



Integración de las políticas públicas



**Integración
de las
políticas
públicas**

Índice

Presentación	8	Movilidad y Transporte	31
Suelo	10	5.1. Lineamientos para un plan de movilidad activa metropolitana	32
1.1. Política metropolitana de suelo	11	5.2. El transporte público y la movilidad activa en las localidades metropolitanas	34
1.2. Problemática del suelo metropolitano	13	5.3. Estrategias proyectuales	35
1.3. Metodología general	15	Ambiente y Paisaje	40
1.4. Estado de situación	16	6.1. Plan Metropolitano de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (PMGIRSU)	41
Hábitat	18	6.2. Estrategias de periurbano (Jardín de la metrópoli)	49
2.1. Codificación de estrategias proyectuales	19	Conclusiones	58
2.2. Prototipos de desarrollo urbanístico	21		
2.3. Reflexiones sobre el proyecto urbano	27		
Infraestructuras de Soporte, Saneamiento y Económicas	28		
3.1. Obras prioritarias de movilidad metropolitanas	29		

Presentación

El Ente de Coordinación Metropolitana Rosario gestiona un conjunto de acciones enmarcadas en política públicas, que van desde el desarrollo de estudios y propuestas territoriales hasta el diseño de intervenciones concretas en relación a programas diversos.

Este conjunto de acciones se corresponde con uno de los ejes de trabajo del ECOM, denominado “Integración de las Políticas Públicas”, y su sentido se refiere a la necesidad de vincular en el espacio metropolitano, el conjunto de objetivos, disposiciones y operaciones consideradas prioritarias, que aporten a la toma de decisión de los distintos niveles y organismos de gobierno nacional, provincial y local e involucrando a distintas organizaciones civiles.

Suele ocurrir que esta demanda de articular las políticas entre sí y con el territorio a través de los distintos programas y proyectos priorizados, no siempre está presente o es tenida en cuenta al momento de su eventual ejecución.

En este sentido, acciones referidas a la prestación de determinados servicios de orden público como la programación y la construcción de equipamientos de educación, salud o hábitat, hasta la definición de las redes de transporte de pasajeros o la gestión de residuos, generalmente están asociadas a un diagnóstico parcial sobre el espacio y casi nunca están atentas a la voluntad transformadora del territorio.

Este territorio metropolitano no sólo es una fotografía que describe el presente, sino que representa un proceso dinámico que atraviesa su pasado formativo y también delinea sus posibles estrategias y escenarios futuros.

Es evidente que, para la aplicación concreta de una decisión que corresponda a una política pública, es necesario el conocimiento de la realidad socio-espacial, pero no es suficiente si no está claro la dirección y el panorama de cambio y transformación que se alienta desde el planeamiento.

La frecuente perspectiva individual o sectorial de las distintas acciones, sin una planificación global que supere el marco endógeno y específico de cada operación, tiende siempre a resolver cuestiones coyunturales sin construir territorialidad. **1** Así, las políticas públicas impactan de modo “vertical” y aisladas en un espacio contenedor “horizontal” que reclama integralidad y estrategias metropolitanas.

Se deben generar esfuerzos...” nos debemos encaminar hacia una refundación de la arquitectura territorial”... **2**, en donde lo endógeno y propio de una política o programa de gobierno, se apoye en una estrategia de integración con otras acciones y den cohesión al territorio.

Si los municipios y comunas son la célula básica para la interacción de los gobiernos locales y los ciudadanos, el área metropolitana es el espacio asociativo por excelencia donde se manifiesta más evidentemente la ausencia o la presencia de lineamientos estratégicos en la conformación coherente de esta territorialidad, desde el fortalecimiento social de una cultura identitaria, la mejora del hábitat y el ambiente, el desarrollo económico productivo equitativo hasta la consolidación de las infraestructuras físicas.

En relación a estas ideas y a la búsqueda estratégica de un reequilibrio territorial del área metropolitana, se diseñaron una serie de informes síntesis sobre determinadas experiencias que se encuentran en distinto plano de gestión y desarrollo, pero se corresponden con la implementación de políticas públicas propuestas o en curso de carácter metropolitano:

<ul style="list-style-type: none"> • Suelo y hábitat 	<p>Hacia una nueva política metropolitana de suelo. La urbanización vacía.</p> <p>Estrategias proyectuales y prototipos de urbanización para el Área Metropolitana de Rosario</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructuras de soporte, saneamiento y económicas 	<p>Obras viales prioritarias del área metropolitana.</p> <p>Construcción de un plan metropolitano de gestión de residuos para el área metropolitana de Rosario (PMGIRSU)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Ambiente y paisaje 	<p>El jardín de la metrópolis: Experiencia piloto en el periurbano.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Movilidad y transporte 	<p>Lineamientos para un plan de movilidad activa metropolitana</p>

1 Dematteis, Giuseppe. En la encrucijada de la territorialidad urbana. Sul crocevia della territorialità urbana. Revista Bitácora. Bogotá. 2006.

El autor propone un nuevo campo de acción para el planeamiento y, en general, para el conjunto de las ciencias que tienen que ver con el fenómeno urbano. Se refiere a una perspectiva diferente del territorio, en la cual la territorialidad es entendida como la capacidad del lugar para influir en el comportamiento social, es decir, que valora aquellos aspectos -condiciones y potenciales de los diversos recursos territoriales- que afectan positivamente los procesos de desarrollo y rehabilitación.

2 Roccatagliata, Juan. Región Centro. Desarrollo sustentable con equidad. Academia Nacional de Geografía. Buenos Aires. 2007.

1.

Suelo

Esta propuesta de “normativa de base” o de “principios mínimos”, se refiere a la organización integral de la totalidad del suelo metropolitano a través de la instrumentación de un mecanismo del planeamiento a consensuar, la “Clasificación de Suelo”, verificando especialmente la disponibilidad de los suelos de extensión en relación a la planta urbana y la densidad poblacional existente en cada localidad. Los estudios y tareas se centran en la elaboración de un diagnóstico y propuesta que contiene un Documento Cartográfico - Estadístico y Cuadro Normativo Metropolitano para debatir y consensuar con los municipios y comunas que integran el ECOM. Se plantea la siguiente clasificación en categorías y subcategorías de suelo:

- **Urbano - Urbanizado y Urbanizable**
- **No Urbano - Periurbano, Rural o Rústico**
- **Especial - Ambiental o de Oportunidad**
- **Infraestructuras - Soporte, Saneamiento y Económica-Logísticas**

Se define la organización del suelo distrital, dejando el ordenamiento interno de las dimensiones y características del parcelario, la calificación de usos, los indicadores de la ocupación y demás condiciones urbanas y edilicias (Código Urbano), sujetas a las decisiones autónomas y propias de cada localidad.

Para el desarrollo de estas tareas se toman como base los antecedentes normativos y los Planes Urbanos Locales (PUL) “26 estrategias locales, un Plan Metropolitano”, oportunamente concertados y desarrollados en el marco del Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), con un préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Paralelamente al estudio de estrategias de organización del suelo se desarrolló un informe de Hábitat a debatir y acordar conjuntamente con los municipios y comunas metropolitanas, que contiene una actualización de la información, el análisis y un

diagnóstico proyectivo sobre la problemática. El objeto de esta tarea es asistir técnicamente a los organismos locales, para la identificación de suelo apto para vivienda y contribuir al Plan Nacional de Suelo o el programa que lo reemplace, experimentar sobre soluciones morfológicas tipo de nueva urbanización y proponer recomendaciones normativas e instrumentos de gestión territorial para el desarrollo de programas públicos y privados.

Para contar con una información actualizada, disponible para todos los Municipios y Comunas, se procedió a la identificación y construcción de Indicadores de Urbanización y Hábitat. Estos indicadores nos permiten dimensionar el problema del crecimiento urbano y sus condiciones en relación con el aumento de población y, contar con datos acerca de la necesidad de vivienda y calidad de vida.

Se ha acordado suscribir un Convenio Específico de Colaboración Recíproca: ECOM Rosario y el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe y el CAD2, a fin de desarrollar tareas de formación y capacitación profesional y, de contribuir al análisis de datos y el monitoreo sobre el suelo apto para vivienda en consonancia con el estudio de Estrategias de Suelo y Hábitat, el relevamiento de leyes, resoluciones y normas vigentes relativas a urbanización en las jurisdicciones locales, el estado provincial y nacional. Una finalidad importante de este Convenio es el fortalecimiento institucional de la gobernanza y la capacitación de técnicos locales, conjuntamente con la matrícula de arquitectos que operan profesionalmente en el territorio.

1.1. Política metropolitana de suelo

El proceso acelerado de urbanización y el consumo indiscriminado de tierra rural son partes de un mismo fenómeno evidente en las grandes ciudades y en las áreas metropolitanas. Es un fenómeno global, pero que adopta singularidades propias de cada lugar en virtud de diversas situaciones espacio-ambientales, socio culturales y económicas.

El concepto de urbanización implica, a partir del cambio de destino de la tierra rural a urbana, una serie de operaciones integradas que se sintetizan en la apertura de calles y la dotación de infraestructura, la subdivisión parcelaria y la edificación. Sin embargo, en estas latitudes, se suele denominar urbanización solo a la apertura de calles, la subdivisión y eventualmente al tendido de las infraestructuras, separando temporalmente y cada vez más, estas operaciones respecto a la ocupación y el uso.

Es evidente que la integralidad del concepto, por diferentes razones, en nuestra realidad se desarma o desconfigura dando como resultado una suerte de “urbanización vacía” y que no siempre se orienta a la edificación, más cercana a atender intereses de índole económico que a anticipar o resolver necesidades o problemáticas poblacionales y de vivienda concretas.

En el caso del Área Metropolitana de Rosario, este proceso equivocado de urbanización ha cobrado fuerza en los últimos tiempos como producto, más de desplazamientos internos de habitantes de la ciudad central por razones funcionales, económicas y culturales que por un crecimiento poblacional sostenido de toda el área.

En efecto, asistimos a un fenómeno local de nueva urbanización que podría ser virtuoso como muestra de la potencia y desarrollo de nuestra región, pero que en realidad expone una situación cada vez más preocupante en términos de sostenibilidad del sistema metropolitano en su conjunto.

Basta recorrer nuestras ciudades y pueblos para observar la permanente fragmentación, el deshilachamiento de sus plantas urbanas y el comprometimiento de sus periurbanos por el grado de dispersión de los nuevos loteos.

Las consecuencias de carácter funcional, espacial y ambiental que esta situación supone, tanto para los residentes como para los municipios se acumulan y agravan generando, en muchos casos, debilidad en la accesibilidad y lejanía del transporte público, insuficiencia de infraestructuras básicas y equipamientos públicos de cercanías e incapacidad local para atender el mantenimiento y los servicios municipales.

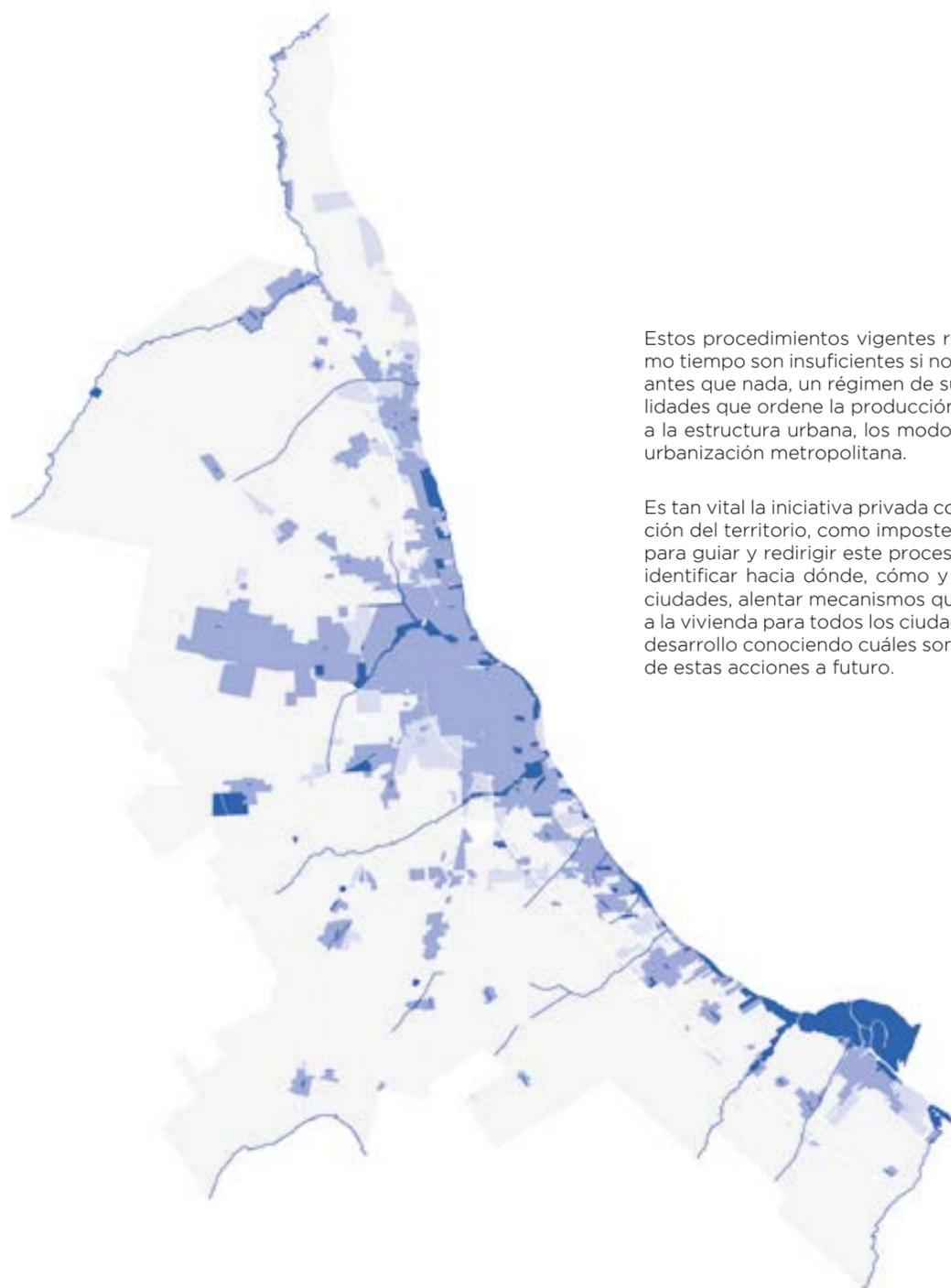
Otras cuestiones, menos medibles en el corto plazo, son extremadamente preocupantes; desde la anomía de la estructura urbana, la pérdida de centralidad y del espacio público continuo, la dependencia del automóvil privado y la necesidad interminable de nuevas infraestructuras viales hasta la merma constante de cobertura verde en los entornos urbanos y la falta de protección del patrimonio ambiental y paisajístico.

Un agravante de lo hasta aquí mencionado es que las múltiples nuevas urbanizaciones no parecen ser la respuesta lógica ante la mayor demanda de lotes vinculados a la residencia, sino un proceso anómalo de sobre oferta y de resguardo de la inversión financiera, que lejos de bajar el precio promedio del suelo promueve su elevación.

Evidencia de esto, es la baja densidad global y el lento proceso de ocupación que se registra en el área metropolitana en general, que implica un marco de irracionalidad para la provisión y/o mantenimiento de las infraestructuras de servicios y la consiguiente disminución de la calidad de vida urbana.

Los municipios y comunas tienen, en el mejor de los casos, ordenanzas variadas y heterogéneas que regulan la urbanización y la subdivisión de la tierra y fijan condiciones y cargas a los desarrolladores.

Por su parte, el estado provincial requiere estudio de factibilidad hídrica y de impacto ambiental a partir de determinadas dimensiones del nuevo emprendimiento, así como factibilidades de las empresas prestadoras de servicio para otorgar la aprobación definitiva.



Estos procedimientos vigentes resultan necesarios, pero al mismo tiempo son insuficientes si no se define consensuadamente y, antes que nada, un régimen de suelo común para todas las localidades que ordene la producción del espacio y su incorporación a la estructura urbana, los modos y los tiempos racionales de la urbanización metropolitana.

Es tan vital la iniciativa privada como impulsora de la transformación del territorio, como impostergable retomar el rol del estado para guiar y redirigir este proceso en sus múltiples dimensiones; identificar hacia dónde, cómo y cuándo deben crecer nuestras ciudades, alentar mecanismos que faciliten el acceso a la tierra y a la vivienda para todos los ciudadanos, en definitiva, favorecer el desarrollo conociendo cuáles son los alcances y límites fundados de estas acciones a futuro.

1.2. Problemática del suelo metropolitano

Las plantas urbanas de las ciudades y pueblos que conforman el Aglomerado del Gran Rosario **3** han crecido un 56% en promedio en los últimos años, mientras la población sólo un 19%, **4** este dato contundente entre extensión urbana y población, expone algunos de los problemas urbanos que surgen a partir de la ocupación lenta e intermitente de esos tejidos semi vacíos: ausencia o baja prestación de servicios, desconexión real y virtual, falta de transporte, lejanía a los equipamientos educativos y de salud, problemas en el mantenimiento de los servicios municipales básicos, riesgo ambiental, etc.

Este crecimiento desfasado entre la expansión física de las localidades y el aumento de la población, reafirma la percepción que se trata de un proceso afincado en la movilidad interna de los habitantes metropolitanos, especialmente desde la ciudad central Rosario. La variación intercensal según datos del Censo 2001-2010, verificadas con estimaciones recientes, mostraban un crecimiento poblacional dispar: Provincia 6.5%, Rosario 4.3%, Corredor Norte AMR 11.8%, Cuadrante Oeste AMR 26% y Corredor Sur AMR 10%. Sin embargo, aún teniendo en cuenta el bajo índice de crecimiento de Rosario, casi un 70% del total poblacional del AMR, reside en la ciudad central.

El fenómeno no es homogéneo y presenta rasgos distintivos en relación a los diferentes subsistemas metropolitanos y aún para las localidades que los integran, pero varios aspectos confluyen actualmente entre los argumentos de la población que decide alejarse de la ciudad compacta y también de las respectivas centralidades urbanas locales:

- La escasez y el alto valor del suelo urbano en los centros de las localidades (especialmente Rosario);
- La inversión en tierra y ladrillos como modo de resguardar ahorros;

3 Se denomina Gran Rosario al aglomerado urbano surgido como consecuencia de la expansión urbana de la ciudad de Rosario y la de un conjunto de localidades ubicadas en el departamento San Lorenzo y en el mismo departamento Rosario. El aglomerado urbano es funcional para la medición y evaluación de diferentes indicadores de índole censal. No es totalmente coincidente con el espacio geográfico que comprende actualmente el ECOMR.

4 Argentina Urbana 2018 (PET) Ministerio del Interior, Vivienda y Obras Públicas de la Nación.

- La demanda de un prototipo de vivienda en condiciones "verdes o jardín";

- La localización de una vivienda cercana al trabajo, especialmente vinculado a la industria. Según datos del Código Industrial Internacional Uniforme (CIIU-2018), el 62,8% de las industrias se asienta en el Distrito Rosario, mientras el resto en el AMR (sin registrar Puerto General San Martín, Funes, Roldán y algunas Comunas que al momento no formaban parte del ECOMR). La cantidad de industrias distribuidas de modo equivalente entre la ciudad central y el territorio metropolitano, contrasta con la concentración de las actividades de servicios en Rosario, alrededor del 80%.

- Cuestiones socio-culturales vinculadas a la seguridad y nuevas modalidades de vida y, en algunos casos, búsqueda de status;

- La posibilidad de acceder a créditos para la construcción de vivienda si se posee un lote propio, que ha generado un mayor crecimiento de las plantas urbanas. Se otorgaron, sólo contabilizando las localidades de Funes y Roldán, 2948 créditos PROCREAR para construcción en lote propio. Esta cifra corresponde al 44% de los créditos otorgados en el AMR. (ANSES 2014-2016). La construcción de vivienda individual impulsó la extensión mono funcional dispersa, poniendo de manifiesto la casi nula relación entre programas de interés público y territorio.

Esta demanda diversificada en su origen, activa fuertemente el mercado privado del suelo y, lo que debiera ser una clara señal de potencialidad económica de desarrollo del AMR, se transforma en sólo un fenómeno muchas veces especulativo más que en una adecuada radicación real de nuevos pobladores.

La problemática del crecimiento urbano es vista parcialmente respecto a cuestiones como el uso de suelo y del ambiente, en general aparece como un tema secundario, casi nunca enfocado integralmente y relacionado a una estrategia en el tiempo, donde se intentan resolver necesidades y demandas puntuales. Por lo que observamos física, funcional y ambientalmente en el AMR, se evidencia un proceso de creciente anarquía espacial, que es preciso acotar, mitigar y reorganizar con la participación pública y privada.

La ausencia o debilidad de las normas de urbanización locales, en un marco de aplicación heterogénea en el área Metropolitana en su conjunto y, de mecanismos compensatorios a los municipios por mayor aprovechamiento privado de plusvalías urbanas, salvo pocas excepciones, agudizan los problemas.

Este proceso, además de considerarse un mal uso del recurso suelo, provoca en general otros desequilibrios de índole social y territorial:

- Urbanizaciones periféricas y desconectadas de las plantas pre-existentes;

- Consumo indebido de tierras de producción rural y degradación de los periurbanos. Se calcula que en el período 1990-2018, se perdió entre un 35% - 40% de cobertura verde, que incluye tierras de periurbano y de producción agrícola intensiva - extensiva;

- Incumplimiento o demora, por diferentes razones, en efectivizar las cargas de urbanización exigidas legalmente, especialmente las infraestructuras de servicios y conectividad;

- Bajas densidades de ocupación que hacen insustentable la provisión y/o mantenimiento de servicios y equipamientos. Las densidades globales estimadas para el 2019-2020 en el AMR, son las siguientes: Corredor Norte 32hab/h, Cuadrante Oeste 15hab/h, Corredor Sur 35hab/h y Rosario 67hab/h. (Fuente Ecom). Si bien cada localidad presenta particularidades físico-funcionales propias, especialmente en relación a la posible extensión y procesos de crecimiento diferenciado, el promedio de densidad poblacional en la totalidad del AMR es bajo, ubicándose en 37.25hab/ha;

- Debilitamiento de los espacios públicos y desvanecimiento de las estructuras de las ciudades, indiferencia por el paisaje y/o compromiso del ambiente. La diversidad en el diseño espacial entre las nuevas urbanizaciones, la forma que asumen los trazados, la disposición del verde y los equipamientos público-privados, generalmente están localizados de modo autónomo y "hacia adentro", sin mayor correspondencia con la estructura organizativa de la ciudad, salvo algunas cuestiones funcionales básicas;

- Mono funcionalidad del uso residencial y falta de interacción social por la ausencia de tejidos donde convivan vivienda, comercio y trabajo. Esta situación problemática de ausencia de tejidos híbridos y la consecuente falta de interacción funcional (vivienda, comercio, trabajo, etc.) se observa con mayor frecuencia en localidades del Cuadrante Oeste y el Corredor Sur del AMR;

- Dependencia del automóvil privado y ausencia o insuficiencia del transporte público y de la movilidad activa (cada vez mayor demanda de obras viales),

- Encarecimiento de la tierra (a mayor oferta de lotes suele ser igual o más elevado el precio del suelo),

- Falta de acceso a la tierra y a la vivienda de los sectores de menores recursos; se contabiliza un total de 193 barrios populares en toda el área Metropolitana, una población total de 182.800 personas repartidas en 52.217 familias. Según INDEC, la proyección de población al año 2020 en el AMR, sin incluir Rosario, es de 476.671 habitantes, de los cuales 60.260 se encuentran en barrios populares infiriéndose que 12,6 % vive en condiciones inadecuadas. Por su parte, estimaciones locales en el municipio de Rosario, contabilizan más de las 122.500 personas que declara INDEC oficialmente, representando un 18% de su población con necesidad de vivienda;

- Cada vez mayor deterioro de activos ambientales: pérdida de biodiversidad, impermeabilización del suelo, contaminación de napas freáticas, ocupación de cuencas y compromiso hídrico, generación de islas de calor y aumento de la huella de carbono, degradación del paisaje, etc.

1.3. Metodología general

El objetivo es reconocer el proceso de urbanización actual en el Área Metropolitana, las tensiones hacia la dispersión en el crecimiento de las de las plantas urbanas, las expectativas poblacionales y de ocupación real en el tiempo.

El punto de partida para la realización de este estudio, es la actualización de la información contenida en los Planes Urbanos Locales (PUL-DAMI II - BID) elaborados entre 2016-2018 con la participación consensuada de Municipios, Comunas y el ECOM y, con el aporte y colaboración, de distintas instituciones como el CONICET, INTA, Universidad Nacional de Rosario y el Colegio de Arquitectos, entre otras.

El estudio presenta, a partir de la información citada y de un relevamiento de los procesos en curso, una introducción y una descripción de la problemática general del proceso de urbanización y la consiguiente evaluación de la transformación del suelo en el Área Metropolitana de Rosario (AMR).

Este análisis y su posterior diagnóstico profundiza luego en el estado de situación según tres escalas geográficas, el AMR en general, los Subsistemas Metropolitanos (Corredor Norte, Cuadrante Oeste y Corredor Sur) y las localidades en particular. El estudio permite articular los datos generales que surgen de una visualización amplia y global del proceso y compararlo con la situación de cada distrito y ciudad.

Se toman algunos indicadores urbanísticos como densidad, tasa de crecimiento, suelo disponible de extensión consensuada en los PUL, tiempo para el completamiento urbano, racionalidad u optimización de las infraestructuras de servicios, etc. para constituir la base de un documento a partir del cual desarrollar una Clasificación de Suelo determinada por Principios Mínimos de Organización del Territorio a consensuar social -económica y políticamente por los municipios y comunas.

El diagnóstico es proyectivo, en tanto se hace una valoración y una estimación de la transformación territorial y urbana y se avanza en una propuesta de Régimen de Suelo que permita, a partir del debate y un nuevo consenso, guiar y orientar ordenadamente el proceso de urbanización.

1.4. Estado de situación

• El Área Metropolitana de Rosario

El área metropolitana enfrenta realidades complejas, observándose conflictos que exigen una interacción por parte de las localidades que la componen, para que los problemas que cada una de ellas enfrenta encuentren las soluciones correctas aprovechando los beneficios asociativos que otorga la escala metropolitana.

La composición en subsistemas o regiones dentro del AMR, en corredores y cuadrantes, responde en su mayoría a la historia y al proceso de conformación en el territorio. Es posible también observar, que, dentro de cada una de esas regiones, se comparten los conflictos y, a su vez, la posibilidad de aprovechar las potencialidades que brinda una gestión del territorio a nivel regional.

De la lectura de las normativas con las que cuentan actualmente las localidades, se concluye que no hay instrumentos que agilicen y acerquen a las realidades concretas de los espacios que se desean regular. Se observa en el AMR que los procesos expansivos se desarrollaron de manera irregular, causando conflictos a las propias localidades y a las áreas circundantes, principalmente las áreas rurales, debido a que los procesos de urbanización quedaron en manos de los privados, produciendo déficit en infraestructuras, servicios y conectividades.

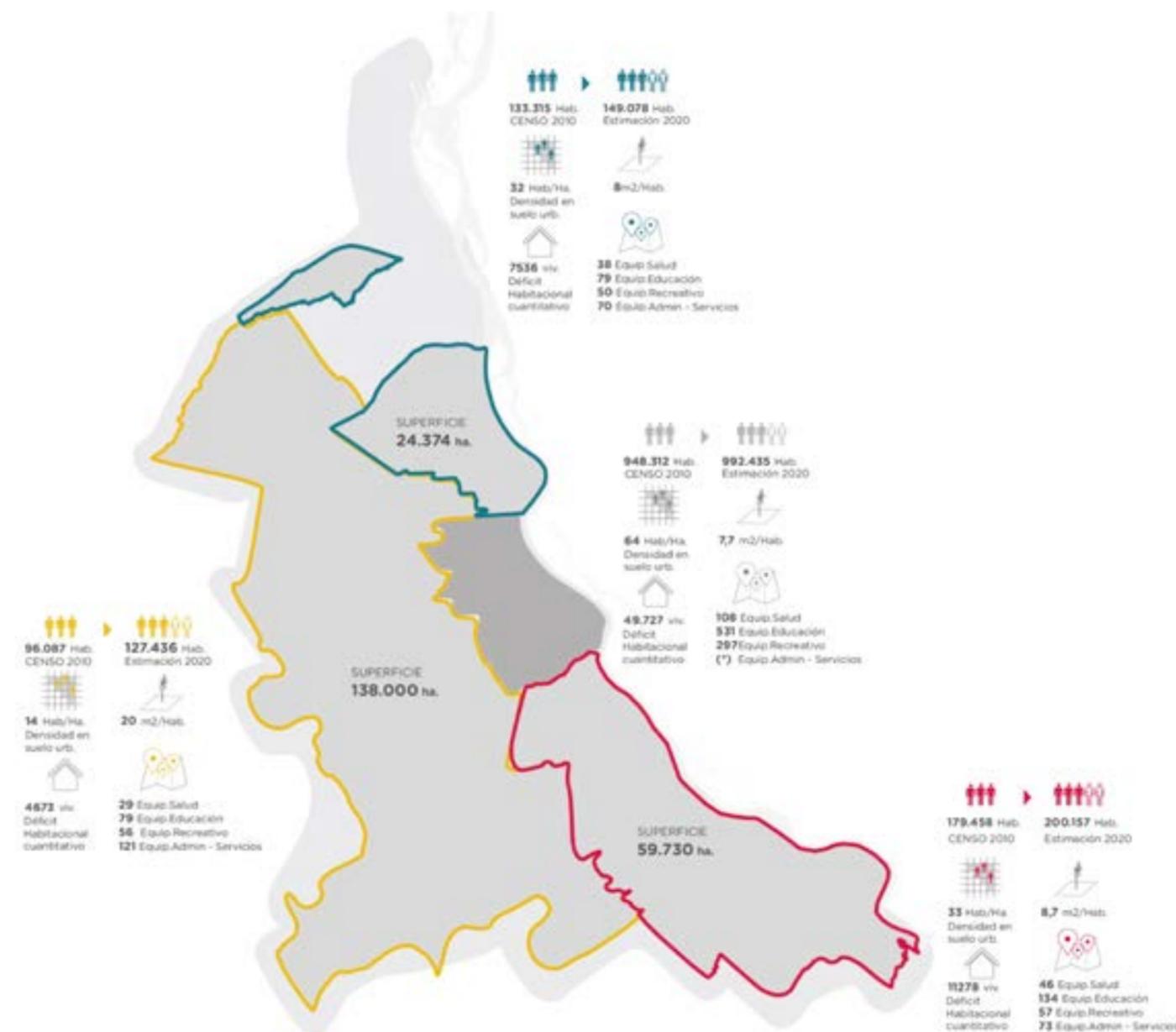
Con respecto a las industrias y los servicios, se observa una gran concentración y diversidad en el área metropolitana, encontrándose dispersas entre las localidades y provocando conflictos de usos y de movilidad. Algunas localidades ya emprendieron su planificación mediante la creación de polígonos y parques industriales que regulan y concentran la radicación de diferentes tipos de empresas.

• Rosario, ciudad cabecera

Rosario es la ciudad central y dominante, su población es aproximadamente once veces más grande que la segunda localidad con más habitantes del AMR.

La ciudad es de origen portuario, con un marcado rol industrial y de servicios con influencia en una amplia región. Posee 9 accesos viales nacionales, 3 de los cuales son autopistas a Buenos Aires, Santa Fe y a la ciudad de Córdoba. También un aeropuerto Internacional distante a 15 km al oeste, con una oferta que se concentra en el transporte de pasajeros, contiene además un depósito fiscal, que administra una importante actividad de carga y toda una infraestructura destinada a la exportación agroalimentaria. Acceden a la ciudad 4 redes ferroviarias existentes en nuestro país, hoy concesionadas a empresas privadas. Sus servicios se limitan básicamente al transporte de cargas.

Por su perfil económico-productivo, Rosario y su área metropolitana se ha convertido en el primer centro agroindustrial del país y uno de los más importantes de América Latina. La estructura productiva de la ciudad y su área está formada por una multiplicidad de actividades que integran ramas agroindustriales tradicionales con aquellas vinculadas a la tecnología de información y comunicación, pasando por un desarrollado sector de servicios y una industria alimenticia altamente competitiva. La actividad turística constituye una realidad en franco crecimiento.



2.

Hábitat

Estrategias proyectuales y prototipos de urbanización para el Área Metropolitana de Rosario

A partir de desarrollar un breve panorama de la aplicación de instrumentos de planificación y sus regulaciones en el territorio, podemos observar que el urbanismo ha perdido injerencia en la intervención sobre los tejidos urbanos y prácticamente se ha omitido para atender las cuestiones de vivienda en la escala metropolitana.

El énfasis, en el mejor de los casos, en promover lineamientos y directrices ha relegado aspectos comprensivos de la organización y ordenación territorial a la mera medición de indicadores por parte de la provincia y de los entes locales - regulaciones para la habilitación de nuevas urbanizaciones, estudios de impacto ambiental, zonificación y codificación urbana, etc.-. Además, los municipios y comunas no suelen contar con equipos técnicos suficientes ni capacidad para negociar con los grandes promotores inmobiliarios, redundando en paisajes de urbanización con único interés inmobiliario, generalmente fragmentada, monofuncional e insostenible en términos de accesibilidad y habitabilidad.

El objetivo de este estudio apunta a retomar y contribuir al conocimiento y la capacidad del planeamiento metropolitano para formular criterios de urbanización, vinculado con la vivienda de iniciativa pública-privada. En particular se propone, por un lado, reseñar un nuevo proceso de codificación normativa de una serie de estrategias proyectuales y, por otro, analizar tres prototipos de desarrollo urbanístico - espacial y formal-, diseñados por el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOMR), considerando elementos básicos de la ordenación física urbanística, tales como los trazados y espacio público, el parcelario y la tipología edilicia, prestando atención a las dos escalas de intervención: la metropolitana y la local.

Además de los elementos de ordenación convencionales, cabe mencionar otros dos parámetros generalmente omitidos en las políticas habitacionales. El primero, la producción del suelo, se refiere a los diferentes tipos y combinaciones de los regímenes

de propiedad, entre lo público y lo privado, lo individual y lo colectivo. El segundo elemento, la producción de vivienda, alude a las modalidades del habitar, considerando los papeles de la comunidad de actores involucrados en las políticas habitacionales (técnicos, funcionarios, empresas, propietarios, inquilinos, entre otros) durante las etapas de diseño, ejecución y adjudicación de viviendas.

2.1. Codificación de estrategias proyectuales

Antes de la descripción de los prototipos diseñados, en este punto se codifica una serie de estrategias proyectuales en términos normativos, en base a una manzana teórica de 100 x 50 metros, con el fin de explorar distintos regímenes de propiedad y comparar diferentes parámetros urbanísticos. Las estrategias proyectuales surgen de evaluar un conjunto de experiencias paradigmáticas del urbanismo internacional. La selección no es exhaustiva, sino de oportunidad, en función de los problemas específicos del Área Metropolitana Rosario.

La primera estrategia apunta a delimitar en área urbanizable unidades de gestión morfológicamente significativas. Proyectos urbanos emblemáticos como la Zona de Ordenamiento Concertado de Bercy (París, 1985-2005) muestran cómo articular en un mismo proyecto diferentes tipos de unidades de gestión para garantizar aquellos elementos morfológicos considerados como estructurales y sujetos a mayor perdurabilidad.

La segunda estrategia -articular lo productivo y lo reproductivo- se evidencia claramente en los modos en que los centros de manzana del Barrio Alfa Romeo (Pomigliano, 1939-1942), al incluir huertas, adquirieron una verdadera expresión de la ruralidad convirtiéndose en una "variante densa" de la ciudad jardín.

Promover el "desarrollo inmobiliario diversificado" es la tercera estrategia explorada en proyectos emblemáticos como el barrio Borneo (Ámsterdam, 1993-2000) donde la vivienda individual entre medianeras y en base a normas precisas establece la unidad de ejecución de todo el conjunto, permitiendo la participación de un sinnúmero de pequeños estudios y contratistas en políticas habitacionales que suelen ejecutar las grandes empresas constructoras.

La cuarta estrategia apunta a calibrar la "densidad interesante" y la "centralidad concentrada" tal como proponía Manuel de Sola-Morales en las viviendas de Sant Andreu (Barcelona, 2005-actualidad). Al estructurar bloques en forma de espina de pez fusionaba dos situaciones urbanas: una de centralidad intensa, concentrando usos terciarios y comerciales sobre la columna vertebral, y otra más resguardada, en las costillas interiores destinadas al uso residencial.

La quinta estrategia -calibrar el grano del tejido-, fue estudiada en algunos ensanches modernos que Carles Crosas (2009) denominó "ensanches jardín" por su justa combinación de alta densidad, separación precisa entre edificios, permeabilidad de la planta baja y cuidado en los deslindes parcelarios mediante la fusión de jardines.

La sexta y última estrategia se basa en la "autogestión", la "co-producción del suelo" y el "equilibrio de usos", tal como se explora en el barrio de Oosterwold (Almere, 2011 - actualidad), donde cada promotor puede construir lo que quiera y como quiera, siempre que respete la proporción entre usos que garantizan la intensidad de lo urbano en paisajes predominantemente productivos y de periurbano. (ver Figura 1.)

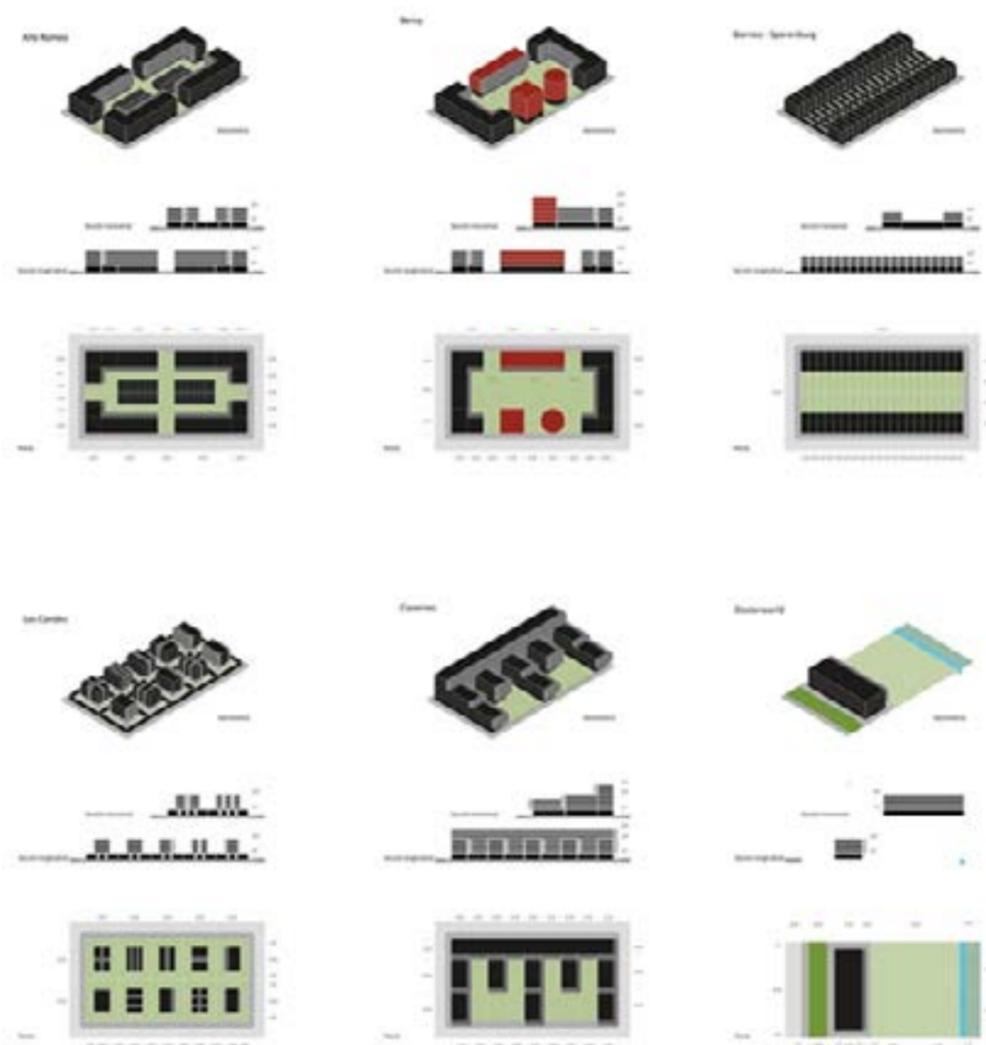


Figura 1. Seis estrategias proyectuales codificadas. Fuente: ECOMR 2023

2.2. Prototipos de desarrollo urbanístico

Antes de entrar en la descripción de los prototipos de desarrollo urbanístico (PDU), cabe dar cuenta del contexto del Área Metropolitana de Rosario (AMR). Pese a ser la tercera conurbación más grande del país y un potente nodo de servicios, la macrocefalia de su ciudad central y el alto déficit de viviendas dificultan el desarrollo urbano equilibrado. Estos procesos se han intentado encauzar a través de diferentes instancias de institucionalización metropolitana, iniciada en los años setenta con la breve experiencia de la Prefectura del Gran Rosario y evolucionando, después de variadas experiencias, hasta la creación del ECOMR.

En 2016, el ECOMR redactó planes urbanos para 26 localidades y en 2022, en base a estos, actualizó la clasificación del suelo delimitando las áreas urbanizables concebidas para sistematizar la oferta total de sectores de suelo disponible en la integralidad del AMR. En este apartado se describen los elementos de ordenación y las estrategias proyectuales de tres prototipos de desarrollo urbanístico que toman como referencia las mencionadas áreas urbanizables, denominadas “áreas de urbanización prioritarias” (AUP) y que se categorizan territorialmente como:

- **Corredor**

El prototipo de Villa Constitución está concebido como un ensanche de 20 ha que, junto con otras áreas de intervención definidas por el ECOMR, pretenden estructurar el “corredor” de carácter rururbano que une Empalme y Villa Constitución (ver figura 2). Este sector cuenta con una excelente accesibilidad y una óptima condición ambiental para resolver la interfaz periurbana e integrar los barrios segregados sobre el borde del Arroyo Constitución. Con este fin, se propuso un trazado de súpermanzanas que articulan avenidas de borde, pasajes peatonales semipúblicos y vías transversales vehiculares, admitiendo una amplia diversidad de parcelas basadas en un módulo mínimo de 5 por 25 metros. Asimismo, esta estructura viaria permite incorporar una gran diversidad de programas (comerciales, de servicio y de vivienda individual y colectiva) y de unidades de gestión, pudiendo combinar la oferta de lotes con servicio y desarrollos urbanísticos privados o estatales, variando el mismo tipo de bloque en tira (ver figura 3).

- **Rótula**

El segundo prototipo se ubica en la localidad de Funes, en un enclave estratégico para combinar programas de centralidad, en la medida que ata el aeropuerto y el sector de urbanización más grande y dinámico del área metropolitana (ver figura 4). Esta “rótula” de 10 ha se estructura a partir de una avenida interna que conecta la ruta con una serie de calles perpendiculares cuyas esquinas conforman el centro de nuevo barrio. El trazado en peine, a su vez, permite ordenar parcelas grandes (1000 m) para torres de viviendas y oficinas, y parcelas de 200 m para viviendas individuales entre medianeras. La coherencia morfológica del conjunto queda garantizada por la definición de unidades de gestión frentistas a la nueva avenida de acceso y la oferta de lotes individuales, promoviendo la participación de pequeñas y medianas empresas constructoras, estudios y contratistas (ver figura 5).

- **Intersticio**

El tercer prototipo se ubica en la localidad de Capitán Bermúdez en uno de los ejes de acceso perpendiculares al río que atraviesan la conurbación lineal que va de Rosario hasta San Lorenzo (ver figura 6). Este “intersticio” de 17 ha está conformado por un edificio en forma de corona cuyo “espesor programado” une el barrio con el entorno, y un tejido interior regulado por la proporción entre usos rururbanos promoviendo la diversidad entre parcelas que oscilan entre 120 y 5000 m². Esta morfología paramétrica demanda una coordinación continua para garantizar la accesibilidad y mediar entre vecinos, impulsando formas cooperativas para la construcción y la autoconstrucción, y articulando diferentes niveles de colectivización y autonomía de servicios (ver figura 7).

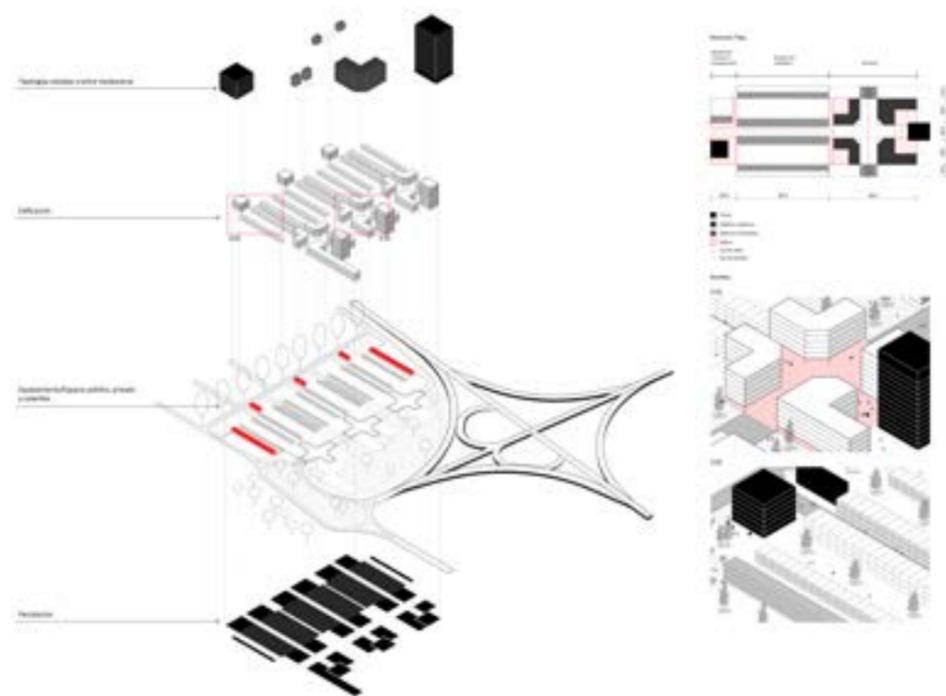


Figura 2. Localización del PDU de Villa Constitución dentro del corredor rururbano sobre el Arroyo Constitución. Fuente: ECOMR 2023

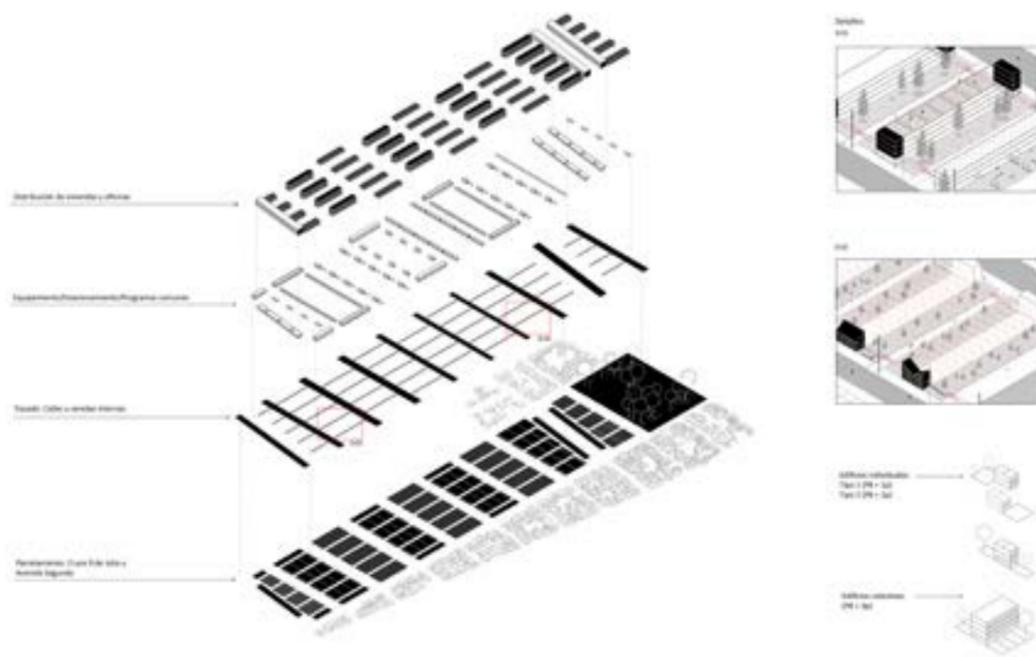


Figura 3. Elementos de ordenación del PDU de Villa Constitución. Fuente: ECOMR 2023

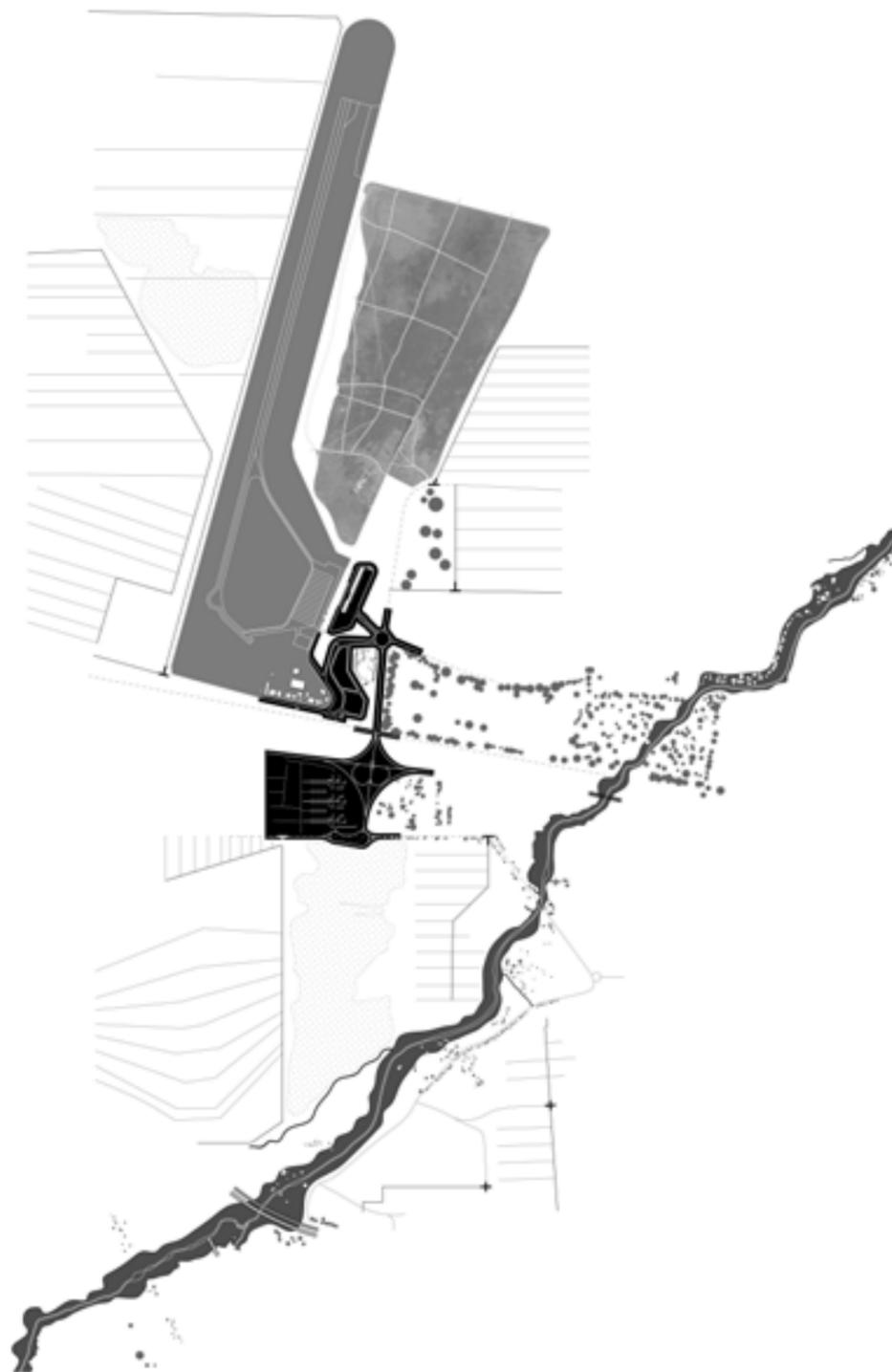


Figura 4. Localización del PDU de Funes como rótula regional. Fuente: ECOMR 2023

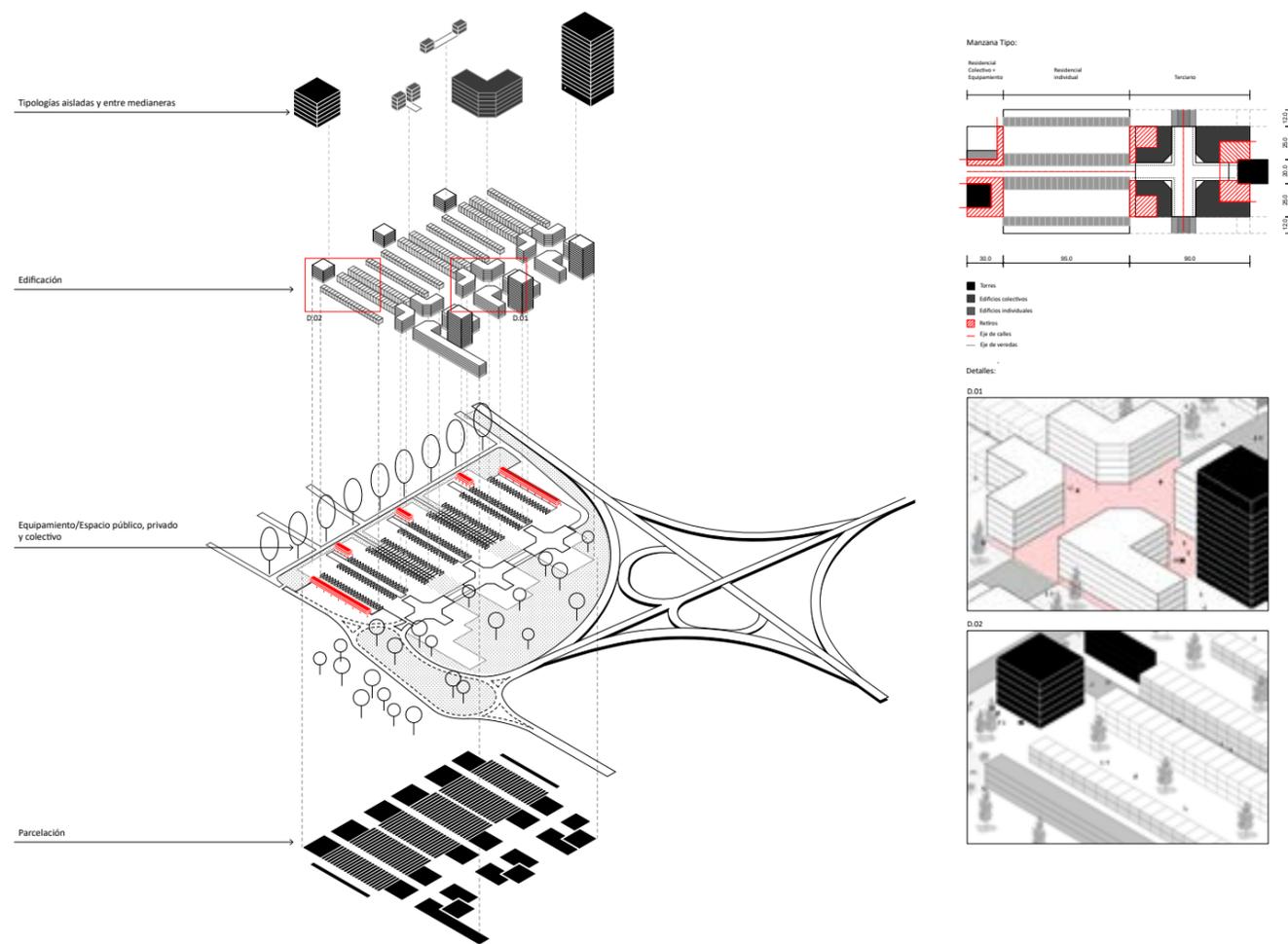
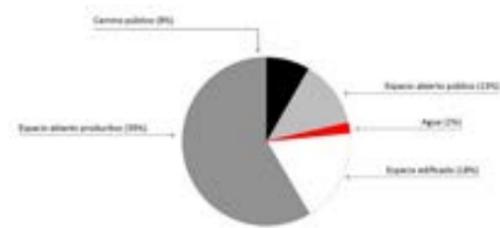
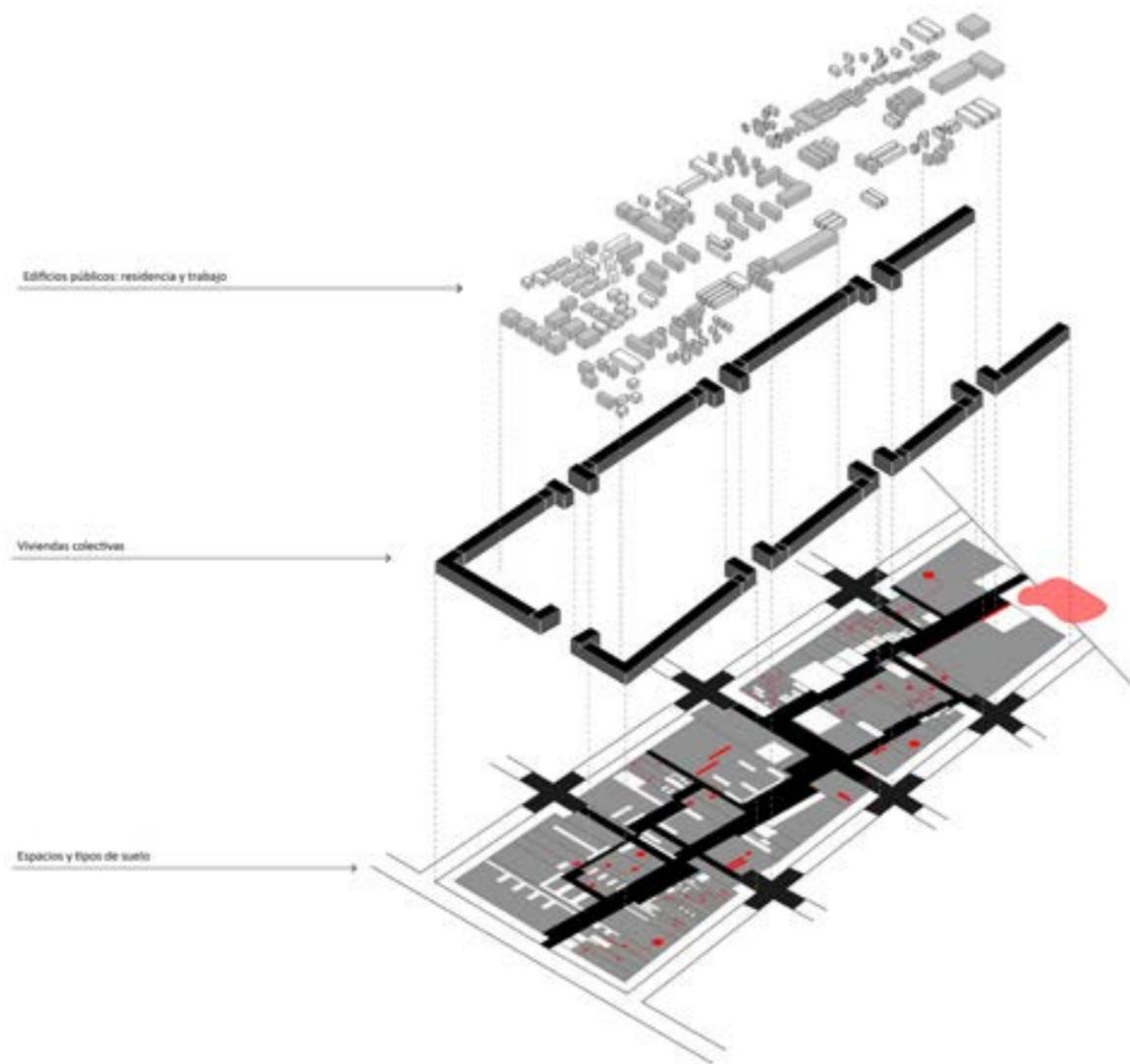


Figura 5. Elementos de ordenación del PDU de Funes. Fuente: ECOMR 2023



Figura 6. Localización del PDU en un intersticio sobre el acceso a Capitán Bermúdez. Fuente: ECOMR 2023



2.3. Reflexiones sobre el proyecto urbano

El proyecto urbano aún puede innovar en las formas y procesos de urbanización, estructurando los tejidos metropolitanos a través de ensanches, rótulas e intersticios, y nutriéndose de estrategias proyectuales codificadas en términos normativos.

En los tres prototipos de desarrollo urbanístico analizados se exploran nuevos modos de concebir los elementos convencionales de diseño. En cuanto al trazado, en los prototipos resuelven múltiples escalas, la metropolitana, la del barrio y la de la manzana, enfatizando el carácter estructural y procesual del parcelario.

En cuanto a los aspectos morfológicos, en los prototipos se exploran diferentes granos de tejido, calibrando la relación entre densidad, uso, tipo, parcela, trazado y espacio público.

Más allá del formalismo de la zonificación de actividades y las "cargas exigidas" establecidas en las ordenanzas de urbanización a los desarrolladores privados, en los prototipos se diseñan unidades de gestión de carácter más comprensivo, con actividades mixtas y autónomas, integrando diferentes actores en la co-producción de suelo y vivienda, no solo el Estado y las grandes empresas constructoras, sino también pequeños inversores, estudios de arquitectura, constructores y autoconstructores.

Figura 7. Elementos de ordenación del PDU de Capitán Bermúdez. Fuente: ECOMR 2023

3.

Infraestructuras de soporte, saneamiento y económicas

Se concretó un cuadro comparativo de obras viales metropolitanas necesarias, para poner en consideración de las localidades y el gobierno provincial, a fin de asistir a la gestión de obras viales prioritarias.

En relación a esta temática, se reactivó el acuerdo marco: ECOM Rosario y el Instituto de Estudios Transporte - FCEIA - UNR. El acuerdo aporta estudios y proyectos específicos sobre la infraestructura de soporte vial metropolitana.

Se acompaña continuamente la gestión de los organismos provinciales y nacionales, brindando la posibilidad de apoyo técnico al importante proyecto de Trenes Metropolitanos de Cercanía.

Respecto del estudio de las infraestructuras de saneamiento, se realizó la etapa de diagnóstico ejecutivo, formulación metodológica, redacción del proyecto y búsqueda de financiamiento para concretar el Plan Metropolitano de Gestión Integral de Residuos Sólidos (PMGIRSU).

El ECOM brinda también apoyo técnico de gestión al GIRSU-Villa Gobernador Gálvez y el asesoramiento a pequeñas comunas. Como parte de esta tarea, se realizaron mesas de trabajo sobre Saneamiento Ambiental con la presencia de Intendentes, Presidentes Comunales y personal técnico de localidades que integran el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario, se concretó una encuesta donde se analizaron problemáticas de saneamiento y se elaboró una ficha con información y costos comparativos del manejo de residuos en el AMR.

3.1. Obras prioritarias de movilidad del área metropolitana (2023)

De las 26 Obras Prioritarias propuestas desde ECOM, en la mayoría no se registraron avances. Los casos en los que sí hubo, sus progresos resultaron disímiles.

En el Corredor Norte, la Avenida Interurbana (CN01 / colectoras este del FC Mitre) se completó hasta donde se pudo avanzar, a excepción de las cuatro cuadras de Fray Luis Beltrán donde se hubiera precisado expropiaciones que no sucedieron. Concurentemente, el emisario que complementa la obra está terminado y mejora las condiciones de funcionamiento de la Avenida en sí y del barrio por donde discurre el desagüe pluvial mayor hasta desembocar en el río Paraná luego de atravesar el predio del Batallón Militar.

En el caso de la Intervención sobre el arroyo San Lorenzo (CN07), ECOM completó un proyecto de relocalización de viviendas en zonas de riesgo hídrico y no hubo mayores avances concretos en la legislación pertinente para la concreción de estas obras y sus infraestructuras acordes.

En el Corredor Sur, el conector logístico sur de Villa Constitución (CS04) logró significativos avances con una obra en construcción que permitirá conectar al transporte de cargas con las instalaciones productivas que se relevan al sur de la ciudad. Desde mediados de 2022 se avanzaron con movimientos de tierra para generar una nueva rasante en un diseño geométrico apropiado (similar al propuesto desde ECOM) que remata perpendicularmente con la ruta provincial N°21.

El acceso alternativo entre General Lagos y Arroyo Seco (CS05) tuvo gestiones institucionales a nivel nacional, pero aún no se relevan obras al respecto.

En el Cuadrante Oeste, se destaca la necesidad de constituir una obra postergada pero claramente necesaria como la Av. Segunda Ronda (CO 04). Si bien no se registra el tramo fundamental que conectaría la Autopista Rosario-Córdoba con la Av. Illia en Funes (prolongación de la calle Mendoza rosarina), al menos se logró ampliar un tramo inicial de Av. Jorge Newbery duplicando su capacidad, sumando señalética, iluminación y forestación.

Esta renovación permite encauzar parcialmente el creciente volumen de tránsito que circula en el noroeste rosarino hacia el Aeropuerto.

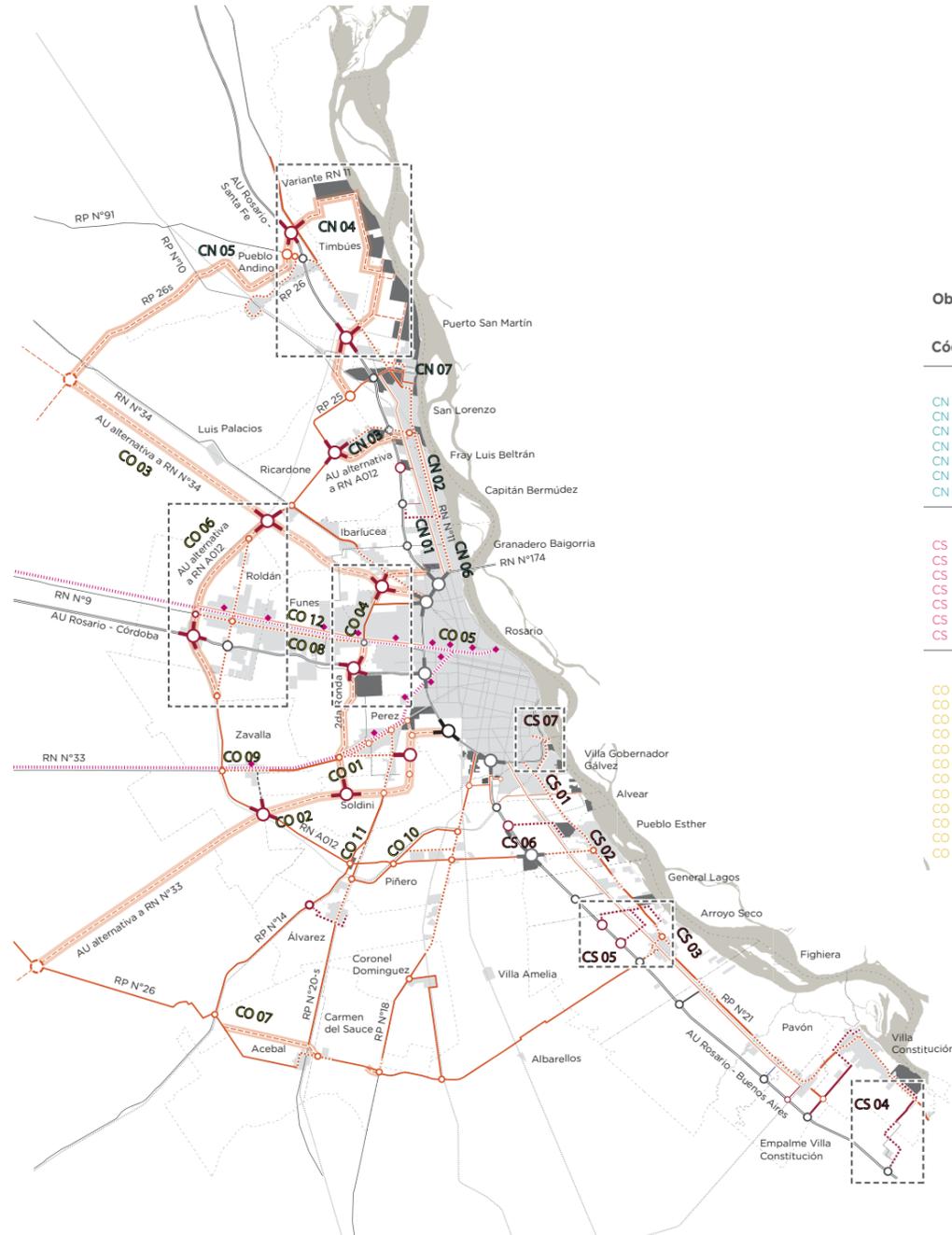
Además, se releva un avance parcial y no articulado aún en la Avenida CO (CO12 / Colectora norte del FC Mitre) al registrarse nuevos trazados en la urbanización conocida como La Polola, que implican una nueva rotonda de acceso al barrio y una traza parcial de escaso recorrido aún. Cabe señalar que la colectoras sur de la traza ferroviaria fue parcialmente pavimentada en la zona próxima al aeropuerto.

En complemento al listado de Obras Prioritarias postuladas por ECOM, se relevan en el área metropolitana avances en los siguientes casos:

- Ampliación de calzadas Ruta Provincial N°21, tramo Acceso Alvear-Fighiera. En obras. No se corresponde a la reformulación de los tramos urbanos propuestos en el listado (casos CS02 y CS03) sino una ampliación de la capacidad en los tramos no urbanizados.
- Construcción del Tercer Carril Autopista Rosario Buenos Aires, tramo A008 y A012. Obra licitada y adjudicada.
- Repavimentación Ruta Nacional N°33, tramo Pujato-Zavalla. En obras.
- Repavimentación Autopista Rosario-Córdoba, tramo A008 y A012. Obra terminada.
- Construcción de ramas de acceso en Autopista Rosario-Córdoba, km 304 y km 309, departamento Funes. En obras.

4.

Movilidad y transporte



Obras Prioritarias según Corredor

Código	Proyecto
C. Norte	
CN 01	Avenida Interurbana (colectora FC Mitre)
CN 02	Avenida CN (Colectora este FC Belgrano)
CN 03	Alternativa Ricardone A012
CN 04	AU Variante RN11
CN 05	Alternativa Andino RP 26s
CN 06	Conexión El Rosedal/Corrientes
CN 07	Intervención sobre Arroyo San Lorenzo
C. Sur	
CS 01	Av. Villa Gob. Gálvez (Reformulación RP21)
CS 02	Av. Pueblo Esther (Reformulación RP21)
CS 03	Av. Arroyo Seco (Reformulación RP21)
CS 04	Conector logístico sur Villa Constitución
CS 05	Acceso alternativo G.Lagos/A.Seco
CS 06	Acceso Piedrabuena Alvear
CS 07	Reconversión Swift
C. Oeste	
CO 01	Extensión sur Av. San Martín (RN33 Pérez)
CO 02	AU Alternativa RN33
CO 03	AU Alternativa RN34
CO 04	Av. Segunda Ronda
CO 05	Trenes de Cercanía. Obras Complementarias.
CO 06	Alternativa Roldán A012
CO 07	By pass RP26
CO 08	Av. Funes (Reformulación RN9)
CO 09	Av. Zavalla (Reformulación RN33)
CO 10	Colectora diagonal FC Mitre
CO 11	Extensión Piñero/Soldini RP20s
CO 12	Avenida CO (Colectora norte FC Mitre)

Se realizan estudios específicos vinculados a las infraestructuras de soporte y se trabaja en aspectos de movilidad en relación a los proyectos de Nueva Centralidad Territorial y de Proximidad.

Se concretó una primera Mesa de Trabajo sobre Transporte con la presencia de Intendentes, Presidentes Comunales y personal técnico de localidades del AMR, donde se expusieron los problemas, se focalizó un diagnóstico y se realizó un cuadro enuncian- do las acciones de gestión e infraestructuras prioritarias.

Por otra parte, se iniciaron las gestiones con una primera encuesta de situación para desarrollar el Proyecto de Movilidad Activa en el Área Metropolitana, que pretende responder a la demanda de infraestructura y servicios que faciliten a un número cada vez mayor de ciudadanos que optan por la bicicleta, como medio de transporte habitual. Este proyecto, se organizará territorialmente en tres espacialidades articuladas: 1º El nexo o vínculo de la red de bicisendas de Rosario con las localidades linderas; 2º Los corredores viales metropolitanos y la readecuación intermodal de paradores de ómnibus y estaciones de bicicletas públicas como nexo entre estos corredores y las redes de bicisendas locales y 3º La red en áreas de actuación de los Planes de Reequilibrio Territorial y Planes de Proximidad.

4.1. Lineamientos para un plan de movilidad activa metropolitana

El problema de la movilidad en una escala regional es un tema recurrente de la agenda pública, particularmente en el ámbito del área metropolitana rosarina. Las políticas entorno a esta problemática suelen atender demandas cuando la saturación de las vías de circulación disponibles evidencia congestiones que parecen irreversibles. Asimismo, al encontrarnos en un escenario metropolitano que marida estructuras viales y ferroviarias con destino portuario, las distintas escalas de planificación denotan falta de consensos básicos donde la convivencia entre el transporte de largo alcance (camiones y ferrocarriles de carga mayor gestionados a niveles nacionales y/o provinciales) resulta altamente conflictiva con el acceso a funciones urbanas básicas de pequeña o mediana escala (movilidad de las personas usualmente gestionadas a nivel urbano por municipios y comunas).

En paralelo, observamos un proceso de disociación entre antropización del suelo y movilidad que resulta preocupante debido a los sabidos conflictos entre la urbanización y sostenibilidad. Aún así, cabe remarcar lo que por obvio no debe olvidarse: la ocupación difusa del territorio deviene en una movilidad reducida y costosa. Uno de los más evidentes perjudicados en esta progresiva densidad diluida es el transporte público, que no logra (y progresivamente logrará aún menos) postularse como una alternativa viable para la ciudadanía en tanto suburbanización deviene en sinónimo de altos costos de funcionamiento y mantenimiento.

“...el transporte público en los medios suburbanos dispersos, unifuncionales y de baja densidad es progresivamente más ineficaz y menos rentable. Mejorar sus niveles de servicio para hacerlo más atractivo implica casi inexorablemente mayores déficits de explotación; limitar sus prestaciones (extensión de líneas, frecuencias, etc.) a la demanda real implica un deterioro creciente de su calidad...” ⁵

Las propuestas de circulación exclusiva (o prioritaria) del transporte público por determinados carriles o nuevas infraestructuras con tal propósito, la aparición de la bicicleta como protagonista

restituido de la circulación urbana, la disuasión del uso indiscriminado de los espacios circulatorios por parte del automóvil o los vehículos de carga son medidas que pretenden instalar un modelo alternativo en el entendimiento del espacio público destinado a la circulación. El ciudadano reemplaza al vehículo en el paradigma contemporáneo de diseño del espacio público, donde el término movilidad no queda circunscripto al transporte vehicular.

En este contexto, la Movilidad Activa solía interpretarse como un espacio marginal del diseño urbano en tanto las grandes decisiones se postulan como actuaciones en el territorio que minimizan o descartan la escala del espacio público cotidiano de miles de ciudadanos en las localidades metropolitanas. Es para subsanar esta desatención que el ECOM interpreta como un aporte a las políticas sobre este rubro para que se apliquen hacia una accesibilidad más versátil e integrada, lo que redundaría en una relación más justa entre cada ciudadano y su territorio metropolitano.

En concomitancia, la intermodalidad resulta un elemento vital en el intento de ganar eficiencia en los viajes metropolitanos. Para ello, se deberá considerar la accesibilidad disponible (y plausible de mejorarse o sistematizarse) con respecto al transporte público interurbano. Esta asociación entre modos “abre” el territorio a usuarios postergados, que quizás disponen de bicicletas o podrían alquilar bicicletas donde se disponga de un servicio público de ese carácter, para luego continuar viaje en colectivo. Esta asociación promueve la movilidad con bajos costos energéticos, aporta a la sostenibilidad ambiental y también mejora las condiciones de salud de la población.



Distancia entre áreas urbanizadas y paradas de acceso al Transporte Interurbano de Pasajeros.

⁵ López de Lucio, Ramón. Ciudad y Urbanismo a finales del siglo XX. Universitat de Valencia, Senci de Publicacions, 1993.

4.2. El transporte público y la movilidad activa en las localidades metropolitanas

Los Corredores metropolitanos disponen de un punto de partida mejor organizado para los servicios de transporte, acorde a la linealidad que estructura sus territorios. Sin embargo, tienen en su configuración una diferencia sustancial. Mientras el Corredor Norte se constituye en una conurbación, con un tejido continuado en torno a las grandes infraestructuras territoriales desde Rosario hasta San Lorenzo; el Corredor Sur se conforma por urbanizaciones aisladas entre sí por una secuencia de suelos periurbanos y rurales. Esta diferencia resulta fundamental.

El actual servicio de transporte público de pasajeros resulta más convocante en el norte que en el sur, a condición de recorridos ralentizados por los múltiples atractores en continuado, pero con más opciones de viajes diferenciales vía autopista Rosario-Santa Fe. La citada configuración del Corredor Sur permite una buena organización entorno a la Ruta Provincial N°21, pero resulta muy deficitario para abastecer sectores distantes a la ruta y perjudica la efectividad del servicio al cubrir vastos fragmentos sin ascenso ni descenso de pasajeros.

El Cuadrante Oeste, con episodios urbanos más difíciles de vincular al todo por la distancia a la ciudad central (dificultando los servicios de transporte público eficientes), cuenta con algunos servicios públicos de distinta calidad y frecuencia de paso, algunos de ellos como extensiones del TUP rosarino. Una opción viable para restituir cierta accesibilidad pública al Cuadrante la constituyen los proyectos incipientes o en evaluación de trenes de cercanías, con estaciones terminales algo distantes del área metropolitana (Casilda y Cañada de Gómez) que permitirían paradas intermedias valiosas para la movilidad metropolitana.

• La asociación entre modalidades en el área metropolitana

El transporte metropolitano se caracteriza por disponer de opciones limitadas en cuanto a la intermodalidad. Un usuario de transporte público suele comenzar y concluir su viaje en ese solo medio, complementado por una caminata (de más de 1500 metros en no pocas locaciones) para llegar a una parada y otra caminata al bajarse del servicio para llegar a su destino.

Para optimizar las formas de transporte sostenibles, resulta deseable vincular puntos jerarquizados del Transporte Interurbano de Pasajeros (TIP) con facilidades de conectividad para ciclistas y peatones. Estos puntos jerarquizados, precisan distancias intermedias entre la secuencia urbana convencional (estipulado en zonas centrales de Rosario en unos 200m) y distancias inaceptables para recorridos peatonales (más de 500m). Esta secuencia, se debe evaluar para vincular TIP y el acceso ciclista/peatonal para encontrar un punto de equilibrio entre la distancia aceptable de caminata y la eficiencia del servicio de transporte.

ECOM relevó las infraestructuras ciclistas disponibles, así como de los sistemas de alquiler de bicicletas en cada localidad del área metropolitana. También, los puntos de acceso al sistema de transporte público y las posibilidades de un trasbordo seguro (bicicleteros en el entorno, estaciones de bicicletas públicas, facilidades para potenciar la intermodalidad). En la actualidad, solo en San Lorenzo y Pavón se encuentran ciclovías entorno a paradas de bus masivas.

• Desarrollo de la Movilidad Activa en las localidades

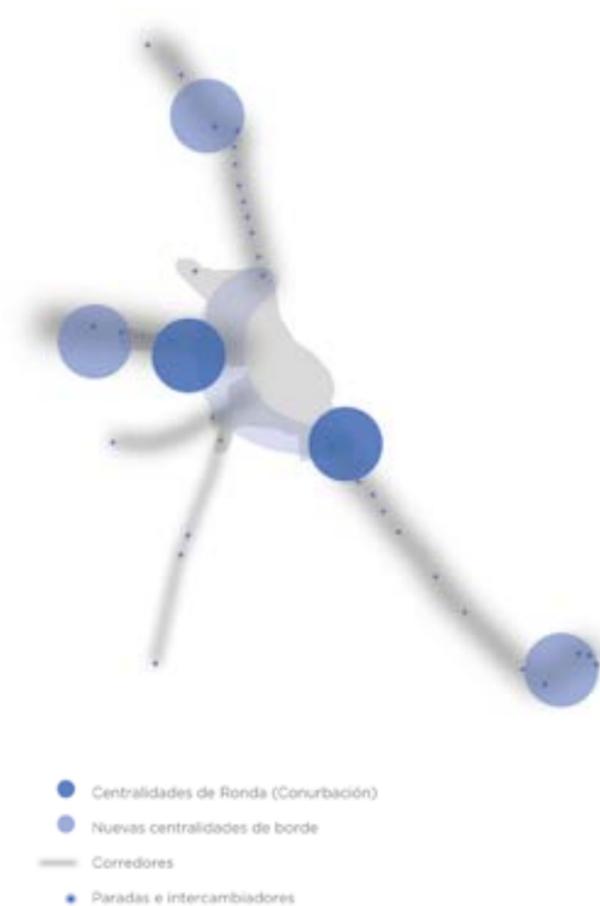
Las ciudades del área metropolitana tienen un uso regular de la bicicleta como medio de transporte y una infraestructura que resulta limitada como oferta de estímulo ⁶. En San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Villa Constitución o Pavón existen algunos recorridos seguros para ciclistas (aunque no disponen de ordenanzas acordes a su constitución), pero es limitada su oferta y nula en otras ciudades. En las comunas, sobre todo aquellas con una población acotada, la constitución de ciclovías como carril exclusivo para ciclistas resulta una determinación exagerada para áreas urbanizadas de pequeña escala.

Respecto a la accesibilidad al transporte público, 3 localidades cuentan con bicicleteros en el entorno a las paradas de transporte público: Alvear (1), Pérez (2) y San Lorenzo (2). La localidad de San Lorenzo, que es la única que cuenta con sistema de bicicleta pública (con 9 estaciones y 50 bicicletas), posee estaciones de bicicletas entorno a las paradas de transporte público. Solo en esta localidad implementa políticas locales que alientan la intermodalidad entre el viaje ciclista y el transporte público motorizado.

4.3. Estrategias proyectuales

El escenario hacia el Reequilibrio Metropolitano planteado como uno de los ejes o lineamientos propuestos desde el ECOM propone la identificación de un conjunto de sistemas territoriales y corredores para promover y fortalecer una matriz alternativa a la actual estructura del área.

El desarrollo de Planes de Nuevas Centralidades – conurbadas y de borde – y la configuración de corredores seguros que organicen los movimientos de cercanía en las localidades, debe orientar a futuro la diagramación flexible de la red de Movilidad Activa en relación a otros modos de transporte público-privado.



⁶ Según la Encuesta Origen Destino del 2008, en el total del Área Metropolitana se registra un 8,4% de viajes ciclistas, pero considerando las localidades sin incluir a Rosario, este modo crece hasta el 21%, lo que evidencia la disparidad entre ciclistas y la calidad de infraestructuras pertinentes a este fin en todas las localidades que no son la ciudad central.

El ECOM interpreta el aliento hacia la Movilidad Activa como una política prioritaria para abastecer de servicios de transporte a los sectores más postergados en la distribución del espacio metropolitano.

El área metropolitana de Rosario padece, como muchas urbanidades complejas, la superposición de modos que compiten por el espacio circulatorio, perjudicando la eficiencia de cada modo entre sí. Discriminar entre modos, evaluar en qué calles pueden convivir con un nivel bajo o tolerable de conflictos y cuando resulta indispensable segregar modos, es el desafío contemporáneo para proyectar la circulación en el espacio público contemporáneo.

“Establecer redes específicas en la ciudad para diferentes formas de movilidad quiere decir preparar espacios, calles, para una atención prioritaria a cada uno de ellas mediante la restricción del resto de sistemas de transporte que sean incompatibles con la función prioritaria a que se destine este espacio. Así, hay que diferenciar dentro del espacio urbano diferentes tipos de redes: para peatones, para el transporte colectivo, para la distribución urbana de vehículos privados, para la distribución de mercaderías e incluso para tipos de movilidad más sostenibles en términos ambientales, como es la efectuada en bicicleta.”

Coordinar acciones para mejorar estas pautas aún limitadas de intervención es una prioridad para el conjunto metropolitano. Por ejemplo, cuando se concibió desde ECOM la Avenida Interurbana que conecta San Lorenzo, Fray Luis Beltrán y Capitán Bermúdez, se exigió la constitución de una ciclovía paralela a la traza central y esto permitió una conectividad no motorizada entre localidades.

• La movilidad activa y la intermodalidad

Desde el ECOM se propone constituir una red que permita la conectividad no motorizada, hoy circunscripta en casi todos los casos a unos pocos ámbitos locales. Concurrentemente, en aquellos fragmentos urbanos donde resulte pertinente, evaluar potenciales servicios de bicicletas públicas homologables al que dispone la ciudad central o como extensión de este servicio en las ciudades limítrofes.

Para constituir un sistema genuinamente integrado, todas las localidades integrantes del ECOM deberían alentar la intermodalidad de los viajes metropolitanos. Para ello, se deberá considerar la accesibilidad disponible (y plausible de mejorarse o sistematizarse) con respecto al transporte público interurbano. Esta asociación entre modos “abre” el territorio a usuarios postergados, que quizás disponen de bicicletas o podrían alquilar bicicletas donde se disponga de este servicio, para luego continuar viaje en colectivo. De esta forma, se promueve la movilidad con bajos costos energéticos, aporta a la sostenibilidad ambiental y mejora las condiciones de salud de la población que utilice estos medios.

En este contexto, el ECOM propone estrategias de intervención urbana para ampliar redes existentes de ciclovías, zonas calmas o creación de nuevas infraestructuras. Asimismo, se postulan lineamientos de actuación en torno a localidades conectadas por infraestructura ciclista y diseño de una intermodalidad efectiva en paradores de transporte público, interpretando como la mejor opción para la ciudadanía un enlace virtuoso entre paradas convocantes y accesibilidad no motorizada (peatones, bicicletas u otros modos no contaminantes que están ganando popularidad en tiempos recientes).

• El enlace entre la ciudad central y las localidades limítrofes

Es sabido que los viajes en bicicleta tienen alcance “corto”, es decir, a una distancia que permita el viaje de ida, realizar la actividad a la que se concurre y retornar al punto de origen con el viaje de vuelta. Para ello, es razonable postular que la ida y vuelta no supere la hora de duración (media hora de ida y otra de vuelta), lo que redundaría en una distancia máxima aproximada a los 8km con una velocidad moderada para un ciclista urbano. Esta limitación no permite una conectividad territorial amplia, pero sí invita a imaginar conexiones entre ciudades próximas o para vincularse a la ciudad central (o centralidades alternativas próximas). Así, la conectividad entre Rosario y sus localidades inmediatamente vecinas es una oportunidad para conectar viajes ciclistas en condiciones seguras; además de hipotetizar una eventual ampliación del servicio MiBiciTuBici (o servicios alternativos, como sucede actualmente en San Lorenzo).

Para ello, se considera una pequeña ampliación del sistema de ciclovías rosarinas hasta algunos límites aún no constituidos. En el norte, el enlace con Granadero Baigorria es ya un hecho a partir del paseo ribereño y el eje de Bv. Rondeau. Al oeste, por dos vías, podría conectar con Funes vía la parcialmente renovada Av. Newbery hasta llegar al Aeropuerto o, la continuidad del eje Mendoza/Calasanz que podría conectar con la Av. Illia de Funes. Al sudoeste, la gestión rosarina ha avanzado recientemente en gestiones para extender la actual ciclovía sobre Av. Perón y llegar al límite con Pérez, que está trabajando en el mismo sentido. Al sur, faltaría una materialización sobre Av. Ayacucho hacia Villa Gobernador Gálvez.

Por otra parte, puede prefigurarse un sistema de ciclovías en centralidades alternativas de amplia accesibilidad que refuerce la vocación de estimular espacios de alta concurrencia ajenos a la ciudad central.

• Propuesta general por corredor y las actuaciones en el ámbito local

El Corredor Norte reúne las características más ventajosas para la intermodalidad propuesta. La ruta nacional N°11 articula la movilidad en sentido norte-sur y el número de líneas que abastece este eje es el mayor de toda el área metropolitana, superando los veinte servicios en Granadero Baigorria y San Lorenzo.

Eso permite imaginar una buena conectividad ciclista entorno a las paradas, en tanto se postula gestionar ciclovías en sentido este-oeste a la altura de las paradas consideradas más concurrentes.

De esta forma, el usuario podría iniciar el viaje en bicicleta, continuarlo en colectivo y llegar a destino en mejores condiciones. Naturalmente, esta asociación de modos debe acompañarse por medidas complementarias como la constitución de ciclisteros seguros para el ciclista y/o el desarrollo de sistemas de bicicletas públicas, en lo posible, con medios de pagos en común entre éste y el colectivo convencional. En un segundo momento, se impulsa un rediseño integral de la ruta estructuradora del Corredor, donde se incluyan ciclovías o modos de circulación seguras para ciclistas.

El Cuadrante Oeste tiene no pocos servicios de transporte público, pero su disgregación suburbana hace más difícil la gestión de complementariedad entre modos alternativos. Además, a diferencia de los corredores, los espacios urbanizados se proyectan sobre distintos ejes (rutas 34, 9 y 33), aunque resulta evidente que es en el entorno al desarrollo de Funes y Roldán donde se convocan los mayores usos. Aquí se postulan ejes transversales a los recorridos más convocantes, impulsando la pavimentación allí donde la infraestructura aún no ha llegado con la mejor conectividad.

El caso particular de Pérez merece especial atención, en tanto ha avanzado en políticas de Movilidad Activa y tiene un plan abarcativo que incluye la difícil relación con el barrio Cabín (por la distancia entre el núcleo original y esta urbanización pegada a Rosario). El resto de las localidades no disponen de una masa crítica suficiente para hablar de recorridos exclusivos para ciclistas, pero pueden proponerse zonas calmas de velocidades controladas donde el viaje en bicicleta resulte confortable. Quizás una excepción a esta regla suceda en calles colectoras a trazados principales que, al tener una función distributiva de accesos a nuevas urbanizaciones pueden incorporar ciclovías.

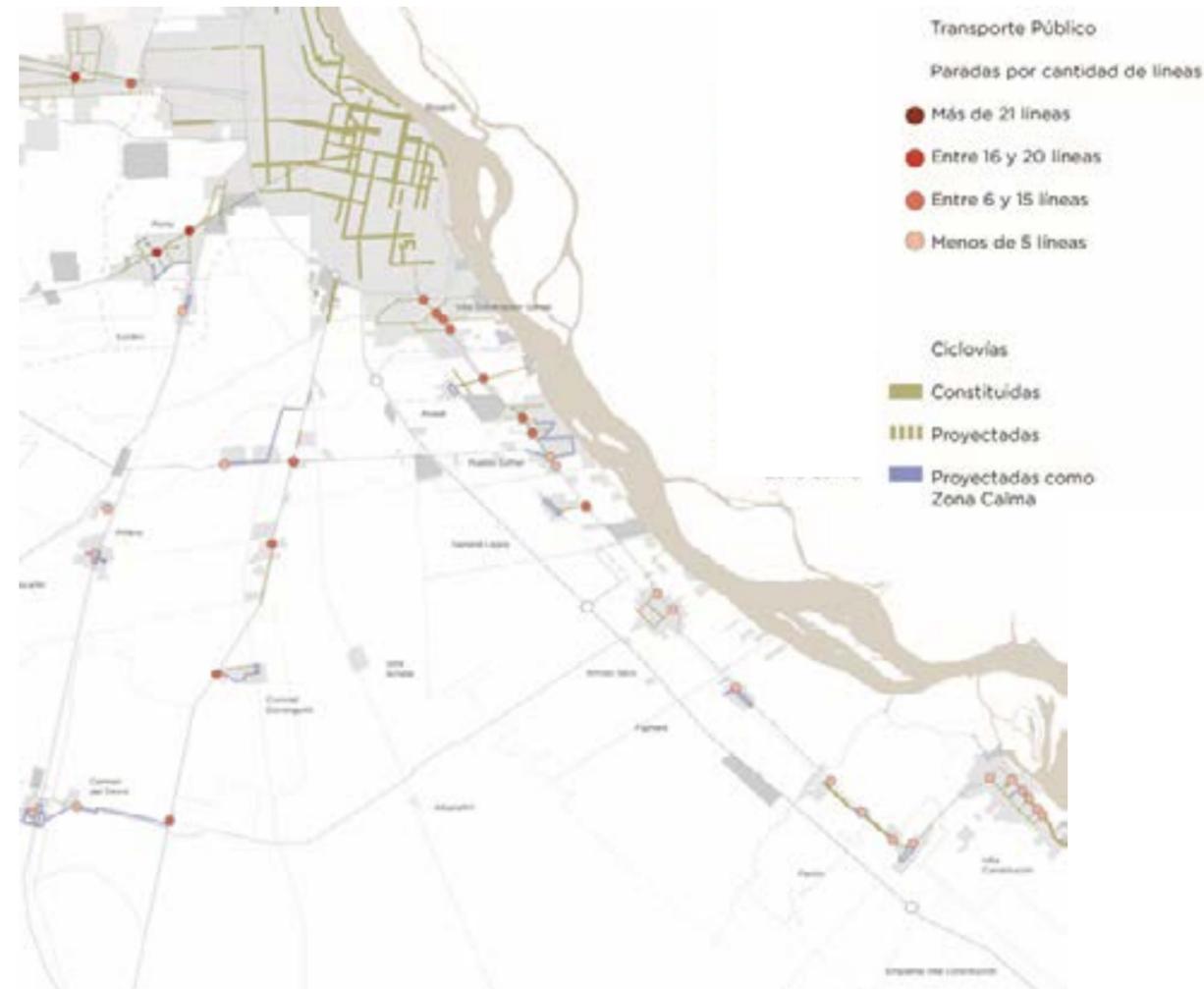
El Corredor Sur tiene la singularidad de estructurarse en torno a la ruta provincial N°21, pero sus desarrollos no contemplan la contigüidad que se verifica en el norte. Esta condición, si bien no afecta los viajes locales, dificulta viajes ciclistas entre localidades por las distancias no urbanizadas que deben recorrerse.

El criterio de “cruzar” con una ciclovía a cada parada de colectivos de peso se mantiene en las ciudades más grandes (Villa Gobernador Gálvez, Pueblo Esther, Arroyo Seco, Villa Constitución donde se releva una extensa ciclovía en la zona sur) y se agregan dos ciudades con la singularidad de tener desarrollos entorno a la vía del ferrocarril (Alvear y General Lagos) lo que obliga a un viaje extenso hacia la ruta, invitando a la constitución de una ciclovía particular.

El resto de los casos podría resolverse con entornos amigables tipo zona calma y queda la observación del caso de Pavón, que se dispersa en tres núcleos urbanos y se conectan con dos ciclovías paralelas a la ruta.



Ciclovías constituidas, proyectadas y zonas calmas propuestas en el Norte/Oeste, en torno a las paradas principales de transporte



Ciclovías constituidas, proyectadas y zonas calmas propuestas en el Norte/Oeste, en torno a las paradas principales de transporte público.

5.

Ambiente y paisaje

La gestión de los residuos sólidos urbanos (RSU) constituye hoy uno de los principales aspectos a ser adecuadamente resuelto por las autoridades de todas las ciudades del mundo. La problemática presenta algunos aspectos que deben trabajarse mediante la aplicación de políticas públicas capaces de incidir tanto en las acciones del ámbito privado como en el espacio público, donde interviene un amplio mapa de actores. Allí, la responsabilidad de la gestión se divide entre los ciudadanos, el comercio, la industria, instituciones públicas y privadas, concesionarios de los servicios públicos, trabajadores del sector informal, y el Estado. Un Plan Metropolitano de Gestión de RSU tiene como objetivo coordinar políticas y acciones contemplando las distintas realidades, necesidades e intereses de todos estos actores para lograr que la gestión de los residuos proporcione a los ciudadanos un servicio de calidad lo más homogéneo posible mejorando, a la vez, los niveles de protección ambiental, el cumplimiento de la normativa vigente y atendiendo a los principios del desarrollo sostenible. El Estado resulta ser el actor fundamental dado que tiene el doble rol de diseñar políticas para alcanzar los objetivos de la gestión y es responsable de la ejecución de dichas políticas o del control de su cumplimiento. En este sentido, es esencial la voluntad y la decisión política de efectuar un cambio profundo y de sostener esa decisión en el tiempo, sobre la base que se está apostando al cuidado de un bien colectivo, un ambiente de mejor calidad para todos, con menores costos para la salud pública y mayor sustentabilidad en todo sentido.

A través del Ente de Coordinación Metropolitana es posible abordar con equipos técnicos especializados la resolución de problemáticas comunes como es la gestión de residuos sólidos y, a la vez, acompañar a Municipios y Comunas en la planificación y desarrollo de proyectos a escala, gestionando recursos para la realización de los mismos. Entre sus actividades e iniciativas, en el año 2021 comenzó a recorrer un camino para que, al igual que otras muchas áreas metropolitanas (Barcelona, Medellín, Quito, Santiago de Chile), se cuente con un Plan Integral que trascienda las fronteras entre jurisdicciones y permita obtener beneficios ambientales, sociales y culturales tangibles y que perduren en el tiempo.

5.1. Plan metropolitano de gestión de residuos sólidos urbanos

• Justificación. ¿Por qué es necesario un PMGIRSU?

La normativa GIRSU de la provincia de Santa Fe es la Ley 13.055, que data del año 2009. Algunos de sus objetivos más importantes refieren a:

- Proponer el abordaje regional de la problemática para el aprovechamiento de economías de escala, comprometiendo asistencia técnica y viabilizando la aplicación de los recursos a los proyectos presentados por municipios y comunas asociados con este fin.

- Plantear un cronograma de reducción de los residuos recuperables que se envían a relleno sanitario, con horizonte en el año 2030.

- Definir un cronograma de cierre de los más de 300 basurales a cielo abierto de distinta magnitud existentes a lo largo y ancho de la provincia.

A partir de la implementación de Ley 13.055 se han logrado algunos avances en relación a la conformación de Consorcios y ejecución de infraestructura; no obstante, aún son numerosos los desafíos que se presentan para contar con una adecuada gestión de residuos a futuro.

A nivel regional, si bien comparativamente se cuenta con mejor infraestructura que el resto de la provincia la situación de los municipios respecto a la GIRSU muestra un esquema aún estancado en un modelo que a lo sumo se orienta hacia una adecuada disposición final, con bajos niveles de separación en origen, actividades de recuperación y/o tratamiento formales de los RSU, con escaso nivel de cumplimiento de la ley provincial (muy pocos tienen planes de GIRSU formalizados), y escaso dinamismo hacia

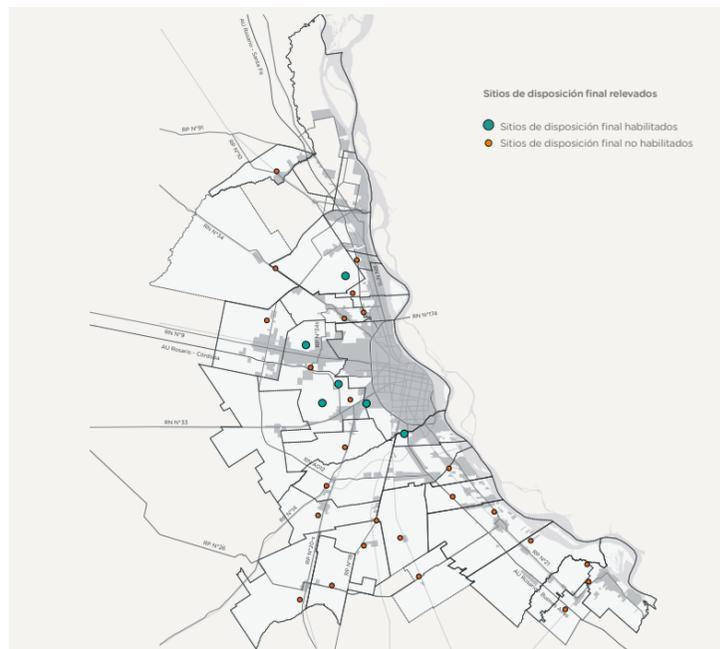
una mejora significativa en el corto plazo. Se destaca tal vez la ciudad de Rosario, que a partir de su escala y equipos técnicos viene desarrollando sostenidamente un camino de planificación que incluye la temática residuos desde los años 90'. Se evidencia aquí la necesidad de una política de cohesión regional en la materia, dado que los problemas ambientales derivados de una deficiente gestión de residuos, no reconocen fronteras.

• Proceso de construcción del PMGIRSU

Con el fin de comenzar a transitar desde el ECOM el camino hacia la construcción del primer Plan Metropolitano de Gestión de Residuos, entendido como un proceso de mejora continua que lleva a progresar en un aspecto determinado de la gestión, durante el año 2021 se trabajó junto a las localidades que lo integran en la elaboración de un diagnóstico ejecutivo sobre la situación en torno a la gestión de residuos en la región.

Así, se diseñó una encuesta específica que fue distribuida entre todas las localidades. Una vez completadas y devueltas, se visitó cada una de ellas a fin de conversar con autoridades políticas, funcionarios, técnicos, personal operativo y recorrer instalaciones a fin de verificar/validar las respuestas recibidas. Los resultados se resumieron en un [documento 7](#) que fue divulgado en formato digital y presentado el 21/12/2021 en reunión virtual a las localidades del ECOM e instituciones de la región. Posteriormente, en marzo de 2022 se presentó ante las autoridades del ECOM en ocasión de la reunión del Consejo de Gobierno, donde se aprobaron los resultados alcanzados y se convalidó la continuidad de los trabajos.

7 ECOM Rosario. [Plan Metropolitano GIRSU. Diagnóstico ejecutivo](#). Diciembre 2021.



Fracción	Papel/cartón	Plásticos	Vidrio	Metales	Resto
Arroyo Seco					
Empalme Villa Constitución					
Funes					
General Lagos					
Granadero Baigorria					
Luis Palacios					
Pérez (*)					
Pueblo Andino					
Roldán					
Rosario					
San Lorenzo					
Soldini (*)					
Villa Amelia					
Villa Constitución					

- Revisión de colores empleados para la diferenciación de las distintas fracciones separadas en origen por localidad



- Presentación del diagnóstico ejecutivo GIRSU al Comité Ejecutivo. Marzo de 2022, auditorio del Banco Municipal de Rosario.

• Participación

Durante el año 2022 se dio paso a las instancias participativas del proceso, organizadas en dos niveles o escalas diferenciados:

- Una de ellas se realizó con formato de desayunos de trabajo. Se trató de una convocatoria acotada y focalizada en actores sectoriales claves dentro de la temática de residuos a nivel regional para favorecer el intercambio directo. Se organizaron encuentros con el sector académico, generadores y tratadores de residuos y ONGs.

- El segundo formato de participación consistió en la organización de talleres, orientados a reforzar territorialmente la difusión del Plan y facilitar la llegada a la mayor cantidad de actores locales posible. De esta manera se desarrollaron cuatro encuentros distribuidos espacialmente en el área comprendida por el ECOM. En cada uno de estos talleres se convocó especialmente a las localidades más cercanas, mencionadas entre paréntesis.

- Corredor Sur: Villa Gobernador Gálvez (Rosario, Alvear, Arroyo Seco, Fighiera, General Lagos, Piñero, Pueblo Esther, Acebal, Álvarez, Coronel Domínguez, Villa Amelia) y Villa Constitución (Empalme Villa Constitución, Theobald, Pavón, Albarellos)

- Corredor Norte: Granadero Baigorria (Capitán Bermúdez, Ibarlucea, San Lorenzo, Pueblo Andino, Ricardone, Fray Luis Beltrán, Luis Palacios)

- Corredor Oeste: Roldán (Funes, Ibarlucea, Pérez, Soldini)

En su organización se trabajó junto a referentes locales para convocar a actores relevantes del sector residuos: generadores, cooperativas de recicladores, funcionarios de áreas relacionadas, legisladores, docentes, ONGs, tratadores, entre otros.

Los resultados de las opiniones y percepciones sobre aspectos sociales, educación, infraestructura, economía se resumieron en un [documento 8](#) que fue divulgado en formato digital y presentado a las autoridades del ECOM e instituciones de la región.



- Reunión con tratadores de residuos, marzo de 2022. CIDEL



- Taller de planificación GRSU. Julio de 2022, Casa de la cultura de Villa Gobernador Gálvez

8 ECOM Rosario. [Procesos participativos](#). Diciembre 2022.

• **Avance 2023**

En el presente año, utilizando como insumo el resultado de las etapas anteriores, se dio paso al desarrollo específico del Plan, para lo cual se convocó a las principales instituciones académicas y centros de investigación de la región. El objetivo, además de profundizar el conocimiento y desarrollar capacidad técnica a nivel local sobre la materia, es comenzar a contar con estudios y relevamientos propios. De esta manera se trabajó con la UNR, la UTN y la UCA para el estudio de distintas corrientes de residuos y el desarrollo de trabajos especiales.

El abordaje de estos procesos se organizó según las distintas corrientes de residuos cuya gestión se encuentran bajo la órbita de comunas y municipios.

- [Fracción Orgánica de Residuos Sólidos Urbanos 9](#). Abordado por el Centro de Ingeniería Sanitaria (CIS) de la UNR, repasa la situación en torno a la fracción mayoritaria de los residuos domiciliarios, su recolección, tratamiento, aprovechamiento, etc.

- [Fracción Reciclable de Residuos Sólidos Urbanos 10](#). Desarrollado por la carrera de Ingeniería Ambiental de la Universidad Católica Argentina, se enfoca en la fracción de los residuos domiciliarios con valor directo de mercado

- [Residuos de Construcción y Demolición 11](#). Elaborado por el grupo de Ingeniería Civil y Medio Ambiente (ICMA) de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), investiga sobre la temática en distintas localidades tomadas como testigo y formula conclusiones aplicables a la elaboración de políticas regionales.

- [Estudios especiales 12](#). El Instituto de Estudios del Transporte (IET) de la UNR aborda a nivel regional aspectos específicos de la recolección de residuos como uno de las etapas de gestión más onerosas para comunas y municipios, detectando oportunidades de mejora y reducción de emisión de GEI

En términos metodológicos, se trabajó con casos testigos, siendo necesario, en algunos aspectos, ampliar estos estudios al resto del territorio. Los informes específicos con sus conclusiones más importantes fueron presentados a técnicos y decisores de las localidades pertenecientes al ECOM en noviembre de 2023.



9 ECOMRosario. [Estudio de la corriente de residuos FORSU en el Área Metropolitana de Rosario](#). Centro de Ingeniería Sanitaria - FCEIA - UNR. Noviembre 2023

10 ECOM Rosario. [Estudio de la corriente de residuos denominada como Fracción Reciclable de los residuos domiciliarios](#). Pontificia Universidad Católica Argentina Campus Rosario. Diciembre 2023

11 ECOM Rosario. [Desarrollo del estudio de la corriente de residuos denominada como Residuos de Construcción y Demolición \(RCD\)](#). Octubre 2023

12 ECOM Rosario. [Logística en el transporte de residuos en el conglomerado Sur](#). Septiembre 2023.

- Presentación del (FCEIA, UNR) sobre la Fracción Orgánica de Residuos Sólidos Urbanos en el area metropolitana. Noviembre 2023, CIDEL

• Perspectivas 2024

En base a la experiencia positiva transitada en 2023, se estima conveniente mantener el vínculo con las unidades académicas que participaron en esta primera etapa, a fin de consolidar algunos de los estudios iniciados y avanzar con temas aún no abordados.

Desde la planificación delineada por el equipo del ECOM, y a partir de trabajos similares en otras áreas metropolitanas se entien- de que es necesario abordar como mínimo los siguientes temas:

- Residuos Verdes, generados a partir de la poda y escamonda pública y particular, y voluminosos.

- Erradicación de basurales a cielo abierto, de los cuales se cuentan al menos uno por localidad.

- Fracciones de residuos especiales: Residuos Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEEs) y Residuos Especiales de Generación Universal (REGUs).

- Incorporación de los trabajadores del sector informal de recolección y recuperación de residuos a la Gestión Integral de Residuos.

- Aspectos económicos para la implementación de programas y ejecución de infraestructura necesarios en cada uno de los aspectos de la GIRSU, con el fin de encontrar mecanismos para la sustentabilidad económica de todo el sistema.

- Diseño de propuestas para el ordenamiento normativo de la GIRSU, abordado de manera integral, atendiendo a la diversidad de situaciones del Área Metropolitana.

- Desarrollo de políticas comunicacionales, a medida que se acuerdan y definen acciones de orden metropolitano.

- Diseño de implementación del Plan, definiendo indicadores, metas, gobernanza, institucionalidad, medición de resultados y seguimiento general del Plan.

Cada uno de estos estudios definirá sus propios objetivos alineados con los del Plan, metas, indicadores, cronograma y presupuesto. El objetivo es contar, al final del proceso, con un documento discutido y consensuado acerca de las políticas que pueden llevarse adelante en el ámbito metropolitano para tender a la implementación de una gestión de residuos circular, moderna, inclusiva, abierta y transparente que contribuya a preservar el ambiente, la salud de las personas y reducir las emisiones.

5.2. Estrategias de periurbano

Es una política territorial prioritaria del ECOM, estudiar, proponer y recomendar acciones sobre la protección del ambiente y las condiciones del paisaje. Se está formulando un proyecto integral que contemple aspectos ecológicos, la morfología de los espacios abiertos (agua, suelo, verde), la producción agro-urbana y los actores institucionales y sociales involucrados, particularmente en relación a formular Estrategias de Periurbano.

Un proyecto piloto, denominado "Jardín Metropolitano", aborda la problemática del tratamiento de los espacios con características híbridas rurales y urbanas de las localidades del AMR, primeramente, se realizará un diagnóstico integral sobre estos espacios, los actores sociales y el empleo, para posteriormente definir propuestas que desarrollen recomendaciones materiales, normativas y de gestión a fin de encauzar buenas prácticas del periurbano.

• El periurbano metropolitano. Una experiencia territorial

El Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario, ha centrado su mirada en el necesario reequilibrio territorial del AMR. Esta mirada se articula teniendo en cuenta una estrategia de planeamiento y gestión en tres espacios diferenciados de actuación:

- Planes para las Nuevas Centralidades Metropolitanas para los Sistemas territoriales que contribuyen a la reorganización de la matriz estructural metropolitana.

- Programas para pequeñas localidades referidas a directrices de planeamiento y de la inversión pública en pueblos rurales que conforman microrregiones.

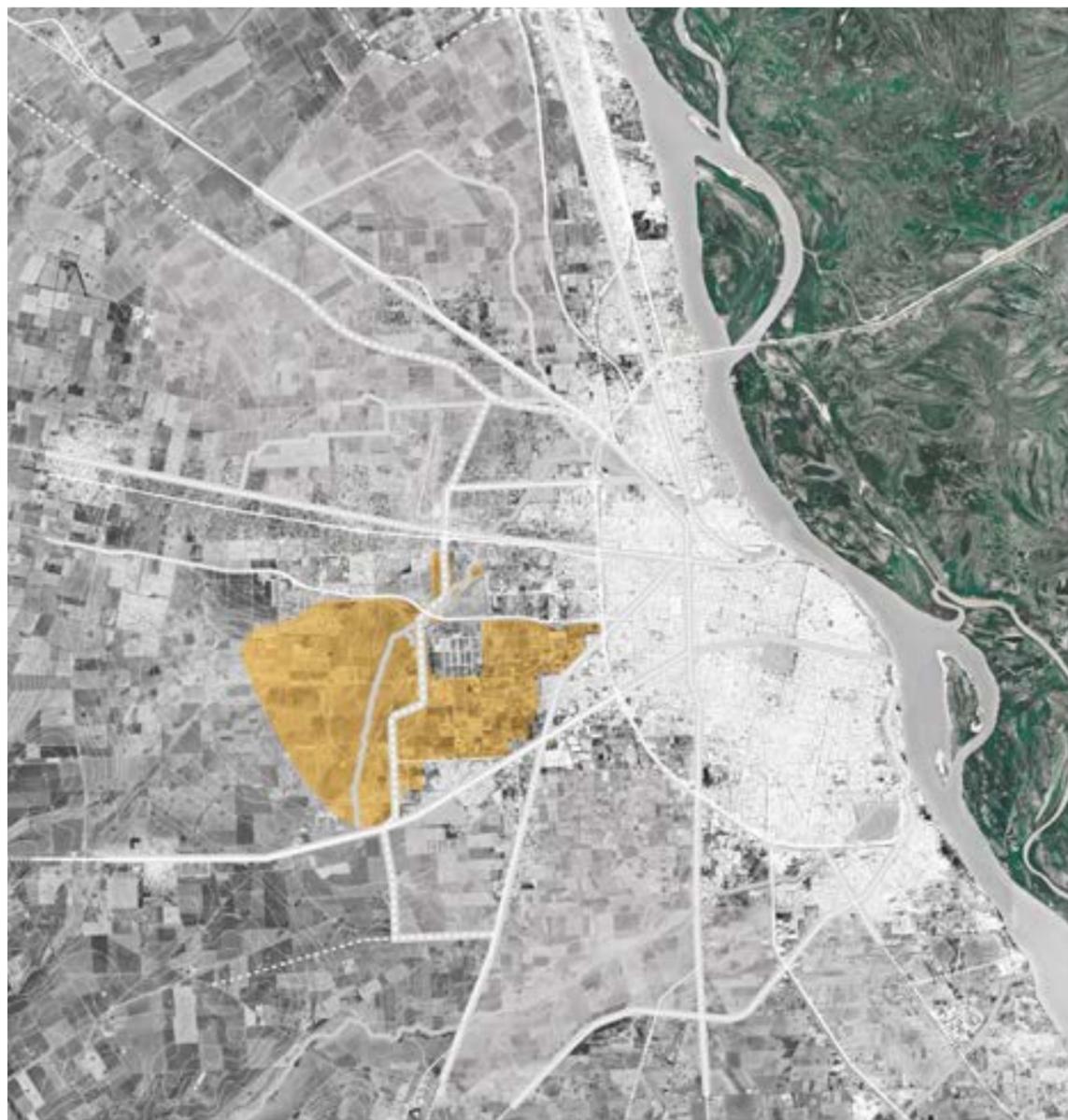
- Proyectos de Proximidad, intervenciones específicas y acotadas a ejes o enclaves.

Las razones de esta necesidad son múltiples, pero podríamos sintetizarlas a partir de la evidencia de una urbanización que se expande sin medida sobre el territorio **13**.

Ante esta constatación es que se propone reflexionar acerca de otras formas, otros modos, otras finalidades, otros programas, que propongan el habitar y el producir protegiendo el Periurbano, más que el ocupar el territorio.

En nuestro caso ensayamos una propuesta de intervención vinculada a los Planes para las Nuevas Centralidades Metropolitanas y específicamente como caso o experiencia testigo al "Proyecto del Aeropuerto Metropolitano y Segunda Ronda", intervención que involucra a las ciudades de: Rosario, Funes, Pérez, Soldini e Ibarlucea. (ver figura 8).

13 ECOM Rosario. "Hacia una política metropolitana de suelo. La urbanización Vacía". 2022.



■ Jardín de Agricultura

Figura 8. Aptitud agrícola

• **Jardín de la metrópoli [JDLM] 14**

Se adopta el concepto de Jardines Metropolitanos en el cual se sostiene, que el [JDLM] se cimienta sobre los principios que la evolución de los espacios libres ha modelado, desde los jardines primigenios a los parques urbanos del siglo XIX, desde los primeros sistemas de parques hasta los complejos híbridos de paisaje y ciudad. Esto significa que el [JDLM] pretende ser el jardín ideal, compuesto simultáneamente por un parque público, un sistema de parques y un híbrido de paisajes diversos - corredores verdes, jardines urbanos, espacios libres y/o rústicos, parcelas periurbanas y campos agrícolas, bosques y reservorios de agua, etc.-.

Esta manera de entender y abordar el territorio y sus intervenciones, se caracteriza por atender diferentes escalas, intervienen diferentes saberes y se construye en el tiempo. Es un proceso - proyecto multi-escalar, multidisciplinar y progresivo. Se caracterizan por ser...” transformaciones sobre el paisaje -una naturaleza artificial-, llevadas a cabo por profesionales que van del artista al urbanista, del ecólogo al geólogo, del jardinero al arquitecto, del ingeniero al escenógrafo, del reciclador al sostenibilizador, etc...” ; **15** es decir todo aquello que básicamente hay que saber y es de utilidad para acercarse al paisaje y proyectarlo.

Se busca, entonces, un modelo de Espacio Libre que construya entornos metropolitanos articulando lo ambiental, lo social, lo productivo, lo educativo, y también el ocio recreativo. Un urbanismo sin una forma predeterminada y definido desde el paisaje.

• **El sistema campo y el sistema ciudad. [el límite]**

El primer paso consiste en identificar contornos, entender cómo y de qué está hecho el Periurbano.

Como dice Anna Zahonero **16**, “a menudo es difícil distinguir los límites claros que separan un grupo de sistemas A y B, es decir, que resulta difícil identificar la frontera. La ecología, explica, que

el límite entre dos sistemas vecinos conforma una frontera, o interface que se define como un espacio de transición, con características que dependen de las escalas temporales y espaciales y por la inter relación de los sistemas adyacentes. Es un gradiente en el que confluyen en dirección contraria los condicionantes básicos de los dos sistemas vecinos y donde encontramos los índices de biodiversidad más altos. Es importante decir que el límite es un espacio activo, esta actividad depende de factores externos como la topografía, o internos como sucesión ecológica, o la actividad humana”.

Se intuye que nuestro caso, esta frontera puede referirse al Sistema Ciudad y al Sistema Campo.

Esta frontera es un espacio intermedio, intersticial, que denominamos como Periurbano, mayoritariamente se encuentra lo urbano y lo rural pero también espacios producidos por la urbanización y que se define como “ese proceso consistente en integrar crecientemente la movilidad espacial en la vida cotidiana, hasta un punto que ésta queda vertebrada por aquella. La inestabilidad se convierte entonces en un instrumento paradójico de estructuración, lo que determina a su vez un conjunto de usos y de representaciones singulares de un espacio nunca plenamente territorializado, es decir sin marcas ni límites definitivos” **17**.

Este espacio es complejo, se podría decir: escurridizo, al que no resulta sencillo definir su exterioridad. Hemos podido apreciar cómo el periurbano que nos ocupa no se restringe, exclusivamente, a las parcelas que se encuentran en contacto directo con los bordes de lo Urbano, ya que también se verifica un periurbano entre medio de lo rural.

A su vez y en sentido inverso, se constata la presencia de actividades características del periurbano mezcladas en el interior de las plantas urbanas y o urbanizables a futuro, como por ejemplo en forma de huertas, actividades efímeras, suelos rústicos, etc.

Asimismo la diversidad de programas compatibles con la formu-

14 Battle, Enric. El jardín de la metrópoli. Del Paisaje romántico al espacio libre para una ciudad sostenible, G.G. España. 2011.

15 Elías Torres. Arq.

16 Anna Zahonero Xifré. Bióloga (UB) y Máster en Arquitectura del Paisaje (Universidad politécnica de Barcelona (UPC). Profesora del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la UPC desde 2001 desarrollando las tareas de docencia en el ámbito del Paisajismo en la UPC

17 Manuel Delgado. Del movimiento a la movilización. Espacio, ritual y conflicto en contextos urbano. Universitat de Barcelona.2004.

lación del periurbano, que se pretenden incorporar o posibilitar sostenible su presencia, están presentes en el área, pero superando la posición "ideal" de las mismas. Existe un suelo híbrido por distintas actividades desligadas de la actividad agrícola.

Parecería ser que todas las categorías conceptuales que se han adjudicado al Periurbano sean aquí insuficientes y que requieren ser revisadas desde una perspectiva relacionada con el hábitat en general y que profundicen en particular una reflexión desde el punto de vista espacial. Se caracterizaron brevemente las dinámicas económicas que se despliegan sobre los dos sistemas (urbano y rural) y pudo encontrarse, que si bien siempre ha existido un trasvase entre los mismos, el denominado periurbano ha sufrido fuertes y vertiginosas transformaciones a partir de la etapa de desarrollo tecnológico avanzado de la producción agraria, de la aparición de nuevas demandas y usos culturales y de la presión de la actividad inmobiliaria. Transformaciones que nos remontan como mínimo a más de tres décadas y que están directamente relacionadas a la incorporación del tándem semillas manipuladas genéticamente (especialmente la soja), más el empleo de agroquímicos (fertilizantes y pesticidas) por un lado, actividades industriales conexas a lo rural y la creciente financiarización de la economía.

• **Agroecología**

Ante el panorama productivo encontrado en los sistemas campo y ciudad, que propone una ocupación desorganizada, incompatible y un tanto irreflexiva, encontramos a la Agroecología como un programa idóneo para consolidar los vacíos que entornan nuestra AMR.

La agroecología no es sólo una técnica de producción de alimentos, sino una manera de entender el modo en el cual los seres humanos interactúan con la naturaleza y es en esa manera diferencial de entender donde se fija el interés de los Jardines de Agricultura, como una nueva forma de manejo del territorio.

Esta manera de entender lo rural no es nueva, siempre existió una forma de gestión y tiempos de manejo relacionada a los procedimientos que respetan los ciclos y los equilibrios de la naturaleza. Se trata de retornar a estas formas y tiempos.

Es en esta convergencia de objetivos en la que los postulados

de la agroecología como cambio de paradigma, que supera las cuestiones del modo de producción, se alza como una alternativa idónea que intentar iluminar todos los conos de sombra que las condicionantes de los sistemas (campo-ciudad) proyectan sobre el territorio; es decir la agroecología como un accionar que tiende a emanciparlo de la permanente aplicación como única alternativa de las lógicas de las leyes del mercado. Y esto interesa al campo y a la ciudad también.

• **Paisajes**

Se elige la denominación paisajes para seleccionar algunas de las componentes que condicionan, construyen y gestionan el territorio.

Los proyectos sobre el paisaje se caracterizan por estar compuestos por una serie "capas territoriales" que deben ser individualizadas en el análisis.

La idea de paisaje también permite interpretar las componentes desde su lógica funcional más evidente y sus vínculos como, por ejemplo, una infraestructura vial, que al mismo tiempo se conecta con otras y a partir de estas relaciones incorpora unas capacidades y potencialidades sistémicas que no le habían sido adjudicadas inicialmente.

Se han seleccionado e interpretado por "orden de aparición": suelo, agua, vegetación... y se entienden como las componentes soporte o fundamentales que se superponen para que puedan desarrollarse los demás paisajes que se hacen presentes en este territorio de frontera.

El listado de paisajes seleccionado es el siguiente:

- Paisaje de la vegetación (ver figura 9)
- Paisaje del suelo y la aptitud agrícola (ver figura 10)
- Paisaje de los movimientos (ver figura 11)
- Paisaje de los usos especializados (ver figura 12)
- Paisaje del agua (ver figura 13)
- Paisaje de las infraestructuras (ver figura 14)



Figura 9. Paisaje de la vegetación

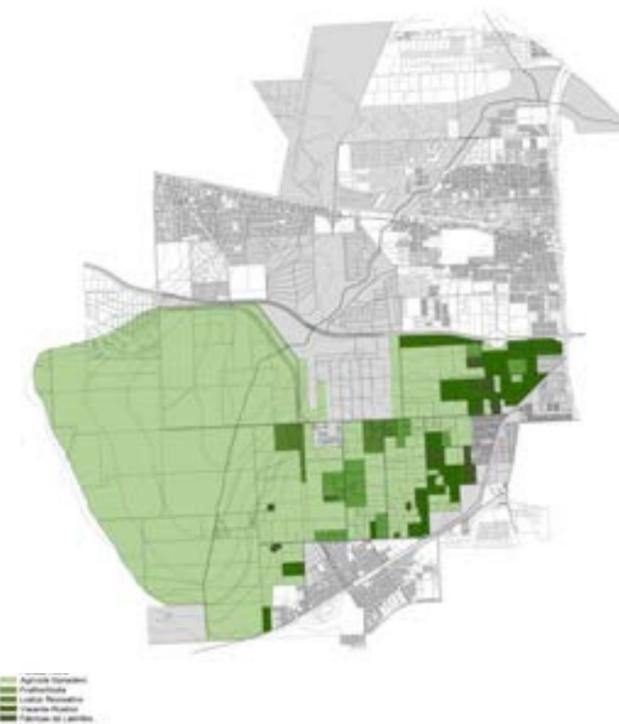


Figura 10. Paisaje del suelo y la aptitud agrícola



Figura 11. Paisaje de los movimientos



Figura 12. Paisaje de los usos especializados

• **Espacios del proyecto**

La interpretación de los diversos paisajes fue la manera de aproximarnos en la búsqueda de información y conocimiento a partir de su análisis. Entendemos que siempre hay una línea difusa, entre “el análisis” y “el proyecto” que debería servir a la hora de tomar las decisiones.

Hemos comentado que los Jardines de la Metrópoli en general y los Jardines de Agricultura en particular definen su forma y su rol, en la identificación de la frontera que relaciona lo urbano y lo rural. Se ha trabajado en la búsqueda de los elementos capaces construir tanto en el interior de los propios jardines, como en la relación de los dos sistemas con los que lindan.

La mayoría de las decisiones en relación a los espacios del proyecto son planteadas en el espacio público, el resto son recomendaciones que proponen incorporar, involucrar, hacer copartícipes, a los diferentes actores encargados de invertir y desarrollar las diversas actividades en el territorio y que deberán ser definidas mediante normativas pertinentes.

Los espacios que han sido seleccionados para ser objeto de proyecto son los siguientes:

- Espacios del agua
- Espacios de la vegetación
- Espacios de los movimientos

• **Espacios de actuación**

Retomando la condición multi-escalar por un lado y progresiva por otro, los espacios de actuación serían la identificación de áreas que, formando parte del complejo dispositivo que supone el Jardín de Agricultura, poseen una relativa autonomía para ser desarrolladas de manera individual y articuladas en el tiempo.

Digamos que los espacios de actuación se convierten así, en la última escala de aproximación del presente trabajo.

Se han clasificado dos tipos de espacios de actuación, por un lado, están las áreas de actuación y por el otro los ejes de desarrollo prioritarios.

Las áreas de actuación, coinciden en el hecho de ser parte de dos componentes que superan los límites del desarrollo propio del Jardín de Agricultura, como son: por un lado, el Arroyo Ludueña y por otro el trazado de la Segunda Ronda. Se identificaron tres:

- El nuevo reservorio.
- La reserva San Jorge.
- El valle de inundación y el arroyo.

Por su parte los ejes de desarrollo prioritario, son espacios que se apoyan en trazados viales que conectan y relacionan áreas de diversas características que son propias de la complejidad del paisaje periurbano que hemos descrito. Aquí también se han individualizado tres:

- Eje de desarrollo prioritario Este.
- Eje de desarrollo prioritario Norte.
- Eje de desarrollo prioritario Sur.

(ver figura 15)

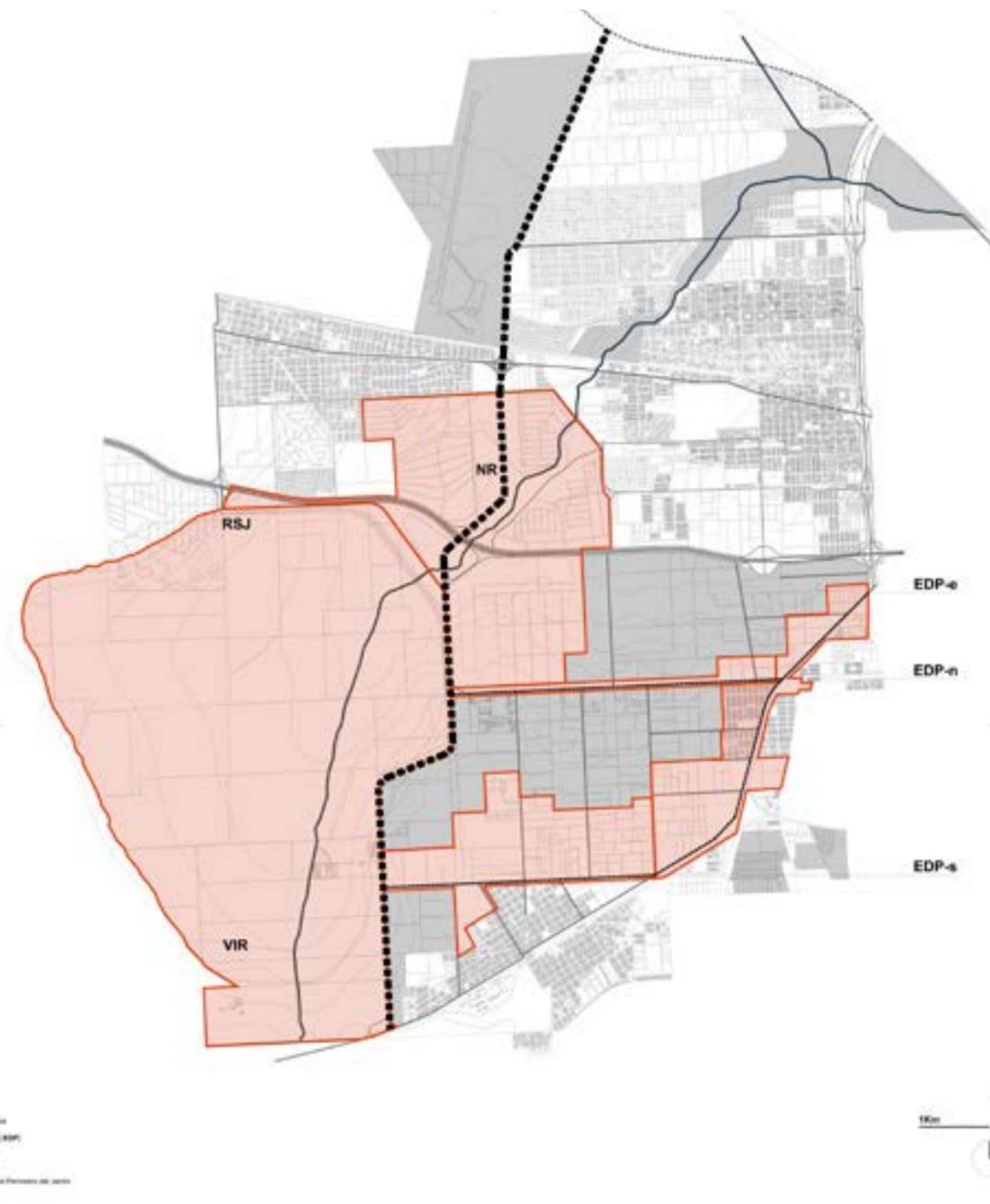


Figura 15. Espacios de Actuación

Conclusiones

La Argentina tiene privilegios que pocos países poseen: vastos recursos naturales, es la segunda y la cuarta reserva mundial de gas y petróleo no convencional, y potencial para alimentar a 400 millones de personas. Sin embargo, existen grandes desequilibrios territoriales, con regiones vacías y población concentrada en grandes ciudades con más del 40% de sus habitantes y más de la mitad de sus niños en la pobreza y la indigencia.

Vemos que esta realidad “privilegiada”, está conformada por serias contradicciones, que generan “dramas”. Un drama de tipo social pero también un drama espacial evidente: las grandes riquezas nacionales se explotan de manera poco sostenible y son transportadas mediante un sistema de infraestructuras débil que fragmentan el territorio que atraviesan, al tiempo que contaminan el aire y el agua.

El Jardín de Agricultura es un programa espacial, aquí aplicado al ámbito definido como nueva centralidad del Aeropuerto metropolitano, que pretende contribuir al proceso de reequilibrio territorial, comprendiendo lo ambiental, lo social, lo económico, del campo y de la ciudad.

El proyecto vial de la Segunda Ronda se presenta como componente articulador del periurbano. La conexión tangencial a los corredores radiales del AMR, su traza paralela al arroyo Ludueña y a su presa de retención de agua, debería ser concebida con una mirada amplia e incorporarse como elemento principal funcional y del paisaje.

En este sentido, el objetivo de su materialización es superar el rol de infraestructura de la movilidad, es decir su mera funcionalidad vial, para convertirse en una infraestructura verde compleja que se plantee enhebrar los espacios que construyan este Jardín de Agricultura.

Los espacios resultantes deben sustentarse en programas de actividades relacionados a la agroecología, como modo de producción de alimentos, pero también como concepto de una manera inteligente de hacer el mejor uso de los recursos naturales. Estos programas delinearán una hoja de ruta en la cual deberían inspirarse las propuestas a incorporar.

En el campo, la transición hacia la agroecología parece ser necesaria, pero es en la ciudad y en los bordes de ésta donde generalmente se encuentra en proceso de desarrollo. Las barreras y regulaciones agronómicas no resuelven el problema, tan solo lo alejan un poco, es decir, es imprescindible actuar en la frontera y la ciudad debería jugar un rol fundamental como gestor de esa transición.

Asimismo los proyectos de las infraestructuras, como por ejemplo la Segunda Ronda y las necesarias para los Jardines de Agricultura que nos convoca, deberían comprometerse con esta transición, ya que se presentan como la posibilidad y, tal vez, la obligación de construir entornos metropolitanos que asuman la preservación del vacío a partir de garantizar los aspectos hídricos, de la cobertura verde y especialmente de la soberanía alimentaria, implementando la producción de alimentos sanos y próximos a la población del AMR, al tiempo que renueva el repertorio proyectual de los espacios públicos.

Una renovación que parece pertinente, al escuchar la reflexión de Francesc Muñoz cuando dice que “los espacios se han adelgazado sin rugosidades ni pliegues, con un espacio público de la norma y no de la diferencia y la negociación. Es en el espacio público el lugar donde se puede cambiar de opinión.” Es aquí también, en esa delgadez, donde los Jardines de Agricultura pretenden incorporarse sumando una red articulada de espacios públicos vistos desde una mirada contemporánea y que sean concebidos a partir de todas las negociaciones necesarias.

Porque es en el espacio público donde se cruzan todos estos intereses que Jorge Alemán conceptualizó como soledad común. Es decir, donde las cosas ocurren desde un punto de vista personal, pero también, y no menos importante, desde una perspectiva social y colectiva.

Bibliografía

Busquets, J., & Correa, F. (2006). X Lines: A New Lens for the Urbanistic Project. Harvard University.

Corominas, M., Sabaté, J., & Sotoca, A. (2005). Plans molt especials. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

Crosas Armengol, C. (2009). Retículas Verdes, nuevas ciudades decimonónicas. El paradigma de El Vedado. Revista Iberoamericana de Urbanismo, (1), 27-40.

Cuenya, B., & Corral, M. (2011). Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires. Eure (Santiago), 37(111), 25-45 de Solà-Morales, M. (1987). La segunda historia del proyecto. Urbanismo Revista, 1987, No.5, 21-27.

Elinbaum, P., & Barenboim, C. (2018). Efectos metropolitanos de una política de vivienda mixta. El caso del ProCreAr. Cuadernos de Vivienda y Urbanismo, 11(21), 1-20.

Elinbaum, P. (2012). Una relación renovada entre el plan y el proyecto. Revista Iberoamericana de Urbanismo (RIURB), (7), 117-137.

Esteban, J. (1998). Elementos de ordenación urbana. Barcelona: Edicions UPC.

Ezquiaga, J. M. (1990). Las afueras. Transformaciones en el paisaje periférico. Arquitectura: Revista Del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM), (286), 72-87.

Galimberti, C. (2021). Nuevos procesos de expansión metropolitana: incremento acelerado de suelo urbano en el Área Metropolitana de Rosario (1990-2010). EURE (Santiago), 47(140), 51-71.

Galindo, J. (2003). Cornelis Van Eesteren. La experiencia de Amsterdam. Fundación Caja de Arquitectos

Lehnerer, A. (2013). Grand Urban Rules. 010 Publishers. <https://doi.org/10.1080/13574809.2012.646152>

<https://doi.org/10.1080/13574809.2012.646152>

Ente de Coordinación Metropolitana. La urbanización vacía: hacia una nueva política metropolitana del suelo. Rosario, 2022. [Libro digital, PDF.](#)

Herce Vallejo, Manuel y Magrinyá, Francesc. El espacio de la movilidad urbana. Buenos Aires, Café de las Ciudades, 2013.

López de Lucio, Ramón. Ciudad y Urbanismo a finales del siglo XX. Universitat de Valencia, Senci de Publicacions, 1993.

P.T.U.B.A (Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires). Encuesta Origen Destino 2008. Buenos Aires, 2011.

- Santos y Ganges, Luis; Rivas Sáenz, Juan Luis de las, "Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad", en Ciudades 11. Ciudad e infraestructuras, Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid, 2008, pp. 13-32.

Créditos

AUTORIDADES

ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO (ECOM Rosario)

Presidente

Intendente Pablo Javkin

Municipios y Comunas miembros del Directorio

Capitán Bermúdez, Intendente Carlos Daniel Cinalli; Granadero Baigorria, Intendente Adrián Maglia; San Lorenzo, Intendente Leonardo Raimundo; Villa Gobernador Gálvez, Intendente Alberto Ricci; Funes, Intendente Rolvinder Santacroce; Rosario, Intendente Pablo Javkin y Villa Constitución, Jorge Berti.

Municipios y comunas miembros del Consejo de Gobierno - ECOM Rosario

Arroyo Seco, Intendente Nizar Esper
Capitán Bermúdez, Intendente Carlos Daniel Cinalli
Fray Luis Beltrán, Intendente Mariano Cominelli
Funes, Intendente Rovilder Santacroce
Granadero Baigorria, Intendente Adrián Maglia
Pérez, Intendente Pablo Corsalini
Pueblo Esther, Intendente Martín Gherardi
Roldán, Intendente Daniel Escalante
Rosario, Intendente Pablo Javkin
San Lorenzo, Intendente Leonardo Raimundo
Villa Constitución, Intendente Jorge Berti
Villa Gobernador Gálvez, Intendente Alberto Ricci
Acebal, Presidente Comunal Daniel Siliano
Albarellos, Presidente Comunal Marcelo Paponi
Álvarez, Presidente Comunal Joel De Genaro
Alvear, Presidente Comunal Carlos Pighin
Carmen del Sauce, Presidente Comunal Domingo Lapenta
Coronel Domínguez, Presidenta Comunal Mónica Villegas
Empalme Villa Constitución, Presidente Comunal Raúl Ballejos
Figuera, Presidente Comunal Rodolfo Stangoni
General Lagos, Presidente Comunal Esteban Ferrl
Ibarlucea, Presidente Comunal Jorge Massón
Luis Palacios, Presidente Comunal Adrián Biyovich
Pavón, Presidente Comunal José Antonio López
Piñero, Presidente Comunal Walter Carengo
Pueblo Andino, Presidente Comunal José Abraham
Ricardone, Presidente Comunal Juan Carlos Doria
Soldini, Presidente Comunal Omar Antonelli
Theobald, Presidente Comunal Javier Corti
Villa Amelia, Presidente Comunal Javier Ruggeri
Zavalla, Presidente Comunal Guillermo Rajmil
Representante de la Provincia de Santa Fe, Luciano Battistelli

Director General

Ricardo Kingsland

Secretario Ejecutivo

Juan Martín Atencio

EQUIPOS TÉCNICOS ECOM

Dirección General

Arq. Ricardo Kingsland

Secretaría Ejecutiva

Abog. Juan Martín Atencio

Dirección de Ordenamiento Territorial

Directora Arq. Maira Cimolini
Arq. Celeste Martín
Arq. Cristina Montandon
Arq. Romina Di Meola

Dirección de Proyectos Especiales

Directora Arq. Marianela Motkoski

Coordinador Ambiental

Ing. Sebastián de la Fuente
Arq. Martín Cabezudo
Arq. Juan Andrés Romanos

Coordinación Programa de Accesibilidad y Movilidad

Coordinador Arq. Gustavo Chialvo

Coordinación Registro y Procesamiento de Información Territorial y

Análisis de Datos

Agr. Eric Jager
Asesora Estadística Lic. Rosa Moses

Coordinación de Comunicación, Difusión y Eventos

Coordinadora Lic. Verónica Perelló

Asesoría administrativa/contable

CPN. Ángeles Brunori
Auxiliar administrativo/contable Ángel Ojeda

Secretaría

Jorgelina Ruiz

INSTITUCIONES COLABORADORAS

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)

Asesor Urbanístico Dr. Arq. Pablo Elinbaum
Asesora Urbanística Dra. Arq. Cecilia Galimberti
Auxiliar en Urbanismo Arq. Agustina Rostán

Institutos de investigación

Carrera de Ing. Ambiental. Universidad Católica Argentina
Dpto de Ing. Civil. Universidad Tecnológica Nacional
Centro de Ingeniería Sanitaria. Universidad Nacional de Rosario
Instituto de Estudios del Transporte. Universidad Nacional de Rosario

Asesorías en Recursos del Ambiente y el Paisaje

Arq. Juan Ignacio Munque
Ing. Civil Alfredo Manavella
Ing. Civil Eugenia Tejerin
Ing. en Recursos Hídricos Raquel González

EQUIPO EDITORIAL

EQUIPO EDITORIAL Coordinación Técnica y Redacción General

Ricardo Kingsland

Producción de contenidos

Ricardo Kingsland
Maira Cimolini
Marianela Motkoski
Gustavo Chialvo

Producción Gráfica

Celeste Martín
Cristina Montandon
Martín Cabezudo
Juan Andrés Romanos
Romina Di Meola
Agustina Rostán

Diseño Gráfico

Cristina Montandon

Fotografías aéreas

Walter Salcedo
Eric Jagger
Federico Cairoli

La documentación gráfica y planos incluidos en esta publicación fueron íntegramente elaborados por oficinas técnicas del ECOM Rosario, registros fotográficos y bases de datos elaborados en oficinas técnicas locales. Se utilizaron, además, las bases de información geográfica proporcionadas por la Infraestructura de Datos Espaciales de la Provincia de Santa Fe (IDESF) y el Servicio de Catastro e Información del Gobierno de la Provincia de Santa Fe (SCIT).

Ente de Coordinación Metropolitana Rosario

Integración de las políticas públicas / Contribuciones de Maira Andrea Cimolini ; Marianela Motkoski ; Gustavo Ariel Chialvo ; Dirigido por Ricardo Eduardo Kingsland. - 1a ed - Rosario : ECOM, 2024.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-8355-12-2

1. Administración Metropolitana. 2. Ordenamiento Territorial. 3. Política de Ordenamiento Urbano. I. Cimolini, Maira Andrea, colab. II. Motkoski, Marianela, colab. III. Chialvo, Gustavo Ariel, colab. IV. Kingsland, Ricardo Eduardo, dir. V. Título.

CDD 320.6

Este libro se editó en la ciudad de Rosario, en el mes de Enero de 2024.

Se ha hecho el depósito de la Ley 11.723

Impreso en Argentina





#2

Integración de las políticas públicas

