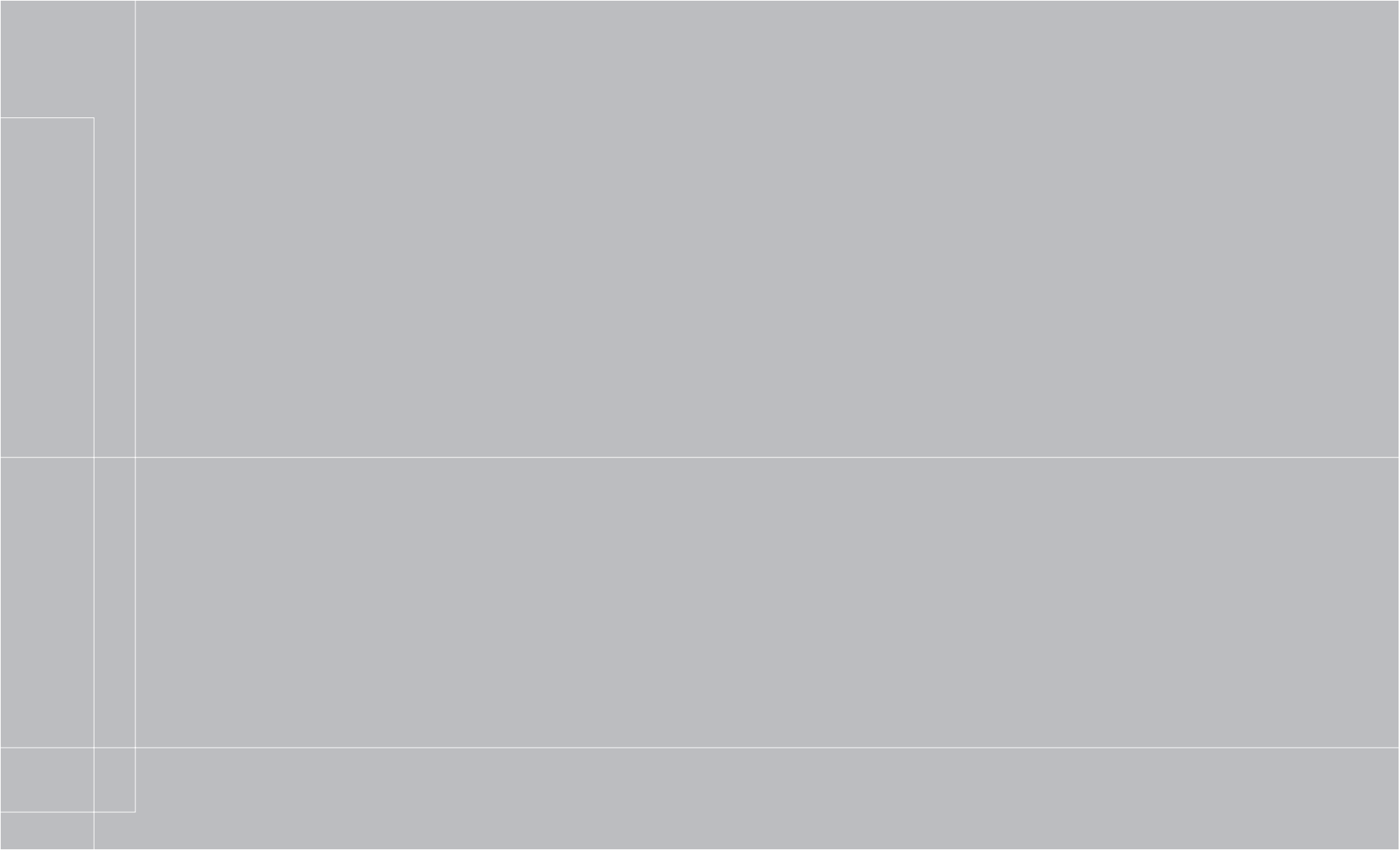


**PLAN URBANO**  
ROSARIO 2007-2017



**ING. ROBERTO MIGUEL LIFSCHITZ**  
Intendente Municipal



La ciudad es una de las más fantásticas construcciones humanas. En estos tiempos, de participación ciudadana y democracia, un proyecto de ciudad sólo puede realizarse como proyecto colectivo e integrador, capaz de dar respuesta al interés común, garantizando una redistribución equitativa de los costos y beneficios del desarrollo urbano.

La iniciativa de la Municipalidad de elaborar e impulsar un nuevo Plan Urbano como una plataforma normativa y de gestión urbana del Plan Estratégico, se inscribe en la necesidad de construir herramientas concurrentes a un mismo propósito, el de abordar de un modo eficiente la transformación física y funcional de la ciudad para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

La discusión y definición de los lineamientos generales desde una planificación urbanística, con los actores públicos y privados de la comunidad, constituyó un paso importante para promover una gestión abierta y participativa. La primera instancia de consulta y reflexión organizada mediante la conformación de la «Mesa de Concertación del Plan», se fue profundizando en los últimos seis años hasta avanzar en la definición de aspectos más particulares, para poder abordar la ejecución de los proyectos específicos.

Hoy a la luz de la experiencia acumulada se puede constatar la enorme sumatoria de actores que se involucraron en forma directa en la construcción del Plan, al intervenir en el desarrollo de numerosas propuestas.

El Estado local y el sector privado se han relacionado y articulado en función del diseño de inno-

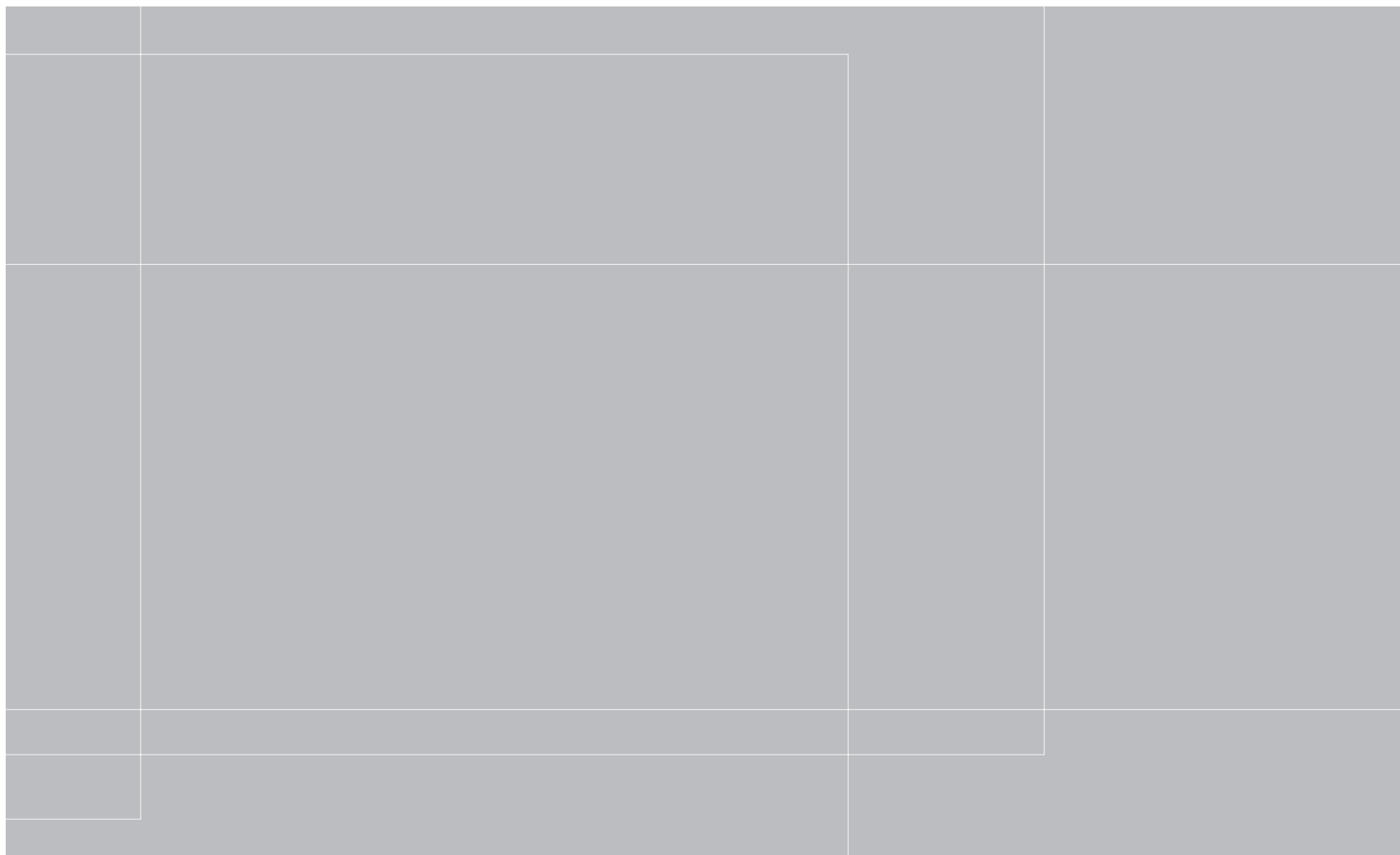
vadores instrumentos de planificación y gestión, los que componen el pilar que caracteriza al nuevo plan. El Estado Municipal asume así el liderazgo en el proceso de transformación de la ciudad, priorizando su rol de promotor e inductor de la iniciativa privada sobre el mero rol regulador.

Con esta visión, muchas propuestas ya se han concretado y otras se podrán realizar en los próximos años. Restan analizar numerosos temas y problemáticas, pero estamos convencidos de que el paulatino afianzamiento de un pensamiento estratégico y concertado y los lazos establecidos con las organizaciones de la sociedad civil, nos permitirán abordar a futuro cuestiones de mayor complejidad y prefigurar los escenarios de la ciudad por venir, convirtiendo las líneas de acción definidas en este plan en verdaderas políticas de Estado.

Mi profundo agradecimiento entonces, a todos los que hicieron posible esta experiencia y a los que han colaborado en la consolidación de una metodología de trabajo innovadora y diferente.

Rosario, abril de 2011.

Ing. Roberto Miguel Lifschitz  
Intendente Municipal



**ARQ. MIRTA LEVIN**  
Secretaria de Planeamiento

El momento que vive hoy la ciudad de Rosario es sin duda muy particular, se podría decir que en alguna medida es comparable con las épocas de mayor esplendor, cuando a finales del siglo XIX y principios del XX se consolidó una importante burguesía rosarina. Ese fenómeno tuvo repercusión en su conformación urbana y arquitectónica, ya que dio lugar a la construcción de edificios emblemáticos de carácter institucional públicos y privados (el Palacio de Justicia, los colegios normales, el Jockey Club, el Club Español y la Bolsa de Comercio); edificios de renta (la Agrícola y la Inmobiliaria) y sedes de empresas industriales (la sede de Molinos Fénix y el edificio Minetti). Se iniciaron en el mismo período aperturas de importantes bulevares como el Santafesino (hoy bulevar Oroño) y Argentino (hoy avenida Pellegrini), las que evidenciaron la influencia de muchos planes europeos en la concepción y construcción de la ciudad. Estas aperturas definieron la primera ronda de bulevares perimetrales al centro, un sistema básico que tuvo tanto peso en la estructuración urbana.

Hoy sin dejar de lado su perfil portuario e industrial – asegurado por el resurgimiento del puerto y de varias industrias de la región – Rosario se ha ido transformado además en un foco turístico, cultural y en un centro de captación cada vez más creciente en exposiciones y eventos, muchos de ellos de alcance internacional. No solo se verifica un cambio cuantitativo sino fundamentalmente cualitativo. El núcleo de escala intermedia se va convirtiendo paulatinamente en una metrópoli que amplía y diversifica su oferta de actividades y servicios para una extensa región.

Nuevamente –igual que entonces– la ciudad re-

gistra un gran cambio con la mejora de los grandes parques, vías de acceso y la incorporación de nuevos equipamientos. La creación del Parque Scalabrini Ortiz y el Paseo de la Estación (detrás del Centro de Distrito Centro) y las intervenciones en Parque Norte y el Parque a la Bandera han consolidado la actuación sobre el nuevo frente urbano que se generó con la apertura de Rosario al río. La remodelación mediante obra pública de grandes avenidas y vías de acceso, así como la planificación y desarrollo de importantes equipamientos refuerzan su imagen de ciudad en evolución, por la escala que adquieren emprendimientos tales como el Museo de Arte Contemporáneo en el Parque Sunchales (con la restauración del Silo Davis), el Centro de Iniciación Deportiva en el Parque Hipólito Yrigoyen, los seis Centros Municipales de Distrito, el nuevo Hospital Regional de Emergencias Clemente Álvarez (HECA), el Estadio Mundialista de Hockey, la Biblioteca del Bicentenario y el Puerto de la Música.

La liberación y apertura de la costa ha sido sin duda la operación urbanística que adquirió mayor escala dimensión y visibilidad y que fue posible a partir del traslado de las actividades productivas y portuarias al sur de la ciudad. Esta decisión tan trascendental para el desarrollo urbano se irá consolidando en los próximos años con el impulso del plan especial para la transformación de Puerto Norte como área de nueva urbanización, que reemplazará a las actividades productivas del antiguo puerto; y la implementación del «Plan de Integración Ciudad-Puerto» que se está coordinando con el Ente Administrador del Puerto Rosario (ENAPRO), para trabajar en un reordenamiento y definición de un cordón exterior de contención ambiental.

La suma de una gran superficie de espacios públicos y equipamientos y la actuación sobre la costa y las vías principales de ingreso ha modificado en forma sustancial la fisonomía y estructura urbana. Los procesos de renovación encarados por el municipio son en la mayoría de los casos acompañados y multiplicados por la inversión privada. Estas intervenciones comienzan a comportarse como motoras de un cambio que seguramente se mantendrá en el tiempo.

Después de muchos años de cierto letargo hoy se evidencia una presencia y entusiasmo en la participación privada. Se incorpora además en forma inédita al mercado local la asistencia de operadores nacionales e internacionales de gran escala.

Se construyeron en los últimos años dos grandes centros comerciales, se inauguraron obras de gran impacto como el Complejo del Casino y hoteles de jerarquía y se están iniciando proyectos significativos de construcción de vivienda, orientados a diferentes sectores sociales.

En el orden público se inauguró el último Centro Municipal de Distrito, obra del renombrado arquitecto internacional César Pelli, completando un proceso de descentralización, que ha tenido enorme repercusión en la transformación física y social de la ciudad, con la incorporación de piezas arquitectónicas que constituyen íconos en la geografía urbana.

Lo que más sorprende entre otras cosas es el despliegue alcanzado por el rubro gastronómico. Más allá de la cantidad de bares, restaurantes y comercios que en general se construyen y rehabilitan,

lo que se evidencia es la inclusión sucesiva de un patrimonio edificado de calidad y cuidado diseño, con un servicio gastronómico de alta profesionalidad que atrae tanto al rosarino como al turista que ve en esto un motivo más para visitar la ciudad. Se podría decir que se está dando una sana competencia por inaugurar el bar o restaurante más atractivo. Estos servicios que se ubican en distintas situaciones urbanas -varios de ellos sobre la costa conformando un cordón de intervenciones impulsadas por la administración municipal mediante un régimen de concesión- representan en su conjunto una acción significativa porque le inyectan al centro tradicional y al eje costero un dinamismo particular que favorece su puesta en valor.

Se suman también una sucesión de actuaciones vinculadas a la restauración de edificios de valor patrimonial que han tenido enorme significación en la memoria local. Estas intervenciones junto a la obra de remodelación de la peatonal Córdoba, les han otorgado un aire de renovación y dinamismo al Área Central. Casos como la rehabilitación del bar El Cairo, el Savoy, el Club Español, la Asociación Española y el Teatro El Círculo – con su particular plaza que lo rodea – son solo algunas de las más emblemáticas acciones, impulsadas a través de la firma de convenios de «esfuerzo compartido» que sirven para promover este tipo de obras. Otras, como la rehabilitación de la casa de De Lorenzi, para dar cabida al Museo de la Memoria, constituyen una fuerte apuesta a la revalorización del centro de la ciudad.

Son múltiples los factores que se han intervenido para que se verifique una situación de las características antes mencionadas, pero sin duda, este fenómeno no puede entenderse como un pro-

ceso espontáneo. La importante trayectoria que tiene Rosario en planificar, la continuidad en la aplicación de determinadas políticas urbanas y la introducción de innovadores instrumentos de planificación y gestión está dando hoy sus frutos con evidentes resultados.

Sin embargo – y a pesar de este escenario positivo – Rosario como otras grandes ciudades del país está sometida a una problemática de compleja solución: recibe un caudal inmigratorio que es expulsado de distintas regiones productivas del país. Esta población se incorpora a situaciones de pobreza en lugares donde las carencias son aún significativas. El control de esta situación y la búsqueda de soluciones, si bien exceden el alcance municipal, obligan al municipio a afrontar cada vez más –y como un gran desafío – el problema de la pobreza, la exclusión y el crecimiento de las áreas de borde de la planta urbana.

Si bien la tarea a realizar es ardua y compleja desde hace varios años se trabaja en distintos programas: con el desarrollo del Programa Rosario Hábitat<sup>1</sup> y la creación de una sólida estructura de salud y promoción social descentralizada, que complementa y refuerza la política de descentralización administrativa y cultural.

Este proceso se ha afianzado con la implementación por parte del municipio de los Centros Municipales de Distrito, de los treinta y tres Centros de Atención Primaria de la Salud y los veintinueve centros CRECER<sup>2</sup>. La consolidación y coordinación

<sup>1</sup> Programa financiado por el BID para la actuación en Asentamientos irregulares.

<sup>2</sup> Centros de atención integral a la familia.

de esta infraestructura institucional se sostiene con el convencimiento de que un camino de integración sólo será posible mediante un crecimiento planificado y equilibrado de nuestra ciudad.

No obstante los esfuerzos realizados, la deuda con la población más vulnerable es aún grande, como para poder transformar una realidad tan compleja, aspirando a construir una ciudad sustentable para todos. Por lo tanto la planificación de desarrollos en las situaciones mas periféricas, mediante la concertación con los sectores privados y el fomento en forma simultanea de una política de rehabilitación de las áreas más consolidadas, ubicadas en una posición central, son hoy objetivos prioritarios definidos en el plan.

Por todo lo expuesto, se puede afirmar que el Plan Urbano presentado responde a un proceso, que no es un instrumento que parte de cero, que constituye un eslabón más en un largo recorrido de planificación iniciado hace muchos años. Hoy a la luz de los hechos no puede negarse que Rosario –como construcción esencialmente física– es producto de sus planes. De cada uno de ellos ha quedado un rasgo, una idea, un proyecto realizado y otros enunciados con la esperanza de que se concreten a futuro.

Muchos de los planes elaborados hasta la fecha no han alcanzado vigencia legal por no haber sido consustanciados con el dictado de una norma, pero sin embargo, igualmente se han plasmado en la práctica gracias a la importante labor de los técnicos municipales, quienes recurren constantemente a su consulta para resolver día a día los trámites administrativos regulares o para proceder a ejecutar las diferentes acciones.

Este libro constituye un valioso aporte como registro de las sucesivas actuaciones municipales desplegadas en materia de planificación urbanística. Consta de tres partes claramente diferenciadas. En primer lugar, se sintetiza el camino transitado hasta el momento, es decir los antecedentes existentes -recopilados y analizados- para abordar la redacción del nuevo plan; en segundo lugar, se vuelca la formulación del plan en sí mismo; y en tercer lugar, se describen los avances logrados en la ejecución de los emprendimientos propuestos efectuando un pormenorizado detalle del conjunto de realizaciones, que dan cuenta de la existencia de un plan y de la efectividad alcanzada en su concreción práctica.

Se puede entonces afirmar que el «Plan Urbano Rosario 2007-2017» es más que un enunciado de propuestas y aspiraciones a futuro, es un camino trazado para perfeccionar y profundizar, y es hoy en gran parte una realidad construida, con el aporte del personal de diferentes áreas municipales –especialmente del cuerpo técnico y directivo perteneciente a la Secretaría de Planeamiento- y de muchos otros profesionales del medio, docentes, investigadores y alumnos de la Universidad Nacional de Rosario que se han sumado para colaborar en esta ardua tarea. Además, es importante destacar el inestimable trabajo realizado en el Concejo Municipal de nuestra ciudad, sin cuya asistencia no se habría podido avanzar en la sanción de un número significativo de ordenanzas que se encuadran en el espíritu de este plan y van conformando un nuevo cuerpo normativo de carácter integral.

A todos ellos, mi profundo y sincero agradecimiento. También, un especial agradecimiento al Intendente Miguel Lifschitz y a los integrantes del gabinete ejecutivo municipal, quienes depositaron en nosotros toda la confianza y nos dieron su apoyo y aval político necesario para sostener esta importante tarea.



Arq. Mirta Levin  
Secretaria de Planeamiento

## ÍNDICE



# PARTE I

## LOS ANTECEDENTES Y ENCUADRE DEL PLAN URBANO

|                                                                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>CAPÍTULO 1   Los antecedentes</b>                                                                                                  | 15 |
| <b>01. Los planes de ensanche</b>                                                                                                     | 17 |
| 1871. Plano de Delineación de la Ciudad                                                                                               |    |
| 1890. Plan Ensanche y Puerto                                                                                                          |    |
| <b>02. Los planes de embellecimiento</b>                                                                                              | 21 |
| 1911. Rosario de Santa Fe. Plan des dispositions projetées por l'embellissement, l'amélioration et le développement futur de la ville |    |
| <b>03. Los planes reguladores</b>                                                                                                     | 23 |
| 1935. Plan Regulador de Rosario                                                                                                       |    |
| 1952. Plan Rosario                                                                                                                    |    |
| 1967. Plan Regulador Rosario                                                                                                          |    |
| <b>04. Los planes directores</b>                                                                                                      | 33 |
| 1991. Actualización del Plan Regulador y Bases Documentales para la revisión del Código Urbano (Plan Director)                        |    |
| 2001. Plan Director de Rosario                                                                                                        |    |
| <b>CAPÍTULO 2   El encuadre y la construcción</b>                                                                                     | 37 |
| <b>01. El debate sobre el reordenamiento urbanístico.</b>                                                                             | 38 |
| <b>02. El plan y la política de descentralización municipal</b>                                                                       | 39 |
| <b>03. La relación entre Plan Urbano y Plan Estratégico</b>                                                                           | 40 |

# PARTE II

## EL DESARROLLO DEL PLAN URBANO

|                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>CAPÍTULO 1   La conceptualización general</b>                        | 43 |
| <b>01. La definición y finalidad</b>                                    | 44 |
| <b>02. La estrategia general</b>                                        |    |
| <b>03. Los objetivos</b>                                                | 45 |
| <b>04. La relación entre plan y proyecto</b>                            |    |
| <b>05. La concertación</b>                                              |    |
| <b>06. La redistribución de los beneficiarios del desarrollo urbano</b> | 46 |

|                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| <b>07.</b> La modalidad de revisión, actualización y reformulación | 46 |
| <b>08.</b> La interpretación y el seguimiento                      |    |

## **CAPÍTULO 2 | Los contenidos de la transformación urbana**

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| <b>01. El ordenamiento del suelo</b> | 48 |
| <b>02. Los sistemas generales</b>    | 50 |

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| El sistema vial                                       |    |
| El sistema integrado de transporte                    |    |
| El sistema de espacios públicos abiertos              |    |
| El sistema de equipamientos colectivos                |    |
| El sistema de infraestructuras y servicios básicos    |    |
| <b>03. Las temáticas sectoriales</b>                  | 58 |
| La vivienda                                           |    |
| El patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico |    |
| La movilidad                                          |    |
| La industria y los servicios                          |    |
| El medio ambiente                                     |    |

## **CAPÍTULO 3 | Los contenidos para una inserción metropolitana**

|                                                                            |    |
|----------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>01. La agenda metropolitana</b>                                         | 75 |
| El incremento de los procesos de urbanización en las localidades del área  |    |
| La movilidad, las infraestructuras económicas y las cuestiones ambientales |    |
| El desarrollo del Puerto                                                   |    |
| La expansión del Aeropuerto                                                |    |
| La creación de nuevas plataformas productivas y áreas logísticas           |    |
| Los sistemas e infraestructuras ambientales                                |    |
| <b>02. Los instrumentos: Planes Especiales Interjurisdiccionales</b>       | 77 |
| Parque habitacional de la Cabecera                                         |    |
| Parque Habitacional Ludueña-Funes                                          |    |
| Parque Empresarial Rosario-Perez                                           |    |
| Arroyo Saladillo Parque Sur-Villa Gobernador Galvez                        |    |

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| <b>CAPÍTULO 4   Las operaciones estructurales</b> | 81 |
| <b>Eje 1: Las Centralidades Urbanas</b>           | 82 |

|                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| Los centros metropolitanos                                                      |    |
| - El Área Central                                                               |    |
| - El Centro Scalabrini Ortiz y Puerto Norte                                     |    |
| - El Centro Universitario Rosario y Polo Científico Tecnológico                 |    |
| Las Extensiones del Área Central                                                |    |
| - El Cruce Alberdi-Pichincha                                                    |    |
| - El Sector Pellegrini-Parque                                                   |    |
| - El Parque Hipólito Yrigoyen                                                   |    |
| Los grandes corredores comerciales o subcentros urbanos y los centros barriales |    |
| Los Centros Distritales                                                         |    |
| <b>Eje 2: El Frente Costero</b>                                                 | 85 |
| <b>Eje 3: El Nuevo Eje Metropolitano Norte-Sur</b>                              | 86 |
| <b>Eje 4: El Nuevo Eje Metropolitano Este-Oeste</b>                             | 87 |
| <b>Eje 5: Los Bordes de los Arroyos</b>                                         | 88 |
| <b>Eje 6: El Nuevo Frente Territorial</b>                                       | 89 |

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| <b>CAPÍTULO 5   Los instrumentos del Plan Urbano</b> | 97 |
| <b>01. Las Normas Urbanísticas Generales</b>         | 98 |

|                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------|-----|
| La Norma General de Urbanización y Subdivisión del Suelo     |     |
| Las Normas Generales de Tejido                               |     |
| Las Normas Generales de Trazado                              |     |
| Las Normas Generales de Uso del Suelo                        |     |
| <b>02. Las Normas Urbanísticas Particulares</b>              | 99  |
| El Plan de Distrito                                          |     |
| El Plan Maestro                                              |     |
| El Plan Especial                                             |     |
| El Plan de Detalle                                           |     |
| El Área de Protección                                        |     |
| <b>03. Los Planes Sectoriales</b>                            | 101 |
| <b>04. El Reglamento de Edificación</b>                      |     |
| <b>05. Los instrumentos de gestión para la concertación.</b> |     |
| Los Convenios Urbanísticos                                   |     |

|                                                                                        |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| El Régimen Diferencial para el Desarrollo de Proyectos Edilicios Especiales            |     |
| Los Convenios Urbanísticos Interjurisdiccionales                                       |     |
| El Régimen de Concesión de Obra Pública                                                |     |
| Los Convenios de Esfuerzo Compartido                                                   |     |
| El Régimen de Contribución por Mejoras                                                 |     |
| <b>06. Los instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano.</b> | 103 |
| El uso del «mayor aprovechamiento urbanístico»                                         |     |

## PARTE III

### LOS AVANCES EN LA EJECUCIÓN DEL PLAN: LAS REALIZACIONES

|                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>CAPITULO 1   La reformulación normativa implementada</b>                      | 111 |
| <b>01. El nuevo cuerpo normativo desarrollado</b>                                | 113 |
| El Reordenamiento Urbanístico del Área Central                                   |     |
| El Reordenamiento Urbanístico del Primer Anillo Perimetral                       |     |
| El Reordenamiento Urbanístico del Segundo Anillo Perimetral                      |     |
| El Reordenamiento Urbanístico de los Cordones Perimetrales                       |     |
| <b>02. Los mecanismos de concertación desplegados</b>                            | 131 |
| La utilización de los Convenios Urbanísticos                                     |     |
| La aplicación del Régimen Diferencial para el Desarrollo de Edificios Especiales |     |
| <b>03. El uso del «mayor aprovechamiento urbanístico»</b>                        | 138 |
| El pago de compensaciones                                                        |     |
| <b>CAPITULO 2   La preservación y rehabilitación del patrimonio</b>              | 141 |
| <b>01. Los instrumentos impulsados</b>                                           | 143 |

|                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------|-----|
| El Inventario y la Catalogación                                    |     |
| La regulación urbanística de las Áreas de Protección Histórica     |     |
| La rehabilitación mediante el desarrollo de Convenios Urbanísticos |     |
| <b>02. El Programa de Esfuerzo Compartido</b>                      | 159 |
| La gestión de recursos                                             |     |
| Las obras subsidiadas                                              |     |

|                                                                                     |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>CAPITULO 3   Las grandes transformaciones</b>                                    | 165 |
| <b>01. La rehabilitación del Área Central</b>                                       | 167 |
| Las intervenciones en sitios y parcelas particulares                                | 168 |
| El Plan Especial de calle San Juan                                                  | 179 |
| El Programa de Reordenamiento Progresivo de los Estacionamientos en el Área Central | 182 |
| <b>02. La implementación de los Parques Habitacionales Integrados</b>               | 184 |
| El Parque Habitacional Ludueña                                                      | 186 |
| El Parque Habitacional Wilde y Newbery                                              | 196 |
| El Barrio Centro, del Parque Habitacional Ibarlucea                                 | 200 |
| El Barrio Travesía                                                                  | 204 |
| El Barrio Tiro Federal                                                              | 208 |
| <b>03. La transformación de la Costa</b>                                            | 212 |
| El Parque de la Cabecera                                                            | 214 |
| Los Balnearios y Playas Públicas                                                    | 218 |
| El Parque Náutico Ludueña                                                           | 224 |
| El Corredor Cultural Gastronómico de la Costa Central                               | 228 |
| La rehabilitación del Parque Nacional a la Bandera                                  | 236 |
| El proyecto Franja Joven                                                            |     |
| El entorno de la Estación Fluvial. Parque Náutico Costa Central                     |     |
| El Paseo de las Artes Lucio Fontana y Puerto de la Música                           |     |
| El Parque Huerta La Tablada                                                         | 247 |
| <b>04. La renovación de Puerto Norte</b>                                            | 250 |
| Los antecedentes históricos del área                                                | 251 |
| El modelo de gestión y concertación público-privado                                 | 255 |
| La morfología edilicia resultante                                                   | 260 |
| La incorporación de suelo para uso público                                          | 262 |

|                                                          |     |
|----------------------------------------------------------|-----|
| <b>05. La reconstrucción del Borde de los Arroyos</b>    | 274 |
| El Parque Ribereño El Mangrullo                          | 278 |
| El Barrio Las Flores Sur y las Áreas Contiguas al Casino | 280 |
| El Balneario Los Ángeles y Puente Gallego                | 282 |

#### **CAPITULO 4 | Los Equipamientos Urbanos Emblemáticos**

|                                                                        |     |
|------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>01. Los proyectos del Bicentenario.</b>                             | 288 |
| El Museo de la Memoria                                                 | 290 |
| El Estadio Mundialista de Hockey                                       | 296 |
| La Biblioteca del Bicentenario                                         | 298 |
| La Plaza del Bicentenario y Entorno de la Facultad de Medicina         | 302 |
| La Restauración del Instituto Dante Alighieri                          | 304 |
| <b>02. Los equipamientos urbanos de gran escala</b>                    | 306 |
| El CMD Centro                                                          | 308 |
| El CMD Noroeste                                                        | 310 |
| El CMD Sudoeste                                                        | 312 |
| La Estación Terminal de Ómnibus «Mariano Moreno»                       | 314 |
| El Patio de la Madera                                                  | 316 |
| El Parque Hipólito Yrigoyen y el Centro de Integración Deportiva (CID) | 318 |
| La Rural                                                               | 322 |
| El Hipódromo                                                           | 324 |
| <b>03. Los grandes accesos</b>                                         | 326 |
| Los accesos a la ciudad                                                | 327 |
| La Avenida de Segunda Ronda                                            | 329 |
| El completamiento de la Avenida de la Costa                            | 330 |

#### **CAPITULO 5 | La puesta en marcha de los Planes Sectoriales**

|                                                                  |     |
|------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>01. El Programa de Desarrollo de Suelo Industrial PRODESI</b> | 332 |
| Las operaciones previstas                                        |     |
| Las normativas aprobadas                                         |     |
| Los polígonos industriales implementados                         |     |

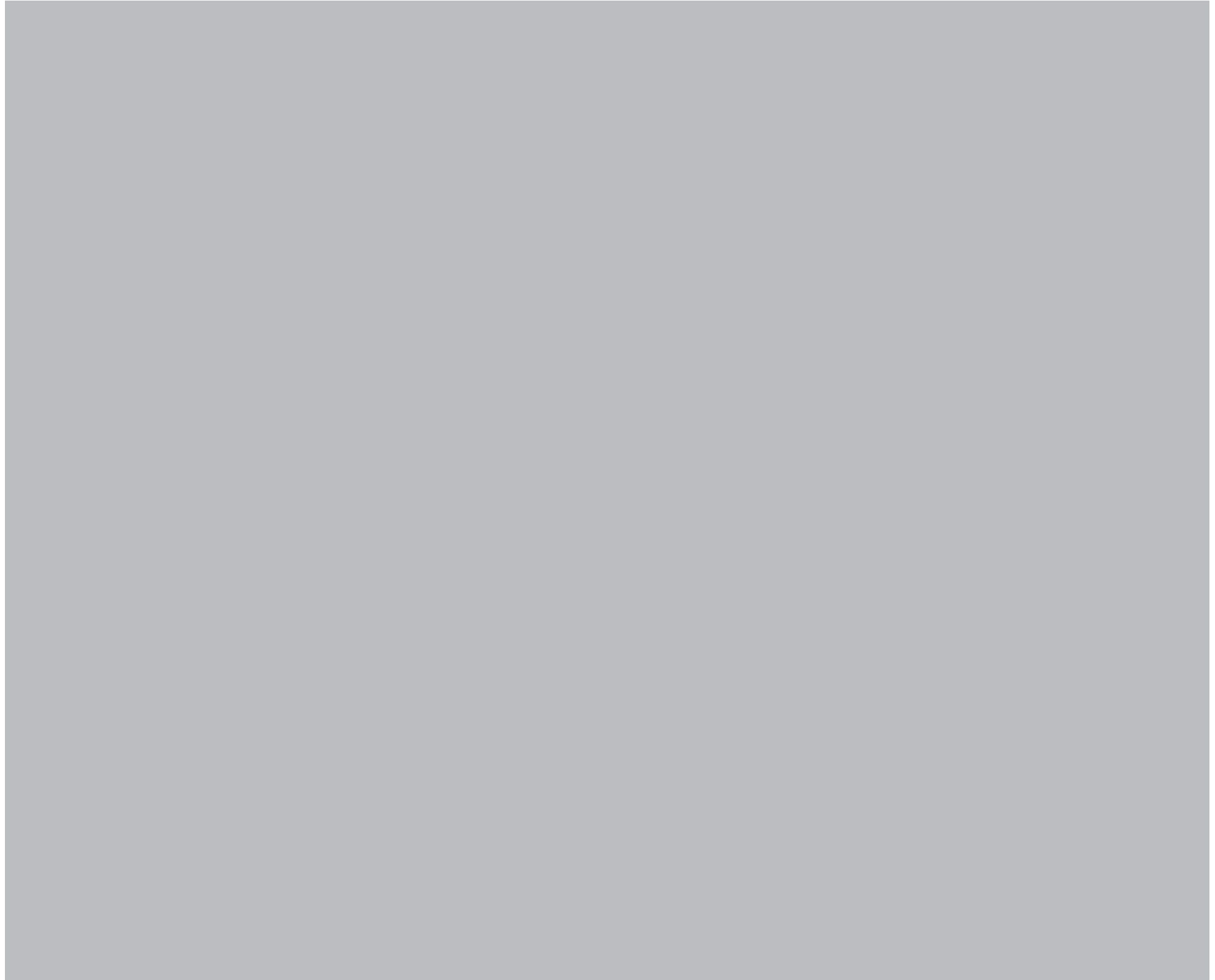
PUR 2007-2017

# PARTE I

LOS ANTECEDENTES Y ENCUADRE DEL PLAN URBANO

Capítulo 1: Los antecedentes

Capítulo 2: El encuadre y la construcción

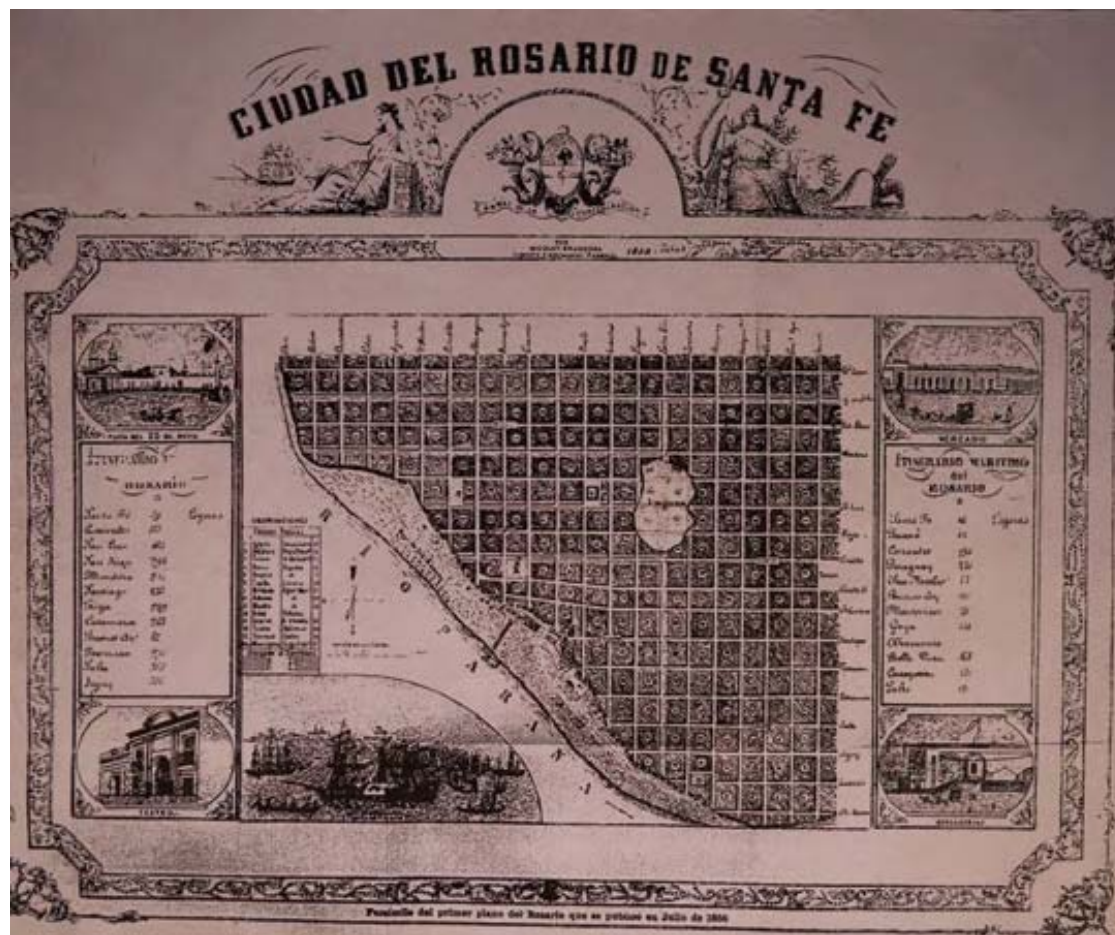


PARTE I

# CAPÍTULO 1

LOS ANTECEDENTES

- 01. Los planes de ensanche
- 02. Los planes de embellecimiento
- 03. Los planes reguladores
- 04. Los planes directores



Plano de Rosario de Nicolás Grondona, 1858. Fuente: Archivo Museo de la Ciudad.

La planificación de la ciudad contemporánea no parte de una instancia cero; se la reconoce como un proceso continuo que va incorporando sucesivamente los cambios necesarios para cada período histórico particular.

En la experiencia local se pueden registrar momentos singulares que tienen que ver con la formulación de distintas iniciativas para el ordenamiento del territorio municipal; desde los primeros intentos efectuados plasmados en los planes de ensanche, hasta las elaboraciones más completas volcadas en la redacción de los últimos planes urbanos. Muchos de ellos fueron remitidos al Concejo Municipal sin recibir tratamiento; no obstante, sirvieron de guía a la administración municipal en materia de políticas urbanas.

Esos primeros intentos de planificación en la ciudad de Rosario fueron prácticas parciales que tuvieron por objeto establecer ciertos criterios de alineación y de expansión de la trama urbanizada. Las experiencias más completas de planificación han sido variadas y sus efectos reales no han pasado desapercibidos. Todas ellas dejaron su impronta que puede ser reconocida aún hoy en el espacio urbano.

Los sucesivos planes interpretaron, con rasgos de idiosincrasia, las corrientes del pensamiento urbanístico vigentes en cada período histórico, hasta llegar a los dos nuevos instrumentos: el «Plan Urbano Rosario 2007-2017» y el «Plan Rosario Metropolitana Estrategias - PER+10»; ambas herramientas desarrolladas en forma concatenada constituyen lo que, en el campo disciplinar, se denomina una planificación concurrente, implementada en pos de un mismo objetivo y en un



mismo territorio: lograr la transformación positiva y en forma integral de la ciudad.

## 01. Los planes de ensanche

1871

### El plano de delineación de la ciudad

El primer plan de ensanche para la ciudad fue presentado al Concejo Deliberante por el concejal Juan Coll el 15 de febrero de 1873 y aprobado poco tiempo después en ese mismo año. En 1875 apareció otro plano que prácticamente reproducía en su totalidad al de 1873.

Este plano expresó una clara voluntad de ordenamiento del territorio, definiendo el patrón organizativo en cuatro zonas: sección *ciudad* que era el centro edificado hasta los bulevares Pellegrini y Oroño; sección *extramuros*<sup>1</sup> para la posible extensión de esa área urbanizada hasta lo que hoy serían 27 de Febrero y Francia; sección *suburbios* para el área rural circundante y *el bajo* que era lo que estaba debajo de la barranca, las instalaciones portuarias, etc.

El trazado propuesto para las secciones ciudad –que aparece a continuación de la sección puerto correspondiente a la parte baja– y extramuros fue el tradicional damero organizado de acuerdo a la traza ya existente en el pequeño núcleo poblado al que se le agregaba una regular distribución de plazas en la sección extramuros (que

<sup>1</sup>Esta terminología era propia de las ciudades europeas que tenían murallas.

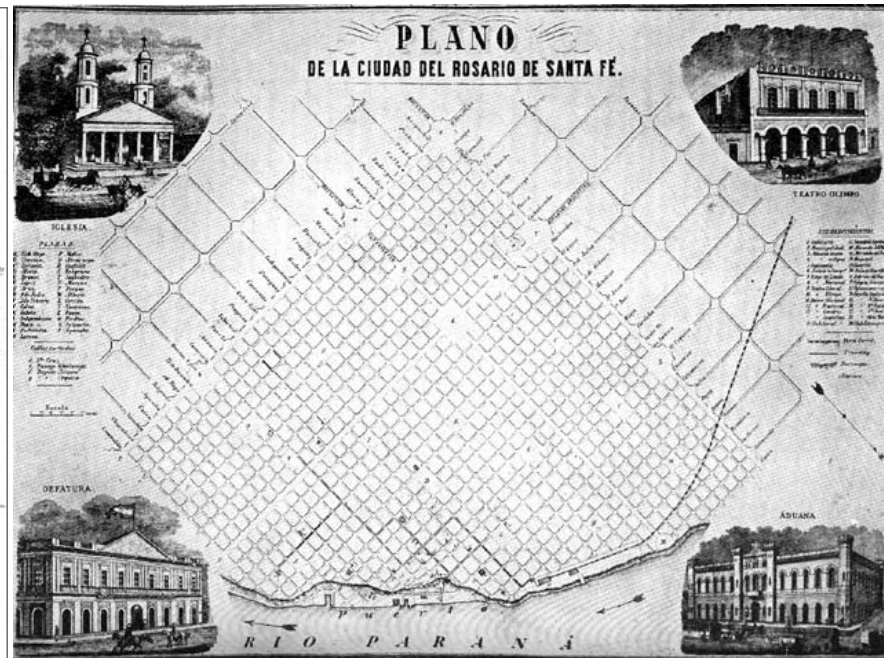


Plano de Rosario de J. Coll, 1873.

Otros planos de la década de 1870



Plano de Rosario de Nicolás Grondona, 1871  
Fuente: Archivo Museo Histórico Provincial.



Plano de Rosario de Nicolás Grondona, 1875  
Fuente: Archivo Museo Histórico Provincial.



desaparecieron una vez que el trazado propuesto se va haciendo realidad). Los bulevares definían los límites entre los distintos sectores en los cuales la ciudad había sido dividida.

En la costa sobre el río, donde nacían los bulevares que luego se cruzarían en el interior del área urbana, se encontraban miradores que ya entonces daban cuenta de una voluntad de definir el borde de las barrancas sobre el Paraná como un ámbito público aprovechando los valores paisajísticos de tal posición.

El área rural se estructuraba por continuidad de la lógica del ordenamiento interno: bulevares y calles se prolongaban sobre el campo dando origen a «supermanzanas» rectangulares. Estas últimas representaban no sólo un modo de organización, sino también el módulo mínimo de crecimiento y de expansión de la ciudad que progresivamente se iría integrando al área ya construida.

## 1890 El Plan de Ensanche y Puerto

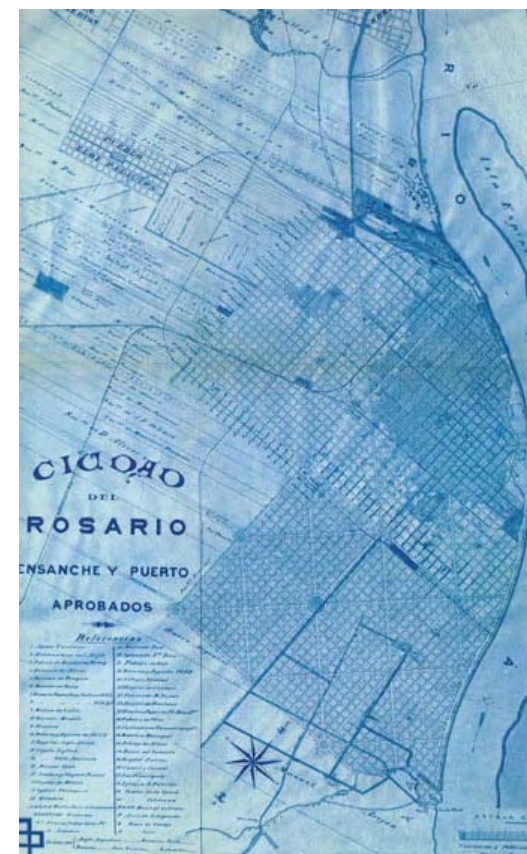
La aparición de este plan estaba íntimamente vinculada a la concesión de obras para la construcción de un puerto, dispuesta por el gobierno nacional mediante ley del 7 de noviembre de 1888.

La propuesta reiteraba idénticos criterios organizativos que respondían a la misma voluntad de orden que el de 1873. En esa oportunidad, la regularidad de la cuadrícula se alteraba por el surgimiento de diagonales que pretendían crear situaciones urbanas diferenciadas. La expansión propuesta mantenía la idea de aparición regular de los

bulevares de ronda. Sobre el trazado proyectado hacia el sur se sobreponía una malla de avenidas diagonales ubicadas regularmente que no relacionaban ningún punto importante o significativo de la ciudad.

La traza se extendía hasta la línea de ribera, culminando directamente en la calle que indicaba el inicio del puerto. La localización de los edificios subsidiarios de la actividad portuaria se definía de modo aleatorio y con total indiferencia hacia la trama de calles y diagonales.

El Plan de Ensanche sólo contemplaba la disposición de un lugar para la extensión, pero no organizaba el crecimiento. El sur aparecía como el sitio seleccionado para la expansión. La construcción del puerto y los caminos que vinculaban a Rosario con Buenos Aires, fueron las justificaciones de tal decisión.



**Plano Ciudad del Rosario Ensanche y Puerto Aprobados, de los agrimensores Werner y Pusso, 1890.**

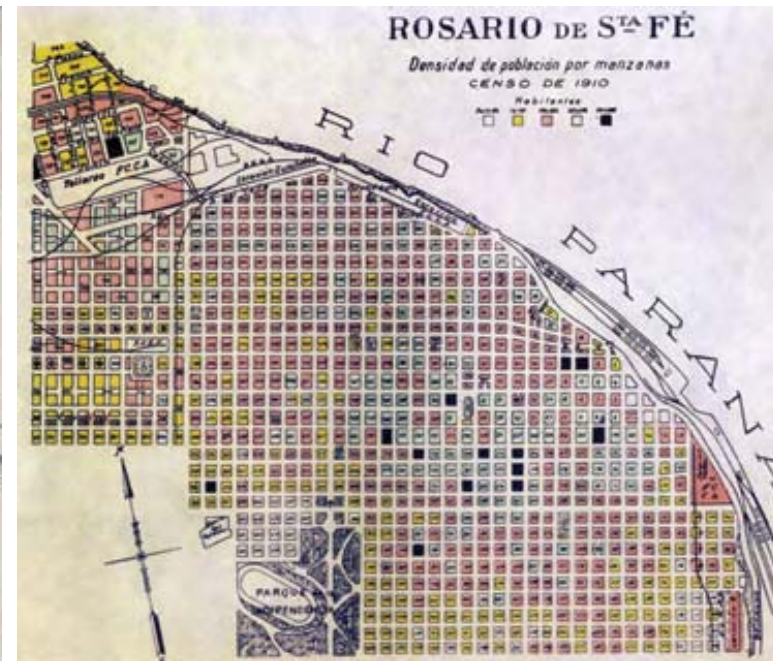
Fuente: Concesión del Puerto del Rosario a favor de Don Juan Canals, Olivé 1891.

## Planos de censos provinciales y municipales



**Plano de Rosario de Gabriel Carrasco, 1887**

Fuente: Primer Censo Provincial de la Provincia de Santa Fe. Ed. Peuser, Bs. As. 1888



**Plano de Rosario de densidad de población por manzana, 1910**

Fuente: Tercer Censo Municipal de Rosario, 1910.



## 02. Los planes de embellecimiento

1911

**Rosario de Santa Fe. Plan des dispositions projetées par l'embellissement, l'amélioration et le développement futur de la ville**

Este plan fue realizado por el arquitecto francés Joseph Bouvard, quien fue convocado para tal tarea por el intendente Isidro Quiroga. El encargo se efectuó aprovechando su estada en Buenos Aires donde tuvo a su cargo la preparación de un plan, para el cual fue contratado por el intendente Carlos de Alvear.

La propuesta constituía un ejemplo de plan de ordenamiento, extensión y embellecimiento basado en los postulados de la escuela francesa de urbanismo de ese momento. Se trataba de un plan de reordenamiento interior y de extensión de la planta urbana, que se apoyaba en la formulación de un sistema vial jerárquico compuesto por grandes avenidas diagonales vinculadas a los accesos a la ciudad y por la continuidad de los bulevares de ronda.

**Plan de las disposiciones proyectadas para el embellecimiento, mejoramiento y desarrollo futuro de la ciudad.**  
Joseph Antoine Bouvard, 1911  
Fuente: Archivo Museo de la Ciudad







### 03. Los planes reguladores

1935

#### El Plan Regulador de Rosario

Durante las décadas del veinte y del treinta se intensificaron los pedidos para la transformación de Rosario en una urbe moderna y progresista: en una «gran ciudad». Fue así que, en 1929, el Concejo Deliberante dispuso la elaboración de un plan y autorizó la contratación de tres profesionales para llevar adelante la tarea: Alfredo Farengo, Ángel Guido, Carlos María Della Paolella. Este plan fue aprobado en 1935, presentado y premiado en el Primer Congreso Argentino de Urbanismo celebrado ese mismo año.

El Plan Regulador de Rosario fue un documento que consiguió sintetizar en sí mismo la aspiración colectiva de vivir en una ciudad moderna en el marco de una sociedad desarrollada, procurando la reorganización formal y funcional de la misma con una mirada pretendidamente científica.

Se partió de una propuesta de organización territorial, esbozo de lo que hoy llamaríamos «área metropolitana», que definía una estructura basada en la articulación del sistema de grandes parques regionales, el sistema vial, el sistema ferroviario y el sistema de nuevos núcleos poblados.

Estética más organización funcional fueron los dos principios rectores del plan. La propuesta se basó fundamentalmente en la reestructuración ferroviaria (supresión de ramales y establecimiento de una estación terminal única de pasajeros, de acuerdo con el plan de reorganización del sistema ferroviario de fines de los años veinte), el trasla-

do del puerto al sur de la ciudad, la definición de un nuevo sistema vial y de transporte público y la monumentalización del área central de la ciudad (avenida Este-Oeste, Centro Cívico, avenida Norte-Sur). También se planteó una gran área industrial en el suroeste de la ciudad y el proyecto de una «pequeña ciudad industrial tipo» que se ubicaría a partir del límite norte del municipio, sobre el río Paraná.

Este fue el primer plan para una ciudad argentina que contemplaba el tema de la vivienda de los trabajadores, planteando a tal efecto un esquema de «barrio tipo» con viviendas individuales y colectivas de distintas dimensiones de acuerdo a las diferentes composiciones familiares.

Los bordes de los arroyos, del río y las tierras liberadas del uso ferroviario fueron aprovechados para definir un amplio sistema de parques, entre ellos el actual Bosque de Los Constituyentes y el Parque Sur.

Con la incorporación de nuevos parques se transformaría la costa sobre el Paraná en un gran espacio verde; de esta manera, se pretendía garantizar el uso público de la barranca y la costa.



Plan Regulador de Rosario y de la zona que lo circunda, 1935



Fotos aéreas de Rosario, década de 1940 | Fuente: Desconocida





Costa, desde Puerto Norte a B° Martín - 1939



Costa, desde calle San Martín a calle Corrientes - 1944



Plaza Alberdi - 1944





Fotos aéreas de Rosario, década de 1940 | Fuente: Desconocida







**Esquema e ilustración de la época.**

Fuente: Archivo fotográfico Biblioteca Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. U.N.R.

**1952**

## **El Plan Rosario**

Este plan se basó fundamentalmente en la propuesta de un reordenamiento ferroviario para Rosario contenida en el Plan Ferroviario Nacional, aprobado por decreto nacional n.º 13441/49. El proyecto de reestructuración ferroviaria se sustentó en la definición de una traza de atravesamiento norte-sur (la «truncal ferroviaria») y la supresión de numerosos ramales que quedaban desafectados de la circulación ferroviaria. Constituyó en su momento un instrumento de desarrollo urbano vinculado a una estrategia de desarrollo nacional y regional.

De gran incidencia en el futuro crecimiento de la ciudad, los proyectos más significativos de este plan estaban contenidos en el artículo 4º de la ordenanza n.º 1030 del 8 de octubre de 1952 que lo aprobó: trazado de nuevas avenidas, tales como la avenida de Circunvalación, avenida de la Travesía (no en su trazado actual), avenida de Enlace, avenida Belgrano, avenida Este (coincidente en parte con el tramo sur de bulevar Avellaneda paralelo a la traza ferroviaria; ensanches de calles y avenidas correspondientes a los accesos existentes y futuros (Córdoba, Mendoza, Pellegrini, Godoy, Lagos, Ayacucho) y otros para mejorar la conectividad en el oeste de la ciudad (Felipe Moré, Juan José Paso, Campbell); la definición de distritos industriales en la zona oeste de la ciudad, sobre avenida Godoy y avenida del Este y la determinación del predio para la Ciudad Universitaria, en el actual Centro Universitario Rosario (CUR).

El Plan Ferroviario Nacional de 1949, estructura básica del «Plan Montes», se derogó en 1958 y



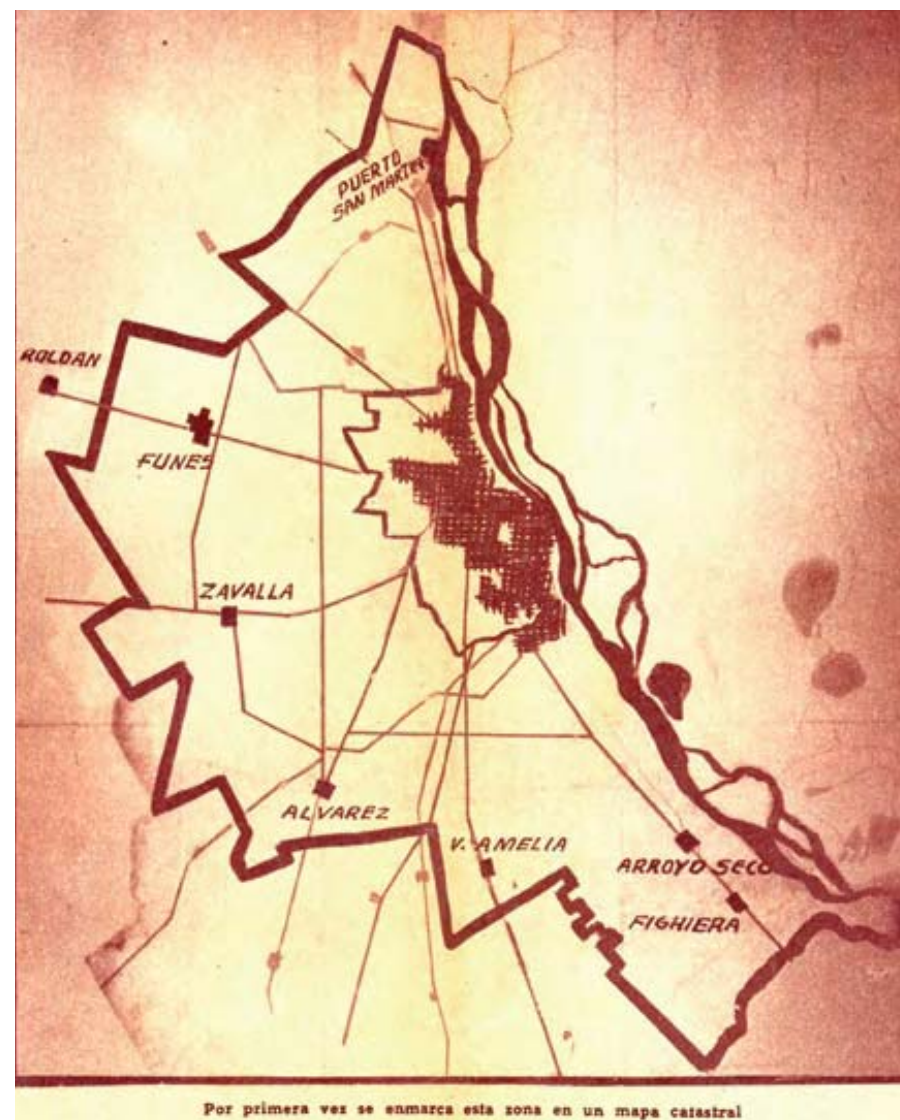
se recuperó nuevamente con la sanción de la ley nacional n.º 16052/61. No obstante ello, el decreto del Comisionado Municipal (n.º 28036 de 1962) derogó la ordenanza n.º 1030 y redefinió algunos de los ensanches contemplados en el «Plan Montes» y además, estableció una franja de tierra en el sur de la ciudad, sobre el río, sujeta a expropiación para la ampliación del puerto.

## 1967

### El Plan Regulador Rosario

El plan fue redactado por el equipo municipal de la Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la ciudad de Rosario y aprobado por decreto municipal n.º 34318 del 19 de junio de 1967 y refrendado posteriormente por el decreto provincial n.º 4188 del 14 de agosto de 1968. La fiscalización del plan no quedó en manos de la autoridad municipal sino en las de la Prefectura del Gran Rosario, entidad supramunicipal todavía por crearse, que funcionó durante el período 1969-1976.

Si bien el plan no avanzó en consideraciones respecto del área metropolitana, proponía la realización de «Convenios Intermunicipales de Información», que articularan a Rosario con otras localidades vecinas en materia de ordenamiento territorial. El mismo seguía los lineamientos de la ley nacional n.º 16052/61 (reestructuración del sistema ferroviario nacional) y del decreto nacional n.º 16964/66 (establecimiento del Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo por el cual se definían ocho regiones en el país y creaba el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE).



Por primera vez se enmarca esta zona en un mapa catastral

### Plan Regulador de Rosario, 1967

Fuente: Suplemento Diario La Capital 18.08.1968

El plan regulador establecía una organización urbana que se sostenía en las grandes componentes estructurales: el sistema portuario, el sistema ferroviario, el sistema vial, el aeropuerto, los centros urbanos y recreativos y el sistema de desagües.

A su vez, continuó con la propuesta de desmantelar y trasladar a la zona sur de la ciudad las instalaciones portuarias de la zona norte, definiendo distintas secciones operativas y manteniendo una zona franca en la costa central (entre las prolongaciones de calle Mitre y bajada Sargento Cabral). Del mismo modo, prosiguió con la idea de construcción de la «troncal ferroviaria» a lo largo del trazado norte-sur del ex FCGMB. Se proponía la realización de una estación única de pasajeros sobre la «troncal» entre avenida Pelle-

grini y avenida Godoy y el traslado de los talleres ferroviarios ubicados sobre calle Junín a los talleres existentes en la ciudad de Pérez.

El sistema vial jerárquico quedó determinado por autopistas, avenidas de penetración y avenidas de distribución. Se contempló además la concreción de un sistema arterial ribereño (la actual Avenida de la Costa y la prolongación hasta el límite del municipio de la avenida Eudoro Carrasco).

La definición de centros urbanos y centros de recreación resultaron claves para el desarrollo futuro de Rosario, propuestos con el objetivo de renovar y descentralizar la estructura urbana con funciones y perfiles específicos. Estas decisiones incidieron profundamente en la posterior transformación y crecimiento de la

ciudad, tales como la instalación del Centro Cívico (descentralización administrativa y cultural sobre avenida Pellegrini entre calles Iriondo y Balcarce); el Centro Universitario (en el lugar ya definido por el plan de 1952); el Centro de Transporte Terrestre (estación única ferroviaria y estación terminal de ómnibus sobre la «troncal»), los centros residenciales (vivienda colectiva y comercios) propuestos para las áreas ferroviarias desafectadas de tal uso (Mariano Moreno, Hipólito Irigoyen, Rosario Central, bajada Ayacucho) y para las grandes áreas vacantes (Oroño, Grandoli, Deliot); los centros de renovación urbana (espacios verdes con viviendas colectivas y equipamientos educativos, culturales y recreativos) también en áreas desafectadas del uso ferroviario y portuario (Bernardino Rivadavia, hoy Scalabrini Ortiz y Puerto Norte,



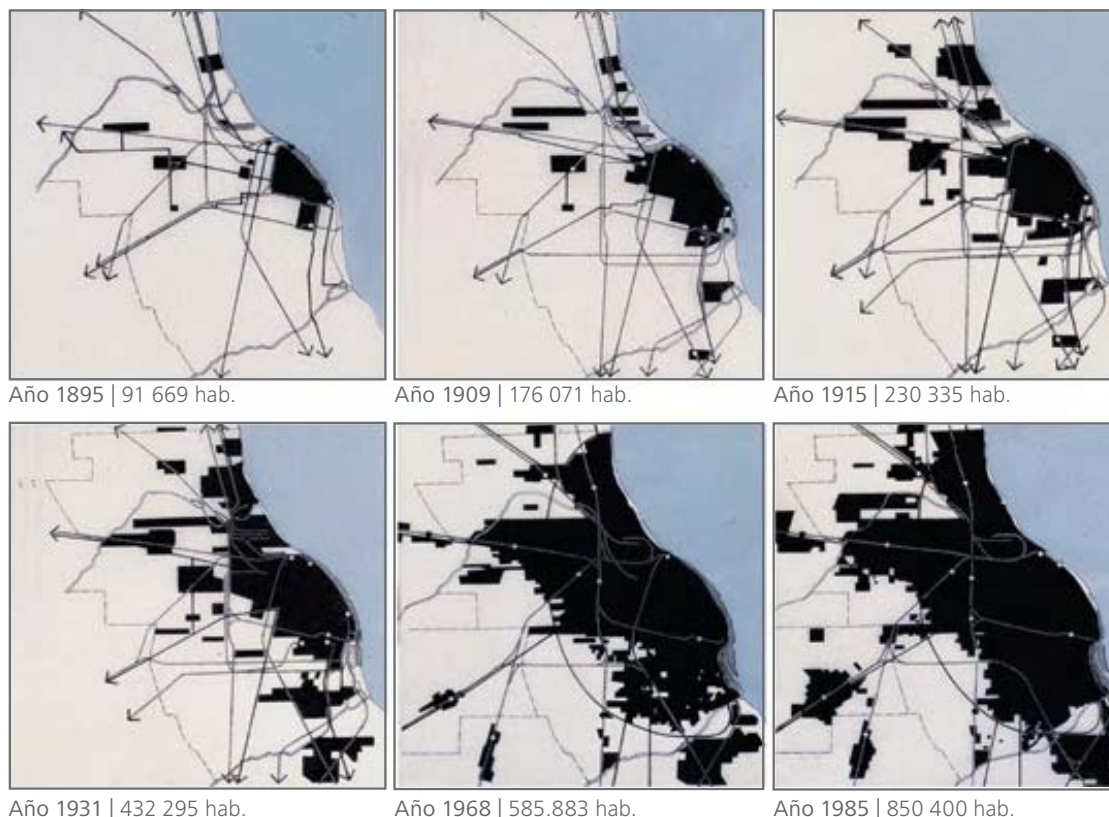
Plan Regulador Rosario, 1967.

Tres Vías, Villa Manuelita); el centro de realojamiento de población residente en asentamientos irregulares (en la zona del actual Barrio Las Flores) y los centros de reserva hasta que su destino fuera determinado por la Prefectura del Gran Rosario (Batallón 121, Cementerio La Piedad, Mercado de Abasto).

Entre los centros de recreación propuestos se encontraban el Parque Arroyo Ludueña, el Parque Oeste (ex Quinta Luciani), el Parque Sur, el Jardín Zoológico y Botánico en Molino Blanco y el Autódromo de Rosario.

De acuerdo con el plan, el Código Urbano formaba parte inescindible de él. Por tal motivo, una vez aprobado el plan se procedió a su elaboración, como instrumento destinado a la regulación del desarrollo urbano por medio de la zonificación en sus aspectos físico y funcional y la definición de distritos urbanos en base al reordenamiento y racionalización de la sectorización espontánea de la ciudad, los niveles de dotación de infraestructuras en los distintos sectores y la meta de crecimiento demográfico establecida en 2 300 000 habitantes, cifra que se indicaba como «población óptima» para Rosario. Este Código Urbano, hoy en revisión, fue aprobado por el decreto municipal n.º 34319/67.

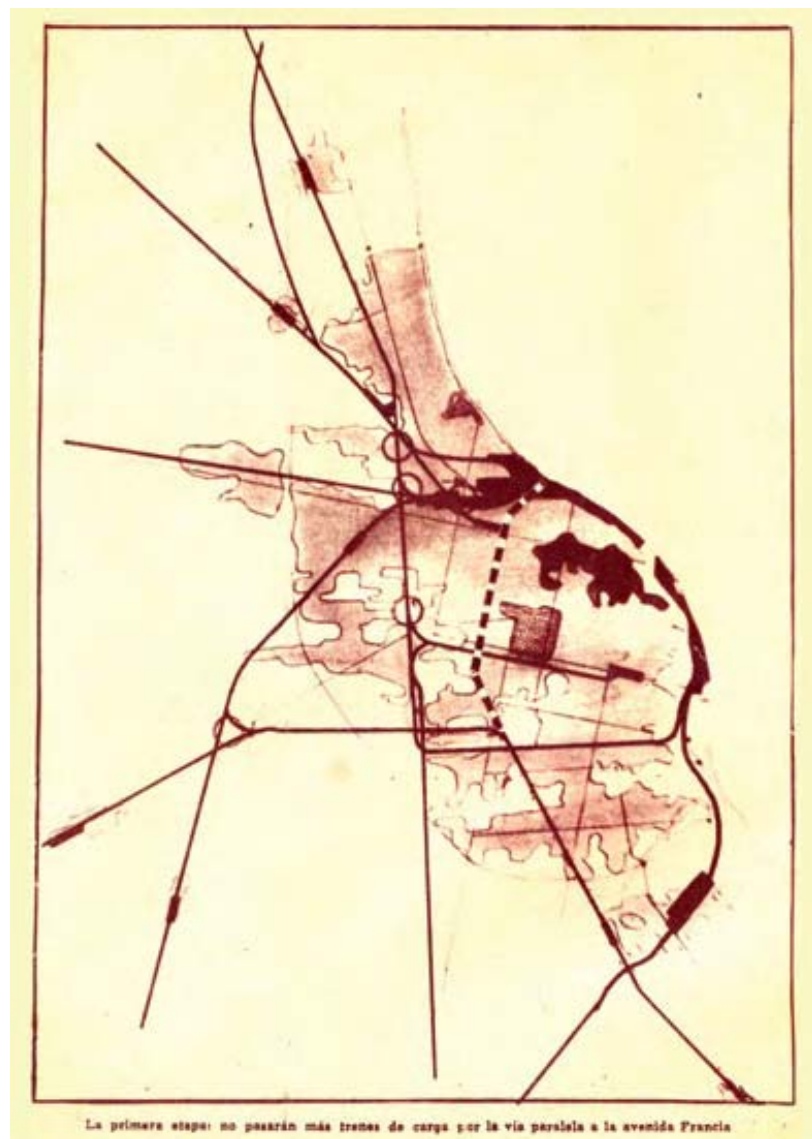
El Código Urbano reunía todas las propuestas de transformación para las áreas ferroviarias desafectadas de tal uso que se indicaban en el plan y, consecuentemente, las definía como «áreas de reserva». Una clasificación urbanística que es retomada en el Plan Urbano Rosario 2007-2017 asociándola a las figuras del «plan de detalle» y del «plan especial».



#### Crecimiento demográfico 1895/1985

Fuente: «Jornadas de divulgación sobre ordenamiento urbano y aspecto ferroportuarios de la ciudad de Rosario». Secretaría de Planeamiento, Municipalidad de Rosario, mayo de 1987. Editorial Municipal





Fuente: Suplemento Diario La Capital 18.08.1968.



Plano Reestructuración Accesos Ferroviarios, 1964.



## 04. Los planes directores

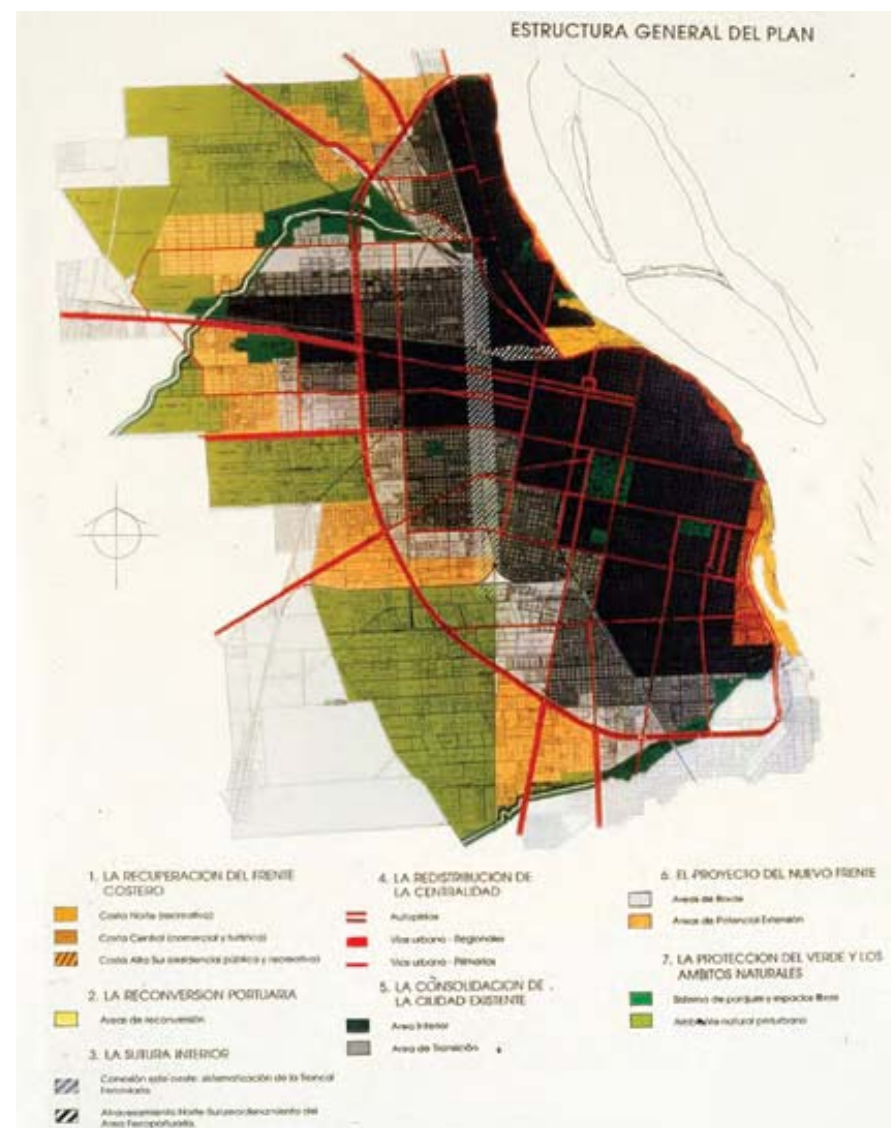
Una vez recuperada la democracia en 1983; en el año 1985, se creó la Dirección General del Plan Director (hoy Dirección General de Ordenamiento Territorial). Este hecho representó un punto de inflexión en la historia de la planificación urbana, al convertirse esta dependencia en un ámbito técnico permanente y estable de pensamiento y reflexión sobre el futuro de la ciudad.

1991

### La actualización del Plan Regulador y Bases Documentales para la revisión del Código Urbano – Plan Director.

El Plan Director surgió como respuesta a una demanda del Concejo Municipal, que requería una actualización de los contenidos del Plan Regulador de 1968, solicitada por medio de la ordenanza n.º 7956/90. Fue presentado al Concejo Municipal pero no se avanzó en su tratamiento.

La condición metropolitana de Rosario se expresaba en la propuesta de coordinación institucional (para orientarse hacia un planeamiento intermunicipal sin organismo centralizado privilegiando el desarrollo de planes y proyectos interdistritales), y en la definición de temas de interés común sobre los cuales había que tomar decisiones (programa integral de tránsito y transporte, control de las nuevas urbanizaciones y protección de las áreas de valor agrícolas, establecimiento de reservas naturales, ejecución de las obras de saneamiento más urgentes). Los objetivos que orientaron la elaboración del plan fueron: la recuperación del rol productivo de la ciudad, el control de su proceso expansivo,



1991 - Estructura general del Plan Director. Secretaría de Planeamiento. MR



**Destino funcional del territorio** | Plan Director 1991



**Revisión para el Código Urbano** | Plan Director 1991

la superación de las deficiencias de accesibilidad y el reequilibrio de las áreas periféricas.

La transformación de Rosario se sustentaba en siete grandes operaciones estructurales: la recuperación del frente costero, la reconversión portuaria, la sutura interior, la redistribución de la centralidad, la consolidación de la ciudad existente, la construcción de un nuevo frente y la protección del verde y los ámbitos naturales.

El proyecto sobre la ribera del Paraná partía de definir el destino funcional de los tres sectores en que se dividía (costa norte, costa central y costa alta-sur), mientras que la reconversión portuaria planteaba para la zona sur las actividades vinculadas con las cargas generales y granos, manteniendo en la zona norte un puerto limpio de carga general con playa de contenedores y parque público. Tal decisión obedecía a las dudas que se expresaban respecto a las posibilidades reales de la renovación urbana que fuera propuesta por el Plan Regulador Rosario para las zonas que, mediante la reestructuración del sistema ferroviario, se desafectarán del uso ferroviario y portuario.

Se mantenía la idea de «truncal ferroviaria», entendida como una gran espina verde con cruces a distintos niveles de las principales vías de comunicación este-oeste (Santa Fe, Córdoba, Pellegrini y Godoy) y la reconstrucción de una calle paralela, trazada desde avenida Pellegrini hasta su encuentro con bulevar Avellaneda.

La redistribución de la centralidad (entendida en términos de condiciones, situación territorial y accesibilidad) se basó únicamente en una propuesta de acciones referidas al completamiento

del sistema vial primario.

La consolidación de la ciudad existente contemplaba la puesta en marcha de políticas de ordenamiento de acuerdo a las condiciones que presentaban los distintos sectores del territorio municipal ya urbanizados (preservación de las características y valores ambientales, recualificación, completamiento y renovación), que luego se expresarían en los indicadores urbanísticos contenidos en un nuevo código, que habría de ser elaborado.

Este plan presentó por primera vez una propuesta para el frente sobre el área rural, tal como se planteaba un proyecto para el frente sobre el río. Las acciones tendientes a dar forma a ese proyecto se referían a la actuación sobre el sistema vial, con el propósito de ordenar física y funcionalmente el frente interior de la ciudad (cuña viaria del norte, ejes organizadores del noroeste, diagonal industrial del oeste y arco periurbano del sur).

La protección del verde y los ámbitos naturales aspiraban al desarrollo de políticas de recuperación del verde público existente y a la incorporación de nuevas áreas creando un sistema equilibrado de sitios y equipamientos recreativos de distinta escala.

El plan contempló también la transformación a escala local o intermedia, asociada a la transformación estructural de la ciudad abordada desde tres perspectivas: el completamiento del sistema vial (respondiendo a la estrategia integral), la identificación de áreas de valor programático (para el desarrollo de proyectos que fueran el soporte de las transformaciones urbanas) y la deli-

mitación de áreas de tejido homogéneas (según estado de hecho y potencialidades de renovación). Así se reconocieron áreas de: reconversión (Cerámica Alberdi, Estexa, Tiro Federal, Frigorífico La Florida, Estación Barrio Vila y Batallón 121); de reordenamiento (Parque Independencia); de remodelación o nuevo proyecto (frente oeste de Avenida de los Granaderos, Estación Sarratea, cabecera norte del Parque Alem, Parque Hipólito Irigoyen, entre otras); de preservación, mantenimiento y consolidación (Plaza Alberdi y Bajada Puccio, Parque Oeste, Patio de La Madera, entre otras).

Este plan definió también sus políticas de carácter sectorial referidas al destino de la tierra ferroviaria, la actuación en asentamientos irregulares (reordenamiento, realojamiento, reubicación), la dotación de infraestructuras, la extensión de la planta urbana y el transporte público de pasajeros.

Se precisaron además los instrumentos de actuación urbanística, de acuerdo a las características particulares de cada área de la ciudad: distritos regulares para las áreas de ordenamiento normativo, planes especiales para la reforma o completamiento interior, planes diferenciales para el ordenamiento de áreas de extensión urbana, planes de intervención y proyectos unitarios para las denominadas «áreas de valor programático». También se propusieron los «convenios urbanos de programación» que articulaban la acción pública y privada en materia de urbanización y se establecieron las bases para la elaboración de un nuevo código, que se sustentaba en la definición de distritos, para los cuales se fijarían indicadores urbanísticos e inventario de proyectos.

## 2001

### El Plan Director de Rosario. Bases para el acuerdo. Documento Integrado

La presentación de este plan debe entenderse en el marco del desarrollo de una nueva tecnología institucional, que se ha identificado como una red de gestión municipal participativa articulada en torno a un trípode organizado por el Plan Estratégico Rosario, el Programa de Descentralización y Modernización Municipal y este nuevo Plan Director.

Este plan formuló cuatro proyectos estructurales, a los cuales se les otorgó un carácter emblemático. A su vez, estos quedaron conformados por proyectos e intervenciones menores sobre componentes y sitios urbanos de valor estratégico para la transformación de la ciudad.

Así, el sistema ciudad-río, el nuevo frente territorial, el sistema ciudad-aeropuerto y el nuevo eje metropolitano se presentaron como los proyectos sobre los cuales se cimentaría el futuro desarrollo de la ciudad, dando continuidad a algunos de los proyectos ya formulados por el plan del '91.

Estos cuatro proyectos de carácter polifuncional propusieron estimular el desarrollo turístico-recreativo de Rosario, así como el desarrollo de una nueva centralidad metropolitana (sistema ciudad-río); la transformación intencionada del borde de la ciudad como sede de actividades logísticas (nuevo frente territorial); la promoción del desarrollo de un nuevo polo de comunicaciones —el aeropuerto— y un nuevo centro direccional —Puerto Norte— (sistema ciudad-aeropuerto) y la regeneración espacial y funcional del gran eje ferroviario norte-sur, asociada a la rehabilitación



Sistema Ciudad-Río | Plan Director de Rosario



Nuevo Frente Territorial | Plan Director de Rosario



**Proyecto Ciudad-Aeropuerto** | Plan Director de Rosario



**Nuevo Eje Metropolitano** | Plan Director de Rosario

de asentamientos irregulares, que se originaron en torno a las áreas ferroviarias (el nuevo eje metropolitano).

El plan director definió las directrices y los contenidos de las políticas urbanas: el ordenamiento del territorio, la promoción de la vivienda y la provisión de los servicios, la recuperación de los espacios públicos y los equipamientos, la preservación del medio ambiente y del patrimonio construido, el tránsito, el transporte, el sistema vial y la nueva dimensión de la centralidad.

Además, asumió cuestiones que no habían sido consideradas por los tradicionales planes reguladores como: los espacios públicos (las orientaciones generales para su recuperación, la distribución territorial, los instrumentos y acciones para intervenir en ellos); la vivienda (en particular las políticas de actuación para los asentamientos irregulares); el patrimonio construido (protección e instrumentos de actuación); y la centralidad (la ampliación del área central y las nuevas centralidades locales).

En esta propuesta se presentaron los nuevos instrumentos y mecanismos de gestión que habrían de hacer posible su puesta en marcha. En particular, se desarrollaron los denominados instrumentos de ordenamiento de escala intermedia (plan de distrito y plan especial) y se propuso la creación de una agencia o corporación municipal de desarrollo urbano. De acuerdo con estos nuevos instrumentos, se expusieron los contenidos básicos de los planes especiales para sectores de interés urbanístico: de reordenamiento urbano (Tiro Federal, Villa Banana, Fábrica Militar de Armas); de reconversión urbana (Playa Sorrento,

Puerto Norte, Batallón de Comunicaciones 121). Con mayor desarrollo, se presentó el Plan Especial para el Área Central y se elaboraron las propuestas para la transformación de los Distritos Norte, Noroeste, Oeste, Sudoeste y Sur.

PARTE I

# CAPÍTULO 2

EL ENCUADRE Y LA CONSTRUCCIÓN

- 01.** El debate sobre el reordenamiento urbanístico
- 02.** El plan y la política de descentralización municipal
- 03.** La relación entre Plan Urbano y Plan Estratégico



Desde fines de la década del 80, Rosario viene llevando adelante experiencias participativas impulsadas desde diversas áreas de la gestión municipal. Éstas fueron la base para desarrollar una propuesta integral. A escala de cada distrito, tanto la experiencia de las Jornadas de Desarrollo Urbano como la del Presupuesto Participativo, posibilitaron la discusión de los proyectos urbanos más importantes con vecinos e instituciones de carácter local. A una escala más general, la experiencia del Plan Estratégico Rosario ha permitido la participación de actores involucrados en problemáticas de interés para toda la ciudad.

En el año 2004, la Municipalidad de Rosario a través de la Secretaría de Planeamiento encaró el proceso de concertación del Plan Urbano tomando como punto de partida para la discusión, el documento denominado «Plan Director Rosario, Bases para el Acuerdo». Los principales objetivos que guiaron ese proceso fueron la construcción de acuerdos en torno a las estrategias definidas en el documento de base y la recepción de recomendaciones y planteos alternativos, con el fin de impulsar el nuevo Plan Urbano de Rosario. Se convocó a participar de este proceso a distintos sectores de la ciudadanía a través de sus organizaciones, y también a miembros del Concejo Municipal, personal técnico de distintas oficinas municipales y provinciales, representantes de los municipios del Área Metropolitana y algunos actores económicos relevantes.

Para apoyar la tarea la Municipalidad suscribió un convenio con distintas facultades de la Universidad Nacional de Rosario: la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística, la Facultad

de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura, la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales y la Facultad de Derecho.

Los participantes, reunidos en lo que se denominó «Mesa de Concertación del Plan Urbano 2004» obtuvieron una serie de coincidencias, surgidas como síntesis del debate desarrollado a lo largo de las cuatro jornadas de trabajo. Las ideas acordadas y consensuadas en la «Carta de Concertación» representaron un primer paso en la confección del «Plan Urbano Rosario 2007-2017», y fueron el producto de una modalidad de gestión que permitió pensar y programar, con la participación de todos, la ciudad deseada para el futuro. A partir de un importante proceso de elaboración interno, con la colaboración de distintas secretarías del ejecutivo municipal, se compiló todo el trabajo desarrollado y se redactó el anteproyecto de ordenanza, que fue presentado en el año 2008, para su aprobación al Concejo Municipal<sup>1</sup>.

## 01. El debate sobre el reordenamiento urbanístico. La Audiencia Pública

Otra instancia y modalidad diferente de participación se dio para proceder a la reformulación del Código Urbano vigente y su reemplazo por un nuevo cuerpo integrado de normas: «Las Normas Urbanísticas de la Ciudad de Rosario». La propuesta de reforma fue realizada por técnicos municipales con la colaboración de docentes y alumnos de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario<sup>2</sup>. Luego se efectuó un debate

interno con la participación de las áreas de la Secretaría de Gobierno (Dirección General de Asuntos Jurídicos, Obras Particulares, Habilitación de Industrias, Comercios y Servicios, etc.), Hacienda y Economía, y Planeamiento. A esto se sumó la consulta a las empresas prestatarias de servicios: EPE (Empresa Provincial de la Energía), Litoral Gas y Aguas Santafesinas.

A partir de la exposición pública de la nueva propuesta, efectuada el 5 de marzo de 2007 por el Intendente en el Palacio Municipal, se abrió un período de consulta pública y presentación en distintas instituciones, organizaciones barriales y empresariales, en las cuales participaron 375 personas. La iniciativa de consulta se extendió mediante el envío del material y la solicitud de opinión a profesionales destacados del medio, autoridades y docentes de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño y a aquellos que cumplieron la función de Secretarios de Planeamiento en gestiones anteriores<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> MENSAJE SP 11/08: Anteproyecto de ordenanza del «PLAN URBANO DE ROSARIO» - (Expte 9.052-D-08) 11-03-08 CONCEJO. MENSAJE SP 47/08: Remisión versión corregida de planos proyecto «PLAN URBANO ROSARIO 2007-2017».

<sup>2</sup> Para encarar éste y otros trabajos de actualización normativa se celebró un convenio entre la Municipalidad y la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, UNR (DECRETO n.º 3497/05), constituyéndose un Jurado ad-hoc que definió un orden de mérito para cubrir las designaciones de acuerdo a 3 categorías; se presentaron distintos docentes, investigadores y alumnos de talleres de Proyecto Arquitectónico, Historia y Urbanismo; se seleccionaron 42. En este trabajo particular participaron 8 docentes de diferentes cátedras de la Facultad y 14 alumnos y graduados recientes.

<sup>3</sup> Se consultó a un total de 61 profesionales: 8 ex-Secretarios, 21 Entidades u Organismos, 7 Autoridades y Docentes Universitarios, 25 Profesionales independientes.

El proceso de información y participación fue monitoreado por Ejercicio Ciudadano y contó con una Mesa de Consulta Pública en el Centro Municipal Distrito Centro, donde todo ciudadano podía asistir para informarse. Además, se habilitó un correo institucional y una Página Web a los efectos de difundir el proyecto entre la población y recibir inquietudes. Para el cierre del proceso se recurrió a una auditoría externa, para la que se convocó a tres expertos (uno argentino y dos extranjeros)<sup>4</sup>, con el convencimiento que una mirada externa de profesionales con una renombrada trayectoria, podía enriquecer el proceso y permitir la evaluación y ponderación de las observaciones realizadas por los diferentes actores intervinientes.

El proceso participativo que concluyó en la Audiencia Pública, desarrollada el 28 de mayo de 2007, sirvió sin duda para reforzar y enriquecer la gestión democrática de la ciudad. En el marco de lo establecido por la ordenanza n.º. 7040/00, participaron de este acto 285 personas, 27 de las cuales lo hicieron en carácter de expositores<sup>5</sup>. Las exposiciones fueron presentadas por escrito y posteriormente publicadas en la web institucional municipal. Algunas de las ponencias fueron expresiones individuales, otras institucionales y otras colectivas, avaladas por una cantidad determinada de firmas de vecinos interesados y comprometidos con la temática.

A partir de las observaciones y proposiciones vertidas en el proceso participativo, el ejecutivo inició una revisión de la propuesta original, evaluando las diversas posturas y considerando las recomendaciones sugeridas por los expertos convocados. De esta manera se reformularon

los Anteproyectos de Reordenamiento Urbanístico en diversos aspectos.

## 02. El Plan y la Política de Descentralización Municipal

Hacia el año 1995, la ciudad de Rosario inició un proceso de descentralización de su estructura de gestión, que involucró aspectos administrativos, funcionales y territoriales, entre otras cuestiones. La política se fundamentó e inspiró en el objetivo de generar un gobierno más eficaz, eficiente y cercano a los vecinos, capaz de generar intervenciones públicas más relevantes de acuerdo con las necesidades concretas de cada porción territorial promoviendo un desarrollo más armónico y democrático de la ciudad.

El proceso de descentralización supuso toda una intencionalidad en pos de contribuir a la reversión de los fuertes desequilibrios territoriales que habían caracterizado a las intervenciones públicas locales.

En este sentido, el territorio asumió un renovado protagonismo. Con ese objetivo de transformación profunda y como primer hito del proceso, Rosario pasó a organizarse a los fines de la gestión en seis distritos, que constituyeron el soporte físico de buena parte de las políticas públicas y las acciones municipales. A partir de la descentralización, las diversas, múltiples y heterogéneas intervenciones locales –desde las prestaciones y política sanitarias y de promoción social hasta el mantenimiento de los espacios públicos, la construcción y mantenimiento de

obra pública, etc.– se coordinaron articulada y sinérgicamente desde la lógica del territorio, sus especificidades, particularidad y potencialidades diferenciales.

Con la descentralización se pretendió gestar las pautas del cambio necesario y avanzar en el camino de reformar el Estado, para acercar las oficinas municipales a los vecinos, abrir instancias de participación concretas en la priorización de problemáticas a resolver, de evaluación y control de las políticas públicas municipales. Con esta dinámica y estos fundamentos, el proceso de descentralización se conformó entonces en una formidable «excusa» para el impulso de la transformación de las estructuras administrativas municipales, articulada con una estrategia de desarrollo urbano, social y económico integral. Cambió sustancialmente la forma de mirar y analizar la ciudad. Surgió en relación con el proceso de descentralización implementado, la planificación distrital como herramienta que, de acuerdo con las directrices generales del Plan Urbano Rosario referidas a la estructura de la ciudad y a la clasificación urbanística del suelo, deberá especificar los contenidos de la transformación urbanística para cada uno de los distritos: Centro, Sur, Sudoeste, Oeste, Noroeste y Norte, de acuerdo a lo establecido por los decretos n.º 28/96 y n.º 1021/96.

<sup>4</sup> David Kullock (argentino), Alfonso Xavier Iracheta Cerecorta (mexicano) y Federico Bervejillo Terra (uruguayo).

<sup>5</sup> Se inscribieron 285 personas que manifestaron su opinión: 65 profesionales, 70 representantes de instituciones, 70 técnicos y funcionarios municipales y 80 asistentes en carácter de público en general.

Para su preparación, el plan determinó que se debería garantizar una amplia participación ciudadana, disponiendo para ello las instancias de debate con la población que se consideraran más apropiadas.

Estas mismas se han desarrollado en los últimos años en el marco de trabajo organizado por la metodología del «Presupuesto Participativo» en un ida y vuelta de opiniones entre técnicos municipales, consejeros barriales y vecinos que se discuten las propuestas definidas para cada distrito.

### **03. La relación entre Plan Urbano y Plan Estratégico**

La elaboración del gran proyecto colectivo definido hoy como Plan Estratégico Rosario Metropolitana (PER+10), contempló la definición de objetivos primarios y líneas de acción en el marco de un esfuerzo de concertación que involucra a la administración pública y a sectores sociales y económicos de carácter privado. En un sentido amplio, debe entenderse la puesta en marcha de este instrumento como un «contrato ciudadano» que apunta especialmente al desarrollo de modalidades de cooperación pública entre los distintos niveles y jurisdicciones estatales y la relación intermunicipios en el Área Metropolitana), y entre el sector público y el privado, a partir de la gestión y puesta en marcha de programas concertados.

El Plan Urbano Rosario, representa el correlato en la estructura física de la ciudad de aquellos

objetivos y lineamientos que sustentaron al Plan Estratégico Rosario Metropolitana y la base de legalidad necesaria para la implementación de las acciones definidas. La relación técnico-institucional entre Plan Urbano y Plan Estratégico es de carácter dialéctica y dinámica, alimentándose mutuamente respecto de propuestas y proyectos que configuren la nueva estrategia espacial de la ciudad. Son muchos los proyectos de carácter físico incluidos en el Plan Estratégico, que han sido profundizados, detallados y formulados en términos de ejecución concreta y real en el Plan Urbano.

El abordaje en forma simultánea de estos instrumentos da cuenta del desarrollo de un proceso de planificación concurrente, que articula ideas y reúne voluntades de diferentes actores en pos de lograr una construcción colectiva de ciudad.



PUR 2007-2017

# PARTE II

EL DESARROLLO DEL PLAN URBANO

Capítulo 1: La conceptualización general

Capítulo 2: Los contenidos de la transformación urbana

Capítulo 3: Los contenidos para una inserción metropolitana

Capítulo 4: Las operaciones estructurales

Capítulo 5: Los instrumentos del plan



PARTE II

# CAPÍTULO 1

LA CONCEPTUALIZACION GENERAL

- 01.** La definición y finalidad
- 02.** La estrategia general
- 03.** Los objetivos
- 04.** La relación entre plan y proyecto
- 05.** La concertación
- 06.** La redistribución de los beneficiarios del desarrollo urbano
- 07.** La modalidad de revisión, actualización y reformulación
- 08.** La interpretación y el seguimiento

En el año 2008 se cumplieron cuarenta años desde que entrara en vigencia el Plan Regulador, sancionado como ley provincial el 18 de agosto de 1967, un conjunto de normas urbanísticas que –con sucesivas y múltiples modificaciones parciales– orientó el desarrollo y el crecimiento de Rosario a lo largo de las últimas cuatro décadas. Se trató sin dudas de un ambicioso cuerpo normativo que reflejó el esfuerzo de pensar la ciudad a futuro en forma integral, pero que hoy resulta imperioso reformular a la luz del tiempo transcurrido, de los nuevos escenarios que se presentan y de las transformaciones y cambios evidenciados en la estructura física, económica y social de la ciudad.

El nuevo Plan Urbano reemplazará al plan vigente del año 1967 y establecerá una continuidad con las revisiones planteadas por el Ejecutivo Municipal en tres momentos históricos anteriores, en los años: 1990, 1995 y 1999; a las que se suma también la última revisión presentada en el año 2007. Esta iniciativa se basa en el convencimiento de que el logro de un desarrollo urbano sostenible exige una adecuada planificación territorial, que incluya un conjunto complejo de variables: la gestión de los grandes temas de escala metropolitana y el ordenamiento del suelo en términos de accesibilidad y movilidad, la provisión de infraestructura, la construcción de vivienda, el desarrollo de usos productivos y de servicios y la preservación del patrimonio urbano y ambiental. Se trata, tal como lo expresa la Agenda 21 de Naciones Unidas, de promover «un desarrollo económico responsable hacia la sociedad protegiendo simultáneamente los recursos fundamentales y el medio natural en beneficio de las generaciones futuras». Es ésta la problemática que

asume el nuevo plan de la ciudad considerando los temas que hoy deben afrontar y resolver los grandes conglomerados frente a los procesos de expansión demográfica y económica. Con su puesta en marcha se pretende preparar el territorio, para incorporar los cambios y modificaciones que se intentan lograr, evitar las consecuencias negativas de las decisiones aisladas, reforzar la iniciativa de construcción pública y colectiva, incorporar la inversión privada a una estrategia integral de desarrollo urbano y pensar la ciudad por proyectos, muchos de ellos de alto impacto para su transformación.

De esta manera, el extraordinario proceso de renovación y transformación urbana de Rosario producido en los últimos 13 años, lejos de detenerse, obtendrá un nuevo impulso en esta etapa para multiplicar sus efectos y resultados en un amplio espectro territorial.

## 01. La definición y finalidad

El Plan Urbano es la figura del planeamiento en la que se define el proyecto urbanístico deseado y posible de transformación a futuro de la ciudad. En él se indican las directrices generales de ordenamiento integral del territorio municipal, los proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo y los procedimientos (modalidades e instrumentos) para orientar la gestión municipal del territorio. Es una herramienta básica de actuación, para impulsar la incorporación de importantes modificaciones en su estructura física y funcional, ordenar la acción pública y promover la inversión privada. Estas definiciones le darán marco a la elaboración de todos aquellos

otros instrumentos necesarios para la puesta en marcha y ejecución de las políticas urbanísticas. La finalidad del Plan Urbano Rosario es: definir los elementos claves de la estructura urbana, que componen el soporte del ordenamiento urbanístico del territorio municipal, establecer las directrices y orientaciones generales referidas a la configuración de la ciudad y al ordenamiento urbanístico del territorio, identificar los proyectos estructurales a partir de los cuales se promueve la transformación de la ciudad, clasificar el suelo como medida previa a la ejecución de las acciones propuestas para su ordenamiento urbanístico e integrar y controlar acciones que involucren definiciones territoriales impulsadas por diferentes agentes públicos, institucionales y/o privados.

## 02. La estrategia general

El Plan Urbano Rosario fija una estrategia para la transformación urbanística de la ciudad, basada en la definición de un marco de actuación general y uno más específico de carácter prioritario, que hace foco en porciones territoriales particularmente demarcadas. Para ello establece las políticas generales a aplicar en todo el territorio municipal, referidas a los distintos temas que inciden en el desarrollo urbano, como: ordenamiento de suelo, sistema vial, espacios públicos, equipamientos colectivos e infraestructura y servicios básicos. Define también las políticas a aplicar en temáticas sectoriales vinculadas a problemáticas más específicas: vivienda, movilidad, patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico, industria y servicios y medio ambiente.

Plantea para cada uno de estos temas, que conforman los contenidos básicos del plan, los objetivos que guiarán las futuras transformaciones y las principales actuaciones propuestas para cumplir con los objetivos delineados.

Más allá de estos enunciados de orden genérico, el plan prioriza la actuación urbanística a desarrollar en los próximos diez años, a los efectos de impulsar una transformación estructural de la ciudad, mediante la definición de seis ejes: las Centralidades Urbanas, el Frente Costero, el Nuevo Eje Metropolitano Norte, el Nuevo Eje Metropolitano Este-Oeste, los Bordes de los Arroyos y el Nuevo Frente Territorial. En cada uno de ellos se cruzan y entremezclan los distintos temas planteados en las políticas generales que aplicadas en forma simultánea y en un territorio específico, asumen para la actuación urbanística un valor estratégico. Encolumnadas en cada eje, se detallan operaciones de diferente escala que serán abordadas con instrumentos normativos específicos (Planes Especiales, Planes de Detalle, Áreas de Preservación Histórica y Proyectos Urbanos Especiales) y se explicitaron un abanico de instrumentos de gestión (Convenios Urbanísticos, Régimen Diferencial para el desarrollo de Edificios Especiales y Convenios de Esfuerzo Compartido).

### 03. Los objetivos

El objetivo fundamental que orienta la elaboración de un plan urbanístico es promover un desarrollo equilibrado de los distintos distritos y sectores que configuran el ejido municipal. Además de:

- fijar las reglas que han de orientar las políti-

cas referidas a la obra pública, el accionar de los agentes privados y fundamentalmente las modalidades que adopte la relación entre los agentes públicos y privados, en términos de encauzar los procesos reales de construcción de la ciudad;

- asegurar la sustentabilidad de su desarrollo económico, velando a la vez por la protección del medio ambiente urbano, de modo que garantice una adecuada calidad de vida para el conjunto de los ciudadanos;
- definir las posibilidades de urbanización del territorio municipal, las operaciones estratégicas en materia de transformación estructural, las alternativas de renovación del tejido, las necesidades de protección de situaciones de valor urbanístico y ambiental y las políticas de vivienda y su relación con las de infraestructura, equipamiento y servicios;
- establecer los criterios fundamentales a aplicar en materia de gestión metropolitana, de ordenamiento del suelo, de transformación estructural de la ciudad y de las distintas partes o fragmentos del tejido urbano que la componen;
- precisar las pautas a seguir en relación con los sistemas generales que ordenan la forma y el funcionamiento de la ciudad; y finalmente,
- garantizar los mecanismos operativos necesarios para una adecuada gestión, fijando las reglas básicas a aplicar en los instrumentos que derivan del plan para asegurar un cuerpo integral de normas que permita su aplicación en forma ordenada y coherente del mismo.

### 04. La relación entre plan y proyecto

El conjunto actualizado de instrumentos normativos que propone el plan, «Las Normas Urbanís-

ticas de la Ciudad de Rosario», harán efectivas las políticas que se plantean, a través de regulaciones de carácter general y de carácter particular. Como regulaciones particulares los Planes Especiales, Planes de Detalle y Áreas de Preservación Histórica –APH–, permiten impulsar el desarrollo de sectores de la ciudad considerados de valor estratégico, algunos de ellos, localizados en el Área Central. Muchos de estos instrumentos ya han sido aprobados por el Concejo Municipal como un avance en la implementación del plan, por lo cual se encuentran hoy en pleno desarrollo.

Su particularidad radica en que constituyen operaciones de urbanización de mediana y gran escala, concertadas con otros organismos públicos y con los actores involucrados: propietarios privados e inversores. Representan una valoración y aplicación del plan en términos de proyecto, una ida y vuelta de lo general a lo particular y viceversa.

Si bien la existencia de un plan general ayuda a entender las actuaciones particulares y las encuadra y relaciona en un contexto más amplio, los avances en la planificación y desarrollo de los proyectos específicos permiten a su vez, poner a prueba los lineamientos definidos en el plan, revisarlos enriqueciendo y perfeccionando de este modo su construcción a partir del aprendizaje que reporta la experiencia surgida de una práctica concreta.

### 05. La concertación

El «Plan Urbano Rosario 2007-2017» propone en función de lo antes expuesto, avanzar un paso

más en los procesos de participación<sup>5</sup>, para hablar no solo de participación sino también de concertación. Desarrolla a tal efecto, un importante bagaje instrumental, para favorecer la relación entre actores institucionales, actores públicos y actores privados. Esta es una de las grandes apuestas y mayor innovación del plan: articular y facilitar la acción mancomunada de actores en pos de lograr los objetivos propuestos de transformación positiva de la ciudad. Los instrumentos que habilita convocan a la inversión privada, la alientan e inducen, y reorientan la inversión pública, para que convergiendo en forma simultánea y con objetivos comunes previamente delineados, ambas partes se potencien y beneficien mutuamente. Son los distintos actores los que ejecutan gran parte del plan motivados por el abanico de propuestas que plantea.

## **06. La redistribución de los beneficios del desarrollo urbano**

Otra de las importantes contribuciones de este plan, lo representa la articulación de directrices y acciones, para que los beneficios que se obtienen del desarrollo urbano sean equitativamente redistribuidos para beneficio del conjunto de la comunidad.

Define en relación con este propósito, la figura del uso de «mayor aprovechamiento urbanístico o edilicio». La introducción de este concepto permite establecer reglas de juego claras con respecto a la precisión de indicadores urbanísticos diferenciados para distintas situaciones urbanas. Los actores más beneficiados con las determinaciones normativas efectúan un aporte económico a modo de

«compensación» y los actores más afectados por las restricciones (fundamentalmente por aplicación de políticas de preservación patrimonial) tienen la posibilidad de recibir un subsidio, que contribuye a contrarrestar una determinación normativa, que se establece en pos de un beneficio colectivo. Así implementado este mecanismo, se logra otro efecto: alentar la acción de rehabilitación.

Estas compensaciones económicas se fijarán cuando –como resultado de la aplicación de indicadores urbanísticos especiales, ya sea por cambios de usos, alturas, factores de edificabilidad o por cualquier otra modificación normativa realizada– se verifiquen mayores beneficios para los particulares involucrados. Las mismas quedarán estipuladas en los convenios remitidos para su aprobación al Concejo Municipal.

## **07. La modalidad de revisión, actualización y reformulación**

El Plan Urbano Rosario será revisado periódicamente con la finalidad de identificar posibles desajustes entre sus indicaciones y los procesos reales de transformación de la ciudad. Se estipula como plazo máximo entre revisiones un período de diez años. Transcurrido ese plazo, o antes si se considerara necesario, la Municipalidad de Rosario procederá a su revisión, la que podrá derivar en una simple actualización o en una reformulación de sus contenidos. Se procederá a la simple actualización, en aquellos casos en que las modificaciones requeridas no alteren las directrices generales de ordenamiento enunciadas. Se procederá a la reformulación, cuando hubieran tenido lugar hechos no previstos al momento de su formulación,

que hubieran modificado significativamente la situación de la ciudad o de un sector de la misma. En este caso, el plan podrá ser reformulado total o parcialmente y será elevado al Concejo Municipal para su correspondiente aprobación.

## **08. La interpretación y el seguimiento del plan**

Se dispone la creación de la Comisión Técnica del Plan Urbano Rosario, con carácter consultivo, a los efectos de asesorar a la Municipalidad de Rosario en distintas instancias de su puesta en marcha, interpretar acerca de sus alcances y recomendar acerca de la utilización de sus instrumentos.

La Comisión Técnica del Plan Urbano Rosario estará integrada por representantes de diversas instituciones vinculadas a la temática, de las reparticiones municipales afines y por un cuerpo de especialistas en temas urbanos de la Universidad Nacional de Rosario.

El Departamento Ejecutivo reglamentará acerca de las modalidades de conformación, cantidad y permanencia de los integrantes, organización y demás disposiciones relativas al funcionamiento de la Comisión Técnica del Plan Urbano Rosario.

---

<sup>5</sup> Para la Real Academia Española participar es «tomar parte de algo, recibir una parte de algo, compartir, tener las mismas opiniones, ideas, etc. que otra persona, dar parte, noticiar, comunicar». En cambio, concertar es algo más, es «componer, ordenar, arreglar las partes de una cosa, o varias cosas; pactar, ajustar, tratar, acordar; traer a identidad de fines o propósitos cosas diversas o intenciones diferentes».

PARTE II

# CAPÍTULO 2

LOS CONTENIDOS DE LA TRANSFORMACIÓN URBANA

- 01.** El ordenamiento del suelo
- 02.** Los sistemas generales
- 03.** Las temáticas sectoriales

La transformación urbana que promueve el plan se sustenta en el desarrollo de determinados objetivos, políticas y actuaciones, referidas a aquellos temas que son fundamentales para lograr un crecimiento urbanístico equilibrado de la ciudad, que tienda a mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos y a insertar favorablemente a Rosario en un contexto metropolitano, regional, nacional y con proyección internacional.

## 01. El ordenamiento del suelo

El Municipio de Rosario tiene una superficie total de 178,69 km<sup>2</sup>, de los cuales 117 km<sup>2</sup> corresponden a la superficie urbanizada. La ciudad se organiza en un damero de 6306 manzanas con 16 657 cuadradas, de las cuales el 85% se encuentran pavimentadas. Se caracteriza por ser una urbe muy extendida en relación con la población que dispone, sobre un territorio con una situación de gran heterogeneidad de usos y servicios, cuya distribución no es pareja en toda su extensión, identificándose importantes carencias en algunos sectores localizados en áreas más periféricas.

En este contexto la restricción a la urbanización innecesaria y el completamiento y mejora de los sectores aún no consolidados, pasa a ser fundamental, a la hora de definir políticas de ordenamiento territorial.

Con el ordenamiento del territorio municipal se tenderá a establecer los criterios y orientaciones generales para un uso racional del suelo y de sus recursos, la protección del medio ambiente y la distribución y organización de las actividades de la comunidad en el ámbito

geográfico del ejido municipal de Rosario. A los fines de su ordenamiento urbanístico, el suelo del territorio municipal se clasificará en: suelo urbanizado, suelo urbanizable y suelo no-urbanizable<sup>6</sup>.

Las categorías definidas anteriormente se incorporarán a las Normas Urbanísticas de la Ciudad de Rosario, previa realización de un estudio sobre la situación del suelo dentro del ejido municipal. Se considerará «proceso de urbanización» a toda transformación de suelo que involucre cualquier tipo de actividad urbana.

### Objetivos

El objetivo fundamental del ordenamiento del territorio es promover un desarrollo equilibrado de los distintos distritos y sectores que configuran el ejido municipal. Además:

- fomentar un uso racional de las tierras productivas y del suelo urbano, definiendo criterios y reglas para regular los procesos de urbanización y transformación urbana;
- priorizar la consolidación y el completamiento de la planta urbanizada, según un principio de óptima utilización de la capacidad instalada en materia de infraestructuras, servicios y equipamientos;
- organizar adecuadamente el desarrollo de los diferentes usos, con el fin garantizar una óptima convivencia de actividades en la ciudad;
- proteger las particularidades del medio ambiente, el paisaje, el patrimonio histórico, urbanístico y arquitectónico a los efectos de ofrecer una mejor calidad de vida urbana a los habitantes de la ciudad;
- identificar instrumentos apropiados para una gestión de la transformación urbana;

### Políticas

Para el ordenamiento y la transformación de las distintas categorías de suelo urbanizado se definen las siguientes políticas generales, velando en todos los casos por la protección del patrimonio urbano:

#### <sup>6</sup> Clasificación del suelo:

Denominase suelo urbanizado al territorio municipal donde se verifica al menos una de las siguientes condiciones:

- a) urbanización efectiva;** el suelo que cuenta con apertura de calles, con dotación de infraestructuras –o con factibilidad de provisión– y que presenta algún nivel de ocupación –o de predisposición a tenerla;
- b) urbanización formal;** el suelo que cuenta con proyecto de urbanización y trazado oficial aprobados y con donación de espacios públicos efectuada.

Dentro del suelo urbanizado se identifican las siguientes subcategorías de suelo, que estarán sujetas a políticas de ordenamiento urbanístico diferenciadas:

- suelo consolidado, aquel que presenta niveles de ocupación plena o semi-plena y que cuenta con una dotación de servicios e infraestructuras en gran parte completa;
- suelo en proceso de consolidación, aquel que se encuentra en distintos estadios del proceso de ocupación y consolidación, que presenta una importante cantidad de parcelas y/o fracciones vacantes de uso y que cuenta con una dotación de infraestructuras y servicios incompleta;
- suelo formalmente urbanizado sin ocupación, aquel que tiene un proyecto de urbanización y cesión de espacios públicos aprobados, donde no se ha procedido aún a la apertura de calles y, consiguientemente, donde no se registra ocupación alguna.

Denominase suelo urbanizable a los sectores del territorio municipal constituidos por tierras no urbanizadas que cumplen con las siguientes condiciones:

- no se encuentran afectadas por problemas de anegamiento y/o inundabilidad;
- poseen o pueden alcanzar adecuadas condiciones de accesibilidad vial (vinculación directa a la red vial primaria o secundaria);
- poseen o pueden alcanzar factibilidad de provisión de infraestructuras y servicios.

Denominase suelo no-urbanizable a los sectores del territorio municipal constituidos por Áreas de Protección Ecológica y Ambiental (APEA) o por áreas destinadas al uso rural, relacionadas con la producción agropecuaria, forestal y/o frutihortícola, y que, por tales condiciones, no se considera apropiado para ser urbanizado. También se incluyen en esta categoría los terrenos afectados por las ordenanzas n.º 6288/96 y n.º 7336/02 (áreas inundables).



**A. Para el suelo consolidado:**

- estímulo para la transformación de la ciudad respetando las particularidades de su patrimonio natural y edificado;
- promoción del desarrollo y/o renovación en áreas con significativo valor urbanístico vinculadas a grandes operaciones estructurales;
- completamiento intersticial de lotes vacantes;
- mejoramiento progresivo de las áreas urbanas degradadas y reconversión de grandes parcelas en desuso y/o con presencia de edificación obsoleta;
- definición de áreas particulares de protección barrial para preservar condiciones ambientales, de paisaje urbano y de calidad de vida;
- traslado de aquellas actividades productivas cuyo desarrollo se torna conflictivo con el uso residencial.

**B. Para el suelo en proceso de consolidación:**

- promoción de la consolidación y del completamiento de las áreas de suelo vacante, lo que supone como condición previa el completamiento progresivo de las infraestructuras en áreas deficitarias;
- re-estructuración o reordenamiento de áreas o instalaciones que operan como fracturas en la articulación de la ciudad;
- relocalización de asentamientos irregulares comprometidos con el desarrollo de proyectos estructurales de vital importancia para la transformación de la ciudad y el reordenamiento de aquellos no vinculados a esas situaciones para su integración definitiva en la trama urbana.

**C. Para el suelo formalmente urbanizado sin ocupación:**

- reprogramación de la cantidad y ubicación de los espacios públicos donde se considere necesario (calles y espacios verdes) con el propósito de definir

una trama de calles que vinculen adecuadamente al sector en cuestión con el resto de la ciudad;

- consolidación de espacios verdes de dimensiones y localización apropiadas.

**D. Para el ordenamiento y la transformación de las distintas categorías de suelo urbanizable se define:**

- completamiento del borde urbano y la extensión de la planta urbana a través de operaciones de nueva urbanización, preferentemente integrales, de carácter residencial, productivo y/o de servicios, que preserven los valores paisajísticos y ambientales, independientemente de la magnitud del emprendimiento;
- condicionamiento de las operaciones de creación de nuevo suelo urbanizado, a un desarrollo integral que garantice la calidad urbana de las en materia de infraestructuras, servicios, equipamientos y espacios públicos.

Para el ordenamiento de los procesos de transformación en el suelo no urbanizable se aplicará, en términos generales, una política de máxima protección ambiental o rural, admitiéndose excepcionalmente proyectos de interés urbanístico especial, de carácter productivo, recreativo, infraestructural y/o logístico, que no impliquen una subdivisión intensiva del suelo.

Las políticas referidas al ordenamiento de los procesos de transformación del suelo urbanizado, suelo urbanizable y no urbanizable serán instrumentadas a través de las Normas Urbanísticas de la Ciudad de Rosario y estarán regladas de acuerdo con lo dispuesto en las normas urbanísticas generales, las normas urbanísticas particulares y los planes sectoriales.

**Principales actuaciones**

**A. Para el suelo consolidado:**

- renovación y revitalización del área central de la ciudad con la finalidad de impulsar las actividades comerciales y terciarias y de reforzar su perfil como espacio de residencia rescatando los edificios de valor patrimonial;
- control de la sustitución edilicia que tiene lugar en el área ubicada entre la primera y la segunda ronda de bulevares y reorientación en forma selectiva hacia los principales corredores de actividad y movilidad;
- protección de las actuales condiciones urbano-ambientales de barrios caracterizados de la ciudad tales como Fisherton, Lisandro de la Torre, Alberdi, La Florida, Echesortu, Tiro Suizo, Pichincha, Saladillo, La Tablada, Refinería y Belgrano;
- promoción, consolidación y revitalización del sistema de subcentros urbanos (corredores comerciales Rondeau-Alberdi, Baigorria, Mendoza, San Martín-Ayacucho) asociados a los distintos sectores de la ciudad y áreas de significación barrial;
- promoción de la renovación urbana en las avenidas de acceso a la ciudad.

**B. Para el suelo en proceso de consolidación:**

- desarrollo de acciones tendientes al completamiento dotacional (infraestructura y equipamientos) y al mejoramiento de los espacios públicos en todos aquellos barrios de la ciudad que presenten condiciones deficitarias y niveles de ocupación significativos;
- reordenamiento de los distritos industriales y programación del completamiento de infraestructuras y servicios;
- revisión de las políticas de urbanización y de

usos del suelo para los sectores de extensión contenidos en los distritos norte, noroeste, oeste, sudoeste y sur.

### Los criterios para establecer las regulaciones

La regulación de los procesos de urbanización, distribución de usos y determinación de la morfología edilicia se efectuará de acuerdo con los lineamientos que fija el plan y de acuerdo con los siguientes criterios generales:

- readecuación de las categorías de suelo a las establecidas por el presente Plan Urbano Rosario;
- compatibilización de los niveles de exigencia a establecer para la urbanización, con las políticas fijadas para la consolidación y el completamiento del suelo urbanizado;
- definición de un porcentaje de suelo para espacio público y para vivienda social a ceder a la Municipalidad de Rosario por parte de los agentes urbanizadores, en urbanizaciones de gran escala;
- exigencia de contar con un Plan Especial y/o Plan de Detalle para la aprobación de procesos de urbanización y/o reconversión urbana;
- definición de áreas de completamiento prioritario en función de la disponibilidad de dotación de infraestructuras;
- revisión del régimen de urbanizaciones de interés social;
- fijación de medidas especiales para la regulación del suelo no urbanizable.

La regulación de la distribución de los usos en el territorio municipal se definirá de acuerdo con los siguientes criterios generales:

- identificación de aquellos usos cuya localización

estará expresamente prohibida en el territorio municipal;

- identificación de categorías de usos según los distintos niveles de conflictividad y riesgo (accesibilidad, estacionamiento, operaciones de carga y descarga, seguridad, ruidos, emanación de olores, emisiones de gases, etc.) que presenten las instalaciones industriales y las condiciones específicas para su localización;
- establecimiento de condiciones especiales para la implantación de otros usos comerciales y/o de servicios, que puedan presentar niveles considerables de conflicto por exigencias de funcionamiento o por la contaminación ambiental que generen, tales como depósitos, estaciones de servicio, grandes establecimientos comerciales, establecimientos de recreación nocturna, etc.

La regulación de la morfología edilicia se definirá de acuerdo con los siguientes criterios generales:

- establecimiento de índices de edificabilidad acordes con el carácter de los distintos sectores de la ciudad y con los procesos de transformación o conservación que se pretenden alentar (protección del tejido o de componentes edilicios, completamiento, sustitución o renovación);
- reducción de los índices y/o alturas de edificabilidad en ciertas áreas caracterizadas de la ciudad con la finalidad de proteger su calidad barrial, urbanística y ambiental;
- concentración de alturas en determinados ejes o corredores urbanos;
- proposición de formas de disposición del volumen edificado y utilización de determinadas tipologías edilicias para sectores o componentes

urbanos en función de las políticas de transformación o conservación propuestas por el Plan Urbano Rosario.

Las regulaciones de todas las acciones de urbanización, de localización de usos y de edificación en el territorio municipal estarán contenidas en las Normas Urbanísticas de la Ciudad de Rosario, que sustituirán progresivamente al actual Código Urbano.

## 02. Los sistemas generales

Los sistemas generales son el conjunto de elementos y redes que asumen un rol estructural en la organización y funcionamiento de la ciudad y el territorio: Sistema Vial, Sistema Integrado de Transporte, Sistema de Espacios Públicos Abiertos, Sistema de Equipamientos Colectivos y Sistema de Infraestructuras y Servicios Básicos.

Para que cada habitante del territorio municipal pueda tener acceso pleno a los servicios e infraestructuras urbanas, se requiere de una estructuración racional y eficiente de los sistemas generales de la ciudad. En tal sentido, la definición de políticas referidas a los sistemas generales apunta a consolidar un territorio integrado, accesible, ambientalmente sustentable.

### EL SISTEMA VIAL

La red vial jerárquica de la ciudad de Rosario se organiza en función de la articulación de los siguientes elementos: accesos, bulevares de ronda y Nuevo

Eje Metropolitano, grandes anillos y ejes de circunvalación, nuevos enlaces y vías complementarias.

Su reorganización debe contemplar no solo las necesidades actuales y futuras, si no también la historia de la ciudad y el trazado vial existente a la fecha; las obras a realizar deberán ser obras generosas en su concepción, pero razonablemente posibles. Se estima que en lo que respecta a las vías complementarias debería programarse una transformación sistemática y progresiva de los pavimentos de nivel provisorios a pavimentos definitivos, con cupos anuales preestablecido. En la actualidad hay 1500 cuerdas con la infraestructura pluvial y cloacal necesaria para su transformación y los sectores a intervenir tienen proyectos ejecutivos. Si se tiene en cuenta la ejecución programada de la red cloacal faltante dentro de los próximos diez años, el cupo de transformación debería incrementarse en relación con el avance de las áreas servidas por las infraestructuras citadas que se pongan en funcionamiento<sup>7</sup>.

## Objetivos

Para orientar una transformación positiva del sistema vial de la ciudad se plantea:

- optimizar las condiciones de acceso y atravesamiento a la ciudad;
- perfeccionar los niveles de conexión entre los distintos sectores que la conforman, a los efectos de facilitar la correcta circulación del sistema de transporte;
- reducir el impacto del tránsito vehicular y de estacionamiento en el medio urbano, garantizando condiciones de seguridad y accesibilidad para la circulación de bicicletas y peatones;

- definir pautas para la circulación y distribución de mercaderías.

## Políticas

A los efectos de cumplir con los objetivos antes detallados se plantean las siguientes políticas a seguir:

- mejoramiento y completamiento de los trazados estructurales;
- reorganización de la red vial mediante la incorporación de nuevas conexiones;
- definición de corredores preferenciales para la circulación del transporte público de pasajeros en arterias de la red vial jerárquica;
- definición de recorridos especiales para la circulación del transporte de cargas;
- definición de un sistema de bici-sendas o carriles exclusivos para la circulación de bicicletas;
- apertura de trazados ocupados por asentamientos irregulares.

## Principales actuaciones

### A. En vinculación con los accesos:

- definición del ingreso a la ciudad desde el oeste, por la autopista Rosario-Córdoba / avenida Pellegrini y completamiento de sus colectoras;
- estudio de factibilidad de adecuación del par avenida Eva Perón-avenida Mendoza como sistema de acceso oeste de la ciudad;
- remodelación de la avenida Joaquín Granel en su conexión con la ruta nacional n.º 34 transformando su carácter de ruta en una calle complementaria del distrito;
- construcción de las colectoras de la autopista a Santa Fe, para que funcionen como una extensión de Avenida de los Granaderos hasta el límite

norte del Municipio;

- recualificación de avenida Ayacucho y avenida San Martín;
- ensanche de avenida Ovidio Lagos para posibilitar una doble calzada en el tramo avenida de Circunvalación-arroyo Saladillo;
- apertura de calles paralelas a la ex troncal ferroviaria y continuación de bulevar Avellaneda desde avenida Batlle y Ordoñez y hasta el antiguo camino a Soldini.

### B. En vinculación con el sistema de los bulevares de ronda:

- ejecución de la doble calzada de bulevar 27 de

#### <sup>7</sup> Clasificación de la red vial jerárquica de la ciudad de Rosario:

- El sistema de los accesos está constituido por las avenidas y los bulevares de ingreso a la ciudad de Rosario que se vinculan entre sí a través de la avenida de Circunvalación 25 de Mayo. Los accesos se clasifican en interregionales y metropolitanos. Los primeros unen distintas regiones entre sí, y los metropolitanos, Rosario, con las otras poblaciones del área metropolitana.

- El sistema de los bulevares de ronda está conformado por los bulevares de ronda tradicionales de la ciudad, al que se incorporará la traza del Nuevo Eje Metropolitano. Su rol es canalizar el tránsito interno entre los distintos puntos de la ciudad sin atravesar el área central y ofrecer un espacio público diferenciado a partir de sus condiciones formales.

- El sistema de grandes anillos y ejes de circunvalación está conformado por el Circuito de la Costa, la avenida de Circunvalación 25 de Mayo y la avenida de Segunda Ronda. Su rol es canalizar el tránsito de paso sin atravesar por el interior de la ciudad.

- Los nuevos enlaces tienen por finalidad incrementar las posibilidades de atravesamiento rápido de la ciudad (hacia el área central y entre los distintos distritos) aprovechando para ello áreas remanentes de los trazados ferroviarios existentes. Su resolución definitiva dependerá de las modalidades y de los tiempos que adopte la reorganización del sistema ferroviario en la ciudad y en la región.

- Las vías complementarias son las arterias locales que vinculan distintos barrios entre sí.

Febrero entre Felipe Moré y avenida de Circunvalación;

- recualificación de la avenida Presidente Perón;
- apertura y pavimentación definitiva de bulevar Seguí con doble calzada entre avenida Ayacucho y conexión Acceso Sur;
- Completamiento de avenida Uriburu (calzada Norte) entre Ayacucho y avenida Ovidio Lagos.

#### **C. En relación con el sistema de los grandes anillos y ejes de circunvalación:**

- completamiento de la Avenida de la Costa entre avenida Francia y bulevar Avellaneda;
- reconstrucción del sistema ribereño central entre bulevar 27 de Febrero y calle San Juan, incorporando una calle colectora de la avenida Belgrano en el tramo comprendido entre calle San Juan y avenida Pellegrini;
- ampliación de las calzadas principales y completamiento de las calzadas colectoras de la avenida de Circunvalación;
- ejecución de la avenida de Segunda Ronda, en el tramo comprendido entre la autopista Rosario-Córdoba y la avenida Jorge Newbery en los tramos faltantes.

#### **D. En relación con los nuevos enlaces:**

- reordenamiento progresivo de la vialidad lateral sobre la ex Troncal Ferroviaria;
- reordenamiento progresivo de la vialidad lateral sobre el Eje Este-Oeste;
- creación de la Avenida de la Universidad;
- ejecución de las avenidas de borde de los arroyos Ludueña y Saladillo y del Ibarlucea.
- ejecución de bulevar Wilde, desde calle Mendoza a autopista a Córdoba (incluido el intercambiador).

#### **E. En relación con las vías complementarias:**

Las actuaciones referidas a los sistemas complementarios que tienen que ver con la accesibilidad a escala barrial, serán definidas en los correspondientes Planes de Distrito. (*Plano n.º 1*)

### **EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE**

La integración de los distintos modos: ferroviario (tren rápido, liviano o de alta velocidad) y tranviario, constituyen en la ciudad la base para el desarrollo de un sistema de movilidad alternativo que complemente al sistema tradicional, para favorecer una mejor y mayor accesibilidad de la población a la ciudad en su conjunto y a cada uno de los distritos y barrios que la componen. También constituye el soporte para reforzar la conectividad a nivel metropolitano y así poder afianzar la relación con el cordón de ciudades que rodean a la ciudad de Rosario<sup>8</sup>.

Rosario, por haber sido uno de los centros ferroviarios más importantes del país, cuenta con un potencial enorme, dado por la cantidad de suelo, infraestructura e instalaciones disponibles, que deben ser analizadas y reutilizadas en función de lograr una optimización en el uso y disposición de las mismas, para reinstalar un sistema racional y eficiente de movilidad que responda a los requerimientos del desarrollo urbano y metropolitano alcanzado.

#### **Objetivos**

Para consolidar una estructura física adecuada, que sirva de soporte para el desarrollo de un sistema de movilidad alternativo en la ciudad, se propone:

- configurar una red ferroviaria que se articule con otros sistemas de transporte y que integre a la ciudad con la región convirtiéndola en un moderno nodo de comunicaciones e intercambio, minimizando los conflictos generados por el transporte de cargas en el interior de la ciudad;
- recuperar las infraestructuras ferroviarias necesarias para la puesta en marcha de un sistema metropolitano y de larga distancia de transporte de pasajeros, preservando un sector que será destinado a la localización de la Estación Intermodal e instalaciones ferroviarias complementarias en el área de Patio Parada;
- reconvertir las áreas desafectadas del uso ferroviario transformándolas en áreas de renovación urbana según lo indicado en el anexo gráfico correspondiente como Áreas de Reserva para renovación urbana;
- incorporar un sistema tranviario asentado sobre los ejes principales de movilidad de la ciudad;
- estudiar la posibilidad de desarrollo de un transporte fluvial, que capitalice el potencial de comunicación que ofrece el frente de agua, para conectar en sentido norte-sur el cordón de localidades asentadas sobre la costa metropolitana.

#### **Políticas**

Para cumplir con los objetivos antes detallados se plantea el reordenamiento del sistema ferroviario en función de la definición y consolidación de dos grandes ejes de vinculación con el Área Metropolitana de Rosario, el Eje Norte-Sur y el Eje Este-Oeste, a los efectos de reforzar la relación con las localidades vecinas, las cuales mantienen un intercambio fluido con la ciudad por los lazos que se establecen entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo. También para garantizar a futu-



ro la existencia de una conexión directa entre el centro de la ciudad, la nueva Estación Intermodal que se localizará en el cruce de los dos ejes) y el aeropuerto.

Se deberán analizar en el Plan Integral de Movilidad las posibilidades de desarrollo de un sistema tranviario o la incorporación de un tren de cercanía en vinculación con el sistema ferroviario de pasajeros y con posibilidad de extensión al Área Metropolitana, vinculado a los principales ejes de movilidad de la ciudad y la región: el eje norte-sur Norte-Sur, el eje Este-Oeste y el eje de desarrollo costero.

En lo referido al transporte fluvial se deberán analizar en el Plan Integral de Movilidad las posibilidades de desarrollo de un sistema de vinculación fluvial con el Área Metropolitana, con posibles paradas en cuatro puntos de la ribera de Rosario (Embarcaderos Costa Alta, Bajada Puccio, Puerto Norte, Estación Fluvial y una posible Estación Sur) y en puntos a definir en las localidades de la región.

También es importante considerar el significativo auge de la actividad náutica en la ciudad, la cual registra en los últimos años un incremento sustancial. La ciudad cuenta con aproximadamente 21 000 embarcaciones, de las cuales 8400 no pa-

san de una tonelada y media o dos y son lanchas o semirrígidos, 3750 son yates de mayor tonelaje y eslora y 9000 son embarcaciones que no requieren matriculación. Existen en la actualidad 8 guarderías náuticas y 15 clubes con guarderías.

Con el incremento del parque náutico registrado se evidencia una insuficiencia en la disponibilidad de amarras y camas náuticas, lo cual implica un importante tema a resolver en los próximos años, para ordenar y alentar la actividad náutica con un uso adecuado del río.

### Principales actuaciones

Con relación al sistema ferroviario, las principales actuaciones a desarrollar se distinguen, según su uso, en las dirigidas al transporte de cargas y al transporte de pasajeros.

En lo que refiere al transporte de cargas se definirán las siguientes actuaciones de acuerdo a la política ferroviaria establecida por el gobierno nacional, y consensuada en la región metropolitana, en función de los dos escenarios posibles:

**A. Ejecución del Plan Circunvalar**, que eliminará en forma parcial el transporte de cargas por el interior de la ciudad, dejando disponibles las trazas existentes para la utilización parcial del transporte de pasajeros. (*Plano n.º 2*)

**B. Ingreso de transporte de cargas a la planta urbana con la ejecución de la curva ferroviaria en Cabín 8**, que permitirá la desafectación de las playas ferroviarias de Patio Cadenas y Balanza Nueva, hasta tanto se ejecuten las obras correspondientes al Plan Circunvalar. (*Plano n.º 3*)

En lo referido al transporte de pasajeros se definirán las siguientes actuaciones de acuerdo con la política ferroviaria establecida por el gobierno nacional, consensuada en la Región Metropolitana, en función de los dos escenarios posibles: (*Plano n.º 4*)

**A. Un escenario de alta inversión**, con concentración del transporte de pasajeros sobre la ex Troncal Ferroviaria, mediante resolución en parte en trinchera, resolviendo todos los cruces planeados con el Sistema Vial Primario;

**B. Un escenario de baja o media inversión**, con construcción de la curva a la altura de Cabín 8 para utilizar los ingresos diagonales noroeste y suroeste, minimizando los atravesamientos en la planta urbana.

En ambos casos se define el establecimiento de un sistema metropolitano de transporte y la construcción de una Estación Intermodal, en una ubicación próxima a Patio Parada.

Se plantea además la preservación de las siguientes vías ferroviarias existentes:

- Vías del ex Ferrocarril Mitre concesionadas al Nuevo Central Argentino (Sistema de Enlace 1 y 2 y conexión Ciudad-Aeropuerto);
- Vías del ex Ferrocarril Belgrano (Sistema de Atravesamiento Norte-Sur y Sistema Complementario). (*Plano n.º 5*)

En cuanto al destino de las áreas desafectadas del uso ferroviario, se ratifica lo establecido por ordenanza n.º 6735/99, a partir de la implementación de la ley nacional n.º 24 146 y sus decretos reglamentarios.

<sup>8</sup> El **Sistema Ferroviario** está constituido por el suelo afectado a tal uso, el conjunto de vías e instalaciones en uso o en estado de subutilización, sobre las cuales el plan define las políticas a seguir a futuro. A los efectos de definir las políticas a seguir se clasifica en dos grandes categorías: sistema ferroviario de cargas y sistema ferroviario de pasajeros.

De constituirse un **Sistema Tranviario** podrá asentarse en el suelo hoy destinado a uso ferroviario, en vías desactivadas o subutilizadas y en calles y/o avenidas principales de la ciudad.

Con relación al sistema tranviario las principales actuaciones a desarrollar se vinculan con la readecuación de las trazas viales involucradas, para adaptarse a la nueva función. En un escenario a corto plazo se priorizará el desarrollo del eje Norte-Sur utilizando las siguientes arterias: bulevar Rondeau, avenida Alberdi, calle Junín, avenida Caseros, avenida Francia, calle Salta, calle Entre Ríos, bulevar 27 de Febrero, avenida San Martín, avenida Batlle y Ordoñez y avenida Aya- cucho hasta el límite del municipio, continuando en Villa Gobernador Gálvez por avenida San Martín.

## EL SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS ABIERTOS

El sistema de espacios públicos abiertos desempeña una función estructural en la organización espacial de la ciudad y del territorio y constituye el soporte físico para instalar las arquitecturas públicas significativas. Está constituido por todos aquellos sitios del territorio municipal que, en general, se encuentran bajo el régimen de propiedad pública; poseen un carácter distintivo, tanto por sus dimensiones, morfología, condiciones paisajísticas y utilización, como por su disposición en la planta urbana<sup>9</sup>. De acuerdo con las políticas de la gestión son considerados espacios de convivencia, encuentro, integración e intercambio. (*Plano n.º 6*)

Las áreas verdes ocupan 9 370 000 m<sup>2</sup>, es decir un 5,3% de la superficie total del municipio; de ese valor, 7 500 000 m<sup>2</sup> corresponden a sectores mantenidos por la Municipalidad de Rosario. Se estima que el verde urbano representa en la actualidad alrededor de 10,4 m<sup>2</sup> por habitante,

registrándose una distribución un tanto desequilibrada en los diferentes distritos, con una concentración mayor en los distritos Noroeste, Centro y Norte y una acentuada diferencia con respecto a los distritos Sur, Sudoeste y Oeste<sup>10</sup>. Estos porcentajes de verde se distribuyen en parques, plazas, rotondas, canteros centrales, bulevares, barrancas y accesos.

Los datos antes expuestos muestran la necesidad de incrementar el suelo destinado a espacios verdes fundamentalmente en los distritos que registran mayores carencias y mejorar las superficies verdes destinadas a parques y plazas, principalmente a escala local o barrial. También es necesario una mayor apropiación de estos espacios con intervenciones destinadas a recualificar cada lugar, otorgándole un significado y uso convenientes. No se trata solo de una acción fundada en un criterio de cantidad, sino también de calidad. Todas estas condiciones hacen de este sistema uno de los que reviste más transcendencia para el desarrollo de la ciudad, de acuerdo a los propósitos definidos en este plan.

## Objetivos

Para consolidar un sistema eficiente de espacios públicos en la ciudad, acorde al desarrollo que ha alcanzado, se plantea:

- incrementar en forma progresiva la superficie de las áreas públicas verdes y abiertas en la ciudad de Rosario superando los 12 m<sup>2</sup> por habitante, indicados por la Organización Mundial de la Salud;
- preservar las condiciones paisajísticas de la ciudad, en particular aquellas que están directamente identificadas con la imagen de Rosario y su

río, arroyos y barrancas, integrando el sistema de espacios públicos con los elementos del paisaje y la topografía del territorio para orientar los procesos de urbanización;

- revertir la situación de desequilibrio que presenta hoy la ciudad, dotando a los distintos distritos de Rosario de nuevos ámbitos específicamente destinados a la recreación, el intercambio y la convivencia de sus habitantes, mejorando además las situaciones de deterioro y/o abandono de algunos sectores públicos mediante intervenciones de puesta en valor de los espacios abiertos de la ciudad y de sus barrios;
- preservar y reforzar las características naturales de los sitios con valores paisajísticos excepcionales, valiéndose para ello de los instrumentos urbanísticos más adecuados que garanticen su máxima protección, asegurando el uso público de los mismos, mejorando sus condiciones de accesibilidad y acondicionándolos consecuentemente;

### <sup>9</sup> Clasificación de los espacios públicos abiertos de la ciudad.

De acuerdo con sus características físicas, morfológicas y funcionales, se definen tres grandes categorías de espacios públicos:

- **Los sitios y ámbitos que definen el paisaje de la ciudad:** los elementos topográficos de la ciudad que asumen valor excepcional por sus condiciones paisajísticas: la costa del río Paraná, la línea de barrancas, los bordes de arroyos y canales;

- **Los parques y paseos:** los espacios abiertos de la ciudad de dimensiones y características paisajísticas especiales y cuyo uso colectivo está destinado, fundamentalmente, a actividades recreativas: parques regionales, parques urbanos, paseos urbanos, balnearios, plazas y paseos de carácter distrital o barrial;

- **Las arterias singulares y caracterizantes del trazado:** aquellas que, tanto por sus dimensiones, como por sus flujos de tránsito, concentración de usos, arbolado y características especiales de sus recorridos, se destacan en la cuadrícula de la ciudad de Rosario: los accesos o puertas de la ciudad, los bulevares de ronda, los corredores de centralidad, las calles con recorridos paisajísticos y/o escenográficos, los corredores verdes y los circuitos peatonales.

- garantizar el mantenimiento de los puntos de vista panorámicos desde y hacia los sitios de valor paisajístico, controlando la aparición de obstáculos visuales, tales como los elementos de publicidad y edificación.

## Políticas

A los efectos de cumplir con los objetivos antes detallados se proponen las siguientes políticas a seguir:

- desarrollo de gestiones y acuerdos concertados con municipios vecinos y con actores públicos y privados orientados a la materialización de una corona ambiental de parques metropolitanos y regionales;
- determinación de áreas destinadas al desarrollo de parques urbanos en la planificación de las nuevas urbanizaciones de gran escala y consolidación de los espacios públicos donados en procesos de urbanización;
- definición de una normativa urbanística específica que proteja las características naturales de las barrancas;
- determinación de los bordes de los accesos a la ciudad, en dimensión y extensión a establecer en cada caso, como arterias parquizadas y definición de normas urbanísticas especiales para el ordenamiento de los usos y la edificación;
- mejoramiento y control de las áreas de concesión con la incorporación de servicios sanitarios y

- gastronómicos en los grandes parques urbanos;
- generación de zonas para el desarrollo de la agricultura urbana;
- incorporación de pequeños espacios públicos que contribuyan a revitalizar sectores deprimidos del Área Central y rehabilitación de las plazas históricas a escala barrial;
- adopción de un criterio para la selección de los elementos de señalización, iluminación y mobiliario urbano para que, junto con el tratamiento de las aceras y de las bici-sendas, otorguen a los parques, los paseos y accesos a la ciudad un carácter unitario;
- regulación de la ubicación de los elementos de publicidad en los bordes de los accesos a la ciudad y la prohibición de su instalación en los parques públicos;
- incorporación de una perspectiva de género y accesibilidad en los proyectos de estos espacios.

## Principales actuaciones

- valorización y protección de las componentes geográficas, los recursos naturales y el paisaje;
- calificación progresiva de los distintos sitios del sector no portuario de la ribera del Paraná como distritos parque, arterias parquizadas y/o áreas de reserva según corresponda;
- calificación de las riberas de los arroyos Ludueña y Saladillo y de los canales Ibarlucea y Salvat, como parques y/o áreas de reserva;
- creación de espacios públicos en el área central en los predios calificados como Áreas de Reserva, sujetos a la elaboración de Planes de Detalle, mediante el desarrollo de acciones concertadas con el sector privado;
- construcción del Parque de la Cabecera como punto limítrofe de integración de los ejidos urba-

- nos de las ciudades de Rosario y Granadero Baez;
- construcción del Parque de las Vías como gran pieza urbana que se extiende hasta el río Paraná y actúa como «fuelle» para unir el norte y el centro de la ciudad;
- ampliación del Parque Norte «Jorge Raúl Rodríguez» incorporando el entorno de la Estación Rosario Norte;
- mejoramiento del Parque Scalabrini Ortiz y rehabilitación de los conjuntos de viviendas ferroviarias ubicados en el parque;
- construcción del Parque Ludueña en el marco de la urbanización privada;
- construcción del Parque de Villa Banana como completamiento de un sector de nueva centralidad, vinculado a la construcción del Centro Municipal de Distrito Oeste;
- completamiento de la intervención en el Parque Hipólito Irigoyen sumando la rehabilitación de la Estación Central Córdoba;
- continuación del Parque La Tablada como operación de consolidación y rehabilitación del Sistema de Barranca Baja;
- desarrollo del Área Recreativa Balneario Los Ángeles como operación emblemática de generación de espacio público en el Distrito Sudoeste;
- rehabilitación del Parque Regional Sur en el marco del Plan Maestro de los Arroyos;
- rehabilitación del Parque de Los Constituyentes con una readecuación de usos y actividades que favorezcan su integración al sector en el cual se implanta;
- construcción del Parque del Centro Municipal de Distrito Sur con la reconversión del predio del Batallón 121;
- desarrollo del Parque del Aeropuerto como franja de contención de la urbanización.

<sup>10</sup> En el Norte y Centro tiene una incidencia muy importante la presencia de los proyectos sobre la costa, en el Noroeste el 36% de la superficie corresponde al Bosque de los Constituyentes, el cual ocupa 270 ha.

## EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS

El sistema de equipamientos colectivos está conformado por aquellos espacios (edificios e instalaciones) destinados a satisfacer necesidades comunitarias relativas a educación, salud, cultura y recreación.

En los últimos años, y en vinculación con la política de descentralización municipal, la ciudad ha desplegado una importante variedad y cantidad de equipamientos de mayor y menor jerarquía, distribuidos territorialmente en los seis distritos que la conforman (centros de distrito, centros de salud, centros crecer, centros culturales y polideportivos, entre otros). No obstante ello, la política de redistribución de equipamientos colectivos en la ciudad debe reafirmarse y profundizarse, de acuerdo a los objetivos establecidos en este plan<sup>11</sup>.

### Objetivos

Para consolidar una red adecuada de equipamientos colectivos en la ciudad acorde al desarrollo que ha alcanzado, se plantea:

- distribuir en forma más equilibrada y equitativa los equipamientos urbanos de distinta escala en los seis distritos de la ciudad;
- asegurar una accesibilidad más inmediata a la atención de necesidades en materia de educación, salud, cultura y recreación;
- brindar una diversidad y complejidad de equipamientos de escala progresiva (barrial, distrital, urbana y metropolitana).

## Políticas

Para cumplir con los objetivos antes detallados se propone:

- análisis pormenorizado en cada distrito, tendiente a identificar la red de equipamientos existentes y detectar las carencias, a los efectos de orientar las actuaciones a definir en cada Plan de Distrito y determinar los requisitos de equipamientos a exigir en los procesos de urbanización y/o reconversión urbana;
- exigencia en los procesos de urbanización de gran escala, de construcción del equipamiento social necesario en cada área, de acuerdo con las deficiencias detectadas;
- consolidación de la actuación en los predios existentes de dominio municipal, con el desarrollo de grandes equipamientos que sirvan de soporte, para el incremento de actividades culturales, recreativas y/o deportivas de escala local y/o regional.

### Principales actuaciones

- reconversión urbana de los terrenos del ex Batallón 121 promoviendo la incorporación de espacios públicos vinculados funcionalmente al Centro Municipal de Distrito Sur «Rosa Ziperovich», preservación de las edificaciones de valor patrimonial ubicadas principalmente sobre calle Lamadrid y desarrollo de nuevos usos ligados a la actividad deportiva/ recreativa;
- construcción de la Biblioteca del Bicentenario en el terreno lindero al Centro Municipal de Distrito Sur «Rosa Ziperovich», cedido por la Dirección Provincial de Vivienda y Urbanismo;
- rehabilitación del edificio de Gendarmería con su uso actual, incorporando la parte exterior del

predio al Parque H. Yrigoyen e integrándolo al mismo;

- construcción del Puerto de la Música en el remate de avenida Pellegrini como edificio de carácter simbólico que represente un nexo de integración entre la ciudad y el puerto;
- recuperación del Hipódromo para usos polideportivos, gastronómicos y de servicio, y rehabilitación de los edificios existentes de valor patrimonial;
- recuperación del predio de la ex Rural para desarrollar exposiciones, eventos y actividades recreativas, incluyendo la rehabilitación de los edificios existentes de valor patrimonial;
- rehabilitación del edificio de la Estación Central Córdoba como centro cultural para completar el proyecto del Parque H. Yrigoyen y del conjunto monumental Ernesto Che Guevara;

#### <sup>11</sup> Clasificación del Sistema de Equipamientos Colectivos:

- Equipamientos a escala regional y/o metropolitana (los que tienen una cobertura que trasciende la escala local);
- Equipamientos a escala estructural (los que sirven a la ciudad en su conjunto); y
- Equipamientos a escala distrital y barrial.

La totalidad de equipamientos a cargo del Estado, que dispone la ciudad de Rosario distribuidos territorialmente es la siguiente:

- De Salud: 112 Centros de Salud de Atención Primaria y 12 Hospitales de alta complejidad;
- De Promoción Social: 34 Centros de Referencia Territorial, 2 CIC Centros Integrados Comunitarios, más de 1000 Centros Comunitarios (de Copas de Leche, Asistencia Alimentaria, Centros de Jubilados y otros);
- De Educación: 242 Jardines de Infantes, 296 Escuelas Primarias, 148 Escuelas Secundarias (Polimodal, Técnicas, EGB, EMMPA, CECLA), 25 Escuelas Especiales, 10 Escuelas Municipales, 59 Instituciones Educativas Superiores (Terciarias, Universitarias, Centros de Estudios);
- De Cultura: 29 Centros Culturales, 8 Cines y Teatros, 5 Museos, 9 Bibliotecas Populares;
- De Deportes: 95 Instituciones Deportivas.



- rehabilitación del edificio proyectado por el arquitecto Delorenzi, ubicado en calle Córdoba y Moreno, para ser destinado al funcionamiento del Museo de la Memoria;
- puesta en funcionamiento del Estadio Mundialista de Hockey, en el Parque Habitacional Ludueña, integrado al equipamiento educativo;
- reforma de la Biblioteca Argentina;
- creación de un Mercado de flores, en el entorno del Cementerio El Salvador concentrando los puestos existentes;
- incorporación de áreas de equipamiento y servicios en el Parque de la Cabecera.

## EL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS BÁSICOS

La disponibilidad de infraestructura y servicios ha condicionado en muchos aspectos y durante varios años el desarrollo de la ciudad, a tal punto de depender del otorgamiento de factibilidad, para proceder a aprobar un emprendimiento determinado.

Tal situación indudablemente debe revertirse invirtiendo en infraestructura y servicios de acuerdo a las prioridades fijadas por el plan de la ciudad. Este cambio de rumbo implica una importante gestión y coordinación con diferentes niveles de gobierno y con las empresas prestatarias de las siguientes redes y servicios: red de desagües pluviales; red de desagües cloacales; red de agua potable; red de energía eléctrica; red de gas natural; red de alumbrado público; sistema de recolección, tratamiento y disposición final de residuos sólidos; instalaciones de telefonía, televisión y transmisión de datos; y sistema de señalización de tránsito.

## Objetivos

Para consolidar una red adecuada de infraestructuras y servicios que acompañen un desarrollo equilibrado de la ciudad, se plantea:

- mejorar progresivamente las condiciones de dotación que presentan los distintos barrios de la ciudad con la perspectiva de alcanzar un equilibrio que garantice una adecuada calidad de vida para el conjunto de la población;
- programar el completamiento de las redes infraestructurales de acuerdo con los nuevos valores de densidad de ocupación del suelo que surjan de la redacción de las normas urbanísticas de la ciudad de Rosario, optimizando además la utilización y el aprovechamiento de la capacidad instalada en materia de infraestructura y servicios;
- desarrollar los instrumentos y mecanismos que permitan al municipio ejercer un rol activo en la planificación, priorización, coordinación y control de las obras de infraestructura en la ciudad, como así también desarrollar las herramientas proyectuales y de gestión que posicionen al municipio en adecuadas condiciones para gestionar y concertar ante las empresas concesionarias y otros niveles de la administración, obras que se consideran prioritarias para la ciudad;
- exigir la provisión de infraestructuras por parte de los agentes urbanizadores –sean estos actores públicos o privados– en todo proceso de urbanización y/o reconversión urbana;
- completar el sistema de señalización de la ciudad cubriendo los distintos barrios y sectores que la componen, evitando asimismo la contaminación ambiental producto de los tendidos aéreos de infraestructura.

## Políticas

A los efectos de cumplir con los objetivos antes detallados se plantean las siguientes políticas a seguir:

- desarrollo del Plan Integral de Desagües Pluviales incorporado a un Plan Integral de Infraestructuras y Servicios coherente con las políticas de consolidación, completamiento y extensión de la ciudad, que fije los criterios, las condiciones y las prioridades de actuación y que sirva como herramienta para la gestión y la concertación de las obras prioritarias para la ciudad;
- consolidación de un ámbito de coordinación, gestión y seguimiento, con participación de técnicos municipales y representantes de las empresas de servicios concesionados, para la definición de las obras prioritarias y la programación de su ejecución;
- conformación de un Programa de Desagües Pluviales y Cloacales de la Municipalidad de Rosario articulado con el cumplimiento de los objetivos establecidos por la empresa Aguas Santafesinas S.A., prestataria del servicio.

## Principales actuaciones

Dentro de las instalaciones comprendidas por este sistema, el Plan establece las principales actuaciones con referencia a las instalaciones pluviales, cloacales y de agua potable. El resto de los temas enunciados, por su particularidad y especificidad serán abordados en el Plande Infraestructuras y Servicios y el Plan Ambiental contemplando el resto de las políticas definidas en el Plan Urbano.

#### **A. Desagües pluviales urbanos:**

- completamiento de las obras previstas en el Plan Integral de Desagües Pluviales;
- renovación del sistema de saneamiento pluvial del radio antiguo;
- eliminación progresiva de las conexiones cloacales clandestinas al sistema de desagües pluviales;
- eliminación progresiva del sistema de zanjas a cielo abierto y su reemplazo por pavimentos definitivos con cordón-cuneta en aquellos sectores que cuenten con instalaciones de desagües pluviales y cloacales.

#### **B. Desagües cloacales:**

- completamiento de las redes cloacales para todos los sectores urbanizados que carecen del servicio;
- desarrollo sostenido y sistemático de la infraestructura cloacal básica (colectores y estaciones elevadoras), que permitan otorgar factibilidad del servicio a las áreas aptas para el desarrollo urbanístico de la ciudad;
- control de la contaminación provocada por los efluentes industriales en los cursos de agua receptores (río Paraná y arroyos);
- tratamiento de los efluentes cloacales previo a su descarga en el río;
- provisión y expansión del servicio para todos los sectores urbanizados que carecen del mismo a través del Programa Solidario e Integrador de Desagües Cloacales de la provincia de Santa Fe-Acuerdo Marco de Cooperación entre el Municipio de Rosario y Aguas Santa-fesinas S.A.

#### **C. Provisión de agua potable:**

- provisión de agua potable a todos los secto-

res urbanizados, en cantidad y calidad satisfactorias;

- definición de áreas prioritarias para la ejecución de la infraestructura básica que permita otorgar factibilidad del servicio a áreas destinadas al desarrollo urbanístico futuro;
- estudio de sistemas alternativos de provisión de agua para mejorar el abastecimiento en los sectores deficitarios.
- traslado de la planta potabilizadora de agua fuera de los límites del municipio, al parque de la Cabecera y calificación del predio como Área de Reserva sujeta a una operación de reconversión urbanística.

### **03. Las temáticas sectoriales**

Se clasifican como temáticas sectoriales, la vivienda, la movilidad, el patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico, y el medio ambiente. Son cuestiones específicas que tienen una afectación en todo el territorio municipal y conforman el contenido de la mayor parte de los programas previstos. Por tal motivo el plan fija su posición con respecto a estos temas a través de la definición de los objetivos, las políticas a seguir y las principales actuaciones a desarrollar, para ser considerados en las sucesivas programaciones, incorporadas en los Planes Especiales y Planes de Detalle. La profundización, análisis exhaustivo de estos temas y el entrecruzamiento de diferentes políticas –en muchos casos en forma combinada– serán objeto del desarrollo de los Planes Sectoriales.

#### **LA VIVIENDA**

Durante muchos años la planificación y programación de la vivienda no se ha abordado en

forma integral, al no incorporar en forma simultánea la resolución de los equipamientos, infraestructuras y servicios necesarios para un desarrollo e inserción adecuados en la ciudad. El proceso se ha caracterizado por lo general, por una falta de integración y coordinación entre las políticas desarrolladas por los organismos públicos (nación, provincia y municipio).

Si bien existen diferentes programas a nivel nacional y provincial, que disponen de fondos distribuidos entre distintos ministerios de gobierno, al no estar coordinados y articulados en favor de una resolución integral de la problemática de la vivienda, se dificultan las operaciones y malgastan o desaprovechan los recursos. Durante muchos años, con la práctica tradicional desarrollada se ha tendido a acentuar la exclusión, al concentrar vivienda pública en aquellos sectores de la ciudad donde los terrenos resultaban en principio más accesibles, pero por no contar con los servicios e infraestructuras adecuadas, la operación terminaba siendo más onerosa, al tener que ser completadas con posterioridad por el municipio, las deficiencias registradas. Tampoco se ha fomentado la articulación entre el sector público y el privado para alentar la generación de un mercado de construcción de vivienda, destinado a sectores de bajos recursos, que pudiera ser desarrollado por el sector privado. Las ofertas han sido parciales (para determinados sectores sociales), descuidando a un amplio porcentaje de la población que carece de vivienda.

Particularmente en lo que respecta a los asentamientos irregulares, la situación relevada no es menor y tiene una gran incidencia en el de-

sarrollo urbano. Existen hoy en Rosario noventa y ocho asentamientos irregulares, que ocupan 367,60 ha.

Mediante la implementación del Programa Rosario Hábitat se ha logrado un importante avance en los últimos diez, años, con financiamiento internacional aportado por el Banco Internacional de Desarrollo (BID) a través del gobierno nacional y con una contraparte municipal. Se abordaron once intervenciones en asentamientos de la ciudad (La Tablada, pasaje Daract, Villa Banana, Las Flores, Empalme, Corrientes, La Lagunita, Molino Blanco, Iratí Norte, Iratí Sur y La Cerámica), por lo que más de 6000 familias fueron beneficiarias por estas acciones.

El 28% del total de estas familias fue re-localizado recibiendo una vivienda provista de todos los servicios. El 41% permaneció en el barrio de origen, antiguos asentamientos que fueron mejorados y que cuentan hoy con soluciones sanitarias y conexiones a todos los servicios. Además fueron abiertas más de cien nuevas cuadras de calles vinculando los asentamientos al resto de la ciudad. Se construyeron dos polideportivos, dos centros comunitarios, un centro de capacitación, dos centros de salud y tres plazas que actualmente se encuentran en funcionamiento.

Estas y otras políticas evidencian que en los últimos años en la ciudad de Rosario se ha tratado de revertir en alguna medida la situación imperante en materia de vivienda, desarrollando una planificación local de carácter más integral, con una articulación de la gestión municipal con otros niveles del estado –nacional y provincial– y también con el sector privado. Se ha registrado

un avance sustancial con un cambio de política que es necesario reforzar y profundizar. Los desarrollos residenciales se planifican hoy con una visión más amplia, mediante la inclusión de programas destinados a distintos sectores sociales en una misma localización urbana, con la incorporación simultánea de infraestructura, servicios, espacios públicos y equipamiento comunitario. Esta situación permite afirmar que en lo referido a la problemática de la vivienda, se ha avanzado positivamente aunque quede aún un largo camino por transitar y una gran deuda que se deberá saldar.

### Objetivos

Para encarar un cambio estructural en materia de vivienda se proponen desde el plan el desarrollo de los siguientes objetivos:

- reafirmar la presencia del Estado Municipal en la planificación y gestión de los procesos de urbanización diversificando las operaciones de vivienda e integrando al operador privado en los procesos de urbanización y/o reconversión urbana;
- reservar suelo para vivienda social en los emprendimientos privados de gran escala a los efectos de inducir un proceso de integración social incorporando en una misma zona proyectos de vivienda para distintos sectores sociales;
- contemplar el desarrollo de vivienda social para sectores de bajos y medios recursos;
- construir conjuntamente las infraestructuras y los equipamientos necesarios garantizando la reserva de espacios públicos, acordes a las demandas de cada sector urbano y a la escala del emprendimiento a desarrollar;
- retener la vivienda en el área central.

### Políticas

#### *A. Las referidas a las intervenciones en áreas de reconversión y/o nuevo desarrollo:*

- impulso de modelos de gestión público-público y público-privado;
- incentivo al desarrollo de los Parques Habitacionales como emprendimientos de gran escala de carácter estratégicos, planificados por el municipio y ejecutados por el sector privado, regulados a partir de las siguientes pautas:
  - incremento de la densidad en la periferia;
  - creación de grandes parques, muchos de ellos de carácter metropolitano, que contribuyan a acrecentar la superficie verde en áreas periféricas, para cumplir con los estándares definidos en el plan de la ciudad;
  - planificación en forma integrada de la construcción de vivienda, el espacio público, los equipamientos comunitarios y las infraestructuras de comunicación y servicio;
  - incorporación de un sector destinado a viviendas de carácter social y cesión al municipio del suelo necesario a tal fin.
- programación integral de cada una de las operaciones a realizar en suelo urbanizable;
- desarrollo de urbanizaciones (básicas y/o integrales) por parte del municipio y su comercialización a bajo costo para sectores de ingresos bajos y medio-bajos;
- promoción de programas de urbanización (básicas y/o integrales) a desarrollar por parte de agentes privados o entidades intermedias con destino a sectores de ingresos bajos y medio-bajos.

#### *B. Las referidas a las intervenciones en áreas consolidadas:*

- mejora de los barrios de vivienda pública, en

particular, de sus espacios públicos y dotación de servicios y equipamientos básicos;

- ejecución de nuevos programas de vivienda en las áreas intersticiales aún vacantes;
- desarrollo de programas de vivienda en el área central a través de la implementación de proyectos de rehabilitación con un mayor aprovechamiento de las tipologías edilicias existentes.

### ***C. Las referidas a la problemática de los asentamientos irregulares:***

- implementación del Plan Suelo, Servicio y Vivienda, que tiende a profundizar y reforzar la acción desarrollada con el Programa Rosario Hábitat, mediante la intervención del Servicio Público de la Vivienda;
- articulación de las acciones específicas vinculadas a asentamientos irregulares, con programas dirigidos a otros sectores sociales y compatibilización e integración de las acciones en materia de vivienda, con otros programas de desarrollo social e inclusión ciudadana;
- reubicación de la población preferentemente en el mismo sector o en un sector próximo al área de intervención, en caso de ser necesario su traslado;
- priorización de las actuaciones relacionadas con la apertura de trazas principales actualmente ocupadas y con el desarrollo de los proyectos estructurales, en particular con los de los nuevos ejes metropolitanos, el plan de la costa y los accesos;
- promoción de acciones que contemplen distintas situaciones deficitarias (irregularidad del dominio y/o precariedad de la vivienda), condiciones de hacinamiento (inquilinos y convivencia de hogares en una misma vivienda), condiciones subestándares de la unidad de vivienda o del medio urbano;

- aprovechamiento de la capacidad instalada en materia de infraestructuras, servicios y equipamientos, priorizando el completamiento de áreas ubicadas en suelo urbanizado para optimizar las inversiones realizadas por el sector público en materia de infraestructura, servicios y equipamientos;
- desconcentración de las operaciones de vivienda social, diversificando los sitios para su ubicación, reduciendo el número de viviendas por unidad de actuación y desalentando la ejecución de grandes conjuntos habitacionales de vivienda pública;
- mejoramiento de las condiciones de vida urbana que actualmente ofrecen algunos barrios de la ciudad.

### **Principales actuaciones**

#### ***A. Las referidas a las intervenciones de gran escala en áreas de reconversión y/o nuevo desarrollo:***

- identificación y programación integral del sector Ludueña, sector ex Fábrica de Armas, sector Bosque de los Constituyentes, sector Avellaneda y Cagancha y sector Canal Ibarlucea.

#### ***B. Las referidas a las intervenciones en áreas consolidadas:***

- rehabilitación de inmuebles de valor patrimonial ubicados en Tramos de Preservación y/o Áreas de Preservación Históricas (APH) a través de Programa de Esfuerzo Compartido;
- inclusión de programas de vivienda, en el desarrollo de los Planes de Detalle para las Áreas de Reserva del Área Central.

#### ***C. Las referidas a la problemática de los asentamientos irregulares:***

- reubicación en otro sector: se aplicará en particular a aquellos asentamientos irregulares que se encuentran en áreas de riesgo y/o en áreas asignadas a otros usos y/o a proyectos estratégicos para el desarrollo de la ciudad;<sup>12</sup>
- reordenamiento y la reubicación parcial: se aplicará en particular a aquellos asentamientos irregulares que se encuentran en áreas que potencialmente pueden estar sujetas a intervenciones de puesta en valor;<sup>13</sup>
- reordenamiento general: se aplicará a asentamientos que se encuentran integrados a la trama Urbana.<sup>14</sup>

En estos casos se estudiarán los porcentajes de población a reordenar y/o reubicar a los efectos de controlar el impacto social de la operatoria.

Los programas nacionales y provinciales deberán adecuarse a los criterios definidos por el municipio con relación a la política de vivienda.

Las operaciones de vivienda en áreas de nuevo desarrollo y/o de reconversión urbana deberán contar previamente con la elaboración de un Plan Especial o de Detalle.

### **EL PATRIMONIO HISTÓRICO, ARQUITECTÓNICO Y URBANÍSTICO**

En los últimos años el tema de la preservación del patrimonio ha ocupado un destacado lugar en el debate de la cultura arquitectónica y urbanística contemporánea, con la idea de que los edificios y sitios de valor patrimonial forman parte del «capital cultural» de una ciudad. El interés legítimo, tanto de la preservación como de



la arquitectura misma, hoy tiene que ver con una toma de posición frente a la lógica homogeneizadora de las industrias culturales y a la necesidad de recomponer el sentido de «lo colectivo», de «lo propio».

Con el retorno a las instituciones democráticas en los inicios de la década de los ochenta, la gestión municipal comienza a desarrollar una serie de iniciativas para proteger edificios y lugares de la ciudad a través de una clara política de protección del patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico, recepcionando de esta manera, una preocupación manifiesta de la comunidad rosarina por la salvaguarda de su patrimonio cultural.

Hoy se ha avanzado mucho compatibilizando y poniendo en sintonía políticas de preservación con políticas de ordenamiento urbanístico más generales; se ha completado la catalogación de inmuebles de valor patrimonial en los sectores de mayor peso, en lo que respecta a la aplicación de esta política en la ciudad; y se sostuvo una gestión importante de difusión y gestión con el sector privado para alentar los procesos de rehabilitación. No obstante los avances logrados resta mucho por hacer para sostener y profundizar la acción desplegada, a los efectos de alcanzar una efectiva reutilización y un óptimo aprovechamiento del patrimonio construido de la ciudad.

Pensar en la rehabilitación del patrimonio es pensar en la puesta en valor del área central y de otros sectores de valor histórico en la ciudad.

## Objetivos

La preservación del patrimonio, con el reconocimiento de la continuidad temporal de las acciones, promueve su disfrute por parte de la ciudadanía y garantiza su permanencia como parte de la identidad de la ciudad. Para que esto sea posible se plantean los siguientes objetivos:

- reafirmar la valoración de los bienes urbano-arquitectónicos en términos de su ubicación, la relación con el contexto en el cual se insertan y su pertenencia a un área y/o tramo de preservación potencial de intervención;
- promover la reactivación de áreas urbanas que presenten una agrupación y/o secuencia de inmuebles de valor patrimonial;
- garantizar la puesta en valor y la determinación de la sustentabilidad económica y social del patrimonio construido;
- garantizar la preservación de porciones completas de ciudad que le otorguen entidad y calidad a diferentes sectores de la misma.

## Políticas

A los efectos de alcanzar los objetivos antes planteados se deberán impulsar las siguientes políticas:

- definición de índices de edificabilidad y altura que desalienten procesos de sustitución edilicia en los sitios donde se encuentran bienes de valor patrimonial;
- promoción de usos y actividades que garanticen la permanencia de los bienes de valor patrimonial;
- impulso al desarrollo de distintas modalidades de actuación con el sector privado (desarrollo de convenios de esfuerzo compartido /conformación de fideicomisos) para llevar adelante procesos de

rehabilitación patrimonial, en áreas calificadas como Áreas de Protección Histórica<sup>15</sup>;

- otorgamiento de incentivos económicos a través de subsidios provenientes del Fondo de Preservación;
- impulso a la rehabilitación de viviendas de valor patrimonial en el área central;
- establecimiento de penalidades a aquellos propietarios que atenten contra la política de preservación de los inmuebles catalogados;
- desarrollo de campañas de difusión ciudadana y concientización.

## Principales actuaciones

*A. Las referidas a elaboración e instrumentación de un marco legal, con el desarrollo de normativas específicas, encargadas de regular la actuación en áreas y sitios de valor patrimonial:*

- definición de Áreas de Preservación Histórica reconociendo aquellos fragmentos del tejido de la ciudad que cuentan con una calidad urbana y arquitectónica significativa por contener edificios de valor cultural, histórico, arquitectónico o por registrar particulares condiciones de su construcción.

<sup>12</sup> Supone el traslado de la población residente y la construcción de nuevas viviendas fuera del lugar que ocupa actualmente el asentamiento irregular.

<sup>13</sup> Comprende la construcción de nuevas viviendas en un sitio del mismo sector donde se encuentra actualmente el asentamiento irregular.

<sup>14</sup> Comprende la regularización de los asentamientos a partir de su reordenamiento (definición del espacio público, trazados de calles y parcelamiento), la regularización dominial y la dotación de infraestructuras, pudiendo contemplar también la construcción de nuevas viviendas o de soluciones habitacionales parciales.

<sup>15</sup> Ver Capítulo 5 «Los instrumentos del Plan Urbano - Las Normas Urbanísticas Particulares»

***B. Las referidas a la rehabilitación de edificios de valor patrimonial:***

- desarrollo de un programa destinado a fomentar la rehabilitación y refuncionalización de inmuebles de valor patrimonial para ser utilizados como viviendas colectivas;
- profundización del programa de Esfuerzo Compartido, que contempla un mecanismo de gestión basado en el otorgamiento de subsidios a propietarios interesados en la rehabilitación, solventados con el Fondo de Preservación.

***C. Las referidas al relevamiento, catalogación e inventario:***

- completamiento del Inventario y Catálogo de Edificios y Sitios de Valor Patrimonial ( ordenanza n.º 8245/08 ) con la incorporación de inmuebles localizados en los diferentes distritos de la ciudad;
- actualización del Inventario y Catálogo de Edificios y Sitios de Valor Patrimonial ( ordenanza n.º 8245/08 ) readecuando, si fuera necesario, el grado de protección de aquellos inmuebles que pudieran alcanzar la condición de ruina.

***D. Las referidas a la difusión ciudadana y concientización:***

- incorporación de un sitio de internet «Patrimonio en la Web»: con buscador y actualización de la información referida a los inmuebles de valor patrimonial;
- regulación de señalética, cartelería y folletería de Áreas de Protección Histórica, para incorporar en inmuebles rehabilitados y recorridos urbanos;
- implementación de cursos de capacitación para restauración a través de distintas fuentes de financiamiento;

- desarrollo de la campaña «Sumando Patrimonio», reconociendo a aquellas experiencias que contribuyen a la valoración, la conservación, el rescate, la preservación y la divulgación de nuestro patrimonio.

**LA MOVILIDAD**

La política de descentralización municipal se fundamentó e inspiró en el objetivo de generar un gobierno más eficiente y cercano a los vecinos, capaz de generar intervenciones públicas adecuadas a las necesidades de los barrios promoviendo un desarrollo más armónico y democrático de la ciudad. Al iniciar el proceso se visualizaba una ciudad donde el grueso de la actividad comercial, empresarial, administrativa, cultural y social se había desarrollado en una superficie muy concentrada que no abarcaba más de 5 de sus 180 km<sup>2</sup> de superficie. El centro histórico de la ciudad se constituía en el punto nodal de la vida económica, administrativa y ciudadana. A partir de la implementación del proceso de descentralización esta realidad se fue relativizando. Las diversas, múltiples y heterogéneas prestaciones y política sanitarias y de promoción social incorporadas (centros de salud, centros crecer, centros comunitarios deportivos y/o recreativos y culturales), hasta el mantenimiento de los espacios públicos, la construcción y mantenimiento de obra pública, se han sostenido en un criterio de redistribución de equipamientos y servicios, que modifica sustancialmente las relaciones que se establecen entre las distintas actividades que se desarrollan en la ciudad. Los centros comerciales barriales también han alcanzado un mayor impulso y consolidación brindando importantes prestaciones en materia comercial y de servicio.

Esta situación, sumada al importante crecimen-

to y transformación logrados en la ciudad, con la incorporación de servicios e infraestructuras de alcance metropolitano y regional, han conducido a repensar el esquema de movilidad. El logro de un sistema de movilidad adecuado a los procesos verificados, constituye uno de los aspectos más importantes a resolver para alcanzar un desarrollo equilibrado.

En el diseño de este sistema se deberá ubicar –de acuerdo a los objetivos planteados en el Plan Urbano Rosario– al ciudadano como protagonista y unidad de medida, desplazando al vehículo individual para priorizar al transporte público.

**Objetivos**

Como objetivo principal se plantea lograr un sistema de movilidad urbano-regional integrado, eficiente y competitivo, optimizando la distribución modal en pasajeros y cargas e incorporando procesos y tecnologías que promuevan la sustentabilidad ambiental local y global. Como objetivos más específicos se plantean:

- promover la intermodalidad, el uso del Transporte Público Masivo (TPM) y del Transporte No Motorizado (TNM) y disuadir del uso del Transporte Privado Individual, mejorando a partir de ello la disciplina circulatoria;
- velar por la seguridad de las personas y la protección del medio ambiente;
- estudiar sistemas alternativos de transporte público a nivel metropolitano (trenes interurbanos, metro, tranvía o trolley);
- definir circuitos y horarios para el transporte de mercaderías;
- mejorar la accesibilidad a todos los lugares de trabajo y estudio.

## Políticas

A los efectos de alcanzar los objetivos antes planteados se deberán impulsar las siguientes políticas:

- desarrollo de sistemas de movilidad alternativos: ferroviario, tranviario y fluvial;
- mejoramiento de la calidad del servicio de transporte público;
- promoción del uso de la bicicleta;
- organización del estacionamiento;
- organización de las operaciones de carga y descarga;
- prohibición del ingreso de cargas en vehículos de gran porte al Área Central;
- articulación de las iniciativas del sector privado con el público (municipal, provincial, nacional e internacional), para el desarrollo de proyectos que permitan mejorar la accesibilidad y conectividad de cargas y pasajeros en la ciudad, la región y el país.

## Principales actuaciones

- desarrollo de un Plan Integral de Movilidad que contemple en forma integral la incorporación de sistemas y tecnologías más eficientes, articulando la planificación del uso del suelo y políticas de calidad del aire;
- readecuación del sistema vial para favorecer la movilidad, con las actuaciones definidas en el presente plan;
- readecuación del sistema ferroviario, con las siguientes actuaciones:
  - implementación del Plan Circunvalar Rosario,
  - readecuación de las vías para resolver la circulación del transporte de pasajeros sobre la ex Troncal Ferroviaria, con la posible implementa-

ción de un Tren de Alta Velocidad Rosario-Buenos Aires, o de un tren rápido, de acuerdo a las definiciones que tome el gobierno nacional,

- construcción de la curva a la altura de Cabín 8, para utilizar ingresos diagonales noroeste y suroeste, minimizando los atravesamientos en la planta urbana,

- construcción de una nueva Estación Intermodal de Pasajeros, en Patio Parada;

- implementación de un sistema integrado de transporte público de pasajeros (ferroviario, tranviario y vial, sobre carriles exclusivos, SIT);

- readecuación del sistema portuario concretando las intervenciones detalladas en el punto referido al sistema fluvial;

- readecuación del sistema aeroportuario para favorecer la movilidad, con las siguientes intervenciones:

- ejecución de obras de infraestructura que posibiliten la relocalización y ampliación del depósito fiscal, la identificación de los servicios logísticos a implementar, el desarrollo de planes de provisión de energía, comunicaciones y saneamiento,

- completamiento de la avenida de Segunda Ronda, que no solo lo conectará a la red vial regional, sino, que posibilitará la conexión directa con el Puerto Rosario y con la zona de parques empresariales y actividades logísticas de Rosario y Pérez,

- implementación, a largo plazo, del corredor este-oeste mediante sistema de transporte de pasajeros sobre rieles para lograr una adecuada vinculación con el Área Central,

- relocalización de actividades en el área denominada «libre de obstáculos», que resulten incompatibles con las medidas de seguridad aeronáuticas (estaciones de servicio, acopio de

combustibles, forestación inadecuada, etc.);

- readecuación del sistema fluvial:

- incorporación de un transporte público de pasajeros por el río Paraná con posibilidad de penetración en algunos puntos del curso de agua de los arroyos;

- readecuación del sistema de estacionamientos:

- implementación de estacionamientos disuasorios de arribo al Área Central,

- implementación de estacionamientos disuasorios de arribo al Microcentro (Zona Calma);

- incorporación del sector privado al desarrollo de cocheras soterradas a través de dos modalidades diferentes de gestión: el régimen de concesión en espacios públicos y el régimen de promoción de la inversión privada (en las Áreas de Reserva para Plan de Detalle);

- readecuación del sistema de transporte no motorizado:

- implementación de un Plan de Ciclovías,

- implementación de un Sistema de Transporte Público de Bicicletas (URBICI Rosario), el cual contará con una red de estaciones de alquiler de rodados,

- incorporación de recorridos peatonales los cuales incluirán equipamiento especial para discapacitados;

- otras actuaciones previstas:

- creación del Centro de Monitoreo de la Movilidad que involucre el control del tránsito y del transporte público,

- creación del Polo Ferroviario como un organismo público-privado que promueva, impulse y coordine los proyectos ferroviarios de la Región Rosario, con el objeto de contribuir a la reactivación, la promoción y conformación de empresas y al desarrollo científico-tecnológico del sector.

## LA INDUSTRIA Y LOS SERVICIOS

Rosario es un centro industrial y de servicios en permanente desarrollo productivo, turístico, recreativo y científico. El área metropolitana concentra más del 50% del producto bruto geográfico provincial (PGB) y 5% del producto nacional (y la ciudad reúne el 85,85% del total del Agglomerado Gran Rosario). El sector terciario es el más representativo en nuestra economía (81% del PBG), siendo las ramas más representativas: comercio por mayor y menor, actividades inmobiliarias y empresariales, transportes y comunicaciones, y servicios sociales y salud.

Por su parte, el sector secundario aporta el 19% del PBG, conformado principalmente por la industria manufacturera, y en menor medida por electricidad, gas, agua y construcción. Además, se visualiza en el territorio metropolitano la consolidación de un patrón de especialización productiva en las actividades vinculadas a la elaboración, el procesamiento y la comercialización de alimentos, que es el núcleo de mayor producción de alimentos del país, destacándose los cereales, oleaginosas (el complejo más importante del país con establecimientos industriales), carnes (más de 10 frigoríficos tienen casi el 36% de la capacidad de faena de la provincia), lácteos, frutas y hortalizas, sumando a sus plantas industrializadoras de productos y subproductos. También se robustece como uno de los principales clusters tecnológico del país: concentra el 30% de la industria del Software y Sistemas de Información del interior del país. Más de 70 empresas asociadas al Polo Tecnológico emplean alrededor de 1600 profesionales y técnicos, y presentan tasas constantes de crecimiento interanual en ventas y exporta-

ciones (más de la mitad se orienta al mercado internacional). Otros sectores productivos que muestran un marcado proceso de crecimiento son la industria textil e indumentaria, que están teniendo un importante desarrollo triplicando su nivel de actividad y generando 3000 empleos directos, y el sector metalmecánica que también tiene una presencia importante en tal sentido.

Rosario se caracteriza además por contar con un importante tejido empresarial PYME. Este tejido industrial y empresarial de pequeñas y medianas empresas cumple un rol esencial al momento de la generación de trabajo: el 46,7% del empleo es originado por este tipo de empresas. También se localizan en la región grandes empresas, muchas de ellas multinacionales. El complejo portuario productivo, es el más importante del MERCOSUR. Allí se asientan más de veinte unidades de granos, subproductos y aceites vegetales, cinco terminales de remoción de combustibles líquidos, una terminal multipropósito, y las empresas relacionadas al comercio de granos. Este es el complejo oleaginoso más importante del país que contribuye a las exportaciones argentinas con el 91,9% de aceites: el 97,9% del aceite de soja y el 61,6% del aceite de girasol. En el año 2006 Rosario y su área metropolitana contribuyeron con al menos el 27% de las exportaciones nacionales y el 95% de las exportaciones provinciales.

Vinculado a esta realidad, la existencia de suelo industrial en la ciudad de Rosario y su área metropolitana ha registrado algunas modificaciones a lo largo de la historia, las mismas generalmente han acompañado los avances y las coyunturas de los procesos productivos, tanto a nivel local como global.

El Código Urbano con las modificaciones introducidas en el año 1993, fijó la localización de los distritos industriales bajo la denominación de «Distritos J», para los cuales efectuaba algunas distinciones en cuanto a industrias o depósitos, restringidos o no, y marcaba diferencias en cuanto a las superficies de los mismos en mayores o menores áreas.

La localización de la industria se ha dado de manera bastante aleatoria dentro de la ciudad, conviviendo en muchos casos con el uso residencial. El conjunto de distritos industriales se ha distribuido como una mancha dispersa dentro del tejido urbano, aprovechando las parcelas vacantes para su inserción. Además de estas industrias dispersas en el tejido urbano, la localización se fue completando en el cordón industrial del Área Metropolitana que constituyó un verdadero sistema a lo largo de la costa norte y sur del Paraná.

Como consecuencia de las crisis que ha sufrido el país y con el efecto producido por una economía en recesión, gran parte de la estructura industrial que conformaba el cordón ribereño ha desaparecido, dando lugar en muchos casos a instalaciones abandonadas y en otros, a su reemplazo por espacios recreativos públicos y privados.

Una propuesta progresiva de reordenamiento y creación de suelo industrial y/o de servicio, que permita mejorar las condiciones existentes para las empresas ya instaladas y asistir a las que necesitan ser ampliadas o demandan una nueva localización, se transforma en un tema trascendente para garantizar un adecuado de-

sarrollo, en convivencia armónica con otros usos de la ciudad. En los últimos años se ha avanzado mucho en este sentido con la creación de la figura del «Polígono Industrial con Planificación Concertada», que ha dado una respuesta satisfactoria a un número importantes de empresas a través de la conformación de un modelo asociativo, que conviene incentivar y profundizar.

## Objetivos

La definición de una propuesta progresiva de reordenamiento y creación de suelo industrial y/o de servicio se deberá asentar en el cumplimiento de los siguientes objetivos:

- fomentar la radicación de nuevas industrias y la rehabilitación de las existentes;
- ordenar y regular el uso de suelo para actividades productivas y/o de servicio agrupando en las localizaciones definidas, a las empresas identificadas por sector, tipo de actividad e impacto ambiental, garantizando mediante esta localización planificada y concertada la reducción de costos por asociación de empresas;
- liberar las áreas predominantemente residenciales de los establecimientos que ocasionan conflictos, promoviendo su traslado y así contribuir a la descongestión de áreas urbanas densamente pobladas;
- definir áreas logísticas de almacenaje y transferencia de cargas contemplando las necesidades del sector portuario para contribuir a su reordenamiento, mediante la conformación de un área logística complementaria;
- definir condiciones de accesibilidad y seguridad, y criterios de preservación ambiental.

## Políticas

**A. De consolidación. En aquellos sectores que interesa la permanencia de la actividad, se plantea:**

- completamiento de la dotación de infraestructura de los suelos ya calificados normativamente para el uso industrial y/o de servicio;
- apertura de las colectoras de Circunvalación, calles y avenidas necesarias.

**B. De traslado. En aquellos sectores donde no es conveniente el desarrollo de la actividad, se propone:**

- relocalización en forma progresiva y concertada de la mayor cantidad de industrias cuya convivencia es incompatible con el desarrollo de otros usos, en particular la vivienda;
- gestión con los propietarios de suelo y empresarios impulsando la asociación para consolidar el establecimiento de polígonos industriales consorciados y concertados.

**C. De asociación por rubros predominantes. En cada uno de los polígonos industriales se plantea reafirmar los siguientes perfiles predominantes:**

- Plataforma Productiva Sector Ludueña (industrias alimenticias y farmacológicas);
- Distrito Industrial Sector avenida Pte. Perón (Industrias siderúrgicas, industrias de la construcción y zonas logísticas de transporte);
- Parque Empresarial Rosario (industrias de mediano y gran porte, Puerto Seco y áreas logísticas);
- Distrito Industrial Sector avenida Ovidio Lagos / Plataforma Productiva Corredor Industrial Ovidio Lagos (industrias de frío, industrias metalmecáni-

cas, de caucho y plástico);

- Sector Polo Tecnológico (industrias limpias de base tecnológica);
- Sector San Francisquito (depósitos, talleres e industrias menos restringidas).

## Principales actuaciones

- implementación del Plan de Desarrollo de Suelo Industrial para alentar un proceso de reubicación planificada y de crecimiento en forma concentrada, de emprendimientos que incorporen a pequeñas y medianas empresas en localizaciones diagramadas especialmente para este fin, a los efectos de garantizar una reducción de costos por asociación de empresas; programación en etapas de las inversiones; ordenamiento apropiado del suelo; reserva de tierra forestada que funcione como barrera ambiental de interfase con tejidos residenciales; definición de condiciones de accesibilidad y seguridad, previsión de ingresos y áreas de estacionamiento, carga y descarga; definición de criterios de preservación ambiental; asociación de actores involucrados en estos procesos y que cuenten con capacidad para implementarlos (empresarios, propietarios de suelo, desarrolladores y técnicos) y asistencia del municipio en la planificación, progreso del emprendimiento y gestión de recursos;
- desarrollo de un plan de infraestructuración a implementar en los Distritos Industriales existentes con los diferentes propietarios de suelo, mediante el mecanismo de contribución por mejoras;
- gestión ante la provincia para priorizar el completamiento de infraestructuras y pavimentación de calles en Distritos Industriales y Plataformas Productivas;
- creación del Corredor Industrial Circunvalación-



Sector Uriburu;

- recalificación de la normativa correspondiente al Sector San Francisquito para consolidarlo como área de servicios y depósitos de mercaderías, que permita la eliminación paulatina de esta actividad en el Área Central;
- consolidación del Parque Empresarial Rosario y determinación, en el parque, de un Área Logística para el almacenaje y redistribución de cargas en la ciudad;
- elaboración de las Normas Generales de Usos redefiniendo su clasificación, determinación de categorías y nuevo listado de rubros;
- incremento progresivo de la tasa al baldío en Distritos Industriales para evitar la retención de suelo en forma especulativa.

## EL MEDIO AMBIENTE

Las cuestiones referidas a la protección del medio ambiente son intrínsecas a la elaboración misma de un Plan Urbano. Las primeras normas urbanísticas surgieron con un enfoque profundamente higienista, por la necesidad de mejorar las condiciones de vida y habitabilidad en la ciudad. El nacimiento y desarrollo del urbanismo como disciplina se asentó sobre esta base argumental.

El plan en sí y el conjunto de normas urbanísticas que devienen de su elaboración tienen como objetivo último, garantizar un desarrollo sustentable y equilibrado de la ciudad poniendo énfasis en el cuidado de los recursos naturales, para el disfrute de la población actual, y de las generaciones futuras. Con la finalidad de proteger esos recursos se deberán propiciar acciones tendientes al control de la contaminación atmosférica,

del agua y de los suelos, con la correspondiente clasificación de las actividades según niveles de riesgo ambiental. Sobre los recursos ambientales de relevancia regional se deberá impulsar un trabajo conjunto con los municipios y comunas del área y con el gobierno provincial estableciendo acuerdos para el manejo de recursos compartidos (sean de carácter natural paisajístico o cultural).

## Objetivos

En lo referido a protección del medio ambiente desde el Plan Urbano Rosario se propone como objetivo fundamental implementar estrategias y acciones destinadas al logro de un desarrollo urbano sustentable que compatibilice los principios de calidad de vida de la población con los de crecimiento económico. Más específicamente se plantea:

- mejorar las condiciones ambientales de la ciudad en general y de sus barrios en particular, reforzando y protegiendo los elementos significativos de su paisaje, en tanto son definitorios de su calidad ambiental;
- proteger la calidad de vida de la población y garantizar el bienestar social reduciendo los impactos ambientales negativos causados por las actividades urbanas y potenciando aquellos impactos ambientales que resulten positivos;
- regular el uso industrial, comercial y de servicios en la ciudad controlando los niveles de contaminación del aire, del suelo y del agua adoptando las medidas preventivas y mitigadoras correspondientes y exigiendo además estudios de evaluación del impacto ambiental con relación a las actividades con potenciales efectos negativos sobre el medio ambiente;

- impulsar criterios de sustentabilidad en la construcción de edificios y viviendas (consumo racional del agua, energía como recurso, eficiencia energética, uso de energías renovables, conservación de materiales y recursos);
- establecer un programa integral de gestión de residuos sólidos que priorice la minimización, recuperación y valorización de los mismos, mejorando la higiene de la ciudad y optimizando el modelo de gestión y disposición final de los mismos a nivel metropolitano, incorporando el sector informal de recolección al sistema de gestión de residuos de la Municipalidad;
- recuperar y sanear las márgenes de los arroyos Ludueña y Saladillo regulando usos y controlando contaminaciones provenientes de las actividades productivas y del volcado informal de residuos;
- promover la preservación y el mantenimiento de los espacios verdes y del arbolado de alineación, a fin de generar un impacto local y global, como aporte positivo a la problemática mundial del cambio climático;
- promover la creación y el mantenimiento de terrazas verdes en los edificios públicos y privados, a fin de generar un impacto local y global para minimizar la emisión de gases de efecto invernadero.

## Políticas

Las políticas que se plantean en referencia a la protección del medio ambiente son:

- valorización y protección de las componentes geográficas, los recursos naturales y el paisaje;
- protección de los sitios y los barrios cuya calidad ambiental es apreciada positivamente por la comunidad;
- identificación de áreas de protección ecológica y

ambiental y definición de criterios generales para su regulación;

- protección de los recursos vitales básicos;
- elaboración de estrategias de actuación sobre recursos ambientales de relevancia metropolitana, a consensuar con localidades vecinas;
- fijación de condiciones para una movilidad más sustentable y sistemas productivos y de consumo más eficientes energéticamente;
- control del funcionamiento de las actividades productivas y de servicio de manera que no afecten la calidad de vida de la población.

### Principales actuaciones

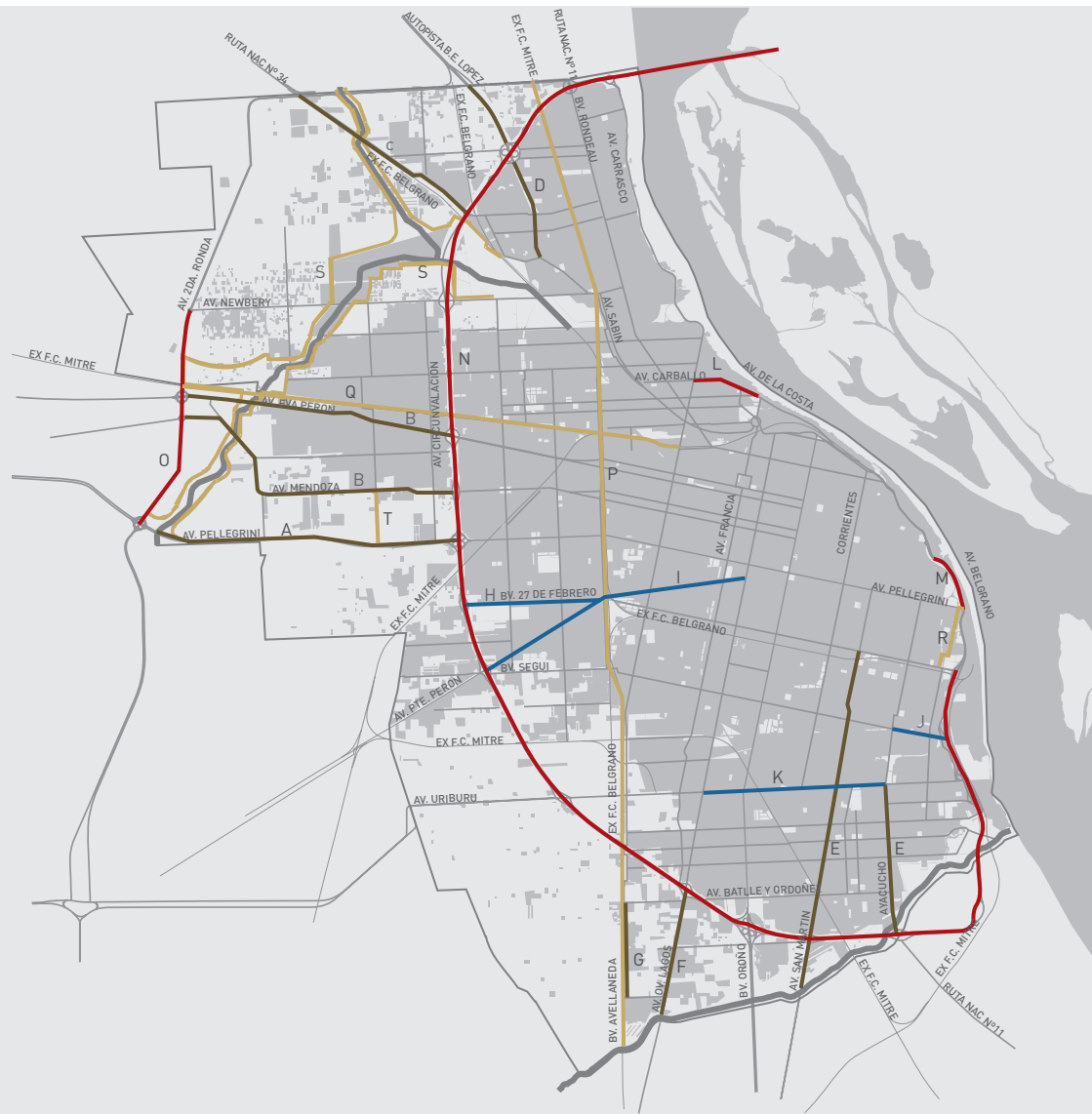
- puesta en marcha de una «Estrategia Local de Acción Climática», elaborada en base a procesos participativos y sostenidos en los principios de Agenda XXI Local, con medidas de mitigación tendientes a la reducción de gases de efecto invernadero (GEI) y medidas de adaptación, para hacer frente a los efectos y a las consecuencias del Cambio Climático y los eventos asociados como inundaciones, precipitaciones y tormentas intensas;
- desarrollo del Plan Metropolitano de Gestión Integral de Residuos Sólidos, con la finalidad de resolver integralmente la problemática de los residuos a escala metropolitana, incluyendo los residuos domiciliarios, los industriales peligrosos, los industriales no peligrosos y los patológicos, que priorice la minimización, recuperación y valorización de los mismos;
- construcción de la Planta de Tratamiento de Residuos Bella Vista y otras instalaciones descentralizadas para valorización de residuos reciclables a los efectos del cumplimiento de las metas de la ordenanza n.º 8335 «Basura Cero»;

- desarrollo de estrategias para la recolección de residuos sólidos urbanos y el mejoramiento de la higiene en asentamientos irregulares con la participación de sus habitantes;
- recuperación de espacios urbanos degradados por el arrojo irregular de residuos;
- definición de un Plan de Forestación para todo el municipio y realización del censo de arbolado en espacios verdes que complementen al ya existente sobre el arbolado de alineación;
- desarrollo de normativas para la construcción más sustentables contemplando la incorporación de energías renovables;
- desarrollo de normativas urbanas específicas vinculadas al uso de suelo en las márgenes de los arroyos y posterior control de las actividades;
- canalización y desarrollo de las obras de infraestructuras necesarias para el saneamiento de los arroyos, convenidas con el gobierno provincial y el de los municipios y comunas del área;
- definición de una Corona Ambiental Metropolitana como reserva de espacios verdes constituida por los siguientes parques y áreas de reserva ambiental: el Parque de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria, el Parque del Aeropuerto, la ribera del arroyo Ludueña y su prolongación en el Bosque de los Constituyentes, la Reserva Ambiental Funes, la Reserva Ecológica Pérez, la Ribera del arroyo Saladillo y su prolongación en el Parque Regional Sur;
- desarrollo de un proyecto de valorización del Bosque de los Constituyentes como espacio de promoción de buenas prácticas ambientales y protección de la biodiversidad;
- protección del ecosistema natural de las islas y cursos de agua del Alto Delta coordinando acciones con el gobierno de la provincia de Santa Fe, con el gobierno de la provincia de Entre Ríos y

con la Municipalidad de Victoria, para establecer un área de reserva natural, con intervención del gobierno nacional;

- definición de un Plan de Saneamiento Hídrico del Territorio Regional en coordinación con la provincia de Santa Fe;
- puesta en funcionamiento de los Comités de Cuencas para resolver el problema de las inundaciones en el territorio de la región, a partir del manejo integral de las cuencas hídricas;
- construcción de la planta de tratamiento de líquidos cloacales;
- traslado de la planta potabilizadora de Aguas Santafesinas S.A.;
- protección de la costa del río Paraná con las obras necesarias de contención de la barranca;
- determinación de las siguientes Áreas de Protección Ecológica y Ambiental (APEA):
  - el frente ribereño;
  - los bordes de los arroyos;
  - los parques existentes y a desarrollar dentro del ejido municipal;
  - las reservas de suelo productivo rural;
  - las principales arterias forestadas de la ciudad.

## PLANO Nº 1



### ■ EN VINCULACIÓN CON LOS ACCESOS:

**A-** Ingreso a la ciudad desde el Oeste, por la Au. Rosario-Córdoba / Av. Pellegrini y el completamiento de sus colectoras;

**B-** Adecuación del par Av. Eva Perón Av. Mendoza como sistema de acceso Oeste de la Ciudad;

**C-** Remodelación de la Av. Joaquín Granel en su conexión con la Ruta Nac. n° 34;

**D-** Construcción de las colectoras de la Au. a Santa Fe, como extensión de Avenida de los Granaderos hasta el límite Norte del Municipio;

**E- Recualificación de Av. Ayacucho y Av. San Martín;**

**F-** Ensanche de Av. Ovidio Lagos en el tramo Av. de Circunvalación arroyo Saladillo;

**G-** Apertura de calles paralelas a la ex troncal ferroviaria y continuación de Bv. Avellaneda, desde Av. Batlle y Ordoñez y hasta el Antiquo Camino a Soldini.

■ **EN VINCULACIÓN CON EL SISTEMA DE LOS BULEVARES DE RONDA:**

**H-** Ejecución de la doble calzada de bulevar 27 de febrero entre Felipe Moré y Av. de Circunvalación;

I- Recualificación de la Av. Pte. Perón:

**J-** Apertura y pavimentación definitiva de Bv. Seguí entre Av. Ayacucho y conexión Acceso Sur;

**K-** Completamiento de Avda. Uriburu (calzada Norte) entre Ayacucho y Av. Ovidio Lagos.

■ EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE LOS GRANDES ANILLOS Y EJES DE CIRCUNVALACIÓN:

**L-** Completamiento de la Av. de La Costa entre Av. Francia y Bv. Avellaneda;

**M-** Reconstrucción del sistema ribereño central entre Bv. 27 de Febrero y calle San Juan;

**N-** Ampliación de las calzadas principales y completamiento de las calzadas colectoras de la Av. de Circunvalación;

- Ejecución de la Av. de la Segunda Ronda, en el tramo comprendido entre la Au. Rosario - Córdoba y la Av. Jorge Newbery en los tramos faltantes;

■ **EN RELACIÓN CON LOS NUEVOS ENLACES:**

**P-** Reordenamiento progresivo de la vialidad lateral sobre la ex troncal ferroviaria;

**Q-** Reordenamiento progresivo de la vialidad lateral sobre el Eje Este-Oeste;

**R-** Creación de la Av. de la Universidad;

**S-** Ejecución de las Av. de borde de los arroyos Ludueña y Saladillo y del canal Ibarlucea.

**T-** Ejecución de Bv. Wilde, desde calle Mendoza a Au. a Córdoba (incluido el intercambiador).

## TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGAS

### PLAN CIRCUNVALAR. PLANO N°2

- Trazados ferroviarios existentes
- Estaciones existentes
- Trocha angosta proyectada
- Trocha ancha proyectada
- Trocha mixta
- ⊠ Estación Intermodal de Cargas
- Terminales
  1. Cerana (Puerto General San Martín)
  2. San Lorenzo
  3. Conexión a futuras terminales portuarias



## TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGAS. OBRAS DE URGENTE CONCRECIÓN

### PROPUESTA DE OBRA EN ROSARIO - VILLA GDOR. GALVEZ - SAN LORENZO. PLANO N°3



- 1. Ampliación playa San Lorenzo
  - 2. Curva y empalme Cabin 8
  - 3. Acceso vías trocha angosta Puerto Sur
- 
- Liberación de tierras para reconversión urbana
    - A - Rosario Norte / Puerto Norte / Patio Cadenas Parque Scalabrini Ortiz
    - B - Troncal Ferroviaria Tramo Central Renovación Urbana / Nuevo eje Metropolitano
    - C - Ramal Central Córdoba / Estación Central Córdoba Parque Hipólito Yrigoyen
  - Nueva Estación Intermodal de Pasajeros



# SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

PLANO N°4

- PASAJEROS**
- Tren de alta velocidad bajo nivel
  - Sistema metropolitano de transporte
  - Áreas de alta tecnificación de los tendidos ferroviarios
  - Nueva Estación Intermodal de Pasajeros
  - Tramo a desarrollar bajo nivel

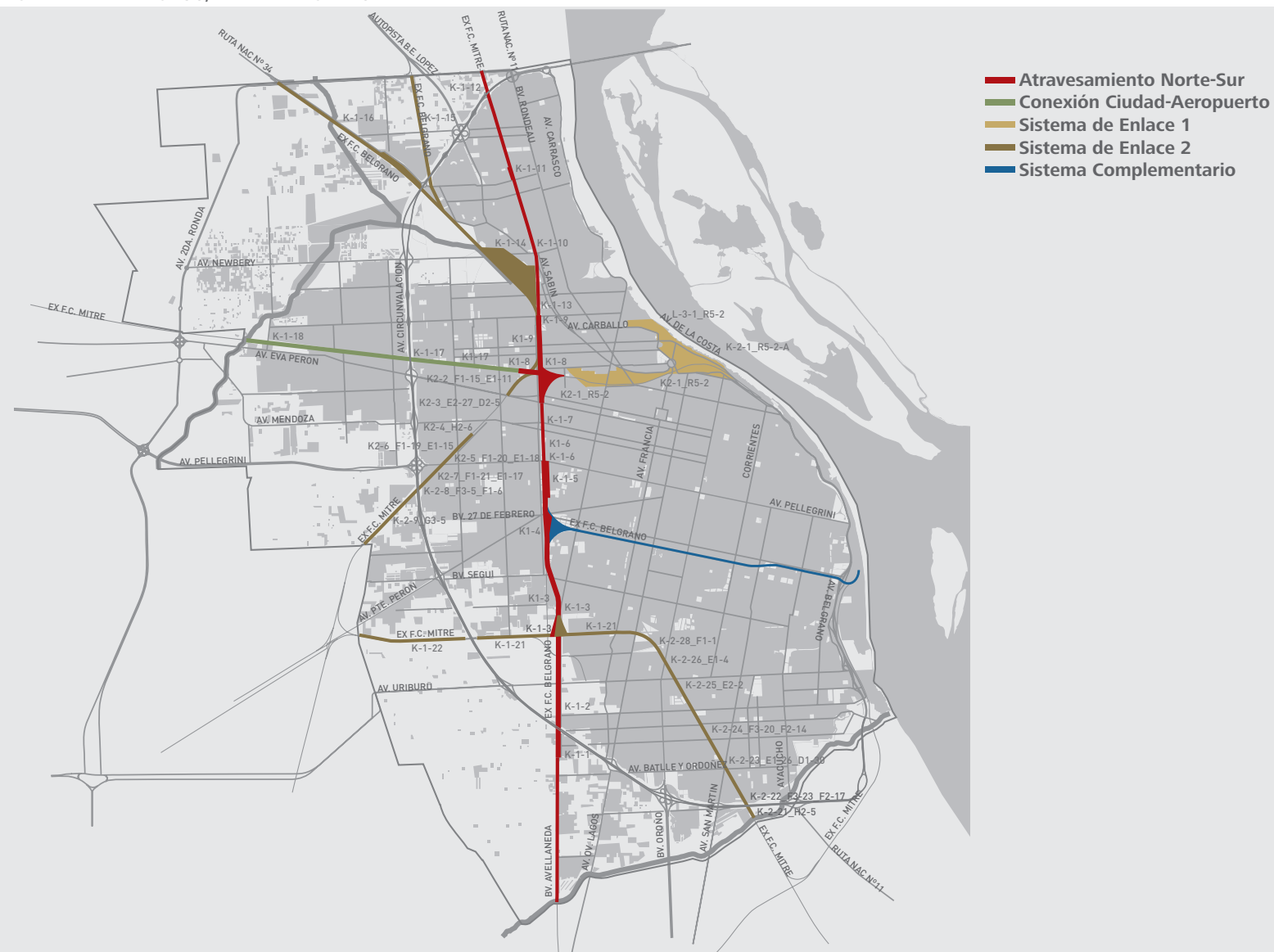
**ESTACIONES**

- 1- Fray Luis Beltran
- 2- Capitan Bermudez
- 3- Granadero Baigorria
- 4- Nuevo Alberdi
- 5- Sarratea
- 6- Antártida Argentina
- 7- Barrio Vila
- 8- Cruce Alberdi
- 9- Rosario Norte
- 10- Rosario Central
- 11- Rosario Oeste
- 12- Central Córdoba
- 13- El Gaucho
- 14- Coronel Aguirre
- 15- Villa Diego
- 16- Alvear
- 17- Soldini
- 18- Perez
- 19- Funes
- 20- Roldán
- 21- Timbúes



# TIERRA A DESAFECTAR DEL USO FERROVIARIO DE CARGAS

## ORDENANZA 6735/99. PLANO N°5



## CLASIFICACIÓN DE LOS COMPONENTES DEL SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS ABIERTOS

### PLANO N°6

#### Sitios y ámbitos que definen el paisaje de la ciudad

- Costa del río Paraná
- Línea de barrancas
- Bordes de arroyos y canales

#### Parques y Paseos

- Parques regionales
- Parques urbanos
- Paseos urbanos
- Balnearios
- Plazas y paseos de carácter distrital o barrial

#### Calles Singulares y Caracterizantes del trazado

- Acceso o puertas de la ciudad
- Bulevares de ronda
- Corredores de centralidad
- Calles con recorridos paisajísticos y/o escenográficos
- Corredores verdes
- Circuitos peatonales



PARTE II

# CAPÍTULO 3

LOS CONTENIDOS PARA UNA INSERCIÓN METROPOLITANA

**01.** La agenda metropolitana

**02.** Los instrumentos: Planes Especiales Interjurisdiccionales

Con la elaboración de este nuevo «Plan Urbano Rosario 2007-2017» el municipio de Rosario reafirma su vocación de integración con el área metropolitana.

Si bien se definen normas y proyectos dentro de los límites formales de la ciudad, se hace teniendo en cuenta su continuidad con el Aglomerado Urbano del Gran Rosario y su interacción a nivel de la Región Metropolitana de Rosario. Con esta finalidad se proponen instrumentos para la suscripción de convenios y acuerdos particulares, que permitan fijar objetivos compartidos con los municipios y comunas aledañas y con el gobierno provincial.

## 01. La agenda metropolitana

En su Plan Urbano, Rosario incorpora propuestas que responden a los desafíos y problemáticas propios de su identidad como Ciudad Metropolitana: el incremento de los procesos de urbanización en las localidades del área; el desarrollo de grandes ejes de movilidad vial y ferroviaria de conexión metropolitana; el desarrollo del puerto y la expansión del aeropuerto; el cuidado por las cuestiones ambientales y la creación de grandes parques metropolitanos; el desarrollo de nuevas plataformas productivas, de un parque empresarial y de áreas logísticas.

### El incremento de los procesos de urbanización en las localidades del área

Se registra en el área un importante crecimiento de las localidades que se encuentran en el entorno de la ciudad central, fundamentalmente a

partir del surgimiento de nuevas urbanizaciones en su mayor parte vinculadas al desarrollo residencial. Estas actuaciones requieren una compatibilización con otras políticas vinculadas a la movilidad y preservación del medio ambiente y de los recursos naturales, para contener desarrollos no deseables, preservar suelos productivos y garantizar la creación de los parques metropolitanos propuestos por el plan.

### La movilidad, las infraestructuras económicas y las cuestiones ambientales

El Plan Urbano Rosario sostiene, como una de sus premisas fundamentales, la importancia de articular los aspectos referidos a la movilidad, el desarrollo de las infraestructuras económicas y las cuestiones ambientales en el ámbito metropolitano.

Con respecto a la movilidad propone el refuerzo de la red vial, fluvial y ferroviaria, así como la mejora en la conectividad aérea. En cuanto a las infraestructuras económicas impulsa el reordenamiento de las instalaciones productivas y, particularmente, de aquellas relacionadas con el sistema de transacción y transferencia de cargas. En tanto en lo que respecta a la calidad ambiental, pone especial énfasis en la protección de los cursos hídricos y sus cuencas, la costa, las islas del Alto Delta y las áreas productivas rurales. En este sentido, propone la creación de grandes parques metropolitanos y la implementación de políticas de saneamiento ambiental con relación a la disposición de los residuos sólidos, el tratamiento de los efluentes y el control de las inundaciones.

Si bien actualmente existe un conjunto de proyectos estratégicos que vinculan a Rosario con las localidades de la Región Metropolitana, a través de los cuales la Municipalidad promueve la concertación y el desarrollo de acciones mancomunadas con los municipios y comunas, como también con los organismos provinciales y nacionales competentes, está claro que es menester desde la perspectiva del plan, optimizar el sistema de accesos metropolitanos a Rosario, para lograr una vinculación más ágil y ordenada entre la ciudad y las demás zonas de la región. Entre los proyectos vinculados a la movilidad se destacan el Plan Circunvalar y la avenida de Segunda Ronda, ya que ambos responden a una necesidad de carácter económica productiva, porque con ellos se resuelve en parte el traslado de cargas. Particularmente, el Plan Circunvalar, se plantea como un plan ferroviario de cargas de unos 70 kilómetros de longitud, con un recorrido fijado prácticamente en forma paralela a la autopista AO 12. En sintonía con el Circunvalar, la avenida de Segunda Ronda, se define como una segunda avenida de circunvalación cuyo recorrido involucra a los municipios de Rosario, Granadero Baigorria, Funes y Pérez. Esta segunda circunvalación, estimada en una extensión de 32 kilómetros, actuará como una herramienta ideal para reestructurar el borde de la ciudad y organizar su relación con el conurbano, y permitirá descongestionar a la avenida de Circunvalación 25 de Mayo en el arco noroeste, ya que funcionará como un derivador constante del tránsito de cargas.

Como complemento de las vías antes detalladas, se determina la necesidad de desarrollar un sistema de conexiones intra-metropolitanas que contemple la construcción del tramo norte de la ruta provincial n.º 34 S, el tramo sur de la misma vía entre autopista a Córdoba y la ruta nacional n.º 33,



la extensión hacia el norte del Camino de los Granaderos hasta su intersección con la ruta provincial n.º 34 S Norte, la continuación de avenida Uriburu hacia el oeste dentro de Pérez y la conexión con la ruta provincial n.º 14, y la extensión de la avenida Batlle y Ordóñez, hasta empalmar con la prolongación de la avenida Uriburu. (*Plano n.º 7*)

### **El desarrollo del Puerto**

En relación a lo antes mencionado, el plan prioriza el desarrollo de las grandes instalaciones de soporte económico, como el Puerto de Rosario y el Aeropuerto Internacional Islas Malvinas.

El reordenamiento y modernización del área portuaria tiene por finalidad el acondicionamiento del sector, de sus instalaciones y de sus accesos, para optimizar su funcionamiento como puerto multipropósito. Determina en función de eso el corrimiento del área operativa del puerto al sector comprendido entre calle Cerrito el brazo norte del arroyo Saladillo y el límite oeste la avenida de Acceso Sur y define al sector ubicado hacia el norte como área de reconversión urbana. Establece pautas para el proceso de reordenamiento, marco en el que se destacan las siguientes actuaciones: la sistematización de la red vial interna y los accesos; la definición de un programa ambiental para resolver los impactos de la actividad portuaria sobre la ciudad y otras localidades del área metropolitana; la liberación progresiva de los depósitos de cargas, mediante la implementación de un área logística ubicada en el Parque Empresarial Uriburu, que funcione como complemento del puerto; la incorporación de los remanentes del Acceso Sur al Parque La Tablada, para generar una barrera ambiental de protección de las áreas residenciales

localizadas en la barranca alta. Plantea además, la recuperación del Brazo Norte del arroyo Saladillo y el ordenamiento de los usos sobre el brazo principal; la recuperación de los barrios contiguos (entre el brazo Norte, avenida Nuestra Sra. del Rosario y el arroyo Saladillo) y la definición de nuevos usos y áreas de desarrollo urbano.

### **La expansión del Aeropuerto**

En lo que respecta al Aeropuerto el plan anuncia su futuro crecimiento, por lo cual determina la necesidad de preservación del área que lo rodea, ya que el mismo se encuentra en un proceso de readecuación de la aeroestación, sus instalaciones y accesos, para complementar su presencia regional como aeroestación internacional de pasajeros agregando el de transporte de cargas. Se establece a los efectos de concretar este objetivo principal, la firma de un convenio con la localidad vecina de Funes y el gobierno provincial, para contemplar la realización de accesos diferenciados para el movimiento de cargas, la localización y dimensionamiento de la estación de transferencia y depósitos de cargas, la minimización de conflictos entre las funciones de carga y de transporte de pasajeros y por ende, la previsión de la expansión de sus instalaciones, con una restricción a la urbanización en el área comprendida dentro del cono de sombras.

### **La creación de nuevas Plataformas Productivas y Áreas Logísticas**

En este nuevo plan, se propone superar la modalidad tradicional de demarcación de distritos industriales que significaba la simple calificación de suelo para el desarrollo industrial, lo cual ha

llevado en estos años a un sustancial incremento en los valores del suelo que repercute en contra de su propio crecimiento. Con la determinación de un «Sistema Local de Plataformas Productivas» se pretende ofrecer una propuesta integral para complementar la oferta de suelo existente en los distritos industriales y promover el desarrollo de nuevos sectores en forma planificada, programada y concertada con los actores interesados. Se intenta de este modo, generar un entorno de múltiples localizaciones y articular iniciativas a escala metropolitana, de manera de conformar un sistema regional de radicaciones productivas.

Se define a las plataformas productivas como áreas sometidas a una planificación particular donde se integran espacios funcionales, para la radicación de actividades económico-productivas y equipamiento complementario. Su desarrollo se podrá dar en forma secuencial, mediante la aprobación de uno o varios polígonos industriales, de los que involucra cada plataforma, como módulos de crecimiento progresivo.

A los efectos de alcanzar un incremento organizado, el municipio fijará una normativa particular, que ordene y regule el uso de estas superficies, para ser destinadas a nuevas localizaciones industriales y/o de servicio y para resolver situaciones de traslados de empresas agrupadas por sector y tipo de actividad, y también, por consideraciones especiales referidas a su posible impacto ambiental.

En forma integrada al Plan Circunvalar se plantea además la posibilidad de localización de áreas logísticas para el reordenamiento de la actividad en la región.

## Los sistemas e infraestructuras ambientales

Los proyectos de interés prioritario para la Municipalidad de Rosario en relación con los sistemas e infraestructuras ambientales son los siguientes:

- el sistema de parques metropolitanos;
- la protección del Alto Delta del río Paraná;
- las plantas de tratamiento, transferencia y disposición final de residuos sólidos urbanos e industriales;
- las obras estructurales de saneamiento;
- las obras de saneamiento de los cursos del río Paraná y de los arroyos Saladillo y Ludueña; la planta de tratamiento de efluentes cloacales y el complementamiento de las redes colectoras. (*Plano n.º 8*)

## 02. Los instrumentos: Planes Especiales Interjurisdiccionales

Los Planes Especiales Interjurisdiccionales (PEI) están concebidos con un criterio semejante al de los Planes Especiales a nivel urbano, pero con la particularidad de que proyectan acciones que se extienden territorialmente a distintas localidades, por lo que serán elaborados de manera concertada entre los municipios involucrados y con la aprobación de sus órganos legislativos. De igual modo, los Planes Especiales Interjurisdiccionales incorporarán en su desarrollo múltiples actuaciones en las cuales estarán presentes temáticas diversas como los espacios públicos y los equipamientos comunitarios; las grandes infraestructuras viales, de servicios y de comunicación; los diferentes programas de vivienda; y los usos industriales o de servicio.

Son cuatro las grandes intervenciones metropolitanas priorizadas por este Plan Urbano para los próximos diez años, en las que Rosario trabajará de manera mancomunada con los municipios de Granadero Baigorria, Funes, Pérez y Villa Gobernador Gálvez.

### PEI Parque Habitacional de la Cabecera

El Plan Especial del Parque de la Cabecera surgió de la gestión planificada de manera conjunta entre los municipios de Rosario y Granadero Baigorria a partir de un acuerdo inicial aprobado por los Concejos Municipales de ambas localidades, en base al cual se convocó a un concurso internacional de ideas para el desarrollo del plan.

Esta iniciativa abarca una gran área junto al río Paraná, en el límite municipal de las ciudades de Rosario (al sur) y la localidad de Granadero Baigorria (al norte), y coincidente con el viaducto de acceso al puente. Este sector, que se encuentra vacante casi en su totalidad de usos urbanos, es de propiedad pública y posee una superficie total de 80 ha, correspondiendo 11 ha al Municipio de Rosario y 69 ha al Municipio de Granadero Baigorria. Allí se encuentra localizado el asentamiento de pescadores conocido como Remanso Valerio, que ocupa aproximadamente 5 ha y alberga a 600 familias. A través de la intervención del gobierno de la provincia de Santa Fe y del municipio de Granadero Baigorria, se promueve la rehabilitación de este asentamiento mediante el desarrollo de soluciones habitacionales, la provisión de servicios y equipamiento comunitario y la dotación de equipamiento relacionado con la venta de productos del río, en articulación con el programa del nuevo parque público que contempla el Plan Especial

para el área con una superficie total aproximada de 32 ha (11 ha en Rosario y 21 ha en Granadero Baigorria).

El plan incluye, asimismo, la instalación en dos etapas de una nueva Planta Potabilizadora de Agua que ocupa una superficie de 12 ha en el territorio correspondiente a Granadero Baigorria, obra pública que estará a cargo de Aguas Santafesinas S.A. (ASSA). También se contempla el reordenamiento vial del área, que comprenderá el aprovechamiento racional de las calzadas existentes, la prolongación desde la rotonda final de avenida de Circunvalación y hacia el norte del Paseo Ribereño, la eventual apertura de accesos vehiculares y peatonales a través de la nueva planta potabilizadora de aguas de aguas y la incorporación de estacionamientos públicos. Se prioriza la concreción del Paseo Ribereño desde avenida Circunvalación hasta avenida Los Plátanos. Por otro lado, el plan incorpora los muelles, dársenas y explanadas sobre la ribera, y propone la prolongación del Paseo del Caminante, en tanto ninguna de estas intervenciones presente impactos negativos para el funcionamiento de las instalaciones de potabilización. Plantea también la incorporación de equipamientos y vivienda desarrollados mediante la gestión conjunta público-privada, a fin de otorgar los servicios necesarios para el desarrollo del parque, tales como servicios gastronómicos, sociales, culturales y deportivos, entre otros.

### PEI Parque Habitacional Ludueña-Funes

Para desarrollar de manera conjunta entre los municipios de Rosario y Funes, con este plan se propone la recuperación ambiental de las márgenes del arroyo Ludueña, a los efectos de reproducir

la actuación efectuada mediante la implementación del Plan Parque Habitacional Ludueña, en el municipio de Rosario.

La premisa básica es continuar con el parque público en Funes para conformar una reserva natural de carácter metropolitano. La propuesta consiste en la replica de la avenida paralela al arroyo y el paseo ribereño en ambas localidades. En este caso, el proyecto vial de Segunda Ronda, cuyo recorrido involucra a los municipios de Rosario, Granadero Baigorria, Funes y Pérez, permitirá ordenar la conexión entre las localidades vecinas, articulando el proyecto a nivel territorial. El plan prevé además, el desarrollo en el municipio de Funes, de programas de vivienda para distintos sectores sociales, de altos, medios y bajos recursos, con la incorporación simultánea de equipamiento comunitario, en línea con la experiencia ejecutada en Rosario.

### **PEI Parque Empresarial Rosario-Pérez**

Se propone la ejecución conjunta, entre los municipios de Rosario y Pérez, de un Parque Empresarial en el sector que se extiende sobre el Corredor Uriburu, al oeste de la avenida de Circunvalación, en el límite entre ambas localidades. Esta iniciativa permitiría la constitución de un parque de carácter metropolitano, mediante la extensión del parque actual de Rosario y su unión con los desarrollos efectuados en el municipio vecino. El parque pensado para la instalación de industrias de mediano y gran porte, puerto seco y áreas logísticas, contará con 280 ha en Rosario, que se irán transformando en suelo industrial mediante la conformación de Polígonos Industriales y/o de Servicio de Planificación Concertada. Con esta

iniciativa, se pretende crear una Plataforma Productiva de gran escala y ubicada en una posición estratégica. Con su extensión a Pérez, el Parque Empresarial podría anexar aproximadamente 100 ha más, lo que representa un enorme potencial para impulsar el desarrollo de suelo industrial en la región, con enormes ventajas de localización, por encontrarse vinculado a la avenida de Circunvalación, a la Segunda Ronda y contar con una comunicación ferroviaria directa.

### **PEI Arroyo Saladillo/Parque Sur-Villa Gobernador Gálvez**

Este plan demanda una gestión planificada de manera conjunta entre el Municipio de Rosario y el municipio de Villa Gobernador Gálvez. La costa Sur de Rosario fue históricamente la depositaria de aquellas actividades que debían alejarse del centro: frigoríficos, matadero, pequeños astilleros y el área del Puerto Sur desarrollada a partir del año 1970. Justamente por esos años, se localizaron en el sitio grandes conjuntos de vivienda de construcción pública y se inició un acelerado proceso de radicación de asentamientos irregulares ocupando las márgenes del arroyo Saladillo y tierras de dominio portuario. El viejo barrio del Saladillo cambió su carácter original, definido por grandes casonas burguesas, para adoptar un perfil decididamente obrero, con la instalación del frigorífico Swift en las primeras décadas del siglo XX. Luego de un progresivo deterioro, presenta en la actualidad una compleja situación en la cual se han acentuado los procesos de marginalidad social, daño ambiental y desarticulación física-funcional del espacio y de los usos urbanos que incorpora.

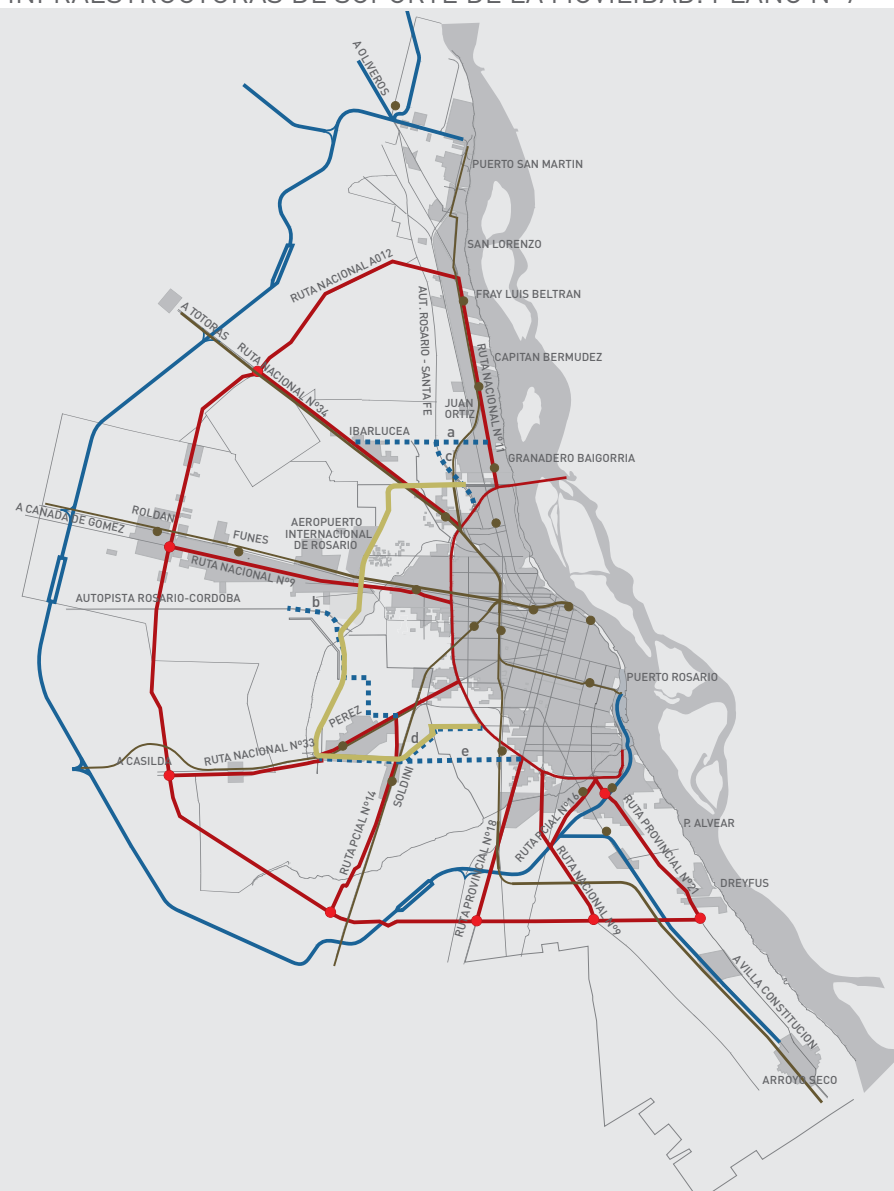
El objetivo de esta propuesta es desarrollar políticas activas concertando con actores públicos y privados, con el fin de rehabilitar el barrio, promover la construcción de vivienda social, reorganizar el espacio ciudadano, sanear el ambiente y recuperar el paisaje en los bordes del arroyo y del río Paraná, mejorar los accesos y reconvertir infraestructuras resguardando el patrimonio industrial.

El plan servirá de referencia para llevar adelante una operación urbanística transformadora. No se plantea como un instrumento rígido sino para cumplir el rol de plataforma que permita viabilizar la negociación y la búsqueda de consensos entre los diversos actores, para resolver problemas de complejidad. La intervención propicia la recuperación de la calidad de vida urbana aceptable para un barrio con una rica historia pero olvidado y, al mismo tiempo, el completamiento de la planificación del frente de agua, proyecto que la ciudad lleva adelante desde los últimos años. Asimismo, este plan propone la rehabilitación y apertura al público de los edificios antiguos de la planta del Frigorífico Swift, a fin de valorizar, con la instalación de un mercado, un pasado vinculado a la actividad industrial. Este espacio operaría como referente de la historia barrial y como estímulo para el desarrollo de otras intervenciones en el lugar, a partir de la implementación de mecanismos de gestión público-privada.

## LOS PROYECTOS METROPOLITANOS DE CARACTER ESTRATÉGICO

LAS OPERACIONES PRIORITARIAS EN RELACIÓN CON LAS INFRAESTRUCTURAS DE SOPORTE DE LA MOVILIDAD. PLANO N°7

- **Proyecto Circunvalar Rosario**
- **Av. de Segunda Ronda**
- - - **Sistema de conexiones intra-metropolitanas**
  - A. Tramo Norte de la ruta provincial n.º 34 S
  - B. Tramo Sur de la ruta provincial n.º 34 S entre autopista a Córdoba y ruta n.º 33.
  - C. Camino de los Granaderos hasta su intersección con la ruta provincial 34 S Norte.
  - D. Av. Uriburu hacia el Oeste hasta el distrito Perez y conexión con la ruta provincial n.º 14.
  - E. Av. Battle y Ordoñez hasta empalmar con la prolongación de Av. Uriburu
- **Sistema de accesos metropolitanos a la ciudad de Rosario**
- **Sistema metropolitano de transporte de pasajeros.**



## LOS PROYECTOS METROPOLITANOS DE CARACTER ESTRATÉGICO

LAS OPERACIONES PRIORITARIAS EN RELACIÓN CON LOS SISTEMAS E INFRAESTRUCTURAS AMBIENTALES. PLANO N°8



- Áreas de reserva**
  - A. Reserva ambiental Funes
  - B. Reserva ecológica Perez
  - C. Presa arroyo Ludueña
- Sistema de parques metropolitanos**
  - D. Parque de la Cabecera
  - E. Parque del Aeropuerto
  - F. Parque Villarino
  - G. Parque Talleres Perez
  - H. Parque la Tablada
  - I. Parque de las Vías y Scalabrini Ortiz
- Alto delta del río Paraná**
- Obras de saneamiento de los cursos del río Paraná y de los arroyos Saladillo y Ludueña**
  - J. Cuenca arroyo Ludueña
  - K. Cuenca arroyo Saladillo
- Suelo urbanizado**



PARTE II

# CAPÍTULO 4

LAS OPERACIONES ESTRUCTURALES

- 01.** Eje 1: Las Centralidades Urbanas
- 02.** Eje 2: El Frente Costero
- 03.** Eje 3: El Nuevo Eje Metropolitano Norte-Sur
- 04.** Eje 4: El Nuevo Eje Metropolitano Este-Oeste
- 05.** Eje 5: Los Bordes de los Arroyos
- 06.** Eje 6: El Nuevo Frente Territorial

Para lograr una importante transformación dentro del ámbito municipal, se prioriza el desarrollo de seis grandes operaciones estructurales, que abarcan porciones importantes del territorio urbano, a las que se les asigna el carácter de intervenciones estratégicas, orientadoras de la actuación urbanística, que se articulan entre sí y le otorgan sentido a la ejecución de las acciones más específicas. Es en estas actuaciones donde se pone el énfasis para dar impulso a un proceso de cambio apostando a las mayores potencialidades que presentan estas porciones territoriales, pero también reconociendo las problemáticas más importantes de la ciudad que se registran mayoritariamente en estos lugares y que demandan un cuidado y/o resolución prioritaria.

Estas intervenciones constituyen el punto de partida para una actuación urbanística por su potencial sinérgico, ya que se presentan como una concatenación de grandes proyectos ordenados y orientados en pos del logro de objetivos comunes de transformación delineados para cada eje. Conforman un foco de atención a partir del cual se podrá extender la renovación urbanística y expandirse al resto del territorio. Para ordenar las actuaciones en cada uno de estos ejes se deberán elaborar los correspondientes planes maestros sustentados en los criterios que se detallan a continuación. (*Plano n.º9*)

## **EJE 1: Las Centralidades Urbanas**

El desarrollo de la estructura urbana de Rosario pone en cuestionamiento la centralidad tradicional, entendida como el lugar histórico de concentración de actividades vinculadas con el comercio,

los servicios especializados, la administración, las finanzas y la residencia. En ese sentido, la ciudad demanda ser comprendida cada vez más como una estructura policéntrica, con nuevas centralidades, de distintas magnitudes, tanto de carácter metropolitano como municipal.

La centralidad hace referencia a los sectores de la ciudad donde, en torno a espacios públicos de distinto carácter, se agrupan funciones y usos que ofrecen servicios a amplios grupos de población. Puede tratarse de un uso o servicio específico concentrado en un sitio determinado o de la coexistencia de distintas actividades que se realizan sinérgicamente, dando respuestas a demandas de distinto carácter. Por ello, las nuevas centralidades se presentan como un medio apropiado para reactivar la ciudad existente, partiendo del valor que simboliza el centro tradicional y que se va adecuando necesariamente a las nuevas particularidades que muestra la estructura de la ciudad.

El reciente proceso de descentralización administrativa del municipio, plasmado en sus seis emblemáticos centros cívicos (los CMD), contribuye a la definición del marco para una nueva concepción de la vida urbana. Sin embargo, es fundamental que esta progresiva transformación trascienda los límites de la esfera gubernamental o administrativa del municipio, para abarcar integralmente la vida social, económica y cultural.

Es necesario recomponer la estructura de la ciudad de modo equilibrado, donde convivan en un único proyecto tanto las fuerzas económicas del mercado como las políticas públicas que la resguarden y potencien otorgándole nuevos valores.

Esta recomposición demanda la formulación de un plan maestro donde se detallen las acciones previstas. Se trata de un conjunto de prácticas tendientes a la renovación y puesta en valor del interior de la ciudad que contempla intervenciones en las áreas más centrales y, fundamentalmente, en el resto de los distritos. Implican acciones de distintos carácter que se vinculan con operaciones de renovación/transformación en el sistema vial y ferroviario de la ciudad (en particular en los accesos y atravesamientos).

De acuerdo con esto, el plan maestro de las centralidades urbanas identifica dentro del tejido urbano a sectores que se caracterizan por la concentración de actividades de soporte y complementarias a las de la vivienda, tales como el comercio, los servicios y los equipamientos. Estos sectores, denominados genéricamente «centralidades», configuran espacios-áreas y corredores representativos y reconocibles por la ciudadanía y constituyen elementos estructurales de la ciudad y/o de los distritos. Por tal motivo cumplen un rol significativo en la definición del ordenamiento urbanístico. Por ello, conformar un sistema de centralidades urbanas tiene por finalidad rehabilitar y revitalizar el área central tradicional de la ciudad, ampliándola mediante la promoción de nuevos núcleos de jerarquía metropolitana, con roles específicos, que refuercen el papel de Rosario como centro de servicios especializados para una cada vez más extensa región.

Además, se trata de revitalizar los subcentros urbanos tradicionales y promover centralidades distritales que refuercen funcional y simbólicamente su estructura, en torno de los edificios de los Centros Municipales de Distrito.

El sistema de centralidades urbanas está conformado por distintos sectores (áreas y corredores) existentes o por desarrollar, que se clasifican de acuerdo con su alcance o área de cobertura y el tipo de actividades que en ellos tienen lugar, en los centros metropolitanos, las extensiones del área central, los subcentros urbanos o grandes corredores comerciales, los centros barriales y los centros distritales. (*Plano n.º 10*)

## LOS CENTROS METROPOLITANOS

Se refieren a aquellos sectores de la ciudad que se caracterizan por una elevada concentración de establecimientos comerciales, de servicios y equipamientos que, por su cantidad, diversidad y magnitud, configuran sitios de atracción para los habitantes de la ciudad y de otras localidades del área metropolitana y la región. Son sectores que presentan una alta concentración de empleo a la vez que son generadores de un elevado número de desplazamientos en el interior de la ciudad.

En el Plan Urbano se identifican los siguientes centros metropolitanos: Área y Costa Central; Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz (Fase I y II) y Puerto Norte; y Ciudad Universitaria y Parque Científico Tecnológico.

### El Área Central

Las acciones propuestas para el área central deberán tender a asegurar: la permanencia del uso residencial y la radicación de actividades que garanticen un uso continuo en distintos momentos del día; la protección del patrimonio arquitectónico-urbanístico que se encuentra en su interior; el mejoramiento de las condiciones que presenta el

espacio público (particularmente en los sitios de mayor concentración de la actividad comercial y, especialmente, en sus calles peatonales); y el logro de una adecuada calidad ambiental, mediante la intervención en los espacios públicos y la regulación de la edificación.

La movilidad en el área central es uno de los temas a resolver. Al respecto, se prevé un reordenamiento progresivo de los estacionamientos, con el propósito de reducir los conflictos de tránsito ocasionados por los excesivos ingresos de autos al micro-centro y una disposición altamente dispersa de la oferta de estacionamientos.

De acuerdo con las directrices antes expuestas, los nuevos indicadores que orientan la construcción del área central ya se encuentran explicitados en la reciente ordenanza n.º 8243/08 de Reordenamiento Urbanístico del Área Central, que identifica dentro del área general del tejido «tramos de preservación», con el propósito de proteger la presencia de aquellas edificaciones consideradas de valor patrimonial; «tramos de completamiento», con el propósito de completar un frente edilicio con la misma altura de los edificios existentes y «áreas particulares » que se remitirán a otras figuras de la planificación de escala intermedia (Áreas de Protección Histórica y Áreas de Reserva para Plan Especial y/o Plan de Detalle).

### El Centro Scalabrini Ortíz y Puerto Norte

La actuación en el área está orientada a garantizar la continuidad de los espacios públicos a lo largo del Paraná, completar la conexión vial por la ribera entre el norte y el centro de la ciudad y la incorporación de nuevos espacios verdes. Para ello, las disposiciones urbanísticas que se fueron

formulando en los correspondientes planes, han contemplado la protección de los edificios de valor patrimonial, las nuevas superficies que se incorporan al sistema de espacios públicos de la ciudad, la disposición y dimensiones de los volúmenes edificados y la organización de los usos del suelo y del sistema vial. La ordenanza básica n.º 7892/05 fijó la estructura general de espacios públicos, trazados viales y la organización del área en Unidades de Gestión, para el sector denominado «2da Fase del Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz-Puerto Norte». La sanción de las sucesivas ordenanzas Complementarias, correspondientes a las distintas unidades de gestión, fijaron a su vez las pautas para orientar el desarrollo de las urbanizaciones en curso.

### El Centro Universitario Rosario y Polo Científico Tecnológico

El Centro Universitario Rosario (CUR), junto con el Parque Científico Tecnológico en desarrollo, deberá constituirse en el centro de la renovación urbana de todo un amplio sector de la ciudad ubicado en la barranca alta sobre avenida Belgrano entre avenida Pellegrini y bulevar 27 de Febrero. Además de las construcciones propias del centro universitario que irán completando el predio disponible a tal efecto, se deberá prestar especial atención a la construcción de vivienda pública, destinada a la relocalización de los asentamientos irregulares existentes y a la renovación edilicia del entorno más próximo al CUR. El Plan Especial deberá ordenar todo el sector tomando como eje central el desarrollo de la Avenida de la Universidad, la ubicación de nuevos espacios públicos, programas de vivienda y usos vinculados al desarrollo del Polo Científico Tecnológico Rosario.

## **LAS EXTENSIONES DEL ÁREA CENTRAL**

Corresponden a aquellos sectores de la ciudad que, ubicados en las proximidades al Área Central, presentan situaciones potenciales para su desarrollo como centros complementarios, por la disponibilidad de tierra pública, por la posibilidad de traslado de instalaciones ya obsoletas, por registrarse en ellos procesos de cambio y por estar ubicados en lugares estratégicos de ingreso al centro desde los distintos puntos cardinales. Desde el norte, el oeste y el sur se identifican como sectores de extensión del área central: Cruce Alberdi y Pichincha; Pellegrini Parque y Parque Hipólito Yrigoyen.

### **El Cruce Alberdi – Pichincha**

Corresponde al sector urbano que se extiende al oeste de avenida Francia y al norte de calle Salta hasta su encuentro con el «Cruce Alberdi». Se registran en él gran cantidad de depósitos e instalaciones industriales de pequeño porte que tenían razón de ser por su vinculación directa con la terminal ferroviaria del transporte de cargas. Desaparecida hace años tal actividad, el plan alienta su transformación por encontrarse frente a un parque urbano, a un área de nueva vivienda y a la futura estación terminal ferroviaria. Debido a esta condición de nueva puerta de entrada a la ciudad (y al Área Central) es que se propone la realización de un plan especial que establezca nuevos indicadores urbanísticos, la recuperación de edificios de valor patrimonial y la definición de un nuevo frente urbano a lo largo del nuevo trazado que conforma la avenida Bordabehere. Respecto del sector correspondiente al Barrio Pichincha, la actuación urbanística ya

está contemplada en el «Plan Especial Barrio Pichincha» (ordenanza n.º 8125/06), el cual propone la refuncionalización del lugar como un área complementaria de extensión del área central para el uso residencial y el establecimiento de actividades recreativas. En ese sentido, se alentará la reconversión funcional del sector, promoviendo el desplazamiento de depósitos e instalaciones fabriles, la radicación de actividades comerciales y recreativas, que contemplen la recuperación total o parcial de las instalaciones existentes y el desarrollo residencial incentivando la construcción de nueva vivienda mediante la reestructuración de centros de manzana.

### **El sector Pellegrini – Parque**

Corresponde al sector ubicado a lo largo de avenida Pellegrini, entre las calles Iriondo y Ovidio Lagos, el cual se presenta como espacio apropiado para inducir una renovación urbana a raíz de la presencia de depósitos municipales y la Cárcel de Encausados. Actividades que en un momento se encontraban en el borde de la ciudad y que hoy ya no tiene sentido mantener en un lugar que se encuentra vinculado directamente con el Parque Independencia, el centro comercial y gastronómico de avenida Pellegrini, el sector de Tribunales y el resto del área central. Por la habilitación de la autopista Rosario-Córdoba y por desarrollarse en continuidad a otra área en transformación donde se ubican la Universidad Católica, el Nuevo Hospital de Emergencias Dr. Clemente Álvarez y recientes construcciones de vivienda pública está en condiciones de expresar un nuevo dinamismo en la ciudad.

En función de ello se propone la realización de un plan especial que promueva el desarrollo de este sector de la ciudad como un área complementaria de extensión del área central para el uso residencial y el establecimiento de actividades recreativas, deportivas y comerciales. La reconversión funcional se impulsará mediante la refuncionalización del edificio trasladando la Cárcel de Encausados; el aprovechamiento de los predios de propiedad municipal y el mejoramiento de las condiciones del espacio público a lo largo de la avenida Pellegrini.

### **El Parque Hipólito Yrigoyen**

Corresponde al área que se extiende a lo largo del bulevar 27 de Febrero desde calle San Martín incorporando a los Parques Hipólito Yrigoyen, la Estación Central Córdoba y, avanzando hacia la avenida Belgrano, al Parque Italia. Se propone su desarrollo como un área complementaria de extensión del área central para la incorporación de un programa residencial y el establecimiento de actividades comerciales en torno a los parques.

Esta renovación, que se precisará en un plan especial, incluirá la reconversión funcional mediante el desplazamiento de los depósitos existentes; la construcción de nuevos proyectos de vivienda; la rehabilitación del tejido residencial perimetral al parque; la rehabilitación del Complejo del Buen Pastor; la rehabilitación del sector de Gendarmería para incorporar la parte exterior del predio al Parque Yrigoyen y restaurar el edificio de valor patrimonial con un nuevo uso; la rehabilitación del edificio de la Estación Central Córdoba para completar el proyecto del Parque Yrigoyen y Conjunto Monumental Ernesto Che Guevara.

## LOS GRANDES CORREDORES COMERCIALES O SUBCENTROS URBANOS Y LOS CENTROS BARRIALES

Los grandes corredores comerciales o subcentros urbanos y los centros barriales se extienden a lo largo de avenidas o calles, en distintos barrios y distritos. En muchos casos, se han ido desarrollando para servir a sectores cada vez más amplios de la ciudad. Se identifican los siguientes: avenida Pellegrini (tramo Este); avenida San Martín; Echesortu (calle Mendoza); avenida Alberdi; Estación de Ómnibus (sector calle Cafferata y Patio de La Madera); Ayacucho (tramo Sur); Necochea (barrio La Tablada); avenida Uriburu; Fisherton (tramo oeste de avenida Eva Perón); Empalme Graneros (calle Juan José Paso); Calle Baigorria; y avenida Presidente Perón.

Para estos sectores se plantean las siguientes acciones: la caracterización de los corredores comerciales de acuerdo con las distintas situaciones morfológicas y de ubicación que presentan en relación con el resto de la planta urbana; la revitalización de los corredores de centralidad mediante la promoción del establecimiento de actividades que permitan su uso en distintas horas del día; la elaboración de las normas urbanísticas específicas para el control de los usos y de la edificación y la selección de los elementos de señalización, iluminación y mobiliario urbano que, junto con el tratamiento de las aceras y de las bici-sendas, y de acuerdo con las condiciones particulares que presente cada caso, le otorgue un carácter unitario a cada corredor comercial o subcentro urbano.

## LOS CENTROS DISTRITALES

Corresponden a los sitios de emplazamiento de los edificios de los Centros Municipales de Distritos, donde se promoverá el establecimiento de actividades que refuercen funcional y simbólicamente la presencia de estas instalaciones de la administración municipal e incorporen servicios faltantes a escala distrital. Para responder a estos requerimientos, las zonas seleccionadas para este tipo de intervención, se caracterizaron por estar ubicados en una posición estratégica en cada uno de los seis distritos, por constituirse en un lugar reconocido por la población del sector y por contar con una buena accesibilidad y con una reserva de suelo suficiente, capaz de dar cabida a la complejidad del programa a desarrollar en etapas sucesivas.

Estas actuaciones en su conjunto han abierto un camino de sutura con las partes de la ciudad más degradadas, al conformar un nuevo frente de actuación urbanística que se instala como contrapunto al desarrollo ribereño, para restablecer de este modo un equilibrio entre la ciudad central y más consolidada (el litoral costero) y la ciudad menos consolidada (el cordón perimetral al centro).

## EJE 2: El Frente Costero

Este eje presenta ciertos rasgos de continuidad en cuanto a su uso dado que alberga a lo largo de su recorrido espacios culturales, recreativos, deportivos, gastronómicos, de servicios y de apoyo a la residencia ubicada en este frente. Su consolidación como operación emblemática en el

desarrollo urbano constituye una acción a mantener y reafirmar en los próximos años, con un aprovechamiento y uso esencialmente público, que es el rasgo fundamental que define a toda la actuación en el sector.

La intervención encuadrada en el Plan Maestro de la Costa comprenderá el borde de la ciudad asentado sobre el río Paraná en toda su extensión y en relación con el territorio metropolitano. Su finalidad será continuar con el reordenamiento urbanístico y consolidación del proceso de transformación ya iniciado, la reafirmación del carácter público de la costa con la incorporación de nuevos espacios y recorridos, la utilización sustentable del río desde el punto de vista productivo y recreativo y su protección como recurso natural y paisajístico. Un tema sustancial a desarrollar en este eje es el reordenamiento y aliento de la actividad náutica, mediante la implementación de proyectos específicos que contribuyan a brindar mejores servicios en este rubro, los cuales se podrán ejecutar a través de un régimen de concesión o promoción en el caso de proyectos que estén a cargo del sector privado.

En este plan maestro quedarán establecidos los lineamientos para la actuación a lo largo de toda la ribera, incluyendo operaciones claves que se ordenarán según lo estipulado en instrumentos más específicos, Planes Especiales, Planes de Detalle y Proyectos Urbanos Especiales. En este marco quedarán inscriptas las siguientes actuaciones:

**Costa Norte** —entre muchas otras iniciativas— la construcción del Parque de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria, la renovación y mejora de



los balnearios, el reordenamiento y renovación del Parque Alem (Complejo de Piletas, Camping Municipal y Acuario) y la organización del Parque Náutico del Ludueña en la desembocadura del arroyo;

**Costa Central**, el completamiento del Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz en Puerto Norte continuando con el sistema de parques de la costa central, la rehabilitación del barrio Refinería, la consolidación del Corredor Gastronómico y Cultural de la Costa Central y el completamiento y reestructuración del Parque Nacional a la Bandera incluyendo el sector denominado Franja Joven, el Entorno de la Estación Fluvial y el Puerto Central;

**Costa Sur**, las propuestas para la integración Ciudad-Puerto; la ejecución de los proyectos completos del Parque Italia y del Parque La Tablada, la rehabilitación del sector del Mangrullo y la redefinición de las áreas operativas del puerto. Desde el punto de vista de la conectividad se prevé la incorporación de un circuito fluvial que conecte diferentes puntos de la costa, a fin de brindar una movilidad alternativa, con la creación de una nueva estación fluvial localizada en la desembocadura del arroyo Saladillo, para conformar un sistema integrado por el Paseo del Caminante, la Estación Fluvial de Puerto Norte, la Estación Fluvial Centro y la Estación Fluvial Sur.  
(Plano n.º 11)

También se propone, la consolidación de un recorrido peatonal ininterrumpido y de uso público sobre el borde de agua, a consolidar desde la Planta de Aguas, al norte de la ciudad, hasta el Puerto de la Música ubicado en el remate de la avenida Pellegrini, dando origen a un recorrido de 7,5 km. Respecto del sistema vial el plan

propone el completamiento de la Avenida de la Costa entre avenida Francia y bulevar Avellaneda; la remodelación del sistema ribereño central y la ejecución de la colectora de avenida Belgrano, además de la creación de la Avenida de la Universidad, que permita una conexión directa del complejo universitario con el centro de la ciudad a través del sistema ribereño.

En lo que respecta al tratamiento de los espacios públicos, el plan propondrá las siguientes acciones:

- la calificación progresiva de los distintos sitios del área no portuaria de la costa del Paraná como distritos parque, arterias parquizadas y/o áreas de reserva según corresponda;
- la definición de una normativa urbanística específica que proteja las características naturales de las barrancas en la zona norte y sur de la ciudad;
- la adopción de un criterio para la selección de los elementos de señalización, iluminación y mobiliario urbano para que, junto con el tratamiento de las aceras y de las bici-sendas, otorgue a los parques los paseos y accesos a la ciudad un carácter unitario;
- la conformación de recorridos accesibles para todos contemplando las capacidades diferentes del conjunto de la población;
- el mejoramiento y control de las áreas de concesión;
- la incorporación de servicios sanitarios y gastronómicos.

En cuanto a la incorporación de equipamiento colectivo en el plan se contemplará el desarrollo de cinco complejos náuticos integrales, que incluyan usos gastronómicos y de servicio localizados en el Parque de la Cabecera, en la desembocadura

del Ludueña, en Puerto Norte, en la dársena de la Fluvial y en el Mangrullo. Además, la remodelación del ingreso al balneario La Florida con la incorporación de una instalación gastronómica, la inclusión de mejoras en el edificio de la Estación Fluvial y en el Planetario, la remodelación del Anfiteatro Municipal, la construcción del Puerto de la Música en el remate de avenida Pellegrini integrado a la operación del Puerto Central y la incorporación de una unidad de servicios destinados a cubrir las necesidades del puerto.

### EJE 3: El Nuevo Eje Metropolitano Norte-Sur

Este eje abarca en sentido longitudinal toda la extensión de la ciudad y se ubica en una posición geográfica central de la planta urbana aprovechando la excepcional reserva de suelo correspondiente a la ex Troncal Ferroviaria. Incorpora en su recorrido áreas urbanas caracterizadas por la presencia de situaciones de pobreza y exclusión social, que se manifiestan con la localización de asentamientos irregulares. También se encolumnan en proximidad con este recorrido tres Centros Municipales de Distrito –Norte, Noroeste y Oeste– instalados como potenciales focos de regeneración urbana.

La intervención encuadrada en el Plan Maestro del Nuevo Eje Metropolitano Norte-Sur comprenderá los terrenos ferroviarios correspondientes a las vías del Ferrocarril General Belgrano y a importantes sectores aledaños que estarán sujetos a procesos de reconversión. Su finalidad será constituir la columna vertebral central de la transformación urbanística –la gran avenida–

fundamentalmente vinculada a la conformación de un sistema de conectividad troncal, a través de la concreción de una actuación de gran escala capaz de generar un corredor de movilidad norte-sur, que sirva para conectar con un sistema de movilidad alternativo a la ciudad de Rosario con las localidades del área metropolitana y para ordenar e integrar espacial y socialmente a un conjunto de barrios conexos.

En este plan quedarán establecidos los lineamientos para la actuación a lo largo de todo el eje incluyendo operaciones claves que se ordenarán según lo estipulado en instrumentos más específicos, Planes Especiales, Planes de Detalle y Proyectos Urbanos Especiales. En este marco quedarán inscriptas las siguientes actuaciones: la reconversión del Tiro Federal y Playa Sorrento; el reordenamiento y reurbanización del barrio Travesía (ex barrio Toba), aprobado por ordenanza del Concejo Municipal n.º 8429/09, barrio Industrial y Villa Banana; el desarrollo de nuevas urbanizaciones hacia el sur, localizadas a lo largo de bulevar Avellaneda, Curva Ferroviaria, barrio Acindar, ex Fábrica de Armas y Barrio de Estación El Gaucho. El Plan Maestro planteará para esto las siguientes acciones:

- el reordenamiento progresivo de la vialidad sobre la ex-Troncal Ferroviaria;
- la conservación de las vías y, a ambos lados de las mismas, la ejecución de un sistema vial paralelo a la traza —una gran avenida norte sur— para la implementación de un corredor de transporte público de pasajeros de carácter metropolitano y la consolidación de este corredor como principal acceso ferroviario a la ciudad con una resolución bajo nivel en su tramo central;
- la continuación de bulevar Avellaneda y la eje-

cución de la avenida Albert Sabin;

- la intervención en distintos sectores para lograr un proceso de integración con la construcción de infraestructura, vivienda, espacio público y equipamiento comunitario;
- la conformación de un nuevo frente construido a ambos lados de la avenida, consolidado fundamentalmente mediante el desarrollo de diferentes programas de vivienda;
- la construcción del Parque de Villa Banana como espacio público jerárquico de carácter emblemático para la transformación del sector. (Plano n.º 12)

## **EJE 4: El Nuevo Eje Metropolitano Este-Oeste**

Este eje abarca en sentido este-oeste toda la extensión de la ciudad y se ubica en una posición geográfica media de la planta urbana aprovechando la reserva de suelo correspondiente a la vía del ferrocarril Nuevo Central Argentino ubicada en dirección a Córdoba. Une en su recorrido la costa y centro de la ciudad con el Aeropuerto abarcando en su extensión áreas urbanas caracterizadas por la presencia de situaciones de pobreza y exclusión social, que se manifiestan con la localización de asentamientos irregulares. También se encolumna en proximidad con este recorrido el Centro Municipal de Distrito Noroeste instalado como potencial foco de regeneración urbana.

La intervención encuadrada en el Plan Maestro del Nuevo Eje Metropolitano Este-Oeste englobará la articulación de todas las intervenciones a

desarrollar en la franja este-oeste de la ciudad en torno al trazado ferroviario. Complementa esta actuación la resolución de un par de corredores viales, el par Túpac Amaru-Rafaela. Su finalidad será funcionar como corredor de movilidad este-oeste para optimizar la accesibilidad a los barrios ubicados en sus bordes, para establecer una relación más fluida con las localidades del Área Metropolitana ubicadas sobre este eje y una conexión directa al Aeropuerto, al Parque Scalabrini Ortiz, al sector de Puerto Norte, la costa y el Área Central. Se intenta la conformación de un conector principal que tenga llegada al Aeropuerto desde el centro de la ciudad y que sirva de canal de acceso a la nueva Estación Intermodal de Pasajeros. Con esta actuación de gran escala se pretenderá además, promover la renovación urbana de los sectores degradados ubicados en forma contigua al trazado ferroviario y a los trazados viales.

En este plan quedarán establecidos los lineamientos para la actuación a lo largo de todo el eje incluyendo operaciones claves que se ordenarán según lo estipulado en instrumentos más específicos, Planes Especiales, Planes de Detalle y Proyectos Urbanos Especiales. El plan maestro planteará para esto las siguientes acciones:

- la priorización del ingreso a la ciudad desde el oeste por la autopista Rosario-Córdoba / avenida Pellegrini y el completamiento de sus colectoras, la adecuación del par avenida Eva Perón-avenida Mendoza como sistema de acceso oeste de la ciudad y el reordenamiento progresivo de la vialidad lateral sobre el Eje Este-Oeste;
- la preservación de la traza ferroviaria (ex vías del Ferrocarril Mitre) para permitir la implementación de un corredor de transporte público de

pasajeros de carácter metropolitano, el cual reafirmará las pretendidas conexiones;

- la consolidación de un sistema vial conformado en forma lateral a las vías dando continuidad a las calles Rafaela y Túpac Amaru, para complementar de este modo, al sistema constituido por avenida Jorge Newbery, avenida Sorrento, avenida Sabin y avenida Brigadier López;
- la construcción de la avenida Bordabehere, arteria que facilitará la accesibilidad a la Estación Intermodal;
- el ingreso del transporte de pasajeros de carácter metropolitano y la implementación de un sistema tranviario que vincule la estación con el sector costero de la ciudad. También se reserva esta vía como futura conexión a Córdoba, para conformar un sistema ferroviario de pasajeros de larga distancia;
- el reordenamiento de los sectores ocupados por asentamientos irregulares;
- la reconversión de las tierras ferroviarias de Patio Parada y Patio Cadenas;
- la construcción de la Estación Intermodal de Transporte de Pasajeros (ferroviaria, tranviaria y automotor);
- la construcción del Parque de las Vías y rehabilitación del sector contiguo a la Estación Rosario Norte. (*Plano n.º 13*)

## EJE 5: Los Bordes de los Arroyos

Las cuencas de los arroyos han sido motivo de preocupación a lo largo de la historia de la ciudad. La actuación sobre sus bordes ya se encontraba enunciada en los planes históricos. El Plan Regulador de 1935 proponía la ejecución de parques regionales a fin de preservar el suelo aledaño al

curso de los arroyos libre de ocupación. Sin embargo, a través de los años estos territorios se han ido degradando y se han concentrado en sus bordes algunas situaciones de pobreza y abandono.

No obstante los cursos de agua del Ludueña y del Saladillo aún hoy pueden actuar como disparadores para encauzar el desarrollo de intervenciones que promuevan la transformación de los territorios localizados en el área circundante.

Las intervenciones encuadradas en los Planes Maestros de los arroyos Ludueña y Saladillo, comprenderán dentro del ámbito municipal actuaciones de diferente carácter que involucrarán a los sectores localizados sobre las dos cuencas, ubicados en forma contigua a sus márgenes.

Su finalidad será la preservación paisajística y ambiental de las cuencas mediante el control y reordenamiento de los procesos de urbanización. Se establece para ello, la consideración de los bordes de los arroyos como Áreas de Protección Ecológica y Ambiental (APEA), el saneamiento de los cursos de agua, la reserva de suelo para futuras transformaciones urbanas, la atención a la presencia de los asentamientos irregulares, la conformación de un corredor verde formado por una sucesión de parques de carácter metropolitano, el control y ordenamiento de los programas de vivienda y la definición de un sistema de avenidas localizadas en forma paralela a los arroyos. Se promueve a tal fin, una concertación con los propietarios del suelo, actores institucionales y pobladores del área, que permita impulsar un reordenamiento y desarrollo planificado y programado. En los dos planes quedarán establecidos los lineamientos para la actuación a lo largo

de cada eje incluyendo operaciones claves que se ordenarán según lo estipulado en instrumentos más específicos, Planes Especiales, Planes de Detalle y Proyectos Urbanos. En este marco quedarán inscriptas las siguientes actuaciones:

- con respecto a la cuenca del arroyo Ludueña, el plan fijará como operaciones más emblemáticas: la puesta en valor del predio del Bosque de los Constituyentes, su recuperación paisajística, la generación de una nueva accesibilidad e incorporación de equipamiento urbano específico; el desarrollo y ejecución del Barrio Centro del Parque Habitacional Ibarlucea, aprobado por ordenanza del Concejo Municipal n.º 8064/06; de los complejos residenciales en torno al eje avenida Wilde/avenida J. Newbery, aprobados por ordenanza del Concejo Municipal n.º 8431/09; la actuación referida al reordenamiento y/o reubicación de los asentamientos irregulares y de las actividades productivas ubicados en las márgenes del arroyo; la relacionada con la ejecución de la urbanización Parque Habitacional Ludueña aprobada por ordenanza del Concejo Municipal n.º 7932/05; y la creación de nuevos espacios públicos en los bordes del curso de agua;
- para el cuidado y protección de la cuenca del arroyo Saladillo, el plan establecerá una operación de carácter integral que involucra la recuperación de los Bajos del Saladillo y reordenamiento de clubes de la zona Sur; el rescate del brazo norte y del brazo principal del arroyo; la rehabilitación de los barrios Isla del Saladillo y El Mangrullo; la remodelación general del Parque Regional Sur con el mejoramiento de los accesos y de las márgenes del arroyo; su extensión programada para preservar las condiciones naturales del arroyo y la rehabilitación y ampliación del balneario Los Ángeles.

Respecto del sistema vial vinculado a los sectores involucrados con la cuenca del arroyo Ludueña se establece lo siguiente: la ejecución de las avenidas de borde del arroyo Ludueña y del Canal Ibarlucea; la ejecución de las avenidas de borde de los parques públicos; la apertura de calles Baigorria, Bouchard y Grandoli. Respecto del sistema vial vinculado a los sectores involucrados con la cuenca del arroyo Saladillo se establece lo siguiente: la ejecución de las avenidas de borde del Saladillo; el ensanche de avenida Ovidio Lagos para posibilitar una doble calzada en el tramo avenida de Circunvalación-arroyo Saladillo.

En vinculación con la temática de los espacios públicos, con el desarrollo de los planes, se promueve la calificación de las costas de los arroyos Ludueña y Saladillo y de los canales Ibarlucea y Salvat, como distritos parque y/o áreas de reserva. (*Plano n.º 14*)

## EJE 6: El Nuevo Frente Territorial

Los territorios localizados en los bordes de la ciudad constituyen la reserva de suelo futura que puede garantizar un desarrollo equilibrado y sustentable.

Rosario dispone aún de una importante superficie de suelo ya urbanizado y que no ha alcanzado un estado de consolidación total. Estos intersticios requieren ser completados con la provisión de la infraestructura y la construcción de los equipamientos necesarios. El cuidado y protección de estos sectores de la ciudad, con una adecuada planificación y programación, se transforma en una acción prioritaria a la hora de

definir un proyecto sustentable en el tiempo.

El Plan Maestro del Frente Territorial tendrá como finalidad priorizar el completamiento de la ciudad por sobre la extensión; controlar y ordenar los procesos de urbanización limitando el crecimiento indiscriminado de la planta urbana y regulando los usos en los distintos sectores que involucra. Abarcará para ello, todo el arco oeste de la ciudad de Rosario localizado sobre el límite del municipio, encolumnado en torno a la avenida de Circunvalación. En este plan quedarán establecidos los lineamientos para la actuación a lo largo de todo el frente incluyendo operaciones claves que se ordenarán según lo estipulado en instrumentos más específicos, Planes Especiales, Planes de Detalle y Proyectos Urbanos. En este marco quedarán inscriptas intervenciones vinculadas al crecimiento de zonas de actividades logísticas, sistemas de parques metropolitanos, suelos no urbanizables y zonas residenciales. Las operaciones a desarrollar estarán relacionadas con las principales infraestructuras territoriales: los accesos (incluyendo el puente Rosario-Victoria), el sistema de rondas (avenida de Circunvalación y avenida de Segunda Ronda), el Aeropuerto, las áreas definidas para la localización de servicios logísticos, el Parque Empresarial y el Predio Ferial, las áreas industriales más consolidadas de la ciudad, y los grandes parques metropolitanos. (*Plano n.º 15*)

El Plan Maestro planteará para esto las siguientes acciones:

- la compatibilización entre el desarrollo de los programas de carácter productivo, recreativo, infraestructural o logístico y el sistema de movilidad regional;

- la preservación de las tierras rurales, enclaves naturales y cuencas hídricas.

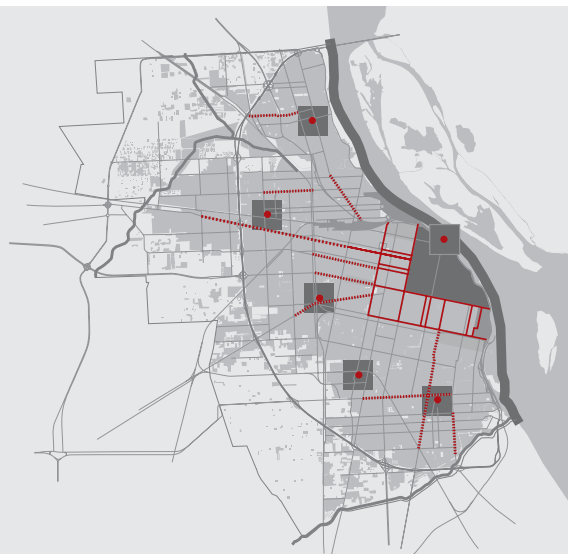
En relación al sistema vial se plantean las siguientes operaciones:

- el ingreso a la ciudad desde el oeste por la autopista Rosario-Córdoba / avenida Pellegrini y el completamiento de sus colectoras;
- la adecuación del par avenida Eva Perón-avenida Mendoza como sistema de acceso oeste de la ciudad; la remodelación de la avenida Joaquín Granel en su conexión con la ruta nacional n.º 34; la construcción de la Colectora de la Autopista para que funcione como una extensión de Avenida de los Granaderos hasta el límite norte del Municipio; la ejecución de la avenida Albert Sabin y la recualificación de avenida Ayacucho, avenida San Martín y avenida Presidente Perón;
- en relación con el sistema de los grandes anillos y ejes de circunvalación se plantea la ejecución de la avenida de Segunda Ronda, en el tramo comprendido entre la autopista Rosario-Córdoba y la avenida Jorge Newbery, como un nuevo anillo de circunvalación que servirá para derivar el mayor tránsito de cargas fuera de la ciudad;
- la definición de la avenida de Circunvalación como corredor metropolitano, destinado a la localización de grandes emprendimientos industriales, de servicio y de apoyo logístico; la ampliación de las calzadas principales y el completamiento de las calzadas colectoras.

Respecto del sistema de espacios públicos el plan maestro promoverá la definición de una Corona Ambiental Metropolitana como reserva de espacios verdes constituida por los parques y áreas de reserva ambiental.

## LAS OPERACIONES ESTRUCTURALES CLAVES

PLANO N°9



LAS CENTRALIDADES URBANAS



EL FRENTE COSTERO



EL NUEVO EJE METROPOLITANO NORTE-SUR



EL NUEVO EJE METROPOLITANO ESTE-OESTE



LA CUENCA DE LOS ARROYOS LUDUEÑA Y SALADILLO



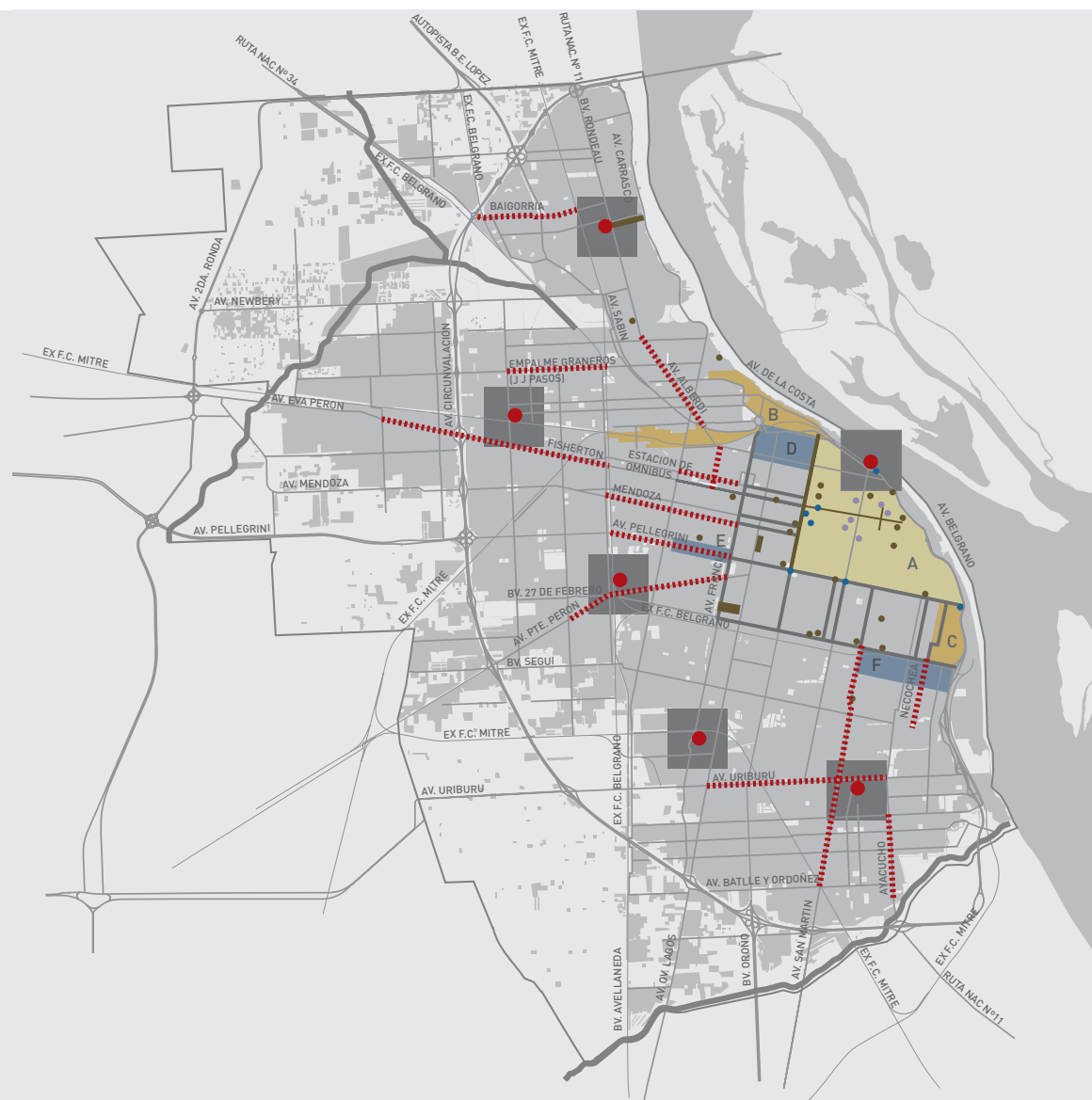
EL FRENTE TERRITORIAL



## LAS CENTRALIDADES URBANAS

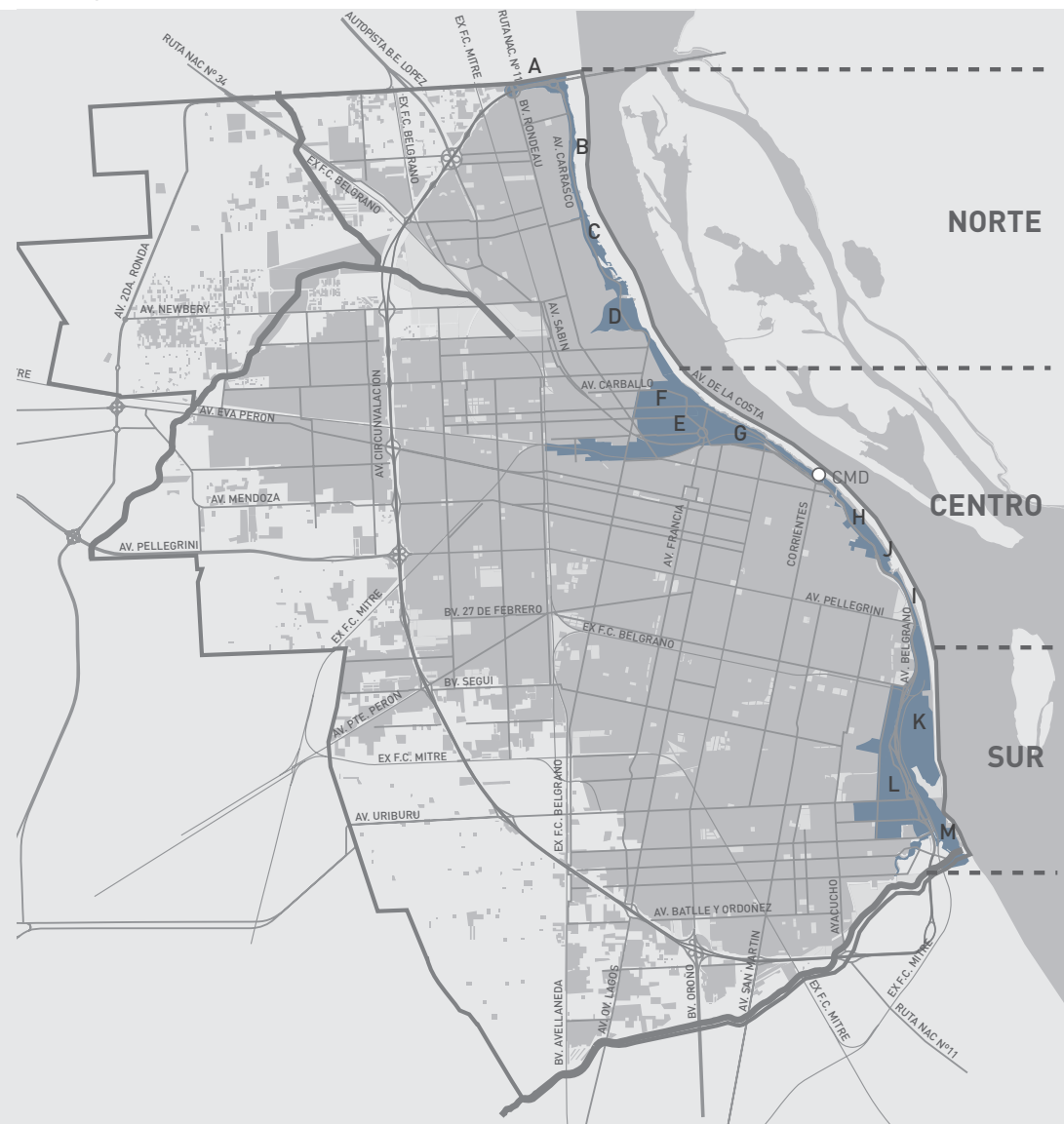
### PLANO N°10

- Centros Metropolitanos**
- A. Área Central
  - B. Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz (Fase I y II)
  - C. Centro Universitario Rosario y Polo tecnológico
- Extensión del Área Central**
- D. Cruce Alberdi-Pichincha (Norte)
  - E. Pellegrini-Parque (Oeste)
  - F. Parque Hipólito Yrigoyen (Sur)
- Grandes corredores en el Primer Anillo
- APH
- Estacionamiento disuasorios de arribo al Área Central
- Estacionamiento disuasorios de arribo al Micro-centro
- ..... Grandes Corredores Comerciales o Subcentros Urbanos y Centros Barriales
- Centros Distritales



## EL FRENTE COSTERO

PLANO N°11



### COSTA NORTE

- A. Parque de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria.
- B. Sistematización de paseos y balnearios públicos.
- C. Ordenamiento de clubes y actividades náuticas.
- D. Reordenamiento y renovación del Parque Alem y organización del Parque Náutico Ludueña.

### COSTA CENTRAL

- E. Reconversión y nuevo desarrollo urbano del Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz.
- F. Rehabilitación Barrio Refinería.
- G. Ordenamiento del sector de la Estación Rosario Norte y el Parque Raúl Rodríguez.
- H. Reestructuración del Parque Nacional a la Bandera.
- I. Ordenamiento y refuncionalización de instalaciones de servicios concesionadas.
- J. Reconversión urbana de zonas de desafectación Portuaria - Parque a la Bandera Fase 2.

### COSTA SUR

- K. Proyecto de integración Ciudad-Puerto.
- L. Ejecución de Parque Italia y Parque La Tablada.
- M. Reestructuración del sector de la Isla del Saladillo del Parque del Mangrullo y del Frigorífico Swift.

## EL NUEVO EJE METROPOLITANO NORTE-SUR

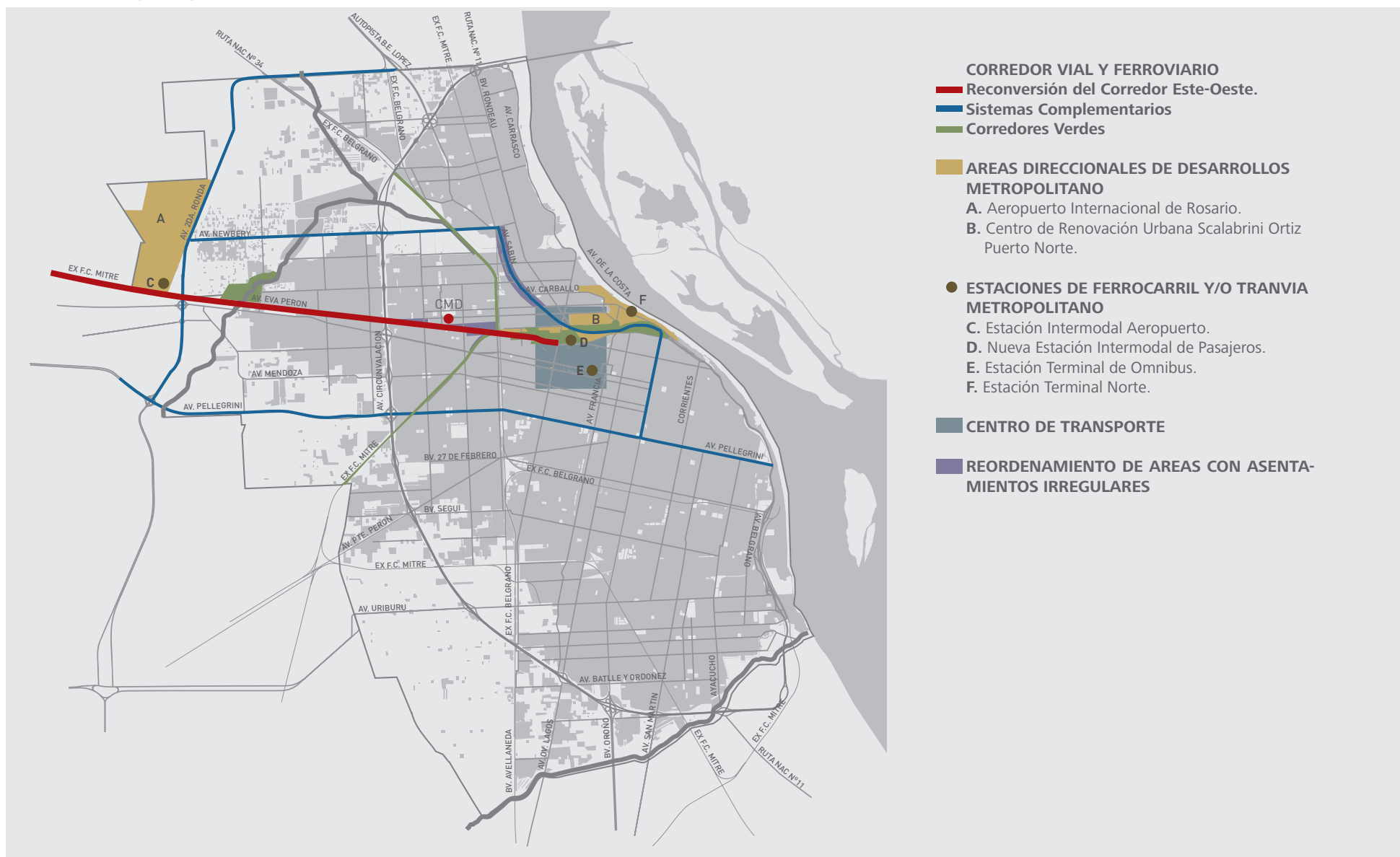
### PLANO N°12

- CORREDOR VIAL Y FERROVIARIO**
- Reconversión de la troncal ferroviaria Corredor Vial Norte-Sur / Transporte Metropolitano
  - Sistemas complementarios - Corredores verdes
  - Sistema alternativo Bv. Avellaneda-avenida de Enlace
- AREAS DE NUEVOS DESARROLLOS URBANOS**  
(Espacios públicos, vivienda y equipamiento)
- A. Reconversión de las instalaciones de Tiro Federal.
  - B. Reconversión de Playa Sorrento.
  - C. Reordenamiento de Barrios Toba e Industrial.
  - D. Reordenamiento del área de Villa Banana.
  - E. Desarrollo de nuevas urbanizaciones hacia el Sur, a lo largo de Bv. Avellaneda (Curva ferroviaria, Barrio Acindar, Ex Fábrica de Armas y Barrio de Estación el Gaucho)
  - F. Rehabilitación de las áreas contiguas a la Troncal Ferroviaria.



# EL NUEVO EJE METROPOLITANO ESTE-OESTE

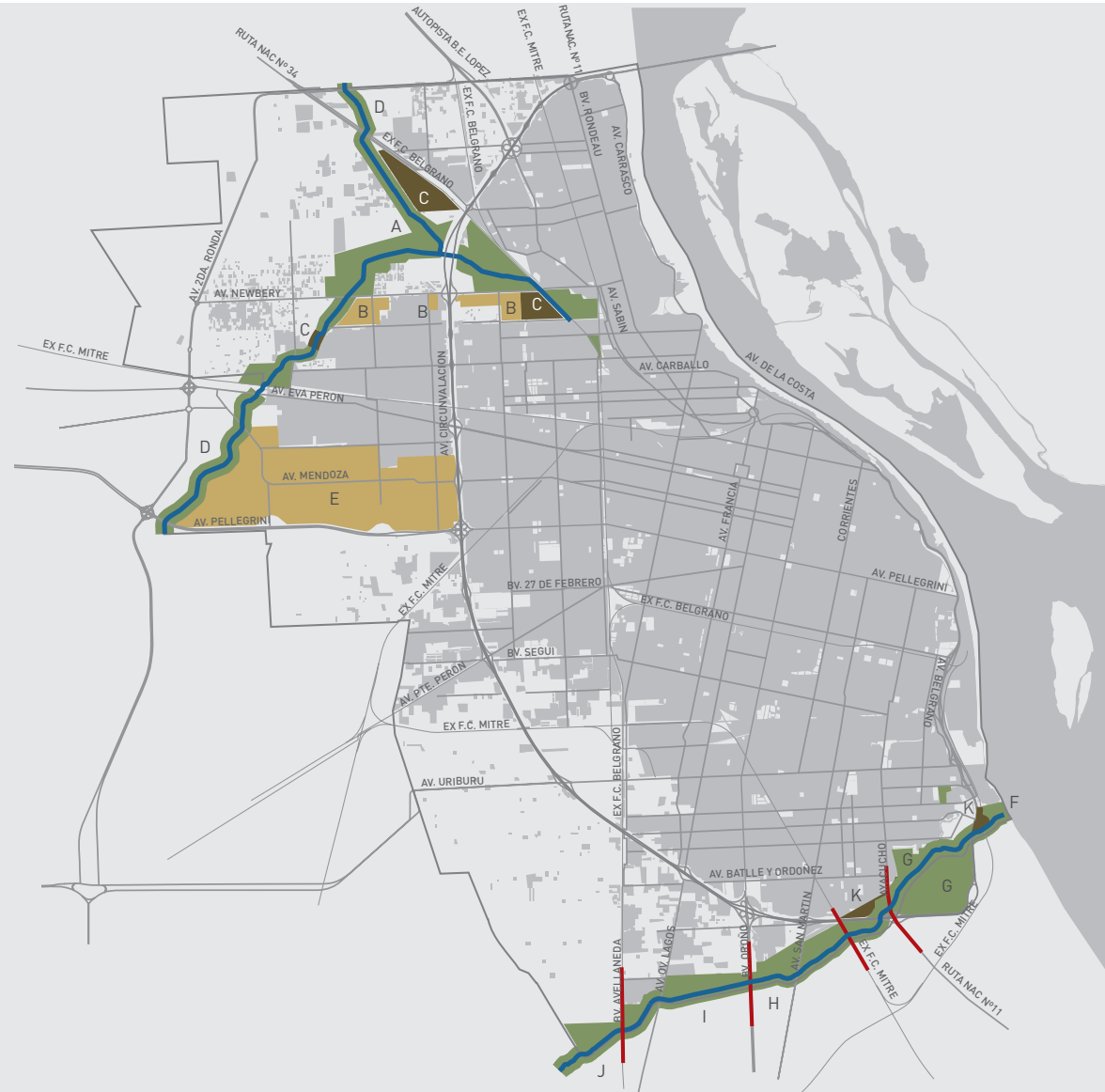
PLANO N°13



## PLANO Nº14

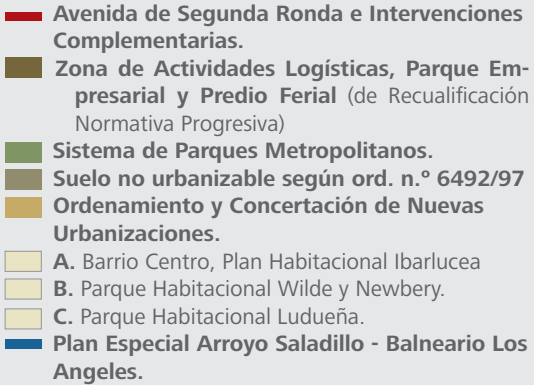
- A.** Plan de Detalle, puesta en valor y recuperación del Bosque de los Constituyentes
- B.** Áreas para los nuevos desarrollos urbanos condicionados.
- C.** Reordenamiento condicionado de los asentamientos irregulares en las márgenes del arroyo Ludueña y canal Ibarlucea.
- D.** Creación de nuevos espacios públicos.
- E.** Ejecución del proyecto de urbanización Parque Habitacional Ludueña.

- F.** Plan especial de recuperación de los Bajos del Saladillo, cortada Mangrullo y clubes de la Costa.
- G.** Remodelación integral del Parque Regional Sur.
- H.** Extensión programada del parque.
- I.** Rehabilitación y ampliación del Balneario Los Ángeles.
- J.** Extensión programada del Balneario Los Ángeles.
- K.** Reordenamiento condicionado de los asentamientos irregulares.





PLANO Nº15



PARTE II

# CAPÍTULO 5

LOS INSTRUMENTOS DEL PLAN URBANO

- 01. Las Normas Urbanísticas Generales
- 02. Las Normas Urbanísticas Particulares
- 03. Los Planes Sectoriales
- 04. El Reglamento de Edificación
- 05. Los instrumentos de gestión para la concertación
- 06. Los instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano.

Para plasmar las distintas políticas cuyos lineamientos generales fueron planteados en el capítulo anterior, este Plan Urbano prevé un conjunto de instrumentos específicos que le darán forma en su implementación práctica. Estas herramientas de carácter normativo o instrumental, según el caso, quedarán integradas en un compendio denominado Normas Urbanísticas de la Ciudad de Rosario, el cual sustituirá al actual Código Urbano. El reemplazo del cuerpo normativo vigente se hará de manera progresiva, mediante la definición de nuevos indicadores para el reordenamiento urbanístico de distintos sectores, teniendo en cuenta criterios vinculados con el proceso histórico de conformación de la ciudad (el sistema de bulevares de ronda, los trazados ferroviarios, etc.) y con la política de descentralización municipal. Los sectores identificados en función de estos criterios son los siguientes: Área Central, Primer Anillo Perimetral al Área Central, Segundo Anillo Perimetral al Área Central, Cordón Perimetral Norte, Cordón Perimetral Noroeste, Cordón Perimetral Oeste, Cordón Perimetral Suroeste y Cordón Perimetral Sur. (*Plano n.º 16*)

El conjunto de Normas Urbanísticas de la Ciudad de Rosario estará estructurado a partir de cuatro categorías: Normas Urbanísticas Generales; Normas Urbanísticas Particulares; Planes Sectoriales y Reglamento de Edificación. Incluye además, los instrumentos de gestión y redistribución de los beneficios del desarrollo urbano.

## 01. Las Normas Urbanísticas Generales

Son aquellas que establecen los parámetros y las

pautas básicas que condicionan la conformación del tejido urbano de la ciudad (trazados y parcelamientos, usos del suelo, morfología de la construcción, calidad ambiental y condiciones edilicias). Estas normas se encuentran clasificadas en cuatro categorías: Norma General de Urbanización y Subdivisión del Suelo, Normas Generales de Tejido, Normas Generales de Trazado y Normas Generales de Uso.

### La Norma General de Urbanización y Subdivisión del suelo

Corresponde a la ordenanza n.º 6492/97 y es la norma que regula la división urbana en distritos y la clasificación urbanística del suelo. La misma, incluida como capítulo IV del Código Urbano, establece la división y delimitación de zonas dentro del tejido de acuerdo a las características que presente el suelo. Esta ordenanza también regula la subdivisión del suelo y todo fraccionamiento de tierra en suelo urbano o rural. Además, es la norma que establece las condiciones a cumplimentar para cada operatoria urbanística a realizar, fijando las áreas a donar a la Municipalidad, los niveles de exigencia y los requisitos de infraestructura y equipamiento.

### Las Normas Generales de Tejido

Se corresponden con el Reordenamiento Urbanístico del Área Central, Primer Anillo Perimetral, Segundo Anillo Perimetral, Cordones Perimetrales (Norte, Noroeste, Oeste, Sudoeste y Sur). Estas normas irán reemplazando progresivamente al Código Urbano de la Ciudad de Rosario definiendo nuevos indicadores para el reordenamiento urbanístico de los distintos sectores de la ciudad. Se modifican principalmente los indicadores ur-

banísticos referidos a: alturas y características de la edificación (posibilidad de construir vivienda individual o edificios en altura); usos; disposiciones para el centro de manzana, retiros y recovas; preservación del patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico y disposición de cartelera en la vía pública, antenas y cableados, cercos, tollos, marquesinas y salientes de fachada.

### Las Normas Generales de Trazado

Tienen por objetivo establecer a nivel estructural la red viaria básica y complementaria que constituirá el trazado oficial del municipio. Estas normas establecen una categorización para las vías, ya sean básicas o complementarias, indicando el perfil para las mismas: anchos oficiales, anchos de calzadas y de veredas.

### Las Normas Generales de Uso del suelo

En el marco de la revisión, adecuación y reemplazo progresivo del Código urbano por el nuevo Reordenamiento Urbanístico de la ciudad, las Normas Generales de Uso del Suelo deberán incorporar criterios más actualizados en la clasificación y regulación de los Usos Urbanos. Se desarrollarán en las mismas los siguientes aspectos: clasificación y definición de usos de acuerdo a su posibilidad de radicación; incorporación del concepto de «Uso No Conforme» y condiciones que los regulan; actualización del «Listado de Rubros», estableciendo una clasificación de actividades en base a nomencladores provinciales e internacionales; clasificación de industrias y depósitos de acuerdo a las características de la actividad (materia prima utilizada o almacenada, insumos, procesos de producción, productos y subproductos resultantes, etc.), y al grado

de peligrosidad, insalubridad o incomodidad que la misma produce en el medio ambiente circundante, estableciendo categorías y mecanismo de categorización; determinación de lineamientos generales que regulen la radicación de las actividades, en función de la redistribuciones de las mismas de acuerdo a las disposiciones del Plan Urbano Rosario. Estas normas serán de aplicación progresiva.

## 02. Las Normas Urbanísticas Particulares

Son aquellas que establecen indicaciones normativas diferenciales para un determinado y acotado ámbito territorial, sobre el que se busca orientar un desarrollo urbanístico especial. Estas normas se encuentran organizadas en cinco tipos de instrumentos: el Plan de Distrito, Plan Maestro, el Plan Especial, el Plan de Detalle y el Área de Protección.

### El Plan de Distrito

Es el instrumento técnico que de acuerdo con las directrices generales del Plan Urbano Rosario referidas a la estructura de la ciudad y a la clasificación urbanística el suelo, especifica los contenidos de la transformación urbanística para cada uno de los distritos: Centro, Sur, Sudoeste, Oeste, Noroeste y Norte. La elaboración del Plan de Distrito estará a cargo del Departamento Ejecutivo y para su preparación se deberá garantizar una amplia participación ciudadana, disponiendo para ello de las instancias de debate que se consideren más apropiadas.

Los contenidos del Plan de Distrito se refieren específicamente a la indicación de: las operaciones es-

tructurales recomendadas en correspondencia con lo dispuesto por el Plan Urbano Rosario; los proyectos programados en las diferentes áreas vinculadas al ordenamiento urbanístico del territorio como el sistema de espacios públicos (parques y espacios verdes en general), la red vial, la red de infraestructuras de servicios, la dotación de equipamientos y la vivienda social; los sitios y áreas sujetos al régimen particular de protección urbanístico-arquitectónico y/o ambiental que remiten a una instancia ulterior de planificación (Planes Especiales o de Detalle) y los programas de equipamientos básicos.

### El Plan Maestro

Es el instrumento técnico utilizado para programar e impulsar la transformación de una importante extensión particular del territorio municipal que incluye situaciones excepcionales, las cuales demandan la definición de políticas de reconversión, renovación y/o protección, mediante el desarrollo de estudios específicos de alta diversidad y complejidad (dominial, funcional y ambiental).

El ámbito territorial de un Plan Maestro puede incluir sectores pertenecientes a más de un distrito y áreas cuyas propuestas de ordenamiento se resolverán por medio de planes especiales o de detalle. El Plan Urbano Rosario incluye seis grandes operaciones estructurales que serán regidas por Planes Maestros: las Centralidades Urbanas; el Frente Costero; el Nuevo Eje Metropolitano Norte-Sur; el Nuevo Eje Metropolitano Este-Oeste; los Bordes de los Arroyos y el Nuevo Frente Territorial.

### El Plan Especial

Es el instrumento técnico utilizado para programar la transformación física y funcional que se propone para

un determinado sector de la ciudad, conjunto de parcelas o ámbito público (calles, avenidas, plazas), detallando las particularidades de la configuración propuesta para las áreas del dominio público y privado.

Un Plan Especial contiene precisiones acerca de la configuración definitiva de la red de espacios públicos; el carácter y tratamiento de los espacios públicos; la superficie y localización destinada a la construcción de vivienda pública, si correspondiera; y la división del área, objeto del plan en unidades de ejecución para el desarrollo de Planes de Detalle. La figura del Plan Especial se utilizará en las siguientes situaciones de planificación:

- reconversión de grandes áreas urbanas —en general indivisas y de propiedad pública— que se encuentran desafectadas de su uso original o vacantes de uso, que presentan suelos e instalaciones total o parcialmente desocupadas y que demandan de un nuevo ordenamiento para permitir su reurbanización;
- protección de áreas que presentan condiciones ambientales o paisajísticas de alto valor, que se encuentran ante un proceso de transformación real o potencial y demandan de un ordenamiento que garantice el resguardo de sus características y que posibilite, de ser necesario, el desarrollo de nuevas actividades sin degradar las condiciones ambientales y paisajísticas del lugar;
- protección del patrimonio urbanístico-arquitectónico en áreas urbanas que presentan un valor singular por la concurrencia de condiciones particulares (en la edificación, en la morfología del conjunto edilicio y en la composición y carácter de los espacios públicos) y que requieren normas que encuadren las modificaciones edilicias y funcionales admisibles;
- ordenamiento urbano en áreas que presenten sectores vacantes de ocupación y uso, y se encuentren

frente a un proceso de ocupación real o potencial;

- reordenamiento urbano en áreas que se encuentren ocupadas por asentamientos irregulares y que, con el propósito de regularizar la situación urbanística y dominial en el sector, requieran de un nuevo ordenamiento;
- rehabilitación urbana en áreas construidas que presenten situaciones de deterioro edilicio y de sus espacios públicos, requiriendo un nuevo ordenamiento para su recualificación o puesta en valor;
- renovación urbana en áreas construidas que real o potencialmente puedan encontrarse sometidas a un proceso de sustitución edilicia, y que, por lo tanto, demanden un nuevo ordenamiento para encauzar su transformación.

### **El Plan de Detalle**

Es un instrumento técnico cuya finalidad es precisar los indicadores urbanísticos para una manzana, parcela, conjunto de parcelas, calles especiales o sectores calificados como áreas de reserva. Los Planes de Detalle serán desarrollados por el Departamento Ejecutivo Municipal, de acuerdo con los objetivos y principios de ordenamiento urbanístico contenidos en el Plan Urbano Rosario, en los Planes Especiales y/o en los Planes Maestros y su objetivo principal es ajustar los lineamientos esbozados en las figuras mayores. La figura del Plan de Detalle se utilizará en las mismas situaciones de planificación en que se aplica un Plan Especial, pero para una porción menor, ya que como su nombre lo indica, conforman una figura complementaria o derivada de la planificación, que permite establecer mayores precisiones al intervenir en unidades territoriales de menor escala –de más de 5000 metros cuadrados– que las de un Plan Especial.

En el Plan de Detalle se precisarán los usos previstos para el predio; la morfología de la edificación; la edificabilidad y las alturas admitidas; la disposición, forma y condiciones de uso del espacio público y de los trazados; y las limitaciones y condicionantes para intervenir en inmuebles de valor patrimonial, si los hubiere.

### **El Área de Protección**

Con el propósito de proteger y poner en valor el patrimonio construido, ambiental y paisajístico del territorio municipal, el Plan Urbano Rosario adopta los siguientes instrumentos que podrán ser aplicados a áreas de particular interés en forma simple o combinada:

#### ***A. Área de Protección Histórica (APH)***

Es el instrumento que tiene la Municipalidad de Rosario para aplicar dispositivos de preservación, protección y/o eventual sustitución en aquellos sectores de la ciudad que contienen en su interior situaciones tales como: edificios de valor histórico y/o arquitectónico y condiciones particulares en la edificación, la morfología del conjunto edilicio y la composición o el carácter de los espacios públicos.

Las especificaciones de la intervención en un sector de la ciudad declarado Área de Protección Histórica quedarán establecidas en una normativa particular que contendrá indicaciones referidas a los grados de protección edilicia; a medidas de preservación edilicia y potenciales transformaciones de uso; a indicadores urbanísticos específicos para las parcelas involucradas; a condiciones para el diseño, materiales e instalación de elementos sobre la fachada: (marquesinas y/o salientes de fachada, toldos y elementos publicitarios); a condiciones para la instalación de antenas

y/o conducciones aéreas de distinto tipo, incluidos los cableados correspondientes a las empresas prestadoras de servicios telefónicos, de internet y de televisión por cable; y a mecanismos de gestión.

#### ***B. Área de Protección Ecológica y Ambiental (APEA)***

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

#### ***C. Área de Reserva (AR)***

Es el instrumento que tiene la autoridad municipal para evitar la utilización o urbanización en un sector de la ciudad o en un conjunto de parcelas que presentan una situación de emplazamiento especial dentro del territorio municipal y que son susceptibles de encuadrarse en un Plan Especial o en un Plan de Detalle, para estimular y/o ordenar el desarrollo de un proceso de urbanización, de renovación edilicia y/o de reconversión urbana, hasta tanto estos planes sean aprobados por el Concejo Municipal. Las Áreas de Reserva (AR) se clasificarán en Área de Reserva para Plan Especial (ARE), que corresponde a aquel sector urbano caracterizado por su alto grado de deterioro –en términos edilicios y de espacios públicos–, por la obsolescencia de las instalaciones



existentes, por la inconveniencia de la persistencia de determinados usos, por la disponibilidad de tierras vacantes y/o por la presencia de tierras del dominio público –nacional, provincial o municipal– cuya renovación se impulsa; y Área de Reserva para Plan de Detalle (ARD), indicando aquellas parcelas o conjunto de parcelas contiguas que presentan un valor singular debido a la concurrencia de condiciones particulares tales como dimensiones de las parcelas, emplazamiento urbano, ocupación y uso actuales y/o condición dominial y que, por tal razón, merecen indicaciones especiales para su ocupación.

#### **D. Área de Interés Social (AIS).**

Es el instrumento del que dispone la Municipalidad de Rosario para contribuir, de distintas maneras, al desarrollo de un sector de la ciudad que presente claros signos de deterioro urbano y edilicio y/o de carencia de infraestructuras y equipamientos con el objetivo de generar condiciones de mejor calidad de vida para sectores de población de bajos ingresos. Dentro de un sector de la ciudad declarado como Área de Interés Social, el Departamento Ejecutivo podrá comprar en forma directa los bienes inmuebles que se consideren necesarios para: la regularización de la situación dominial en un asentamiento irregular existente en el mismo inmueble; la construcción de viviendas de interés social; la reubicación de familias provenientes de un asentamiento irregular; la construcción de espacios públicos, equipamientos comunitarios y obras de infraestructura. (*Planos n. °17, 18 y 19*)

### **03. Los Planes Sectoriales**

Son planes que devienen del Plan Urbano Rosario 2007-2017 y están destinados a tratar con un ni-

vel mayor de intervención las temáticas específicas de particular interés para el desarrollo de la ciudad, cuya relevancia y complejidad demandan un estudio y una planificación desagregada.

Cada uno de los planes sectoriales mencionados en este documento responderá a los lineamientos generales del presente plan profundizando en sus acciones cada una de las políticas delineadas por el mismo. Será desarrollado de manera concertada y con un trabajo participativo involucrando a los actores y referentes vinculados con las temáticas que se aborden en instancias específicas.

Los que se presentan a continuación tratan algunos de los aspectos estratégicos en el desarrollo territorial actual. Los Planes Sectoriales que hoy devienen del Plan Urbano son los que se detallan a continuación: el Plan Ambiental; el Plan Integral de Movilidad; el Plan de Desarrollo de Suelo Industrial (PRODESI); el Plan Integral de Infraestructura y Servicios y el Plan Suelo, Servicio y Vivienda; entre otros. No se trata de una lista cerrada, por el contrario, pueden surgir nuevas temáticas que demanden un abordaje estratégico y concertado a través de un nuevo Plan Sectorial en la medida en que evoluciona el contexto urbano.

### **04. El Reglamento de Edificación**

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

La densidad y profusión de los temas que com-

prende el actual reglamento hace aconsejable su revisión en forma secuencial, con aprobaciones parciales de capítulos de relativa independencia y que engloben temáticas afines. En tal sentido se propone una nueva estructura, que desagrega los siguientes aspectos: Generalidades; Relaciones con la vía pública, linderos e instalaciones provisorias; Ocupación de suelo; Locales; Circulaciones y medios de salida; Construcción, instalaciones y ejecuciones especiales; Edificios especiales; y Trámites, documentación y procedimientos.

Algunos temas resultan de tratamiento más urgente y requerirán una revisión integral, por eso en primer término, se ha procedido a la revisión integral de las normas específicas sobre «Circulaciones y medios de escape», las cuales constituyen el Capítulo V del Nuevo Reglamento. El mismo ya ha sido aprobado por el Concejo Municipal.

### **05. Los instrumentos de gestión para la concertación**

Los instrumentos de gestión para la concertación previstos para la implementación de este plan son los siguientes: los Convenios Urbanísticos; el Régimen Diferencial para el Desarrollo de Proyectos Edilicios Especiales; los Convenios Urbanísticos Interjurisdiccionales; el Régimen de Concesión con Obra Pública; los Convenios de Esfuerzo Compartido y el Régimen de Contribución por Mejoras.

#### **Los Convenios Urbanísticos**

Son instrumentos jurídicos y de gestión que formalizarán el acuerdo entre la Municipalidad de Rosario y

organismos públicos y/o actores privados o mixtos, para impulsar acciones de nueva urbanización, re-conversión, reforma, renovación, rehabilitación y/o sustitución urbana. Los mismos se aplicarán con las siguientes finalidades:

- promover la implementación de proyectos especiales de gran escala, con la participación de distintos actores, en parcelas o grupos de parcelas cuya superficie supere los 5000 metros cuadrados, en donde se considera pertinente la definición –en un «Plan Especial y/o Plan de Detalle»– de indicadores diferenciados de los genéricamente establecidos en el «Reordenamiento Urbanístico» para el tejido urbano tradicional;
- garantizar la implementación sostenida en el tiempo de un plan-programa –Plan Especial y/o Plan de Detalle– que garantice el cumplimiento de los compromisos asumidos por cada una de las partes, a los efectos de desarrollar importantes sectores de la ciudad sometidos a procesos de cambio;
- canalizar adecuadamente la inversión pública y/o privada en pos de un beneficio colectivo.

Los convenios urbanísticos se clasifican en: convenio urbanístico de nueva urbanización y/o reconversión urbana, con la finalidad de ejecutar operaciones de urbanización básica o integral u operaciones de subdivisión del suelo en grandes superficies ubicadas en zonas del suelo urbanizable (operaciones de nueva urbanización) o en zonas de suelo urbanizado (operaciones de reconversión urbana). También existe el convenio urbanístico para desarrollos especiales, con la finalidad de ejecutar operaciones de urbanización integral (de bajo impacto ambiental) en suelo no urbanizable, las que podrán estar referidas a: emprendimientos productivos de gran escala que supongan la incorporación de tecnología avanzada y la generación directa o indirecta de empleos, em-

prendimientos infraestructurales o de servicios a las actividades del transporte y movimiento de cargas, emprendimientos logísticos destinados a actividades de servicios integrados a empresas y al tránsito intermodal.

### **El Régimen Diferencial para el Desarrollo de Proyectos Edilicios Especiales**

Constituye un mecanismo particular al cual podrán adherir organismos públicos, actores privados o mixtos, para impulsar la ejecución de proyectos edilicios especiales, en parcelas o grupos de parcelas que incluyan operaciones de renovación, rehabilitación y/o sustitución edilicia, donde se considere pertinente la definición de indicadores de altura máxima y parámetros de distancias diferenciados de los genéricamente establecidos por la normativa vigente. La adhesión al Régimen Diferencial para el Desarrollo Proyectos Edilicios Especiales reconoce la aceptación de las compensaciones económicas a que de lugar su aplicación, en virtud del mayor aprovechamiento urbanístico resultante de la recalificación normativa. Se aplicará este régimen cuando se presente alguna de las siguientes situaciones:

**Proyectos Edilicios en Grandes Parcelas:** Corresponde a los proyectos unitarios que se desarrollen en parcelas sustituibles, cuya superficie se encuentre en un rango entre 1000 y 5000 metros cuadrados. A los fines de establecer indicaciones normativas se distinguen las siguientes situaciones urbanas particulares:

- Parcelas pertenecientes al Área General, Tramos de Completamiento y Área de Reserva para Plan Especial (ARE) «Calle San Juan» del Área Central y Corredor Urbano avenida Pellegrini del Primer Anillo Perimetral;

- Parcelas frentistas al Frente Costero (FC) o vinculadas al FC del Área Central. Se definen como parcelas vinculadas al FC a las parcelas pertenecientes a manzanas que posean uno o más lados conformando el mencionado borde costero del Área Central y que a su vez sean frentistas a las arterias transversales al mismo;
- Cuando por unificación de parcelas se involucre en estas operaciones inmuebles catalogados, se respetarán las condiciones establecidas según el Grado de Protección y los Niveles de Intervención determinados por ordenanza n.º 8245.

**Proyectos Edilicios de Articulación:** Corresponde a los proyectos que se desarrollen en:

- Parcelas pertenecientes al Área Central que estén ubicadas en el extremo de un Tramo de Preservación o linderas al mismo, o linderas a un Área de Protección Histórica o las Áreas de Protección Histórica correspondientes al Primer Anillo Perimetral al Área Central, que sean linderas a inmuebles catalogados de Protección Directa y que por lo tanto tengan restricción en su altura máxima;
- Parcelas correspondientes a inmuebles catalogados, que admitan la incorporación de nueva edificación ya sea por la existencia de vacancia en el lote o por el reconocimiento de partes de la edificación factibles de sustitución. En estos casos se respetarán las condiciones establecidas según el Grado de Protección y los Niveles de Intervención determinados por ordenanza n.º 8245.

### **Los Convenios Urbanísticos Interjurisdiccionales**

Corresponde su aplicación a los casos en los que se formulen Planes Especiales Interjurisdiccionales, planificados conjuntamente por los municipios vecinos y aprobados por los dos Concejos Municipales.

En estos casos la Municipalidad de Rosario promoverá –particularmente– la concertación y el desarrollo de acciones en forma mancomunada con los municipios y/o comunas involucrados y con los organismos provinciales y nacionales competentes.

### El Régimen de Concesión con Obra Pública

Este instrumento permite la ejecución de obras en el espacio público con financiamiento del sector privado. Bajo este régimen, las obras se desarrollan por el concesionario, quien obtiene la explotación comercial del predio durante el período de la concesión. El departamento ejecutivo municipal establece las características generales del proyecto, las exigencias en términos de obra pública, el plazo de concesión y el canon mínimo; éste se resuelve mediante un proceso licitatorio donde los interesados presentarán sus ofertas bajo las pautas mencionadas. Una vez transcurrido el período establecido en el régimen de concesión, el total usufructo de las instalaciones es transferido al Municipio, incorporándose dichas obras al patrimonio municipal para su uso público.

### Los Convenios de Esfuerzo Compartido

Son instrumentos alternativos con los que cuenta la gestión municipal para la ejecución de obras públicas a través de mecanismos que incorporan a actores privados (beneficiarios o frentistas) en el proceso de construcción de las mismas. En este marco se podrán dar las siguientes situaciones:

- **De preservación:** Constituyen una herramienta de gestión que permite al Programa de Preservación y Rehabilitación del Patrimonio, brindar ayuda técnica y económica a los propietarios interesados en rehabilitar inmuebles que forman parte de la

identidad arquitectónica de la ciudad. Mediante este instrumento el Programa podrá co-financiar las obras a través del otorgamiento de un subsidio del Fondo de Preservación, creado para este fin.

En cada inmueble objeto de convenio, el Programa definirá el criterio y marco técnico de la intervención y realizará un seguimiento de las tareas propuestas para garantizar la calidad de las obras.

- **De Construcción de Obra Pública:** Estos convenios permiten al Departamento Ejecutivo Municipal la concreción de emprendimientos públicos mediante la figura de un ente fiduciario, quien monitorea y realiza el seguimiento de todo el proceso. El régimen está establecido por la ordenanza n.º 8011, en el marco de la Adhesión al Régimen Provincial de Asociación Público-Privada, las partes se constituyen por un Fiduciario, que generalmente es una entidad bancaria, un Fiduciante representado por el Departamento Ejecutivo Municipal y los Sujetos Pasivos representados por los frentistas o propietarios beneficiados por la obra pública. Con este mecanismo, el proyecto, el pliego de especificaciones técnicas y la inspección de las obras son tarea del fiduciante, mientras que el fiduciario contrata las obras conforme a los procedimientos legales vigentes y se encarga del pago de las certificaciones mensuales a través del fondo creado para tal fin. El fondo fiduciario estará compuesto por el aporte de los frentistas, entre quienes se proratea el total del monto de obra y se establecen cuotas mensuales. El fideicomiso tendrá una duración específica establecida en el contrato y con la recepción final de los trabajos, las obras quedarán incorporadas al patrimonio municipal como bienes de uso público.

### El Régimen de Contribución por Mejoras

La Contribución de Mejoras es un instrumento tributario, por el cual están obligados a pagar al Municipio quienes obtengan beneficios en los bienes de su propiedad, derivados directa o indirectamente de la realización de obras o servicios públicos determinados.

## 06. Los instrumentos de redistribución de los beneficios del Desarrollo Urbano.

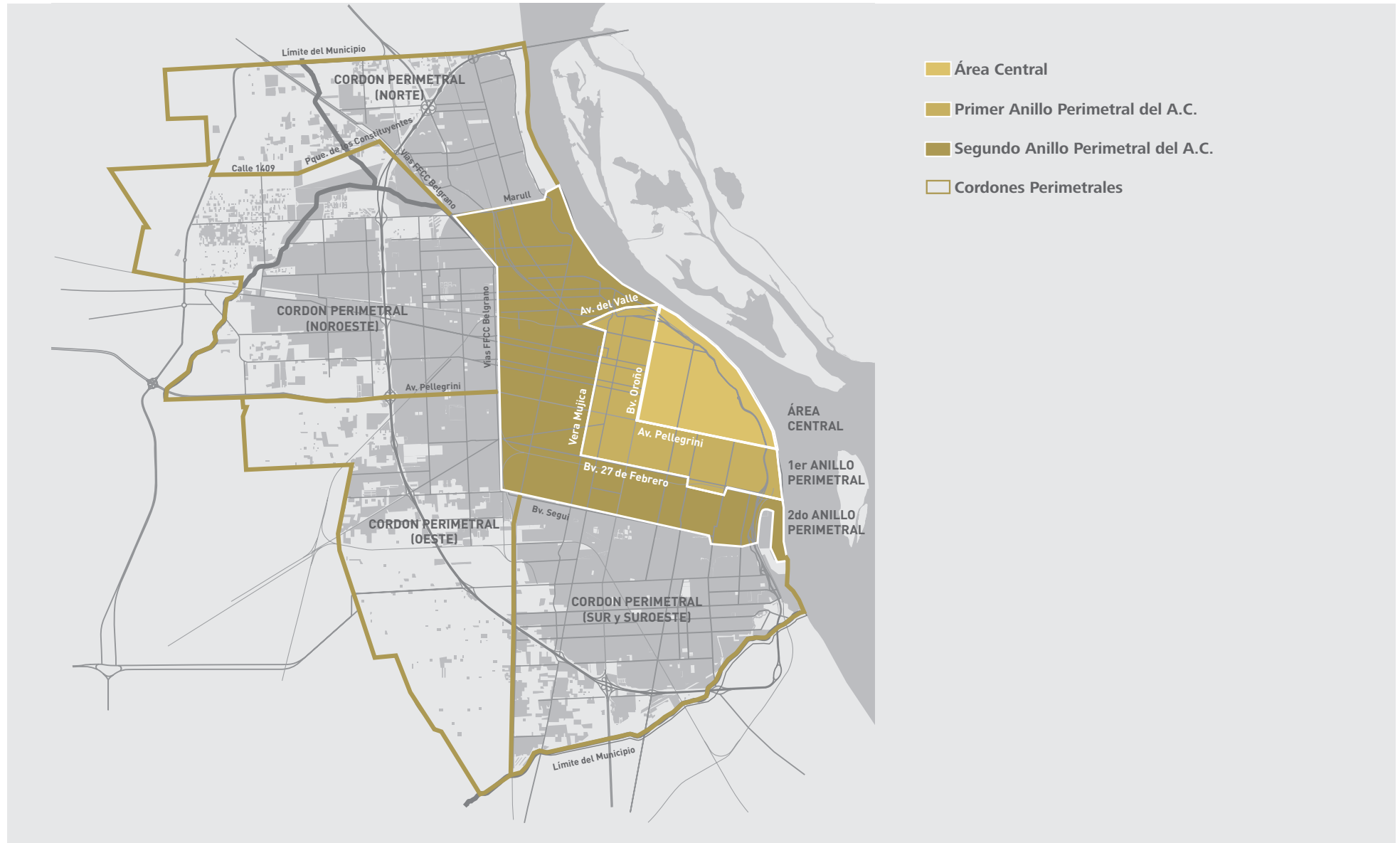
### El uso del mayor aprovechamiento urbanístico

La figura del uso de «mayor aprovechamiento urbanístico ó edilicio» se establece cuando por aplicación de las Normas Urbanísticas de la Ciudad de Rosario –a través del Reordenamiento Urbanístico, los Planes Especiales, los Planes de Detalle y el Régimen Diferencial para el desarrollo de Edificios Especiales– se otorguen indicadores excepcionales que signifiquen un beneficio extraordinario para el propietario de suelo involucrado. Los actores beneficiados con estas determinaciones normativas deben efectuar un aporte económico a modo de «precio compensatorio», el cual queda estipulado en cada uno de los instrumentos mencionados y seguir los procedimientos que regula el municipio.

Los destinos de estos recursos obtenidos son derivados a los fondos establecidos en las distintas ordenanzas o destinados a la construcción de obras también especificadas en las mismas.

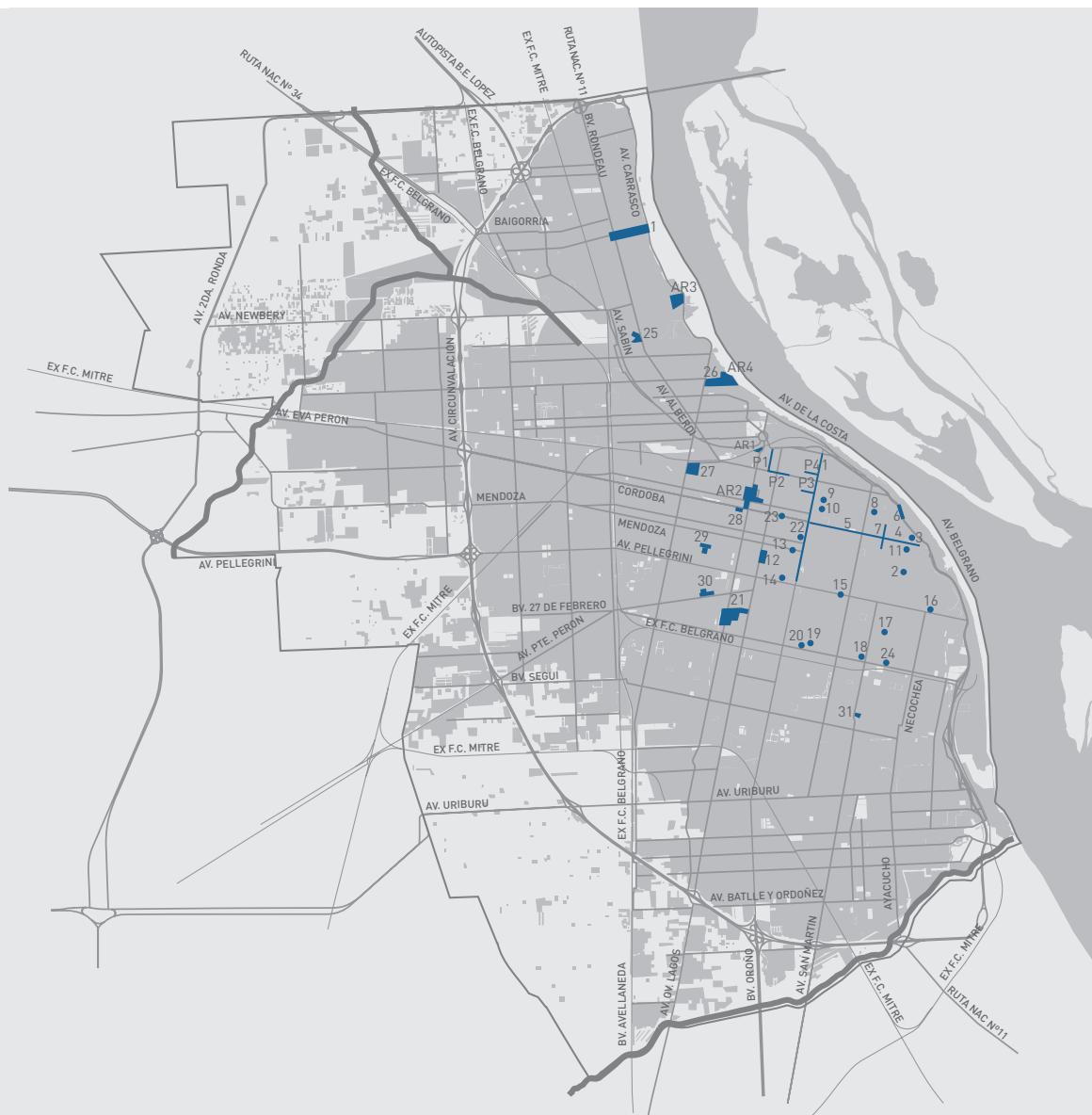
# NORMAS URBANÍSTICAS DE LA CIUDAD DE ROSARIO

## PLANO N°16. PLANO INDICATIVO DE CARÁCTER TRANSITORIO.



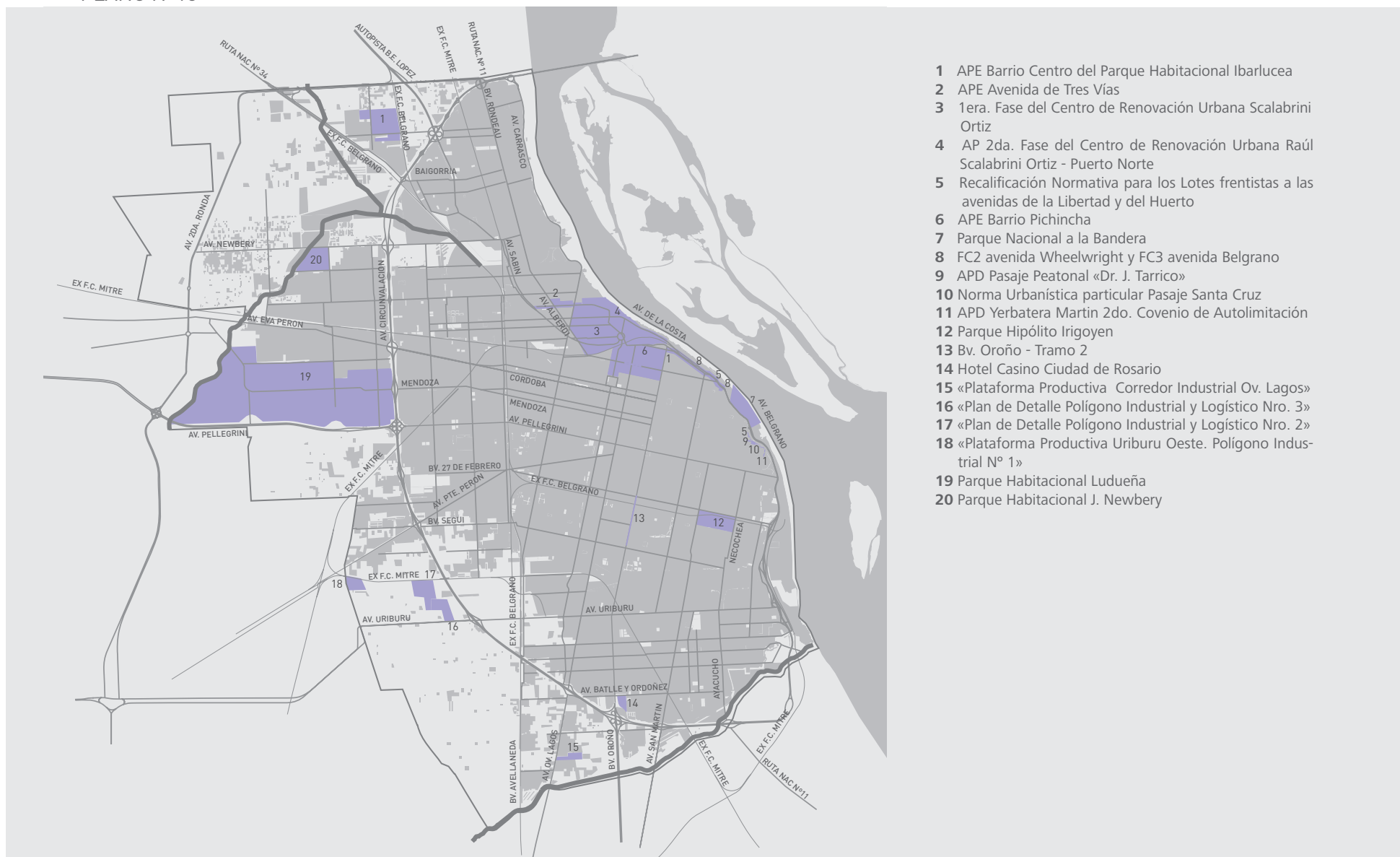
## ORDENAMIENTO URBANÍSTICO. APH APROBADAS

- P1** Pichincha APH1 Ámbito Histórico Pichincha  
**P2** Pichincha APH2 Corredor Urbano Av. Salta  
**P3** Pichincha APH3 Casa del Estudiante  
**P4** Pichincha APH4 Calle Jujuy 2200-2300  
**AR1** Pichincha ARPH1 Entorno Antigua Cervecería Schlau  
**AR2** Pichincha ARPH2 Articulación avenida Francia-Hospital Pcial. del Centenario  
**AR3** ARPH Predio Usina Sorrento  
**AR4** ARPH Predio Aguas Santafesinas  
**1** APH1 Bv. Oroño (Montevideo - Av. Rivadavia)  
**2** APH2 Entorno Teatro El Círculo  
**3** APH3 Paseo de los Orígenes  
**4** APH4 Córdoba peatonal  
**5** APH5 Plaza San Martín y Paseo del Siglo  
**6** APH6 Entorno Aduana y Bajadas  
**7** APH7 Paseo La Capital  
**8** APH8 Entorno Casa Natal E. «Che» Guevara  
**9** APH9 Esquina Urquiza y Moreno  
**10** APH10 Esquina San Lorenzo y Moreno  
**11** APH11 Esquina Rioja y Laprida  
**12** APH12 Paseo Hilarión  
**13** APH13 Entorno Iglesia de Lourdes  
**14** APH14 Sectores 1 y 2 Parque Independencia  
**15** APH15 Entorno Iglesia del Carmen  
**16** APH16 Entorno Facultad de Ciencias Exactas  
**17** APH17 Entorno Iglesia San Cayetano  
**18** APH18 Entorno Amelong  
**19** APH19 Viv. Bco. Edif. España y Ocampo  
**20** APH20 Viv. Bco. Edif. de 27 de Febrero  
**21** APH21 Barrio Parque  
**22** APH22 Entorno Colegio Ntra. Sra. de la Misericordia  
**23** APH23 Entorno Escuela Gregoria Matorras de San Martín  
**24** APH24 Viviendas calle Ocampo al 700  
**25** APH25 Barrio Sarmiento  
**26** APH26 Barrio Lisandro de la Torre  
**27** APH27 Viviendas Tucumán al 4000  
**28** APH28 Entorno Patio de la Madera  
**29** APH29 Entorno Parroquia San Miguel Arcángel  
**30** APH30 Entorno Parroquia Ntra. Sra. del Luján  
**31** APH31 Entorno Parroquia Ntra. Sra. del Padua



## PLANES ESPECIALES Y PLANES DE DETALLE APROBADOS

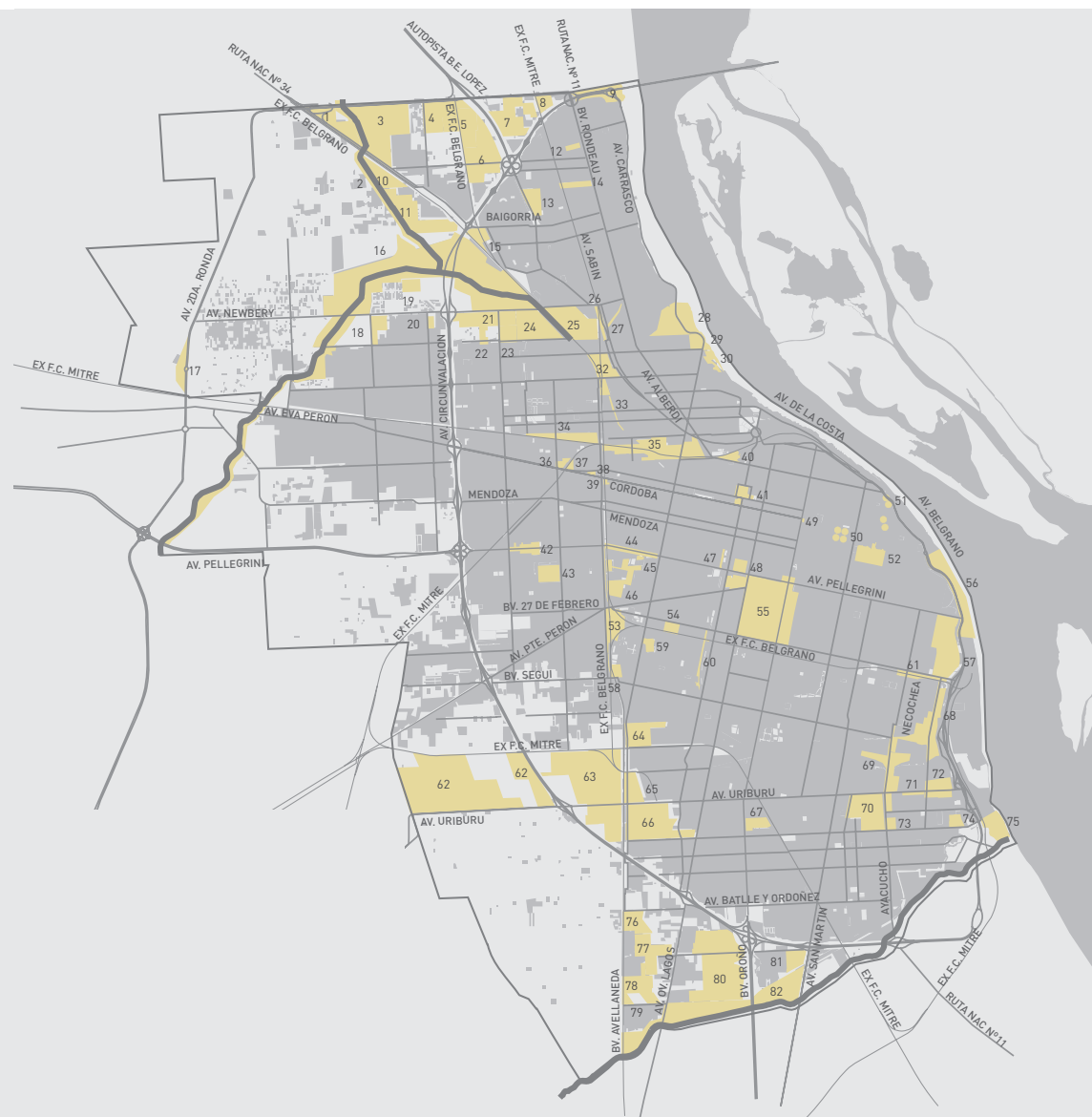
PLANO N°18





## ÁREAS DE RESERVA PARA PLANES ESPECIALES Y PLANES DE DETALLES PROPUESTOS POR EL PLAN PLANO N°19.

- 1 ARE «Ruta Nacional n.º 34 Este»
- 2 Area libre escurrimiento Canal Ibarlucea
- 3 ARE «Parque Habitacional Ibarlucea. Barrio Campo y Canal»
- 4 ARE «Parque Habitacional Ibarlucea. Barrio Nudo (1)»
- 5 ARE «Reserva Ambiental de reconversión de las cavas»
- 6 ARE «Parque Habitacional Ibarlucea. Barrio del Nudo (2)»
- 7 ARE «Parque Habitacional Limite Norte»
- 8 ARD «Limite Norte»
- 9 ARE Parque de La Cabecera
- 10 ARE «Ruta Nacional N° 34 Oeste»
- 11 ARE «Parque Habitacional Nuevo Alberdi Oeste»
- 12 ARD «Sugarosa»
- 13 ARD «La Cerámica»
- 14 ARD «Tiro Federal»
- 15 ARD «Cristalería»
- 16 ARE Bosque de los Constituyentes
- 17 ARE Entorno Aeropuerto
- 18 ARD «Parque Habitacional Martínez Estrada»
- 19 ARD «Nuevo Parque Deportivo de los Constituyentes»
- 20 ARD «Parque Habitacional Newbery y Donado»
- 21 ARE «Av. Sorrento y Provincias Unidas»
- 22 ARE «Parque Habitacional Avenida Provincias Unidas y Schweitzer (2)»
- 23 ARE «Parque Habitacional Avenida Provincias Unidas y Schweitzer (1)»
- 24 ARE Sorrento - Arroyo Ludueña (Barrio Madre Maria)
- 25 ARE Playa Sorrento
- 26 ARE Travesía Norte
- 27 ARD Pasaje Cabo Alvarez
- 28 ARE Parque Alem
- 29 ARD Rosario Central - Regatas Rosario
- 30 ARD Reordenamiento de Clubes Náuticos
- 31 Area libre escurrimiento del Arroyo Ludueña
- 32 ARE Travesía Sur
- 33 ARD Pje. Vera y Pintado y Pje. Nueva York
- 34 ARE Barrio Ludueña - Cabin 8
- 35 ARE Patio Parada
- 36 ARD «Village»
- 37 ARD «MIGRA»
- 38 ARD «Eva Perón y Matienzo»
- 39 ARD «Eva Perón y Troncal Ferroviaria»
- 40 ARE Cruce Alberdi
- 41 ARD Articulación Av. Francia-Facultad de Medicina



42 ARE «Pellegrini Oeste»  
43 ARE Parque Oeste  
44 ARE Avenida Pellegrini  
45 ARD Juan XXIII  
46 ARE Bella Vista  
47 ARD Lonja de calle Vera Mújica  
48 ARE Penitenciaría  
49 ARD Sección 1 Manzana n.º 118  
50 ARD Sección 1 Manzanas n.º 124, 125, 142, 143  
51 ARD Sección 1 Manzanas n.º 41, 53, 79, 96  
52 ARE Plan Especial San Juan  
53 ARE Villa Banana  
54 ARE Mercado de Productores  
55 ARE Parque de la Independencia  
56 ARE Puerto Central  
57 ARE Ciudad Universitaria  
58 ARD Villa Banana Sur  
59 ARE Avellaneda  
60 ARE Vera Mújica  
61 ARD Y ARE Central Córdoba  
62 ARE Parque Empresarial Uriburu  
63 ARE «Polígono Industrial Avellaneda Oeste»  
64 ARE «Parque Habitacional Avellaneda y Garibaldi»  
65 ARE «Parque Recreativo Uriburu Norte»  
66 ARE «Parque Habitacional Uriburu Monte Bertolotto»  
67 ARD «Moreno y Gutiérrez»  
68 ARE La Tablada  
69 ARE Reordenamiento Urbano Cordón Ayacucho  
70 ARE Batallón de Comunicaciones 121  
71 ARD «Grandoli y Uriburu Este»  
72 ARD «Grandoli y Uriburu Oeste»  
73 ARD «Ayacucho y Lamadrid»  
74 ARD «Mattievich»  
75 ARE Bajos del Saladillo: Mangrullo - Clubes de La Costa  
76 ARE «Parque Habitacional Batlle y Ordóñez»  
77 ARE «Parque Recreativo Las Delicias Sur»  
78 ARE «Parque Habitacional Puente Gallegos Norte»  
79 ARE «Parque Habitacional Puente Gallegos Sur»  
80 ARE «Polígono Industrial Autopista Rosario Buenos Aires»  
81 ARD «Nuevo Hospital Sur»  
82 ARE Balneario Los Angeles