallón 121. Actualmente, ambos se encuentran en distintos procesos de transformación y reutilización urbana y se identifican como áreas de oportunidad para el desarrollo de equipamien-

tos de porte y para la regeneración del tejido. Este sector también cuenta con grandes espacios verdes públicos de usos recreativos, contiguos o cercanos al puerto, como el Parque Sur, el Parque Huerta, el Parque del Mercado, el Parque Hipólito Yrigoyen y el Parque Italia, que encuentran cierta continuidad funcional a través del Acceso Sur (Parque La Tablada) y las avenidas o bulevares transversales.

El desarrollo de la interfaz Ciudad-Puerto es una operación orientada a fortalecer un área conectada de alcance local e intermunicipal de conocimiento y cultura, investigación y tecnología para posibilitar una convivencia de mayor calidad funcional y ambiental entre los habitantes de los barrios del sur de la ciudad.

Por eso, propone el desarrollo de nuevas articulaciones urbano-ambientales entre el Puerto Multipropósito de Rosario y el paulatino mejoramiento de los barrios cercanos, a través de la reconfiguración del Parque La Tablada, los sistemas de acceso al puerto, la integración de grandes intervenciones en curso como la reconversión integral -de nuevas viviendas, parque y equipamiento- del predio del ex Batallón 121, junto al Polo Tecnológico, la Ciudad Universitaria Rosario y el Centro Científico Tecnológico, el área patrimonial industrial del antiguo frigorífico Swift como nuevo centro cultural, y de los barrios Saladillo y el asentamiento El Mangrullo así como de otros sectores de gran valor de oportunidad como los silos subterráneos de avenida Uriburu. En conjunto, se promueve al sur como «distrito inteligente» capaz de concentrar estas actividades de futuro y abandonar su antiguo rol vinculado a actividades productivas tradicionales con la degradación del paisaje urbano y del ambiente. Los componentes centrales de esta operación son:

## INFRAESTRUCTURA

- Fortalecimiento del Puerto Rosario, teniendo en cuenta sus potencialidades como puerto multipropósito, alcanzando mejores estándares internacionales.
- Mejoramiento y jerarquización de los accesos al puerto (bulevar 27 de Febrero, calle Ayolas, avenida Uriburu y calle Lamadrid).
- Recualificación de las vías principales este-oeste (calle Ayolas, bulevar Seguí, y avenidas Pellegrini, Uriburu y Nuestra Sra. del Rosario).
- Ejecución de la avenida de la Universidad, conectando el Parque Urquiza con la Ciudad Universitaria Rosario.

## ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

- Conformación de una barrera verde para mitigar los impactos urbano-ambientales del Puerto Rosario -por ejemplo, la disposición de una cortina forestal de amortiguación filtrante de partículas de polución contaminantes en el borde de los terrenos portuarios-.
- Reconfiguración del Parque La Tablada (Acceso Sur) y parques huertas.
- Recuperación del espacio verde

en la barranca alta de la Ciudad Universitaria, como culminación de la costa central.

- Reconversión de los Silos Subterráneos (avenida Uriburu y Acceso Sur) mediante una intervención de usos mixtos con fines multipropósitos y de energía solar.
- Reconversión del área industrial histórica del antiguo frigorífico Swift en un centro de innovación, vinculado a la cultura, el diseño y la tecnología.
- Conformación de una red de equipamientos vinculados a las nuevas TICs, integrada por el Polo Tecnológico Rosario, el Centro de Innovación Sur, el Parque Científico Tecnológico, el área de reconversión de los silos subterráneos y el Centro Direccional del Puerto.

## URBANIZACIÓN

- Reurbanización del predio del ex Batallón 121 -en curso-, mediante la planificación de un sector para viviendas, el Polo Tecnológico Rosario, el Museo del Deporte y el Parque Héroes de Malvinas.
- Reordenamiento del barrio El Mangrullo, a través de la construcción de nuevas viviendas, la creación del parque en la desembocadura del arroyo

Saladillo y la provisión de nuevos equipamientos barriales.

- Reestructuración del área de la Ciudad Universitaria Rosario -en curso-, mediante la creación de viviendas de interés social para la relocalización del asentamiento en República de la Sexta.
- Recuperación de los terrenos de la Ciudad Universitaria Rosario para actividades universitarias.
- Regeneración del área de Parque Hipólito Yrigoyen y la estación Central Córdoba, mediante la ampliación del espacio verde existente, la reconversión del edificio de valor patrimonial de la estación para usos sociales y la creación de un mercado en su entorno. Intensificación residencial del área ligada al corredor bulevar 27 de Febrero y avenida San Martín.
- Rehabilitación del área de San Martín sur, mediante el reordenamiento del asentamiento existente, la incorporación del área de borde del arroyo Saladillo como espacio verde que resguarde su función hídrica ambiental.
- Revisión normativa del área donde se localiza la Estación Sur para promover la regeneración urbana de su entorno.



# INTERFAZ CIUDAD - PUERTO



- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <p><b>Infraestructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Logístico portuario</li> <li>I Área de contenedores</li> <li>II Cargas multipropósito</li> <li>III Área de respaldo</li> </ul> <p>--- Apertura y consolidación de calles</p> <p>... Recualificación de calles</p> | <p><b>Espacios libres</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Parque Huerta</li> <li> Espacios verdes existentes</li> <li> Espacios verdes a incorporar</li> <li> Barrera forestal</li> </ul> <p><b>Urbanización</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Equipamiento existente</li> <li> Equipamiento propuesto</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>1</b> Ciudad Universitaria Rosario</li> <li><b>2</b> Parque Científico Tecnológico</li> <li><b>3</b> Complejo multipropósito y de energías alternativas</li> <li><b>4</b> Polo Tecnológico</li> <li><b>5</b> Complejo de Innovación Swift</li> <li><b>6</b> Estación Policial Distrito Sur</li> <li><b>7</b> Museo del Deporte</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Proyecto de viviendas</li> <li> Área de protección histórica</li> <li> Área sujeta a normativa especial</li> <li> Área a recuperar</li> <li> Área sujeta a rehabilitación barrial</li> </ul> |
|---|---|---|--|

INFRAESTRUCTURA



ESPACIOS LIBRES



URBANIZACIÓN



# 05

## ÁREA HISTÓRICA

El área histórica es una parte urbana y metropolitana de suma importancia, donde se ha originado la ciudad entre los primeros bulevares y a partir de los cuales se expande en sus primeras etapas. Existe un significativo patrimonio que reúne gran valor histórico, arquitectónico, espacial, funcional, simbólico-cultural y social, generando un fuerte sentido de pertenencia por parte de todos los ciudadanos.

Se caracteriza por la intensidad de usos, incluida la residencia, con superposición de actividades comerciales y equipamientos especializados, culturales e institucionales que configuran valores de centralidad urbana y regional. En este sentido, es necesario articular un Plan Integral de Revitalización, para eliminar gradualmente la congestión del tránsito vehicular, favoreciendo medios de movilidad alternativos y la peatonalidad; modernizar sus infraestructuras, servicios y logística; reforzar la calidad del ambiente y atenuar la contaminación visual y sonora; evitar la destrucción del patrimonio y atender el sobreuso o subutilización de instalaciones y edificios con la consiguiente degradación.

Mediante esta operación se plantea su organización y su puesta en valor, teniendo en cuenta el desarrollo de los proyectos de movilidad, especialmente los corredores de transporte público, la recualificación espacial y ambiental del tejido urbano según sus características morfológicas y de actividades -unidades ambientales-. Además, es importante el rediseño del espacio público y de los equipamientos, y el desarrollo de sus áreas de reserva que, en general, son grandes parcelas utilizadas para estacionamiento privado, con incorporación

de programas de vivienda, mayor espacio de uso público o semipúblico, oficinas y servicios, comercio, cultura y turismo.

La presencia del verde en el espacio del área histórica, no debe reducirse solo a las plazas y grandes parques, como la costa central o el Parque de la Independencia, sino al establecimiento de corredores y conectores verdes, suelo permeable, verde en áreas privadas y mayores condiciones higrotérmicas de los edificios. Los componentes primarios de esta operación son:

### INFRAESTRUCTURA

- Reordenamiento de la movilidad por corredores, mediante la priorización del uso peatonal, el progresivo aumento de ciclovías, los estacionamientos disuasorios y la incorporación del tranvía y/o medios de transporte alternativos, a fin de desalentar la movilidad del automóvil particular.

### ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

- Asociación de corredores verdes con el transporte y la implementación de conectores vegetales complementarios. Se espera que con el mejoramiento del espacio público y del estacionamiento privado, se puedan mitigar las islas de calor, con aumento de las superficies absorbentes y la forestación, mejorando la condición ambiental y la calidad urbana de las calles.

- Mejoramiento, recualificación y ampliación del espacio público promoviendo un mayor uso peatonal.

- Consolidación del Eje Cívico e Institucional conformado por calle Córdo-

ba y el Paseo del Siglo y del Paseo Recreativo y del Arte denominado Franja Sarmiento. Esta acción tiene como objetivo la recualificación de los ejes que conectan equipamientos existentes.

- Potenciación del desarrollo cultural, reforzando los equipamientos y promoviendo programas innovadores como la posible incorporación de un mercado en la ex Zona Franca de Bolivia a la red de mercados urbanos y la propuesta de reconversión del área donde se ubica el edificio de la ex Aduana para usos culturales.

#### URBANIZACIÓN

- Reestructuración del tejido regular en Áreas de Reserva, mediante proyectos espaciales que abarquen usos mixtos residenciales, financieros y administrativos, comerciales, culturales, gastronómicos y turísticos, dando lugar a nuevas situaciones de articulación del espacio público y privado.
- Revisión y adecuación normativa, que posibilite la innovación tipológica y ambiental cuidadosa de la edificación nueva, con la convivencia del resguardo patrimonial.
- Regeneración del tejido regular en las áreas de renovación (Plan Espe-

cial calle San Juan), centro bancario y financiero (calles Santa Fe y San Lorenzo), mediante el mejoramiento del espacio público, la promoción de usos comerciales a nivel peatonal como zócalo urbano mediador y de uso residencial en niveles superiores.

- Programación de un desarrollo habitacional, articulando necesidades de la población, recursos económicos y políticas públicas para el impulso del tejido urbano en general y especialmente de las áreas de renovación.



# ÁREA HISTÓRICA



- Infraestructura**
- Corredores de movilidad
- Espacios libres**
- Sistema de parques
  - Plazas
  - Conectores verdes

- Urbanización**
- ⊕ Paseos centrales
  - ⊕ Paseo recreativo-Franja Sarmiento
  - ⊕ Eje Cívico-Institucional
  - ▨ Áreas de renovación urbana
- 1** Plan Especial Centro Financiero

- 2** Plan Especial San Juan
- ⊙ Equipamientos culturales primarios
  - Equipamientos culturales secundarios
- 1** Museo de Bellas Artes Juan B. Castagnino
- 2** Museo de Arte Contemporáneo
- 3** Centro Cultural Parque de España

- 4** Centro de Expresiones Contemporáneas
- 5** Ex Aduana
- 6** Monumento Histórico Nacional a la Bandera
- 7** Centro Cultural R. Fontanarrosa
- 8** Estación Fluvial
- 9** Complejo Astronómico Municipal
- UA** Unidad Ambiental

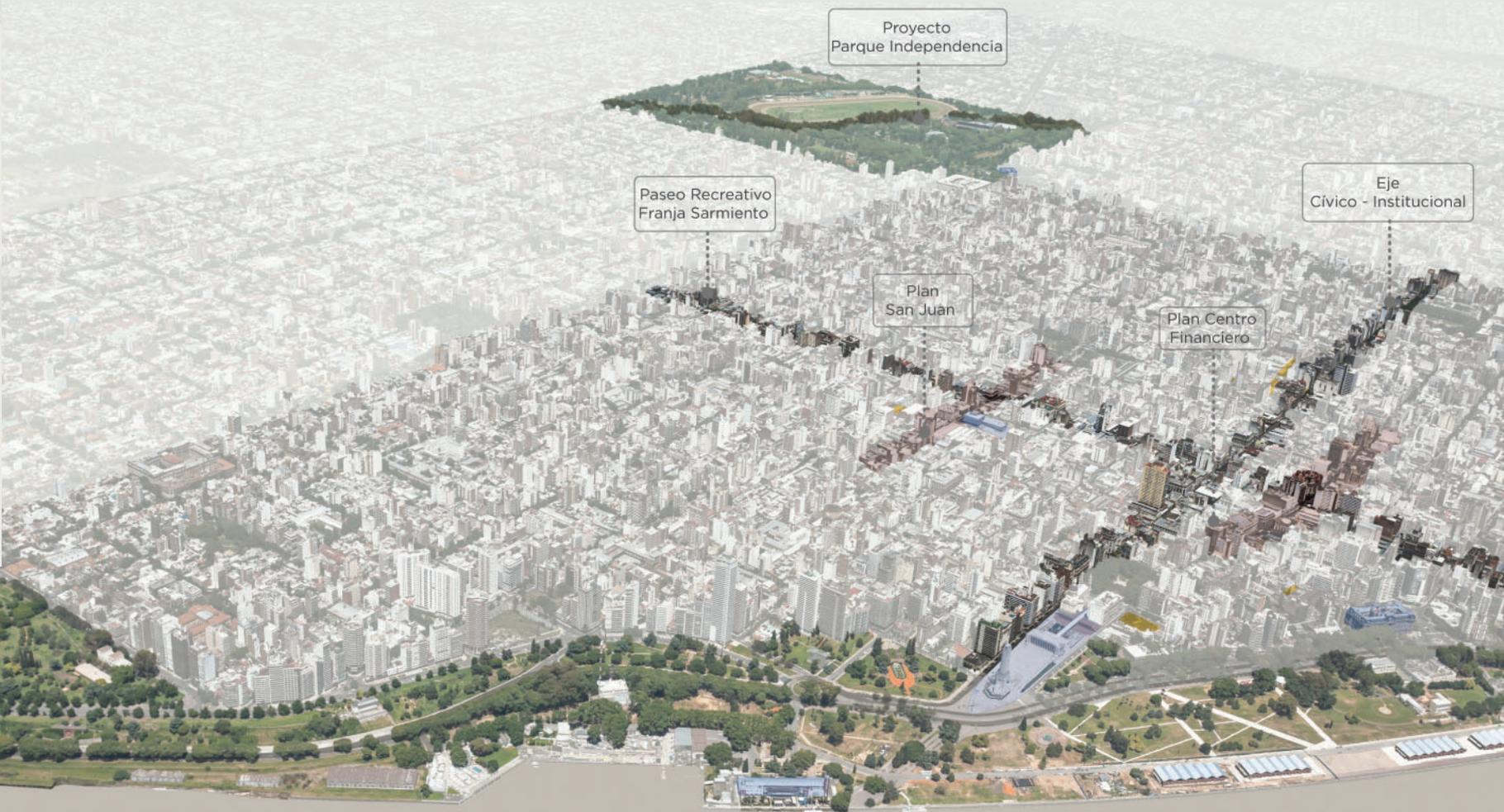
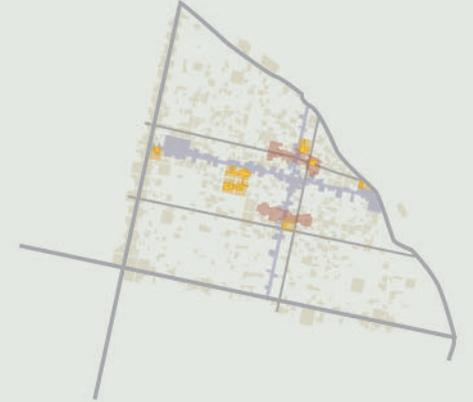
INFRAESTRUCTURA



ESPACIOS LIBRES



URBANIZACIÓN



# ACERCAMIENTOS

03

**El Plan Urbano [5+5] está integrado por una serie de instrumentos de diferentes escalas urbanas o sectoriales, como los Planes de Distritos Descentralizados, el Plan Integral de Revitalización del Área Histórica y el Programa del Hábitat. Estos instrumentos permiten un acercamiento territorial de las políticas del plan general y de sus propuestas para la aplicación de intervenciones en los diferentes barrios o componentes, con participación ciudadana directa, de acuerdo a su historia, su presente y su vocación futura.**

### 01. Plan de Distritos Descentralizados

El Programa de Descentralización y Modernización emprendido por el municipio hace más de dos décadas, tuvo distintas etapas en su proceso de formalización, desde su génesis con los estudios pluridisciplinarios que definieron la organización de la ciudad en seis distritos, la posterior materialización de los edificios de los nuevos centros de distrito en áreas consideradas de transición y, por último, su puesta en funcionamiento con la descentralización administrativa, la prestación de servicios varios y, particularmente, la participación de los vecinos en las decisiones sobre un conjunto de acciones materiales e inmateriales, a través de mecanismos como las Mesas Barriales y el Presupuesto Participativo.

Es un desafío para los próximos años, enfrentar los problemas y enfatizar las fortalezas de cada una de estas partes de la ciudad, con un objetivo mayúsculo, el paso necesario de la desconcentración a la representación política directa en cada distrito.

Los planes presentados, que se vinculan a las directrices urbanas generales, tienen como rol, constituirse en plataforma para el debate y la búsqueda de consensos cercanos.

### 02. Plan Integral de Revitalización del Área Histórica

Es un instrumento que permite afrontar sistemáticamente las problemáticas y expectativas de una parte urbana muy próxima en el uso y comportamiento cotidiano de los habitantes de la ciudad y la región.

La revitalización de esta zona, centra sus objetivos en el refuerzo de la identidad simbólica y cultural de la ciudad y su área metropolitana, la potenciación de su rol mixto resi-

dencial, comercial e institucional y la promoción de la sustentabilidad socio-económica y ambiental.

La accesibilidad al área histórica y la estrategia de movilidad, requerirán en los próximos años, una acción de reordenamiento del tránsito y del estacionamiento, y la priorización del transporte público con un creciente uso peatonal. Para lograr esto es importante sumar calidad y ampliar el espacio público o semipúblico con una fuerte presencia de vegetación y porosidad que atenúe los efectos ambientales nocivos.

Por último, el Plan Integral, impulsa modalidades de gestión mixta y participativa, que serán esenciales para la concreción progresiva y creativa de sus objetivos.

### 03. Programa del Hábitat

El Programa del Hábitat articula objetivos de la política social con los de la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial para contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes de las zonas urbanas marginadas de nuestra ciudad, a través de acciones que combinan la apertura y ejecución de trazados, el mejoramiento de la infraestructura y el equipamiento en estas zonas.

En los territorios en los que busca intervenir este programa, se registra una alta densidad de hogares en situación de vulnerabilidad, por la irregularidad e informalidad habitacional, y una baja disponibilidad de infraestructura básica y servicios. Además, se registran problemas de movilidad y de interconexión urbanas. Ante estas problemáticas de segregación socio-espacial, que limita el acceso de la población a las oportunidades de la ciudad, uno de los propósitos del programa consiste en la articulación entre lo social y lo urbano como proceso indispensable

para la superación de estas situaciones. En este sentido, las acciones prioritarias están orientadas a promover la integración de estos barrios mediante obras de infraestructura que mejoren la conectividad y la accesibilidad espacial y a los servicios públicos.

# 01

## PLAN DE DISTRITOS DESCENTRALIZADOS

---

La actualización del Plan Urbano [5+5], propone consolidar una unidad de trabajo: el distrito. Esta escala de observación de la ciudad permite realizar propuestas acordes a las problemáticas identificadas a nivel territorial.

En consecuencia, **el Plan de Distrito es una herramienta de planificación urbana y participación ciudadana**, que reúne y especifica los contenidos y las intervenciones en cada distrito y en sus distintos barrios de la ciudad.

Al adoptar la dimensión de cercanía o proximidad territorial en su enfoque, y potenciar el rol de los centros municipales y la descentralización, es el ámbito de definición de acciones de transformación incorporando en sus contenidos nuevos mecanismos de participación. El fortalecimiento de las áreas de planeamiento en cada distrito, la discusión de proyectos en los centros municipales, el intercambio con los vecinos en las mesas de las unidades barriales y el presupuesto participativo, producen los materiales que nutren este plan, dotando de una mayor territorialidad a las políticas urbanas y orientando soluciones a escala barrial.

El plan desempeña el rol de articulador de la dinámica urbana general de toda la ciudad con la dinámica del barrio. Es la cercanía en sus acciones inmediatas enlazadas con los proyectos estructurales. Más aún, es la manera de armonizar la implantación de viejos componentes o nuevos proyectos, generando una continuidad equilibrada entre los distintos espacios.

Esta nueva herramienta de planificación está basada en una **necesidad**. Actualmente, los efectos de la dinámica macroeconómica adquieren características urbanas y territoriales. La ciudad va creciendo de manera dispar, porque el desarrollo de las actividades de mercado se van desplegando sin el consecuente desarrollo social, lo que genera distintos estadios de degradación urbanística en términos de calidad de vivienda, espacios públicos y servicios. Sin una tarea de planificación urbana, con políticas e instrumentos precisos, las consecuencias del fenómeno de desigualdad social tienden a agravarse con crecimientos deficitarios de la estructura urbana.

Este enfoque de proximidad, se alinea con «la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles» en pos de «aumentar la urbanización inclusiva y sostenible» según expresa el Objetivo de Desarrollo Sustentable (ODS 11.1.), incluido en la Agenda 2030 de la ONU.

La acción pública en Rosario tiene una presencia territorial importante con distintos centros administrativos, sociales y culturales, instalaciones deportivas y numerosos servicios de salud, entre otros equipamientos del municipio. El proceso de descentralización, comenzado hace más de 20 años en la ciudad, se materializó en la construcción de los Centros Municipales de Distrito como emblemas de esa presencia en el territorio. El crecimiento urbano posterior plantea nuevos desafíos y requiere dar el salto de la descentralización administrativa al gobierno territorial, con nuevas herramientas,

más precisas, potentes e innovadoras acordes a esa nueva dimensión del distrito, sus actores y sus **espacios**.

Asimismo, nuestra ciudad cuenta con una rica red institucional barrial, tanto de organizaciones sociales, culturales y deportivas como de interés vecinal. Si a esto sumamos un sector comercial y productivo proactivo, nos encontramos con territorios habitados y vividos por sujetos protagonistas y con capacidad de proponer y modificar su entorno y el de sus vecinos y vecinas, configurando una riqueza social de enorme potencial a poner en valor en el territorio.

Es así que el Plan de Distrito canaliza esa trama social en programas de intervenciones, traduciendo en la configuración del espacio esta dinámica del territorio. Es un instrumento técnico y de diseño participado, que ordena la mirada a corto, mediano y largo plazo sobre cada porción de la ciudad, pero atendiendo la totalidad urbana. El Plan de Distrito como herramienta de planificación asume estos roles y condensa estas expectativas.

## EL DISTRITO EN LA PLANIFICACIÓN: NUEVOS TERRITORIOS A IDENTIFICAR PARA TRANSFORMAR

El Plan de Distrito contiene un conjunto de materiales en continua producción y cambio, al alcance de los ciudadanos. Su difusión implica el

desarrollo de una plataforma digital, actualizada y accesible para la tarea de planificación y para la toma de decisiones en el territorio.

Se presenta aquí una síntesis de cada plan, donde se delinearán los contenidos mínimos que permiten visualizar sus objetivos operativos específicos: reconocer las piezas estructuradoras de la configuración espacial de cada distrito, identificar los lugares con oportunidades de transformación y potenciar, con espacios de calidad, la conexión entre las piezas estructuradoras y el tejido barrial.

El Plan de Distrito establece una lectura de acercamiento del territorio, a partir del reconocimiento de las **políticas y componentes** que lo caracterizan, y de reorganización en un sistema de conjunto. Explica al territorio en términos de funcionamiento y significación simultáneamente desde sus características y la imaginación de su transformación. Una transformación que debe alcanzar y llegar a las distintas problemáticas y escalas, desde el ámbito de la vivienda y su calle inmediata, a los núcleos más complejos de la actividad productiva y cultural, pensando espacios de mayor calidad articulados en red, que recompongan la continuidad del tejido urbano, sin fragmentación y con igual accesibilidad a los bienes y servicios de una vida urbana plena.

Por ello, junto a la cartografía de los espacios estructurantes de cada distrito, se encuentran las propuestas que configuran lo que el plan denomina **sistemas de intensificación y dispositivos de proximidad**. En estos últimos, se viabiliza esta idea de articulación de escalas en una nueva red

de espacios, incorporando **proyectos** de diversos tamaños, funciones y actividades urbanas, implantados en el tejido urbano, impulsando la conectividad y proximidad entre los equipamientos existentes y el hábitat barrial.

Esta relación entre intensificación y proximidad, no solo es en términos de construcción física y ambiental sino también, y de forma inseparable, de una concepción de gestión que reparte las cargas y los beneficios económicos de las inversiones y los recursos movilizados.

Si bien el Plan de Distrito establece lineamientos generales a nivel territorial, cada uno de los seis distritos de nuestra ciudad presentan características particulares que los distinguen y están vinculados a diferentes desafíos que los potenciarán.

El **Distrito Norte**, con un desarrollo desigual entre los barrios interiores o de borde territorial y los tejidos cercanos al río, tendrá como desafíos urbanos consolidar la vivienda, sobre todo de los sectores más vulnerables, y promover un recorrido equipado, de esparcimiento y turístico sobre la costa, que fortalezca la base económica de la ciudad. Este doble rol permite considerar el despegue de un **«distrito del río»**, donde el desarrollo de la ribera y el uso del Paraná, con sus clubes, balnearios y con dos grandes emprendimientos urbanos en sus extremos norte y sur como la urbanización de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria y Puerto Norte, no permita olvidar su condición residencial interior que es necesario rescatar.

El **Distrito Noroeste** presenta una gran heterogeneidad residencial -vivienda individual y colectiva, asentamientos irregulares y conjuntos habitacionales, barrios de protección histórica y barrios cerrados- con mayor consolidación sobre los principales corredores y una presencia de barrios carenciados más alejados de éstos, que es preciso rehabilitar. Sin embargo, este **«distrito metropolitano»** se caracteriza justamente por la coexistencia de la vivienda y los grandes componentes infraestructurales, algunos de ellos con roles regionales o internacionales de importancia, como la autopista Rosario-Córdoba y la nueva centralidad del aeropuerto; o ambientales, como el Bosque de los Constituyentes y el arroyo Ludueña.

El **Distrito Oeste** y el **Distrito Sudoeste**, aunque con diferentes problemáticas de índole social, ambiental y espacial, tienen asegurado un rol de futuro, en la medida que las acciones progresivas tendientes a mejorar el hábitat e integrar las actividades fabriles y de producción frutihortícola se concreten, por ejemplo, a través de una membrana ambiental que construya un soporte a la residencia y los servicios, la industria, la logística, la agricultura intensiva y los espacios libres. La configuración de **«distritos verdes»** de integración y protección de actividades y espacios, tendrá una trascendencia local en la optimización de la calidad de vida y el paisaje de los barrios, particularmente para aquellos más necesitados de políticas sociales y urbanas asociados a la ex troncal ferroviaria, como Villa Banana y el Área Barrial 6. Además, tendrá un efecto metropolitano al conformar un escudo ecológico en el borde periurbano del arco sur y oeste de la ciudad, con epicentro en el proyecto del nuevo Parque Ambiental Bella Vista.

El **Distrito Sur**, por su parte, ya no será el destino de frigoríficos, antiguos mataderos, instalaciones fabriles sin consideración ambiental y un puerto aislado de la ciudad. Actualmente, existe la perspectiva de convertirlo en un **«distrito inteligente»**

que articule una red de conocimiento, tecnología e información integrada por el Polo Tecnológico, la cercanía de la Ciudad Universitaria Rosario y los centros de investigación, la modernización e integración del Puerto Sur, las expectativas sobre el predio e instalaciones de los silos subterráneos y la recuperación socio-cultural de los edificios patrimoniales del Swift. Merece una mención especial el fortalecimiento de los corredores de centralidad, el desarrollo de los puntos de intensificación de actividades, la recualificación de los barrios lindantes y la rehabilitación de los barrios vulnerables como El Mangrullo.

Por último, se pretende afianzar al **Distrito Centro** como **«distrito cultural y de servicios»**, aunque sus funciones a proteger y promover serán mucho más amplias. Para lograrlo, se avanzará en la consolidación de sus áreas residenciales y equipamientos de escala barrial y urbana, el uso comercial y de servicios, especialmente en sus corredores, y la revitalización del área histórica, con arraigado rol metropolitano. Además, se promoverá la integración de la costa central con dos polos de desarrollo destacados; por un lado, la Ciudad Universitaria Rosario y por el otro, las áreas ferroviarias linderas a Puerto Norte.

## Plan de Distrito **NORTE**

---

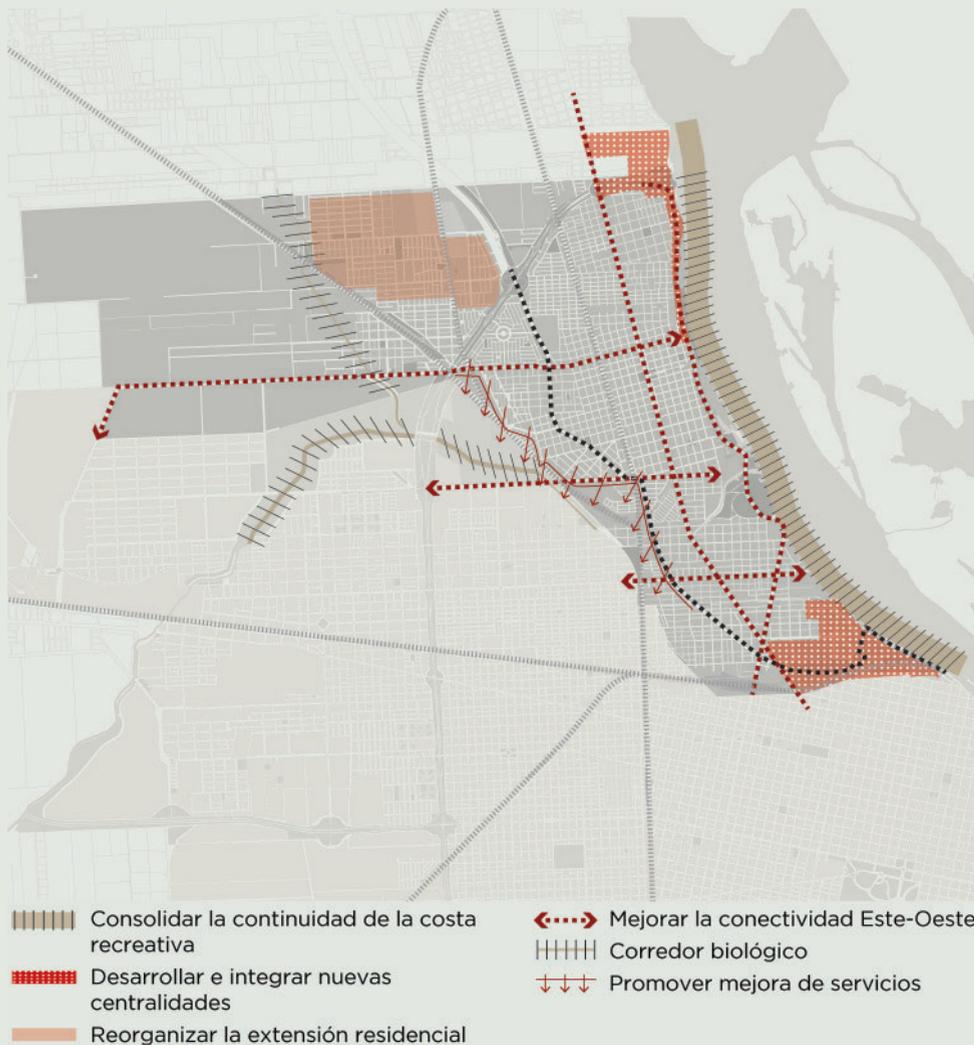
Las áreas que comprenden el Distrito Norte comenzaron a desarrollarse a partir de Pueblo Alberdi y su bajada al río, asentamiento autónomo a Rosario y su casco fundacional. A partir de la sucesiva urbanización de los terrenos frentistas a avenida Alberdi y del viejo camino a San Lorenzo -bulevar Rondeau- se consolidó la continuidad de los trazados en relación a la ciudad de Rosario. El ferrocarril, Puerto Norte y el Barrio Refinería marcaron el rol industrial del distrito hacia el sur de la costa, mientras la costa norte fue asumiendo

las actividades de ocio con la sede de clubes náuticos y balnearios.

El crecimiento marcó franjas diferenciadas: una sobre el río, mayormente recreativa; otra residencial, comercial y de equipamientos con eje histórico en avenida Alberdi- bulevar Rondeau y por último, hacia el oeste de las vías ferroviarias primero y de avenida de Circunvalación después, con urbanizaciones progresivas de viviendas privadas y públicas.



## POLÍTICAS Y COMPONENTES URBANAS



La política urbana en el distrito, apunta prioritariamente a atenuar el desequilibrio histórico existente entre el borde ribereño y los tejidos más consolidados cercanos a la costa del Río Paraná, con respecto al interior y al borde periférico de la ciudad. En este sentido se impulsa mejorar la conectividad este-oeste, promover la mejora de los servicios de los barrios no consolidados y reorganizar la extensión residencial, afianzar los corredores biológicos existentes del sistema arroyo Ludueña-canal Ibarlucea y, por supuesto, reforzar la costa recreativa-turística y sus nuevos polos de centralidad.

Un conjunto de componentes configuran su estructura urbana. El primero es el eje de centralidad avenida Alberdi-bulevar Rondeau, que garantiza la

accesibilidad norte-sur, vinculando la ciudad con el área metropolitana y estableciendo el nexo con el área histórica. Además, este eje articula las principales conexiones este-oeste. La costa, el segundo elemento, es condicionante de su desarrollo, ya que contiene en su extensión las principales actividades recreativas, equipamientos públicos y uno de los nuevos barrios de mayor dinámica residencial -Puerto Norte- del distrito y la ciudad. El ferrocarril, el tercer componente territorial con sus vías, talleres, playas de maniobras o sus tierras de reconversión funcional, ha condicionado también la articulación y el completamiento de los diferentes tejidos residenciales. Finalmente, deben mencionarse las grandes infraestructuras viales -avenida de Circunvalación y autopista Rosario-Santa

### > RED VIAL



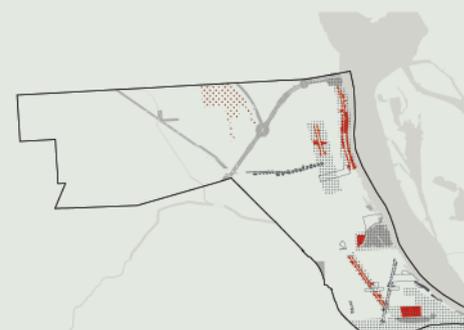
Red vial primaria Red vial secundaria

### > RED DE ESPACIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS



Sistemas de espacios verdes  
 Parques y Plazas A incorporar  
 Conectores verdes Barrera ambiental  
 Equipamientos  
 Existentes Nuevos

### > COMPONENTES DE TEJIDO

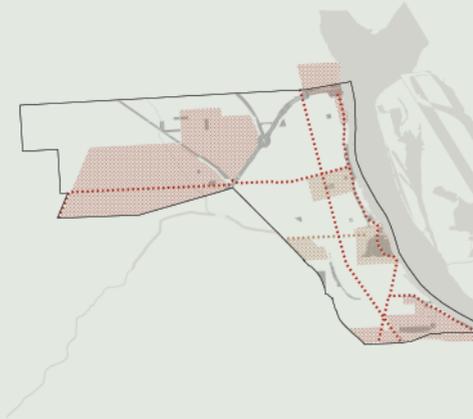


Áreas  
 Oportunidad Centralidad  
 Resguardo ambiental Comerciales existentes

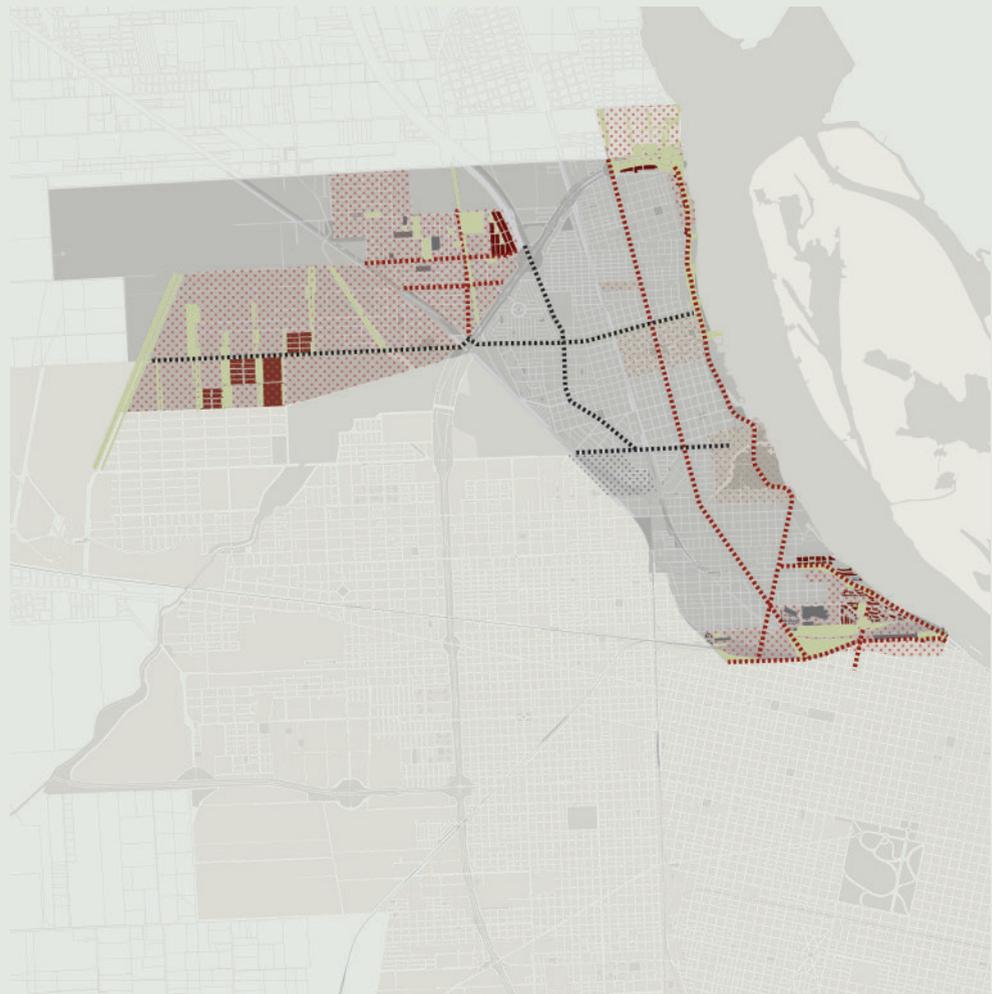
Fe-, que son el límite de barrios históricos como Nuevo Alberdi, conjuntos habitacionales construidos en distintas épocas y la presencia de zonas rurales o semirurales.

## SISTEMAS DE INTENSIFICACIÓN Y DISPOSITIVOS DE PROXIMIDAD

### >SISTEMAS DE INTENSIFICACIÓN



### >DISPOSITIVOS DE PROXIMIDAD



-  Sistemas de intensificación urbana
-  Sistema de intensificación urbana complementario
-  Espacios públicos
-  Tejido residencial a rehabilitar

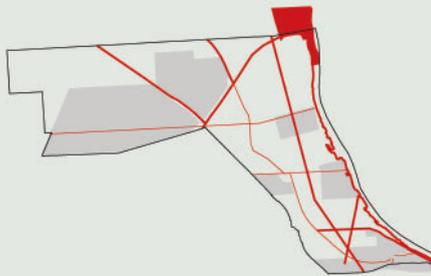
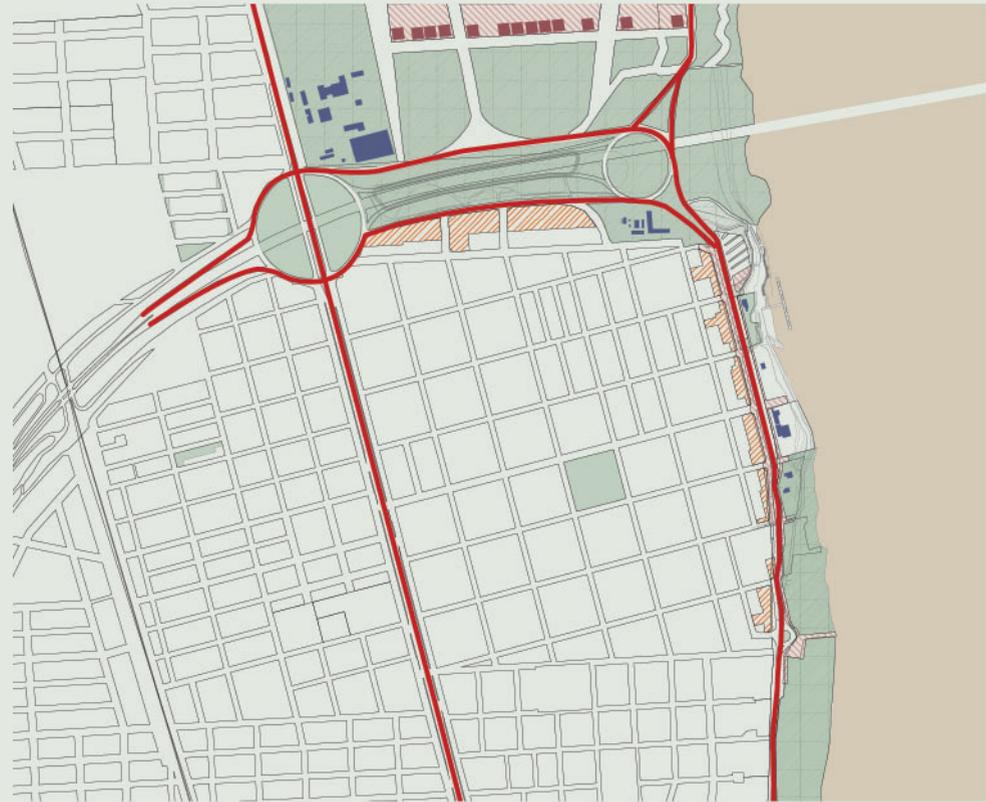
-  Equipamientos
-  Ejes estructurantes a potenciar
-  Ejes complementarios a potenciar

Sus áreas más significativas a intensificar con la localización de actividades, aumento de densidad residencial, creación de nuevos equipamientos y generación de circuitos espacialmente virtuosos, son los dos sectores limítrofes sobre la costa: en el norte el Parque de la Cabecera, con la urbanización de las tierras contiguas a Granadero Baigorria, y en el sur Puerto Norte, con su reconversión en curso. La otra área significativa del distrito, ubicada al oes-

te de avenida de Circunvalación es la conformada por los barrios Fontanarrosa y Olímpico, nueva urbanización de vivienda de financiamiento público, que prevé la consolidación de avenida Baigorria como eje vial interdistrital este-oeste.

## PROYECTO PARQUE DE LA CABECERA Y AVENIDA CARRASCO

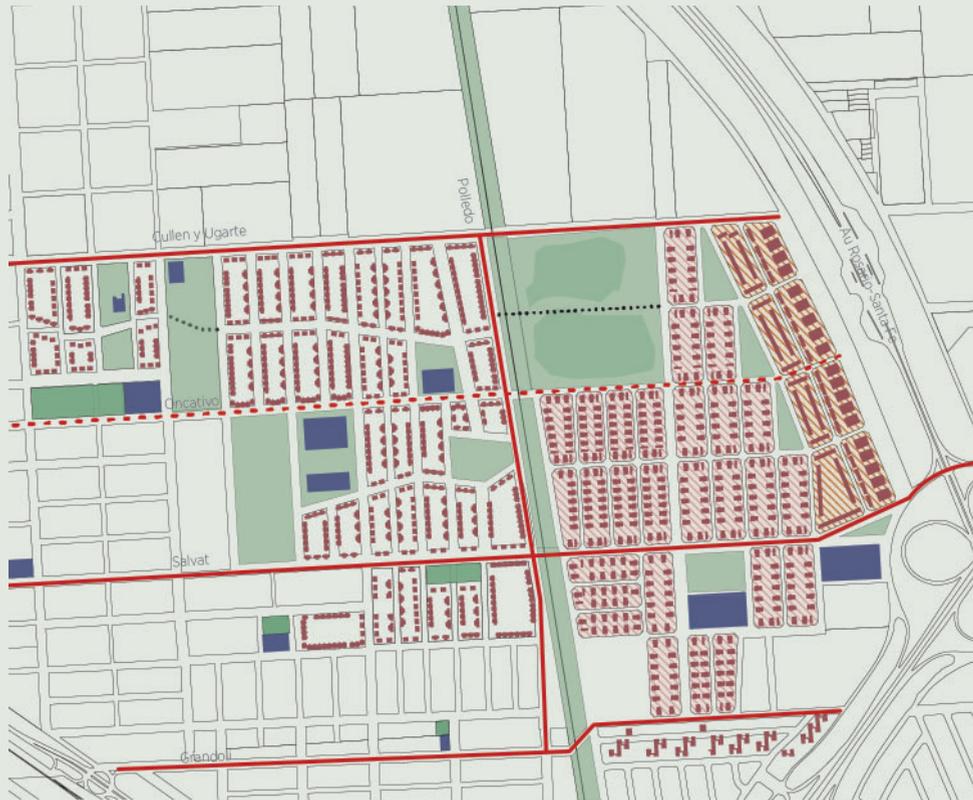
El proyecto del Parque de la Cabece-  
ra incorpora una nueva lectura urbana  
de una infraestructura tan significativa  
como es el viaducto de acceso al Puen-  
te Rosario-Victoria, sin que este pierda  
su lógica funcional. Su programa se  
basa en el aprovechamiento del bajo  
puente para la realización de un parque  
deportivo público, la transformación de  
la vialidad poniendo mayor énfasis en  
los recorridos de paseo junto al río que  
en la velocidad del tránsito, la interven-  
ción en el tejido existente en Rosario y  
la nueva urbanización hacia el norte. La  
intervención en el Parque de la Cabe-  
cera y en avenida Carrasco configura el  
límite norte del distrito sobre la costa  
recreativa a través de sus espacios pú-  
blicos y la nueva área residencial.



- | INFRAESTRUCTURA         | URBANIZACIÓN              | ESPACIO PÚBLICO                       |
|-------------------------|---------------------------|---------------------------------------|
| Ejes viales principales | Intervención en el tejido | Espacios verdes públicos a incorporar |
| Ejes viales secundarios | Equipamiento              |                                       |
|                         | Revisión de normativa     |                                       |

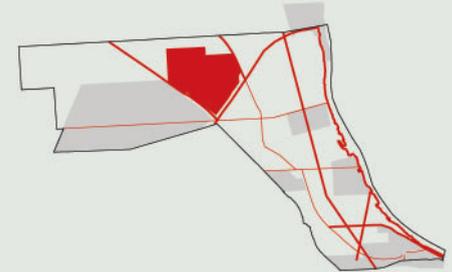


## PROYECTO RENOVACIÓN URBANA PARQUE HABITACIONAL IBARLUCEA ESTE



INFRAESTRUCTURA	URBANIZACIÓN	ESPACIO PÚBLICO
Ejes viales principales	Intervención en el tejido	Espacios verdes públicos a incorporar
Ejes viales secundarios	Equipamiento	Proyecto público privado
	Proyecto de vivienda	

Este enclave urbano, que define el borde de la ciudad, es también denominado Barrio Fontanarrosa. Está ubicado entre el límite norte del municipio, la autopista a Santa Fe y el canal Ibarlucea al este, la avenida de Circunvalación, el barrio Rucci al sureste y las estribaciones del barrio Nuevo Alberdi al sureste. Es destino de la vivienda de financiamiento público, tanto de tipologías unifamiliares como colectivas. El espacio público de este barrio de formación reciente requiere de una serie de operaciones que involucran el antiguo corredor ferroviario transformado como parque lineal y la avenida Baigorria como articulador de los equipamientos. El conjunto habitacional se completa con la intervención sobre el canal Ibarlucea aportando más espacio verde, y sobre los frentes de las autopistas con mayor densidad edilicia.



## Plan de Distrito **NOROESTE**

El Distrito Noroeste se caracteriza por su marcada variedad morfológica y social, producto de sus sucesivas fases históricas de formación. El antiguo camino -actualmente calle Eva Perón- y las vías del ferrocarril a Córdoba, a los que luego se sumó calle Mendoza, son los corredores que organizaron la extensión y el crecimiento hacia el oeste, uniendo el pueblo autónomo de Fisherton -de origen ferroviario- con otros barrios creados a principios del siglo pasado y el centro de la ciudad.

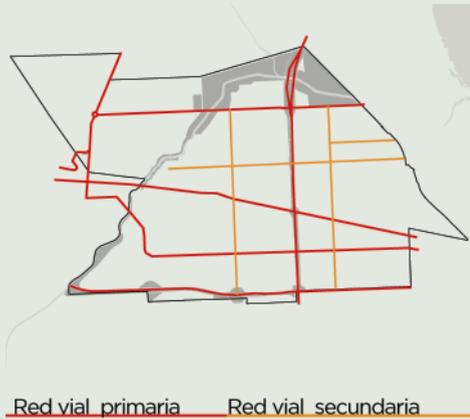
La ubicación de importantes componentes infraestructurales y ambientales en los bordes de su territorio, como

la ex troncal ferroviaria, la autopista a Córdoba, el Aeropuerto Internacional Rosario «Islas Malvinas», el Bosque de los Constituyentes y el arroyo Ludueña, han definido una urbanización y ocupación heterogénea a lo largo del tiempo -asentamientos, loteos residenciales, barrios cerrados, conjuntos habitacionales, etc.-. La avenida de Circunvalación genera una marcada división funcional que atraviesa y separa el distrito, entre residencia generalmente de baja densidad e iniciativa privada al oeste -con la presencia de algunos conjuntos habitacionales y de áreas vacantes- y un uso mixto de relativa consolidación al este.



## POLÍTICAS Y COMPONENTES URBANAS

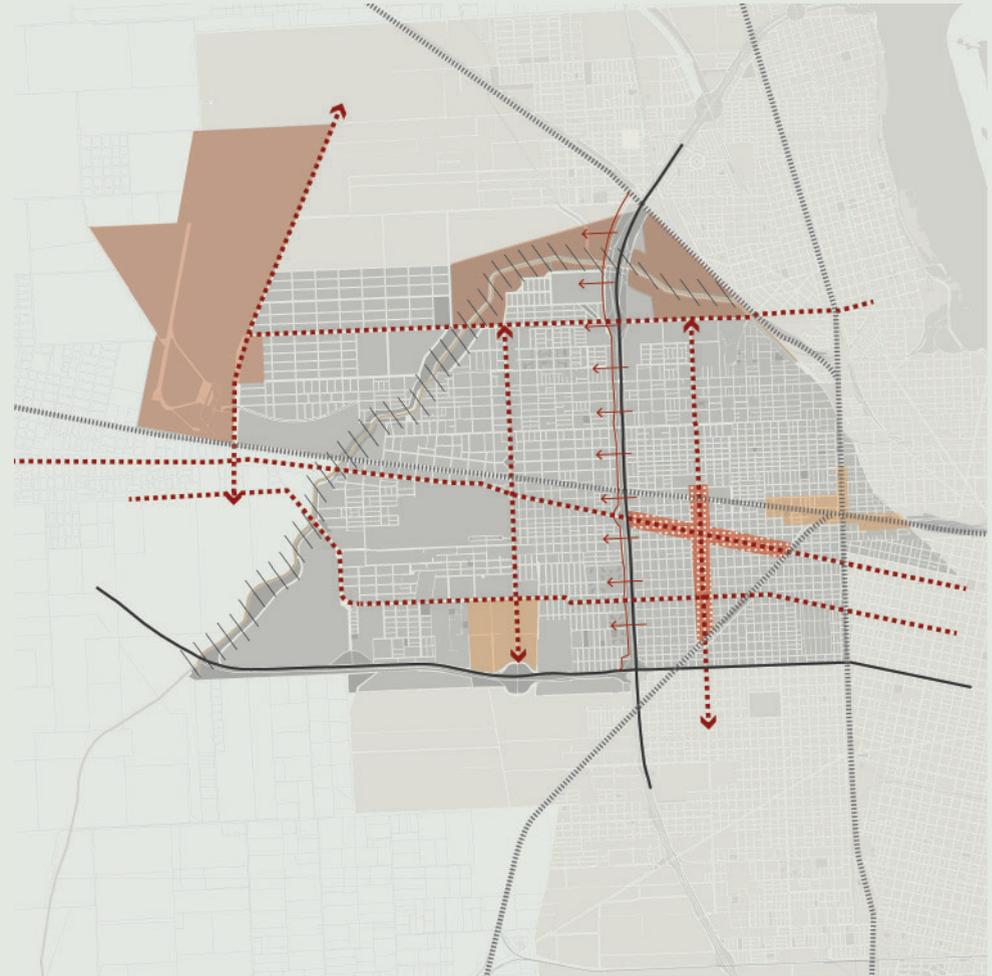
### > RED VIAL



### > RED DE ESPACIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS



### > COMPONENTES DE TEJIDO



- Integrar los grandes componentes metropolitanos
- Mejorar la conectividad Norte-Sur
- Promover las infraestructuras de servicios

- Consolidar y extender la centralidad
- Corredor biológico
- Promover mejora de servicios

La política general del Distrito Noroeste se focaliza en la integración urbana de los grandes equipamientos y corredores biológicos existentes, con lo cual se pretende mejorar la conectividad norte-sur, promover los servicios hacia el oeste generando un mayor reequilibrio territorial y consolidar la centralidad en los principales ejes.

La estructura urbana está constituida por diferentes tipos de componentes que organizan la residencia y los tejidos mixtos.

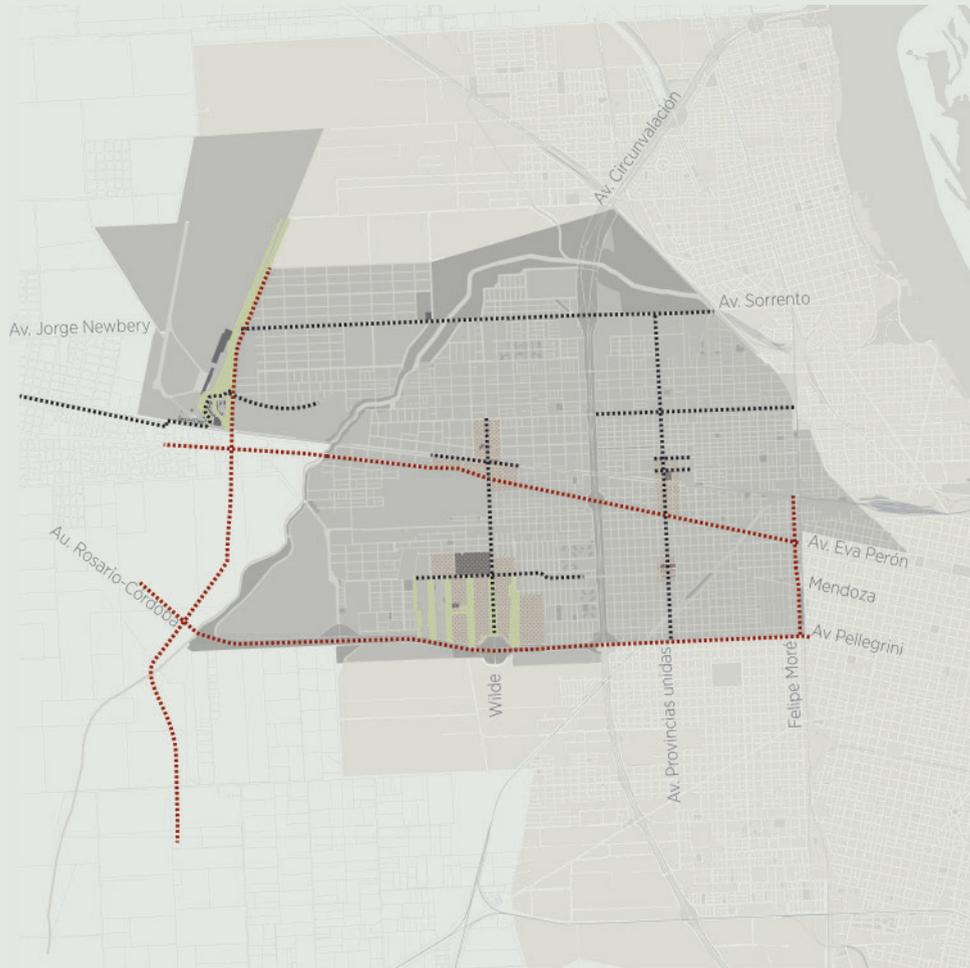
El primer componente es una gran infraestructura de escala territorial, el Aeropuerto Internacional Rosario «Islas Mal-

vinas», que constituye un equipamiento de transporte, pero también un nodo de nueva centralidad urbana y regional.

Un segundo componente de carácter ambiental y de relevancia para el distrito y la ciudad es el Bosque de los Constituyentes y el arroyo Ludueña.

Por último, un conjunto de componentes complementarios articulan el interior del distrito, la avenida de Circunvalación, la centralidad existente comercial y de servicios en avenida Eva Perón y avenida Provincias Unidas, y los tejidos urbanos que generan una interfaz con las infraestructuras.

## SISTEMAS DE INTENSIFICACIÓN Y DISPOSITIVOS DE PROXIMIDAD



-  Sistemas de intensificación urbana
-  Sistema de intensificación urbana complementario
-  Espacios públicos
-  Tejido residencial a rehabilitar

-  Equipamientos
-  Ejes estructurantes a potenciar
-  Ejes complementarios a potenciar

>SISTEMAS DE INTENSIFICACIÓN



>DISPOSITIVOS DE PROXIMIDAD



La densificación de actividades y población sobre los corredores históricos como Eva Perón, Mendoza y Provincias Unidas, y la relación con algunos otros componentes del distrito es primor-

dial. Los circuitos de cercanía o proximidad en los barrios o infraestructuras a intervenir que conecten la residencia, los equipamientos, los espacios verdes públicos y los tipos de transporte, con-

tribuirán a regenerar distintas zonas urbanas del distrito transformando su condición de centralidad.

## PROYECTO ENTORNO AEROPUERTO INTERNACIONAL ROSARIO “ISLAS MALVINAS”

El crecimiento y modernización del aeropuerto junto al equipamiento de sectores aledaños, implica la generación de una «nueva centralidad», ya no solo a escala urbana local, sino también metropolitana. La transformación de la estación aérea y la incorporación de una zona logística, el rediseño de los accesos, un parador de trenes de pasajeros regionales (TPR) y la creación de un nuevo espacio público que, junto a emprendimientos comerciales privados, jerarquicen el sitio, tenderán a crear esta centralidad regional de nuevo tipo. Mención aparte merece el fortalecimiento del acceso a la vecina localidad de Funes y la conexión de la estación aérea con la autopista Rosario-Córdoba a través de la continuidad de la avenida de la Segunda Ronda, enmarcada en un gran parque o reserva verde que preserve las condiciones ambientales del valle de inundación de la cuenca del arroyo Ludueña.



**INFRAESTRUCTURA**  
 — Ejes viales principales  
 — Estación TRP

**URBANIZACIÓN**  
 ■ Equipamiento  
 ■ Tejido Mixto  
 ■ Área Logística  
 ■ Área de servicios complementarios

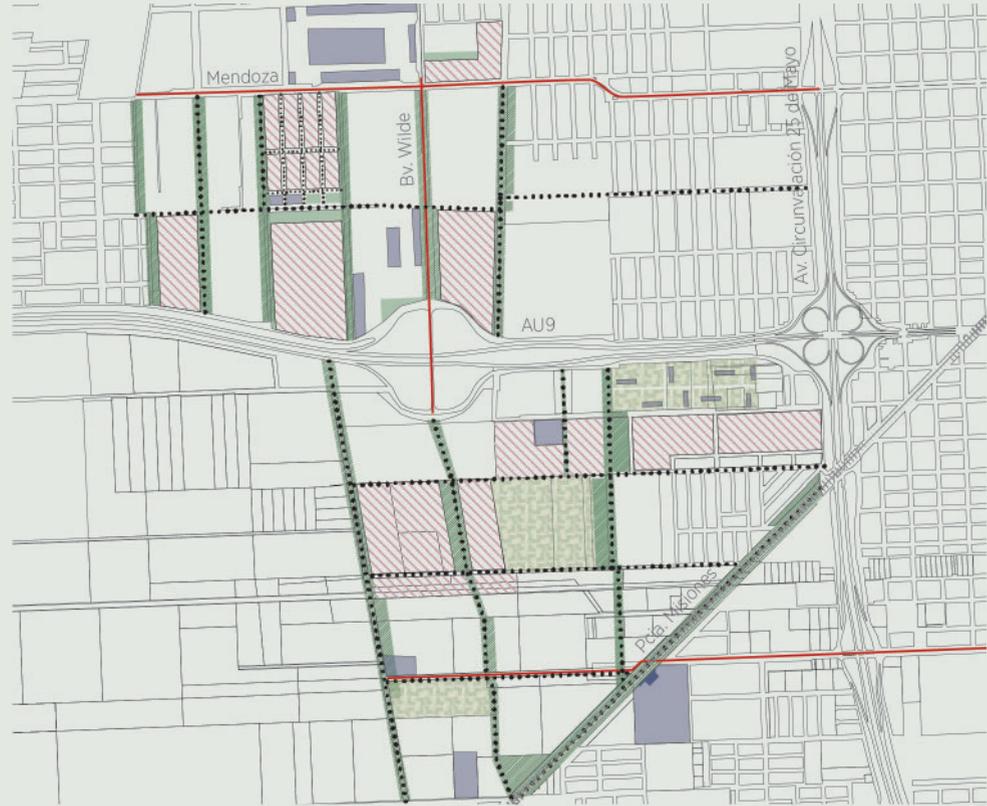
**ESPACIO PÚBLICO**  
 ■ Espacios verdes públicos a incorporar



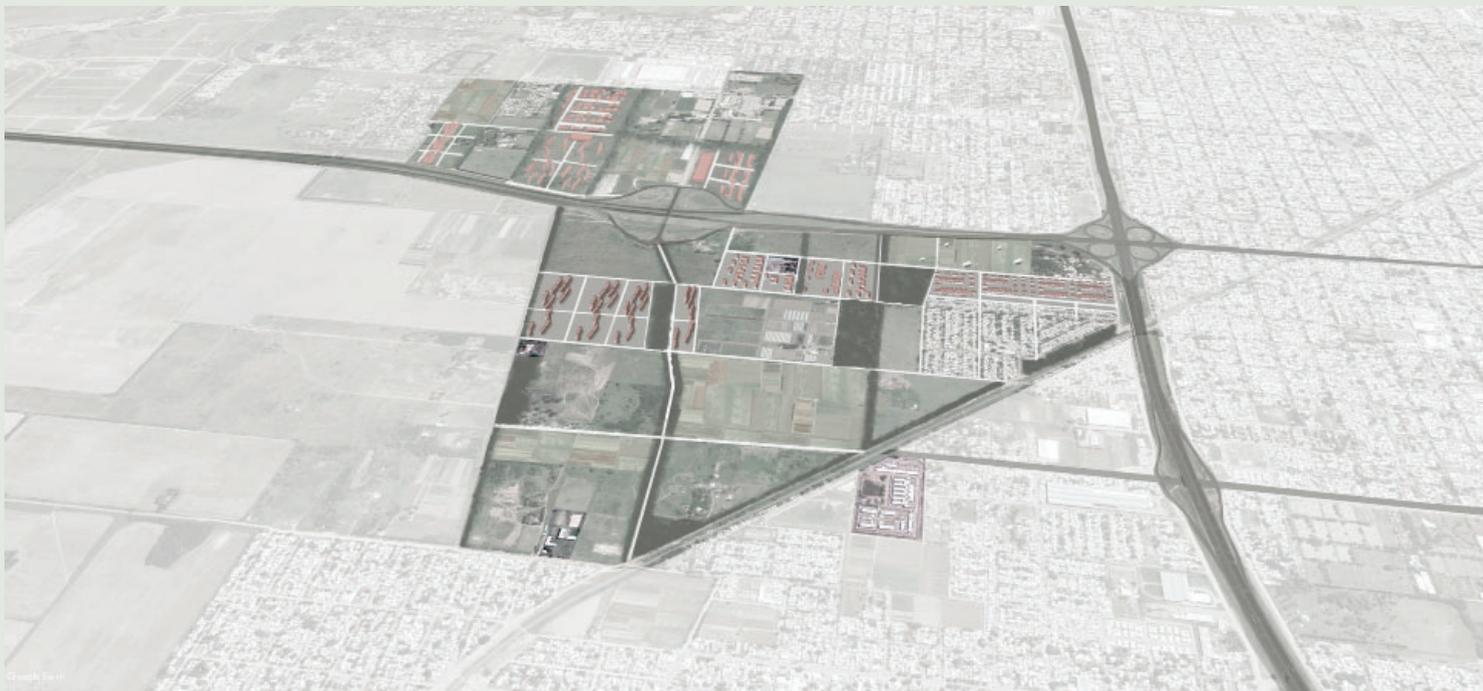
## PROYECTO DE DESARROLLO WILDE Y AUTOPISTA

La urbanización de las tierras vacantes en relación al intercambiador de la autopista Rosario-Córdoba con la avenida Wilde, presentan la oportunidad para promover un tejido urbano de uso mixto y al mismo tiempo jerarquizar el paisaje y la morfología de esta «puerta de la ciudad».

La localización actual de actividades heterogéneas, en su mayoría ocupando grandes parcelas -vivienda, mercado de concentración, clubes, colegio, depósitos, etc.- se suma a tierras expectantes de urbanización y ocupación. Esta diversidad de uso existente que pretende alentarse, puede encontrar unidad espacial y estructura ambiental a partir de un conjunto de «parques lineales» transversales a la autopista, como producto de las cesiones de trazados, áreas verdes y equipamientos de los nuevos emprendimientos.



- | INFRAESTRUCTURA         | URBANIZACIÓN              | ESPACIO PÚBLICO                       |
|-------------------------|---------------------------|---------------------------------------|
| Ejes viales principales | Intervención en el tejido | Espacios verdes públicos a incorporar |
| Apertura de calles      | Equipamiento              |                                       |
| Estación TRP            |                           |                                       |



## Plan de Distrito **OESTE**

---

La extensión hacia el oeste en el proceso de crecimiento que verificó la ciudad fue y es una constante, teniendo como ejes avenida Perón y bulevar 27 de Febrero. A los barrios de antigua formación como San Francisquito o Godoy y otros más recientes, se sumó en el tiempo la construcción de vivienda de iniciativa pública.

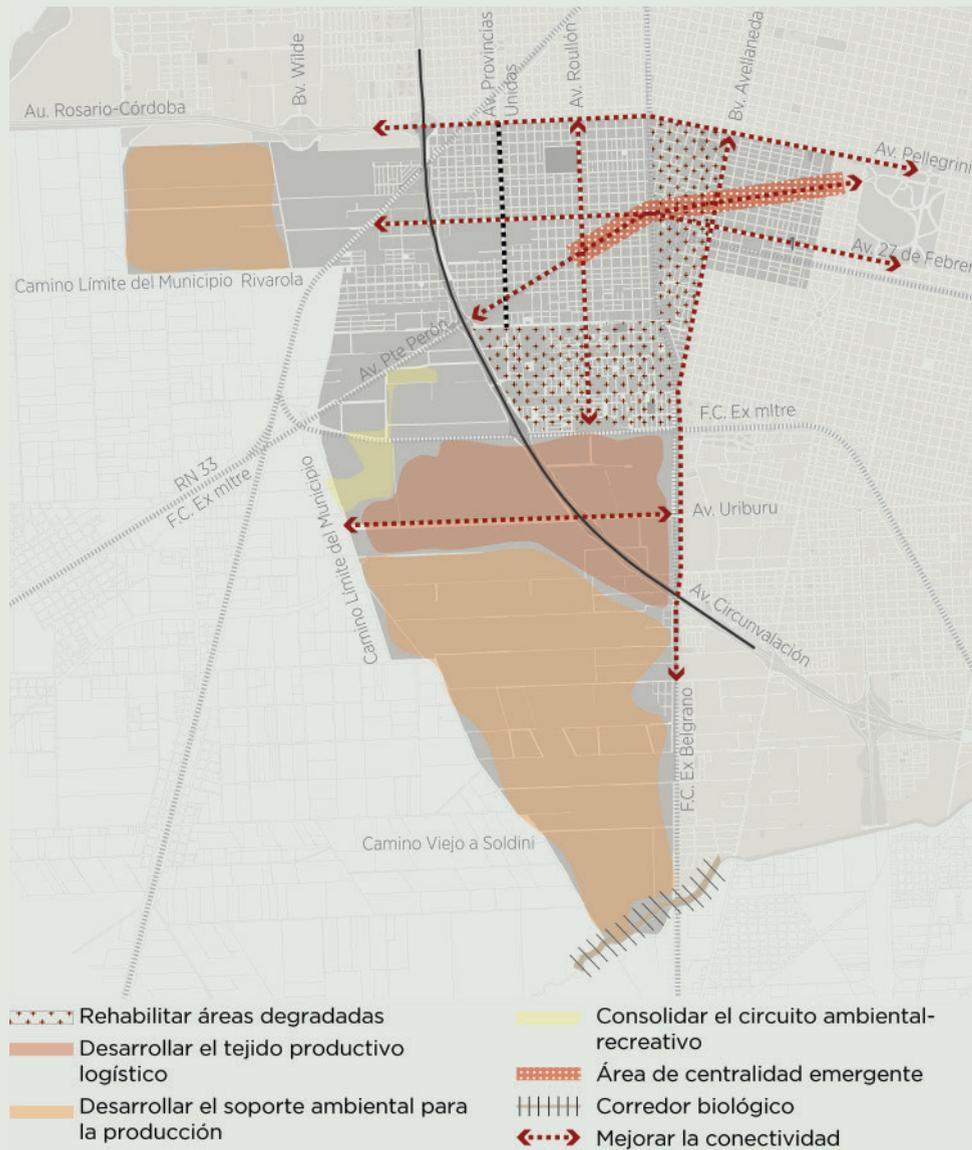
Avenida Perón ha organizado el crecimiento sucesivo, desde el Parque de la Independencia y el cementerio al este, los distintos barrios residenciales de diferente consolidación y la ocupación industrial hacia el borde oeste de la ciudad. En las últimas décadas del siglo pasado y en los inicios del actual, la urbanización predominante de conjuntos

de vivienda en relación a bulevar Seguí y al predio de la Fundación Deliot, definieron el rol exclusivamente residencial de una parte importante en el interior del distrito, manteniendo la actividad rural hacia el sur y la promoción de una nueva plataforma industrial en relación a avenida Uriburu.

La interrupción de políticas de Estado, como el desarrollo del ferrocarril, generó una ciudad y un distrito con una diferente calidad en la prestación de servicios entre el este y el oeste de la ex troncal ferroviaria y, fundamentalmente, la concentración de asentamientos marginales en lo urbano y vulnerables en lo social, localizados en tierras públicas ociosas.



## POLÍTICAS Y COMPONENTES URBANAS



El Distrito Oeste requiere una mayor atención por su problemática más aguda relativa a la vivienda y la rehabilitación de áreas debilitadas, pero también es territorio de oportunidad para el desarrollo productivo-logístico y de huertas, el empleo y el consumo de proximidad. Estas cuestiones junto al desarrollo de un soporte ambiental de las actividades, la mejora integral de la conectividad y la recomposición de la centralidad y su eje histórico, constituyen las políticas a implementar.

La estructura urbana del distrito está constituida por los siguientes componentes que conviven con los distintos tipos de vivienda: el área industrial existente sobre avenida Perón y la nueva plataforma productiva logística sobre avenida Uriburu, las infraestructuras viales y ferroviarias que recorren el distrito de norte a sur como la avenida de Circunvalación y la ex troncal ferroviaria y, finalmente, la gran cantidad de suelo de uso rural que caracteriza una superficie mayoritaria y que es preciso preservar ambientalmente.

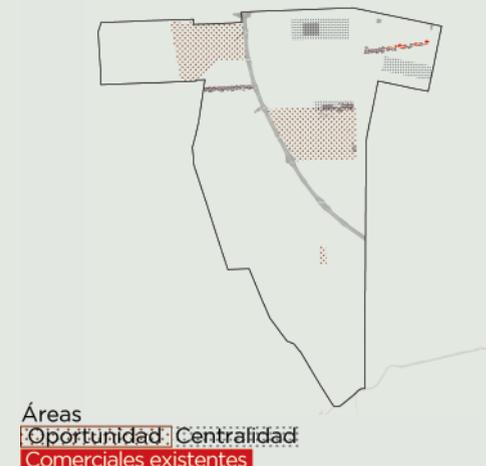
### > RED VIAL



### > RED DE ESPACIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS

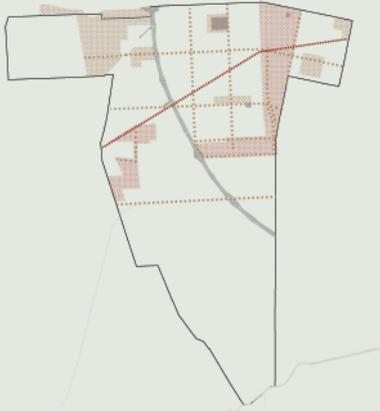


### > COMPONENTES DE TEJIDO

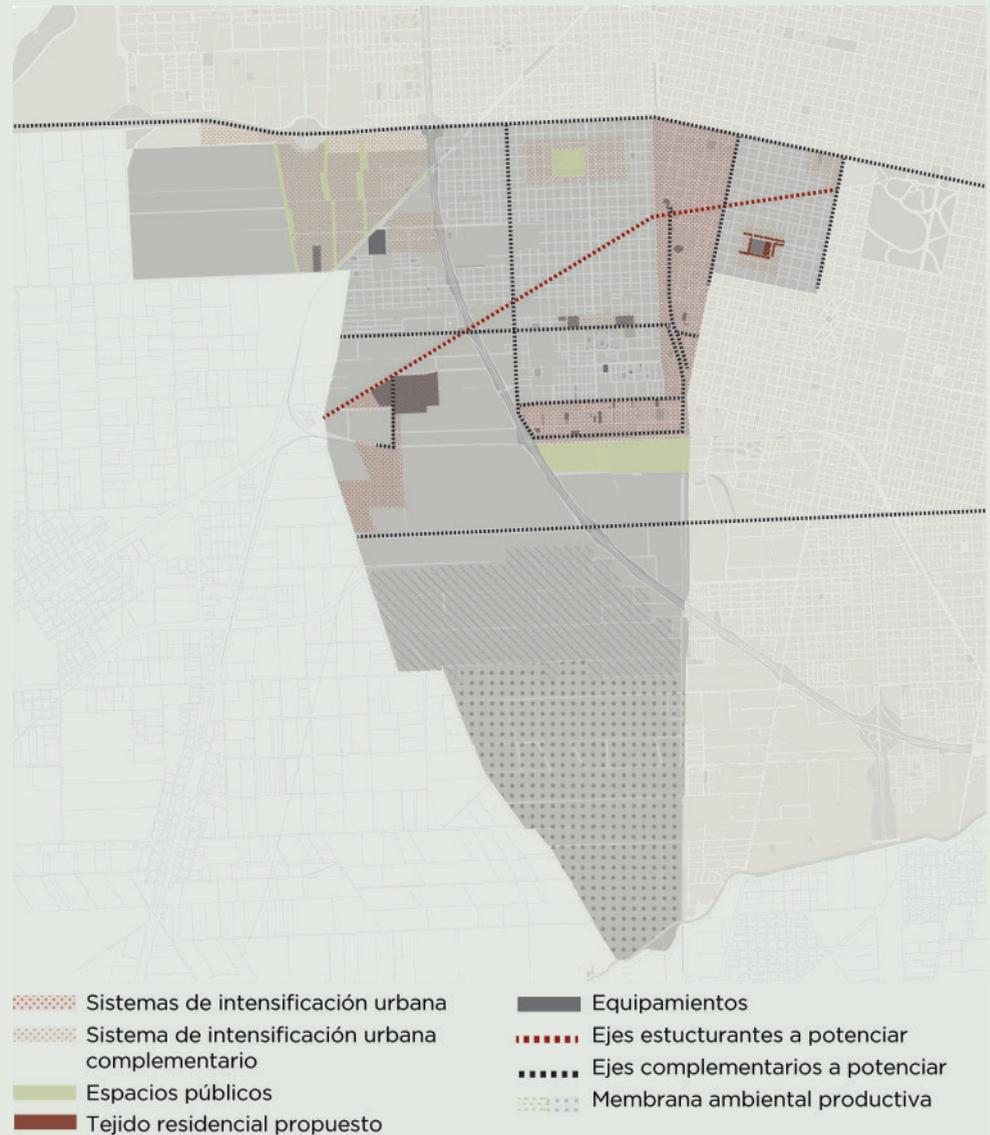


## SISTEMAS DE INTENSIFICACIÓN Y DISPOSITIVOS DE PROXIMIDAD

### >SISTEMAS DE INTENSIFICACIÓN



### >DISPOSITIVOS DE PROXIMIDAD



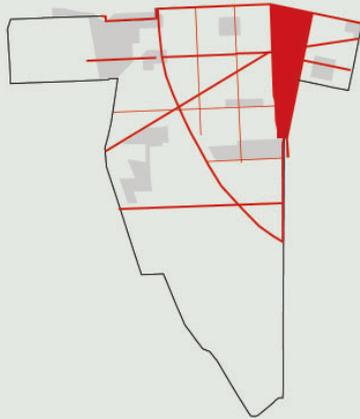
Sus intervenciones más significativas, desde el punto de vista de la transformación, son primeramente las que corresponden a la rehabilitación de los barrios social y urbanísticamente más vulnerables -Villa Banana y la denominada Área Barrial 6- donde es necesario articular en el espacio, un conjunto integrado de acciones -hábitat, empleo, consumo de proximidad y

educación- y, al mismo tiempo, resolver problemas estructurales de tipo ferroviario, viales y de servicios. Otras nuevas intervenciones tienen que ver con el resguardo ecológico de la actividad industrial, como la Membrana Ambiental Productiva con cabecera en el parque programado en el actual Centro de Gestión de Residuos Bella Vista, con los proyectos de urbaniza-

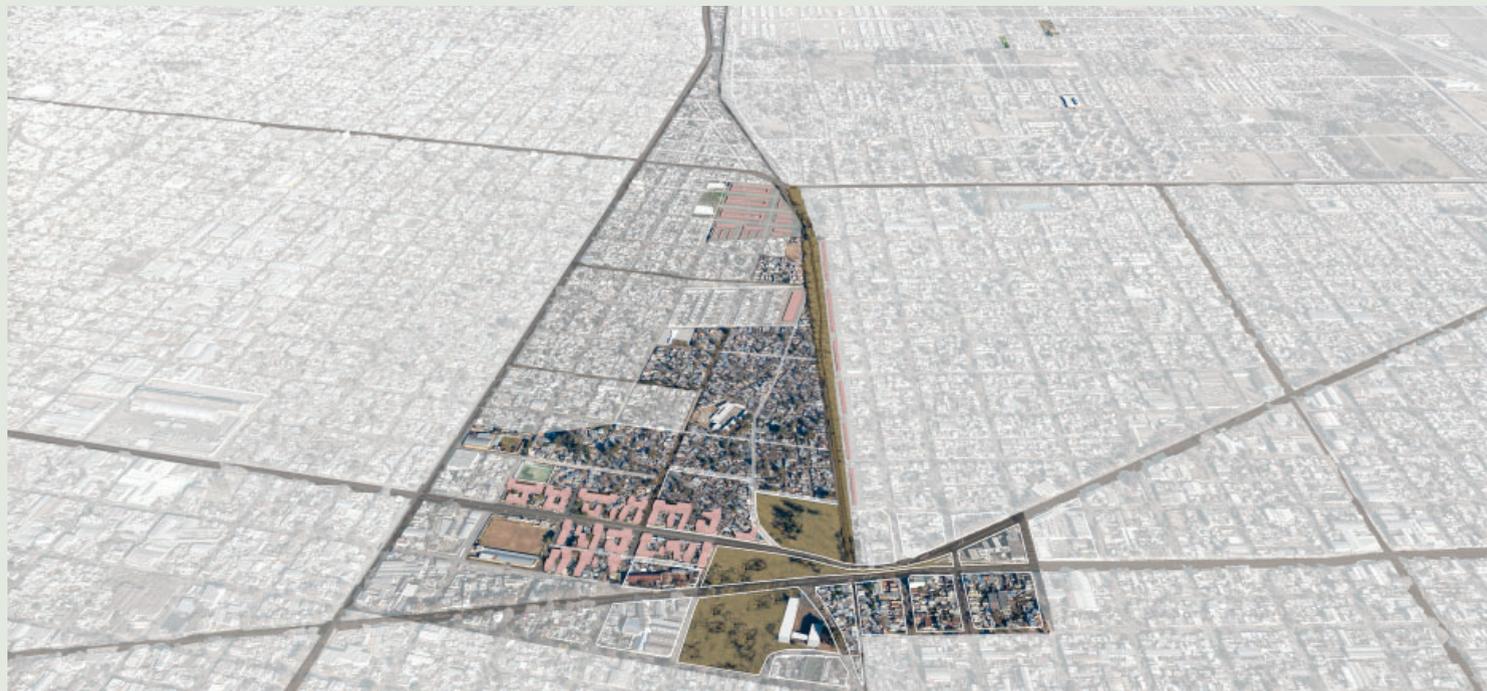
ción especial de avenida Wilde, con la estación ferroviaria del tren de pasajeros regional (TPR), con el desarrollo del Mercado de Productores y la rehabilitación del tejido residencial circundante. Una mención puntual merecen dos equipamientos capaces de transformar la calidad de su entorno: el Parque Oeste y el Polideportivo Municipal Deliot.

## PROYECTO REESTRUCTURACIÓN VILLA BANANA

La intervención en uno de los asentamientos vulnerables más grandes de Rosario implica la construcción de viviendas de iniciativa pública, especialmente sobre bulevar 27 de Febrero al norte y Seguí al sur, la rehabilitación del tejido residencial con la apertura de calles y la recuperación o provisión de equipamientos y espacios públicos. Estas acciones de rehabilitación barrial deben coordinarse con operaciones a escala de ciudad, como el ingreso ferroviario de pasajeros sobre la ex troncal, el rediseño del nudo vial frente al Centro Municipal de Distrito Oeste y la consolidación de los servicios urbanos hacia el oeste de bulevar Avellaneda.



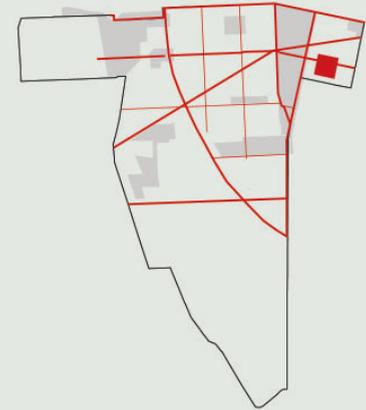
- INFRAESTRUCTURA**
- Ejes viales principales
  - Apertura de calles
- URBANIZACIÓN**
- ▨ Intervención en el tejido
  - Equipamiento a reconvertir
  - Proyecto
- ESPACIO PÚBLICO**
- ▨ Espacios verdes públicos a incorporar



## PROYECTO RECONVERSIÓN MERCADO DE PRODUCTORES

El desarrollo de la ciudad de transición entre el área central y la periferia necesita que la centralidad emergente en avenida Perón se consolide y se extienda también por bulevar 27 de Febrero, donde se ubica el Mercado de Productores. Esta gran infraestructura logística en un sitio

con expectativas urbanas diferentes, constituye un enclave que por sus dimensiones y edificación, puede transformar el lugar y favorecer la rehabilitación del entorno con nuevos programas como vivienda, equipamiento, espacio público y comercio, entre otros.



INFRAESTRUCTURA	URBANIZACIÓN		ESPACIO PÚBLICO
Ejes viales principales	Intervención en el tejido	Recuperación del tejido	Espacios verdes públicos a incorporar
Apertura de calles	Equipamiento a reconvertir	Revisión de normativa	



## Plan de Distrito **SUDOESTE**

---

El Distrito Sudoeste se originó a partir de diversos barrios autónomos como Las Delicias, Parque Casado, etc. Comenzó a expandirse recién a partir de la década del cincuenta del siglo pasado, con la localización de importantes industrias como Acindar, pero existiendo aún en la actualidad algunas tierras vacantes y suelo rural en sus bordes.

El desarrollo de las actividades industriales fue clave en su proceso de ocupación, por ejemplo el sector fabril de avenida Ovidio Lagos y favoreció la urbanización residencial basando su desarrollo en torno a las actividades económicas y a la vivienda obrera. Posteriormente, la construcción de vivienda social y algunos equipamientos marcaron el rol híbrido que cumpliría en los últimos años.



## POLÍTICAS Y COMPONENTES URBANAS

### > RED VIAL



Red vial primaria    Red vial secundaria

### > RED DE ESPACIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS



Sistemas de espacios verdes  
 Parques y Plazas    A incorporar  
 Conectores verdes    Barrera ambiental  
 Equipamientos    Existentes    Nuevos

### > COMPONENTES DE TEJIDO



Áreas  
 Oportunidad    Centralidad  
 Comerciales existentes    Resguardo ambiental



pulsa a rehabilitar sus tejidos e infraestructuras, especialmente de borde, consolidar su tejido industrial tradicional, ordenar los accesos urbano-metropolitanos y recuperar el corredor biológico del arroyo Saladillo y su entorno.

La estructura urbana del Distrito Sudoeste está constituida por cinco tipos de componentes. El primero es el borde de la ciudad, con la recuperación del balneario Los Ángeles y la continuidad del parque sobre el arroyo. El segundo es la troncal ferroviaria y su infraestructura. El tercer componente es estructural y corresponde a la red vial primaria: la avenida Ovidio Lagos como

la principal arteria de distribución y de conexión norte-sur, a las que se suman bulevar Oroño, avenida Francia y bulevar Avellaneda en el mismo sentido, y avenida Uriburu en sentido este-oeste. En cuarto lugar, un conjunto de equipamientos existentes o en construcción estructuran su territorio: el Centro Municipal de Distrito Sudoeste, la Estación Policial y el Hospital Regional Sur. Un último componente urbano es el antiguo sector industrial de avenida Ovidio Lagos, aún con algunas tierras vacantes, que es necesario fortalecer, renovar y promover con programas de infraestructura que lo dispongan como una nueva plataforma productiva en la ciudad.

## SISTEMAS DE INTENSIFICACIÓN Y DISPOSITIVOS DE PROXIMIDAD



- Sistemas de intensificación urbana
- Sistema de intensificación urbana complementario
- Espacios públicos
- Tejido residencial propuesto

- Equipamientos
- Ejes estructurantes a potenciar
- Ejes complementarios a potenciar

>SISTEMAS DE INTENSIFICACIÓN



>DISPOSITIVOS DE PROXIMIDAD



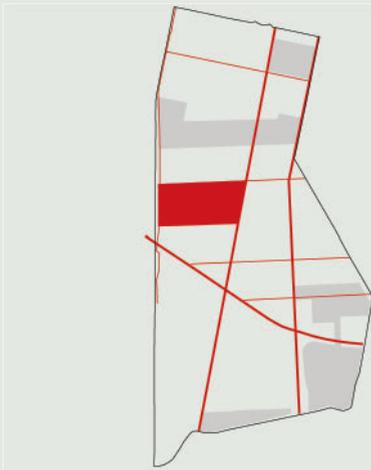
La articulación histórica de la avenida Ovidio Lagos que atraviesa el distrito en su totalidad de norte a sur, se complementa con bulevar Oroño que constituye uno de sus bordes y el acceso desde Buenos Aires, donde prevalecen las actividades de servicios. Se reconocen en contacto con la avenida Ovidio Lagos tres grandes situaciones urbanas que están sujetas a intervenciones residenciales prioritarias: los terrenos en

torno de la ex Fábrica Acindar y el Centro Municipal de Distrito, la progresiva actuación pública-privada sobre los terrenos ubicados en relación a la Jefatura de Policía y el balneario Los Ángeles, junto a sus tierras linderas. Un enclave particular lo constituye el nuevo Hospital Regional Sur y su entorno residencial a rehabilitar, ubicado en el borde del distrito sobre avenida San Martín. Estos espacios estructurantes implican

operaciones de nueva vivienda, equipamientos y áreas públicas que generen la intensificación de actividades y de circuitos de cercanía, fortaleciendo la centralidad emergente sobre avenida Ovidio Lagos.

## PROYECTO REESTRUCTURACIÓN URBANA GARDINI

El proyecto comprende tres partes: una intervención de amplias dimensiones con frente a avenida Uriburu, que a partir de la reorganización del trazado, admitirá el uso industrial y/o de servicio, el aprovechamiento de los terrenos ubicados hacia el sur de la Jefatura de Policía para la implementación de programas de vivienda y, por último, una operación de recuperación de distintos espacios ambientales para el uso público, como el bosque Bertolotto y la arboleda situada en los terrenos aledaños a la jefatura, hacia el oeste de avenida Francia.

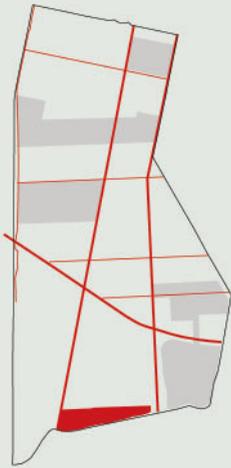


INFRAESTRUCTURA	URBANIZACIÓN	ESPACIO PÚBLICO
 Ejes viales principales	 Intervención en el tejido	 Espacios verdes públicos a incorporar
	 Equipamiento	 Espacios verdes privados
	 Tejido industrial	
	 Área con equipamiento existente	



## PROYECTO BALNEARIO LOS ÁNGELES

Esta intervención integral considera la recuperación de las instalaciones del balneario Los Ángeles y el saneamiento y utilización de la margen norte del arroyo Saladillo como espacio público con usos recreativos, sumando un gran equipamiento al distrito sudoeste. Además, comprende la reutilización del tejido privado para actividades mixtas en la franja que configura su borde norte. Ésta sirve de fuelle entre el área industrial de avenida Ovidio Lagos y el balneario.



- |                           |                                  |   |
|---------------------------|----------------------------------|---|
| <b>INFRAESTRUCTURA</b>    | <b>URBANIZACIÓN</b>              | <b>ESPACIO PÚBLICO</b>                  |
| — Ejes viales principales | /// Área sujeta a reordenamiento | ▨ Espacios verdes públicos a incorporar |
| ⋯ Ejes viales secundarios | ■ Equipamiento                   |   |
| ⋯ Apertura de calles      |                                  |   |



## Plan de Distrito **SUR**

---

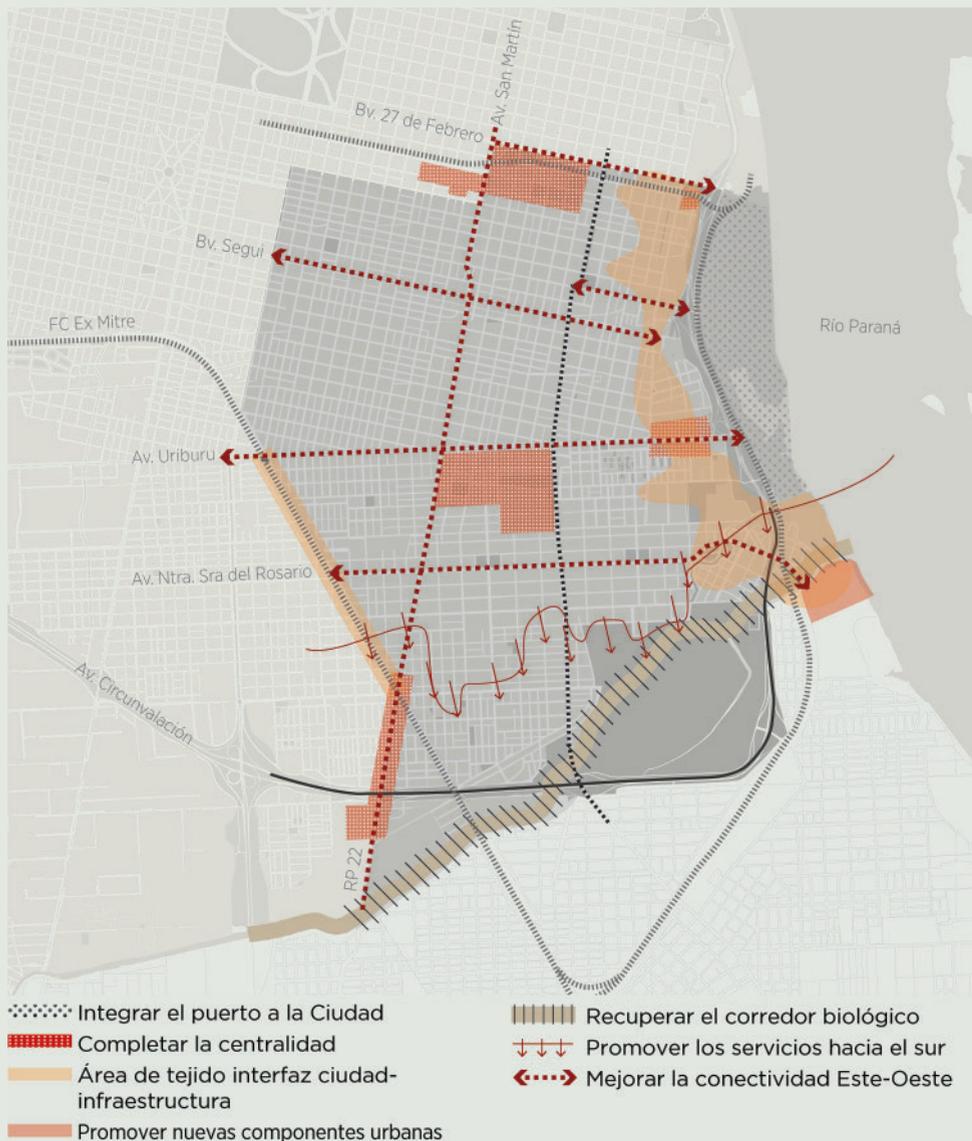
En los finales del siglo XIX, Rosario se expandió hacia el sur conformándose como villa burguesa. Posteriormente, en los primeros años del siglo XX, ese sector albergó la llegada de inmigrantes europeos que se emplearon en los primeros mataderos y frigoríficos. Se crearon diversas instituciones de la organización social y se consolidó como una zona propicia para el desarrollo productivo mediante el surgimiento de talleres, fábricas y frigoríficos cercanos a la costa del Río Paraná.

A mediados del siglo pasado, se produjo una nueva migración, interna en este caso, a la zona sur cuando los trabajadores rurales se asentaron cerca de las zonas productivas, siendo la mano de obra del nuevo proceso de transformación de la ciudad. De esta manera, la

zona sur fue, durante mucho tiempo, el lugar de localización solo de los servicios e industrias «contaminantes» que la ciudad quería fuera del centro. Recientemente, comenzó a modificar su rol con nuevos equipamientos y obras públicas significativas como el Parque del Mercado, el Centro Municipal de Distrito Sur, la Estación Sur, el Polo Tecnológico, el Hospital Regional Sur (en construcción), entre otros. El distrito y la costa sur van camino a convertirse en el lugar de asentamiento de una nueva «red de conocimiento, tecnología e innovación» que comprende equipamientos como la Ciudad Universitaria Rosario y los Centros de Investigación, el Polo Tecnológico Rosario, el Puerto Rosario y las antiguas instalaciones del Swift, que son necesarias reconvertir.



## POLÍTICAS Y COMPONENTES URBANAS



La política esencial en el distrito implica la integración estratégica de la costa sur portuaria a la ciudad. Esta compleja intervención debe acompañarse con la mejora urbana y ambiental de los tejidos residenciales cercanos y la promoción de nuevas componentes culturales, tecnológicas y de ocio. El completamiento de la centralidad en el eje histórico del distrito, la mejora de la conectividad este-oeste, la promoción de los servicios hacia el sur del territorio y la recuperación del corredor biológico del arroyo Saladillo comprenden el cuadro de políticas urbanas.

La estructura urbana del Distrito Sur está constituida por cinco componen-

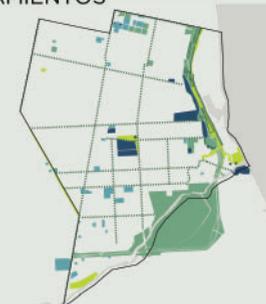
tes. El primero es el frente fluvial, que aloja en toda su longitud y en forma casi excluyente a la actividad portuaria. El segundo componente son las trazas del ferrocarril y algunos espacios paralelos vacantes. El tercero es el arroyo Saladillo que configura el borde sur de la ciudad. El cuarto componente significativo está dado por los grandes equipamientos públicos mencionados -fruto de diversas intervenciones de renovación urbana- y por grandes espacios recreativos existentes y programados como el Parque La Tablada, el Brazo Seco del arroyo Saladillo, el Parque Hipólito Yrigoyen, el Parque Regional Sur y el predio del ex Batallón 121. Por último, dentro de la red vial pri-

### > RED VIAL



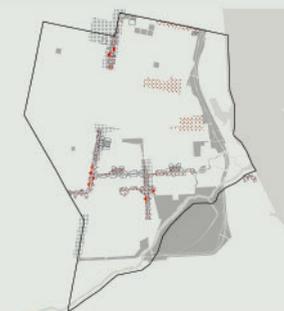
Red vial primaria Red vial secundaria

### > RED DE ESPACIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS



Sistemas de espacios verdes  
 Parques y Plazas A incorporar  
 Conectores verdes Barrera ambiental  
 Equipamientos Existentes Nuevos

### > COMPONENTES DE TEJIDO

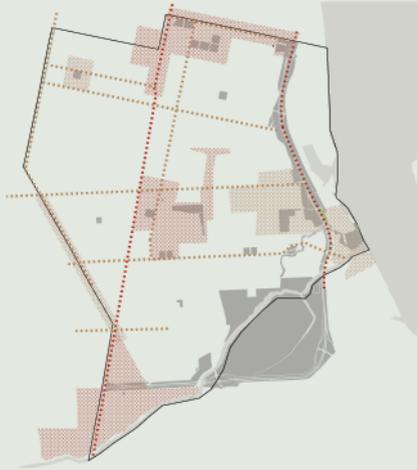


Áreas  
 Oportunidad Centralidad  
 Comerciales existentes Resguardo ambiental

maria, la avenida San Martín es la principal arteria de distribución y de conexión norte-sur, que concentra la mayor actividad comercial. Cabe mencionar además, la importancia de la avenida Uriburu, que se destaca por sobre otras arterias como vía transversal de accesibilidad distrital, conectando distintos componentes productivos, de servicios e institucionales.

## SISTEMAS DE INTENSIFICACIÓN Y DISPOSITIVOS DE PROXIMIDAD

### >SISTEMAS DE INTENSIFICACIÓN



### >DISPOSITIVOS DE PROXIMIDAD



 Sistemas de intensificación urbana  
 Sistema de intensificación urbana complementario  
 Espacios públicos  
 Tejido residencial propuesto

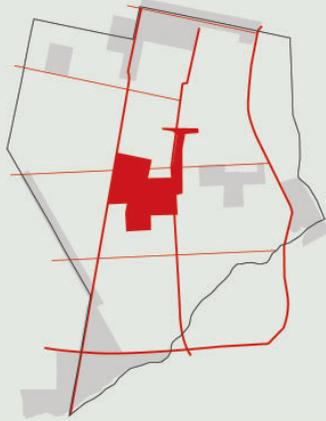
 Equipamientos  
 Ejes estructurantes a potenciar  
 Ejes complementarios a potenciar

En el Distrito Sur, los espacios estructurantes principales se organizan en torno a la avenida San Martín que se constituye como eje vial primario norte-sur. En dicho sentido, el Parque Hipólito Yrigoyen y la proximidad del nuevo Centro de Justicia Penal son los primeros de estos espacios, los siguen

el Centro Municipal de Distrito Sur, el ex Batallón 121, la Estación Sur y el Hospital Regional Sur. Además de éstos, existen los espacios estructurantes complementarios, que se vinculan con los principales como la Plaza Saavedra, los silos subterráneos, el Parque Huerta, el barrio El Mangrullo y las vías

del ferrocarril. Estos espacios definen áreas de actuación de escala distrital y barrial vinculando los espacios públicos, las instituciones y el sistema vial, valorando la intensificación de actividades y los dispositivos de proximidad o circuitos de cercanía, como «caja de herramientas» para la gestión urbana.

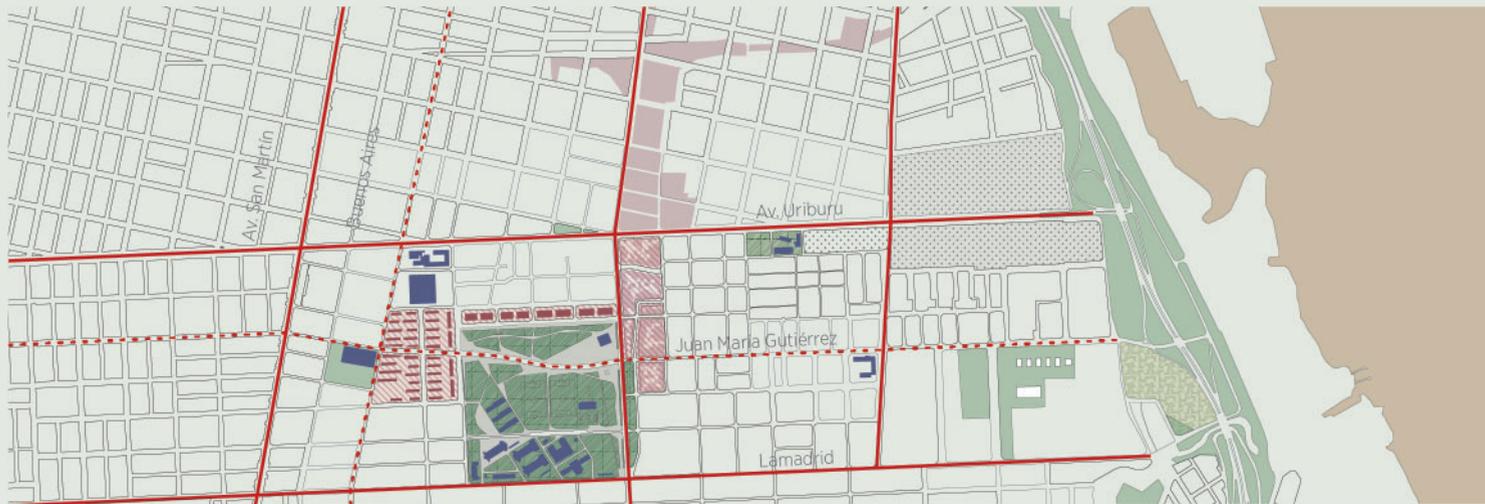
## PROYECTO REESTRUCTURACIÓN URBANA EX BATALLÓN 121 Y AVENIDA URIBURU



La reconversión del área del ex Batallón 121 en nuevo Polo Tecnológico junto con parques y edificios públicos, permitió la recuperación de una infraestructura en desuso y la cohesión del tejido circundante, como el proyecto en curso de reordenamiento del Cordón Ayacucho. El área quedó integrada definitivamente a la avenida Uruburu, a partir de la construcción del Centro Municipal de Distrito Sur. Se ha considerado, además, el sistema de cercanías -espacios públicos- que conecta avenida San Martín, la Plaza Hernández, el Parque Héroes de

Malvinas y más distantes el Parque del Mercado, el futuro Parque La Tablada y los parques huertas.

Las diversas obras públicas y privadas comprenden la construcción de viviendas y la rehabilitación del barrio El Mangrullo, el desarrollo de áreas de oportunidad como los silos subterráneos para centro de servicios logísticos y de energía alternativa, el museo del Deporte, la futura Biblioteca y la nueva Estación Policial Sur.



- |                             |                             |                           |   |
|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------|---|
| <b>INFRAESTRUCTURA</b>      | <b>URBANIZACIÓN</b>         |                           | <b>ESPACIO PÚBLICO</b>                  |
| — Ejes viales principales   | ▨ Intervención en el tejido | ▨ Recuperación del tejido | ▨ Espacios verdes públicos a incorporar |
| ••• Ejes viales secundarios | ■ Equipamiento              | ▨ Proyecto de vivienda    | ▨ Parque Huerta                         |
|                             |                             | ▨ Áreas de oportunidad    |   |



## PROYECTO REESTRUCTURACIÓN PARQUE HIPÓLITO YRIGOYEN

Esta área se configura como un enclave de la ciudad, ubicada en el límite entre los distritos Centro y Sur, enmarcada por avenida San Martín y el bulevar 27 de Febrero. El parque se encuentra conectado con la Ciudad Universitaria Rosario, el Parque Italia y el centro comercial a cielo abierto de la avenida San Martín. Entre todas las operaciones propuestas para este sector, la incor-

poración de espacios verdes, la revisión normativa prioritaria para la regeneración urbana de bulevar 27 de Febrero y el nodo con San Martín, la puesta en valor de la estación de trenes Central Córdoba y la reconversión de la infraestructura edilicia de borde del parque existente para un nuevo mercado y centro cultural, aparecen como las más importantes.



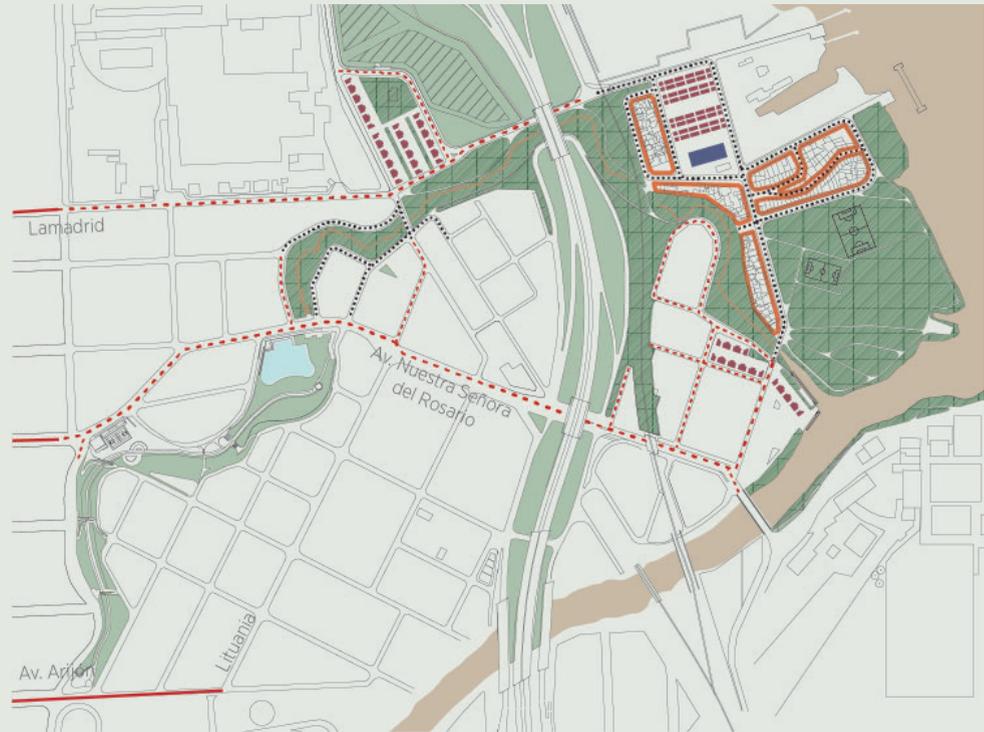
## PROYECTO RECONVERSIÓN BAJOS DEL SALADILLO

Este sector se configura como el final del recorrido del sistema de proximidad de espacios verdes que conecta el Parque Regional Sur con el brazo seco del arroyo Saladillo y la desembocadura del mismo en el río Paraná. Asimismo, presenta un valor histórico-cultural debido a las actividades productivas desarrolladas en su área desde principios del siglo pasado.

La intervención urbana ambiental en los Bajos del Saladillo contempla la recuperación del espacio público, la reconversión de los clubes náuticos y de pesca, la rehabilitación del tejido mediante la construcción de vivienda pública y el reordenamiento de los asentamientos,

ya la recuperación y puesta en valor de los edificios patrimoniales del frigorífico Swift como centro institucional y de

innovación, para favorecer al Distrito Sur y a la localidad vecina de Villa Gobernador Gálvez.



INFRAESTRUCTURA	URBANIZACIÓN	ESPACIO PÚBLICO
Ejes viales principales	Intervención en el tejido	Espacios verdes públicos a incorporar
Ejes viales secundarios	Equipamiento	
Apertura de calles	Consolidación de frentes	
	Proyecto de vivienda	
	Revisión de normativa	



## Plan de Distrito **CENTRO**

---

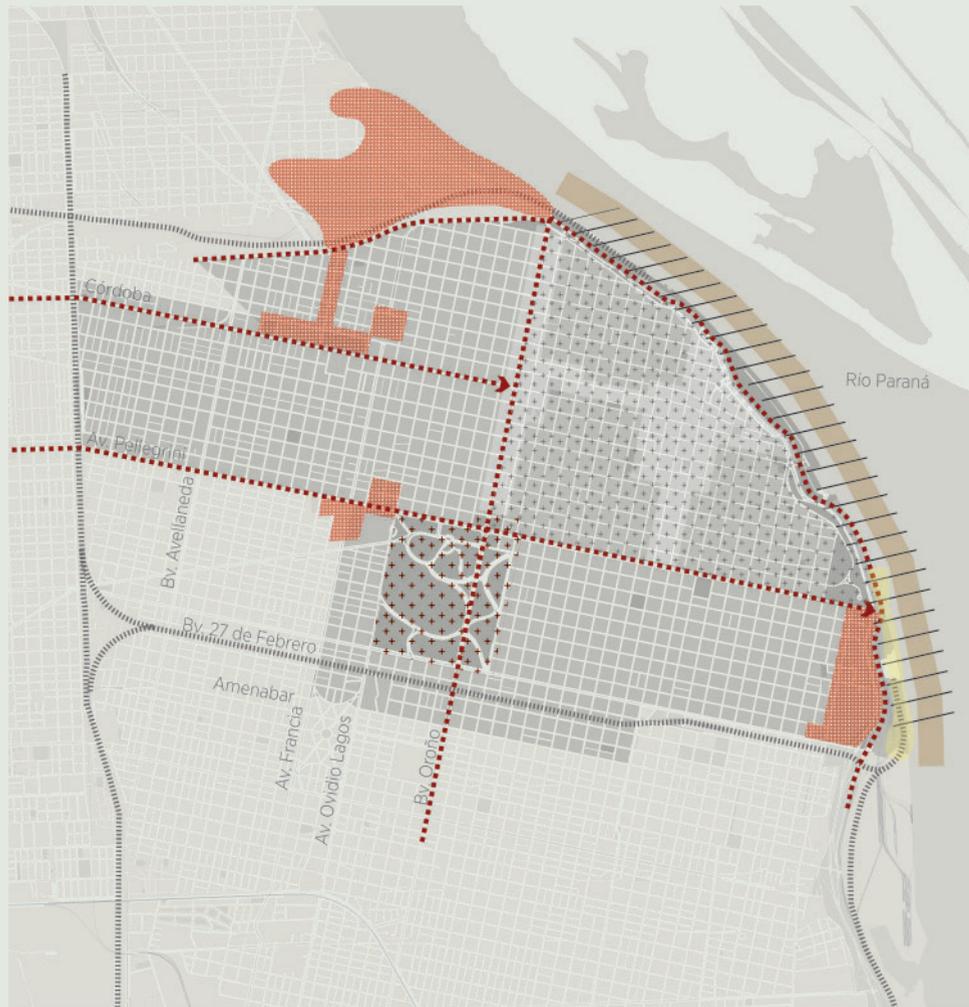
Hasta fines del siglo XIX, el sector que hoy comprende el Distrito Centro se extendía hasta la primera ronda de bulevares y se conectaba por algunos caminos territoriales con una serie de poblados autónomos, como Saladillo, Alberdi, Fisherton y Eloy Martínez.

El centro de la ciudad se iba transformando a través de distintos sitios de poca dimensión como la Plaza López -primero como plaza de carretas y

luego como espacio público- o la Plaza Sarmiento. Además, el Parque de la Independencia, creado en 1902 consolidaba el borde del actual área histórica y se convertía en uno de los espacios más significativos de la ciudad. Por último, la sucesiva apertura paralela de los bulevares de ronda y las grandes infraestructuras como el puerto y el ferrocarril con sus instalaciones y estaciones, terminaron de definir el actual distrito.



## POLÍTICAS Y COMPONENTES URBANAS



- Rehabilitar el área histórica
- Consolidar nuevas centralidades
- Revalorizar el Parque de la Independencia

- Área costera central
- Impulsar nuevos desarrollos sobre la costa
- Mejorar la conectividad Este-Oeste

La rehabilitación y refuncionalización del centro histórico, la preservación del patrimonio, la radicación de usos múltiples -entre estos la residencia-, la reorganización de la movilidad, la mejora de los espacios públicos, una peatonalización creciente y la protección ambiental, configuran las políticas urbanas principales a sostener. Es necesario también consolidar la costa central y los nuevos polos de desarrollo, revalorizar los grandes equipamientos y mejorar la conectividad este-oeste, permitiendo una mayor integración de la totalidad del territorio distrital.

La estructura urbana del Distrito Cen-

tro está constituida por distintos tipos de componentes. El primero es el área histórica que concentra equipamientos administrativos y de gobierno, comercios y servicios especializados y residencia de mayor densidad donde se promueve, dentro de un Plan Integral, la generación de la Franja Cultural Sarmiento y un conjunto de unidades ambientales. El segundo componente es la continuidad de la ribera central con sus parques, equipamientos y emprendimientos públicos y privados. Por último, el tercer elemento estructural son las nuevas centralidades programadas: la Ciudad Universitaria Rosario, el Eje XXI en el Parque de la Independencia

### > RED VIAL



Red vial primaria Red vial secundaria

### > RED DE ESPACIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMENTOS



Sistemas de espacios verdes  
 Parques y Plazas **A incorporar**  
 Conectores verdes **Barrera ambiental**  
 Equipamientos **Existentes** **Nuevos**

### > COMPONENTES DE TEJIDO



Áreas  
**Oportunidad** **Centralidad**  
**Comerciales existentes** **Resguardo Patrimonial**  
**Revisión de normativa** **A densificar**

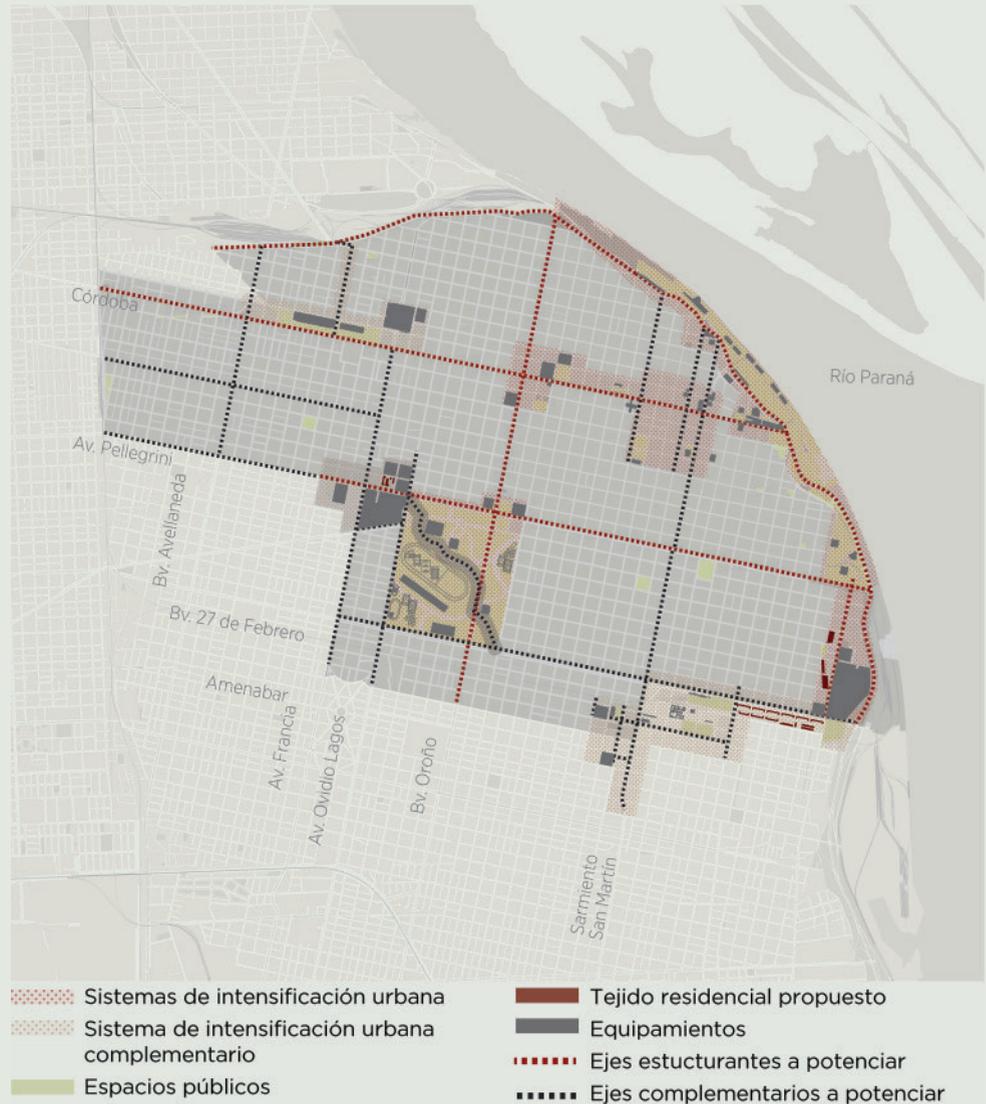
con sus áreas vinculadas de desarrollo y el Mercado del Patio junto a la Estación Terminal de Ómnibus.

## SISTEMAS DE INTENSIFICACIÓN Y DISPOSITIVOS DE PROXIMIDAD

### >SISTEMAS DE INTENSIFICACIÓN



### >DISPOSITIVOS DE PROXIMIDAD



Los elementos más significativos para la intensificación de actividades, la densificación residencial y la generación de circuitos de cercanía son: el área histórica configurada por el eje cultural,

la Franja Sarmiento y la peatonal San Martín que completa el eje cívico-institucional constituido por calle Córdoba y el Paseo del Siglo, el Parque de la Independencia con el Eje XXI, la ribera

central y su continuidad en la ex Zona Franca de Bolivia, la Ciudad Universitaria Rosario y el sector del Mercado del Patio junto con la Estación Terminal de Ómnibus.

## PROYECTO TRANSFORMACIÓN URBANA AVENIDA DE LA UNIVERSIDAD - BARRIO REPÚBLICA DE LA SEXTA

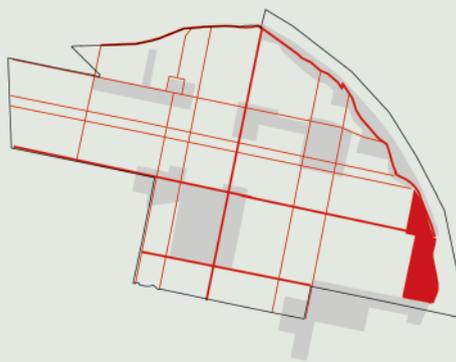
La Ciudad Universitaria Rosario es una pieza importante de la estructura urbana por las dimensiones y localización del suelo que ocupa, el flujo de movimiento de personas y las actividades académicas y científicas que aloja con un gran valor productivo y simbólico para la ciudad. Actualmente parte del suelo, de propiedad de la Universidad y el Conicet, se encuentra ocupado con viviendas en situación irregular y precariedad habitacional.

**El plan consiste en el ordenamiento del área en un conjunto urbano a partir de:**

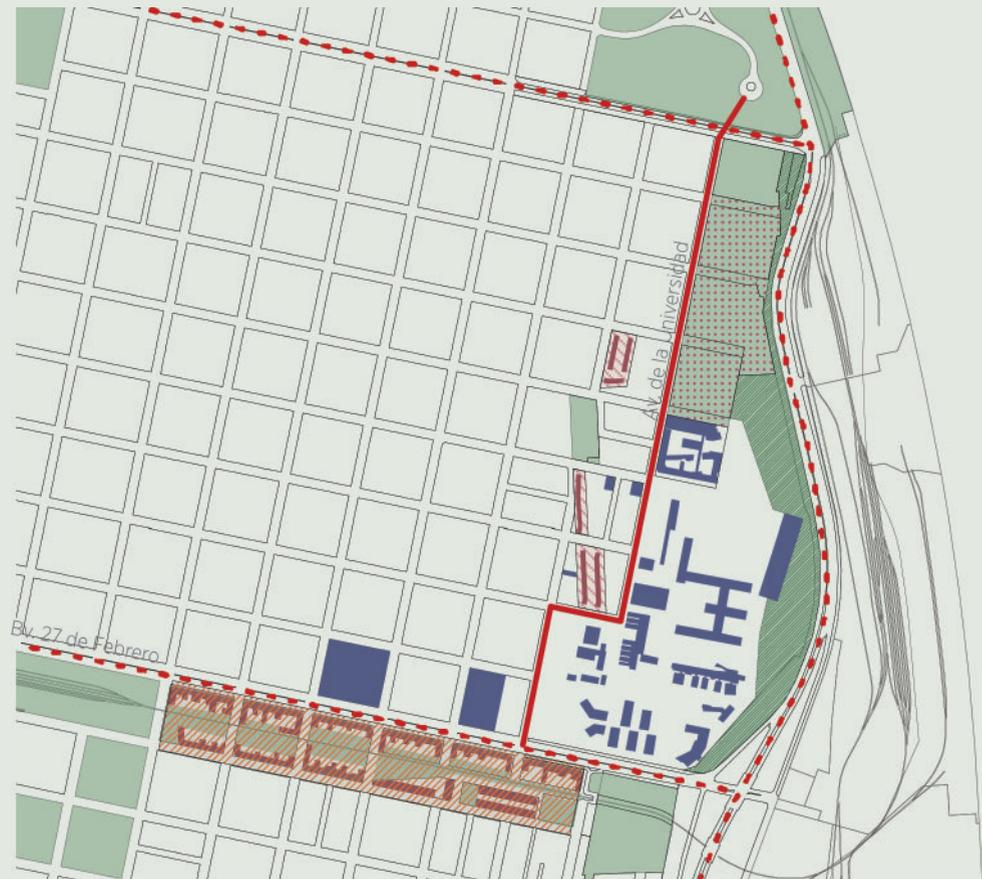
- el reordenamiento habitacional con nuevas viviendas reubicadas dentro del sector,
- un nuevo sistema de movilidad y accesibilidad,
- la articulación en continuidad del sistema de parques de la costa y entre la parte alta y baja,

- la creación de nuevos espacios públicos.

Todo ello es concebido como una transformación integral, favoreciendo no solo el área ocupada por la Universidad sino también el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad del Barrio República de la Sexta y la identificación de este fragmento de la costa central con un rol definido y un valor urbano potenciado.



- INFRAESTRUCTURA**
- Ejes viales principales
  - - Ejes viales secundarios
- URBANIZACIÓN**
- ▨ Intervención en el tejido
  - Equipamiento
  - ▨ Revisión de normativa
  - Proyecto de vivienda
  - ▨ Área de desarrollo universitario
- ESPACIO PÚBLICO**
- ▨ Espacios verdes públicos a incorporar



Las operaciones centrales, ya en ejecución de forma consensuada y gestionada con la Universidad, son la solución habitacional con nuevas viviendas y el trazado de una nueva avenida sobre tramos de las calles Beruti y Esmeralda. Este nuevo trazado conecta desde el Parque Urquiza hasta el bulevar 27 de febrero readecuando los equipamien-

tos de transporte público, vinculando nueva vivienda con residencia existente y espacios abiertos actuales y nuevos, a la vez que simultáneamente delimita el campus universitario ordenando su articulación al tejido urbano.

La avenida se convierte así en un elemento articulador de una red de es-

pacios públicos a la vez que integra al sector universitario y al tejido urbano en el recorrido de la costa alta.



## PROYECTO PLAN ESPECIAL DEL PARQUE DE LA INDEPENDENCIA

Se encuentra en ejecución el proceso de rehabilitación y modernización del parque, que implica recuperar mayor suelo verde de uso público, la protección del patrimonio y el rediseño morfológico y funcional de algunos sectores y componentes, para lo cual se plantean las siguientes intervenciones:

### EJE PATRIMONIAL

La restauración del eje morfológico-funcional original, definido por el bulevar Oroño y el sistema de circuitos

interiores tiene como objetivo la puesta en valor del diseño paisajístico propio del siglo XIX, caracterizado por la articulación de espacios variados y cualificados, unidos por recorridos en los que el «paisaje» va cambiando sin perder la unidad del conjunto. La puesta en valor del eje patrimonial se abordará mediante acciones de distinto tenor:

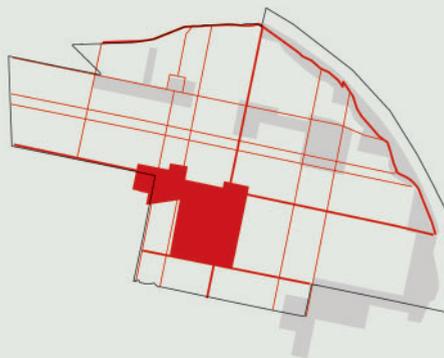
- la rehabilitación de los espacios singulares: el Rosedal, el Jardín Francés, el Lago, la Montañita, la Plaza Garibaldi, la Plaza de la Lealtad;
- la incorporación de nuevos espa-

cios verdes, a la fecha subutilizados;

- la erradicación de instalaciones marginales que permitirán disponer de nuevas y significativas áreas de esparcimiento.

### EJE XXI

El proyecto del Eje XXI consiste en rediseñar cuidadosamente, como paseo moderno y equipado, la diagonal que une el sector de la nueva Plaza de la Ciencia y el predio de la ex Rural, con el



- INFRAESTRUCTURA**
- Ejes viales principales
  - - - Ejes viales secundarios
  - ▨ Eje XXI
  - ⋯ Eje patrimonial
  - ⋯ Plataforma deportiva
- URBANIZACIÓN**
- ▨ Intervención en el tejido
  - Equipamiento
  - Proyecto de viviendas
  - ▨ Revisión de normativa
- ESPACIO PÚBLICO**
- ▨ Espacios verdes públicos a incorporar

sector comprendido por las manzanas a recuperar para nueva vivienda y espacios comerciales que, por fuera del parque, contienen hoy la antigua Cárcel de Encauzados y las instalaciones destinadas a equipamientos públicos.

## LA PLATAFORMA DEPORTIVA

La Plataforma Deportiva representa un sistema donde se disponen una serie de instalaciones destinadas a la práctica, el entrenamiento y el desarrollo de even-

tos deportivos, que desde hace años se viene consolidando, principalmente con eje sobre la avenida Ovidio Lagos.

Las iniciativas más importantes son:

- la construcción del Instituto Superior de Educación Física (ISEF) y de un complejo de piletas olímpicas públicas frente al cementerio El Salvador;
- la reconversión del Hipódromo Parque de la Independencia en una Villa Hípica y Centro Deportivo, incorporando la práctica y exhibición de nuevas activi-

dades deportivas en el óvalo central;

- la ejecución de la cubierta del Patinódromo y el Micro Estadio en el Estadio Municipal «Jorge Newbery», que permitirá la realización de eventos deportivos de competición y exhibición en forma simultánea de diversas disciplinas;
- la incorporación de nuevos circuitos y estaciones aeróbicas relacionadas con los clubes existentes, que permitirá ofrecer nuevas ofertas deportivas y recreativas al parque.



## 02

# PLAN INTEGRAL DE REVITALIZACIÓN DEL ÁREA HISTÓRICA

El área histórica es un sector urbano de suma importancia, donde se ha originado la ciudad y a partir del cual se expandió en sus primeras etapas y donde existe un significativo patrimonio que reúne gran valor histórico, arquitectónico, funcional, simbólico-cultural y social, que genera un fuerte sentido de pertenencia por parte de todos los habitantes de la ciudad y también del área metropolitana.

Posee la mayor población e intensidad de usos, con una especial importancia otorgada por la alta presencia de servicios, equipamientos y condiciones de accesibilidad, en grado bastante mayor a la de otros sectores de la ciudad.

La intensidad de usos con superposición de actividades posiciona el área como una gran centralidad urbana y metropolitana, pero si esta intensidad y superposición no son correctamente administradas pueden derivar en diversas disfunciones. La congestión de tránsito, la contaminación ambiental y sonora, el sobreuso o subutilización de instalaciones y su consiguiente degradación, la confrontación de grupos heterogéneos con modalidades y actividades diferenciales en el espacio, son solo algunos de los conflictos habituales de muchas áreas históricas de distintas ciudades.

Es necesario contar con un instrumento urbanístico que permita realizar este ordenamiento, integrando las políticas parciales en una unidad de acción que coordine las intervenciones individuales y, de esa manera, potenciar el efecto del conjunto de objetivos, estrategias, programas y acciones que guíen la transformación

de este sector urbano en coherencia con las políticas generales del plan.

## Objetivos y líneas de actuación

Los objetivos generales que guían la revitalización y modernización del área histórica son:

- reafirmar la identidad propia del área;
- potenciar el carácter mixto residencial-comercial e institucional;
- promover la sustentabilidad socio-económica y ambiental;
- integrar, cualificar y ampliar el espacio público;
- reordenar la movilidad y priorizar el uso peatonal;
- impulsar modalidades de gestión mixta y participativa.

Los objetivos específicos se plantean según líneas de actuación. Estas líneas articulan acciones concretas que confluyen en la integralidad que plantean los objetivos generales. Las líneas de actuación son: socio-económica, patrimonial, socio-cultural y urbano-ambiental.

Teniendo en cuenta estas líneas de actuación, el área histórica se estructura según una «matriz» propositiva de ordenamiento y cualificación que relaciona un conjunto de **Redes Urbanas** que van desde las políticas y acciones sobre el patrimonio y los espacios culturales hasta la infraestructura, la prestación de servicios diversos y la gestión económica, y que



vincula **Componentes Estructurales y Unidades Ambientales** con áreas de tejido calmo, corredores o perímetros de concentración de transporte público y proyectos especiales de articulación morfológica.

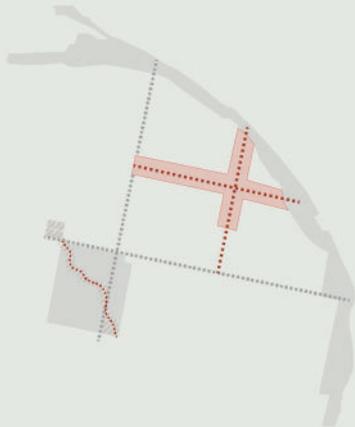
Esta matriz es entendida como una plataforma para el desarrollo progresivo del plan que, en función de la organización física y funcional del área, servirá de guía para la actuación y la gestión.

## Redes urbanas

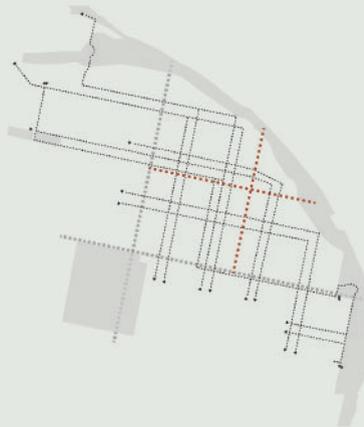
Las redes urbanas resultan de la aplicación de las distintas políticas y acciones programáticas sectoriales que se implementen en el área histórica y que tienen impacto en el espacio urbano y en los servicios que se prestan.

Los programas sectoriales referidos a la movilidad, el ambiente, la comunicación, la cultura, el turismo como nuevo partícipe importante en la conformación de la base económica de la ciudad y la realización de las obras públicas o el desarrollo social y del

Paseos centrales



Corredores de movilidad



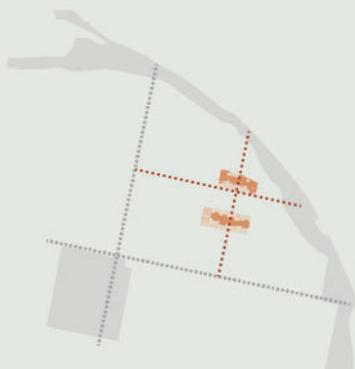
Sistema de espacios públicos y equipamientos culturales,



Áreas de reserva



Áreas de renovación



Grandes parques y sistemas de borde



hábitat en el centro, deberán guardar coherencia con la matriz del Plan Integral de Revitalización del Área Histórica y sumar sinergias. Estas acciones también deberán estar acompañadas con la gestión sostenida que aliente planes de desarrollo, formule instrumentos de promoción de inversiones y, al mismo tiempo, favorezca la participación y la convivencia.

### Componentes estructurales

La matriz, como síntesis de la organización espacial, se conforma de componentes estructurales. Los componentes físicos de mayor permanencia y/o con mayor capacidad de estructuración en la organización espacial del área son:

- paseos centrales,
- corredores de movilidad,
- sistema de espacios públicos y equipamientos culturales,
- áreas de reserva,
- áreas de renovación,
- grandes parques y sistemas de borde.

### Unidades Ambientales

Las Unidades Ambientales son las áreas de tejido urbano residencial-comercial, que configuran porciones del área histórica delimitadas en su perímetro por los corredores de movilidad. Configuran el ámbito del tejido urbano de escala central-barrial donde delinear las operaciones sobre la residencia y el comercio, los servicios y los

equipamientos, la movilidad y el ambiente construido y los espacios abiertos públicos, semipúblicos y privados.

Las Unidades Ambientales deben concentrar las acciones sobre la ampliación de los espacios públicos y de la peatonalidad, la creación de ciclovías, la mitigación de las islas de calor, la disminución de la polución ambiental y sonora y, la reafirmación de su voluntad funcional con predominancia de la residencia.

Las Unidades Ambientales se conforman a partir de:

- **Perímetros**

Los corredores de Transporte Urbano Público (TUP) definen el borde perimetral de las Unidades Ambientales, que deben tener un tratamiento espacial y funcional diferenciado respecto al tejido que componen las calles y manzanas interiores, especialmente en lo referido a la relación entre lo edificado, el frente comercial, el espacio público y el corredor exclusivo de ómnibus como soporte del transporte público.

- **Áreas de tejido interior**

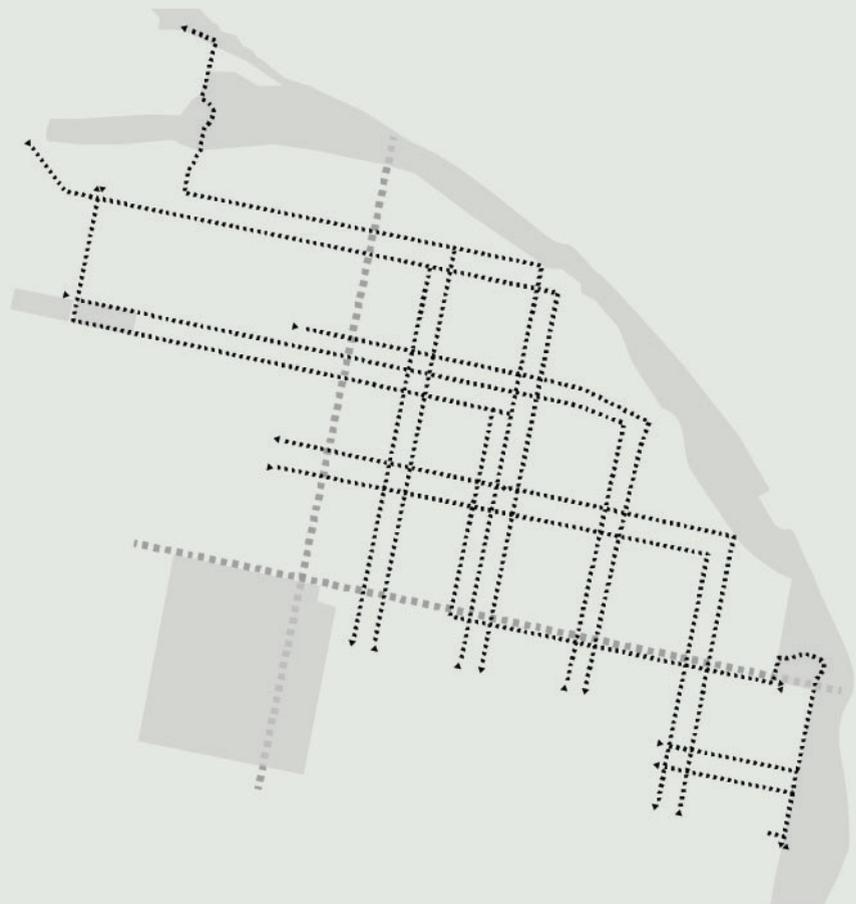
Las áreas de tejido interior, delimitadas por los corredores de perímetro, se caracterizan por el uso residencial, de servicios especializados y de proximidad, donde es necesario implementar acciones para equilibrar y articular ambas actividades. Estas áreas interiores de las Unidades Ambientales, son el espacio propicio para alentar, como se ha mencionado, el crecimiento de la peatonalización y el reordenamiento del tránsito, promover la vivienda, las infraestructu-

ras y los servicios o equipamientos, el resguardo del patrimonio construido y la ampliación del espacio público.

- **Articulaciones**

Refiere a las situaciones especiales -áreas de reserva, áreas de renovación y otros elementos de impor-

tancia- que generan expectativas espaciales y ambientales a partir de su transformación. Estas situaciones están insertas en el tejido o son sistemas que atraviesan y conectan las Unidades Ambientales entre sí, como sectores o ejes comerciales y/o alguno de los componentes estructurales



Corredores de Movilidad

El área histórica se divide en 13 Unidades Ambientales para reconocer en detalle y mejorar progresivamente las condiciones del tejido y sus particularidades formales, patrimoniales, funcionales y de movilidad, de equipamientos, servicios e infraestructuras.

En este caso se toma como ejemplo, la Unidad Ambiental coincidente con el microcentro, que permite construir y analizar ciertos indicadores actuales relativos a la edificación, los distintos usos privados y públicos, las superficies de desplazamientos, los servicios, la

forestación o realizar un conjunto de mediciones medioambientales, que permitan comparar su presente o la transformación producida en el tiempo por proyectos urbanos y el cumplimiento de ciertas metas, con otras unidades o sectores de la ciudad.



## UNIDAD AMBIENTAL 7 | ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD

### DIAGNÓSTICO PROYECTUAL



- Corredores TUP existentes
- Ciclovías
- Estaciones de bicicletas existentes
- ▨ Red de galerías
- Calles peatonales
- Calles de prioridad peatonal ejecutadas
- Ensanche de vereda ejecutado
- Receso de línea de edificación



## UNIDAD AMBIENTAL 7 | USOS A NIVEL PEATONAL

### DIAGNÓSTICO PROYECTUAL

- ..... Límite unidad ambiental
- ..... Corredores perimetrales TUP
- Equipamientos públicos y privados
- Comercial
- Comercial - Residencial - Servicio
- Residencial
- Espacios de estacionamientos comerciales



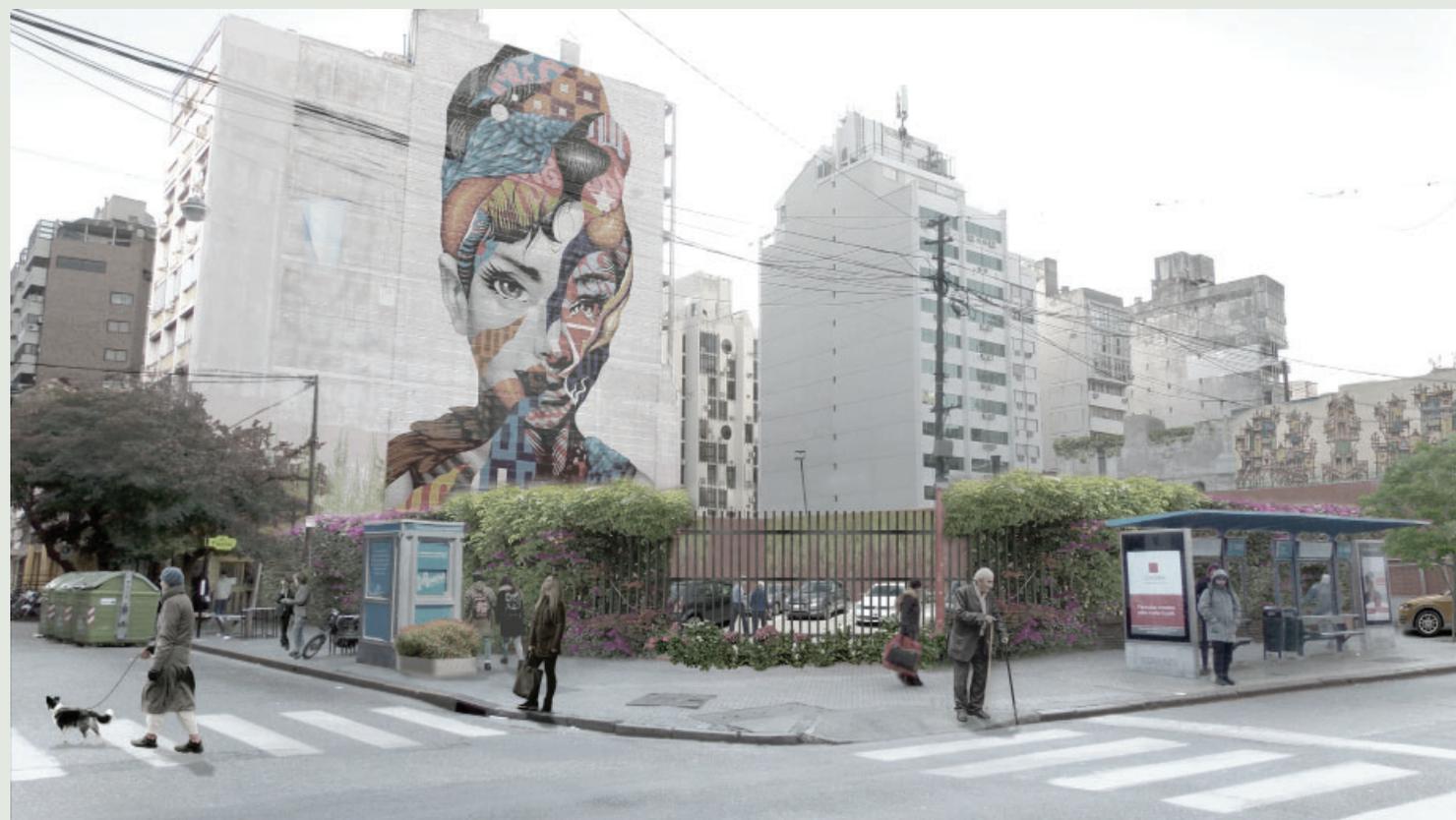
## UNIDAD AMBIENTAL 7 | PROYECTO AMBIENTAL DIAGNÓSTICO PROYECTUAL



- Forestación general
- Conectores verdes
- - - Corredores forestados
- Áreas a forestar
- Áreas de reserva
- Playas de estacionamiento a intervenir

Parques Puertas al Área Histórica: Parque de la Independencia, Parque Urquiza y Paseo Belgrano (entorno costa central, Canal 5, Enapro, ex Zona Franca) y Costa Central.

- . Paseo Oroño.
- . Paseo Pellegrini.

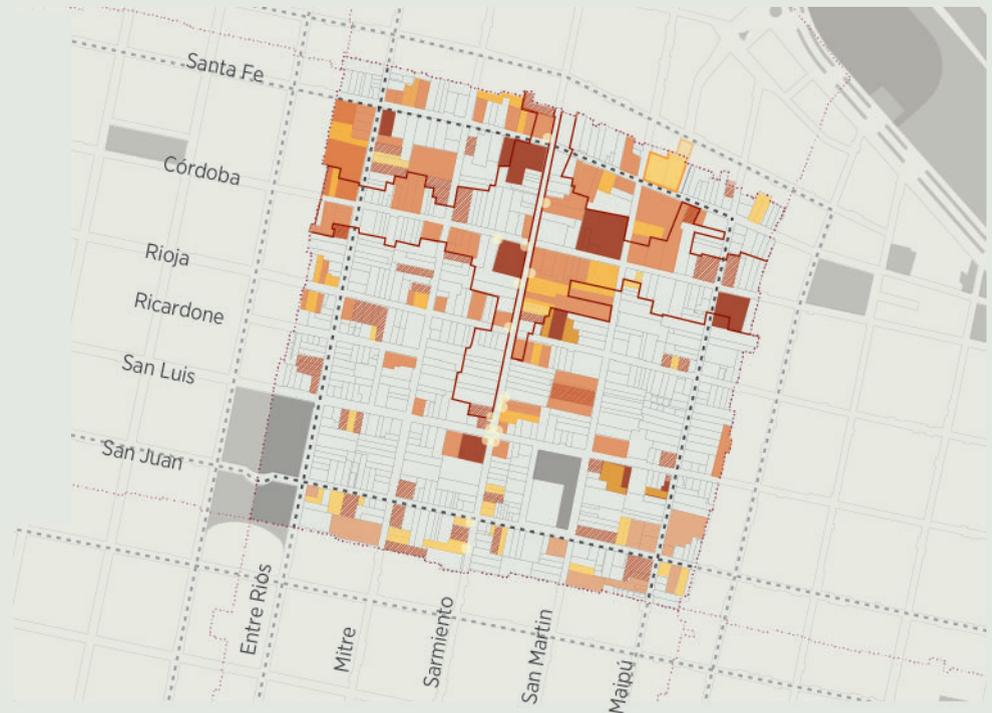


## UNIDAD AMBIENTAL 7 | PATRIMONIO DIAGNÓSTICO PROYECTUAL

- ..... Límite unidad ambiental
- ..... Corredores perimetrales TUP
- //// Inmuebles catalogados  
refuncionalizables como vivienda
- Protección de inmuebles y sitios  
de interés patrimonial (2a-2b-2c)
- Área de Reserva
- Protección indirecta
- Área de Protección Histórica
- Protección de inmuebles y sitios de  
interés patrimonial (1a-1b)
- Iluminación de edificios patrimoniales

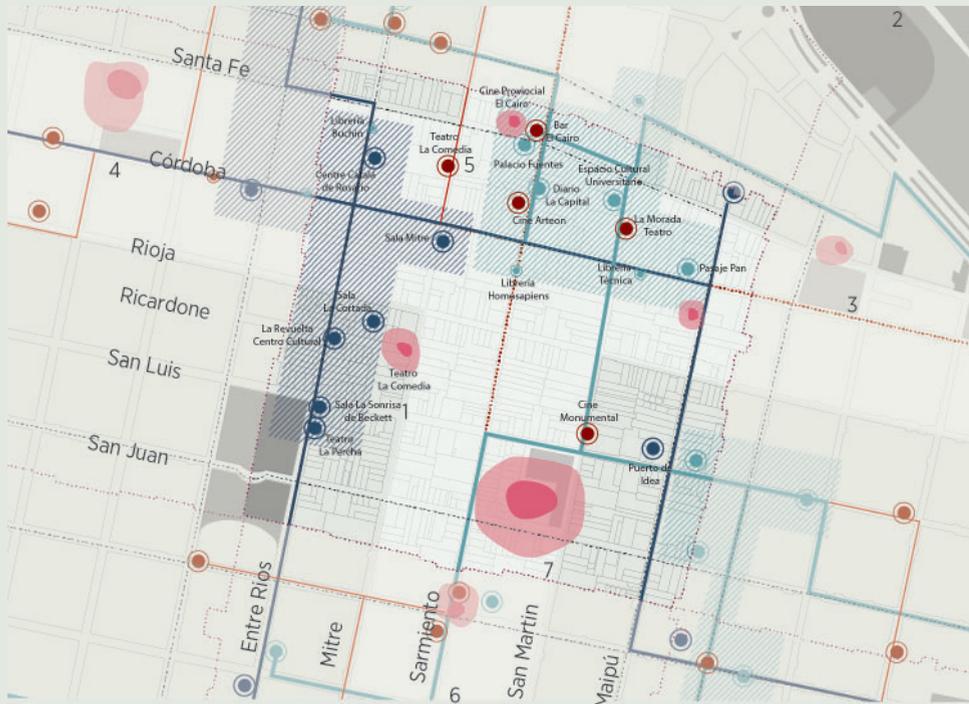
### Edificios Patrimoniales

1. La Favorita
2. Palacio Cabanellas
3. Asociación Española
4. Palacio Fuentes



## UNIDAD AMBIENTAL 7 | ESPACIOS CULTURALES - INSTITUCIONALES

### DIAGNÓSTICO PROYECTUAL



- Eje cívico calle Córdoba
- Eje cultural calle Sarmiento
- Museos y centros culturales
- Espacios culturales uso diurno
- Espacios culturales uso diurno y nocturno
- Espacios culturales uso nocturno

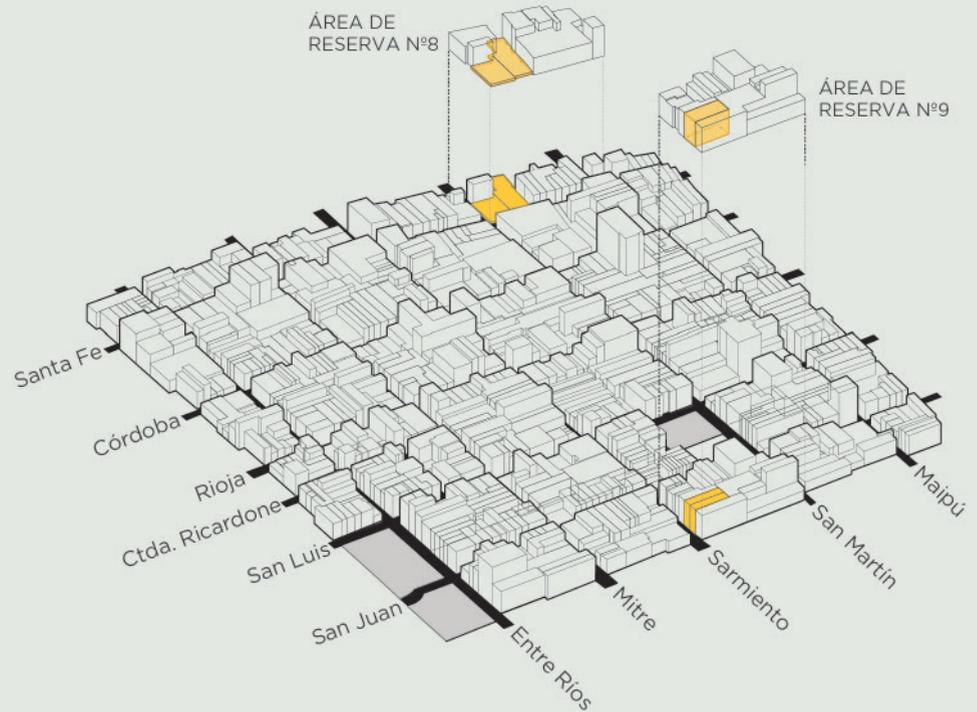
Sistema de espacios públicos y equipamientos culturales: recorridos y espacios culturales

1. Espacio Cultural Universitario
2. Centro Cultural Fontanarrosa
3. Teatro Municipal La Comedia
4. Cine El Cairo



## UNIDAD AMBIENTAL 7 | ANÁLISIS DE INDICADORES DIAGNÓSTICO PROYECTUAL

La conformación de Unidades Ambientales, permite la construcción de indicadores socioeconómicos, espaciales, de movilidad o ambientales, en diferentes sectores del área histórica, otorgando un conocimiento singular del proceso urbano en cada una de sus partes. La construcción, aplicación y confrontación de estos valores permitirá orientar las políticas, los programas y proyectos en cada unidad y en la totalidad. Así, la medición de la contaminación, el efecto de isla de calor, la forestación, el aumento del espacio libre en relación a la población, la compacidad edilicia, entre otros indicadores, fijarán las metas y expectativas de transformación.



## MANZANA 125 | **ÁREA DE RESERVA**

El Plan Integral de Revitalización del Área Histórica identifica un conjunto de Áreas de Reserva, constituidas por grandes parcelas privadas, generalmente destinadas al uso de estacionamiento comercial a cielo abierto, que representan una oportunidad de transformación para intensificar las actividades residenciales, de oficinas y comercios, modernizando los espacios privados e incrementando los espacios públicos en el centro de la ciudad.

Desde este punto de vista, son componentes estructuradores y articuladores

del centro, que tienen la futura potencialidad de diferenciarse del tejido contiguo aportando nuevas condiciones formales, funcionales y ambientales unitarias, diferentes del tejido compacto circundante.

La concepción de estas áreas, como figuras del planeamiento municipal, surgen con la identificación que realiza el Plan Director en el 2001, luego retomada por el Plan Urbano 2007-2017 y ratificada por las normas vigentes y la elaboración de los planes de detalle específicos.

La consideración del valor singular y emergente de estos componentes destacados en el tejido y en relación con las Unidades Ambientales, implica una visión contemporánea de la espacialidad del centro y un efecto revitalizador del rol histórico del mismo.



*Imágenes provistas por desarrollador*

ÁREAS DE RESERVA



Áreas de reserva Paseos peatonales

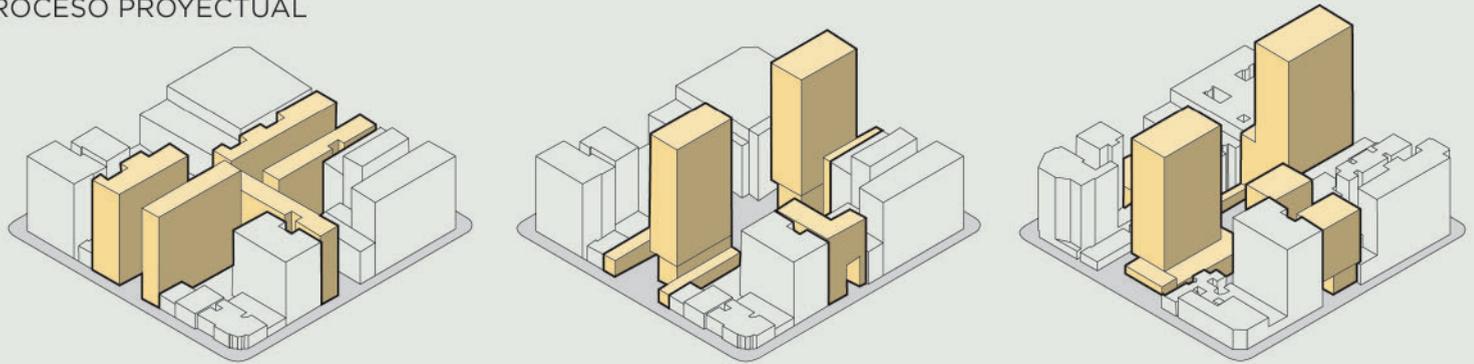
PROYECTO

Peatonal Córdoba



Paseo peatonal Unidades funcionales

PROCESO PROYECTUAL



Imágenes provistas por desarrollador

## 03

# PROGRAMA DEL HÁBITAT

---

### Estado de situación

La ciudad de Rosario presenta un déficit habitacional que se evidencia tanto en la carencia de unidades habitacionales como en la calidad de vida que éstas ofrecen (precariedad, hacinamiento, falta de servicios o tenencia segura).

Los indicadores que definen este déficit configuran una dimensión concreta de la desigualdad que se presenta en el acceso de la población a los derechos básicos, mostrando la vulnerabilidad estructural de distintas áreas de la ciudad.

La condición de marginalidad y exclusión ocupa hoy la agenda social, haciendo visible la fisura entre las necesidades sociales y las respuestas habitacionales.

La planificación se enfrenta a la búsqueda de propuestas que consideren a la vivienda más como un proceso social y activadora del desarrollo local que como un objeto en sí mismo.

Este programa de hábitat social, definido por el estado de situación, plantea una propuesta de intervención para definir líneas de acción integradoras que apunten al diseño de estrategias que permitan accionar desde una posición crítica e interdisciplinaria, visualizando los derechos de ciudadanía con respecto al hábitat.

### Objetivo general

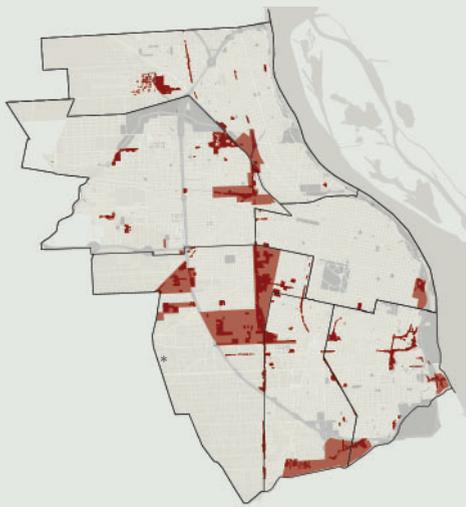
Reconocer a la integración socio-urbana como un proceso indispensable para la superación de situaciones de segregación, que promueva la inclusión de las personas y la ampliación de sus niveles de ciudadanía garantizando sus derechos sociales, culturales, económicos y ambientales.

### Objetivos específicos

- Garantizar la mejora de las condiciones habitacionales y ambientales para el desarrollo humano.
- Promover proyectos de integración física y social fundado en la declaración de interés social y urbanístico de la intervención.
- Desarrollar un marco conceptual de políticas de regularización como respuesta al problema de la informalidad habitacional.
- Incorporar los asentamientos irregulares a la ciudad formal en los sistemas georeferenciados de consulta municipal.

### Propuesta de intervención

Para caracterizar los asentamientos irregulares se adopta una estrategia metodológica aproximativa que, si bien no es exacta, nos permite definir de manera más precisa la magnitud de nuestro objeto de estudio. En este sentido, un acercamiento cuantitativo al problema lleva a relevar primeramente los asentamientos irregulares de nuestra ciudad, su ubicación geográfica y sus particularidades.



■ Asentamientos irregulares\*  
■ Planes especiales

El diagnóstico preliminar está basado en los siguientes registros fotográficos: <http://infomapa.rosario.gov.ar/emepa/mapa.htm> (2013) - <http://bing.com/mapspreview> (2016) - <http://google.com/earth/> (2018). La población se estimó según los lineamientos tomados en el censo realizado en los asentamientos entre los años 1992 y 1996 (5 habitantes por unidad de vivienda).

El análisis de los datos recabados permite presentar una «foto» de la realidad de los asentamientos irregulares, teniendo en cuenta el carácter dinámico del fenómeno.

\*Podemos definir a los asentamientos irregulares como barrios informales que se constituyeron mediante distintas estrategias de ocupación del suelo y que presentan diferentes grados de precariedad y hacinamiento, un déficit en el acceso formal a los servicios básicos y una situación dominial irregular en la tenencia del suelo. Sus carencias no se limitan a la situación deficitaria de su vivienda.

La característica principal de los asentamientos en Rosario está relacionada a la condición de irregularidad de la tenencia de la tierra, ya sea propiedad del estado (municipal, provincial o nacional) o privada. Ocupan cerca de 550 ha en el ejido urbano, de las cuales el 60% son terrenos privados, cerca del 37% son terrenos públicos (principalmente tierras fiscales, lados de las vías del ferrocarril y márgenes de los arroyos) y el resto son calles aprobadas por ordenanza.

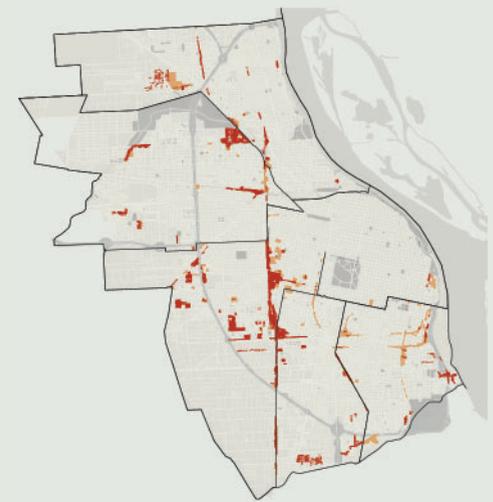
En los últimos 20 años se registra un aumento de población que vive en asentamientos irregulares debido, entre otras cuestiones, a las oportunidades que ofrece nuestra ciudad relacionadas al trabajo, la salud y la educación, atrayendo frecuentemente a familias de otras provincias o países limítrofes que encuentran en los asentamientos un lugar para vivir.

A los indicadores cuantitativos se le suman los indicadores cualitativos relacionados a lo social: las redes que se establecen entre los vecinos por trabajo, relaciones familiares o actividades en común.

Al momento de considerar una intervención urbana podemos distinguir dos grandes grupos. Por un lado, las propuestas de **regularización de dominio** para los casos de asentamientos que de alguna manera ya están integrados en la trama de la ciudad.

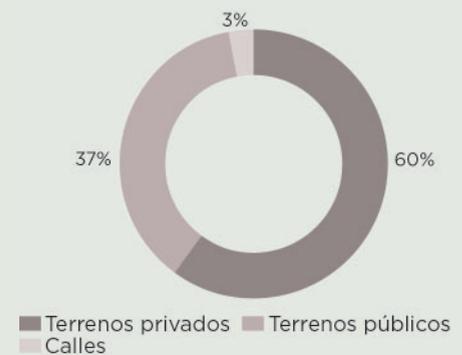
Por otro lado, se proponen acciones de **relocalización o reordenamiento** para los casos de asentamientos vin-

culados a riesgos ambientales (como áreas inundables o peligrosas) o situados de manera que interfieran con algún proyecto estructural o estratégico (por ocupación de áreas portuarias, ferroviarias, trazados principales o accesos urbanos).



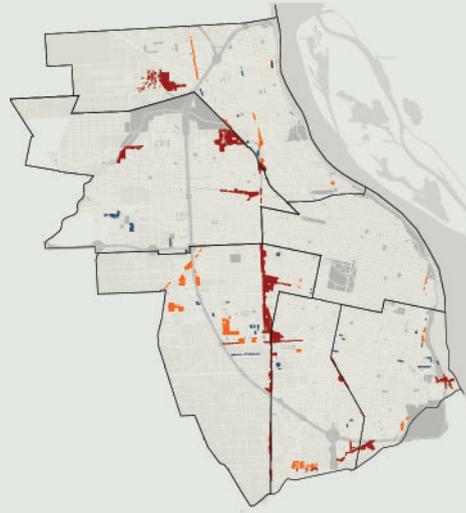
■ Regularización parcelaria  
■ Reordenamiento/Relocalización urbana

### OCUPACIÓN DEL SUELO SEGÚN PROPIETARIOS



Fuente: Secretaría de Planeamiento - Año 2018

NIVELES DE ACTUACIÓN



- PRIORIDAD ALTA  
Relacionada a riesgos ambientales (inundabilidad, cercanía a vías del FC)
- PRIORIDAD MEDIA  
Relacionada al emplazamiento, accesibilidad (proyectos estructurales o estratégicos, ocupación de calles)
- PRIORIDAD BAJA  
Relacionada a la cantidad de viviendas y superficie ocupada

**Prioridad de intervención**

Del relevamiento y análisis realizado se establece una prioridad de intervención que se desarrollará en distintas escalas.

A escala urbana, se proponen tres niveles de actuación: prioridad alta relacionada a riesgos ambientales como inundabilidad o cercanía a vías del ferrocarril, prioridad media relacionada al emplazamiento y la accesibilidad (proyectos estructurales, estratégicos y ocupación de calles) y prioridad baja relacionada a la cantidad de viviendas, superficie ocupada, cantidad de lotes ocupados y propiedad de los terrenos.

A escala de distrito se analizan cada uno de los asentamientos para establecer un orden de prioridad al momento de encarar una política habitacional.

Para el caso de las propuestas de regularización dominial, este orden se define teniendo en cuenta variables como cantidad de viviendas, superficie ocupada, cantidad de lotes ocupados (cantidad de propietarios) y propiedad de los terrenos (públicos y privados).

Para el caso de las acciones de relocalización o reordenamiento se define un orden donde los asentamientos que corren riesgos ambientales (inundabilidad, polución o riesgo por cercanía a vías) son los primeros en los que hay que intervenir. También se tiene en cuenta para seleccionar el tipo de intervención, el emplazamiento y la accesibilidad (proyectos estructurales o estratégicos, ocupación de calles). Por último, se intervendrá según cantidad de viviendas, superficie ocupada, cantidad de lotes ocupados (cantidad de propietarios) y propiedad de los terrenos (públicos o privados).

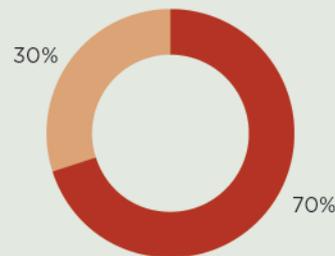
En el **Distrito Norte**, del total de las viviendas localizadas en asentamientos irregulares, 30% están encuadradas en políticas de regularización dominial y el resto en políticas de relocalización y/o reordenamiento.



Regularización parcelaria  
Reordenamiento/Relocalización urbana

Solo el 1% de las viviendas que se encuentran dentro de esta última operatoria se ubican en calles aprobadas por ordenanza, es decir, son las viviendas a relocalizar para lograr la integración urbana a nivel vial.

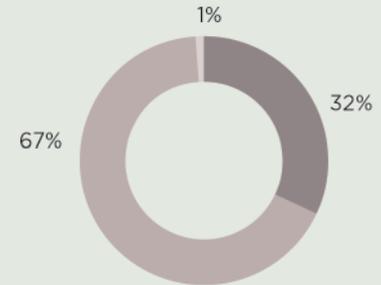
REGULARIZACIÓN Y REORDENAMIENTO DE VIVIENDAS



Regularización parcelaria  
Reordenamiento/Relocalización urbana

Las viviendas a reordenar se encuentran tanto en terrenos públicos como privados. En este caso, el 67% están en terrenos públicos por lo cual se simplifica la gestión para regularizar su situación.

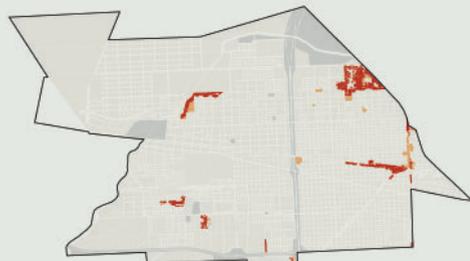
OCUPACIÓN DEL SUELO SEGÚN PROPIETARIOS



Terrenos privados  
Terrenos públicos  
Calles

Fuente: Secretaría de Planeamiento - Año 2018

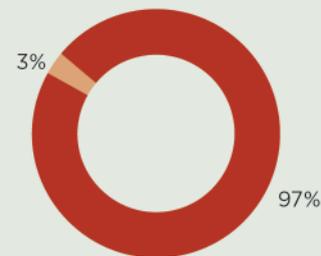
En el **Distrito Noroeste**, del total de las viviendas localizadas en asentamientos irregulares, la mayoría están encuadradas en políticas de relocalización y/o reordenamiento de las cuáles solo el 4% de las vivien-



Regularización parcelaria  
Reordenamiento/Relocalización urbana

das que se encuentran dentro de esta operatoria están ubicadas en calles aprobadas por ordenanza, es decir, son las viviendas a relocalizar para lograr la integración urbana a nivel vial.

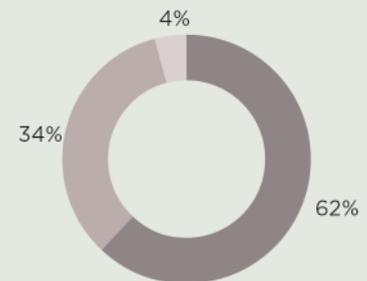
REGULARIZACIÓN Y REORDENAMIENTO DE VIVIENDAS



Regularización parcelaria  
Reordenamiento/Relocalización urbana

Las viviendas a reordenar se encuentran tanto en terrenos públicos como privados. En este caso, el 62% están en terrenos privados lo que significa que hay que planificar la gestión para expropiarlos y poder regularizar su situación.

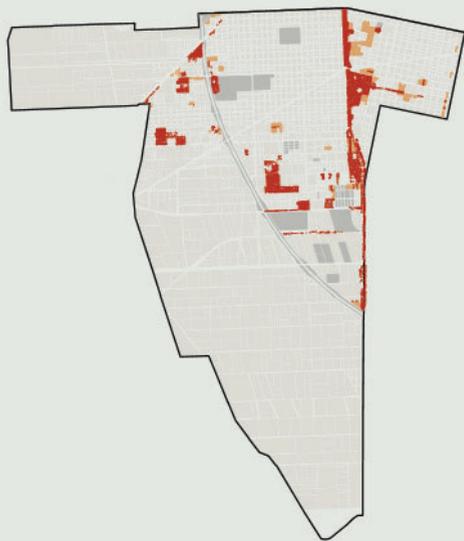
OCUPACIÓN DEL SUELO SEGÚN PROPIETARIOS



Terrenos privados  
Terrenos públicos  
Calles

Fuente: Secretaría de Planeamiento - Año 2018

En el **Distrito Oeste**, del total de las viviendas localizadas en asentamientos irregulares, 23% están encuadradas en políticas de regularización dominial y 87% en políticas de relocalización y/o reordenamiento.



Regularización parcelaria  
Reordenamiento/Relocalización urbana

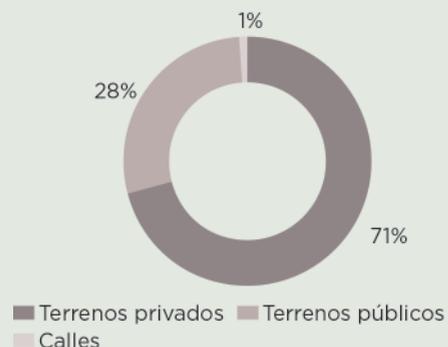
Solo el 1% de las viviendas que se encuentran dentro de esta última operatoria se encuentran ubicadas en calles aprobadas por ordenanza, es decir, son las viviendas a relocalizar para lograr la integración urbana a nivel vial.

REGULARIZACIÓN Y REORDENAMIENTO DE VIVIENDAS



Las viviendas a reordenar se encuentran tanto en terrenos públicos como privados. En este caso, el 71% están en terrenos privados lo que significa que hay que planificar la gestión para expropiarlos y poder regularizar su situación.

OCUPACIÓN DEL SUELO SEGÚN PROPIETARIOS



Fuente: Secretaría de Planeamiento - Año 2018

En el **Distrito Sudoeste**, del total de las viviendas localizadas en asentamientos irregulares, 14% están encuadradas en políticas de regularización dominial y 86% en políticas de relocalización y/o reordenamiento.



Regularización parcelaria  
Reordenamiento/Relocalización urbana

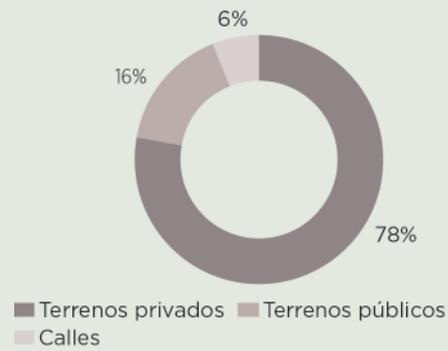
Sólo el 6% de las viviendas que se encuentran dentro de esta última operatoria se encuentran ubicadas en calles aprobadas por ordenanza, es decir, son las viviendas a relocalizar para lograr la integración urbana a nivel vial.

REGULARIZACIÓN Y REORDENAMIENTO DE VIVIENDAS



Las viviendas a reordenar se encuentran tanto en terrenos públicos como privados. En este caso, el 78% están en terrenos privados lo que significa que hay que planificar la gestión para expropiarlos y poder regularizar su situación.

OCUPACIÓN DEL SUELO SEGÚN PROPIETARIOS

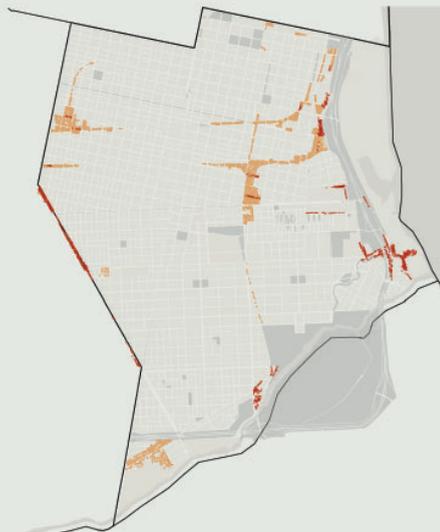


Fuente: Secretaría de Planeamiento - Año 2018

En el **Distrito Sur**, del total de las viviendas localizadas en asentamientos irregulares, 78% están encuadradas en políticas de regularización domini- nial y solo 22% en políticas de reloca- lización y/o reordenamiento.

El 13% de las viviendas que se encuen- tran dentro de esta última operato- ria se encuentran ubicadas en calles aprobadas por ordenanza, es decir, son las viviendas a relocalizar para lo- grar la integración urbana a nivel vial.

Las viviendas a reordenar se encuen- tran tanto en terrenos públicos como privados. En este caso, el 65% están en terrenos públicos por lo cual se simplifica la gestión para regularizar su situación.



Regularización parcelaria  
Reordenamiento/Relocalización urbana

REGULARIZACIÓN Y REORDENAMIENTO DE VIVIENDAS



OCUPACIÓN DEL SUELO SEGÚN PROPIETARIOS

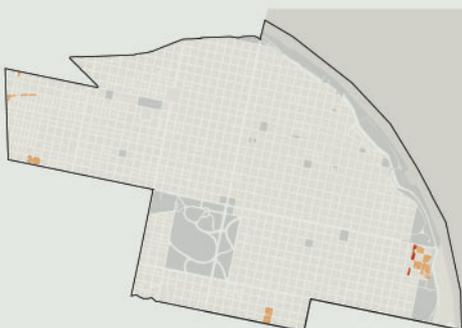


Fuente: Secretaría de Planeamiento - Año 2018

En el **Distrito Centro**, del total de las viviendas localizadas en asentamien- tos irregulares, 40% están encuadra- das en políticas de regularización domini- al y 60% en políticas de reloca- lización y/o reordenamiento.

No hay viviendas ubicadas en calles aprobadas por ordenanza, es decir, no hay viviendas a relocalizar sino que solo hay viviendas a reordenar en el área.

Las viviendas a reordenar se encuen- tran tanto en terrenos públicos como privados. En este caso, el 74% están en terrenos públicos por lo cual se simplifica la gestión para regularizar su situación.

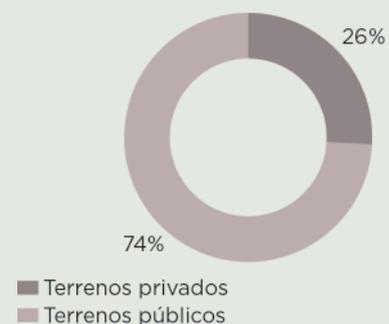


Regularización parcelaria  
Reordenamiento/Relocalización urbana

REGULARIZACIÓN Y REORDENAMIENTO DE VIVIENDAS



OCUPACIÓN DEL SUELO SEGÚN PROPIETARIOS



Fuente: Secretaría de Planeamiento - Año 2018

### Líneas de acción

La Secretaría de Planeamiento ha realizado periódicamente, desde hace más de 20 años, el relevamiento en los asentamientos irregulares de la ciudad de Rosario para tener un registro de la situación deficitaria habitacional y para poder tomar decisiones frente a situaciones concretas.

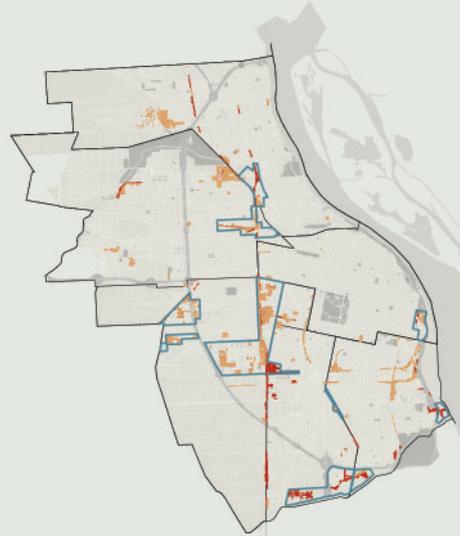
La Dirección General de Planificación Urbana se ocupa desde entonces del asesoramiento y seguimiento de proyectos tanto a escala barrial como distrital teniendo en cuenta las estrategias y operaciones definidas por el plan urbano.

Interactúa con otras secretarías de la Municipalidad de Rosario y con dependencias del ámbito provincial y nacional articulando la relación entre la población, el medio ambiente y el crecimiento de nuestra ciudad para intervenir en la urbanización, la infraestructura, la movilidad y los espacios públicos.

### Planes especiales

Una vez realizado el relevamiento, el análisis y el diagnóstico, se definen una serie de planes especiales en áreas de desarrollo social y urbano con la premisa de reconocer a la integración urbana como parte indispensable para la superación de situaciones de segregación, apuntando a la inclusión de las personas y a la ampliación de sus niveles de ciudadanía garantizando sus derechos sociales, culturales, económicos y ambientales.

Los planes especiales previstos para nuestra ciudad son: Plan Especial Barrio Industrial, Plan Especial Ludueña, Plan Especial Villa Banana, Plan Especial Bella Vista, Plan Especial Área Barrial 6, Plan Especial Área La Palmera, Plan Especial Área Los Humitos, Plan Especial Balneario Los Ángeles, Plan Especial Avellaneda al 4200, Plan Especial Las Flores Sur, Plan Especial Flammarion, Plan Especial San Martín Sur, Plan Especial El Mangrullo y Plan Especial CUR.



- Regularización parcelaria
- Reordenamiento/Relocalización urbana
- Planes especiales en áreas de desarrollo social y urbano prioritario

## PLAN ESPECIAL SAN MARTÍN SUR

Este es el caso del Plan Especial San Martín Sur. En primer lugar se realiza un relevamiento del equipamiento existente (escuelas primarias y secundarias, jardín de infantes, centros de salud, comedores comunitarios, iglesia) y de los espacios verdes (plazones deportivos, plazas, reservorios, clubes).

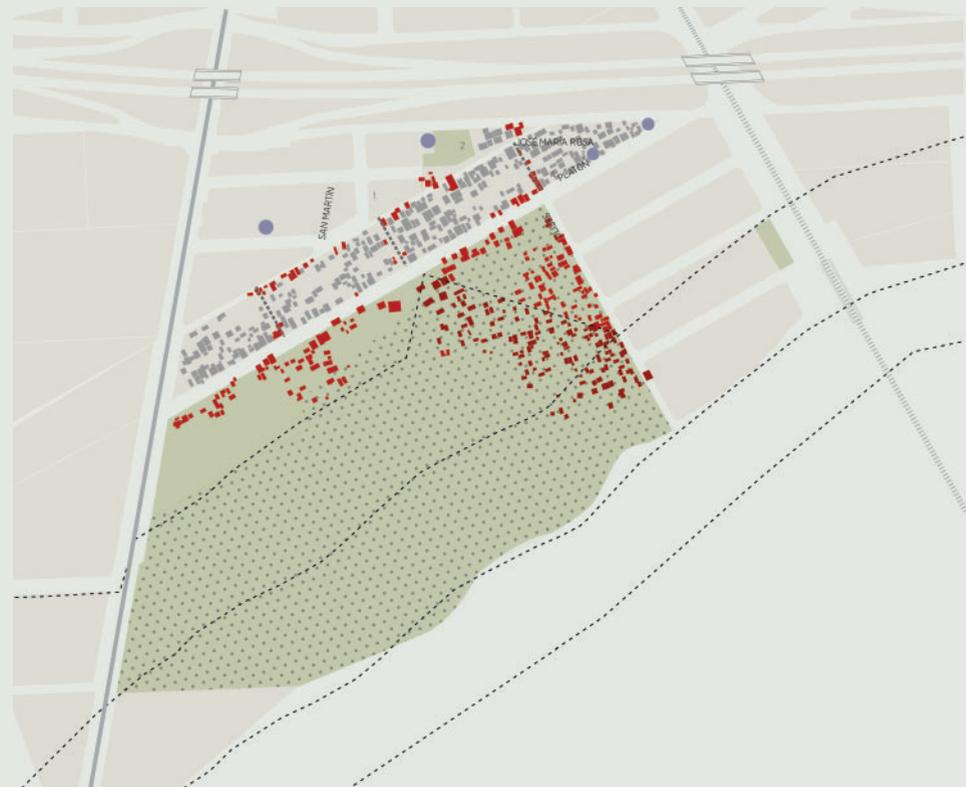
Se propone tanto la apertura o supre-

sión de calles (aprobadas por ordenanza) como la apertura de calles nuevas para dar continuidad a la traza urbana. Se recomienda la consolidación de calle San Martín como corredor principal del área para promover los servicios hacia el sur.

En cuanto a la relocalización de viviendas, se recomienda el traslado a terrenos disponibles y cercanos de propie-

dad pública o privada (priorizando los que cuenten con menor número de propietarios), poniendo especial atención en la curva de inundabilidad y en los riesgos que trae aparejado.

Por último se propone un nuevo espacio verde (reservorio) para completar el proyecto.



### INFRAESTRUCTURA

- Ejes
- ||||| Ferrocarril
- Apertura de calles
- Ordenanza de inundabilidad n° 7336/02

### URBANIZACION

- Asentamientos a consolidar 291 unidades
- Asentamientos a relocalizar ubicados en áreas de impactos mayores y áreas de escurrimiento (según ordenanzas de inundabilidad)
- Asentamientos a reordenar / relocalizar (prioridad baja)

Total de unidades a reordenar / relocalizar 306

### ESPACIO PÚBLICO Y EQUIPAMIENTO

- Espacios verdes públicos
- Espacios verdes públicos a incorporar
- Equipamiento existente
  1. Escuela N° 1220 San Martín de Porres
  2. Centro de salud Julio Maiztegui
  3. Iglesia
  4. Comedor de Corazones San Roque

## PLAN ESPECIAL ÁREA BARRIAL 6

El Área Barrial 6 es un sector de la ciudad de Rosario, ubicado en el Distrito Oeste, donde conviven asentamientos irregulares, conjuntos habitacionales y grandes parcelas.

Entre los asentamientos se encuentran Villa Cariñito, La Cava, Alvear, El Sol, Luz y Esperanza, La Amistad, Juan XXIII, Sucesión Deliot, Espinosa y Liniars, Barrio Moreno y La Tacuarita.

Se realiza el relevamiento del equipamiento existente (escuelas primarias y secundarias, jardín de infantes, cen-

tros de salud, centros de convivencia barrial, seccional policial, vecinales, centro cultural, etc.) y de los espacios verdes (playones deportivos, plazas, polideportivos, clubes).

Se propone tanto la apertura o supresión de calles (aprobadas por ordenanza) como la apertura de calles nuevas para dar continuidad a la traza urbana y para afianzar la conectividad norte-sur y este-oeste. Se sugiere consolidar, recalificar y remodelar las calles existentes y potenciar tanto el eje estructurante (calle Rouillón) como los

corredores principales (avenidas Cisnero, Provincias Unidas y Aborígenes Argentinos).

Además, se promueve la conectividad norte-sur a través de la propuesta de dos pasos a nivel (bulevar Avellaneda y colectora avenida de Circunvalación).

En cuanto a la relocalización de viviendas se recomienda el traslado a terrenos disponibles y cercanos, de propiedad pública o privada, para rehabilitar las áreas degradadas, generando nuevas dinámicas y regenerando el tejido urbano.



### INFRAESTRUCTURA

- Ejes
- ▬ Ferrocarril
- ⋯ Apertura de calles
- ⋯ Pasos a nivel

### URBANIZACIÓN

- Asentamientos a consolidar  
2080 unidades
- Asentamientos a reordenar / relocalizar  
1700 unidades

### ESPACIO PÚBLICO Y EQUIPAMIENTO

- Espacios verdes públicos
- Espacios verdes públicos a incorporar

#### ● Equipamiento existente

1. Centro de Salud "Luchemos por la vida"
2. Centro de convivencia barrial "La Lagunita"
3. Centro de Salud N° 13 FONAVI
4. Escuela N° 1276 / Escuela N° 240
5. Jardín de Infantes N° 65
6. Seccional 19°
7. Polideportivo Deliot / Centro de Salud "Mauricio Casals"
8. Dispensario AMPER
9. Vecinal 13 de Marzo

10. Escuela N° 1381
11. Centro de Convivencia barrial "Vía Honda"
12. Centro de Salud "Julio A. Roca"
13. Escuela primaria N° 1380
14. Centro de Salud provincial
15. Centro de Salud "Libertad"
16. Escuela N° 1333
17. Centro de Salud "Barrio Toba"
18. Centro de convivencia barrial "Rouillón"
19. Vecinal Cacique Pedro Martínez
20. Escuela secundaria N° 518
21. Vecinal 23 de Febrero
22. Centro de convivencia barrial "23 de febrero"
23. Centro cultural "El Obrador"

## PLAN ESPECIAL LUDUEÑA

En el caso del Plan Especial Ludueña se intervino sobre un sector ubicado a ambos lados de las vías del ferrocarril ex Mitre.

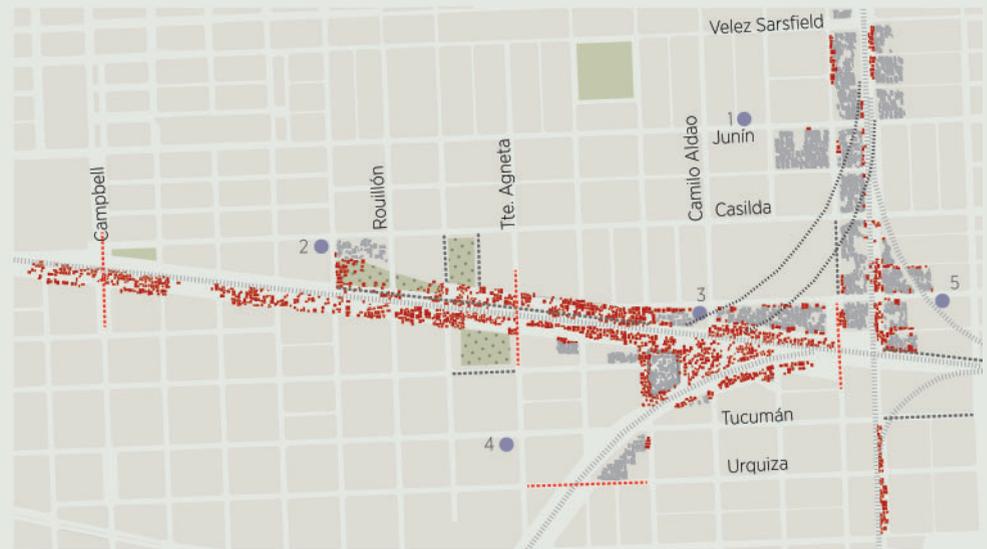
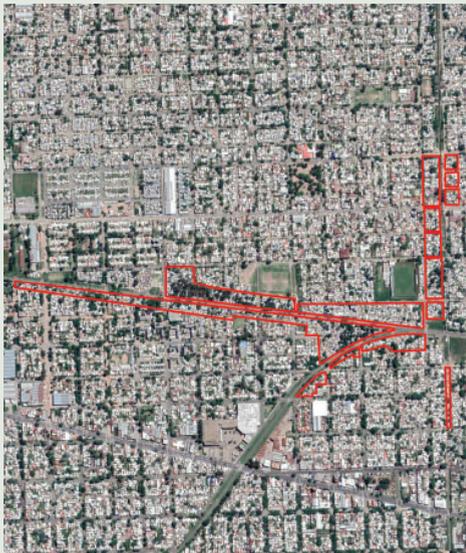
Se realiza el relevamiento del equipamiento existente (escuelas primarias y secundarias, jardín de infantes, centros de salud, etc.) y de los espacios recreativos (playones deportivos, plazas, clubes).

Se propone tanto la apertura o supresión de calles (aprobadas por ordenanza) como la apertura de calles nuevas, además de potenciar Felipe Moré como eje estructurante e impulsar la apertura de nuevos pasos a nivel para dar mayor continuidad a la traza urbana existente y mejorar la conectividad norte-sur y este-oeste.

Considerada un área de oportunidad

se proyecta la Estación Ludueña a fin de promover un sistema de proximidad estructural para el futuro transporte metropolitano.

En cuanto a la relocalización de viviendas, se recomienda el traslado a terrenos disponibles y cercanos de propiedad pública o privada, priorizando los que cuenten con menor número de propietarios.



### INFRAESTRUCTURA

- Ejes
- ||||| Ferrocarril
- Apertura de calles
- .... Pasos a nivel
- ..... Futuro transporte metropolitano

### URBANIZACIÓN

- Asentamientos a consolidar  
1045 unidades
- Asentamientos a reordenar / relocalizar  
1790 unidades

### ESPACIO PÚBLICO Y EQUIPAMIENTO

- Espacios verdes públicos
- Espacios verdes públicos a incorporar
- Equipamiento existente
- 1. Centro de Salud municipal Ludueña Norte
- 2. Centro de Salud municipal Dra. Ferrandini
- 3. Escuela N° 1027 Luisa Mora de Olguín
- 4. Centro de Salud provincial N° 27
- 5. Centro de Salud municipal R. Coulin

# INSTRUMENTOS DE TRANSFORMACIÓN

04

Los Instrumentos de actuación del Plan Urbano, desde el Programa de Grandes Infraestructuras y Equipamientos, el Programa Integral de Suelo Productivo y las Normas Urbanísticas Generales y Particulares -Planes Especiales, Planes de Detalle, de Preservación del Patrimonio o de Protección Ecológica- hasta los instrumentos de gestión para la concertación y el desarrollo urbano, se articulan con los Planes Sectoriales que responden a una problemática específica, como el Plan Integral de Movilidad o el Plan Ambiental Rosario. En algunos casos, son herramientas consolidadas en la actuación y gestión local por la normativa vigente, en otros, son programas a promover en el marco de las políticas y oportunidades de este Plan Urbano.

El **Programa de Grandes Infraestructuras y Equipamientos** está en consonancia con la transformación urbana propuesta, sus estrategias y operaciones. Una vez consensuado, deberá ser presupuestado y eventualmente ejecutado o gestionado localmente o ante el nivel que corresponda, sea éste el Estado nacional, el gobierno de la provincia de Santa Fe, organismos regionales -como el ECOM- o entidades prestatarias de servicios.

La **Normativa Urbanística** en sus aspectos generales y particulares -tejido, trazados, usos del suelo, o áreas de reserva, etc.-, las Normas de Patrimonio Arquitectónico y Urbano y las normas que establece el Programa de Construcciones Sustentables y Eficiencia Energé-

tica, son instrumentos que tienen absoluta vigencia jurídica en su aplicación. Para ellos, se propone la adecuación específica y parcial que corresponda, en cada caso, a los lineamientos de este plan.

El **Programa Integral de Suelo Productivo**, incluido en el Plan 2007-2017, requiere una actualización en relación a la promoción y gestión de la industria, la configuración de tejidos mixtos o híbridos que acerquen el empleo a la población, la creación de nuevas áreas para su radicación ampliando la oferta de suelo en el ejido y la compatibilidad con otras actividades productivas de carácter ecológico, como la frutihortícola.

## 01

## PROGRAMA DE GRANDES INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS

El programa contiene una síntesis de las obras más expresivas y necesarias del sistema vial, ferroviario, fluvial, del aeropuerto y del puerto de Rosario, de las redes o componentes de infraestructura y de los grandes equipamientos considerados especiales. Todas estas obras tienen una gran capacidad para transformar la ciudad de cara al 2030, habida cuenta que conforman las dotaciones de carácter estructural, de larga permanencia en el espacio geográfico de la ciudad y de mayor impacto social y económico.

**Sistema vial metropolitano**

Se describen las obras viales de importancia para el proceso de integración de la ciudad con la metrópoli, fortaleciendo la mejora y completamiento de los accesos, conexiones y los sistemas de ronda. La casi totalidad de estas obras están incluidas en los Planes Interjurisdiccionales convenidos entre el Municipio de Rosario, las localidades vecinas y el ECOM.

1. Remodelación Ruta Nacional N°11 (avenida urbana).
2. Implementación camino de borde traza ferroviaria (ex Mitre).
3. Nueva traza de acceso Ruta Nacional N°34 (autovía).
4. Nueva traza de la avenida Segunda Ronda-aeropuerto hacia el norte desde avenida Newbery hasta nueva Ruta Nacional N°34 (autovía).
5. Ingreso al Aeropuerto Internacio-

nal Rosario «Islas Malvinas» y conexión con Funes.

6. Nuevo acceso al aeropuerto desde Autopista Rosario-Córdoba y nueva traza de la avenida Segunda Ronda-aeropuerto hacia el sur hasta nueva Ruta Nacional N°33 (autovía).
7. Remodelación antigua Ruta Nacional N°9 hasta A012 (avenida urbana).
8. Nueva traza Ruta Nacional N°33 (autovía con acceso por avenida Uriburu).
9. Remodelación Ruta Provincial N°18 hasta A012.
10. Incorporación 3° carril por sentido de mano Autopista Rosario-Córdoba hasta Carcarañá y Rosario-Buenos Aires hasta San Nicolás.
11. Reestructuración A012 (autovía).



MOVILIDAD VIAL METROPOLITANA

**Sistema vial local**

Las obras viales locales, independiente de la recualificación o mejora de las arterias en general, puntualizan algunas intervenciones dirigidas a resolver definitivamente la conectividad y atravesamiento de la denominada ciudad de transición, junto al acceso a los grandes equipamientos o piezas urbanas destacadas, como el aeropuerto, la avenida Segunda Ronda, el sistema ferroviario, la costa sur o las nuevas áreas de desarrollo.

1. Apertura avenida Bordabehere desde Estación Rosario Norte hasta cruce Alberdi.
2. Remodelación cruce Alberdi.
3. Remodelación bulevar Seguí desde avenida Ovidio Lagos hasta calle Ayacucho y remodelación y apertura desde Ayacucho hasta Colectora de Acceso Sur.
4. Remodelación de bulevar Avellaneda desde avenida Arijón hasta avenida Batlle y Ordoñez y apertura desde Batlle Ordoñez hasta límite del municipio (par calle Medina-Avellaneda).
5. Apertura bulevar Wilde desde Autopista Rosario-Córdoba hasta bulevar 27 de Febrero.
6. Remodelación y apertura de bulevar 27 de Febrero desde avenida de Circunvalación hasta prolongación de bulevar Wilde.
7. Remodelación avenida Provincias Unidas desde bulevar Seguí hasta

calle Espinosa y apertura desde Espinosa hasta colectora de avenida de Circunvalación.

8. Apertura calle lateral este a vías del ferrocarril Belgrano Cargas S.A. (ex troncal ferroviaria) desde bulevar 27 de Febrero hasta bulevar Seguí y remodelación del nudo bulevar 27 de Febrero y avenida Perón.

9. Remodelación calle Baigorria (prioritaria) y Salvat (complementaria) desde avenida de Circunvalación hasta avenida de Segunda Ronda-aeropuerto.

10. Remodelación segunda etapa avenida Carrasco desde Bajada Escauriza hasta avenida Puccio.

11. Remodelación segunda etapa avenida Jorge Newbery desde avenida de Circunvalación hasta la avenida Segunda Ronda.

12. Remodelación calle Juan José Paso desde avenida de Circunvalación hasta avenida Sabín.

13. Remodelación avenida Pellegrini desde bulevar Avellaneda hasta avenida Provincias Unidas.

14. Remodelación calle Ayacucho desde Lamadrid hasta avenida Batlle y Ordóñez.



MOVILIDAD VIAL LOCAL

■ ■ ■ Apertura y remodelación de calles

### Sistema ferroviario

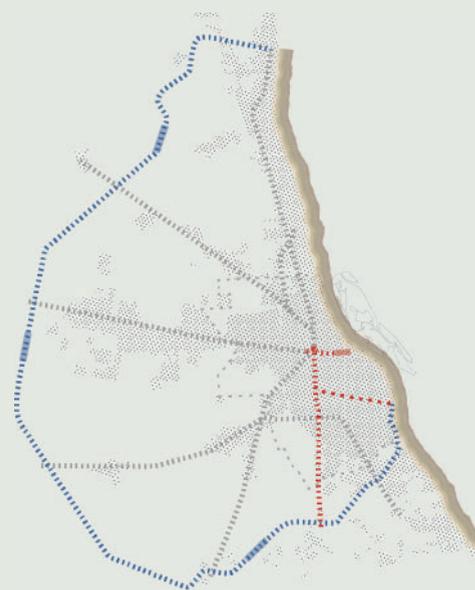
El sistema ferroviario, tanto de carga como de pasajeros, admite una diversidad de opciones para la resolución de su funcionalidad. Aquí se describen algunos escenarios posibles, de acuerdo al nivel de complejidad relativo a su construcción o su impacto urbano y el tipo genérico de inversión necesaria.

Estos escenarios no son modelos cerrados. Las decisiones sobre las piezas del sistema son intercambiables y pueden derivar en nuevos esquemas o planteos. Un estudio específico deberá contemplar no solo la función e impacto del sistema, sino también su valoración socio-ambiental y la resolución de problemáticas conexas, como por ejemplo el Plan Integral de Movilidad de Rosario, el Plan Estratégico para la Reorganización, Recuperación y Modernización del Sistema de Transporte Ferroviario (CIMOP) y los estudios o propuestas que se elaboren en los diferentes niveles del estado.

### Sistema ferroviario de cargas

**Escenario 1** (baja o mediana inversión): ejecución de curvas ferroviarias en Cabán 8, limitando el acceso de cargas del ferrocarril ex Mitre al este de cruce Alberdi- con liberación progresiva de tierras de playa Balanza Nueva y Patio Cadenas; reacondicionamiento de vías del ferrocarril Belgrano Cargas (ex troncal); liberación y uso parcial para vivienda y equipamiento, con posible gestión pública-privada, del ramal Central Córdoba desde Parque Hipólito Yrigoyen hasta bulevar Avellaneda (8,5 ha).

**Escenario 2** (alta inversión): ejecución del circunvalar ferroviario paralelo a Ruta A012; sistema regional alternativo, con incorporación de nuevas playas de clasificación y logística.<sup>10</sup>



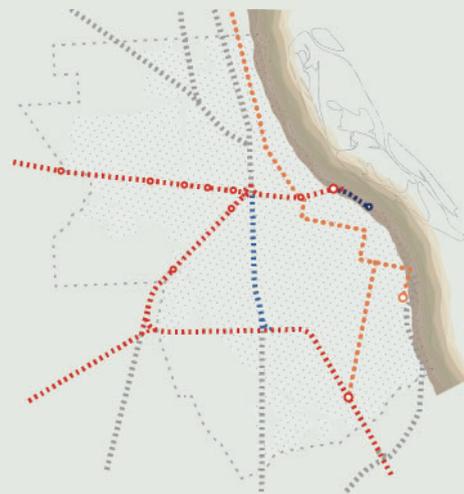
MOVILIDAD FERROVIARIA DE CARGAS

● ● ● Escenario 1  
● ● ● Escenario 2

<sup>10</sup> Proyecto Circunvalar de Rosario (1999). Reordenamiento de los Accesos Ferroviarios y Viales en la Región Metropolitana de Rosario. Decreto Nacional N°1683/2005 (Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicio, Secretaría de Transporte de la Nación).

### Sistema ferroviario de pasajeros

**Escenario 1** (mediana inversión): reacondicionamiento de vías y habilitación de cruces viales prioritarios para trenes de larga distancia en relación a la estación Rosario Norte, al barrio Cabán 9 en la ciudad de Pérez y a la estación Rosario Sur -actual recorrido del tren Rosario-Buenos Aires- y reacondicionamiento de vías para trenes de pasajeros regionales desde Rosario a Cañada de Gómez, a Casilda, a Villa Constitución o San Nicolás. Restauración y/o ejecución de estaciones intermedias multimodales: en ramal Cañada de Gómez -Rosario Norte, Cruce Alberdi, Ludueña (Carriego), Solís, CMD Noroeste, Antártida y aeropuerto-, en ramal Casilda -barrio Vila y Santa Lucía-bulevar 27 de Febrero- y en ramal Villa Constitución -Rosario Sur, Coronel Aguirre, Alvear, Arroyo



MOVILIDAD FERROVIARIA DE PASAJEROS

- Escenario 1
- Escenario 2a
- Escenario 2b
- Tren-tranvía

Seco, Empalme Villa Constitución, Villa Constitución-. Recuperación de las vías del ramal Central Córdoba para ser utilizado como medio de transporte alternativo, e incluso para el desarrollo de un recorrido turístico-recreativo, que vincule el Parque de la Independencia, el Parque Hipólito Yrigoyen, el Parque Italia, el puerto, la Ciudad Universitaria, el Paseo 20 de Junio y el Parque a la Bandera.

**Escenario 2a** (alta inversión y complejidad media alta): ejecución de vías elevadas a distinto nivel para el nuevo tren de larga distancia a Buenos Aires, tramo ex troncal ferroviaria, actualmente traza del ferrocarril Belgrano Cargas entre vías del ferrocarril ex Mitre (calle Cagancha) y Patio Cadenas. Incorporación de nuevas curvas ferroviarias a la altura de calle Cagancha y en acceso a Patio Parada, readecuación cruce Alberdi e ingreso a Rosario Norte.

La opción de elevar las vías del tren de pasajeros de larga distancia sobre la ex troncal ferroviaria disminuye el tiempo de viaje, implica operar con autonomía de gestión respecto a los asentamientos vulnerables a rehabilitar o reubicar y otorga una solución para los múltiples cruces ferroviarios. Esta operación permitirá comenzar a superar la escisión histórica que ha significado el ferrocarril, entre el «este urbano», mayormente consolidado y el «oeste carenciado».

**Escenario 2b** (alta inversión y complejidad alta): tren de larga distancia soterrado en el tramo ex troncal ferroviaria, entre calle Cagancha (o acceso directo por el actual ramal del ferrocarril Belgrano Cargas desde el sur) y acceso a Patio Parada. Construcción de una Estación Única Intermodal destinada a Trenes y Ómnibus de Larga Distancia en el Cruce Alberdi (Patio Parada) y recuperación de la Estación Rosario Central como terminal ferroviaria regional de pasajeros con acceso soterrado desde Rosario Norte.

Implementación tren-tranvía de pasajeros: conexión entre el corredor industrial norte del área metropolitana y determinados sectores significativos de la ciudad de Rosario como el Cruce Alberdi, la Estación Terminal de Ómnibus Mariano Moreno, la plaza Sarmiento, la variante Parque Urquiza-Ciudad Universitaria Rosario, la avenida San Martín y la Estación Rosario-Sur.

### Sistema fluvial de pasajeros

Establecimiento alternativo de una Línea de Lanchas de Pasajeros que conecte Rosario con las ciudades ribereñas del área metropolitana -especialmente San Lorenzo al norte y Villa Constitución-San Nicolás al sur- y creación de estaciones fluviales en localidades intermedias. En Rosario, los embarcaderos existentes y propuestos son: Paseo del Caminante y/o La Florida, desembocadura arroyo Ludueña, Puerto Norte, Estación Fluvial, galpones del futuro Puerto Cultural y de Frutos y la desembocadura del arroyo Saladillo (frigorífico Swift). Mejoramiento del transporte fluvial de carácter turístico entre Rosario y las islas, con al menos tres puntos de embarque: Paseo del Caminante y/o La Florida, Estación Fluvial y la desembocadura del arroyo Saladillo.



MOVILIDAD FLUVIAL DE PASAJEROS

### Aeropuerto

Ampliación de la terminal aérea: mejoramiento de la estación actual para vuelos de cabotaje, construcción de una nueva estación internacional que se realizará en dos etapas, incorporación de una zona de logística destinada a cargas, adecuación y construcción de nuevos servicios y ampliación del área de estacionamiento.



**Adecuación del entorno:** jerarquización del nuevo acceso al Aeropuerto Internacional Rosario «Islas Malvinas», nueva conexión a la ciudad de Funes, incorporación de un parque de escala metropolitana como nuevo ingreso, construcción de la estación de Trenes de Pasajeros Regional (TPR), construcción de la conexión y acceso al aeropuerto desde Autopista Rosario-Córdoba (Funes) y readecuación-prolongación de la avenida Segunda Ronda con incorporación de nuevas rotondas. La primera etapa de esta obra es la remodelación y ampliación en ejecución de la avenida Sorrento-Newbery.

**Extensión del aeropuerto:** preservación parcial de las tierras rurales al norte del predio actual del aeropuerto, como reserva para extensión de señales lumínicas y eventual ampliación de la pista aérea.

Las intervenciones en el aeropuerto y su entorno se completan con la preservación de las tierras que configuran el valle de inundación del arroyo Ludueña (destinadas al Parque Metropolitano aguas abajo de la presa de retención y al resguardo del Bosque de los Constituyentes como parte del sistema ecológico), y también con la readecuación normativa para emprendimientos de usos de servicios y equipamientos en las zonas aledañas a la estación aérea.

### Puerto Rosario

**Modernización del puerto Rosario:** ejecución progresiva del Plan Maestro del Puerto Multipropósito, readecuación de ingresos desde Acceso Sur, implementación de barreras forestadas de amortiguación de la polución especialmente en el límite del predio portuario, recuperación de aguas grises, eventual construcción de planta de tratamiento de líquidos residuales propios y urbanos, e incorporación de infraestructura para permitir la generación de energías renovables para las actividades portuarias.

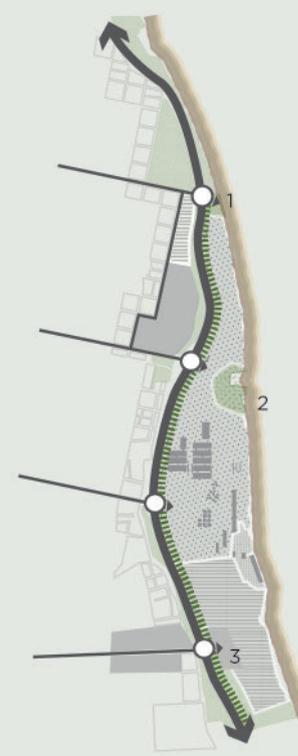
y reutilización de los galpones patrimoniales y muelles de la Dirección General de Construcciones Portuarias y Vías Navegables -destinado a actividades culturales y comerciales- y acceso público protegido desde Parque Italia. Reacondicionamiento parcial de la línea Central Córdoba para tren o tranvía turístico, desde el Parque de la Independencia hasta el Parque a la Bandera y sistema de la costa central, incorporación de una plaza o explanada de observación de las actividades del puerto frente a los silos subterráneos de avenida Uriburu -sobre



PUERTO

- Barrea forestal
- Readecuación de ingresos
- Espacios públicos

**Integración del puerto:** construcción del Centro Direccional del Puerto en el extremo norte del predio portuario con acceso desde la intersección entre avenida Belgrano y avenida Pellegrini, rediseño del espacio público en el encuentro entre el Paseo 20 de Junio y la recuperación de la ex Zona Franca de Bolivia con el futuro Centro Direccional, restauración edilicia



PUERTO

- 1 Centro Direccional del Puerto
- 2 Puerto Cultural
- 3 Explanada de observación

- Barrera forestal
- Readecuación de ingresos
- Espacios Públicos

la planta de tratamiento de líquidos residuales urbanos-, organización de un espacio verde forestado de transición entre el puerto y el barrio El Mangrullo (sujeto a rehabilitación y construcción de nuevas viviendas).

### Sistema de agua y saneamiento

Aguas Santafesinas S.A. (ASSA) elaboró su Plan Maestro de Agua y Saneamiento 2006-2018 para algunas ciudades importantes de la provincia de Santa Fe, donde se destacan los lineamientos estratégicos en obras y conductos de agua potable y de descarga de líquidos cloacales para Rosario para ese período. Muchos de estos emprendimientos, que tenían como fin extender las redes y abastecer de agua y de cloaca a la periferia así como mejorar la prestación en áreas centrales, se cumplieron o están en ejecución actualmente.

Hacia el 2030 se completarán las obras aún pendientes y se encararán otras estructurales como el completamiento de la nueva planta potabilizadora y toma de agua situada en la ciudad de Granadero Baigorria en el límite con Rosario y el completamiento y ejecución del Sistema de Acueductos paralelo a avenida de Circunvalación, que proveerá de agua potable en cantidad y presión suficiente a distintos sectores de la ciudad (hacia el norte, al denominado Barrio Fontanarrosa con alta concentración de vivienda pública; al oeste, a la zona del aeropuerto y a las zonas de crecimiento urbano en torno a la Autopista Rosario-Córdoba, bulevar 27 de Febrero y avenida Rivarola y las áreas de promoción industrial y a los barrios del sur, en el entorno del nuevo Hospital Regional Sur).

Un particular debate de los próximos años consistirá en evaluar la necesidad, seleccionar la ubicación y programar la ejecución de una o dos plantas de tratamiento de líquidos cloacales que puedan servir a Rosario y al AMR. Específicamente en el caso local, la propuesta es la construcción de una planta sostenible y cubierta para la evacuación por red y por camiones atmosféricos, situada en el predio del Ente Administrador Puerto Rosario (ENAPRO) preferentemente a la altura de avenida

Uriburu, que permita reducir el impacto ambiental y utilizar compatiblemente su parte superior para una plaza o explanada abierta y pública de observación y de actividades propias del puerto.

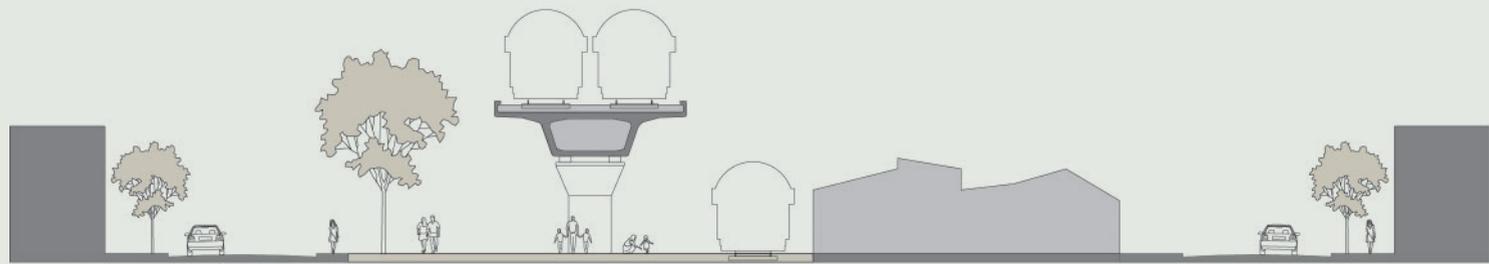
### Equipamientos urbanos especiales

En los próximos años, la gestión municipal deberá iniciar, completar y/o acompañar la ejecución de grandes equipamientos públicos y promover la actividad privada en torno a estos proyectos. Estos emprendimientos son: la ampliación del Aeropuerto Internacional Rosario «Islas Malvinas» y la articulación de los componentes públicos en el Bosque de los Constituyentes en el noroeste, el nuevo enclave turístico sobre Costa Alta con la ampliación del Parque de la Cabeza y de la Biodiversidad en el norte, el Parque Ambiental Educativo en el Área de Reserva para Gestión de Residuos Bella Vista y los parques lineales en la periferia, los Mercados Urbanos en áreas de oportunidad de cada distrito, la biblioteca del Bicentenario en el predio del ex Batallón 121, la reconversión multiuso de los Silos Subterráneos en cercanías del puerto, el Hospital Regional Sur, la construcción del puente que conecte el observatorio del Parque Urquiza con la avenida de la Ciudad Universitaria Rosario, la propuesta de reconversión del área donde se ubica el edificio de la ex Aduana para usos culturales y la configuración de la Franja Cultural Sarmiento en el área histórica.

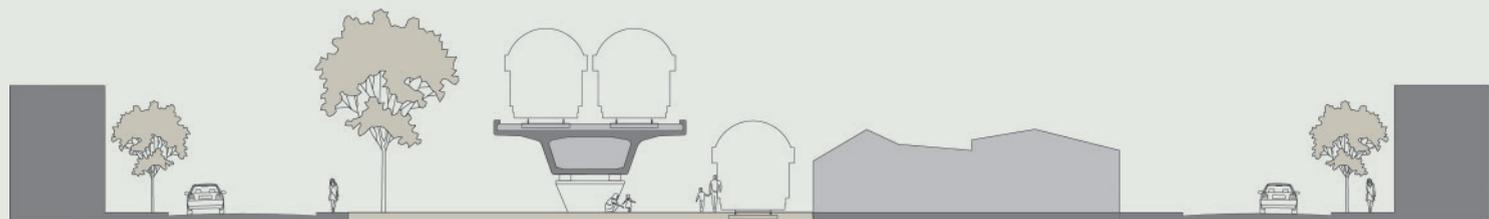


TRANVÍA TURÍSTICO

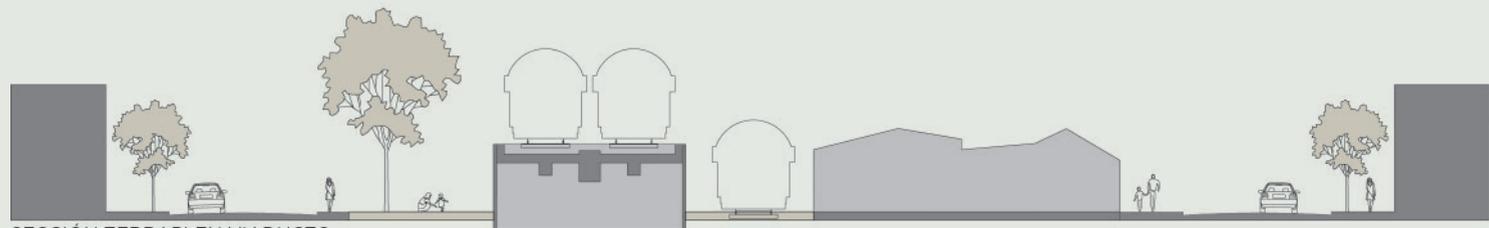
## SISTEMA FERROVIARIO DE PASAJEROS Y CARGAS VIADUCTO TRONCAL FERROVIARIA



SECCIÓN TIPO VIADUCTO



SECCIÓN RAMPA VIADUCTO



SECCIÓN TERRAPLEN VIADUCTO

## 02

# PROGRAMA DE NORMATIVA URBANÍSTICA

A partir de la presentación del «Plan Urbano Rosario 2007-2017», surgió la necesidad de proceder a la reformulación integral de las normas vigentes, ya que su implementación reclamaba un nuevo cuerpo normativo de carácter integral. Las Normas Urbanísticas para la Ciudad de Rosario, aprobadas a partir del 2008, reemplazaron al antiguo Código Urbano y, en forma progresiva, al Reglamento de Edificación.

Esta normativa distingue en sus contenidos a las **Normas Urbanísticas Generales**, que regulan la urbanización y subdivisión, los trazados y los usos del suelo, de las **Normas Urbanísticas por Área**, que regulan los procesos parcelarios, de edificación, completamiento, articulación o sustitución en el tejido existente del área central, el primer y segundo anillo perimetrales al área central y los cordones perimetrales.

### La revisión normativa

Actualmente, se reconocen diferentes **Áreas de Tejido** según su particular destino de uso y conformación. Hoy es preciso revisar especialmente algunas de estas áreas, las «Áreas de Protección Histórica» y de «Grandes Parcelas», así como profundizar, en el desarrollo de los planes especiales que fijan pautas para la transformación de las áreas de carácter estratégico por su ubicación, dimensión o características parcelarias, la vacancia de uso o los procesos de reconversión a los que se ven sometidas.

En las normas vigentes, también se establecen mecanismos de gestión a mejorar, como los acuerdos por **Convenios Urbanísticos** que se aplican en los casos especiales de intervención urbana, mediante el desarrollo de

procesos de concertación que involucran a distintos niveles del Estado y a propietarios e inversores privados.

Para indicar las condiciones de la renovación de algunos sectores de la ciudad con características particulares, se realiza el correspondiente **Plan Especial y/o Plan de Detalle**. En el mismo se especifican, entre otras cuestiones, los indicadores urbanísticos propios y singulares para ese sector urbano, con intervención del municipio y del privado en su elaboración y/o evaluación y la necesaria aprobación definitiva por parte del Concejo Municipal.

Como parte de este proceso amplio de revisión normativa se incluye la reformulación en curso del **Reglamento de Edificación**, que contiene regulaciones específicas para las edificaciones que se construyen en la ciudad. La densidad y profusión de los temas que comprende el actual reglamento aconseja que su revisión se realice en forma secuencial, con aprobaciones parciales de capítulos y/o problemáticas.

El Plan Urbano [5+5] propone la reformulación de algunos aspectos y componentes urbanos que acerquen la norma a las posibilidades reales de transformación, a las cuestiones ambientales, a la configuración progresiva de determinados paisajes morfológicos y a una gestión aún más transparente y participativa en su comunicación y aplicación.

Las **Áreas de Reserva** constituyen una situación especial porque corresponden a porciones del tejido urbano que presentan expectativas u oportunidades en el sitio o el entorno, ya sea por sus características tipológicas, espaciales, históricas y/o

de emplazamiento urbano, que las distinguen del resto y para las cuales se propicia una renovación total o parcial.

La revisión de las Áreas de Reserva se continuará realizando de modo progresivo en función a los lineamientos del Plan Urbano [5+5], que establece la finalidad, las condiciones y características de cada sector urbano, priorizando en estos planes el desarrollo de procesos de concertación con actores públicos y/o privados involucrados. Será necesaria, además, la creación de nuevas categorías para las Áreas de Reserva, de acuerdo con su importancia urbana y su rol futuro, especialmente en los barrios de la ciudad.

Otro tema de revisión lo constituye la valoración de los diferentes **Corredores Urbanos** -avenidas y bulevares- en algunos tramos singulares e intermedios de la trama urbana. Estos corredores deberán fortalecerse con una mayor intensificación de usos y densidades a través de la norma, particularmente en la llamada ciudad de transición.

Los sectores territoriales que participen de la extensión urbana o Áreas Urbanizables deberán ser prioridad para la elaboración o reelaboración de planes especiales que posibiliten la generación de una periferia de calidad, con particular cuidado del ambiente y la construcción de un paisaje atento a las condiciones del suelo, a la presencia de las grandes infraestructuras, la forestación, los usos híbridos o los espacios abiertos del periurbano. La norma deberá recuperar la iniciativa territorial a partir de la creación de una estructura o matriz pública que ordene los emprendimientos urbanizadores.

La propuesta de una **Norma Integral de Suelo Productivo** deberá adecuarse para encauzar, promover y gestionar ágilmente determinadas áreas de desarrollo industrial, logístico y de producción semirural. En efecto, existen sectores aún no consolidados de uso industrial que deben completarse, algunos en los que se alienta la localización de emprendimientos manufactureros o de servicios y otros donde deberán integrarse nuevas industrias con espacios destinados a la actividad frutihortícola.

La preservación de las **Áreas no Urbanizables** debe ser resguardada del proceso urbanizador por problemas de accesibilidad, discontinuidad de los tejidos, imposibilidad de exten-

sión de infraestructuras, falta de condiciones de saneamiento y/o factores económicos a mantener. También es necesario preservar la interface ambiental entre las cuñas rurales metropolitanas y el borde urbano o de riesgo hídrico en las áreas de inundación o los cursos de arroyos y canales, además de los espacios de reserva para determinados equipamientos o infraestructuras de importancia, como la ampliación del aeropuerto.

Finalmente, las Normas Urbanísticas deberán revisarse en relación al **Uso del Suelo y Hábitat**, incorporando la promoción de las soluciones habitacionales, la construcción de viviendas y el ordenamiento territorial, y los instrumentos como el derecho de

preferencia, el ajuste de tierras o re-parcelamiento, la utilización del suelo vacante, el banco de suelo, vivienda e infraestructuras por compensación y los acuerdos jurídicos como los consorcio o los convenios urbanísticos.

### Organización del tejido urbano residencial



Áreas de tejido:

- AG Área General
- AT1 Área de Tejido 1
- AT2 Área de Tejido 2
- AT3 Área de Tejido 3
- AT4 Área de Tejido 4
- AT5 Área de Tejido 5
- CH conjunto habitacional

■ Áreas particulares:

- Áreas de Reserva, Planes Especiales, Planes de Detalle
- Áreas de Protección Histórica, Áreas de Protección Ecológica y Ambiental
- Áreas de Reordenamiento Urbanístico y Regularización Dominial
- Áreas de Reserva para Gestión de Residuos

■ Corredores urbanos

## 03

## PROGRAMA DE PRESERVACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO

Transcurrida una década de la sanción de la ordenanza que revisó y actualizó el anterior catálogo del Área Central, las políticas de preservación se han extendido a toda la ciudad, incorporando al catálogo, concebido como un instrumento abierto, los bienes del patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico de cada sector. En la actualidad, el catálogo abarca todos los distritos, estableciendo claramente las obligaciones referidas a la conservación e intervención de los inmuebles de valor patrimonial.

En la implementación de la normativa, el Programa de Preservación y Rehabilitación del Patrimonio ha impulsado, criterios vinculados a la sustentabilidad del patrimonio y su

articulación con el entorno urbano. La promoción de intervenciones que, a partir del cambio de uso de los inmuebles hacen sostenible al patrimonio desde la dimensión económica y la reafirmación de su valor en relación con el contexto en el que se inserta, ha permitido impulsar y compatibilizar las políticas de protección con las de ordenamiento urbanístico alentadas por el municipio.

Para fortalecer **las políticas de preservación** se plantean tres estrategias futuras que garantizan su continuidad. En ese marco, la actualización del catálogo, la promoción de acciones de recuperación del patrimonio y la difusión de las políticas de preservación son líneas de acción a profundizar.

**Actualización del catálogo**

La actualización del inventario propone integrar al mismo las obras contemporáneas más significativas a través de categorías nuevas, de carácter propositivo antes que restrictivo, adecuadas a las particulares condiciones del patrimonio moderno, y estudiar con otras áreas técnicas del municipio, casos especiales en los que se verifiquen problemáticas vinculadas al estado de conservación, uso actual, normativa del área e identificación parcelaria.

**Promoción de las acciones de preservación**

La propuesta contempla la revisión del «Plan de recuperación de inmuebles



de valor patrimonial en el área histórica», específicamente sobre la disponibilidad de más de 40 mil metros cuadrados actualmente deshabitados o subutilizados existentes en este sector y que plantea el desafío de recualificar el área y dotarla de infraestructura y servicios urbanos completos. El plan deberá contener dos líneas de acción principales: por un lado, potenciar el uso residencial para detener el proceso de expulsión hacia las periferias y por el otro, promover la recuperación y refuncionalización de inmuebles patrimoniales degradados, contribuyendo al mejoramiento del entorno urbano.

#### **Suscripción de convenios**

Los acuerdos públicos-privados, como los convenios de subsidio, que estimulan las políticas de rehabilitación implementadas en la última década deben sostenerse, cofinanciando la restauración de fachadas de inmuebles catalogados a través del Fondo de Preservación y los Convenios de Preservación, que promueven la puesta en valor del patrimonio articulando las intervenciones con el contexto en el que se localizan y compatibilizando la preservación con las normas urbanas que alientan la transformación morfológica de la ciudad (articulación, régimen diferencial, frente costero).

Se plantea realizar intervenciones integrales que involucran la promoción y la recuperación del patrimonio de sectores urbanos significativos o inmuebles industriales o infraestructurales por medio de intervenciones mixtas que pongan en valor la arquitectura y el espacio público.

Por último, es necesario profundizar la conciencia ciudadana sobre el tema, a partir de la difusión del valor cultural, arquitectónico y urbano del patrimonio, así como de la actividad participativa en torno a las acciones públicas que lo impulsan.

## 04

PROGRAMA CONSTRUCCIONES  
SUSTENTABLES Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

Rosario es la primera ciudad del país en implementar medidas para la disminución del consumo de energía en la construcción de los edificios a través del Programa de Construcciones Sustentables y Eficiencia Energética.

Desde la aplicación de este programa, se prioriza el diseño pasivo y la eficiencia energética de las construcciones, disponiendo desde el año 2013 el control sobre aspectos higrotérmicos y demanda energética, para disminuir el consumo de energía para el acondicionamiento térmico, tanto en calefacción como en refrigeración en los edificios.

A partir de su implementación, se establecen valores máximos de transmitancia térmica en paredes exteriores, pisos, techos y superficies transparentes, lo cual implica la incorporación de aislación térmica y la colocación de protección solar en los cerramientos transparentes según las orientaciones que tienen relación con dos criterios: la aplicación de exigencias respecto de las características de la envolvente, y el tamaño y escala de los edificios.

El ejercicio del programa es el resultado del trabajo interdisciplinar realizado con la participación de distintas instituciones universitarias y colegios profesionales y tiene incidencia morfológica y funcional en edificios de diversos usos y en la nueva construcción pública y privada.

El ahorro en el consumo de energía, el beneficio de las condiciones de habitabilidad, la disminución de

patologías en la construcción con la reducción de inversión en el mantenimiento y la revalorización ecológica de los edificios de vivienda contribuyen en el logro de los objetivos ambientales y de cambio cultural que promueve el plan.



• Edificaciones construidas según normas vigentes del Programa de Construcciones Sustentables y Eficiencia Energética (607 casos- Octubre 2019)

## 05

# PROGRAMA INTEGRAL DE SUELO PRODUCTIVO

---

La industria y el sector agrícola son elementos fundamentales para el desarrollo productivo de una ciudad, ya que permiten la diversificación de su base económica, la prestación de servicios comerciales, especiales o turísticos y, por supuesto, la industria de nuevo tipo, como la comunicación, la informatización, la digitalización y la programación, entre otras.

Si dudas, el desarrollo de los próximos años estará basado en la diversificación de la economía y en la protección del ambiente. La primera, torna la ciudad menos susceptible al impacto de crisis cíclicas y/o sectoriales, ocupando la industria un rol preponderante en el entramado social y del trabajo. La protección del ambiente, por su parte, implica avanzar en la mejora o radicación de industrias sustentables que incorporen, en su proceso productivo, valores ecológicos que disminuyan el indicador de la llamada “huella de carbono”, es decir la producción directa o indirecta de gases de efecto invernadero (GEI) en la elaboración de un producto y avanzar, al mismo tiempo, en una mayor integración territorial y paisajística de su localización.

La interrelación entre el conocimiento y las nuevas tecnologías, el manejo eficiente de la información y el preponderante impulso de las actividades logísticas vinculadas a la producción y distribución marcarán un salto cualitativo que permitirá consolidar esta base económica urbana.

En este contexto de futuro será fundamental, por un lado, fortalecer y promover las condiciones productivas en relación a una mayor diversidad, el respeto por el ambiente y la integración con el conocimiento

y, por el otro, facilitar la generación y radicación de nuevas inversiones creando un sistema ágil de gestión pública-privada.

### **Componentes y políticas**

Rosario cuenta actualmente con 887,30 ha de suelo vacante productivo, agregándose en la nueva política de promoción de suelo industrial cerca de 275 ha. Es importante dar cuenta del potencial que tiene dicha cantidad de suelo vacante en relación a las componentes urbanas existentes y previstas. Por un lado, las grandes infraestructuras existentes y la propuesta de completamiento de la accesibilidad local y regional, que junto al mejoramiento de la red ferroviaria y de la red de transporte público urbano e interurbano, garantizan una conectividad y movilidad eficiente vinculadas a componentes de escala metropolitana (aeropuerto, puerto multipropósito y playas de maniobras ferroviarias). Por otro lado, los grandes equipamientos vinculados a la investigación, innovación y desarrollo (Ciudad Universitaria Rosario, Parque Tecnológico, el Polo de Innovación de Ciencia y Tecnología y otros predios expectantes) permiten profundizar la incorporación de energías alternativas y nuevas ciencias aplicadas a los procesos productivos y promover la radicación de industrias de nueva generación.

Otra condición clave para el desarrollo industrial, es el nivel de consolidación que tiene la ciudad respecto a las infraestructuras de servicios. Si bien se requiere de la realización de algunas obras, se cuenta con un alto grado de cobertura de la red cloacal y de provisión de agua que permiti-

rían extender los servicios a las áreas que lo demanden.

En cuanto a la ocupación del suelo, se ordenan las áreas productivas según el tipo de actividad y la normativa vigente, pero con un mayor cuidado en la organización espacial-funcional del territorio de la ciudad y la metrópoli, una mejor configuración del paisaje atendiendo a los espacios abiertos o cerrados del tejido urbano y las situaciones en eje o de borde y la incorporación necesaria de una estructura pública que guíe los procesos de radicación industrial o logística con atención a la problemática ambiental.

Las áreas de tejido industrial y logístico son:

- Áreas para desarrollo industrial y logístico (AT6, AT7, polígonos industriales, área de reserva)
- Área de integración productiva-industrial y frutihortícola (sector Uriburu-Batlle y Ordoñez)
- Áreas de desarrollo mixto productivo-logístico de bajo impacto y residencial (sector Bouchard y Wilde norte y sur)
- Área de protección frutihortícola (sector Batlle y Ordoñez sur)
- Área periurbana y rural

#### Modelo de desarrollo

El modelo de desarrollo propuesto se sustenta en:

. Recuperar la **vocación industrial** de la ciudad, reorientando el desarrollo

a partir de una producción con mayor valor agregado que sume conocimiento, investigación, tecnología y ambiente.

- Integrar espacialmente las **redes de producción y de servicio**, posibilitando mejores articulaciones funcionales, evitando desagregados fragmentarios y conflictivos en la localización de los elementos del sistema industrial en el territorio.
- Insertar la producción y el empleo de pequeña escala en los barrios social y espacialmente más vulnerables, reconvirtiendo tejidos residenciales degradados en nuevos **tejidos híbridos** con mayor riqueza funcional y económica.

- Desarrollar y consolidar las industrias de **“producción inmaterial”** de base tecnológica e informática, renovando sectores urbanos históricamente deprimidos.

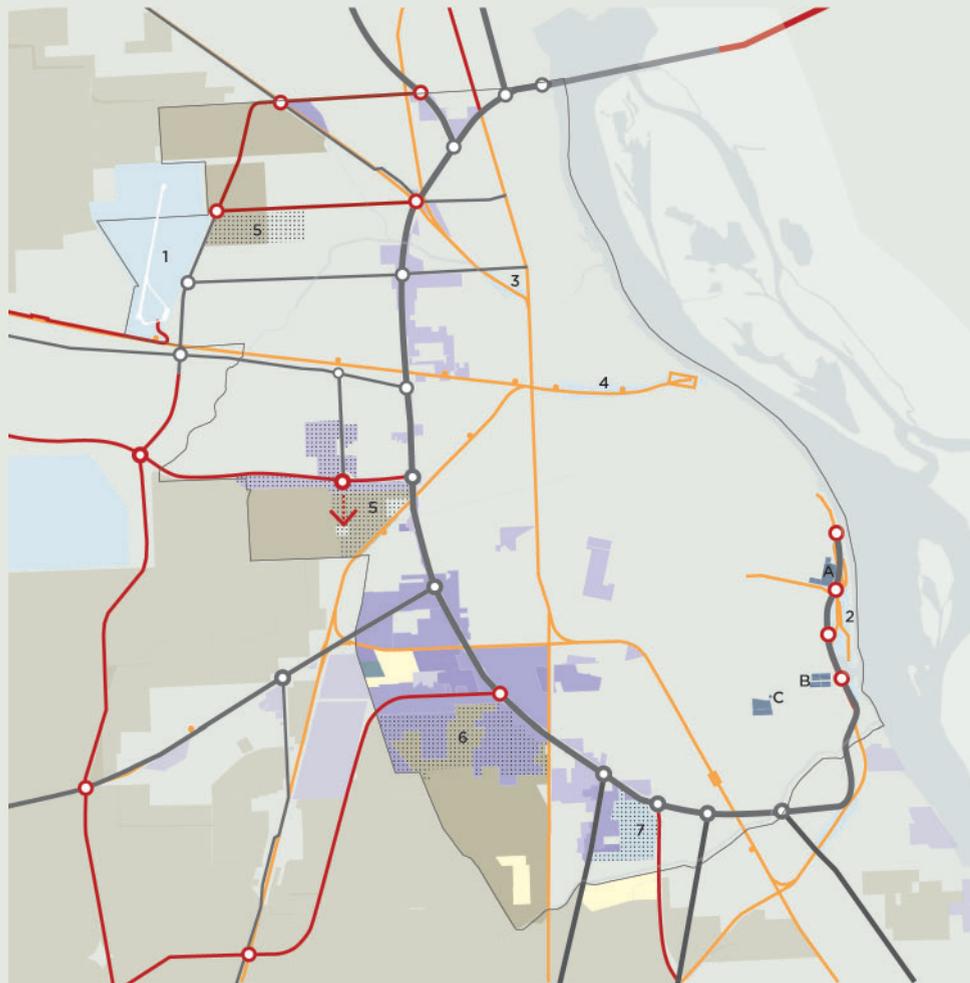
- Fortalecer la iniciativa pública con la promoción de una **gestión inteligente** que permita atender de forma rápida y eficiente la radicación, completamiento o reconversión productiva y la disponibilidad del suelo.

La propuesta permite reordenar las áreas productivas según el criterio de promoción y de integración rural-urbana frente a la zonificación monofuncional tradicional, promover la radicación de nuevos emprendimientos productivos (individuales o agrupados) en las áreas de desarrollo industrial y logístico, establecer un mecanismo de promoción industrial compatible con las huertas en el área de integración productiva y fomentar la producción exclusiva frutihortícola.

En ese sentido, se requiere consolidar un único cuerpo normativo, que sistematice y reúna todas las regulaciones relativas al uso productivo del suelo, con el propósito de lograr mayor simplicidad y claridad en su aplicación. Asimismo, es necesario precisar los procedimientos administrativos para las nuevas radicaciones y los aspectos relativos a las habilitaciones productivas.

En cuanto a las acciones previstas a corto y mediano plazo, se priorizan obras hidráulicas y viales que acompañen la consolidación de las áreas de desarrollo industrial y logístico, y se prevé en el proceso de urbanización, la generación de un sistema de corredores verdes a modo de corredores funcionales (bulevares, calles y accesos) y ecológicos (fuelles verdes, barreras forestales y reservorios de agua).

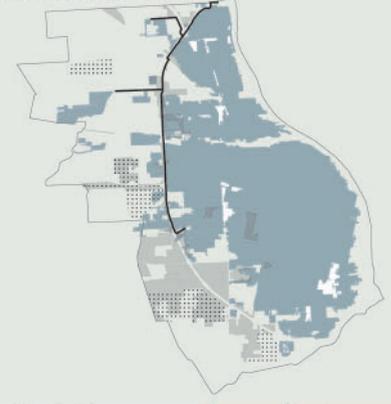
## COMPONENTES Y POLÍTICAS



- Componentes**
- Propuesta accesibilidad local y regional
  - Red ferroviaria
  - Grandes Infraestructuras metropolitanas
  - 1** Aeropuerto Internacional de Rosario
  - 2** Puerto Multipropósito
  - 3** Playa Maniobras FC Belgrano Cargas
  - 4** Playa Maniobras FC ex Gral. Mitre
- Grandes Equipamientos**
- A** Ciudad Universitaria Rosario
  - Parque Tecnológico
  - B** Silos Subterráneos
  - C** Polo de innovación ciencia y tecnología
  - Infraestructuras de saneamiento ambiental

- Políticas**
- **Áreas de Desarrollo Urbano Mixto**
  - 5** Área Plan Bouchard/Wilde (Residencial-Productiva de bajo impacto)
  - 6** Área Productiva de Integración (industrial-logística-frutihortícola)
  - 7** Área Productiva (industrial-logística)
- Áreas productivas**
- Áreas de Tejido 6
  - Áreas de Tejido 7
  - Polígonos Industriales
  - Parque Empresarial
  - Gran Equipamiento Urbano
  - Área de Reserva
  - Áreas de Protección Frutihortícola
  - Área No Urbanizable
  - Área rural AMR (protección de la producción agrícola-ganadera)
  - Área industrial AMR

### INFRAESTRUCTURA CLOACAL / PROVISIÓN DE AGUA



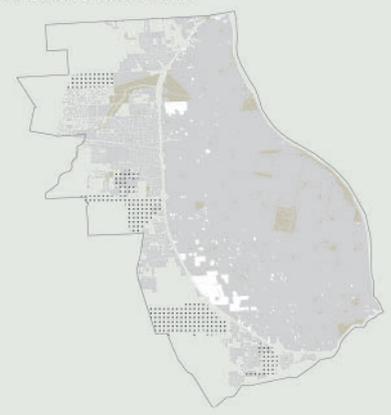
- Áreas Productivas
- Cloaca existente
- Acueducto existente
- Áreas de desarrollo

### TRANSPORTE PÚBLICO ROSARIO



- Recorrido Transporte Urbano Pasajeros
- Áreas Productivas
- Áreas de desarrollo

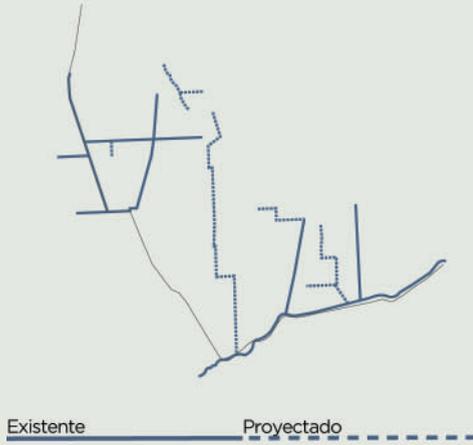
### OCUPACIÓN DEL SUELO / ESPACIOS PÚBLICOS



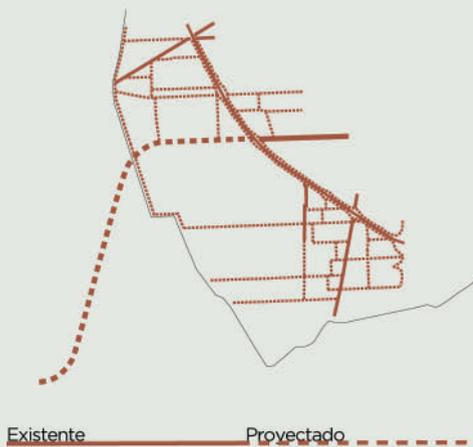
- Ocupación del Suelo
- Áreas de desarrollo
- Espacios verdes públicos

MODELO DE DESARROLLO

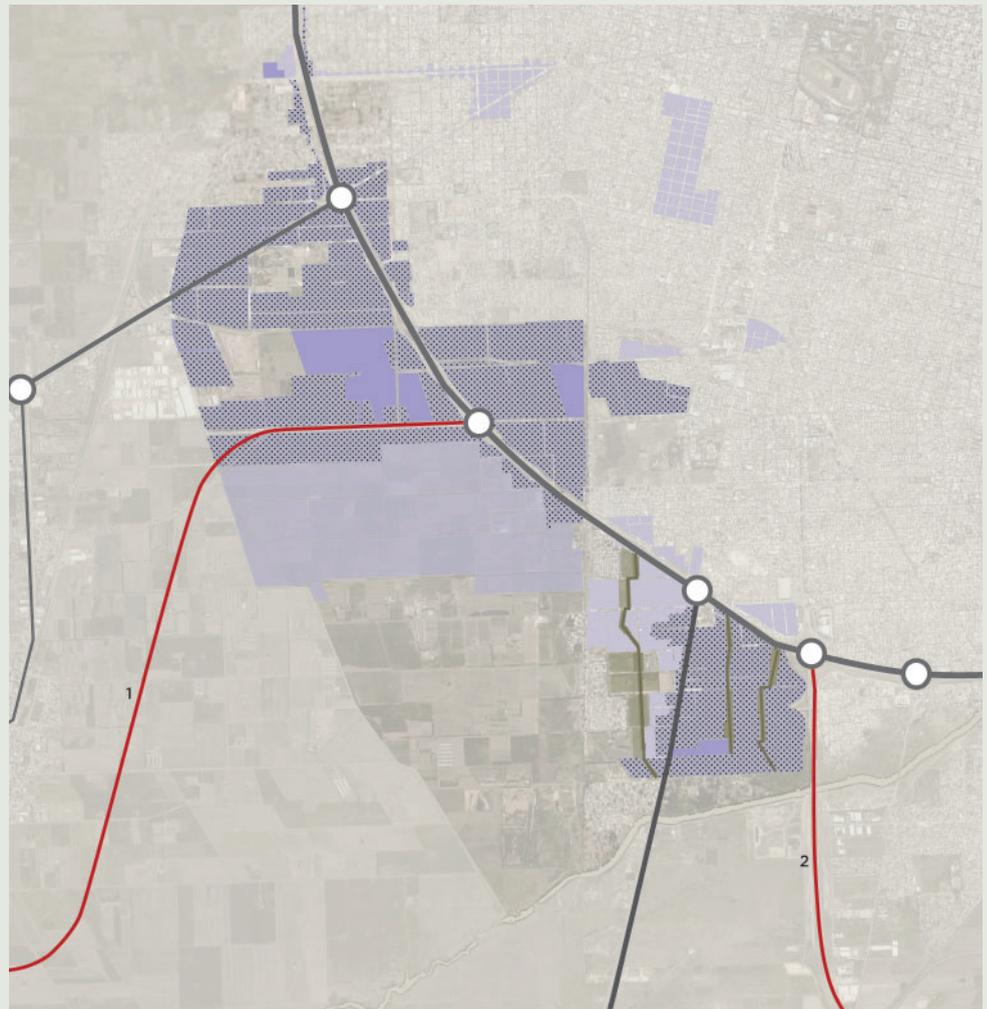
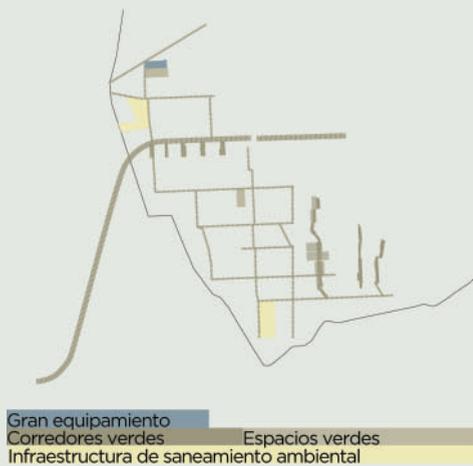
OBRAS HIDRÁULICAS PRIORITARIAS



OBRAS VIALES PRIORITARIAS



CORREDORES VERDES



INFRAESTRUCTURA

- Ejes viales propuestos**
- 1** Autovía alternativa RN33-Acceso Av. Uruburu
- 2** Ampliación 3er carril Autopista Ros.-Bs. As. Apertura de calles

URBANIZACIÓN

- Áreas para desarrollo productivo/logístico**
- Áreas de Tejido 6
- Áreas de Tejido 7
- Polígonos Industriales
- Área Productiva de Integración
- Revisión normativa

ESPACIO PÚBLICO

- Espacios verdes existentes
- Espacios verdes a incorporar
- Corredores verdes principales



## REFLEXIONES FINALES

El territorio urbano es el lugar donde residen y se manifiestan las oportunidades y desigualdades de nuestra sociedad. Un plan como el que se presenta intenta medir, acotar y, en lo posible, anticipar y prever estas diferencias, que se evidencian en lo urbano-ambiental, en lo socioeconómico e institucional en un espacio-tiempo donde la ciudad suele ser, en definitiva, la *superficie horizontal* donde confluye el conjunto de las políticas y acciones aplicadas por los distintos niveles de gobierno y actores sociales, generando pliegues virtuosos y otros no tanto.

En este contexto y en un mundo en transformación permanente y veloz, se presenta una dificultad al pensar la ciudad desde la actualidad frente a estos desafíos espaciales, sociales y ambientales por venir. Hoy no es posible diagramar lo urbano apelando exclusivamente a la técnica y al conocimiento de las prácticas tradicionales del urbanismo.

La historia urbanística de Rosario es muy rica en planes y proyectos, con una continuidad sorprendente para una realidad política y económica tan cambiante como la de nuestro país y nuestra región. A pesar de todo, ha existido voluntad política y una acción sostenida desde la gestión institucional, la técnica local y la participación ciudadana, por generar instrumentos urbanísticos que atiendan distintas escalas de actuación desde las estrategias generales hasta el acercamiento vinculado a la descentralización distrital y la problemática barrial.

Sin embargo, la realidad y la rápida mutación de la ciudad pusieron en crisis muchos de esos planes, tanto por dificultades de financiamiento como por el hecho de depender de las decisiones supramunicipales, el cambio en los lineamientos nacionales, cuestiones conceptuales y metodológicas disciplinares o, simplemente, por la falta de acuerdo en cuanto a la definición de prioridades.

La ciudad sufrió los embates contrastantes de problemas y déficits globales como el de vivienda social o de la inversión privada acumulada en situaciones territoriales de privilegio, que agudizaron la inequidad espacial entre los barrios centrales y los de transición a lo que se suma el crecimiento de sectores industriales y del comercio en zonas que no cuentan con la adecuada infraestructura, la necesidad y la urgencia de la integración metropolitana y el deterioro del ambiente como preocupación creciente.

Ante estas circunstancias, debe reafirmarse la idea que no existe la ciudad dual, una rica en espacios y actividades y otra con carencias o vulnerabilidades. Se trata de la misma ciudad, donde un sector es tributario de otro y donde un plan debe prestar atención a los hechos complejos y a la gestión inclusiva para evitar o al menos atenuar los desórdenes y desigualdades existentes.

Este conjunto articulado de estrategias [5] y operaciones [5], con accio-

nes que pretenden acercar y debatir con los ciudadanos el destino de la ciudad y sus barrios, apunta a incorporar el sentido del plan a la *era tanto del reequilibrio espacial-social y del ambiente como de las infraestructuras* definiendo su rol como guía flexible de programas para su eventual ejecución y la agenda abierta de la participación.

Por último, podemos decir que un plan contemporáneo debe quedar, por naturaleza, inconcluso, alejado de cualquier pretensión determinística y cerrada. El Plan Urbano [5+5] es un instrumento que intenta aportar a la verdadera transparencia en la gestión de gobierno al tiempo que aspira a constituirse en guía o referente práctico de la acción urbana. Seguramente omite o presenta lagunas, «esferas secretas»<sup>11</sup> que activen el debate y la participación, que completen a cada momento el plan, sus estrategias y proyectos.

Comprender el Plan es al mismo tiempo comprender lo que falta.

<sup>11</sup> HAN, Byung-Chul. La Sociedad de la Transparencia. Herder Editorial-Barcelona, 2013.



**Dra. Mónica Fein**

Intendenta Municipal de Rosario

**SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO**

SECRETARIO

Pablo Ábalos

SUBSECRETARIO

Javier Fedele

DIRECCIÓN GENERAL DE  
PLANIFICACIÓN URBANA

Ricardo Kingland

Subdirección de Proyectos Especiales

Cecilia Martínez

Subdirección de Normativa Urbanística

Beatriz Pedernera

DIRECCIÓN GENERAL DE  
PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

Roberto Zampani

DIRECCIÓN GENERAL DE DISEÑO URBANO

Guillermo Castiglioni

Subdirección General de Diseño Urbano

Ariel Scaglione

DIRECCIÓN GENERAL DE FISCALIZACIÓN  
URBANÍSTICA

Adrián Tamagno

Subdirección General de Tramitación  
Urbana

María Florencia Sbarra

Subdirección General de Registros y  
Trazados

Daniela Ceci

PROGRAMA DE PRESERVACIÓN Y  
REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO

María Elena Santos

PROGRAMA DE CONSTRUCCIONES  
SUSTENTABLES Y EFICIENCIA  
ENERGÉTICA

Ana Paula Lattuca

COORDINACIÓN DE PROYECTOS  
METROPOLITANOS

Pablo Barese

COORDINACIÓN DE DISEÑO Y  
COMUNICACIÓN

Andrea Basso

DIRECCIÓN GENERAL ADMINISTRATIVA

Andrea Bejarano

DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN  
ECONÓMICO-FINANCIERA

Manuel Rúa

COORDINACIÓN DE ASUNTOS LEGALES

Daniela Leiva

## EQUIPO DE TRABAJO PLAN URBANO [5+5]

SECRETARIO DE PLANEAMIENTO  
Pablo Ábalos

SUBSECRETARIO DE PLANEAMIENTO  
Javier Fedele

COORDINACIÓN Y REDACCIÓN GENERAL  
Ricardo Kingsland

### **PRODUCCIÓN DE CONTENIDO**

OFICINA DEL PLAN URBANO

Sabrina Cáceres  
Franco Capotosti  
Lucía Fernández  
Leticia Leonhardt  
Cristina Montandon  
Federico Pérez  
Leila Póveda  
Verónica Rosentgberg  
Ángela Villademoros

#### **Pasantía convenio UNR**

Sabina Bushara  
Victoria Campero  
Mariana Cannarozzo  
Maite Ibars

DISTRITOS DESCENTRALIZADOS -  
DESARROLLO URBANO

#### **Coordinadores**

Gabriel Aguirre  
Bruno Bechis  
Pablo Cambria  
María Eugenia Ceccarelli  
María Cortopassi  
Paula Schroeder

#### **Asistentes**

Rocío Blas  
Julieta De Luca  
Germán Hein  
Lorena Klansjsek  
Julieta Merli  
María Eugenia Molina

ASESORÍA TÉCNICA

Pablo Barese  
Cecilia Martínez  
Beatriz Pedernera  
María Elena Santos  
Ana Paula Lattuca  
Roberto Zampani  
Guillermo Castiglioni

ASESORES EXTERNOS

Cecilia Galimberti  
Pablo Elinbaum

COLABORADORES

Sebastián Rodríguez  
Andrea Ronchi

DISEÑO GRÁFICO Y EDITORIAL

Andrea Basso  
Juan Pablo Rodríguez Belén  
Adrián Ciccerio  
Valeria Hamm

#### **Pasantía convenio UNR**

Gina Fracaroli

CORRECCIÓN Y

REVISIÓN DE TEXTOS

Sabrina Cáceres  
Leticia Leonhardt  
María Margarita Norman

PRODUCCIÓN FOTOGRÁFICA

Secretaría de Planeamiento  
Subsecretaría de Comunicación Social  
Walter Salcedo

IMÁGENES

Secretaría de Planeamiento  
Mood - Agencia de Animación y 3D

*Este trabajo contó con la colaboración de los equipos técnicos, trabajadores y trabajadoras de las distintas Secretarías de la Municipalidad de Rosario.*



