

HALL CENTRAL - PLANTA BAJA
RIOBAMBA 220 BIS
TE. 4853122
asorq@fapyd.unr.edu.ar
2000 - ROSARIO

SERVICIO DE PUBLICACIONES

ASOCIACION ARQ. VICTOR J. DELLAROLE
FACULTAD DE ARQUITECTURA.
PLANEAMIENTO Y DISEÑO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO



Plan Director Rosario

ESTUDIO PARTICULARIZADO
AREA DE ATRAVESAMIENTO NORTE

FAPyD



LCUR-0056

Plan Director Rosa

FACULTAD DE ARQUITECTURA
C.U.R.D.I.U.R.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO
SECRETARIA DE PLANEAMIENTO

NOTA.

La financiación del presente trabajo procede de la Municipalidad de Rosario, Secretaría de Planeamiento y del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. La misma ha sido realizada en la sede del Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (CURDIUR) de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Rosario, desde junio de 1986 hasta diciembre de 1987.

El equipo del CURDIUR que lo ha llevado a término está compuesto por:

ISABEL MARTINEZ DE SAN VICENTE, Directora del CURDIUR y becaria de Formación Superior del CONICET, arquitecta UNR.

HECTOR FLORIANI, Investigador del CURDIUR y becario de Perfeccionamiento del CONICET, arquitecto UNR.

Auxiliares de investigación:

NOEMI ADAGIO, arquitecta UNR.

EDUARDO FLORIANI, arquitecto UNR.

GUSTAVO CARDON, estudiante UNR.

RICARDO GURMENDI, estudiante UNR.

Colaboradoras:

SILVINA PONTONI, arquitecta UNR.

GRACIELA RAGGIO, estudiante UNR.

La coordinación, diagramación y redacción del presente volumen han sido realizadas por la arquitecta ISABEL MARTINEZ DE SAN VICENTE.

Esta investigación no hubiea sido posible sin los aportes de la Secretaría de Planeamiento y de la Dirección General del Plan Director, así como de las discusiones sostenidas con los arquitectos Alfonso Corona Martínez y Antonio Díaz, Directores de beca de los responsables del trabajo, y del trabajo desarrollado con los miembros de la Cátedra de Intervención Urbanística de la Facultad de Arquitectura de Rosario.

INTRODUCCION.

No es frecuente que un organismo de planeamiento vinculado a la esfera pública, al iniciar una tarea de revisión de sus instrumentos normativos -tal como se ha propuesto realizar la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario a través de la Dirección General del Plan Director-, reconozca la necesidad de ir desarrollando paralelamente una tarea de profundización de cuestiones teóricas y metodológicas que realimenten el accionar. Mucho menos frecuente aun es que, para realizar esta tarea, no sólo se recurra a un trabajo conjunto con los organismos de investigación de la universidad, sino que además se requiera de éstos el desarrollo -con sus tiempos y con sus métodos-, de una tarea suplementaria de investigación que exceda el marco de los réditos meramente operativos y se aboque a reflexiones más profundas -de verdadero rédito académico- tendientes a cimentar sobre bases mas estables ciertos aspectos del accionar sobre la ciudad.

El trabajo que a continuación se presenta, si bien afronta un aspecto parcial -pero no por ello menos protagónico- del accionar urbanístico, representa a nuestro criterio el primer trabajo sistemático de análisis urbano (1) que se realiza en nuestro medio con fines tanto cognoscitivos como operativos, apelando a la puesta a punto de un bagaje metodológico riguroso, y surge de la confluencia entre interes de trabajos ya en curso en el Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (2) y las demandas de la municipalidad.

Hipótesis y objetivos.

Si bien la legislación y normativa urbanísticas constituyen -o debieran constituir- el cuerpo de instrumentos que definen el marco de la acción pública en la construcción de la ciudad, las mismas han ido perdiendo paulatinamente contacto con la realidad física de la ciudad y del territorio, en tanto que atienden a la descripción de una "forma terminada" más que a la descripción de un proceso continuo y en constante transformación (3). Otro tanto ha sucedido en relación con la realidad política y social, dado que esta tendencia a "medir" la realidad a través de un esquema preconcebido y ajeno ha excluido la generación de instrumentos que definan estrategias de acción acordes con objetivos económicos, políticos y sociales.

Este alejamiento paulatino entre normativa y realidad ha llevado, en primer lugar a una crisis de las posibilidades operativas de

los instrumentos -conflicto entre normativa y realidad-. En segundo lugar, a un conflicto entre realidad física e instrumentos, que conduce al acentuado deterioro del medio ambiente urbano -conflicto entre normativa y medio ambiente construido-.

Si bien el trabajo se refiere esencialmente al segundo de los dos aspectos, cabe precisar que la voluntad de profundizar en los mecanismos de construcción y de regulación de la ciudad física no implica una exclusión ni una negación del primer grupo de conflictos. Muy por el contrario, parte de la convicción de que la ciudad física "puede constituir el fundamento estable sobre el que se articularán otros contenidos a los que se accede mediante otras lecturas"(4). Más aún, de que mal pueden enfrentarse la implementación de estrategias de acción acordes con otros objetivos, con el absoluto desconocimiento -producto de diez años de parálisis en la producción de estudios urbanos-, de la especificidad del contexto físico y de sus modalidades de transformación, sobre las cuáles se constituyen tanto las necesidades como las demandas sociales (5).

Isabel Martínez de San Vicente, diciembre de 1987.

I. ASPECTOS TEORICOS Y METODOLOGICOS

I.1. Hacia una nueva concepción urbanística

Los instrumentos urbanísticos han ido vaciándose de contenidos aptos para controlar una realidad que cambia continuamente. Son útiles a un proceso de crecimiento constante por extensión territorial y concentración centralizada de valores urbanos, actuando como factores de corrección ante los efectos negativos que la coexistencia entre los distintos usos produce sobre la renta diferencial del suelo.

La constatación de la crisis de este modelo de desarrollo urbano y de sus consiguientes instrumentos, da inicio a un proceso de revisión por parte de la cultura urbanística internacional a fines de la década del '60. En ese momento, la incapacidad demostrada por los planes precedentes, de precisar los elementos de la proyectación urbana en una escala intermedia entre plan general e intervenciones edilicias parciales -en particular en relación con los tejidos históricos de las ciudades europeas-, induce a la revisión de ciertos principios teóricos en materia de análisis y proyecto de las transformaciones urbanas (1), revisión que coincide a su vez con la crisis histórica de los procesos de expansión como "precisa condición material" de la ciudad contemporánea, y que se constituye como una de las condicionantes de base para la reformulación de los contenidos teóricos y técnicos del urbanismo y de la arquitectura.(2).

Sólo recientemente la polémica político-cultural ha inducido en nuestro país a una profundización teórica por parte de los especialistas, y con mucha dificultad el interés se expande hacia estratos más amplios de la población. Sin embargo, cuando en los últimos tiempos, y ante una cierta coincidencia del estado de crisis imperante, se afronta la revisión de la normativa urbanística vigente en nuestro país, se procede a menudo con criterios que llevan a una excesiva simplificación, que comporta el frecuente riesgo de actuar sobre los aspectos y efectos más evidentes, y por lo tanto, de seguir operando dentro del mismo marco conceptual -ideológico- que diera origen a la normativa que se intenta superar.

La revisión debe ser entonces afrontada desde una doble perspectiva: la primera es la que se refiere a los contenidos -explícitos o implícitos- que proponen la construcción de un determinado "modelo" o "idea" de ciudad y de la instrumentación normativa consecuente, y la segunda es la que se refiere -una vez esclarecidos los contenidos de la primera- a la vigencia o no de ese modelo y a la necesidad de su revisión.

Las dos líneas apuntadas nos proponen un recorte de reflexión interno al propio discurso urbanístico, es decir producir la reconstrucción del modo en el cual, ante la constatación de un fenómeno cualitativamente nuevo, cual es la ciudad que nace a partir de la revolución industrial, surge una reflexión "acerca de" la ciudad -un pensamiento urbanístico-, que considera el nuevo proceso de crecimiento por extensión y por concentración de la inversión en las áreas más valiosas, como un proceso natural e irreversible en el cual, -también naturalmente-, las áreas más carentes podrán convertirse, mediante el libre juego de las leyes del mercado, en áreas de valores centrales.

El urbanismo y la arquitectura irán apuntalando el proceso de construcción de la ciudad contemporánea, intentando atenuar los desequilibrios y las contradicciones que le son propias. El rol del urbanismo será entonces, el de desarrollar los instrumentos técnicos para acompañar armónicamente ese proceso de crecimiento, evitando los conflictos más graves que del mismo se deriven.

¿ Por qué un recorte interno al propio discurso disciplinario ?

Porque la limitación esencial del urbanismo de las últimas décadas, radica en su voluntad totalizadora, en la incapacidad de formular un recorte propio sobre el vasto mundo de enfoques que se dirigen a la comprensión de la "compleja" realidad de las ciudades.

Esta aceptación de la posibilidad -y necesidad- de realizar un recorte disciplinario específico (3), introduce una serie de postulados que permiten revisar o contraponerse con un enfoque diferente al de los "modelos" o "ideas" de ciudad implícitas en los instrumentos urbanísticos precedentes:

1. La aceptación positiva de la ciudad existente, como objeto material a ser valorado, interpretado y "mejorado", y no a ser sustituido por un proyecto de ciudad alternativa.

Al respecto, dice Bernardo Secchi: "...No hay ya partes de la ciudad y del territorio que no se nos presente con una carga de densos rastros del pasado, aún de aquél más reciente. Dentro de algunas de estas partes nos hemos habituado a reconocer "reglas" que se presentan ante nuestros ojos en primer lugar bajo la forma de modalidades reconocidas de partición del territorio, de definición y articulación de los caracteres morfológicos del espacio edificado y no, eventualmente de definición tipológica de los edificios o de sus partes: un trazado, una alineación y una dirección de crecimiento de lo urbanizado ... la malla regular de una adición, de una entera parte de ciudad, de un loteo, de un barrio ... Un conjunto de transformaciones del ambiente físico, en las cuales de hecho se expresa la intención, más o menos explícita, de definir una regla o un procedimiento de construcción de la ciudad y del territorio".(4)

2. El consiguiente reconocimiento del valor social y cultural de la forma de la ciudad construida y del valor económico de los recursos ya invertidos -estructurales, infraestructurales, edicios, paisajísticos, ambientales-.

3. La idea de la ciudad como proceso de construcción y transformación continuo.
 4. La concepción de los instrumentos urbanísticos, ya no como medios para regular acríticamente los mecanismos de la acción privada sobre la ciudad, sino como instrumentos aptos para la elevación de la calidad de vida de los habitantes.
- ¿ Qué nuevas cuestiones dentro del campo específico abren estas reflexiones, que se presentan como una posible ruptura respecto de los instrumentos precedentes ?
- a. Una crisis de la "cuantificación" como único fundamento de la elaboración de los métodos y técnicas del urbanismo en sus distintas escalas, desde la fijación de un tope poblacional compatible con supuestas densidades máximas admisibles para la cuantificación del crecimiento global, hasta la determinación de índices como parámetro de definición de las condiciones del tejido urbano.
 - b. Una preocupación por la especificidad de la ciudad y de sus partes en tanto que hecho preexistente a la acción de planificación, portadora de precisos valores sociales y económicos. Un predominio de la referencia a estructuras y procesos preexistentes del espacio físico construido en el análisis de los hechos urbanos. Preocupación que se evidencia en la búsqueda de nuevas categorías de análisis y de nuevas metodologías de intervención, donde la norma de restricción deja lugar a la norma de estímulo y a la intervención proyectual definida.
 - c. La consideración de la idea de "proceso" y de "transformación" no como uno de los tantos parámetros de análisis, sino como "método" que tiende a ligar "recursos" con "objetivos" y "tiempos". Esta doble necesidad de enfrentarse a recursos disponibles y a la interpretación de los procesos presentes en la estructura urbana como guía para la transformación, se basa en la convicción de que "todo proyecto de la realidad es tal en la medida en que pone su lógica en la continuación, aún dialéctica, del proceso de formación y transformación presentes en los varios organismos urbanos".(5)
 - d. Una modificación del rol del ente público en la construcción de la ciudad, quien deja de tener un rol pasivo para convertirse en agente activo de la transformación.

Es a la luz de estos postulados -valoración de la ciudad existente, de sus procesos de construcción en el tiempo, de sus especificidades morfológicas y funcionales, del valor colectivo de su forma y del rol activo del ente público en su construcción-, que se explica un trabajo que no apunta a una crítica directa a las limitaciones del proyecto urbanístico vigente, -tarea que ya hemos llevado adelante en trabajos precedentes-, sino a realizar una operación de desmontaje de las lógicas presentes en la ciudad actual, para convertirlas, críticamente, en objeto de los instrumentos urbanísticos -normativos y proyectuales-.

1.2. Elección del área de estudio

El Plan Director contiene la indicación de ciertas pautas para la reconstrucción normativa, la cual deberá "iniciarse por el reconocimiento de aquellas variables caracterizantes que, en relación con los procesos de transformación potenciales o actuales (...) constituyen el verdadero estado de cada área o distrito urbano a ser asumido y conducido por una normativa particularizada".

Introduce una definición de distrito "como enunciado de su rol dentro de la estructura urbana, y como descripción del proyecto al que está expuesto, tanto en su estado inicial, como en relación a los procesos potenciales de transformación que se deriven de modificaciones en su rol o en los hechos primarios que lo afecten directa o indirectamente".

En la faz de actuación, la definición de distrito está referida al particular condicionamiento al que se somete cada una de las variables, a los efectos de describir ejecutivamente la actuación de la transformación en el distrito, en relación con otras decisiones de plan.

Esta aproximación a la cuestión requiere del uso de procedimientos analíticos aptos al conocimiento particularizado del estado actual de estas variables en cada porción de la ciudad, y de sus demandas de transformación, actuables por parte de la gestión municipal.

¿ Cuáles son, en esta perspectiva, los instrumentos aptos para registrar y encauzar estos procesos de transformación que actúan, simultánea y dialécticamente, sobre las componentes primarias y sobre el tejido de la ciudad ?

Se ha hecho referencia a la incapacidad de los planes vigentes para definir instrumentos intermedios entre el Plan Regulador General y las intervenciones edilicias parciales. En efecto, la verificación de la dificultad de deducir de los contenidos del Plan General los principios para la construcción edilicia, por sucesivos agrandamientos de escala, hace imprescindible la necesidad de encontrar una escala intermedia donde establecer una relación de congruencia entre orden funcional y entre orden morfológico, entre intervención pública y acción privada.

El trabajo previamente realizado en la sede del Plan, permite registrar la existencia de áreas urbanas profundamente alteradas por transformaciones actuales o potenciales de las componentes primarias con capacidad de caracterizarlas -positiva o negativamente-, que deben constituirse necesariamente en áreas de ordenamiento normativo prioritario. Ellas son, entre otras: Circunvalación Sur; Puerto Norte; el sistema Rosario Norte Refinería; el acceso Sur a Puerto; el saneamiento de las áreas inundables; etc.

El área elegida, que incluye las denominadas Puerto Norte y el sistema Rosario Norte Refinería, por tanto, se constituye en paradigmática o ejemplificatoria de algunas cuestiones prioritarias:

* la posibilidad de experimentar sobre un área consolidada, que presenta, simultáneamente áreas de antigua formación y áreas de formación reciente,

- * la coexistencia de áreas con fuertes dinámicas de transformación con áreas cuya calidad urbana debe ser preservada a los efectos de controlar la expulsión de los habitantes,
- * la presencia de componentes de valor urbano primario sometidas a presiones de traslado y modificación profunda de roles,
- * la necesidad de resolver, estrategias graduales de transformación que contemplen problemas viales de atravesamiento a escala urbana, problemas de destinación de uso y construcción de áreas de interés público y privado aún no edificadas y de definir el rol que deberán desempeñar en la recualificación del tejido urbano preexistente,
- * la presencia de problemas jurisdiccionales, nacionales y provinciales, sobre un área de interés urbano y paisajístico prioritario,
- * la permanencia y prioridad de la cuestión dentro del debate urbanístico ciudadano.

Se definió entonces, como área de estudio la porción de territorio urbano comprendida entre calle Tucumán desde el río hasta Bvd. Oroño, calle Urquiza desde Oroño hasta Vera Mújica y calle Santa Fe desde Vera Mújica hasta las vías del F.C.Belgrano al sur; las vías del F.C.Belgrano hasta la calle Carrasco al oeste; calles Carrasco, Bvd. Avellaneda, J.J.Paso hasta el río Paraná al norte; la costa del río Paraná al este.

1.3. Significado del análisis urbano

Los instrumentos metodológicos utilizados no son ajenos al marco teórico-ideológico que funda y explica la revisión de los instrumentos urbanísticos "tradicionales" -aquellos utilizados por la cultura urbanística prácticamente hasta el presente- y constituyen en realidad las herramientas que lo tornan operativo.

Así, el instrumento utilizado -el análisis urbano-, no es sino un intento de tornar científico el conocimiento de -y la intervención en- la ciudad en tanto construcción, en tanto orden físico, a partir de una rigurosa indagación acerca de los modos de constituirse de esa construcción.

El procedimiento seguido tiende, por una parte a leer, a través de las estratificaciones sufridas por la estructura urbana -o por el fenómeno analizado- a lo largo de su desarrollo, los nudos primarios que han conducido a la ciudad a su estado actual, y por otro a vincular el análisis -tipomorfológico, funcional, de las condiciones del patrimonio, de los tipos de propiedad, etc- de las estructuras urbanas con el proyecto. Se vinculan así en forma operativa los estudios geográficos y los resultados de las investigaciones historio- gráficas sobre el mismo tema.

Con respecto a la relación entre conocimiento general y conocimiento particular, dice Aldo Rossi "Aquellas que aquí son llamadas categorías, y que son verdaderos y propios instrumentos de análisis, tienen su origen efectivamente en un discurso general sobre la ciudad y en un tipo de método de investigación que puede ser deducido de distintas disciplinas: la geografía urbana, la topografía, la sociología, etc. Se ha tratado de construir un sistema complejo que permitiese indagar en el modo más consecuente en la ciudad. Cartografía, monumentos, residencia, proyectos, son aspectos más generales que, aplicados a una ciudad, nos dan un conocimiento general. Este conocimiento es necesario pero no suficiente; en relación a una determinada ciudad, se debe operar a través de relevamientos, encuestas, muy a menudo invención de métodos adecuados".(6)

Una primera diferenciación analítica respecto del hecho urbano analizado, distingue al tejido por un lado y a los hechos primarios por el otro, en tanto términos de un par dialéctico capaz de dar cuenta -en un determinado nivel de generalidad-, de la compleja trama de relaciones que se verifican en la construcción urbana. Así, los hechos primarios, definidos por su condición de "elementos de naturaleza particular que tienen el poder de retrasar o acelerar el proceso urbano" (7), aparecen recortándose sobre el fondo del tejido, de naturaleza extensiva, estructurado y caracterizado puntualmente por la presencia de los primeros. Indagar entonces, en las relaciones que se dan entre ambos términos del par -hechos primarios y tejido- constituye una instancia decisiva del análisis urbano; pero no es todo: es preciso también, indagar en la naturaleza y el comportamiento de cada uno de los dos términos.

Los hechos primarios, por un lado, son aquellos elementos de orden natural o artificial que, por sus características funcionales o morfológicas, tienen la capacidad de acelerar o retrasar el desarrollo urbano, y siempre lo caracterizan de una manera precisa y lo estructuran con un orden determinado. En otras palabras, son fenómenos que, antecediendo usualmente a las expansiones urbanas, resultan capaces de condicionar a éstas en su dinámica y particularizarlas en su concreción. El tejido, por otra parte, constituye el "cuántum" de la ciudad construida, derivando su valor relativo de ese carácter extensivo que le es propio y de su relación con los hechos primarios.

De esta forma, el análisis de los hechos primarios apunta a echar luz sobre estas verdaderas piezas estructurales de la ciudad, con un alto orden organizador: cómo se constituyen, qué grado de inercia tienen, cómo es posible alterarlas, qué tipo de orden proponen o imponen al tejido. A su vez, el análisis del tejido apunta a echar luz sobre las leyes constitutivas de esa cantidad más anónima, pero que hace al "relleno" del "esqueleto" de los hechos primarios: qué constantes presenta esta gran cantidad, qué dependencia guardan las variaciones y las dinámicas de transformación presentes respecto de los hechos primarios, cuáles son esas dinámicas "espontáneas" y cuáles son los medios de inducirlos. Para ambas variables, en definitiva, lo que interesa es precisar su naturaleza física -cuantitativa y cualitativa-, su rol funcional, sus implicancias normativas, tendiendo con todo ello a reconocer con rigor los estados de hecho y los procesos que caracterizan al fenómeno estudiado.

Para poder develar las lógicas subyacentes en una parte de la ciudad, no es suficiente con operar mediante el análisis del estado de hecho. Se hace necesario buscar las explicaciones de las diversas modalidades que adquiere la relación entre hechos primarios y tejido, en el proceso de formación de las áreas de estudio. El análisis del proceso de formación y transformación de la estructura de la ciudad y de la estructura del área, permite detectar el origen y las causas de los fenómenos presentes, así como la estructura de las permanencias sobre las cuales apoyar las operaciones de transformación. El análisis de los mecanismos de construcción del tejido urbano en relación a dicha estructura, nos provee el material necesario a la interpretación de los diversos valores que adquiere dicho tejido en un área aparentemente homogénea.

Así planteado el valor operativo, es evidente que no se trata de una "fuga" hacia los problemas históricos y de metodología del análisis histórico, sino que se relaciona con la idea de proceso y de transformabilidad de las estructuras urbanas.

Esto implica una necesaria reinterpretación del material provisto por el análisis histórico, reinterpretación que sólo es posible realizar en relación con los objetivos de la intervención. Es decir que no se trata de una relectura histórica "automática y acrítica"

sino una búsqueda de explicaciones acerca de los fenómenos que se registran en un sector urbano, una "individualización de los elementos, sistemas, organizaciones, tipos presentes en el espacio, leídos sincrónica y diacrónicamente, respecto de los cuales expresar diversos grados de transformabilidad en relación a la prosecución de determinados objetivos.(8)

Es dentro de este marco conceptual que adquiere para nosotros sentido la relación entre análisis histórico y análisis del estado actual. En relación a los métodos de los que se sirve el análisis urbano, y manteniendo una estrecha relación con los utilizados por la geografía urbana, dice Carlo Aymonino: "A través de los cortes (de tiempo) y los respectivos muestreos (de lugar), entendidos como demostraciones parciales pero completas de un problema, se quiere afirmar la posibilidad de analizar los fenómenos sin que éstos estén necesariamente vinculados por una escala de valores que se presupone va jerárquicamente desde el inferior (más simple) al superior (más complejo), como se hace a menudo en las historias urbanísticas ... (9)

El trabajo propone entonces una lectura operativa de un caso específico, en la cual no interesa un elenco descriptivo, sino la interpretación de las interrelaciones que ayudan a nuclear a los elementos que caracterizan el fenómeno analizado.

Para efectuar tal lectura se recurre a dos tipos de análisis, que tienen su origen en los procedimientos metodológicos a los que hemos hecho mención, y que son:

- el análisis del estado actual;
- el análisis por medio de cortes históricos: que introduce la

la "tercera dimensión", o la idea de la ciudad como proceso continuo de construcción en el tiempo. Esto permite traer a la luz no sólo las formas precedentes, sino las articulaciones de la forma actual, las etapas a través de las cuales ha encontrado la condición presente de equilibrio o desequilibrio, etc.

El concepto de "proceso" convoca, efectivamente, a una dimensión de la problemática a la que aún no se ha hecho suficiente mención: la dimensión temporal. En efecto, el análisis de los hechos primarios y del tejido queda reducido peligrosamente si se lo limita a un corte sincrónico: podrá describirse un estado de cosas actual, pero difícilmente sea posible explicar tal estado. Es precisamente un enfoque diacrónico el que permite hallar razones -si no exhaustivas, al menos importantes-, de la configuración de un determinado estado de la relación hechos primarios/tejido. El comportamiento de ambas variables analíticas y de sus relaciones sólo queda suficientemente enfocado como objeto de estudio en el marco de una lectura histórica que asuma tanto el dato incontestable de las cambiantes circunstancias como la evidencia insoslayable de las permanencias.

Sintetizando, se puede afirmar que los instrumentos utilizados en el presente trabajo son los instrumentos del análisis urbano, referido fundamentalmente a los dos grandes grupos de componentes mencionadas -hechos primarios y tejido- y en el marco de una lectura que recorre el vector temporal. Sin embargo, es preciso enfatizar el siguiente hecho: el análisis urbano no es una simple "disección" del organismo urbano; por el contrario, "... esta metódica y abstracta anatomía de la ciudad ... que recompone los fenómenos alrededor de algunas cuestiones significantes, de algunos bloques de cuestiones ... emblemáticas del fenómeno urbano tomado en conjunto, es un análisis crítico, es un análisis que desagrega y, por el contrario, reagrega el fenómeno estudiado (la ciudad)".(10)

1.4. El procedimiento analítico-proyectual

El área se utilizó como "lugar de experimentación", de instrumentos y procedimientos útiles aún en experiencias de mayor escala.

Precisando los objetivos a alcanzar y las políticas a utilizar (obra pública o control o estímulo a la acción privada), se procedió a la construcción por medio del análisis, de los lineamientos de la intervención, construcción realizada a través de una serie de síntesis parciales, que requirieron a su vez de nuevos análisis o corrección de las hipótesis iniciales.(11)

A continuación se sintetizan las operaciones analíticas y proyectuales realizadas:

1. Análisis del proceso de formación y transformación de la estructura, que permite detectar el origen y/o las causas de los fenómenos presentes en el área, así como la estructura de las permanencias sobre las cuales apoyar las operaciones de transformación.

En esta fase se procede al reconocimiento de la inserción urbana e institucional del área de estudio, mediante su caracterización en distintos cortes históricos.

Se reconstruye el proceso de formación general y la configuración del área de estudio, valorando el rol que va asumiendo la misma y evidenciando sus relaciones estructurales con la ciudad, con el objetivo de identificar las componentes y la problemática del área y sus posibles subáreas y su vinculación con la ciudad; reconocer los factores intervinientes en el proceso de configuración; definir las componentes urbanas que actúan como dominantes en el sector; analizar las previsiones y el rol asignado al área por la normativa; recomponer, finalmente, la estructura actual del área de estudio y su rol como parte de la ciudad.

Como punto de partida para el análisis, el área es entendida como una organización dialéctica entre las permanencias de ciertos elementos urbanos y las transformaciones morfológicas.

La fase se compone de tres niveles o campos de estudio:

1.1. Colocación del área en la estructura urbana en los distintos cortes históricos señalados, que apunta a establecer las relaciones estructurales internas del área y de esta con la ciudad, a partir de la detección de los elementos primarios y de las sucesivas urbanizaciones y transformaciones del tejido. Consiste en registrar, en esquemas y en planos del sector en escala 1:10.000, la evolución de las componentes urbanas primarias y del proceso de urbanización.

1.2. Colocación del área en la ciudad según su caracterización social. Implica registrar la evolución de la situación poblacional, de la estructura social del área y de sus condiciones habitativas, en relación a otras partes de la ciudad en el mismo período, a través del registro de la composición de la población, densidad estimable y tipos de actividad; la cantidad y tipo de actividades presentes en relación con el resto de la ciudad; la capacidad de caracterizar el área del tipo de actividades presentes; las condiciones de higiene y salubridad, etc.

1.3. Colocación del área en los distintos planes urbanos. Propone precisar el rol asignado al área por los distintos planes, comparando las previsiones de la normativa con el estado real del área, reconociendo las constantes y las diferencias de estas previsiones a través del tiempo.

2. Análisis del estado del área, o lectura de las condiciones actuales del área, que permitió detectar el tipo y la intensidad del fenómeno presente, y por lo tanto el tipo y la intensidad de la operación de transformación a potenciar, a controlar o a detener.

El análisis es utilizado, así, simultáneamente como instrumento de detección de procesos de transformación, y a la vez como instrumento de proyecto, y se lo utiliza en dos escalas: una primera escala, en la cual la finalidad del análisis urbano es la elaboración del Plan particularizado como estrategia de transformación de los hechos primarios a través de la estrategia de incorporación de la obra pública; y una segunda escala, donde el análisis urbano se dirige

a la elaboración de la normativa particularizada entendida como sistema de control de las transformaciones del tejido.

La fase, a su vez se compone de diversos campos de estudio:

2.1. El Análisis Funcional. El análisis de la estructura funcional individualiza los modos de uso de los edificios y de las infraestructuras, con el objeto de poner en evidencia cantidad y tipo de funciones presentes en el área, y por lo tanto definir su rol respecto del sistema urbano.

Se utilizó, por ello, el criterio de análisis por funciones "dominantes" (12), localizadas y sectoriales, a las que se agregaron las cuestiones de accesibilidad, infraestructura y transporte.

2.2. El análisis morfológico, que provee una clasificación de la estructura física del área de intervención registrando las características del trazado y parcelamiento, la forma de las manzanas y el tipo de loteo; los grados de homogeneidad tipológica y parcelaria; las modalidades de construcción de esas parcelas; los elementos singulares edificios y urbanos; los elementos naturales.

2.3. El análisis del tipo de propiedad, que permite detectar el tipo de operador (público o privado) y por lo tanto las condiciones técnico-jurídicas de la operación, además de verificar el grado de realizabilidad, y por lo tanto implementar la estrategia de proyecto.

2.4. El Análisis de las normas previstas: que pone en evidencia el proyecto de la ciudad para el sector y el tipo de políticas que tiene previstas el poder público.

3. El Análisis de la condición demográfica y habitativa actual: que permite completar la información tendiente a registrar cual es el tipo de demandas que el área expresa, cuáles son sus carencias, es decir cuál será el programa de contenidos de esa transformación.

Se incorporan datos referidos a las áreas de población residente fija y marginal, al estado y calidad de la edificación, a los modos de ocupación y tenencia de la vivienda, etc.

4. La interpretación. En esta fase se configura la primera interpretación del estado del área, identificando subáreas diferenciadas según el tipo y la magnitud de los fenómenos presentes, y los elementos estructurales soporte de las transformaciones necesarias.

En relación con los procesos de transformación presentes o potenciales -que dependen a su vez del estado del patrimonio edilicio, de las modalidades de ocupación, de la caracterización tipomorfológica en relación con los usos dominantes-, y en relación también a cómo dichos procesos se relacionan con los usos prevalentes por áreas, se utilizaron las siguientes categorías para la interpretación de las distintas áreas (subáreas identificadas en el interior del área de estudio, y la determinación de políticas adecuadas a los procesos registrados).

Áreas de uso residencial prevalente: de completamiento, de completamiento condicionado, de renovación en curso, con resistencia a la renovación.

Áreas de uso productivo prevalente: de completamiento, de completamiento condicionado, de renovación en curso, con resistencia a la renovación.

Áreas de uso mixto: de completamiento, de completamiento condicionado, de renovación en curso, con resistencia a la renovación.

5. El diagnóstico. Mientras que la interpretación de los fenómenos registrados tiende a la individualización de las relaciones entre componentes estructurales -existentes, previstos o a transformar- y sub-áreas morfológica y funcionalmente diferenciadas, el diagnóstico implica definir el tipo de operador -público o privado- y las posibles políticas de intervención en las distintas sub-áreas, tendientes a la introducción de pautas programáticas alternativas.

El diagnóstico surge de la comparación y la superposición de las políticas propuestas para cada sector con el análisis del estado del área y permite definir las distintas estrategias de intervención.

6. El proyecto. En función de la interpretación, se produce:

6.1. Una primera definición de las políticas de intervención en las distintas sub-áreas, en relación con las políticas de plan a escala urbana y su traducción en un plan de transformación de la misma sub-área. En dicha fase se individualizaron los mecanismos de construcción -públicos y privados- coherentes con las vocaciones funcionales del área y con sus demandas sociales.

6.2. La delimitación de áreas particularizadas por tipo de intervención y la individualización de los contenidos y los caracteres de la transformación, de los tipos de operador y de los instrumentos operativos a utilizar.

6.3. Delimitación de las áreas unitarias de intervención o de los distritos de intervención urbanística.

1.5. Réditos del trabajo

En cuanto a los réditos obtenidos con un trabajo de esta naturaleza, cabe decir que los resultados aportan a dos niveles de lectura: por un lado, dan cuenta del modo de ser del fragmento de Rosario estudiado y de Rosario todo, en tanto concreto analizado; por otro lado, están en condiciones de aportar al conocimiento riguroso de aquellos hechos urbanos que puedan reconocer en Rosario un valor ejemplar -no por su dimensión, naturalmente, ni por su rol productivo, sino por sus rasgos estructurales-.

Por otra parte, está la cuestión de la naturaleza misma de esos réditos; y en tal sentido cabe precisar que ellos son cognoscitivos y operativos. Así, el trabajo está signado en su origen por una demanda "externa", cual es la de producir un Plan de Zona con su correspondiente normativa particularizada; pero este hecho, sin embargo, no fue obstáculo para que se abordara el problema desde la perspectiva de la necesaria producción de conocimiento: en otras palabras, la demanda externa operativa también se constituyó en

una oportunidad para producir una investigación tendiente a avanzar en el conocimiento de las leyes que gobiernan la construcción de Rosario en tanto concreto físico. Vale decir, entonces, que los réditos son cognoscitivos porque evidentemente aportan a la comprensión de determinadas estructuras urbanas; y son operativos porque, más allá de la aplicación inmediata de los resultados de la investigación, los conocimientos producidos aportan a la construcción de una teoría de la ciudad que dé cuenta del fenómeno urbano y de los procedimientos para intervenir sobre él.



El área sombreada, muestra el ámbito problemático
agropecuario, se encuentra en: paisajística
y agroecológica de algunas haciendas plantan-
teras.

— Estado de México (del autor) — febrero, 1980.

— Fuente: — Dirección General de la Estadística
— propiada de la Municipalidad de San Juan.



II. LA CIUDAD Y EL AREA DE ESTUDIO

II.1. Rosario en tanto ciudad de reciente formación.

II.1.1. Características generales del fenómeno.

La profunda transformación del sistema productivo que marca el ingreso de la Argentina en los mercados internacionales, comienza a introducir cambios fundamentales en la idea de ciudad, que van a comprometer los desarrollos futuros.

El Estado introduce el principio de la privatización y valorización de las tierras públicas, y su colocación en el sistema productivo... (1), proceso que coincide con un debilitamiento de la autonomía de los municipios.

Se adjudica al Estado un rol técnico-administrativo: se le atribuye la provisión de algunas infraestructuras y la prestación de algunos servicios de base y se le pide, en particular, que resuelva el conflicto entre la propiedad de la tierra y los intereses generales, para permitir el funcionamiento de la ciudad. (2)

Esta disminución de la capacidad del poder público para controlar la ciudad coincide con un momento de grandes transformaciones en la escala territorial y en la escala urbana, los cuales se hacen más intensos a partir de la definitiva puesta en producción del territorio agrícola-ganadero en el mercado internacional, que se produce en la segunda mitad del siglo XIX.

Los nuevos centros que surgen a partir de esta necesidad de poner en producción la enorme cantidad de territorios inexplorados, tienen entre sí una gran similitud porque nacen bajo un momento cultural, bajo una serie de requerimientos productivos similares, y se basan en una misma tradición urbanística.

A partir de esta nueva concepción urbana -una ciudad que ya no es más el instrumento de conquista y la sede del poder, sino un hecho técnico, un instrumento de puesta en producción del territorio-, las oficinas técnicas de los Departamentos Topográficos confeccionarán instrumentos de intervención y control urbano mucho más abstractos y genéricos que los de la legislación indiana. (3)

En efecto, los nuevos trazados urbanos -propuestos o autorizados por los Departamentos Topográficos-, permiten una división de la tierra mucho más "eficiente", en la medida en que tienden cada vez más a dar predominio a los terrenos y a los usos estrictamente privados por sobre los usos públicos, y a legalizar la especulación sobre la tierra urbana, a partir no sólo de permitir, sino en muchos casos de fomentar o recomendar la subdivisión del lote en dimensiones menores que los de la vieja manzana colonial. Los reglamentos

que los Departamentos Topográficos emanan, promocionan o estimulan además la expansión indefinida de la ciudad, asimilándola a la idea de progreso.

La extensión rigurosa y homogénea de la malla de calles y el énfasis en la definición de las dimensiones mínimas del lote serán, de allí en adelante, los instrumentos más adecuados para permitir la funcionalidad mínima de las distintas componentes urbanas y para asegurar una mayor rentabilidad a la inversión inmobiliaria, en la medida en que fijan la continuidad de la malla vial independientemente de los momentos de construcción de la parcela y proporcionan condiciones homogéneas de relación entre espacio privado e infraestructura pública.

Es así como, a pesar de la similitud notable en el modo de subdivisión del suelo y en el modo de organización de estos centros podemos registrar diferencias o características específicas entre aquéllos que tienen diversas connotaciones en sus orígenes.

11.1.2. Características específicas del "caso" Rosario.

Sin dudar de la influencia de la privilegiada situación geográfica en la formación de Rosario, y de la vinculación del asentamiento con las condiciones de puerto natural sobre el Paraná y con la existencia del camino real sobre la costa, serán determinantes de la elección precisa del sitio para la radicación estable de pobladores, las particulares condiciones de tenencia de la tierra. (4)

La preexistencia de una subdivisión territorial de propiedad privada sobre la cual va produciéndose el parcelamiento en solares urbanos, establece una diferencia sustancial con los trazados de las ciudades de conquista, que determinará no sólo las direcciones de los crecimientos sucesivos, sino también a partir de numerosos conflictos sufridos en los deslindes de propiedad, los cambios de rumbo y las deformaciones en la trama legibles en la actualidad.

A partir de 1852, coincidiendo con la adquisición de Rosario de un rol definitivo en la estructura productiva del país (5), y a pesar de las escasas transformaciones registradas por la organización urbana total, comienza en este período la construcción de ciertos servicios urbanos que comenzarán a determinar la especialización o caracterización de las partes de la ciudad: el cementerio, el mercado, el puerto y la aduana. (6)

Hasta la instalación de los ferrocarriles en 1866, Rosario va transformando paulatinamente su rol regional, pero estas transformaciones se traducen en modificaciones urbanas de índole sólo dimensional (simple crecimiento por extensión), debidas a incrementos en el tráfico comercial y al aumento consiguiente de población.

La componente colectiva esencial es la costa, lugar de las activida-

des portuarias. La ciudad se desarrolla en torno a la Plaza, lugar de concentración de las escasas actividades cívico-religiosas, con la Iglesia y la jefatura política; la Plaza de las Carretas en las inmediaciones del Puerto; la Aduana y el cementerio viejo -emplazado donde luego se construiría la estación Rosario Central.

Es hacia 1860 cuando la ciudad se amplía y comienza a expulsar los servicios hacia la periferia más inmediata: los Mataderos, hacia el sur; la Plaza de las Carretas y el Cementerio, hacia el oeste.

Las transformaciones en el rol productivo de la región, que dan como resultado la intensa infraestructuración de la segunda mitad del siglo pasado y los primeros años del presente, tienen su origen y punto terminal en Rosario.

Es por ello que actuará como determinante de la evolución urbana y de la definición de la naturaleza de la ciudad, la relación entre puerto y trazados ferroviarios, los que por su diversificación y densidad, determinarán en forma definitiva las características de la ciudad.

Al incorporarse definitivamente la región al mercado internacional como exportador de productos agropecuarios, y definirse Rosario como el principal puerto exportador, se consolida un sistema económico-regional constituido por un núcleo central y subcentros de producción, que se verá fortalecido, en 1902, por la construcción del Puerto nacional.

En el período de tiempo en que se instalan las empresas ferroviarias -desde 1866 hasta 1912/14- (7), se fijarán las condiciones definitivas sobre las cuales tomará forma la ciudad actual: los ríos y la costa -únicas discontinuidades naturales de la llanura pampeana-, como límites físicos infranqueables contra los cuales se apoya la ciudad; las rutas territoriales y las líneas de transporte como los grandes ejes o las grandes líneas que pondrán en relación los crecimientos sucesivos de la ciudad con el área central; los ferrocarriles, los equipamientos ferroviarios internos y los grandes equipamientos urbanos -cementeros, mataderos, cárcel, etc.- como grandes cortes negativos, que aíslan o caracterizan enteras partes de la ciudad.

La ciudad toma forma y se caracteriza en torno a las particulares condicionantes geográficas e infraestructurales, y a los equipamientos que le dan su sentido productivo.

Desde 1866 hasta la primera guerra mundial, los ferrocarriles serán la componente estructural más importante, la que definirá la colocación definitiva de las principales componentes colectivas dentro de la ciudad y los roles que desempeñarán -a partir de las nuevas relaciones que estas componentes plantean-, las distintas partes de la ciudad en relación con la estructura colectiva en formación.

La organización de la ciudad comienza así a transformarse en tres sentidos a partir de la instalación de los ferrocarriles.

En primer lugar, al disponerse los ferrocarriles "en torno a" una ciudad existente, rodeándola para llegar hasta la costa, se define

por primera vez un "adentro" y un "afuera" en esta ciudad sin límites, condición que irá acentuándose con la expansión de la ciudad. Surgen así las áreas potencialmente marginales mucho antes de ser construidas, en los intersticios entre ramales o líneas paralelas, y que darán lugar a asentamientos como los de Empalme Graneros e Industrial al Norte, y Calzada, Tablada, Villa Manuelita, al Sur. Las ordenanzas municipales se ocupan fundamentalmente de definir con mayor precisión esta tendencia. Se definen los "extramuros" y se perimetra lo que continuará siendo hasta nuestros días el centro de la ciudad. Se establece y legaliza una nueva posibilidad de crecimiento: la de los núcleos autónomos -los suburbios-, y se destina al Bajo las actividades portuarias (ordenanza del 13 de junio de 1873).

En segundo lugar, la creación de estaciones intermedias dentro del mismo territorio del municipio da origen a una serie de "pueblos" o urbanizaciones periféricas, las cuales, servidas casi contemporáneamente por las líneas de tranvía, serán la base de formación de una organización urbana profundamente diferente a la de períodos precedentes: los desarrollos ya no se producirán por agregación de manzanas, sino a través de la fusión de núcleos, o de la dispersión a lo largo de las líneas de infraestructura.

En tercer lugar, al haberse trazado la mayor parte de las líneas férreas en territorio aún no urbanizado, las mismas no se adaptan en general a las direcciones de la trama urbana, por lo cual introducen las únicas discontinuidades que reorganizan, caracterizan y condicionan la homogénea cuadrícula de base.

A través de las ordenanzas municipales se continúa precisando el rol de las distintas partes de ciudad: el norte como el área ferroviaria y de servicios industriales, casi apoyada contra el límite del municipio; el sur como el área de servicios "contaminantes", separados por dos cercos de líneas ferroviarias; el oeste como zona de quintas y de ciertos desarrollos autónomos ("barrios", como Echesortu; "pueblos", como Eloy Palacios o Fisherton; "villas o aldeas", como San Francisquito).

La presencia del camino Nuevo a San Lorenzo, paralelo a la costa favorece la subdivisión del norte según usos residenciales y recreativos fuera del municipio. (8)

Entre el arroyo Ludueña, límite del municipio hasta el año 1919, y la línea formada por la actual Avda. Rivadavia, se concentran los servicios ferroviarios de mayores dimensiones, como los talleres del Ferrocarril Central Argentino y los ramales a los Graneros y a la Refinería -sector sobre el que nos detendremos en el capítulo sucesivo-, el establecimiento de Aguas Corrientes y el área de la Estación Sunchales.

El sur, en cambio, y con excepción de la desembocadura del arroyo Saladillo, se perfila ya desde 1874 como el área de los servicios "marginales" de la ciudad (9). A esta tendencia localizativa se agregan las particulares condiciones topográficas -costas pantanosas e inundables-, y el tendido de líneas férreas en forma normal a los caminos de penetración y al sentido de la costa.

Los desarrollos hacia el oeste son de dos tipos: servicios urbanos puntuales en el área de extramuros, como la cárcel, el cementerio, la Casa de Aislamiento (hoy hospital Carrasco); y los desarrollos autónomos ya mencionados en el área de suburbios, vinculados directamente con los sistemas de transporte.

Los crecimientos de esta ciudad, cualitativamente nueva, adquieren dos formas complementarias: el crecimiento por extensión del núcleo central y el de las nuevas urbanizaciones.

Los llamados "pueblos", a pesar de ser operaciones especulativas, poseen una estructura claramente reconocible. Fisherton, surgido en 1889, se organiza según una plaza girada colocada en eje con la estación del ferrocarril -principal medio de acceso-, y con la Iglesia. Eloy Palacios, contemporáneo al anterior, se organiza en torno a cuatro plazas de media manzana cada una, que forman la intersección de la calle Mendoza con el camino al cementerio Nuevo (1886), hoy Provincias Unidas.

Es en este período que se tienden las primeras líneas fijas de transporte público urbano de "tramway" a caballo, que tendrán como principal objetivo unir el centro de la ciudad con las estaciones de ferrocarril, con los "pueblos" y con algunos servicios públicos de borde (matadero, Colegio Nacional y Hospital de Caridad al sur; cementerios al oeste), los cuales se precisan así como hechos urbanos determinantes de la estructura urbana.

Hacia el año 1910, se concluye prácticamente la organización general del territorio en el área de Rosario. No se registran ni la formación de nuevas colonias ni la fundación de nuevos pueblos, y se ha completado casi la totalidad del tendido de vías férreas, y hacia fines de siglo quedan determinadas las ubicaciones de las principales estaciones ferroviarias. (10)

A pesar de que el área urbanizada en torno al núcleo primitivo ha superado escasamente el perímetro de la segunda ronda de bulevares -no es posible determinar con precisión el área efectivamente construida, que suponemos mucho más reducida-, las estaciones de extramuros han atraído ya detrás de sí las líneas de tranvías, provocando la formación de urbanizaciones en su entorno.

La ciudad constará al finalizar este período:

1. de un área de trazado regular producto de la extensión del núcleo original, cuya expansión no se realizará, sin embargo, en forma homogénea en torno a la plaza central. La presencia de las estaciones del ferrocarril, que la rodean por el norte y por el sur hacia la costa, determinarán los ritmos de crecimiento y los grados de consolidación en forma no homogénea, ya que estas nuevas componentes, junto con los nuevos servicios urbanos como los hospitales y las escuelas nacionales, determinarán los trazados de los tranvías, que dotarán de un preciso valor urbano a sus recorridos.

2. de un sistema de ejes colectivos de dirección norte-sur que surgen, no ya de vinculaciones territoriales -aunque coinciden con ellas- sino de precisos proyectos de expansión vinculados con la

explotación paisajístico-recreativa de la costa: al norte, Alberdi; al sur, Saladillo. Los desarrollos a lo largo de la costa se irán produciendo por franjas paralelas, en sentido longitudinal y transversal a la misma, alternando los asentamientos productivos con las nuevas urbanizaciones.

Esta alternancia está directamente vinculada con la proximidad del ferrocarril a las barrancas, y será el germen del nacimiento de las áreas "infraurbanas" -en los momentos en que el ferrocarril se interpone entre la costa y la ciudad o entre la costa y los ejes de recorrido norte-sur-, y las áreas de alto valor urbano, adyacentes a la costa. Serán estas últimas las que darán sentido, en todo el período, al "proyecto" norte-sur.

3. de una serie de ejes con distintos valores territoriales y suburbanos hacia el oeste. Dichos valores condicionarán, en el futuro, los valores colectivos que se irán enhebrando a lo largo de su recorrido. El eje territorial de comunicación con la ciudad de Córdoba, que inicialmente cubrirá una parte de su trayecto por calle Urquiza, luego seguirá el trazado de las vías del tramway del Oeste, y por último, al abrirse tardíamente el tramo de calle Córdoba entre la estación del F.C.P. de Santa Fe y Provincias Unidas, seguirá en su totalidad el trazado de la calle Córdoba. Un eje "proyectado" por la necesidad de vincular el Pueblo Eloy Palacios (hoy barrio Belgrano) con el centro de la ciudad, y un eje de desarrollo mucho más tardío, vinculado con la presencia del camino a Colonia La Candelaria (Avda. Godoy), que enlazará el Cementerio del Salvador, la "aldea" de San Francisquito y el camino al Nuevo Enterratorio Municipal (Provincias Unidas).

Desde la primera hasta la segunda guerra mundial, la ciudad continúa creciendo aceleradamente; pero su crecimiento se realiza sobre la estructura ya definida hacia 1914. Comienzan los primeros síntomas de un desarrollo no formalizado o patológico, donde la ciudad pierde la capacidad de razonar sobre sí misma. (11)

A pesar de que no hay transformaciones aparentes en la red territorial ya definida, comienza en este período a ponerse en evidencia la dependencia de la actividad comercial y portuaria con Buenos Aires. Se acentúa el proceso de centralización y comienza a declinar lentamente la hegemonía del Puerto. (12)

Las transformaciones urbanas son escasas o nulas en el centro, en parte debido a las crisis económicas, en parte al hecho de que el debate se centra sobre los problemas "funcionales" que impiden la incorporación de nuevas áreas a la especulación inmobiliaria y que dará origen a la "cuestión ferroportuaria". Los debates culminarán, al final del período, con el Plan Guido.

En la periferia, las nuevas operaciones de subdivisión de la tierra pierden definitivamente el carácter de urbanizaciones para convertirse en loteos. Los nuevos crecimientos se producen en forma intersticial o por "relleno" o fusión entre el centro de la ciudad y los desarrollos autónomos del período anterior, a lo largo de las vías del tranvía y de los caminos de vinculación. Carecen absolutamente de estructura propia, ya que siguen el trazado oficial producto

-nuevamente- de la extensión indiferente del tejido de manzanas. En ellos, la referencia a los hechos urbanos que les dan origen es indiferente o ficticia, y la cesión de superficie destinada a usos públicos se limita a la indispensable para la apertura de calles y veredas.

Cuando estos desarrollos "por relleno" se producen en relación a componentes urbanas ya definidas, como los ejes ya anunciados, los parques, las estaciones de ferrocarril de mayor flujo de pasajeros, en relación a tendidos de vías de tranvía, tienden a asimilarse a las partes ya definidas con anterioridad. De lo contrario, tenderán a paralizarse o a convertirse en áreas dispersas y no formalizadas.

Los primeros factores de distorsión los introduce el cambio de rol de algunas partes de la ciudad, como la incorporación del frigorífico en el Saladillo en 1924, el proyecto de traslado del antiguo Matadero y la incorporación de Alberdi en 1919.

A partir de la década del '30 se produce una profunda transformación en las estructuras políticas del país, con el advenimiento al poder de los gobiernos conservadores. Comienza la intervención del Estado en la economía, regulando la producción y la comercialización de los productos del campo, con la creación de la Junta Nacional de Granos y la promulgación de la Ley de Carnes. (13) Comienza también en este período la llamada sustitución de importaciones. En 1931, Raúl Prebisch propone un plan de protección aduanera y promoción industrial, que se complementaría con el estímulo a la construcción de la red caminera nacional. (14)

En el plano territorial, las transformaciones más importantes en este período las constituyen la introducción del transporte automotor con la consiguiente decadencia del transporte ferroviario; la paralización casi total del puerto de Rosario -hasta ese momento puerto de gran movimiento importador-; el crecimiento de la industria manufacturera y la consiguiente disminución de la importación; y la nacionalización y la municipalización de los servicios públicos.

La decadencia del sistema ferroviario y las transformaciones en la estructura productiva inducirán en la ciudad y su área de influencia los cambios más profundos desde la instalación de los ferrocarriles. Dichos cambios, sin embargo, no se harán evidentes en la estructura interna de la ciudad hasta la década sucesiva, ya que la pavimentación de la red caminera se realizó en general sobre la red existente, en su mayor parte paralela a las vías férreas.

La innovación más importante la constituye el ómnibus, el cual sin alterar sustancialmente en términos físicos la estructura "fijada" en el período anterior, torna homogéneos sus valores colectivos, debilitándolos, destruyéndolos. Una ciudad cuya impronta dependía de los recorridos fijos del tren y del tranvía, que habían dado origen a urbanizaciones periféricas organizadas en la relación plaza-estación, entra rápidamente en crisis al incorporársele un medio de transporte tan "flexible" como el ómnibus urbano.

Es en este período que se disocian definitivamente el espacio colectivo del espacio público en las áreas periféricas o residenciales. La ampliación del espacio público se reduce a la incorporación

de la superficie de calles de los nuevos loteos, que sirven sólo a la accesibilidad. Las actividades colectivas se dispersan espacialmente de manera homogénea, reducidas a servicios que se distribuyen según razones numéricas de distancia "eficiente" (la escuela, el dispensario, la comisaría, ya no constituyen núcleos de actividad comunitaria como en los "pueblos" de las expansiones urbanas del siglo anterior).

La construcción de edificios según criterios de funcionalidad estrictamente sectorial -o la determinación de áreas para su localización futura (Mercados de Concentración, Ciudad Universitaria, escuelas), introducen problemas funcionales y organizativos, sin hacer aportes sustanciales a la estructura del espacio colectivo urbano. Los edificios públicos se convierten en "oficinas" cerradas a la vida urbana, careciendo de funciones y significados colectivos extendidos a toda la ciudadanía. Tal el caso, por ejemplo, del nuevo palacio de Tribunales, inaugurado en 1962. El edificio suplanta al palacio antiguo, insertado en un conjunto semimonumental constituido por la Jefatura de Policía, la Plaza San Martín, los Tribunales y el Colegio Normal, y se coloca en forma absolutamente indiferente a su nueva localización.

Esta polarización de las funciones colectivas se advierte sobre todo en la separación creciente entre los servicios urbanos y los lugares con elevado grado de fruición colectiva, los cuáles se comercializan marcadamente (15). La separación se hará aún más evidente en el período sucesivo, con la eliminación de los mercados del área central durante la intendencia de Carballo, con la construcción del área peatonalizada del sector céntrico y con el proyectado traslado del Centro Cívico de la ciudad a la intersección de Avda. Pellegrini y Avda. Francia según el Plan Regulador.

Se van acentuando así los caracteres de la "ciudad moderna", que serán luego interpretados como tendencias "naturales" por todos los instrumentos urbanísticos:

- . crece el área de influencia de la zona central y por lo tanto su grado de centralidad. Se intensifican en consecuencia sus cualidades funcionales y el valor de la tierra;
- . se estimula definitivamente el contraste entre centro y periferia, porque en esta última se prevé la instalación exclusiva de funciones residenciales de baja densidad y funciones productivas.
- . la distribución de edificios y funciones comienza a seguir la jerarquía establecida por la importancia de las calles o por la centralidad de los lugares; de este tipo de relación entre espacios colectivos y residencia se desprenden, por lo tanto, privilegios para las viviendas próximas a las arterias principales o los lugares centrales, y "periferización" para aquéllas no tocadas por el sistema de ejes o trazados colectivos.

Se hace difícil, a partir de este momento, confrontar la ciudad real con la ciudad proyectada. La ciudad deja de construirse en forma espontánea para ser inducida a transformarse según los presupuestos de los distintos planes urbanos. Es significativo que, hasta 1948/50, las innovaciones más trascendentes registradas por el

de la superficie de calles de los nuevos loteos, que sirven sólo a la accesibilidad. Las actividades colectivas se dispersan espacialmente de manera homogénea, reducidas a servicios que se distribuyen según razones numéricas de distancia "eficiente" (la escuela, el dispensario, la comisaría, ya no constituyen núcleos de actividad comunitaria como en los "pueblos" de las expansiones urbanas del siglo anterior).

La construcción de edificios según criterios de funcionalidad estrictamente sectorial -o la determinación de áreas para su localización futura (Mercados de Concentración, Ciudad Universitaria, escuelas), introducen problemas funcionales y organizativos, sin hacer aportes sustanciales a la estructura del espacio colectivo urbano. Los edificios públicos se convierten en "oficinas" cerradas a la vida urbana, careciendo de funciones y significados colectivos extendidos a toda la ciudadanía. Tal el caso, por ejemplo, del nuevo palacio de Tribunales, inaugurado en 1962. El edificio suplanta al palacio antiguo, insertado en un conjunto semimonumental constituido por la Jefatura de Policía, la Plaza San Martín, los Tribunales y el Colegio Normal, y se coloca en forma absolutamente indiferente a su nueva localización.

Esta polarización de las funciones colectivas se advierte sobre todo en la separación creciente entre los servicios urbanos y los lugares con elevado grado de fruición colectiva, los cuáles se comercializan marcadamente (15). La separación se hará aún más evidente en el período sucesivo, con la eliminación de los mercados del área central durante la intendencia de Carballo, con la construcción del área peatonalizada del sector céntrico y con el proyectado traslado del Centro Cívico de la ciudad a la intersección de Avda. Pellegrini y Avda. Francia según el Plan Regulador.

Se van acentuando así los caracteres de la "ciudad moderna", que serán luego interpretados como tendencias "naturales" por todos los instrumentos urbanísticos:

- . crece el área de influencia de la zona central y por lo tanto su grado de centralidad. Se intensifican en consecuencia sus cualidades funcionales y el valor de la tierra;
- . se estimula definitivamente el contraste entre centro y periferia, porque en esta última se prevé la instalación exclusiva de funciones residenciales de baja densidad y funciones productivas.
- . la distribución de edificios y funciones comienza a seguir la jerarquía establecida por la importancia de las calles o por la centralidad de los lugares; de este tipo de relación entre espacios colectivos y residencia se desprenden, por lo tanto, privilegios para las viviendas próximas a las arterias principales o los lugares centrales, y "periferización" para aquéllas no tocadas por el sistema de ejes o trazados colectivos.

Se hace difícil, a partir de este momento, confrontar la ciudad real con la ciudad proyectada. La ciudad deja de construirse en forma espontánea para ser inducida a transformarse según los presupuestos de los distintos planes urbanos. Es significativo que, hasta 1948/50, las innovaciones más trascendentes registradas por el

No es el objetivo de este punto extenderse en demasía acerca del origen, los contenidos técnicos y la colocación en el debate público de los diversos instrumentos urbanísticos -planes- propuestos para la ciudad, reflexiones que ya han sido publicadas parcialmente en otras sedes (16). Basta señalar algunas cuestiones esenciales a los efectos del presente trabajo.

La "abstracción" como condición propia del pensamiento y de los instrumentos urbanísticos, parece ser en Rosario inherente a la evolución misma de la cultura de la ciudad. En efecto, no es posible registrar en ninguno de los documentos cartográficos que han intentado dar cuenta de las primeras fases de la evolución urbana, el estado de la ciudad real en el momento de la confección del plano. Hasta 1895, y aún después de esa fecha, los planos se presentan más como proyectos de ciudad -"delineaciones" o "ensanches"- que como verdaderos documentos catastrales. A partir de comienzos del siglo el enfoque no cambia sustancialmente, pues si bien se intenta registrar con cierto rigor las porciones de ciudad ya urbanizadas, no sólo existen contradicciones entre los distintos planos oficiales, sino que además ninguno de ellos contiene la diferenciación entre área urbanizada y el área efectivamente construida.

Si la ciudad es leída sólo bidimensionalmente desde sus inicios, no puede resultar extraño que esta concepción se transmita a los instrumentos urbanísticos que poco a poco se van perfilando como verdaderos instrumentos de control urbano, aún a aquéllos vigentes en la actualidad.

El Plan Bouvard (1901-1911), es el primer instrumento que intenta proponer una transformación de la ciudad existente, de la ciudad ya urbanizada, ya que los proyectos anteriores -legibles en los planes oficiales y en los proyectos de ensanche-, sólo son una propuesta para la extensión de las áreas de borde.

Las intervenciones propuestas por el plan, sin embargo, reducen la ciudad a una única componente, la red vial. Sobre el área ya urbanizada se interviene superponiendo al trazado ortogonal preexistente un sistema de diagonales que, en contados casos, se unen por medio de plazas, y en la mayor parte de ellos se encuentran con total indiferencia respecto del trazado anterior.

No hay juicios -o el plan no acusa la existencia- sobre el sistema ferroviario -a excepción de una propuesta de atravesamiento en el norte mediante la prolongación de Avda. Alberdi en diagonal hasta la actual calle Córdoba-, ni sobre el sistema costero -donde sólo se propone la localización de dos parques en las desembocaduras del arroyo Ludueña y del arroyo Saladillo. No hay indicaciones sobre la localización de nuevos servicios y/o actividades representativas, ni sobre posibles mecanismos de construcción del tejido urbano.

El Plan de Guido, Farengo y Della Paolera (1929-1935) es, en cambio, el primero que cristaliza los resultados de un debate intenso sobre los problemas funcionales de la ciudad: la reestructuración

ferroviaria, la zonificación por áreas y la reformulación del trazado en manzanas cuadradas.

Conviene señalar, a los efectos del trabajo que nos ocupa, que la presión por proceder al levantamiento y reestructuración de las instalaciones ferroviarias, surge fundamentalmente de los grupos vinculados a la actividad inmobiliaria y edilicia (17), quienes ven en el ferrocarril un freno a la expansión urbana. Al estar el proyecto desvinculado de la realidad político-institucional, y no contemplar la situación de propiedad de los ferrocarriles -aún en manos de una serie de compañías extranjeras-, y la dependencia en materia de política de transportes, la estructura central del plan -la reestructuración ferroviaria-, se torna impracticable, invalidando con ella el resto de las cuestiones planteadas.

En 1939, la Ley Provincial 2756 dispone que las municipalidades deberán confeccionar su expediente urbano y plan regulador, conteniendo las previsiones de organización y desarrollo futuro de la ciudad.

Ese mismo año, la ordenanza N° 172 autoriza al Departamento Ejecutivo para gestionar del mismo gobierno nacional títulos de obras públicas destinadas a costear la ejecución de la Avda. Belgrano, los accesos al puerto, el Parque a la Bandera y los estudios para una solución al problema ferroviario de Rosario. Esta ordenanza fue, según Montes (18), el origen de las gestiones que culminaron en la sanción de una ley nacional, la 12.815 de 1942 y la creación de una Comisión Nacional para el cumplimiento de lo dispuesto por dicha ley.

Con motivo de la nacionalización de los ferrocarriles, y sin que la comisión realizara actuaciones significativas, el Poder Ejecutivo decreta su reorganización (por dec. 33.056 de 1948).

El Plan de la Comisión Nacional se presenta por primera vez como un instrumento de desarrollo urbano vinculado a una estrategia de desarrollo nacional y regional, al cual las discusiones anteriores fueron reduciendo a un plan ferrouurbanístico alternativo al plan Guido y Farengo.

El plan prevé la transformación sustancial de la función y la colocación del sistema de las infraestructuras públicas -Avda. de Circunvalación, Avda. Costanera, Avda. de Travesía, Puerto Nuevo-, abriendo el camino a una definitiva modernización de la ciudad en coincidencia con la nueva infraestructuración del territorio.

Desaprovecha en cambio, la real oportunidad de dotar a esta nueva ciudad de una forma coincidente con el contenido social de las transformaciones planteadas. Así, las contradicciones entre centro y periferia se intentan resolver en términos funcionales, pero no existe una voluntad de resolverlas mediante explícitas intervenciones cualitativas de formalización arquitectónica. No prevé, por lo tanto, una sustancial ampliación del sistema colectivo urbano acorde con la dimensión de las intervenciones planteadas, ni se alteran las relaciones de dependencia en términos de equipamiento y servicios de los suburbios al centro.

Los cambios fundamentales sobre los que surge el plan son, en síntesis, los siguientes: la nacionalización de los ferrocarriles; la transformación de la economía regional; la aparición del transporte automotor y la crisis del sistema ferroviario; la voluntad de contrarrestar los desequilibrios regionales provocados por la concentración del tráfico en el puerto de Buenos Aires.

En el año 1952 se dicta la Ord. 1030, que incorpora los lineamientos del Plan Rosario al trazado oficial del municipio: la reconstrucción de las instalaciones ferroviarias; la liberación de la barranca del río Paraná de instalaciones no específicamente portuarias; la habilitación de un sistema longitudinal carretero; el saneamiento de las cuencas del arroyo Saladillo y Ludueña.

Contemporáneamente se dictan ordenanzas sumamente restrictivas respecto a la dispersión urbana y se crean los distritos industriales. Se propone también la actualización del Reglamento de Edificación, incorporando innovaciones como los centros de manzana y las líneas de retiro.

El proceso recomienza recién en 1958 cuando, bajo la presidencia del Dr. Frondizi, se hacen efectivas numerosas expropiaciones - entre ellas la habilitación del primer tramo de la Avda. Circunvalación-, se eliminan kilómetros de zonas vía y se levantan líneas férreas con cinco estaciones terminales, que permiten la habilitación del Parque Urquiza y la Avda. Libertad, la cesión de terrenos para la construcción de la Ciudad Universitaria y la ya mencionada transformación de la estación del ex-Provincial de Santa Fe.

Se promulga además, en el año 1961, la Ley Nacional 16.052, que institucionaliza los lineamientos generales de la Ord. 1030 y promueve la creación de un organismo -la Prefectura de Coordinación del Plan Rosario- encargado del cumplimiento del plan.

Durante el gobierno del Dr. Illia, a partir del año 1963, el gobierno provincial inicia la concreción de algunas obras del plan tendientes a solucionar ciertos endémicos problemas urbanos, como las inundaciones de Empalme Graneros, el congestionamiento de Cruce Alberdi y la Estación Unica de Pasajeros (19). Para ello se crea, por resolución N° 536/66 de la Secretaría de Transportes de la Nación, la Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la ciudad de Rosario, integrada por representantes de Ferrocarriles Argentinos y delegados de la provincia y la municipalidad.

El proceso vuelve a detenerse en 1966 cuando se produce el golpe militar del General Onganía. Este, sin embargo, promueve a breve plazo una política general de planeamiento. En relación con dicha política, el gobierno provincial dicta el Decreto N° 07317/67 que exige a todas las municipalidades y comunas la elaboración de su expediente urbano o plan regulador. (20)

El Plan Regulador de Rosario es encomendado a la Comisión Coordinadora, y es aprobado por Decreto Municipal N° 34.318 y Decreto Provincial N° 04188 de 1968.

El mismo parte del Plan de Trabajos y su Coordinación (Ord. N° 1904), pero introduce modificaciones en el ordenamiento ferroviario,

vial y portuario, y consideraciones sobre el comportamiento de los usos público y privado.

En relación con las directivas del Plan Regulador, la Comisión Coordinadora confecciona el Código Urbano, instrumento legal que junto con el Reglamento de Edificación, constituye el cuerpo normativo que reglamenta el desarrollo urbano en su aspecto privado.

El Código es definido, en el texto del Plan Regulador, como "el conjunto de normas destinadas a regular el desarrollo urbano por medio de la zonificación en sus aspectos físico y funcional, integrándolo en una estructura que responda a objetivos fijados por este Plan Regulador". (21)

Fija un "tope de población óptima" para la ciudad de 2.300.000 habitantes, y la densidad de cada distrito como "producto de la distribución ideal de esa población en el área urbana, y se regula por el índice edilicio". (22)

Dichos índices volumétricos son distribuidos en "distritos" de distintas densidades, "según su morfología existente y capacidad previsible en función de la infraestructura a completar". Los distritos comprenden además las áreas de tierras ferroviarias a liberar para nuevos usos públicos, habitacionales, recreativos y viales; los nuevos "centros urbanos" entendidos como "polos de desarrollo descentralizados"; las "áreas de reserva" para la renovación de sectores urbanos decadentes o conflictuados; la determinación del uso del suelo zonificado según distritos.

El Código aprobado por Decreto Municipal N° 34.319 del 67, establece el régimen de "usos no conformes", que congela a aquellos usos incompatibles con la zonificación propuesta. Clasifica además a los edificios según su "función y destino", a los fines de "disponer su ubicación dentro del municipio". En cuerpo separado se acompaña al Código una clasificación alfabética de todos los edificios, industrias y depósitos, con su correspondiente número prototipo.

El Plan Regulador y su instrumento operativo, el Código Urbano re proyectan a la ciudad de un modo más drástico y profundo que los planes de Guido y de la Ordenanza 1030, a pesar de que aparentemente confían su ejecución a los "naturales" mecanismos de la renovación urbana.

Bajo una apariencia de asepsia ideológica y de "naturalidad" en las decisiones, contiene definiciones precisas sobre el rol del centro y el rol de la periferia, a los cuales adjudica valores contrapuestos; define a la actividad privada como al verdadero motor de la ciudad, y a la obra pública esencialmente como "reordenadora". Así, al aceptar las reglas de juego de los mecanismos especulativos, se convierte en estímulo de los mecanismos de transformación urbana que pretende controlar.

El plan, por lo tanto, en lugar de ser un intento de reequilibrio, se convierte en estímulo a la transformación, en pos de una imagen "moderna" -presente, como hemos ya visto, en el debate cultural general sobre la ciudad.

Se induce así:

- . La afirmación de núcleo central como centro de servicios para una vasta área productiva y residencial, y la colonización complementaria de inmensas áreas periféricas, sólo residenciales, que siguen la expansión del transporte y la pavimentación de arterias.
- . La tendencia a excluir del núcleo central a la vivienda individual y toda actividad o uso del suelo que no sea el terciario o la vivienda de alta densidad, y a valorar los niveles de "urbanidad" en base a la centralidad.
- . La destrucción del patrimonio tipológico y su transformación.
- . La sustitución del acento que el Plan de Guido pone sobre la estilística urbana en su acepción escenográfica, por los conceptos de eficiencia, funcionalidad y practicidad.

Este esquema desarrolla prescripciones detalladas para los distintos sectores del zoning, de la accesibilidad, de las infraestructuras portuarias y ferroviarias, de los parques, del ordenamiento de los mayores centros representativos.

La generalización del zoning, que nace como compromiso entre propiedad de la tierra y exigencias de racionalización de la ciudad, representa un atraso respecto a los debates entre arquitectos y urbanistas ya antes de la segunda guerra.

Los límites del zoning como instrumento del uso del suelo urbano reflejan, dice Paolo Sica (23), exactamente los intereses económicos de las fuerzas que solicitan su adopción. Se trata, en nuestro caso, de una reglamentación meramente restrictiva, que mira a limitar las consecuencias más negativas de un absoluto "laissez faire", más que a eliminarlas completamente. Enfoque -importado- dirigido a reducir los conflictos urbanos, pero, principalmente a salvaguardar las inversiones urbanas. Estará siempre presente el rol de la renta urbana y de la especulación, en parte como agentes que utilizan en su beneficio las diferencias y los incrementos cuantitativos que los principios de centralidad y de concentración crean en algunas áreas (24). La pobreza o la inexistencia de formalización precisa se resuelve "a posteriori" con prototipos de elevada complejidad funcional, como los "Centros Urbanos" con "hoteles, viviendas y supermercados". (25)

El plan persigue el modelo de la ciudad norteamericana, modelo de progreso: "aglomerados cualitativamente diversos que desarrollan intrincadas redes de relaciones, densa movilidad sobre vastas áreas, descentralización de actividades, formas de uso del suelo de alta intensidad, pluralidad de núcleos, diferenciación de funciones" (26). Acepta las contradicciones ya presentes en las distintas partes de la ciudad, y en lugar de controlarlas, las acentúa: así, mientras propugna la concentración de las zonas de alta congestión, promueve la creación de núcleos terciarios descentrados; sostiene el desarrollo de los suburbios, pero acepta la tipología del edificio en altura como típica expresión de la concentración urbana; a nivel legislativo, sostiene las políticas restrictivas actuadas por el zoning y sugiere amplias intervenciones de renovación urbana, pero se apoya sobre la hipótesis de un desmesurado desarrollo de los siste-

mas de transporte urbano y de las infraestructuras. Prevé la incenti-
vación de los mecanismos que condicionan la concentración comer-
cial y terciaria y contiene indicaciones muy débiles para un descon-
gestionamiento. Promueve la expansión de los suburbios, la especiali-
zación de los usos y de las partes de la estructura urbana, y la
estratificación o la segregación residencial. (27)

El espacio público se reduce a pocos elementos cuyo uso no tiene
significación social, se identifica con el concepto abstracto de
"vida pública", no apoyado por funciones concretas o por la compleji-
dad de atributos arquitectónicos o de calidad de uso. No contempla
la posibilidad de coordinar políticas sectoriales de localización de
servicios -a escala de vivienda esencialmente-, en función del pro-
yecto urbano.

El objetivo de "promover el bienestar general" o de "renovar secto-
res urbanos decadentes", no es seguido o apoyado por políticas
de asignación de recursos o de coordinación de políticas sectoriales.

El Plan Regulador describe, a través del Código Urbano, un estado
final completo de las variables urbanas, previstas para esa ciudad
de 2.300.000 habitantes del año 2036.

El plan, concebido así como instrumento estático, hace que su
desactualización sea permanente. O que se produzca a través de
modificaciones parciales e inconexas, que no registran ni las dinámi-
cas de transformación presentes o inducidas por el plan mismo,
ni las modificaciones de rol de ciertas áreas respecto de la estructu-
ra urbana total.

Queda abierto el problema de los instrumentos disciplinarios a través
de los cuáles afrontar, resolver y representar esta ciudad igualitaria
en la condición habitativa (relación residencia-servicios), pero fuerte-
mente diferenciada, ya sea en sus múltiples roles funcionales ya
sea en su asentamiento morfológico.

Si la ciudad actual no es sólo el saldo de los mecanismos económi-
cos en su construcción, sino también de los instrumentos que esos
mecanismos predisponen actuando sobre la "inercia" de una ciudad
que existe -como proceso colectivo-, es evidente que para una
transformación de la ciudad en la dirección apuntada más arriba,
se hace necesaria una profunda revisión de los mismos.

Es con estas intenciones que, en abril de 1985 se forma el Equipo
Técnico del Plan Director, el cual se constituye con la tarea de
actualizar el Plan Regulador de 1968 y poner al día sus instrumentos
operativos.

La actualización propuesta proviene de la convicción de que más
que los contenidos, han variado sustancialmente en las últimas
dos décadas, los objetivos de los instrumentos de planificación urba-
nística.

Si bien la tarea que se encara parte del estudio de los antecedentes
existentes, de los planes vigentes y de las obras en curso, se inicia
también un profundo análisis de las transformaciones sufridas por
la ciudad real, en sus aspectos físicos y demográficos -actualmente
se realiza una evaluación sobre las transformaciones productivas-

dado que la nueva orientación del gobierno de la ciudad entiende que la función del planeamiento es la de dirigir y orientar en primer lugar la acción pública y en segundo lugar la acción privada, tendiendo a promover un racional uso de los recursos existentes, a los fines de elevar la calidad de vida de la población.

Quedan atrás los discursos grandilocuentes acerca de las grandes transformaciones "eficientizadoras" de la estructura urbana, y acerca del progreso que entraña el crecimiento indefinido de la ciudad.

Con este enfoque, el Plan Director se plantea nuevos instrumentos de conocimiento y de intervención sobre la ciudad, una ciudad que ya no es un "modelo" a alcanzar en un futuro más o menos lejano, sino que es la ciudad actual, con sus desequilibrios y sus contradicciones, con sus procesos de transformación en curso, con su voluntad de forma. Nuevos instrumentos que deberán permitir evaluar la magnitud de los cambios, interpretar la estructura de las permanencias sobre las cuáles apoyar las nuevas intervenciones, repensar el sentido del crecimiento y coordinar la acción pública y privada en un esfuerzo de complementación.

El nuevo enfoque se propone caracterizar la estructura urbana en sus aspectos morfológicos y funcionales, teniendo siempre como objetivo fundamental la elevación de la calidad de vida urbana.

El trabajo realizado hasta el momento se construye en un proceso dialéctico de análisis y propuesta, según distintos grados de particularización de las distintas variables interesadas.

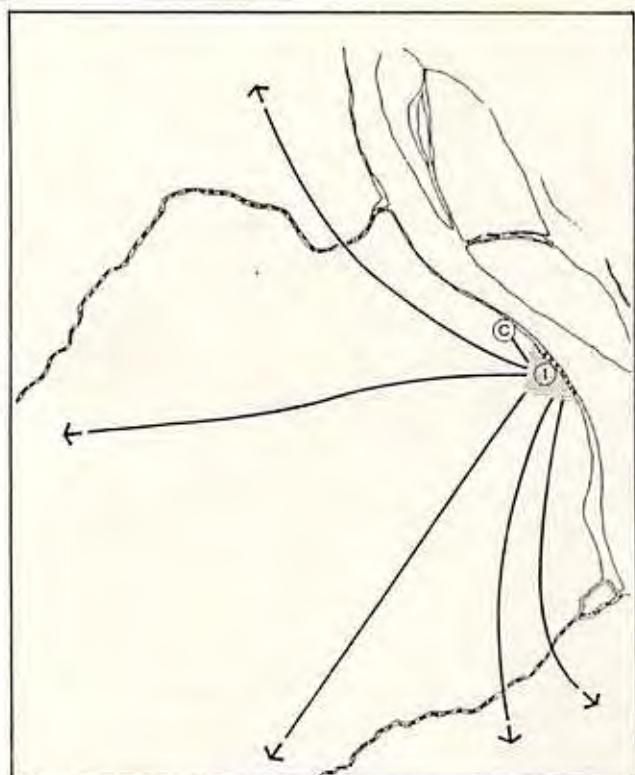
Por primera vez, desde el Plan Rosario, los aspectos propositivos se articulan con un proceso de gestión tendiente a la efectivización paulatina de las propuestas.

La primera fase del proceso analítico realizado, toma forma en el llamado Informe preliminar, y se organiza en torno a la detección de las transformaciones de la estructura urbana en aquellas componentes a las cuáles se dirigen las previsiones del Plan Regulador.

Metodológicamente, y en coherencia con los trabajos teóricos que estaban llevando a cabo algunos de sus miembros -parte de los cuáles hemos presentado en este trabajo-, introduce la distinción entre hechos primarios configurantes de estructura morfológica y funcional de la ciudad y tejido como "material" de construcción de la ciudad, diferenciado en dos momentos: el de la urbanización y el de la edificación. Considera como hechos primarios determinantes de la estructura urbana de Rosario, al sistema ferroviario, al sistema costero-portuario, al sistema vial y a la infraestructura.

De esta primera etapa de análisis sugen una serie de consideraciones que serán en sí mismas "material" para la elaboración de la propuesta general:

1. El cuestionamiento a la concepción de los sistemas primarios en la normativa actualmente vigente, que adjudica a los mismos, valores "esencialmente autónomos y vinculados con la especificidad funcional que le da origen", y el consiguiente cuestionamiento al "criterio de 'remodelación' total de los sistemas en función de una eficiencia hipotética que es siempre autónoma".



Planes de expansión territorial

referencias

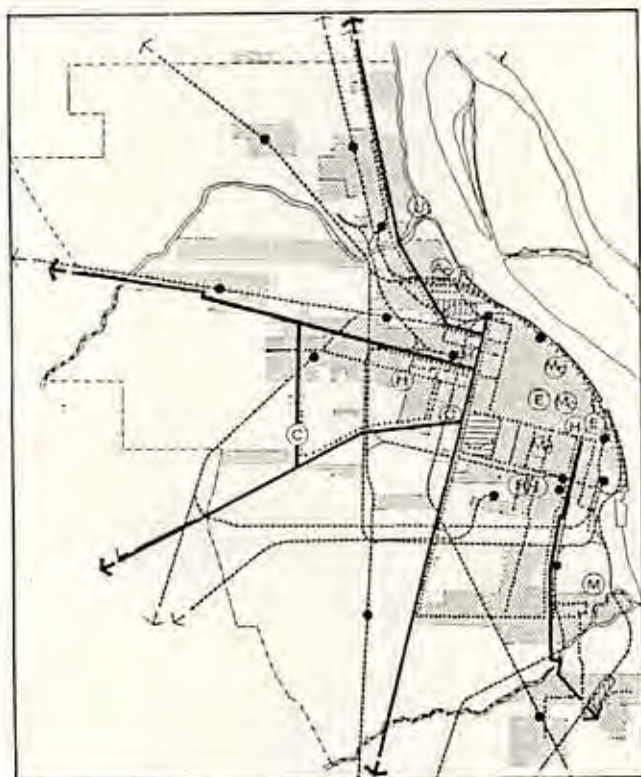
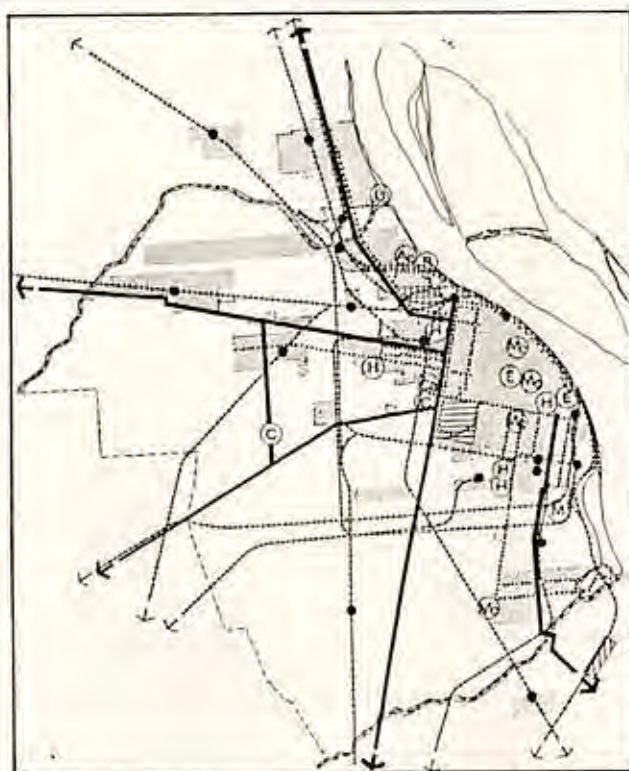
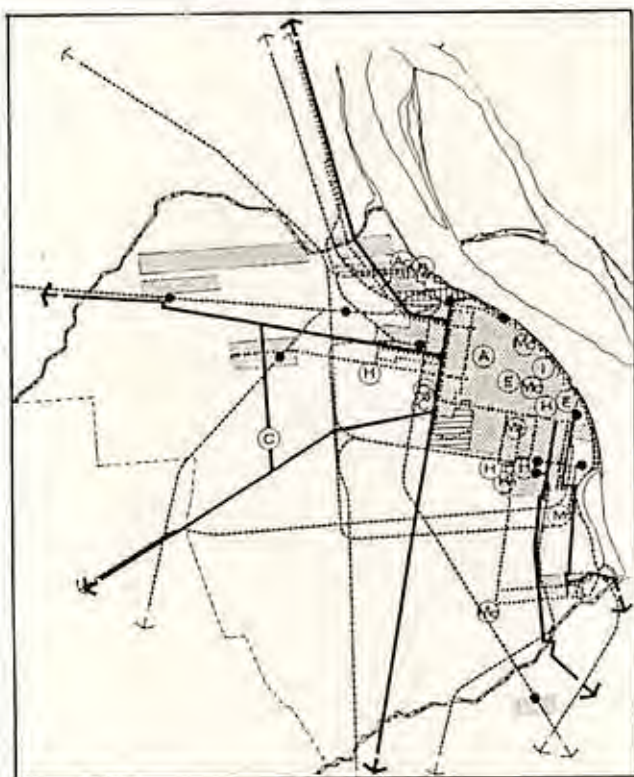
-----	límite del Municipio
▨	zona parcelada
-----	líneas ferroviarias
●	estaciones ferroviarias
—	caminos principales
▦	puerto
-----	trénvías eléctricos
	talleres ferroviarios
(A)	administración y gobierno
(R)	refinería
(I)	capilla
(U)	usina
(P)	parque
(C)	cementerio
(M)	matadero
(M)	mercado
(H)	hospital
(E)	escuela pública
(A-C)	aguas corrientes

En el período de 1855 hasta 1912/14, se fijarán las condiciones definitivas sobre las cuales tomará forma la ciudad actual: las rutas territoriales y las líneas de transporte como los grandes ejes que pondrán en relación los crecimientos sucesivos de la ciudad con el área central; los ferrocarriles, los equipamientos ferroviarios y los grandes equipamientos urbanos, como grandes ejes negativos que aíslen o caracterizan a enteras partes de la ciudad.

arriba:
Plano de 1850-60

abajo:
Plano de 1895

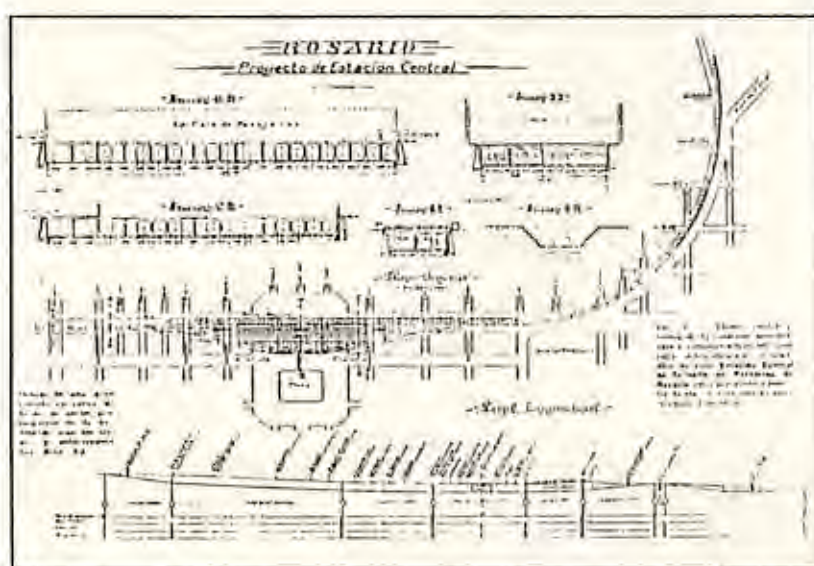
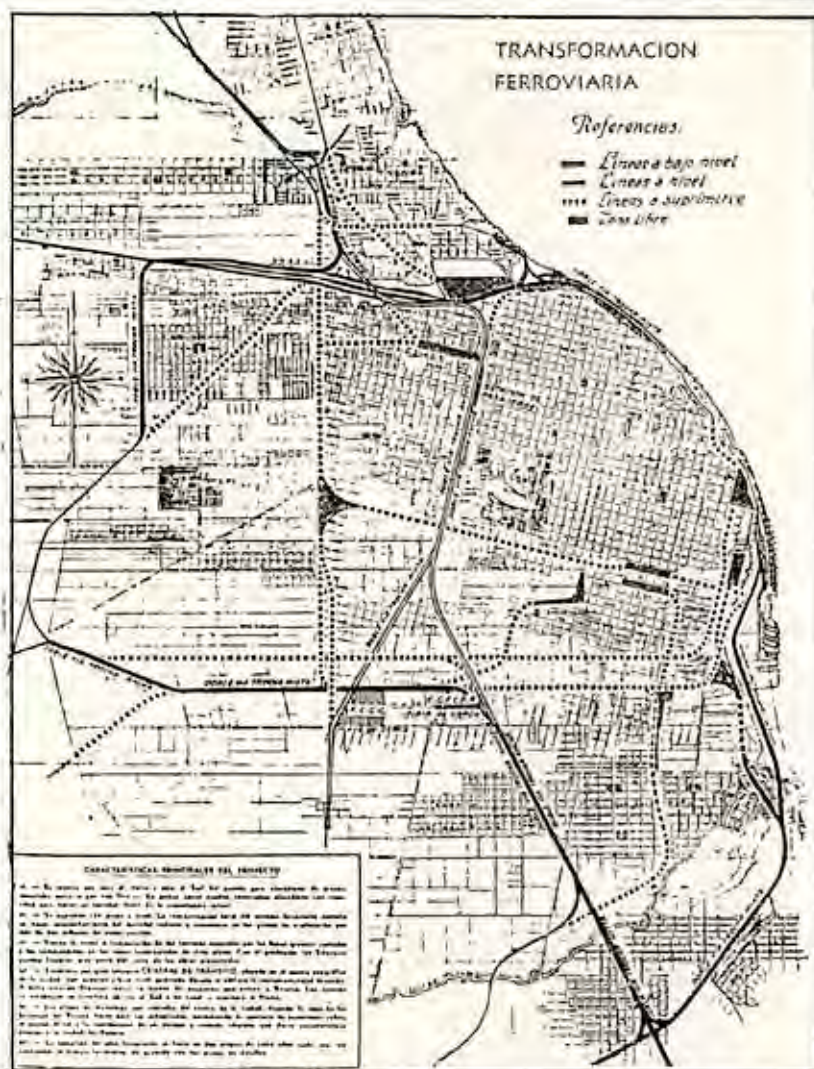
Fuente: Planos Oficiales del Municipio, Dirección General de Planificación de San Vicente, Dirección General de Planificación Regional.



Los crecimientos posteriores a la Primera Guerra Mundial se producen en forma intersticial o "por relleno" o fusión entre el centro de la ciudad y los desarrollos autónomos del período anterior a lo largo de las vías del tranvía y de los caminos de vinculación.

- 1- Plano de 1909
- 2- Plano de 1915
- 3- Plano de 1930

Fuente: Planos Múltiples del Municipio. Recopilación: Isabel Martínez de San Vicente. Dibujo: Gabriela Raggio.



La confección del Plan Regulador, sancionado por la Ordenanza N° 58 de 1979, es encargada al equipo proyectista constituido por los ingenieros Fariango y Della Paolera, y por el arquitecto Guedes. El plan es confeccionado en el año 1985.

Plano de transformación ferroviaria

Proyecto de Estación Central.

Figueroa, David, Angel, Francisco y Ulises en Rosario

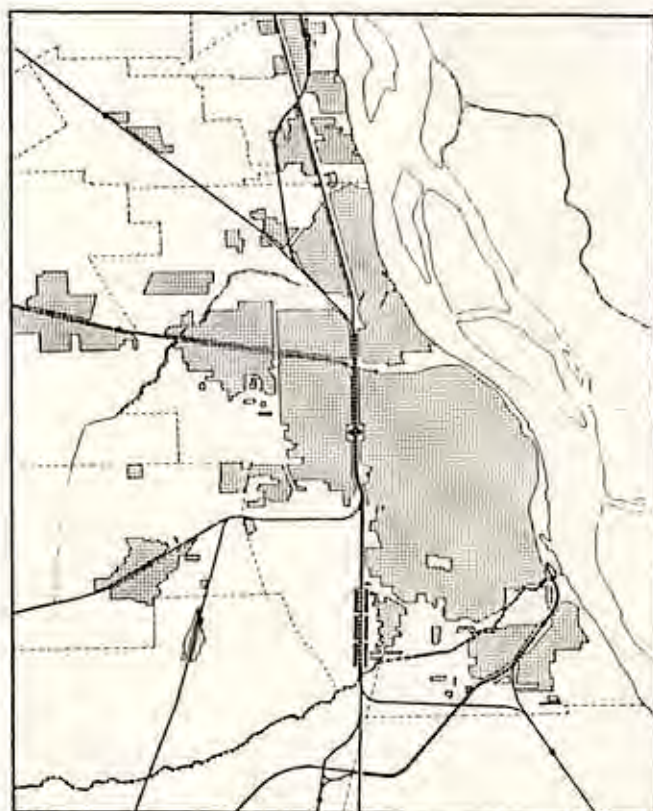


En 1954 se dicta la Ord. 1030, que incorpora los lineamientos del Plan Rosario al trazado oficial del Municipio: la reconstrucción de las instalaciones ferroviarias; la liberación de la barranca del Río Paraná de instalaciones no específicamente portuarias; la habilitación de un sistema longitudinal carretero; el saneamiento de las cuencas de los arroyos Saladillo y Ludueña.

arriba:
Plano del Plan Rosario.

abajo:
Plan Rosario, expropiaciones necesarias y usos del suelo previstos.

Fuente: Herrer, Alberto. Plan Rosario. Ley Nacional 15.252 y sus antecedentes, Proyecto de Decreto Reglamentario.

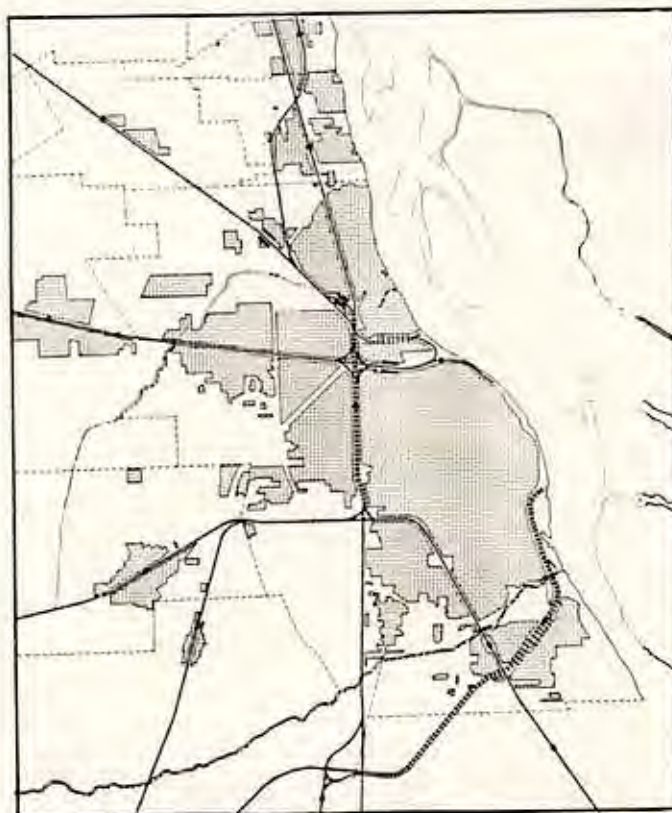


El Plan Regulador y su instrumento operativo, el Código Urbano, re proyectan a la ciudad de un modo más drástico y profundo que los planes anteriores, a pesar de que aparentemente, confían su ejecución a los "naturales" mecanismos de la renovación urbana.

arriba:
Plano de la división original en distritos, fijada por el Código Urbano.

abajo:
Plano de objetivo ferroubanístico vigente.

Fuente: Plan Director Rosario, Informe Preliminar, Municipalidad de Rosario.



En 1985, se forma el Equipo Técnico del Plan Director, el cual se constituye con la tarea de actualizar el Plan Regulador de 1968 y poner al día sus instrumentos operativos. La actualización propuesta proviene de la convicción de que más que los contenidos, han variado en las últimas dos décadas, los objetivos de los instrumentos de planificación urbanística.

arriba:
Plan vial.

abajo:
Plan Ferrourbánico de transición.

Fuente: Plan Director Rosario, Informe Preliminar, Municipalidad de Rosario.

2. La valoración de estos sistemas como "agentes de recualificación urbana, de control o de estímulo a la extensión de la planta urbana, a la provisión de servicios y a la concentración de usos, etc.", en particular al sistema vial y a las infraestructuras.

3. Con respecto al Plan de Reestructuración Ferroviaria, la necesidad de implementar proyectos de transición, tendientes a racionalizar el funcionamiento de la red y a reducir los conflictos urbanos en el corto plazo, sin perjuicio del completamiento futuro del proyecto propuesto.

4. Respecto del proceso de urbanización, el Plan Director se plantea la necesidad de "fijar la planta urbana", definiendo las posibilidades de extensión y completamiento en relación a los bordes o "puntas" de infraestructuras o equipamiento existentes o posibles, y enuncia acciones definidas de urbanización diferenciales según su incidencia relativa en la construcción de la planta urbana, actualizables en intervalos prefijados de tiempo.

5. En relación con el proceso de edificación, el Plan Director aconseja que "la reconstrucción normativa deberá iniciarse por el reconocimiento de aquellas variables caracterizantes (histórico-formativas, parcelarias, tipo-edificatorias, utilitarias), que en relación con los procesos de transformación potenciales o actuales, constituyen el verdadero estado de cada área o distrito urbano, a ser asumido y conducido por una normativa particularizada".

"La definición de distrito no será ya el juicio del estado final, sino fundamentalmente el enunciado del rol activo de la parte o distrito en la estructura urbana, y la descripción operativa del proyecto al que está expuesto, tanto en relación a su estado de partida como las posibilidades y potencialidades de transformación que ofrece dicho estado ante desequilibrios o nuevos equilibrios que se plantean en relación a los hechos primarios que lo afectan potencial o directamente".

6. Con respecto a los usos, la detección de las dominantes funcionales de las distintas áreas urbanas deberá servir para acentuar el carácter positivo que posean actualmente dichas áreas, y no para promover la especialización monofuncional de las mismas.

II.2. Formación del área de estudio.

La reconstrucción del proceso de formación del área de estudio brinda interesantes claves interpretativas de su estructura actual, tornando en consecuencia más "ajustado" el conocimiento que se produzca respecto de la misma y más eficaz la eventual intervención sobre ella.

Tres son los rasgos fundamentales en la caracterización presente del área en cuestión: el primero depende de las extensas instalaciones ferroviarias que "marcan" ese sector urbano, creando un "delante" y un "detrás", y restando continuidad al tejido urbano -o replanteándola diferenciadamente-; el segundo, que no es independiente del anterior aunque tiene una incidencia más circunscrita, guarda relación con el rol productivo de un fragmento del área: la zona denominada "Refinería" y el puerto anexo a ella; el tercero, se refiere a la condición de patrimoniopreciado y cada vez más escaso de la costa sobre el río, y se vincula con los usos portuarios mencionados.

Es en el desmontaje del proceso de construcción del área donde se encuentran ciertas explicaciones de estos fenómenos -signados por tan marcada inercia-, y de las circunstancias en los que se definieron.

Cuando a mediados del siglo pasado se inician los estudios para el tendido de lo que sería el primer ferrocarril de la Confederación Argentina -el Ferrocarril Central Argentino, destinado a unir Rosario con Córdoba, acercando de tal forma al puerto los productos de las fértiles llanuras que se extienden entre ambas ciudades-, se da el primer paso de un intenso proceso de construcción ferroviarias que marcarían fuertemente la estructura urbana de Rosario, particularmente al norte de su área central.

En efecto, la línea del citado Ferrocarril Central Argentino planteó, al llegar a Rosario, la necesidad de una curva destinada a acceder a la costa y al puerto sorteando la ciudad construida de la época: este se constituyó en el gesto fundacional de un verdadero límite al norte de la ciudad, ya que, de allí en más, toda expansión urbana hacia el norte surgió "del otro lado" de los terrenos ferroviarios.

Las sucesivas empresas ferroviarias -al Central Argentino hubo que agregar en poco tiempo el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, el Ferrocarril Oeste Santafesino, el Ferrocarril Córdoba y Rosario, y el Ferrocarril de la Provincia de Santa Fé- actuaron, siguiendo a la precursora, con una lógica similar, e incluso las líneas que llegaban a Rosario desde el sur y suroeste privilegiaron el área norte como vía de acceso a la costa y al puerto.

De esta manera se fue produciendo en la zona una concentración de instalaciones ferroviarias de tal magnitud - a las diversas líneas se sumaron playas de maniobras, estaciones de pasajeros y carga, talleres de reparaciones, depósitos, etc.- que significó una indiscutible interrupción urbana, signando a las expansiones producidas al norte de ella con una condición de marginalidad; interrupción urbana que resultó así, de naturaleza comparable a la geográfica, toda vez que ha precedido a la extensión hacia el norte de la planta urbana.

Los efectos que esta concentración de instalaciones ferroviarias

habría de tener sobre los tejidos urbanos que se le aproximarán fueron, entonces variados, según se trate de la ciudad que llega desde el centro o de la ciudad que nace y se desarrolla "del otro lado". En el primer caso, el territorio del ferrocarril se comporta como confín de la urbanidad del tejido que, por sucesivas extensiones -producidas no linealmente, sino de manera marcadamente discontinua, en función del estado de la propiedad rural- va cubriendo el plano de la ciudad desde las zonas más centrales. En el segundo caso, en cambio, las instalaciones ferroviarias actúan como verdadera brecha que dificulta la accesibilidad desde y hacia el centro de la ciudad, definiendo en consecuencia una situación de relativa marginalidad para las expansiones que se producen "del otro lado": fiel expresión de dicha situación son tanto la inclusión de esas áreas en los "suburbios" según la Ordenanza del 13 de junio de 1873 (que establecía la división de Rosario en cuatro secciones: ciudad, extramuros, suburbios y bajo), como los insistentes reclamos de los habitantes de Refinería en favor de la construcción de un paso seguro y de la extensión de líneas de transporte público más allá de las instalaciones ferroviarias.

Así es como resulta reconocer, aún hoy, estas dos grandes entidades dentro del área de estudio: el sector al sur de la interrupción, que no presenta problemas de accesibilidad respecto del centro de la ciudad pero que aparece como "los fondos" u "orilla" del mismo, y el sector del norte, claramente signado por esa condición fundacional de marginal respecto de la ciudad "oficial"; condiciones ambas que son legibles en características de forma y de uso que pueden verificarse en cada una de las dos subáreas. Así, los bordes del área central contra el territorio del ferrocarril presentan una determinada recurrencia de construcciones destinadas a depósitos vinculados a operaciones comerciales que se concretan en el centro; al norte de la interrupción en cambio, domina el tejido residencial -destinado al proletariado y a la pequeña clase media-, sólo alterado en proximidades de la costa por la presencia de importantes establecimientos industriales o de depósitos de granos.

No es posible hablar aquí de un rol funcional homogéneo para toda el área de estudio; por el contrario, se verifican diferentes dominantes funcionales que encuentran su explicación en una lectura diacrónica de la construcción del sector. Así, el fragmento más caracterizado -en términos de dominancia funcional- es el sector de Refinería, que toma su nombre de la Refinería Argentina de Azúcar, establecimiento industrial instalado allí en la penúltima década del siglo pasado. No fue este, sin embargo, el comienzo de esta vocación funcional del sector: con considerable anticipación se encuentran rastros de una tendencia a la especialización en este sentido.

El primer hecho digno de destacar en esta insinuación del futuro rol productivo del área analizada consiste en la instalación, apenas pasada la mitad del siglo pasado, del Saladero 11 de Septiembre, propiedad del general Urquiza en sociedad con otros. En realidad ése fue sólo uno entre los numerosos negocios que Urquiza impulsó por esos años en Rosario, actuando según sus convicciones en cuanto

al papel que le tocaba desempeñar a Rosario como puerto del interior alternativo al de Buenos Aires, particularmente ante la coyuntura histórica que había planteado la segregación de la provincia porteña del resto de las provincias argentinas.(28)

Más allá del éxito de la empresa -que existió, contribuyendo en alguna medida a la descentralización de los negocios ganaderos de Buenos Aires, aunque a los pocos años decayó la actividad y desapareció el Saladero-, es interesante observar cómo estos hechos van perfilando el "destino" urbano del área, a la vez que ilustran sobre la consolidación del "destino" de Rosario. En ese sentido, y en relación a la ubicación del sector analizado, saltan a la vista consideraciones de dos tipos: por un lado, consideraciones respecto de la geografía, y por otro lado consideraciones respecto de la relación que el sector comienza a guardar con la ciudad efectivamente construída en aquel momento.

La posición de los terrenos en cuestión junto al río, en efecto, resulta esencial en la definición del rol funcional del área, tan fuertemente relacionado con la actividad industrial comercial y portuaria: esa cercanía es determinante de localizaciones productivas de este tipo. Por otra parte, la relativa lejanía del área respecto de la ciudad consolidada de la época -reflejaba en el dictamen del médico llamado a juzgar respecto de los riesgos para la población que dicha localización del saladero podría implicar: el profesional descarta la posibilidad de tales riesgos debido, precisamente, a la distancia que mediaba entre el lugar y las zonas pobladas- expresa una situación de evidente marginalidad. Todo este proceso de progresiva definición del rol urbano del sector, además, parece correr paralela y confluyentemente a la definición del rol de Rosario en la región y el país.(29)

En planos catastrales de la época es posible constatar la existencia de una fragmentación de la propiedad territorial hasta alcanzar dimensiones más compatibles con un destino urbano -si bien alcanzando un área muy restringida- precisamente sobre la calle que relacionaba el Camino Viejo a San Lorenzo con los terrenos del saladero. A este respecto conviene recordar que en el contrato de constitución de la sociedad propietaria del mismo se establecía la erección de una pulpería en las adyacencias del saladero como lugar donde efectivizar la paga de los obreros.

Evidentemente se está frente a las fuerzas precisas que dieron origen al hecho urbano analizado asignándole un rol determinado: el saladero propiamente dicho, la pulpería, el "camino fluvial" y el mencionado Camino Viejo a San Lorenzo. Pocos años después un tercer "camino" -el ferrocarril- vendría a sumarse a este proceso de conformación del hecho urbano estudiado, y lo haría no sólo a través de la concreción de la ya referida interrupción urbana que enfatizó y consolidó -al menos por muchos años- la marginalidad del sector al norte de ella, sino también haciendo materialmente posible la instalación de los establecimientos productivos que continuaron y profundizaron la definición del rol funcional del sector.

Efectivamente, el ferrocarril fue determinante de la localización en ese sector costero de las instalaciones industriales y comerciales que siguieron al Saladero y terminaron de definir el rol del sector en la ciudad, instalaciones entre las que se destaca -por su papel destacado en ese proceso de definición, al catalizar y acelerar las tendencias a la urbanización del sector- la Refinería Argentina de Azúcar, concretada en 1889. El papel desempeñado por el ferrocarril en este caso concreto estuvo vinculado básicamente a dos cuestiones: por un lado, aportó decididamente al desarrollo de la industria azucarera, acercando a la zona productora las maquinarias necesarias, originadas en economías más desarrolladas; y por otro lado, incidió primordialmente en la expansión del mercado, llevando la producción al litoral -donde ya entonces se concentraba la mayor parte de la población nacional-, o a los puertos -también localizados en el litoral- para su envío a destinos externos.

Es en este marco, entonces, que se produce la instalación de la Refinería Argentina de Azúcar en esta zona de los suburbios de Rosario, en terrenos adquiridos a José Arijón y muy cercanos a los del antiguo Saladero 11 de Septiembre. Se opta así por separar geográficamente las distintas etapas del proceso productivo del azúcar, localizándose en Rosario, las últimas, las del refinado propiamente dicho, mientras se recibe por ferrocarril la materia prima proveniente de Tucumán. De esta forma, en el punto de confluencia de diversas fuerzas: una determinada estructura de la propiedad territorial, una determinada "vocación" fundacional de Rosario en el conjunto nacional y del área analizada -junto al río y los ferrocarriles- en Rosario, un determinado nivel de desarrollo tecnológico de los transportes y de la industria azucarera, surge un hecho productivo -una industria- que determinará el origen de este fragmento de ciudad, y le dará su nombre.

Hasta aquí, la "historia" del rol funcional de este fragmento del área analizada -fragmento que se ubica al este de toda la expansión urbana que se concretó más allá de las instalaciones ferroviarias del norte. En cuanto al tejido urbano que se aproxima a estas instalaciones desde el área central de la ciudad -es decir, los "bordes" de las secciones catastrales primera y octava-, la dominancia funcional no es tan unívoca, apareciendo los usos productivos marcadamente "mezclados" con usos residenciales. No obstante, esta mezcla -en sí misma un rasgo distintivo del sector- requiere de una explicación, la que puede intentarse desde una perspectiva diacrónica: el tendido de las líneas férreas y la construcción de las otras instalaciones ferroviarias se "acomodaron" en los límites norte del área urbanizada de Rosario hacia 1870 -lo que no implica suponer que la ocupación y la apertura de calles llegaba allí sin solución de continuidad desde el área central-, como puede leerse en la cartografía disponible -y que aquí se incluye- la inmejorable accesibilidad provista por tales instalaciones ferroviarias significó un atractivo para establecimientos productivos -industriales y comerciales-, tanto en el completamiento de las áreas urbanizadas con anterioridad como en las posteriores expansiones hacia el oeste -secciones primera y octava respectivamente-: baste con citar,

para ejemplo, a los Molinos Minetti, la Cervecería Schlau, y numerosos depósitos que se intercalan en el tejido residencial de la zona.

Un fragmento de esa zona presenta, además, una particularidad adicional, que se superpone a los rasgos funcionales ya presentados: se trata del barrio conocido como "Pichincha" -que tomó su nombre de una calle homónima (actual Ricchieri)-, caracterizado en las primeras décadas del siglo -y en alguna medida aún hoy- por una cierta recurrencia de establecimientos destinados a la diversión (cabarets, prostíbulos, etc.). Este fenómeno debe ser entendido como vinculado tanto a la condición de "orilla" del centro que le cabía a esa zona, como a la cercanía de la estación Sunchales (hoy Rosario Norte) con sus implicancias de numerosa población transitoria.

Finalmente, hacia el oeste, y tanto al sur como al norte de las grandes instalaciones ferroviarias -pero más marcadamente en este último sector-, la dominancia residencial es evidente, y se vincula directamente con el tipo de operación "urbanizadora" planteada por los propietarios, según lo atestiguan los anuncios comerciales de la época: se trataba de proveer lotes baratos, en proximidades de numerosas -¿reales o ilusorias?- fuentes de trabajo.

La urbanización del área analizada distó mucho de ser unitaria y simultánea; por el contrario, se concretó a través de numerosas operaciones de magnitud diversa y tiempos distintos. En una primer lectura sintética de esta diversidad, se puede sostener que, dentro del sector ubicado al norte de las instalaciones ferroviarias, el fragmento localizado al este de Bv. Avellaneda -es decir, el sector de Refinería- es el más antiguo en su urbanización, habiéndose concretado ésta última década del siglo pasado y las dos primeras del siglo presente. Hacia el oeste, en cambio -sector de Ludueña-, los loteos urbanizadores se verifican entre fines de la década del 1900 y principios de la década de 1940. Al sur de las instalaciones ferroviarias, por otra parte, el sector del oeste -aproximadamente entre las vías del FCGMB y la Avda. Francia- es posterior en su urbanización al sector del este, y se materializó a través de operaciones muy discontinuas.

Ya se ha hecho referencia, en puntos anteriores, a la incidencia que tuvo el Ferrocarril Central en la conformación del sector, así como a los factores que fueron definiendo una particular vocación funcional del sector en la ciudad. Ambas cuestiones, en efecto, precedieron a la urbanización del área, teniendo en consecuencia un alto poder caracterizante de la misma; pero desde el punto de vista más estrictamente físico, otras dos variables confluyeron en la particularización de los loteos producidos: ciertas preexistencias viales y una determinada estructura de la propiedad de la tierra no urbana.

En la zona que con el tiempo se conocería como Refinería, existía a mediados del siglo pasado una "marca" de indudable trascendencia en la forma del territorio: el Camino Real hacia el norte, conocido como "camino nuevo a San Lorenzo" -actualmente Avda. Alberdi y Bv. Rondeau-, el "camino viejo" perdió parte de su valor; sin

embargo, es de destacar esta situación de "atravesamiento" a escala regional que caracterizó a este territorio desde antes de su urbanización.

En cuanto a la estructura de la propiedad territorial, cabe notar que el suelo se presenta en esta zona notoriamente fragmentado al promediar la segunda mitad del siglo XIX; y no se trata, solamente, de la aparición de lonjas cada vez más estrechas, sino también de fragmentaciones transversales de las lonjas e, incluso, de lotes que por sus características dimensionales y posicionales se acercan más al tipo de propiedad urbana que al tipo de propiedad rural: nótese en este sentido, la fragmentación de la tierra que se verifica sobre el camino que vinculaba la lonja propiedad de Arijón -donde se encontraba el Saladero 11 de septiembre- con el camino viejo a San Lorenzo.

Una ocupación más intensiva del territorio, aunque no pierda éste aún su condición de rural, tiende a generar un creciente número de caminos vecinales que, en la mayor parte de los casos, se establecen sobre los límites entre propiedades; esta trama viaria nace, pues subordinada a la organización de la propiedad territorial rural. La intensidad y calidad de la incidencia que esta organización del territorio tendría en la efectiva urbanización del área sería función de la oportunidad en que se produjera el sometimiento de tal organización territorial a las leyes de composición del trazado. En otras palabras, cuanto más avanzado estuviera aquel proceso de diferenciación "espontánea" del territorio -es decir, diferenciación producida por el juego de determinadas presiones económicas actuando "libremente" sobre una estructura de la propiedad territorial rural previa- más difícil le resultará a la administración municipal imponer las leyes de composición deseadas -trazados en determinadas direcciones, manzanas y calles con determinadas dimensiones; surgirán, así, soluciones de compromiso.

En el caso de Refinería, el trazado oficial arribó cuando aquel proceso de diferenciación "espontánea" del territorio había avanzado largamente; es decir, cuando la estructura de la propiedad territorial se organizaba ya con características más urbanas -por las dimensiones y posiciones de los lotes-, dejando atrás la ya descrita estructura de la propiedad, muy fragmentada pero aún rural. Efectivamente, sobre ella se produjeron sucesivos loteos con anterioridad a la vigencia de un trazado oficial para el área, loteos que se valieron además, del sistema viario existente.

En este sentido, cabe remarcar la diferencia que presenta el área objeto de este estudio con respecto a otros sectores de la ciudad. En efecto, mientras muchos de éstos se originan -sea como Pueblos (Alberdi, Eloy Palacios, Sorrento), sea como barrios propiamente dichos (Echesortu)- a partir de un gesto unitario de loteo de una propiedad rural única, o por lo menos a partir de un loteo original al que se van sumando con el tiempo loteos de propiedades rurales vecinas que adhieren así al proyecto urbanizador del precursor, el caso de Refinería carece totalmente de esa unidad -absoluta o rela-

tiva-, ya sea en la propiedad rural originaria como en la gestión "urbanizadora". En otras palabras, Refinería surge como un fenómeno espontáneo, es decir en ausencia de un loteador o un "fundador" único y reconocido. Por el contrario, confluye allí un conjunto de fuerzas económicas que, desenvolviéndose "libremente", a través de numerosos actores más o menos anónimos y sobre una trama posibilitante determinada por una estructura de la propiedad dada, un hecho primario natural -el río con su potencialidad de puerto- y un hecho primario artificial -el ferrocarril-, "urbanizan", es decir producen un hecho urbano con características propias.

Los planos que presentan el "proyecto urbano" para el sector -se adjuntan- permiten rastrear la evolución del modo en que fue asumida la relación entre estructura de la propiedad y división de la tierra, por un lado, y los trazados urbanos, por el otro lado: dicha evolución se da en el sentido de una progresiva asunción del valor condicionante de la estructura física de partida -entendida en términos de catastro, de red vial primaria, de tendidos ferroviarios y de construcciones-, y, partiendo de un primer proyecto "abstracto" de continuación del trazado del área central, que desconoce prácticamente por completo tales datos iniciales, culmina con la definitiva adopción de un trazado que sigue las direcciones de las grandes líneas divisorias de la propiedad territorial. Queda claro, entonces, que el trazado oficial aparece subordinado a la estructura de la propiedad territorial en el área, y objetivamente incapaz de negarla o contradecirla. Recíprocamente, dicha estructura de la propiedad de la tierra aparece como una traba insalvable para un proyecto de trazado abstracto, indiferente a las particularidades del territorio sobre el que intenta materializarse, pero simultáneamente se propone como un factor posibilitante de un trazado particular, en el sentido de ser desencadenante y caracterizante del mismo en una orientación determinada.

Siempre al norte de las instalaciones ferroviarias, pero hacia el oeste de Refinería -en el sector que se conocería con el nombre de Ludueña-, el proceso de urbanización se concretó, como ya se anticipó, con posterioridad a su concreción en el este, pero igualmente condicionado por la estructura de la propiedad territorial -sensiblemente subdividida- y por la presencia de ciertos caminos vecinales. Sin embargo el trazado, aquí, no sufrió las vacilaciones que lo caracterizaron en Refinería: seguramente la experiencia desarrollada permitió descartar un planteo de continuidades abstractas y se optó por un trazado que respetara las geometrías de las propiedades rurales, resultando en los hechos continuidad del trazado de Refinería.

La urbanización de este sector se comportó, entonces, como expansión hacia el oeste del territorio ya urbanizado, si bien de modo discontinuo -según la voluntad de los propietarios- y apoyándose en los caminos preexistentes: los dos loteos más antiguos, ubicables en la primer década de este siglo, comparten la tangencialidad de calle Junín, única preexistencia vial que con el nombre de "camino de los Hornos" -continuación del "camino de los Talleres"-, recorría el área en sentido este-oeste, permitiendo salvar la marginalidad

provocada por las playas ferroviarias, al poner en contacto este sector urbano con la ciudad central a través de la Avda. AlberdÍ. De estos dos loteos, uno se destaca, sin embargo, como verdadero núcleo originario de todo el sector, por su dimensión, su localización y su carácter de "avanzada" urbana más allá de extensos terrenos aún no urbanizados: se trata del que se concretó frente a la estación Ludueña del FCCA -circunstancia que prolijamente registra la publicidad del loteo-, con una extensión superior a la de cualquier otra operación del sector.

Estos hechos plantean una diferencia con la urbanización verificada en Refinería: en el sector de Ludueña existe, como también existe en muchas otras áreas de la ciudad pero no en Refinería, una urbanización "fundacional" del sector, a la que se acoplan operaciones posteriores de completamiento del territorio urbano. Y aún hay otra diferencia: las normas del trazado oficial pareciera que se hubieran limitado aquí a fijar las direcciones de las calles a abrir -que debían ser paralelas a los límites de los terrenos a urbanizar-, quedando librados a cada operador la fijación del tamaño de las manzanas, la densidad de calles y la continuidad o discontinuidad de éstas.

Por ello, el plano resultante en el sector de Ludueña es de una marcada irregularidad; y aunque es indudable que existen numerosas e importantes alteraciones -fundamentalmente debidas a vías férreas-sobreimpuestas a la hipotética retícula ortogonal, es claro que la misma retícula aparece aquí deformada por una alta densidad de cortadas y una baja continuidad del trazado, consecuencias directas de las especulaciones de los "urbanizadores".

En realidad, la única continuidad del trazado que se verifica se concreta hacia el este, y se expresa en las calles de tendido este-oeste que se originan en Refinería. Este hecho es evidencia de la posición estructural que ocupa el sector desde sus orÍgenes: ubicado "más allá" de las instalaciones ferroviarias, su posibilidad de relación con la ciudad central será a partir de su integración al sistema de Avda. AlberdÍ y Avda. Salta.

Al sur de las instalaciones ferroviarias, la urbanización de los terrenos nunca tuvo rasgos tan particularizantes. Por el contrario, la lógica que la impulsó fue de mera expansión del área central de la ciudad -si bien presentando marcadas discontinuidades, por supuesto, tanto más evidentes cuanto más se avanza en el tiempo y en la dirección oeste-, y no se produjo ninguna concesión a preexistencias viales o catastrales: de las primeras no existía nada relevante en la zona, y en cuanto a las segundas -que sí las había-, su peso resultó evidentemente superior al del trazado consolidado en el área central. De esta forma, el proceso de urbanización avanzó hacia el oeste continuando sin alteraciones dicho trazado, aunque conteniendo en su matriz catastral numerosos y elocuentes rastros del estado de la propiedad previo a la urbanización, expresado en las "lonjas".

En síntesis, entonces, la descripción del proceso de formación del área de estudio permite reconocer antigüedades crecientemente menores a medida que se avanza hacia el norte y hacia el oeste. En otras palabras, y como se desprende de lo ya expuesto, el tendido

de las primeras vías férreas marca los límites aproximados del área urbanizada al momento -si bien con algunas discontinuidades- desde el centro de la ciudad. El sector Refinería, que nace y se desarrolla al norte de tales instalaciones y con posterioridad a la construcción de las mismas, es en consecuencia más joven que esas estribaciones del área central. Por otra parte, tanto al norte como al sur de la interrupción ferroviaria se desarrolla a continuación un proceso de progresiva expansión de la planta urbana hacia el oeste, con cierta anticipación en el lado sur, pero en ambos casos -norte y sur- con importantes discontinuidades.

Como consecuencia del inicial proceso de formación urbana hasta ahora descrito, el área de estudio queda estructurada básicamente de la siguiente manera: al sur de las instalaciones ferroviarias, la ciudad se construye por "manchones" de territorio urbanizado que se organizan a lo largo de ciertos ejes viarios -continuación del trazado del área central- y de algunas líneas de tramway y tranvías -destinadas a servir a las estaciones de ferrocarril fundamentalmente-, y acusa la proximidad del ferrocarril en una determinada dominancia funcional vinculada a usos productivos; al norte, por otra parte, el fragmento de ciudad que allí se va conformando nace signado por la condición de marginal que le imponen, precisamente, las extensas instalaciones ferroviarias, así como por la actividad portuaria.

¿Se verifica alguna evolución respecto de dicha marginalidad, tan fuertemente caracterizante de las expansiones al norte? Es claro que la habilitación del pasaje Celedonio Escalada a principios de siglo -respuesta a los insistentes reclamos populares- significó un atenuante para la situación del barrio Refinería en este sentido (30). Pero es preciso reparar en el hecho de que dicho paso, y el propuesto por el Camino Nuevo a San Lorenzo (Avda. Alberdi)-a nivel de las vías, por lo demás-, constituyeron los únicos puntos de atravesamiento del área ferroviaria -y por ende, de puesta en relación de aquellas expansiones con el área central- durante setenta años, es decir hasta la construcción, en la década del '70, del viaducto Avellaneda -que, por otra parte, plantea interrogantes acerca de la eficacia de la localización adoptada en función de las relaciones que propone con el sistema vial primario. Por otra parte, las líneas de transporte público también cumplieron un rol destacado en esta progresiva atenuación de la marginalidad del sector norte: la línea 4 de tranvía, por ejemplo, aseguró la conexión de Refinería con el área central -a través del pasaje Celedonio Escalada- desde su inauguración en 1908. (31)

Como consecuencia de todos estos hechos, y también de la continua expansión de la ciudad hacia el norte -más al norte incluso que el área estudiada- la posición estructural del sector sufrió alteraciones, y no es posible sostener que la original situación de marginalidad se haya mantenido inalterable; por el contrario, es evidente que con el tiempo su original condición de periferia externa a la ciudad trocó por la articulación o rótula entre el área central y las extensas expansiones del norte. Sin embargo, el sector nunca perdió las características que le devienen de su muy limitada y puntual vinculación con el área central.

Este último aspecto, además está en relación con otro rasgo del sector -y, más precisamente, de Refinería-: un cierto comportamiento respecto de la red vial primaria, en relación a la cual parece oscilar históricamente entre marginarse y dejarse atravesar. Debe recordarse, en este sentido, que el Camino Viejo a San Lorenzo -componente de la red regional de postas desde los años de la Colonia- atravesaba el área desde mucho antes de la instalación de los primeros hechos que irían conformando ese sector urbano, e influyó en dicha instalación. Cuando más tarde se abrió el Camino Nuevo a San Lorenzo, la posición relativa del sector respecto de la ciudad cambió sustancialmente, pasando a ocupar un lugar marginal respecto de los hechos viarios primarios.

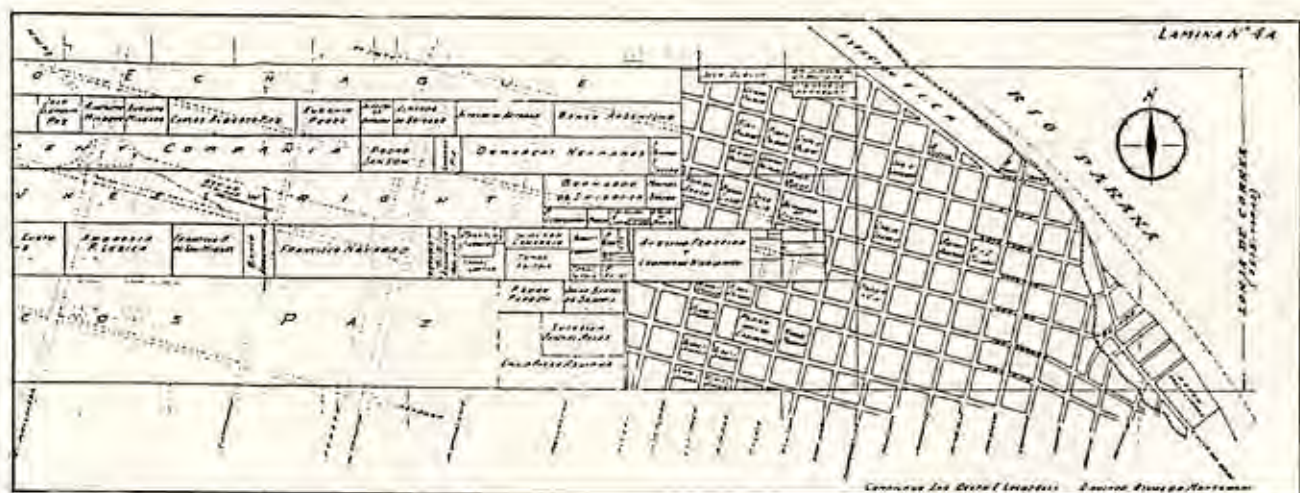
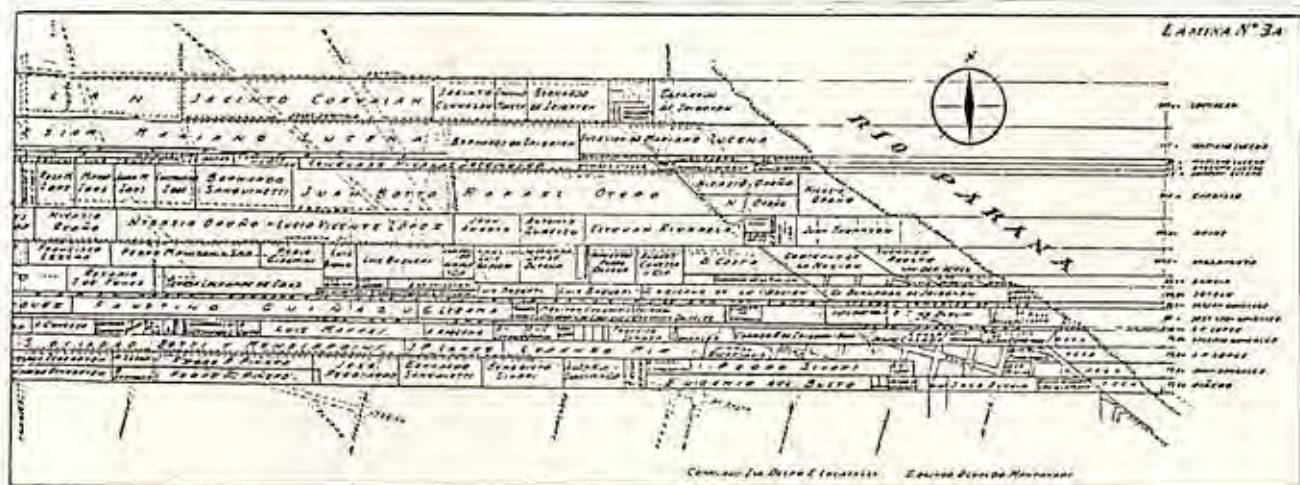
La apertura del pasaje Celedonio Escalada vino a revertir nuevamente esa situación, toda vez que se constituyó, hasta la construcción del mencionado viaducto Avellaneda, en el único vínculo del centro de la ciudad con su sección norte que cruzaba las instalaciones ferroviarias a distinto nivel. Sin embargo, el sistema vial conformado por el pasaje Escalada y la Avda. Caseros no llegó a ser completo, ya que su extremo norte se diluye en un tejido evidentemente no preparado para recibir el flujo de actividad urbana que lo infiltra.

El Plan Regulador de 1935 tomó, aparentemente, este problema, y lo resolvió proponiendo el completamiento de un subsistema vial primario que comenzaría en Avda. del Valle y terminaría en Bv. Avellaneda. Es sabido, sin embargo, que los proyectos urbanos contenidos en ese Plan no se materializaron, por lo que esta situación de atravesamiento del sector por parte del sistema vial primario -que quedó, de tal forma, incompleto en el área- ha ido caracterizando a las distintas calles según su disponibilidad a facilitar dicho atravesamiento. Así, aquéllas que se extienden en dirección este-oeste -las únicas que plantean la posibilidad real de atravesar el sector en un desplazamiento desde el centro hacia el norte y viceversa- desempeñan un rol urbano preeminente en el contexto del sector, que se expresa en el caudal de tránsito que las utiliza, en las líneas de transporte público que las transitan y en la concentración de usos no residenciales que las distingue de las otras calles. Estas, perpendiculares a las anteriores, es decir, corriendo en sentido norte-sur, se caracterizan por un muy breve recorrido, ya que el ferrocarril las interrumpe en sus dos extremos. Las cortadas, por otro lado, aunque también orientadas en dirección este-oeste, no aseguran la recorribilidad del sector al carecer de una continuidad total.

A la reivindicación histórica de resolver el atravesamiento y la integración entre el norte y el sur de la ciudad, se suma la demanda -de historia más reciente- de recuperar la costa del río en toda o gran parte de su extensión para usos colectivos urbanos.

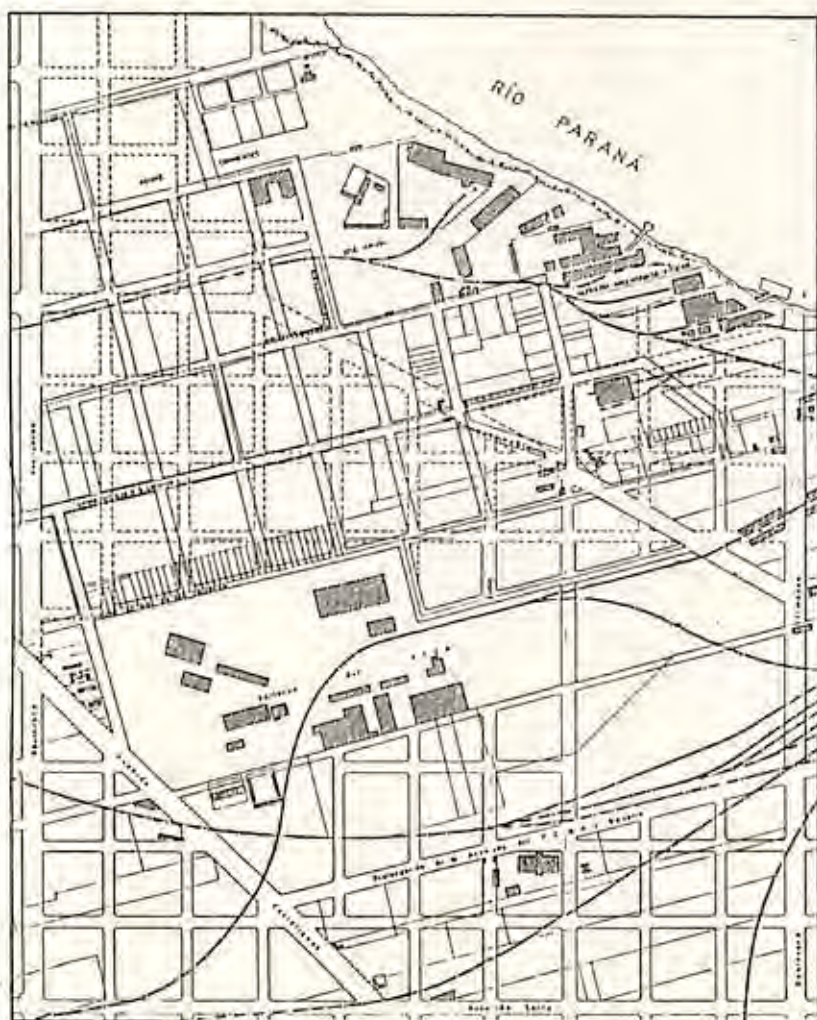
En el año 1967, el Plan Regulador da forma a esta demanda, proponiendo el desmantelamiento de todas las instalaciones portuarias existentes en el área, reemplazándolas por nuevas instalaciones en el Puerto Sur, a construir.

El Plan Regulador de Puerto Rosario (32) retoma esta preocupación y la institucionaliza definitivamente, planteando en su texto los



La preexistencia de una subdivisión territorial de propiedad privada, sobre la cual va produciéndose el parcelamiento en solares urbanos determinará, no solo las direcciones de los crecimientos sucesivos, sino también los cambios de rumbo y las deformaciones de la trama legibles en la actualidad.

Fuente: Lantieri, Delfo. Historia de la propiedad territorial en el Municipio de Rosario. Publicación de la Dirección Gral. de Topografía y Catastro.

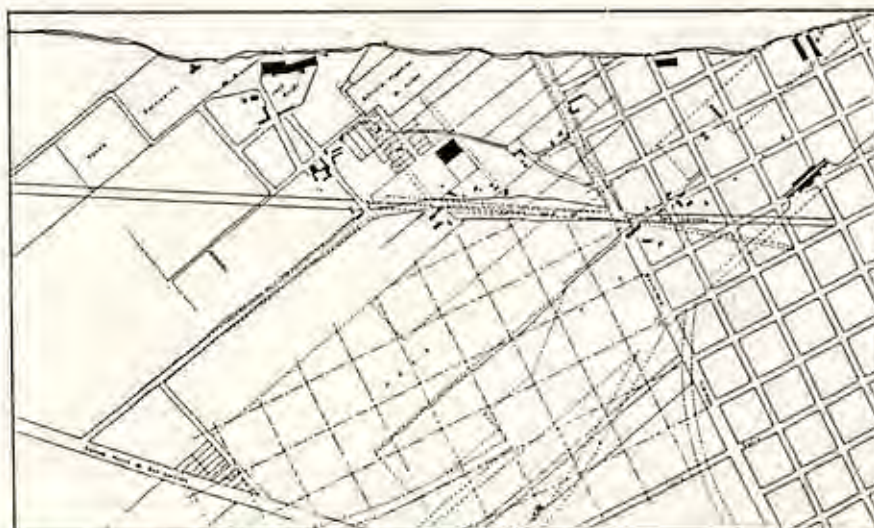


Los planos que presentan "el proyecto urbano" permiten leer la evolución del modo en que fue asumida la relación entre la estructura de la propiedad de la tierra, por un lado, y los trazados urbanos por el otro.

arriba:
"Rosario de Santa Fe, sección norte, trazado de calles", edición municipal, año 1882.

abajo:
"Municipio de Rosario, ordenanza del 30 de marzo de 1898", por el Ingeniero Héctor Thedy. (fragmento)

Fuente: Archivo del C.E.U.R. - Realizó: Víctor Fiorini.

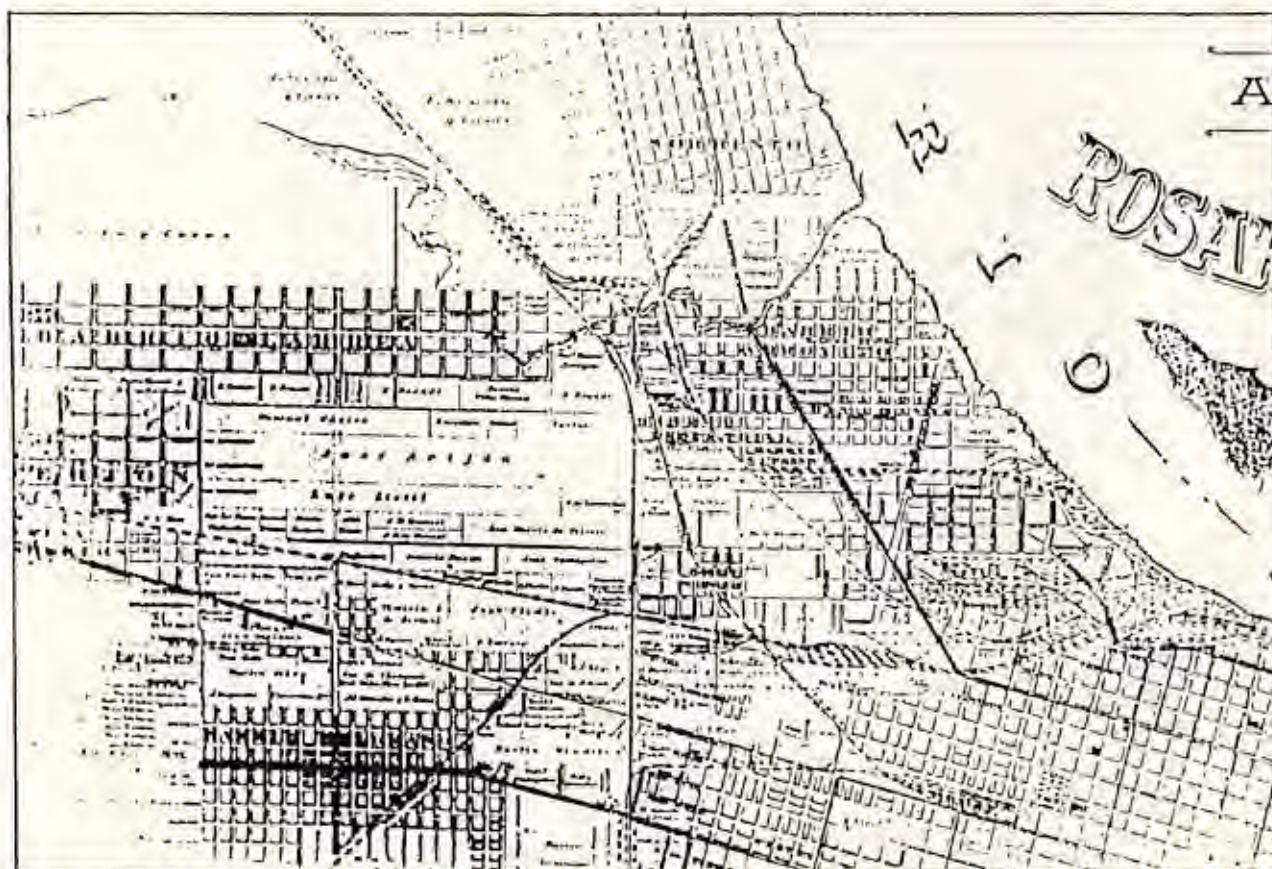


arriba:
Trazado general de calles entre Bvd. Timbúes,
Avellaneda, Río Paraná y Paredón Norte de
los Talleres, por el Ing. Héctor Theod, 1903.

Fuente: biblioteca del agrónomo Alberto Hndes.

abajo:
El área norte de la ciudad, según el plano
de Carrasco de 1931.

Fuente: Archivo del C.E.U.F. Redibujó: H. Florenu.



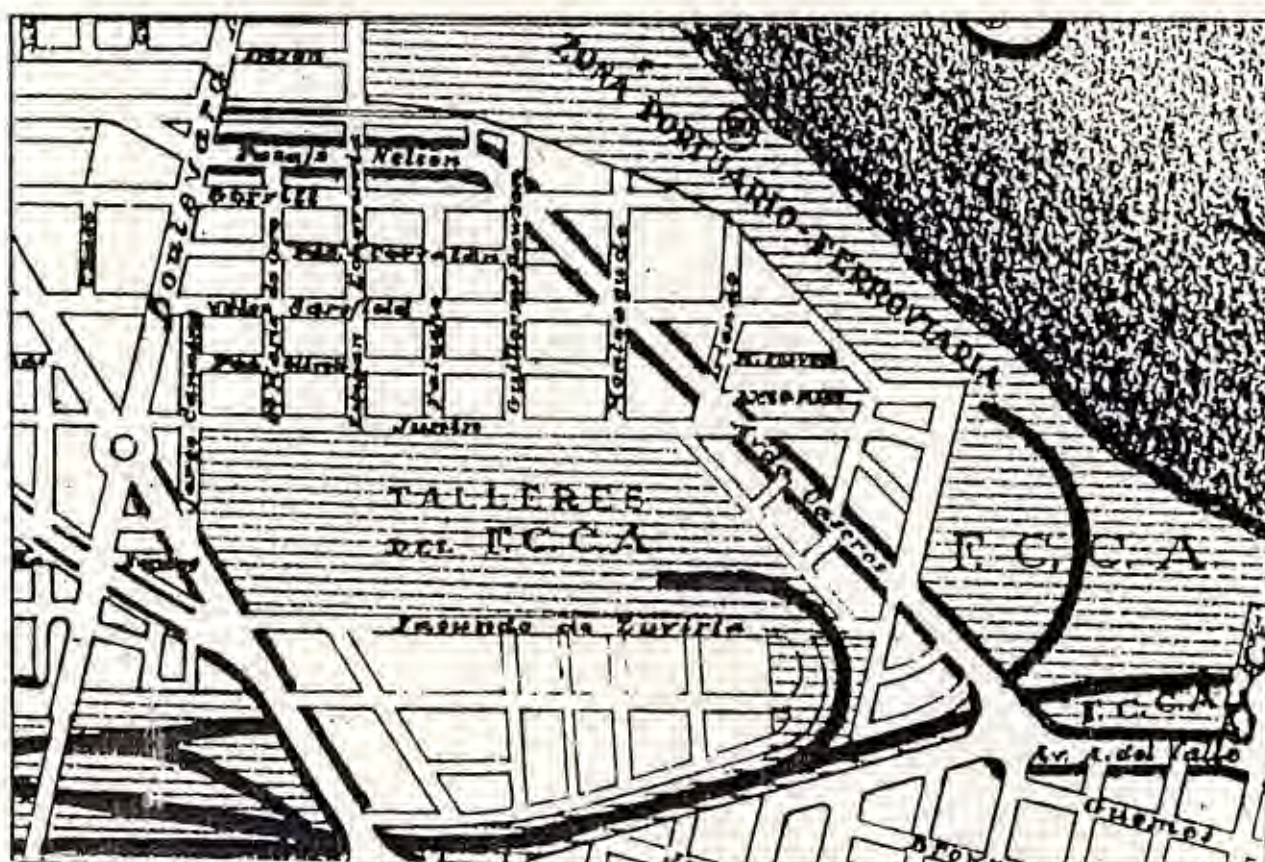
Fuente: Archivo general de catastro de la Municipalidad de Rosario. Fotocopia: Isabel H. de San Vicente.

arriba:

El área de estudio en el Plano Oficial del Municipio de 1931.

abajo:

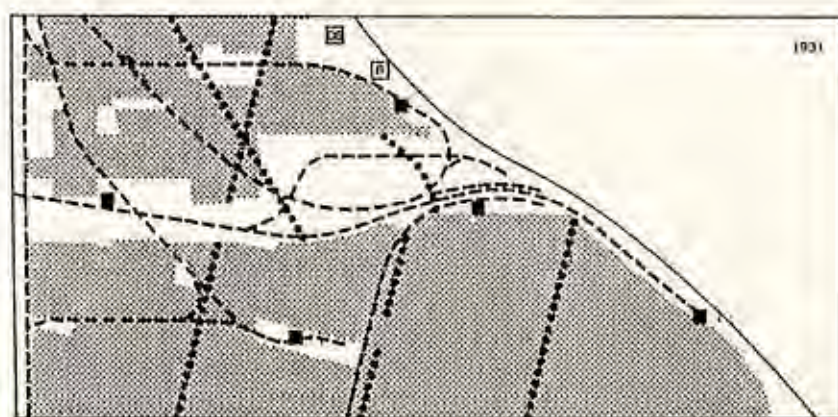
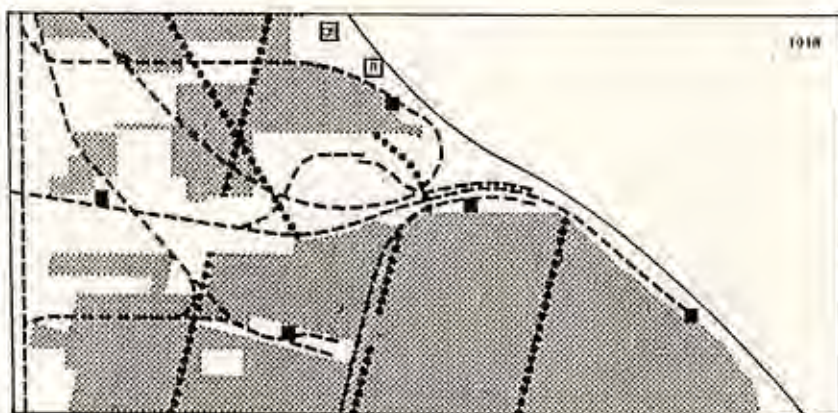
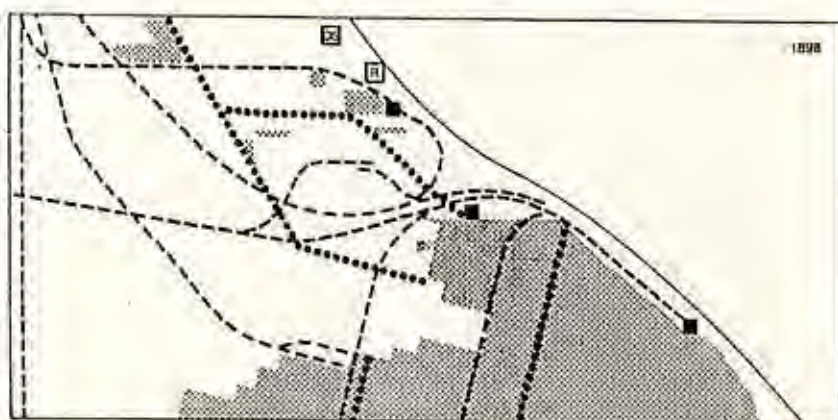
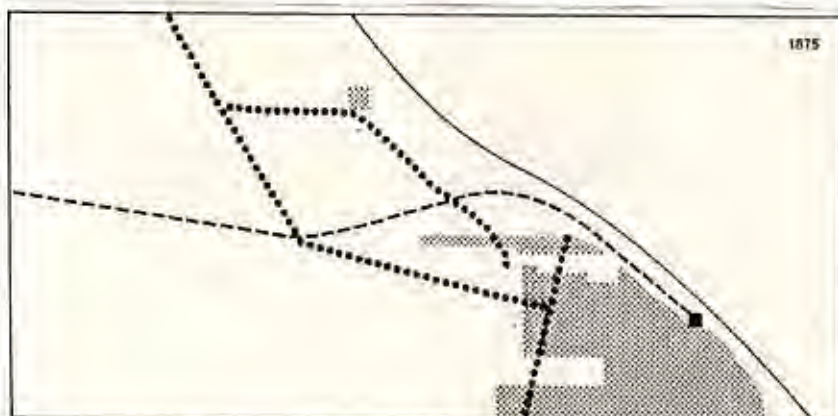
El área de estudio en el Plano Oficial del Municipio de 1919.



Antiguo Plano del Municipio del Rosario de Santa Fe, 1927. Fragmento.

Plano. Plan. Rosario de Santa Fe, 1935. Fragmento.

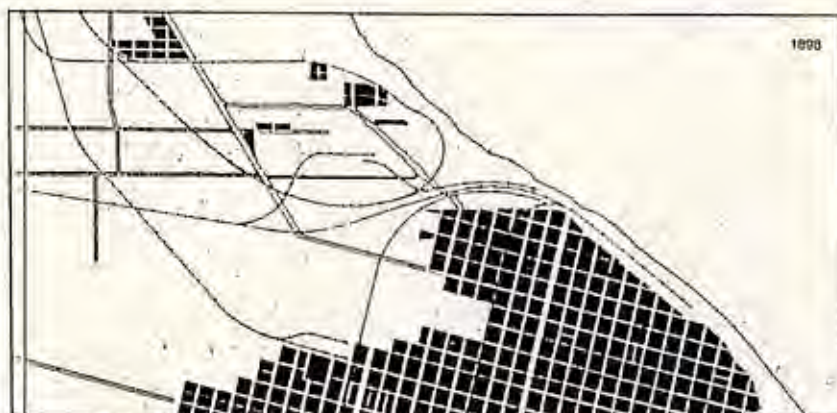
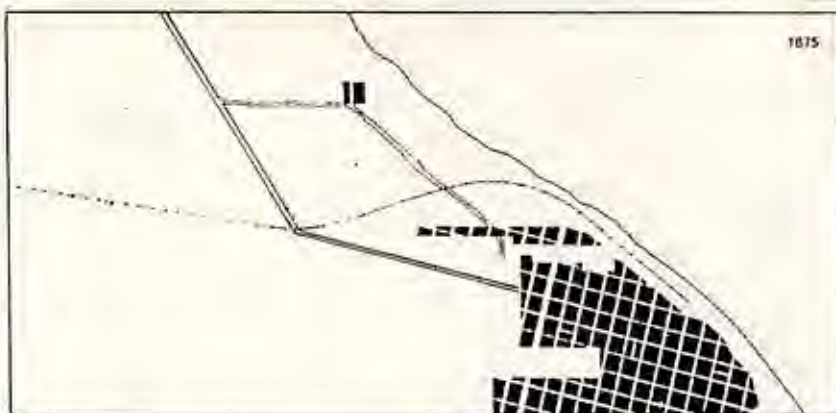
Plano. Plano de la Dirección General de Estadística y Censos, Municipalidad de Rosario.



Formación de la estructura de los hechos primarios.

Las empresas ferroviarias privilegiaron el área norte como vía de acceso a la costa y al puerto. De esta manera se fue produciendo en la zona, una concentración de instalaciones ferroviarias de tal magnitud, que significó una indiscutible interrupción urbana, signando a las expansiones producidas al norte de allí con una condición de marginalidad; interrupción urbana que resultó así de naturaleza comparable a la geográfica. Por otra parte, la destinación de los terrenos junto al río, resulta esencial en la definición del rol funcional del área, tan fuertemente relacionada con la actividad industrial, comercial y priuaria; condición a su vez determinante de localizaciones productivas de este tipo.

Fuente: elaboración propia. Dibujos: Eduardo Fiorani.



Formación del tejido

La urbanización del área se concretó a través de numerosas operaciones de diversa magnitud y momentos distintos. Dentro del sector ubicado al norte de las instalaciones ferroviarias, el sector de Refinería es el más antiguo, habiéndose concretado en la última década del siglo pasado y las dos primeras del presente. Hacia el oeste, en el sector del Ludueña, los loteos urbanizadores se verifican entre fines de la década del 1900 y principios de la década de 1940. Al sur de las instalaciones ferroviarias, la urbanización de los terrenos nunca tuvo rasgos particularizantes. La lógica que la impulsó fue de mera expansión del área central de la ciudad presentando marcadas discontinuidades. El proceso de urbanización avanzó hacia el oeste conteniendo en su matriz catastral numerosos y elocuentes rastros del estado de la propiedad previa a la urbanización: las "lonjas".

Fuente: elaboración propia. Dibujo: Edoardo Fiorini.

siguientes puntos:

- . la eliminación de las instalaciones de embarque ubicadas en la zona norte, consideradas obsoletas, y el traslado hacia el sur en tierras de propiedad fiscal -hoy nuevo puerto sur en vías de habilitación.
- . la reducción del sector de costa destinado a usos portuarios mediante la concentración de las instalaciones en el sur.
- . la adopción de los objetivos del Plan Regulador, que propone la liberación de instalaciones para recuperar "un amplio frente urbano que posibilite la parquización de espacios libres".

Ninguno de los dos documentos -el Plan Regulador y el Plan de Puertos- contiene en su texto mecanismos claros de actuación y previsiones financieras que contemplen la dualidad más conflictiva del área, es decir las particulares condiciones de tenencia de la tierra y de las instalaciones en cuestión. En efecto, y tal como se detallará en capítulos sucesivos, el área en cuestión se encuentra actualmente, parte en manos de empresas privadas y parte en manos de empresas que actúan, tradicionalmente, con una gran autonomía respecto tanto del gobierno municipal como de los otros organismos nacionales.

Es así como, a pesar de la vigencia de ambos planes, la empresa Ferrocarriles Argentinos autoriza en el año 19... a una empresa privada la instalación de un transbordador de granos y una batería de silos en el sector llamado "Galpón Colorado", autorización concedida por diez años y con opción a otros diez. Una vez realizada la operación, se solicita la aprobación municipal, la que acepta lo dispuesto por los ferrocarriles, incorporando la condición de una zona de reserva de 60m. de ancho, desde la barranca, para la construcción del Acceso Ribereño Norte (33). Poco tiempo después, la Junta Nacional de Granos pone en venta la Unidad N° 1 de silos la cual es adquirida por la Federación Argentina de Cooperativas Agrarias. Casi contemporáneamente, Ferrocarriles Argentinos promueve la renovación de ciertas instalaciones sobre la costa en el sector denominado "Balanza Nueva".

Los operadores privados instalados en el área, continúan haciendo uso de las instalaciones de carga y almacenamiento de granos y, nuevamente, la incapacidad del Plan Regulador vigente de definir el "estado posterior" a un eventual cambio de usos -el área constituye un distrito de reserva, sin previsiones de usos, trazado o subdivisión- deja indefenso al poder municipal ante cualquier posible expectativa urbanizadora.

II.3. La estructura parcelaria y el agregado edificatorio.

Se ha hecho referencia en el capítulo I, a ciertos postulados con los cuáles se afronta sea la revisión de los instrumentos vigentes sea la elaboración de nuevos instrumentos. Entre ellos, la aceptación de la ciudad existente como un hecho positivo y el reconocimiento del valor cosial y cultural de su forma, conllevan a su vez a una preocupación por la especificidad de la ciudad y de sus partes como portadora de precisos valores sociales y económicos y a una puesta en crisis de la "cuantificación" como único fundamento de la elaboración de métodos y técnicas del urbanismo.

Si las distintas cuestiones afrontadas en el transcurso de esta investigación son deudoras de estos postulados, parece necesario precisar algunos aspectos teóricos, a los efectos de definir el enfoque metodológico con que nos aproximamos al análisis del proceso de construcción del tejido en el área de estudio.

Los análisis realizados en elmarco del presente trabajo, sumados a los antecedentes que existen sobre el particular (34), autorizan a sostener que en Rosario -o por lo menos en los sectores de Rosario estudiados- no es el tipo de la "casa" el que, por reiteración, define la forma de la ciudad, es decir que no se verifica una relación de dependencia entre la forma urbana y la tipología edilicia. Pero, cabe preguntarse, ¿existe tal forma?.

Si la respuesta a ese interrogante está en el esclarecimiento de la modalidad que adquiere la relación tipología edificatoria-morfología urbana, el único tenor lícito para las indagaciones tipológicas es aquél que permite ilustrar sobre la incidencia del tipo en la definición y transformación de una forma determinada. Es decir, en la verificación de si la forma urbana es determinada por los tipos de los edificios, o éstos son un "producto" de la primera; en la verificación del grado de independencia de ambas variables; y en la verificación, finalmente, de los grados de estabilidad y/o transformación que verifican las relaciones detectadas.

Aymonino sostiene que "... la ciudad nueva actual, no existe desde un punto de vista de la reconocibilidad e individualidad mediante soluciones arquitectónicamente válidas" y que se constata "la pérdida total de un término como aquél de forma urbana". Y aun agrega "... el estudio de los fenómenos urbanos revela cómo los instrumentos económicos, políticos y técnicos puestos en existencia para expandir la ciudad contemporánea anula de hecho la exigencia de su representación arquitectónica y confinan las nuevas arquitecturas a episodios aislados en un contexto que no tiene nada que ver con ellas".(35)

No parece imprudente hacer extensivos tales juicios a nuestra realidad urbana, aunque sea necesario aportar alguna precisión respecto del alcance de tal extensión. Cabe recordar, en ese sentido, que mientras la "ciudad nueva" a la que hace referencia Aymonino es expansión de la ciudad histórica que deviene, en el gran salto cualitativo que se produce, una parte mas de la ciudad contemporánea -la parte mas caracterizada, es decir, formalmente

inteligible-, nuestras ciudades son todas ellas "nuevas", y por lo tanto constituídas en toda su extensión por los criterios que caracterizan el fenómeno urbano contemporáneo.

En efecto, hemos ya señalado que nuestras ciudades son prácticamente contemporáneas del desarrollo capitalista -desarrollo que adquiere aquí la modalidad de tardío, periférico y dependiente-. Si bien es cierto que el fenómeno urbano es una realidad en nuestro continente desde antes de la maduración de las formas capitalistas de producción, no es menos cierto que cuantitativamente tal fenómeno es muy poco significativo hasta la segunda mitad del siglo XIX, cuando las economías latinoamericanas se incorporan al moderno orden económico mundial. Cualitativamente, la estructura de esos hechos urbanos "precapitalistas" -o protocapitalista- parece anticipar la utilización de instrumentos más afines con la nueva ciudad, llegando a constituir una suerte de "banco de pruebas" de los mecanismos a los que las ciudades europeas echarían mano oportunamente para afrontar el problema de sus expansiones modernas. (36)

Retomando la cuestión central del trabajo, cabe cuestionarse respecto de la instrumentalidad de la relación tipología-morfología en cuánto marco en el que avanzar hacia el objetivo de conocimiento de las leyes que gobiernan la construcción de la ciudad en tanto concreto físico. En otras palabras, ¿constituye tal relación un instrumento útil al estudio de nuestra realidad urbana?

En primer lugar, parece obvio que una respuesta "definitiva" a la cuestión sólo es lícitamente formulable al final de los estudios, cuando los datos relevados permiten fundar un juicio al respecto. Antes de ello no resulta evidente la conveniencia de descartar a priori tal relación como hipótesis de trabajo. Por otra parte, es posible explicar -e incluso justificar- la utilización de tal hipótesis, fundándola no en el arbitrio, sino en la experiencia acumulada en ese sentido, por trabajos que se encuadran en un interés por la dimensión cualitativa de la ciudad, en suma, por la forma urbana.

Es en este contexto, entonces, que se ha recurrido a la utilización de la relación tipología edilicia-morfología urbana como instrumento hipotéticamente útil al análisis de los fenómenos urbanos. Esto pese al convencimiento de que tal relación, de verificarse, lo haría bajo modalidades seguramente diversas de modalidad "canónica" -es decir, la hallable en la ciudad europea- y que incluso podía estar ausente: posibilidades éstas que no alcanzan a refutar al instrumento adoptado, por cuánto la simple verificación en tales términos constituye, en sí misma, un importante avance en la caracterización de nuestra realidad urbana, entendida como construcción, como arquitectura.

Es importante recalcar que tal relación, cuando y donde se verifica, puede asumir una u otra de las siguientes dos formas: o bien la forma urbana es consecuencia directa del orden tipológico de la ciudad, o bien éste es "modelado" por una forma urbana que lo antecede.

Ahora bien, ¿cuáles son los rasgos distintivos de la ciudad capitalista contemporánea? Dos son los fenómenos que caracterizan muy particularmente a la nueva ciudad: la disociación entre suelo y construcción y el neto predominio de la cantidad sobre la calidad.

La disociación entre suelo y construcción es un dato, no sólo hallable, sino dominante de nuestras ciudades, al punto de constituirse en constitutivo de su naturaleza. En efecto, como ha sido sostenido en un trabajo reciente (37), si es posible hallar un rasgo que expresa profundamente el particular modo de ser de nuestra realidad urbana, ésa es seguramente la radical separación que se verifica entre la puesta en condiciones de uso de la tierra y la edificación que la ocupa; fenómeno que nítidamente se encuentra tanto en los procesos actuales de construcción de la ciudad como en los instrumentos de intervención sobre ella.

El otro fenómeno, el del predominio cuantitativo sobre lo cualitativo, también es una evidente realidad en nuestras ciudades: en esto también los instrumentos urbanísticos -reglamentos de urbanización y de construcción, códigos urbanos, planes reguladores- y la obra pública -vivienda construida con financiamiento público, infraestructuras, equipamientos- son transparentes signos de ese rol constitutivo de nuestras ciudades que le corresponde a la cantidad edilicia.

Por lo expuesto resulta aconsejable apelar a la cautela cuando se intenta responder al interrogante referido a la existencia o no de forma urbana en nuestras ciudades. Sin embargo, esto no implica desconocer la existencia de ciertos órdenes, de ciertas leyes constitutivas de la ciudad en tanto concreto físico y en tanto estructura; sólo que estos órdenes y leyes son rastreables "a posteriori" de la construcción urbana, y no definidos como voluntad de esa construcción. Estos rasgos formales hallables en Rosario, no dependen, como ya se afirmó más arriba, de la tipología edilicia. Pero ¿guardan alguna relación con ella, cualquiera sea la modalidad de esa relación?

El orden catastral constituye una clave sustancial en la dilucidación de esta cuestión: en efecto, no pocos rasgos de la forma urbana -entendida en los términos que acaban de exponerse- están basados en la tipología catastral que, desde el momento fundacional de cada sector de la ciudad, fija las relaciones entre el lote individual y el espacio público de la calle, así como un entorno de posibilidades de construcción y usos en función de sus dimensiones. Dichas relaciones y posibilidades permanecen mucho más allá de la demolición y sustitución de las edificaciones.

Como ya se sostuvo en un trabajo anterior (38), al momento de concretarse las expansiones de Rosario de finales del siglo XIX y principios del presente -expansiones que constituyen una parte importante de los tejidos consolidados de la ciudad- el lote y el tipo edilicio nacen vinculados por una relación de mutua dependencia: el lote es aquél necesario para la construcción según las modalidades culturalmente dominantes, y estos modos de construir

constituyen "lo posible" en el entorno de las parcelas producidas. Esta relación dialéctica se funda, a su vez, en la experiencia constructiva verificada con anterioridad en zonas más centrales de la ciudad e, incluso, en otras ciudades.

Si lo que antecede resulta válido para los momentos "fundacionales" de los tejidos dominantes de Rosario, el interrogante que sigue planteado es el de la sucesiva vigencia del orden catastral. ¿Qué influencias continúa ejerciendo el lote, nacido en el seno de aquella relación dialéctica y estable pese a las sustituciones edilicias, sobre los modos organizativos de las sucesivas construcciones?

No es posible hablar en nuestro caso de determinación de la tipología edilicia por parte del orden parcelario; a lo sumo podrá hablarse de una relativa limitación de posibilidades para la innovación tipológica como consecuencia de las permanencias catastrales, apareciendo la casa y ese lote en una relación de mutua dependencia muy difícil de transgredir: son elocuentes en este sentido los casos de construcción de estas casas en lotes de frentes mayores, ocasión en que tiende a interpretarse la parcela como múltiplo de la parcela tipo.

No es factible avanzar mucho más allá en la precisión del papel jugado por el orden parcelario en las transformaciones tipológicas: concretamente, los vínculos entre lote y edificio no se mantienen frente a las diferencias que la "casa" presenta entre el tipo lineal y el tipo compacto.

La cuestión queda planteada pues, en lo que hace al presente trabajo, en los siguientes términos: ¿qué modalidad presenta la relación tipología parcelaria-tipología edilicia-morfología urbana en el sector objetodel presente estudio?, y por otra parte, ¿qué réditos se espera extraer del intento de dar respuesta a ese interrogante?

Antes de abordar ese interrogante, que constituye el desarrollo que presentamos a continuación, resulta aconsejable detenerse en, precisamente, los réditos que se pretende obtener. En primer lugar, es claro que la respuesta que se logre formular a esa cuestión central tendrá la posibilidad de aportar a dos niveles de lectura de la problemática: dará cuenta, por un lado, de la relación tipo-forma según se verifica en el fragmento de Rosario estudiado y en Rosario todo, en tanto concreto analizado y conocido; pero por otro lado, estará en condiciones de dar cuenta del valor de aquella relación en las ciudades de las que Rosario pueda constituir un ejemplo -no por su dimensión, naturalmente, ni por su rol productivo, sino por sus rasgos estructurales.

En el ya citado trabajo sobre la ciudad de Padua, Aymonino plantea esta "doble utilidad" del estudio en los siguientes términos: "...verificar cuáles de los resultados alcanzados son particularmente atinentes a Padua y cuáles son, al límite, generalizables, de manera de formular hipótesis sobre la relación tipología-morfología como contribuciones a una posible teoría de la ciudad basada en el estudio de los fenómenos urbanos". (39)

En segundo lugar, y más allá de la particularidad y/o generalidad de los réditos a obtener, está la cuestión de la naturaleza misma de esos réditos; y en este sentido cabe precisar que ellos serán cognoscitivos y operativos, aunque -también aquí- con pesos distintos, en uno u otro sentido, según las circunstancias. En el caso particular del presente trabajo, los estudios realizados están signados por una demanda "externa" que les dio origen, cual es la de producir un Plan de Zona con su correspondiente normativa particularizada. Este hecho, sin embargo, no fue obstáculo para que se abordara el problema desde la perspectiva de la necesaria producción de conocimiento: en otras palabras, la demanda externa se constituyó en la ocasión para una investigación tendiente a avanzar en el conocimiento de las leyes que gobiernan la construcción de Rosario, en tanto concreto físico.

11.3.1. La estructura parcelaria.

Como ya ha sido señalado, tanto el análisis de la estructura parcelaria y de sus mecanismos de transformación, como el del agregado edificatorio, permiten establecer ciertas conclusiones particulares, tendientes al conocimiento del área necesario a la elaboración del Plan de Zona, y ciertas conclusiones generales, aplicables a otras áreas de la ciudad.

Con respecto a las primeras, éstas quedarán enunciadas en el presente capítulo y serán procesadas e interpretadas en el capítulo sucesivo. Con respecto a las segundas, las mismas nos permitirán responder a algunas cuestiones de índole general:

- . ¿De qué manera la modalidad del proceso de urbanización "fundacional" -conversión de tierra rural en tierra urbana- determina la evolución posterior de la estructura parcelaria?
- . ¿De qué manera el momento de cada operación, su magnitud, sus lógicas de loteos y trazados, sus dinámicas de subdivisión, inciden en la conformación posterior de otras variables urbanas, como la edificación y los usos?
- . ¿Cuáles son las variables sobre las cuáles puede y debe incidir una normativa de control en relación a la subdivisión de la tierra en áreas urbanas consolidadas?

En relación a dichas cuestiones, en particular al establecimiento del modo en el cual el proceso de urbanización permite identificar los tipos de transformaciones posteriores -y las presentes actualmente- y a la precisión del modo en el cual el momento de cada operación, su magnitud, sus lógicas de loteos y trazados, sus dinámicas de subdivisión, inciden en la conformación posterior de la edificación y los usos, se realizaron las siguientes constataciones analíticas:

1. Relación entre la cronología de las sucesivas operaciones urbanas y la caracterización geométrica de los trazados y loteos producidos por dichas operaciones.

Recurriendo a los afiches y planos oficiales de loteos y urbanizaciones pertenecientes al archivo de la Dirección General de Topografía y Catastro de la Municipalidad de Rosario, fue posible reconstruir la organización catastral vigente en los momentos "fundacionales" de la porción de la sección catastral séptima afectada al presente estudio, y de una pequeña porción de la sección octava hacia el oeste, en el sector delimitado por las instalaciones ferroviarias al norte, la calle Córdoba al sur, las vías del F.C. Belgrano al oeste y la ex-zona vía del F.C. Provincial de Santa Fe al este.

La carencia de este tipo de información, tanto sobre la porción restante de la sección octava como sobre la sección primera, es una primera indicación, por una parte, de una mayor antigüedad en la subdivisión de la tierra -precedente a la formación de los archivos y a su organización sistemática- y por otra, de la modalidad con que se produjeron las subdivisiones.

En relación con ambas cuestiones, es presumible que dicha porción de la sección 8ava. estaba ya completamente subdividida para el momento en que aparecen los primeros planos de subdivisión archivados, en la década de 1920. Además, se anticipa y va regulando las posteriores subdivisiones de las lonjas de división de la propiedad territorial.

La investigación llevada a cabo por el Ing. Delfo Locatelli(40) y que actualmente alcanza a determinar las lonjas ya subdivididas hasta 1890, indican que gran parte de la sección se hallaba ya dividida hacia fines del siglo, aunque en general en solares de mayores dimensiones que los actuales.

La documentación producida por nuestra investigación (41), lleva también a la posibilidad de vincular el momento de urbanización con las particularidades de localización -relaciones estructurales del área con la ciudad- y magnitud de las operaciones de urbanización, como condiciones para caracterizar geométricamente los trazados y loteos resultantes. En efecto, las variaciones verificadas en la geometría de los trazados y loteos resultantes dentro del área de estudio, pueden explicarse en virtud de la acción interrelacionadas de estas tres condiciones.

Respecto a las particularidades de localización, una primera constatación posible de realizar es que, al sur de las instalaciones ferroviarias las direcciones del trazado son las mismas que en el área central. Al norte, en cambio, la no continuidad vial determinada por la presencia de las instalaciones ferroviarias, liberó del compromiso de respetar las direcciones del damero del área central, permitiendo en consecuencia, que el trazado del área retomara las direcciones cardinales netas de las propiedades rurales.

En cuanto a la geometría de los trazados y loteos resultantes,

si bien no es posible hacer distinciones netas entre posibles sub-áreas al sur de las instalaciones ferroviarias, pueden enunciarse algunas diferencias que, leídas en forma conjunta con las variables de edificación y usos, podrán permitir lecturas más completas.

A pesar de que en todas ellas predomina la manzana cuadrada de 140 varas, parcelada de forma heterogénea, en la sub-área que toma como límite oeste a la vía del F.C.G.B.M., la heterogeneidad es "interna" a la manzana, en la cual se alternan los lotes de grandes dimensiones -entre 30 y 40 varas y aún más-, con parcelas que no superan las 10 a 12 varas, a lo que se suma la irregularidad propia del remanente trazado de lonjas. En la sección 8ava. al este, se acusa un proceso de subdivisión semejante al de Ludueña, en cuanto a lógicas y magnitud de las operaciones de urbanización: urbanizaciones unitarias, promovidas publicitariamente por martilleros o rematadores públicos entre 1905 y 1935. Estas operaciones se realizan sobre la unidad manzana definida previamente por el trazado oficial, al que se le incorpora el "pasaje" como elemento posibilitante de un aumento en la cantidad de lotes y de una disminución en la superficie de la parcela.

Continuando con la geometría de los trazados, al norte de las instalaciones ferroviarias se percibe la ya enunciada división en dos sectores: Refinería y Ludueña. En efecto, el sector de Ludueña presenta numerosas e importantes alteraciones sobre una hipotética retícula de calles cortadas en ángulo recto: las vías del F.C.Buenos Aires y Rosario a Sunchales y las del F.C.P.S.F., la proliferación de cortadas y pasajes -en su mayoría de continuidad interrumpida y, fundamentalmente, la gran diversidad de forma y dimensiones de las manzanas, producen una planta urbana de marcada irregularidad.

Al ser los mencionados tendidos ferroviarios preexistentes a los loteos urbanizadores, se comportan como fenómeno de naturaleza prácticamente geográfica que alteraban la indiferencia del territorio. Pero la diversidad geométrica de manzanas y calles es producto de la iniciativa de los particulares urbanizadores que, en su búsqueda de incremento de la renta proveniente de la conversión de la tierra rural en tierra urbana trataban de lograr la mayor cantidad de lotes.

Con respecto a la modalidad del parcelamiento, la extrema irregularidad del mismo al sur del ferrocarril se explica en razón del tipo de extensión que sufre la planta urbanizada, según sistemas de crecimiento discontinuos -no "centrífugos", sino longitudinales-vinculados al sistema de la propiedad territorial preexistente según lonjas.

Al norte, es notoria la homogeneidad del parcelamiento, por lo menos en el frente de las parcelas. Exceptuando los loteos más antiguos del Barrio Refinería, producidos en las últimas décadas del siglo pasado -en los que el ancho de las parcelas oscila entre las 12 y las 14 varas- la inmensa mayoría de los lotes de toda el área presenta un ancho de 10 varas. Incluso las parcelas que en planos posteriores aparecen con un frente mayor, resultan casi

invariablemente múltiples de esos lotes típicos, producidos por fusión de dos o más de ellos.

La profundidad sí presenta variaciones, pero las mismas no son casuales, sino que dependen claramente de la forma y tamaño de la manzana, así como de la posición en la misma del lote respectivo. Es interesante, en este sentido, reparar en el hecho de que más allá del aparente desorden del trazado, los lotes producidos por las operaciones urbanizadoras analizadas se organizan según lógicas muy estrictas.

En cuanto a las recurrencias dimensionales verificadas en los lotes, se encuentra que, tanto al norte como al sur de las instalaciones ferroviarias, los sectores ubicados hacia el este -Refinería y Pichincha, respectivamente- presentan una heterogeneidad dimensional del catastro consecuencia de la presencia simultánea de grandes parcelas -generalmente destinadas a usos productivos- y lotes urbanos "típicos" con frentes de entre diez y doce varas. Hacia el oeste, en cambio, tal heterogeneidad tiende a disminuir, predominando de manera casi absoluta la parcela de entre diez y doce varas de frente. La profundidad de estas parcelas depende, naturalmente, de las dimensiones de la respectiva manzana.

2. Tipificación por dimensiones y proporciones. Dinámicas de subdivisión.

La tipificación por dimensiones y proporciones tiene dos objetivos: en primer lugar son el instrumento para el análisis de las dinámicas de subdivisión; en segundo lugar, ponen en evidencia las recurrencias dimensionales, para convertirlas en objeto de normativa.

Si bien los datos numéricos del estudio se encuentran en los cuadros adjuntos, se presenta a continuación una síntesis de los resultados obtenidos, con el objeto de facilitar una primera evaluación de los mismos, referida tanto a las características que definen para cada sección, como a las relaciones que pueden establecerse entre las distintas secciones analizadas.

En el caso de las secciones 1ra. y 8ava., es notoria la dominancia del lote "pequeño" de alrededor de 10 varas de frente. Concretamente, el tipo de lote con frente menor a 9m, es el que más ejemplares presenta en ambas secciones: un 35% en la 1ra. y un 45% en la 8ava.

Mucho más llamativa será la comparación de estas secciones con la séptima. Efectivamente, en esta última las parcelas con frentes inferiores a los 9m registran una presencia del 73% -un porcentaje superior al doble del verificado en la sección 1ra. La tan marcada preponderancia del lote con frente menor a los 9m en los sectores Ludueña y Refinería de la sección catastral séptima puede ser entendida como expresión de una mayor "especialización" residencial del área en comparación con los fragmentos de las secciones 1ra. y 8ava. que son objeto de este estudio.

Otra constatación interesante respecto de las recurrencias dimensionales halladas en las distintas secciones estudiadas es la siguiente: si se amplía la definición del tipo de lote estudiado hasta incluir

todas las parcelas con frentes inferiores a los 11m, los porcentajes de incidencia del lote así definido en las secciones 1ra. y 8ava. tiende a equilibrarse -alcanzando el 65% y el 69% respectivamente en ambas secciones- pero el contraste se agudiza, ya que allí se llega al 96%.

Las primeras etapas del análisis catastral apuntaron a hacer evidentes los rasgos que caracterizaron lo que se ha designado en este trabajo "estado catastral inicial" o "fundacional" -es decir, la estructura de división del suelo urbano del sector analizado en el momento de producirse las primeras divisiones en suelo urbano. El objetivo de las etapas sucesivas fue producir idéntica evidencia referida al estado catastral actual, con la intención de realizar, a partir de una lectura comparativa entre ambos estados, la descripción y posterior interpretación del proceso de transformación sufrido por la estructura parcelaria.

La totalidad de datos cuantitativos producidos por el análisis de ese estado en las tres secciones catastrales -concretado sobre la misma muestra de manzanas que fue objeto del análisis del estado inicial, se encuentra volcada en cuadros anexos, similares a los ya utilizados.

De la observación de estas cifras, y de su comparación con aquellas referidas al estado inicial, se desprenden algunas interesantes conclusiones. En primer lugar, se destaca el marcado aumento en la cantidad total de parcelas, evidencia del proceso de fragmentación de la propiedad del suelo. Las cuantificaciones registradas sobre las muestras de las secciones 1ra. y 7ma. coloca aquel aumento en el 59% y el 70% respectivamente. En otras palabras, existen en el presente un 59% más de lotes en la sección 1ra., y un 70% más en la sección 7ma. -conviene aclarar que en este último caso tal porcentaje será en realidad un poco superior aún, por cuanto debido a razones de carencia de información la muestra de la sección 7ma. en esta segunda etapa se ha visto reducida en tres manzanas-.

Evidentemente se trata de un proceso de fragmentación de la tierra y de reducción de la superficie promedio de las parcelas. Cuando se avanza en el análisis con el objeto de precisar las modalidades que adquirió la fragmentación reflejada en tal incremento de la cantidad de lotes, se encuentra que el lote interno -"tipo" de propiedad de suelo urbano inexistente en la etapa anterior- tienen una incidencia decisiva en la explicación de tal incremento cuantitativo, y se convierte en el protagonista destacado de esta nueva situación catastral.

Dicho lote interno constituye, en el presente estado, el 24% de las parcelas que conforman el sector analizado de las secciones 1ra. y 7ma., y el 19% de la sección 8ava. Además, dicho lote interno es responsable del 65% del incremento verificado en la muestra de la sección 1ra. y del 58% del incremento de la sección 7ma.

Estas cantidades, a la vez que hablan de la significativa presencia de este nuevo "tipo" de propiedad del suelo en la situación catas-

tral actual, evidentemente más fragmentada, plantean nuevamente la posibilidad y necesidad de ciertas lecturas comparativas que den cuenta de las diferencias entre los porcentajes apuntados.

La diferencia entre el 24% de lotes internos en las muestras de las secciones 1ra. y 7ma., y el 19% en la sección 8ava., puede atribuirse, en principio, a una tendencia a la "especialización" residencial por parte de las secciones 1ra. y 7ma., toda vez que los lotes internos tienen una incuestionable vocación de uso residencial, sólo muy raramente refutada en los hechos.

Lo que resulta incuestionable es la marcada incidencia del lote interno en la caracterización de la actual situación catastral. En realidad, dicha fragmentación es la parte más significativa en términos cuantitativos de un más amplio proceso de fragmentación de la propiedad del suelo, que incluye la división frentista de lotes.

Respecto de ese proceso de fragmentación -entendido en esos términos de globalidad- se han presentado ya algunas cifras que resultan muy elocuentes de la intensidad que el mismo adquirió en las distintas áreas que hacen al objeto del estudio particularizado.

Es necesario detenerse, además, en la modalidad que adquiere ese proceso de subdivisión.

Se ha constatado en primer lugar, que en muchos casos las subdivisiones de parcelas que se producen sólo consisten en formalizaciones de divisiones ya existentes en la dimensión de los usos y en el carácter distributivo de los edificios: se trata de propiedades unitarias de edificios de vivienda colectiva -conjuntos de departamentos de pasillo- que en determinado momento se dividen en tantos dominios como unidades de vivienda los constituyen, no implicando tal división, en consecuencia, ninguna alteración significativa ni en el uso ni en la densidad edificatoria preexistentes, aunque incidiendo en alguna medida, en la dinámica de sustitución.

La otra modalidad de subdivisión influye decididamente en la densificación del tejido: se trata de la enajenación, por parte de pequeños propietarios individuales, de los respectivos fragmentos de sus propiedades vacantes de construcción condicionados en sus geometrías por las construcciones presentes en las parcelas originales, como ocurría en el caso anterior.

Se ha indagado particularmente esta cuestión en una muestra de diecinueve manzanas de la sección 7ma. y veinte manzanas de la sección 8ava., apuntando a cuantificar la incidencia de las edificaciones previas en la geometría de las parcelas resultante de las subdivisiones.

Los datos más relevantes pueden sintetizarse de la siguiente forma:

Sección Catastral	Cantidad Subdiv.	Subdivisión sobre edificado	Subdivisión sobre vacío
7a.	190 (100%)	146 (77%)	44 (23%)
8a.	182 (100%)	160 (87,9%)	sin datos

Es decir que, en la sección 7ma., de las 190 subdivisiones de lotes "originales" verificados en la muestra, el 77% resultó afectado en su geometría por las edificaciones preexistentes, mientras que en la sección 8ava. ese porcentaje se eleva a un 87,9%.

Las verificaciones realizadas, llevadas al interior de la sección 8ava. con el objeto de establecer comparaciones entre las subdivisiones efectuadas en los sectores este y oeste de la misma, arrojan conclusiones comparables a las ya obtenidas para la sección 7ma. y sus sub-secciones Refinería y Ludueña. En efecto, en una muestra de catorce manzanas extraídas de la sección 8ava. al este de la ex-zona vía del F.C.M. (Nº 24, 25, 26, 27, 32, 33, 34, 50, 51, 52, 59, 60, 61) se constató la concreción de 120 subdivisiones de lote posteriores a la década 30-40, de las cuales un 85% se realizaron sobre construcciones preexistentes. En una muestra de seis manzanas extraídas de la sección 8ava. al oeste de la ex-zona vía del F.C.M., se constató la concreción de 62 subdivisiones, de las cuales un 93,5% (42) se realizaron sobre construcciones preexistentes.

Respecto de la ubicación en el tiempo de las fragmentaciones producidas, se ha constatado para la sección 7ma., la situación que se sintetiza en la siguiente tabla:

Cantidad subdiv.	Hasta 1950	Hasta 1966	Hasta 1980
190	20 10,5%	125 65,8%	182 95,8%

Estas cifras hablan claramente de la poca incidencia de las subdivisiones producidas con anterioridad a 1950, así como del fuerte impulso ganado por las mismas en las tres décadas siguientes, y en particular en la primera mitad de ese período (1950-1966). Además, expresa una tendencia a la disminución del ritmo de subdivisiones en los últimos años, ya que sólo un 4% del total se ha concretado con posterioridad a 1980.

Las constataciones producidas en el caso de la sección octava, por otra parte, aunque no tan desagregadas por limitaciones de documentación, son igualmente elocuentes respecto de la antigüedad de las subdivisiones. Sobre un total de 119 subdivisiones sobre las cuales ha sido posible obtener datos ciertos, un 73,94% se realizó con anterioridad a 1966.

Respecto de las proporciones dominantes de lotes, el análisis del estado catastral actual echa luz sobre algunos de los rasgos del proceso de transformación sufrido por la estructura catastral. Las cuantificaciones realizadas -fundadas en la misma muestra de manzanas con que se ha trabajado en la variable "anchos dominantes", aunque descartando aquellas manzanas, o fragmentos de ellas, que por su irregular geometría impiden "tipificar" las proporciones ancho/fondo de las parcelas- demuestran que los procesos de fragmentación se produjeron fundamentalmente en lotes de mayor profundidad, y a la vez ilustran sobre las características de las parcelas aún no fragmentadas. En efecto, en esta

segunda etapa se entendió necesario centrar las cuantificaciones en las parcelas que mantienen sus dimensiones originales, y así se llegó a la siguiente constatación: en la sección 7ma. los lotes de proporción 1:2 o menor aumentan, en el estado actual, su participación en el total de la muestra a un 37 % (contra un 24,9 % en el estado inicial); inversamente, los lotes de proporción 1:4 participan del total en la actualidad con un 19,8 % (contra un 25 % en el estado inicial). Todo lo cual habla de una mayor disponibilidad -previsible, por otra parte- de los lotes de mayores profundidades para la fragmentación interna. En la sección primera el incremento es aun más notorio, ya que la participación de los lotes de proporción 1:2 en el estado actual es de un 37,74 % (contra un 9,87 % en el estado inicial) y los lotes de proporción 1:4 participan con un 13,62 % (contra un 24,21 % inicial). Similar incremento se registra en la sección 8ava., donde el porcentaje de lotes de proporción 1:2 es de 35,36 % (contra 10 %) y el de lotes 1:3 disminuye a 37,03 % (contra 70,21 %).

Algunas conclusiones generalizables.

Las conclusiones que se desprenden de las conconsideraciones anteriores, nos permiten responder a los interrogantes formulados inicialmente. Respuestas, por otra parte, que no son otra cosa que una síntesis de cuánto ha sido presentado en este punto, y que se vincula estrechamente en términos operativos, con las investigaciones realizadas respecto del agregado edificatorio que se desarrollarán a seguidamente.

1. De los procesos de subdivisión.

La manzana del trazado oficial, de dimensiones que se aproximan a las 140 varas x 140 varas (130m x 130m), encuentra ciertas limitaciones en la subdivisión y posterior construcción. Ante la presión por un incremento de la renta urbana, dichas limitaciones inciden en el proceso de subdivisión asumiendo tres modalidades:

- * disminución de la dimensión de la manzana y aparición de pasajes que la seccionan en dos, permitiendo un incremento en la cantidad de lotes;
- * subdivisión del lote frentista hasta alcanzar el ancho mínimo admisible;
- * aparición de uno o más lotes internos como subdivisión del lote angosto y profundo;

En las áreas consolidadas, la subdivisión se produce siguiendo básicamente tres carriles:

- * la subdivisión del lote profundo en uno o más lotes internos;
- * la subdivisión de lotes preexistentes en una mayor cantidad de unidades habitables, las cuales en general también se organizan en unidades externas y en unidades internas, en particular en

en unidades externas y unidades internas, en particular en las zonas de media y baja densidad;

- * la sustitución de las construcciones preexistentes por edificación concentrada en altura y su división en Propiedad Horizontal.

En las zonas más antiguas se registra una disminución de las posibilidades de subdivisión de la tierra hacia el año 1966, mientras que en las zonas más nuevas el fenómeno se produce hacia 1980.

2. De la tipificación de las parcelas.

Las áreas de antigua formación -cuyo trazado oficial es aprobado previamente a la subdivisión en lotes y cuya subdivisión se adapta al mismo, pero se produce siguiendo el trazado territorial previo definido por las lonjas- tienden a acusar una mayor heterogeneidad parcelaria.

Dicha heterogeneidad parcelaria evidencia una mayor heterogeneidad en la tipología edificatoria, que se acentúa a medida que amplía el arco temporal en que se produce la consolidación del área. Las áreas que participan de estas características pueden identificarse realizando una lectura de la evolución de la planta urbana en los planos oficiales del municipio.

La situación inversa -es decir, una notable homogeneidad en la dimensión de las parcelas y una cierta variedad en los tipos de manzana- se verifica en aquellas áreas, en general de formación no anterior a la segunda década del siglo, que provienen de una voluntad unitaria de subdivisión que da origen al trazado (loteos y urbanizaciones unitarias).

3. Variables sobre las cuales puede y debe incidir una normativa de control en relación a la subdivisión de la tierra en áreas urbanas y consolidadas.

Si la estructura parcelaria es -tal como se ha intentado poner en evidencia- el soporte fundacional que predispone, según los tamaños y tipos de manzanas y de parcelas-, a la localización de ciertos usos y a su construcción según ciertas modalidades del agregado edificatorio, es evidente que tanto el reconocimiento del estado actual como de las dinámicas de subdivisión de una determinada área urbana a la que se intenta dirigir la normativa, son esenciales a los efectos de evitar ciertos "forzamientos" o contradicciones -frecuentes en la normativa vigente- entre subdivisión, edificación y usos permitidos.

Este reconocimiento adquiere valor de punto de partida para la toma de decisiones respecto de las dinámicas a introducir en áreas donde el parcelamiento está constituido mayoritariamente por lotes de dimensiones verificadas como "mínimas" para la localización de los usos deseables o posibles. Pero se constituye, además, en herramienta de proyecto cuando se trata de formular normas de trazado y subdivisión en áreas nuevas o semiurbanizadas.

En efecto, el estudio realizado -leído, se reitera, en forma conjunta con los puntos que se desarrollan sucesivamente-, ha permitido contar con un primer "catálogo" de tipos de manzanas y tipos de parcelas de probada eficacia -o ineficacia, según los casos- para la localización de ciertos usos y su construcción según ciertas modalidades de edificación precisas.

II.3.2. El agregado edificatorio.

Abordar los aspectos que se refieren a los mecanismos de construcción del tejido urbano, es decir del agregado edificatorio, supone afrontar cuestiones de un nivel de complejidad notablemente superior a aquéllas referidas a los mecanismos de formación y evolución del catastro. Esto se debe a razones tanto de índole teórica general como de carácter operativo.

Entre las primeras señalaremos como hipótesis que son verificadas a través del análisis realizado, las siguientes:

- la mayor incidencia del factor tiempo en la variación de las modalidades que adquiere el agregado edificatorio, el cual introduce variaciones no sólo de índole dimensional como acontece con el parcelamiento, sino también de índole organizativa y funcional,
- la presencia de un proceso constante de completamiento del tejido en épocas diversas y de un proceso de modificaciones (reformas) y sustituciones también constante,
- la dialéctica relación entre tipología catastral y tipología edificatoria de "determinante" y "determinado".

Entre las razones de orden operativo, merece destacarse el particular estado de las fuentes y el modo de obtención de los datos necesarios a este tipo de análisis. En efecto, la ciudad cuenta con un catastro actualizado de la subdivisión de la tierra y en cambio, no cuenta con un catastro por manzana que incluya los datos de los edificios. La documentación del Archivo de Obras Particulares se lleva lote por lote y en el material archivado no se discrimina entre edificios existentes o demolidos, modificados o no, etc. Esta situación explica el procedimiento adoptado que se detalla más adelante.

En función de estas cuestiones operativas y de la necesidad de obtener conclusiones relativamente generalizables, se optó por trabajar por muestreo, ya que dicho procedimiento permite -en las condiciones arriba señaladas-, barrer en el mismo tiempo áreas más extensas de lo que hubiera permitido un relevamiento manzana por manzana.

Se realizó entonces, un primer relevamiento sintético volcado en "Tablas de Registro de la Documentación consultada por manzanas" que contienen: las fechas de construcción de cada edificio

y las fechas y objeto de operaciones posteriores con una primera caracterización organizativa (lineal, compacto en sus diversas modalidades, etc.). La única condición de selección de la obra fue la de "existente". La selección de las manzanas se realizó "apriorísticamente" por sección catastral. Las características organizativas fueron leídas en el material archivado, a veces leídas en la obra nueva, otras veces, en obras ya modificadas.

Este relevamiento sintético volcado en las Tablas de Registro de la Documentación ya enunciadas, se realizó sobre aproximadamente un 10% del total de edificios existentes en cada porción de las secciones catastrales incluidas en el área objeto del estudio particularizado.

Como "ilustración" o verificación arquitectónica de este primer relevamiento sintético, se confeccionaron "fichas individuales por edificio". cada ficha contiene los datos de ubicación de la obra -sección catastral, manzana, gráfico, subdivisión-, las dimensiones de la parcela y el relevamiento gráfico de la misma: plantas y fachada principal. Además contienen el año de construcción de la "obra nueva" y las fechas de intervenciones posteriores tales como reformas o ampliación, si las hubiera. Esta operación de fichaje se realizó sobre aproximadamente un 20% de los edificios relevados y volcados en las "Tablas de Registro" para las tres secciones catastrales que nos interesan.

La información así obtenida se procesó en dos tipos de cuadros tendientes a la confección de una tipología edificatoria:

* Tablas por relación dimensional de las parcelas, en las cuales se inscriben las obras relevadas: 9/1:2 o menor; 9/1:4 o mayor. Estas tablas por relación dimensional de la parcela y ubicación relativa de la misma dentro de la manzana, es decir, frentista de tramo, frentista en esquina o interna, contienen:

- el momento de producción de la obra,
- fecha y objeto de intervenciones posteriores legalizadas,
- superficie cubierta y número de plantas, (43)
- tipo de ocupación: lineal, compacta, combinada, etc.

Estas tablas dan cuenta del elenco de las arquitecturas revisadas para cada relación dimensional y ubicación relativa de la parcela, y complementan la lectura del Cuadro Desagregado por relaciones dimensionales, que se constituye entonces, en la ilustración gráfica de los casos más representativos registrados.

* Cuadros desagregados por relaciones dimensionales (ancho y profundidad), de las parcelas en las cuales se inscriben las obras relevadas. Para cada relación dimensional se representaron gráficamente, mediante plantas y fachadas:

- diferentes tipos de organización interna,
- diferentes tipos de ocupación para cada tipo básico y/o sub-tipos.

En el anexo se adjuntan los diferentes Cuadros elaborados. Más adelante volveremos a este material a fin de extraer algunas conclusiones de su lectura.

* Con vistas a la posterior instrumentación operativa en la fase de propuesta normativa, se confeccionaron las "fichas de interpretación y síntesis", cuyos datos se refieren a todas las secciones catastrales. Dichas fichas contienen -para una misma estrategia de ocupación de la parcela, el entorno dimensional de las parcelas en las que puede constatarse dicho tipo de ocupación. Contienen a demás el índice promedio de ocupación.

De la lectura del material elaborado y descripto en los puntos anteriores, podrían extraerse para cada sección catastral las recurrencias y porcentajes -como verificación cuantitativa- de cada estrategia, es decir el entorno dimensional de las parcelas que, en cada sección, permiten una estrategia dada.

* En base a las "fichas de interpretación y síntesis" antes descriptas, se confeccionaron "fichas por relaciones dimensionales que ilustran sobre las cantidades construibles", en cada parcela y según los índices vigentes. Las relaciones dimensionales seleccionadas para esta verificación fueron las correspondientes a los anchos de parcela menores a 9m, entre 11 y 15 m, y relaciones 1:2, 1:3 y 1:4 o mayor.

* También con vistas a la posterior instrumentación operativa en la etapa de propuesta de normativa particularizada, se elaboró para los diferentes índices actualmente vigentes -2, 3,5 y 5-, la verificación de los tipos resultantes en cada tipo de parcela.

El trabajo realizado arroja, a la vez que conclusiones generales que sirven como hipótesis a verificar en otras áreas de la ciudad, conclusiones particulares acerca de los fenómenos registrados en el área de estudio -el área de "atravesamiento norte"- y que se convierten en el "soporte" y "fundamentación" de la propuesta de Plan de Zona.

Las conclusiones obtenidas pueden ordenarse de la siguiente manera:

1. Tipificación de las estrategias organizativas de los edificios.

El trabajo de tipificación realizado se funda en los relevamientos previos, centrados en el registro de las construcciones existentes. La materia tipificable es el universo de las edificaciones actualmente verificadas, y los parámetros de tipificación son los modos organizativos de esas edificaciones y las estrategias de apropiación de los terrenos. Los tipos constatados son puestos en relación con los tipos de parcelas ya producidos en etapas anteriores del trabajo, con lo cual se barren todas las posibilidades de modalidades de construcción en los sectores analizados.

A los efectos de establecer la existencia de constantes organizativas, una primer cuantificación revela para la sección 1ra., las cifras que se sintetizan en el Cuadro N°1, y para las secciones 8ava. y 7ma. en los Cuadros N° 2 y 3 respectivamente.

Esta primera cuantificación reafirma para las tres secciones que no existe un tipo predominante en cada área, y que la presencia de cada uno de los dos grandes grupos contribuye de manera equivalente a identificar a todas ellas. Existe, sin embargo, una mayor claridad en la definición de lo que se designa como "tipo lineal", mientras que la denominación "tipo compacto" agrupa unidades de características organizativas diversas.

En este punto resulta conveniente avanzar en la definición de estas dos grandes familias: la del "tipo lineal" y la del "tipo compacto". Si bien las definiciones podrían ser varias, de acuerdo a la funcionalidad que se pretende del análisis y al objetivo del trabajo que se afronta, se denomina modo de construir lineal "a la repetición de una unidad o célula, consistente usualmente en un ambiente de planta aproximadamente cuadrada y lado oscilante entre los cuatro y cinco metros". (44)

Esta categoría de "lineal", amplia en su primera definición, comienza a limitarse y particularizarse cuando comienzan a leerse las distintas variantes. En efecto, la repetición lineal de las células puede apoyarse sobre la calle, o bien recostarse sobre la medianera, etc.

En cambio, la familia de los edificios compactos -mucho más inclusiva aún- comprende todas aquellas construcciones que reduciendo su perímetro y las dimensiones de los locales, van articulando sus locales determinando una planta cerrada. "Así, el tipo compacto resulta una categoría bastante inclusiva, que supone una definición de su lógicas organizativas menos precisas que la supuesta por el tipo lineal". En efecto, sus rasgos distintivos son bastante genéricos y poco caracterizantes, y se refieren -como el adjetivo "compacto" lo sugiere- a la reducción de perímetros, de dimensiones de locales (incluida la altura) y de recorridos; a la tendencia de ocupar todo el ancho del terreno y a reducir la profundidad del construido...

A su vez, en todas las secciones aparecen una serie de sub-tipos, que para el tipo lineal pueden describirse como lineal simple, línea en "L", lineal con cuerpo transversal o "F", y para el tipo "compacto", pueden describirse como compacto sin patio interno, con patio interno al bloque, con incremento de patios, con pasillo lateral, o finalmente apilamiento de unidades en altura según distintas variantes organizativas.

Respecto de los porcentajes que de cada tipo edificatorio se ubican en cada tipo de lote, se ha volcado una síntesis en el Cuadro nº 4, de cuya lectura se desprende que si bien los porcentajes totales de distribución para cada sección se mantienen iguales a los registrados en el análisis parcelario, en la sección 1ra. se registra una menor preferencia relativa del lote angosto para los edificios de más de tres plantas. En las otras dos secciones este tipo es inexistente (sólo un 2% en la sección 8ava. y ningún caso en la sección 7ma.).

2. Tipificación de la cronología de construcción de los edificios.

La tipificación se realizó sobre un total de edificios equivalentes al 10% del total de las parcelas existentes.

Dado el interés del trabajo el uso casi excluyente de los edificios relevados y usados como material de la clasificación, es residencial -uso predominante en el tejido urbano del área de estudio.

De la lectura del Cuadro nº 5 se deduce que si bien hay una paridad porcentual entre el modo distributivo lineal y el compacto -considerando ya sea la edificación en planta baja o la edificación en altura-, lo significativo es que casi el 70% de lo edificado en la sección 1ra. y existente hoy, fue producido antes de 1940. El total del 54,63% de los edificios agrupados como lineales y un 90,24% de ese total se construye hasta el año 1960.

La vivienda individual que responde a la clasificación compacta predominantemente se construyó en las décadas del '40 y del '50, es decir el 79,11% del total construido con esas mismas características se produjo en esos años.

La edificación en altura en el área de estudio se produjo fundamentalmente en los años '70; es decir en el primer período de impacto de la puesta en vigencia efectiva de los altos índices edilicios.

Ahora bien, ¿qué significan estos porcentajes?. Por un lado muestran que en el área hay un bajo índice de sustitución edilicia junto con un considerable porcentaje de operaciones de reforma y/o ampliaciones.

Los tres períodos de alto índice edificatorio en el área corresponden a las décadas:

- '20/'30 para el entorno de edificios lineales,
- '40/'50 para el entorno de edificios compactos,
- los '70 para la edificación en altura (fecha que probablemente coincida con el resto de las áreas urbanas; no obstante no debemos olvidar que la edificación en altura sólo representa el 12,68% de la muestra trabajada).

Otra cuestión que se desprende de los porcentajes de los distintos momentos de construcción, es que la década del '40 aparece como el "momento" de declinación del uso de la estrategia lineal como "alternativa cultural" -aspectos tecnológicos y aspectos de la cultura arquitectónica-, y de consecuente consolidación de la edificación de características compactas, apenas incipiente, por lo menos en el área de estudio, en la década del '30.

Para la sección 8va. la tipificación de la cronología de construcción de los edificios relevados se realizó por períodos, también sobre un total equivalente al 10% de las parcelas existentes. Para igual porcentaje de edificios relevados se constata una mayor presencia de edificios de uso no residencial.

El primer período corresponde a las arquitecturas producidas hasta antes de 1930, el segundo hasta el '50, y el tercero corresponde a las arquitecturas construidas después de 1950.

Para la sección 7ma. se trabajó sobre un total de 159 edificios, todos ellos de predominante uso residencial.

De la lectura del Cuadro nº 7 se deduce que si bien nuevamente hay una paridad porcentual entre el modo distributivo lineal y el compacto, hay un corrimiento en el tiempo, respecto de la sección 1ra. de aproximadamente una década en los momentos de máxima construcción de cada tipo. No obstante, aquí un muy alto porcentaje de las construcciones relevadas -el 84,9%- se construye antes de los años '60.

El 94,2% de las viviendas que responden a la clasificación de compactas se construyen hasta el año '40 y el 83,56% de las viviendas que responden a la clasificación de compactas se construye entre el '50 y el '70.

No hay evidencias que permitan suponer que en la sección 7ma. se haya verificado un proceso de sustitución ; más bien, se verifica el completamiento paulatino de lotes vacíos, o de ampliación de las construcciones existentes, ya que la baja densidad existente hace pensar que no existen ni han existido presiones inmobiliarias que justifiquen la sustitución.

Salta como evidencia en las tres áreas, la gran distancia temporal entre el proceso de subdivisión -las secciones 1ra. y 8ava. se hallaban ya trazadas y destinadas a usos urbanos a principios de siglo- y el de edificación, y la gradualidad con que se produce el proceso de construcción y completamiento.

Tanto el arco temporal como la gradualidad en el proceso de construcción, son más amplios para las secciones 8ava. y 1ra. que para la 7ma. -veremos en el relevamiento del estado actual que aún hoy es mayor el número de terrenos baldíos en las dos primeras que en la última.

Este fenómeno es explicable en razón, por una parte del proceso de formación del área -lotes pequeños, vendidos a pequeños ahorristas en cuotas y vinculados a una particular demanda localizativa para la sección 7ma., y lotes destinados a satisfacer demandas más dispares en las otras dos secciones- y a los diversos roles funcionales que van adquiriendo las distintas sub-áreas en el tiempo, y por otra parte la predisposición a un único uso -en razón también de la reiteración del lote de dimensiones mínimas- que poseen los lotes de la sección 7ma.-.

3. Tipificación de las cantidades "construidas" y "construibles" de acuerdo a los índices vigentes actualmente.

Es de acuerdo con el objetivo específico del presente estudio particularizado, consistente en la revisión de la norma hoy vigente para su actualización y tratándose de una norma destinada a áreas ya consolidadas de la ciudad, que se partió del estricto reconocimiento de las cantidades actualmente construidas, es decir de los índices edilicios verificados en el estado de hecho, ya que la realidad construida supone una determinada disponibilidad a la transformación y una determinada inercia física que no deben ser soslayadas.

Este reconocimiento no es meramente estadístico, es decir fundado en cuantificaciones de metros cuadrados de construcción, sino que asume además las relaciones que se observan entre tales cantidades, los modos organizativos de los edificios y las estrategias de ocupación de las parcelas, ya que dichas relaciones tienen una directa implicancia sobre las cantidades construibles, es decir sobre los índices edilicios admisibles que implican tanto diversos resultados en términos de FOT como diferentes posibilidades en términos de crecimiento.

Así pues, en esta etapa del trabajo el reconocimiento del estado de hecho ha sido realizado mediante el recurso de tipificar los modos organizativos de los edificios y las estrategias de ocupación de las parcelas y cuantificando las superficies construidas derivadas de tal confrontación.

Los tipos edificatorios producidos son catorce, agrupables a su vez en dos grandes "familias": la casa lineal y la casa compacta. Las variantes que se reconocen dentro de cada una de estas "familias": la casa lineal y la casa compacta. Las variantes que se reconocen dentro de cada una de estas "familias" se originan en la presencia de determinados cuerpos construidos y en la reiteración de pisos superpuestos.

El punto de partida de la presente tipología edificatoria ha sido la lectura y el análisis intencionado de todo el material relevado y sistematizado sobre las arquitecturas existentes. Sin embargo, es indudable que el conocimiento previo que se tiene de la ciudad construida ha alimentado también este proceso, aportando el marco de generalidad que permite "corregir" los excesos de la clasificación o definir sus bordes ambiguos.

Los tipos catastrales retomados en esta etapa del trabajo son aquéllos que fueron producidos en etapas anteriores, definidos en función de los anchos de las parcelas y de las relaciones frente/profundidad. La cantidad de los mismos que en principio alcanzaba a dieciséis -cuatro frentes tipo por cuatro proporciones tipo-, se reduce a nueve cuando son confrontados con el estado catastral de hecho que se verifica en el sector analizado: los lotes de frente mayor no se presentan bajo las proporciones más profundas. (45)

Con estas dos tipologías puestas a punto, el trabajo ha consistido en verificar los FOT resultantes de la ocupación de cada tipo de parcela con cada tipo edilicio.

La primera conclusión que surge de esta puesta en relación de ambas tipologías es que no todos los tipos edificatorios se verifican en todos los tipos de parcelas; en otras palabras, se hallan casilleros vacíos en el Cuadro resultante de colocar en una ordenada los tipos parcelarios y en la otra los tipos edificatorios. Hechos estos que, sin dudas, responden a las leyes constitutivas de los tipos en cuestión.

Así, por ejemplo, es notable que los tipos edificatorios más simples -sea la casa lineal simple, sea la casa compacta unitaria- no se verifican en lotes de gran profundidad.

Las constataciones producidas respecto de las cantidades construidas evidencian la existencia de determinadas leyes o, por lo menos, patrones de comportamiento de esa variable. Así, por ejemplo, tomando los distintos casos de casa en línea, se nota que los FOTS son marcadamente constantes aún cuando varían las superficies de las parcelas; vale decir que una determinada estrategia de ocupación de la parcela y un determinado orden mantienen casi invariable la relación entre superficie construida y superficie del terreno.

Algunas conclusiones generalizables.

En Rosario, la fragmentariedad del proceso de formación -donde extensas áreas son loteadas y luego construidas en períodos diversos- introduce la heterogeneidad como rasgo distintivo de la conformación del tejido edificado, heterogeneidad que, como ya se ha visto, se hace evidente en la lectura de los "cuadros desagregados" por ancho y proporción de las parcelas para cada sección catastral.

Así las secciones 1ra. y 8ava., cuya subdivisión se completa casi en su totalidad hacia fines de siglo y se produce según lonjas alternadas o discontinuas que siguen un trazado oficial predeterminado, seguida de posteriores procesos de fragmentación del suelo y reducción de la superficie promedio de las parcelas, se evidencia una notable heterogeneidad en la tipología edificatoria.

La sección 7ma., en cambio, presenta gran heterogeneidad en la dimensión de las parcelas y, contrariamente, una cierta diferenciación en los tipos de manzanas como resultado de su condición de área formada en la segunda década del siglo mediante operaciones unitarias de subdivisión. Tomando como ejemplo este caso, es posible afirmar que una mayor homogeneidad parcelaria puede ser origen de cierta homogeneidad tipológica cuando la dimensión de la parcela es inductora o indicativa de ciertas relaciones entre uso y edificios (por ejemplo, cuando la parcela sirve sólo para vivienda individual).

Por otra parte, en todas las áreas estudiadas aparecen porcentajes equivalentes de los tipos residenciales catalogados como "lineales" y "compactos" y sus respectivos subtipos, con variaciones de orden sustancialmente cuantitativo entre las distintas porciones del territorio analizado (cantidad de pisos, de habitaciones, de unidades). Se evidencia además, la pertenencia de cada tipo a un momento determinado de producción (hasta los años '30 y '40 para el tipo lineal, sucesivamente el tipo compacto, y finalmente la más reciente densificación en altura en ciertas porciones de la sección 1ra.)

Todas estas consideraciones sumadas, autorizan a afirmar que en Rosario, la construcción de una "tipología edificatoria" se vincula a:

-las distintas modalidades de uso -y en particular del habitar- a que están sujetas las construcciones,

-las diversas modalidades de apropiación de las parcelas -en función de sus dimensiones y proporciones;

variables ambas que reconocen una modificación en el tiempo. No es posible, en cambio, construir tal tipología a partir de la capacidad de los edificios para caracterizar, por repetición, los distintos sectores (o "barrios") de la ciudad.

Estas precisiones, claramente inferibles de las conclusiones parciales ya presentadas, resultan sin embargo pertinentes aquí, debido a que suponen a la vez un aporte al conocimiento y un juicio respecto de la naturaleza de lo edificado en esta particular realidad urbana: sólo es posible reconstruir su comportamiento clasificando y tipificando las distintas modalidades de apropiación y ocupación de los edificios -y entre ellos las viviendas como los más significativos cuantitativamente- hacen de las parcelas. Unicamente de esta manera resulta posible aprehender, con el procedimiento tipológico, la heterogeneidad que caracteriza a las distintas áreas, legible tanto en la yuxtaposición de diversos usos como en la notable variación, a través del tiempo, de las modalidades de habitar y construir la ciudad.

Es precisamente esta heterogeneidad -esencial a la naturaleza de Rosario en general, y en particular del área estudiada- la que permitió plantear las bases conceptuales de la normativa particularizada (46): la necesidad de producir instrumentos capaces de garantizar la coexistencia entre distintas componentes que construyen dicha heterogeneidad.

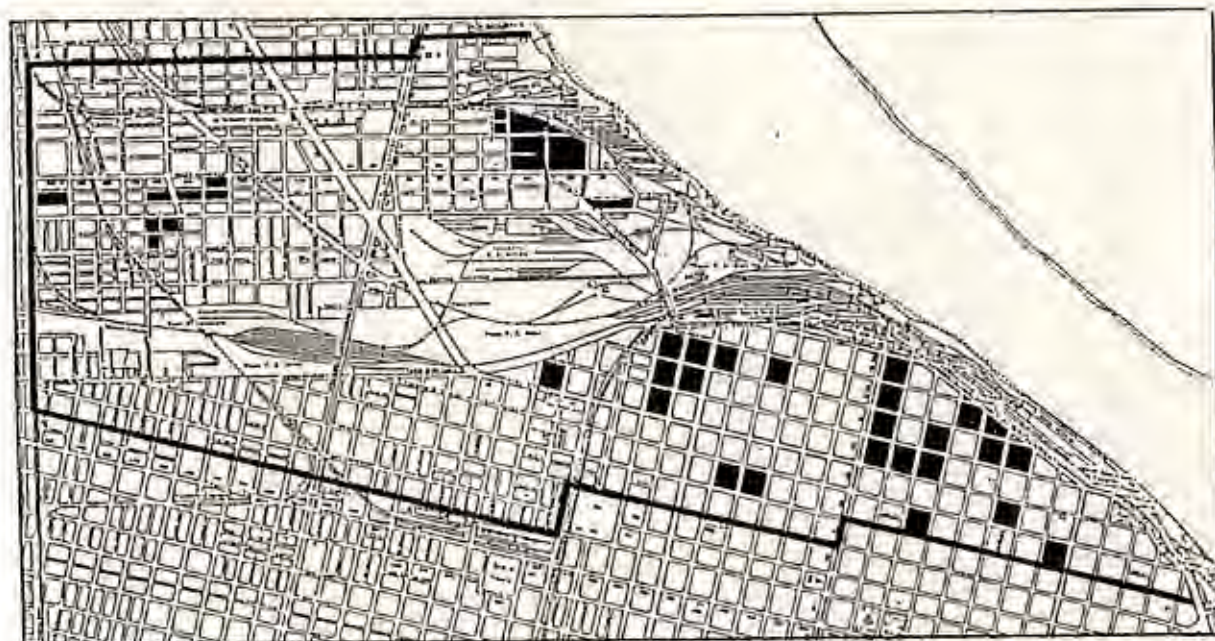
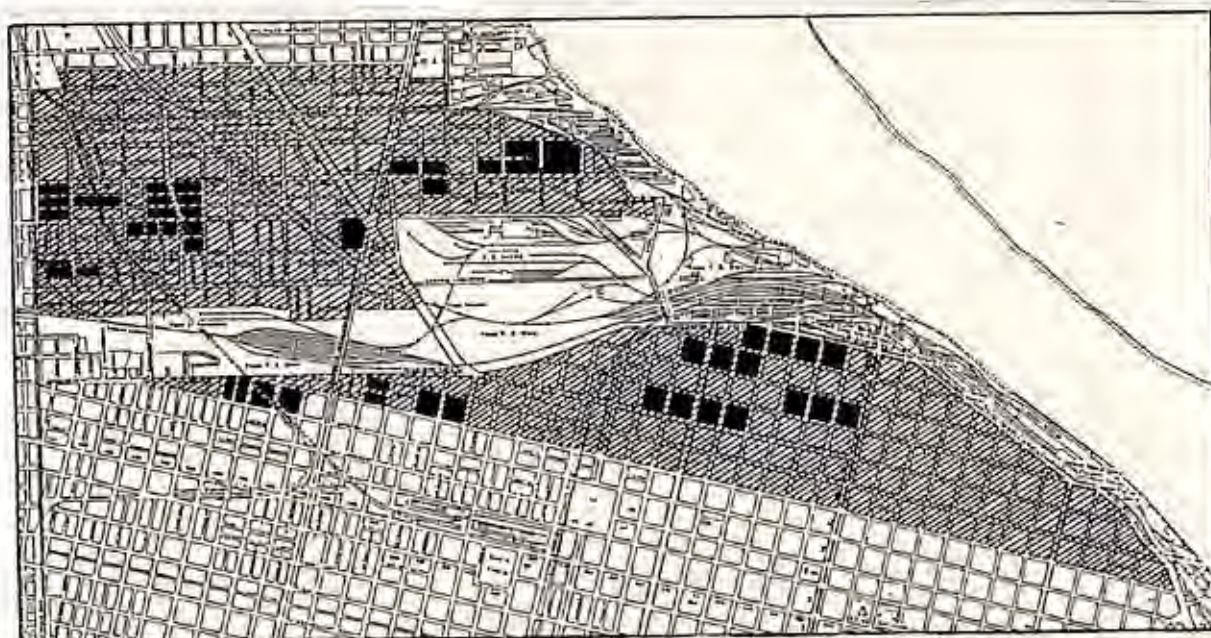
Los estudios realizados ponen en evidencia, además, que los dos procesos de construcción registrados -la sustitución y el completamiento- manifiestan su dinámica sobre una base de mayor permanencia definido por el orden parcelario. Tanto el reemplazo completo de edificios como la ampliación y refacción de los mismos raramente llegan a alterar -con excepción del fenómeno de subdivisión- la matriz parcelaria de partida o fundacional del sector.

En efecto, ciertos rasgos caracterizantes de la forma urbana del área en cuestión -y de la ciudad toda en cada una de sus partes- están fundados en la "tipología catastral" que, desde el momento fundacional, fija las relaciones entre el lote individual y el espacio público de la calle, así como un entorno bastante preciso -en función de las dimensiones- de posibilidades de construcción y uso, relaciones y posibilidades que permanecen mucho más allá de la demolición y sustitución de las edificaciones.

Por ello, la normativa destinada a las cuestiones edificatorias debe basarse, cuando se trate de áreas aún no edificadas, en la fijación de las dimensiones y proporciones de parcelas admisibles, y en los vínculos que deben establecerse con las modalidades y estrategia de construcción. En otras palabras, la normativa debe dar cuenta integralmente, y desde el inicio del proceso, de las cuestiones edificatorias, parcelarias y funcionales.

Para las áreas ya ocupadas, en cambio, la normativa se basa en la verificación del comportamiento de las cantidades construibles -expresadas en tipos de ocupación-, en relación a las dimen-

siones y proporciones de las parcelas recurrentes o predominantes en cada sector urbano, y sobre la cualificación de tales cantidades en función de garantizar una correcta coexistencia -en términos funcionales y morfológicos- entre las distintas componentes de la heterogeneidad constitutiva del fenómeno urbano. Dicha experimentación permitió verificar la pertinencia de distintas ecuaciones de volúmenes construibles, alturas admisibles y patios exigibles en la consecución de esos objetivos de "correcta coexistencia", y producir de tal forma un elenco de "prototipos" funcionales a esos objetivos y definidos como "conjuntos de elementos que deben permanecer constantes para garantizar su reconocimiento respecto de aquéllos opcionales sobre los que pueden operarse elecciones de variada índole". (47)



Plano: con la síntesis de la información consultada.

anexo: Plano que sintetiza las muestras utilizadas para el análisis del estado catastral.

En el anexo: muestra para la estadística general.

En el anexo: muestra para la estadística sobre las modalidades de subdivisión del catastro.

abajo: Plano perimetrado del área de estudio.

En el anexo: muestra para la estadística de los mecanismos de construcción del agregado edilicio.

Fuente: Elaboración propia. Dibujo: Eduardo Flórez.

Planes de lotes fundacionales de la
Sección Séptima.

En el área al norte de las instalaciones ferroviarias se verifica una notable homogeneidad en la división de las parcelas y una clara armonía en los tipos de manzanas que provienen de una voluntad unitaria de subdivisión.

Fuente: elaboración propia. Mapa: Estado Plurinacional.

REFERENCIAS



Loteros entre 1901 y 1910

Loteros entre 1911 y 1920

Loteros entre 1921 y 1930

Loteros entre 1931 y 1940

0 10 50 200m



Plano de lotes funcionales de la
Sección Octava.

Las áreas de antigua formación -cuyo trazado oficial es apropiado previamente a la subdivisión en lotes, y donde esta se adapta a aquél, se produce siguiendo el trazado territorial previo definido por las "lonjas", tienden a actuar una mayor heterogeneidad parcelaria.

Fuente: Tabulación propia. Dibujo: Eduardo Fuentem.

0 10 50 200 m

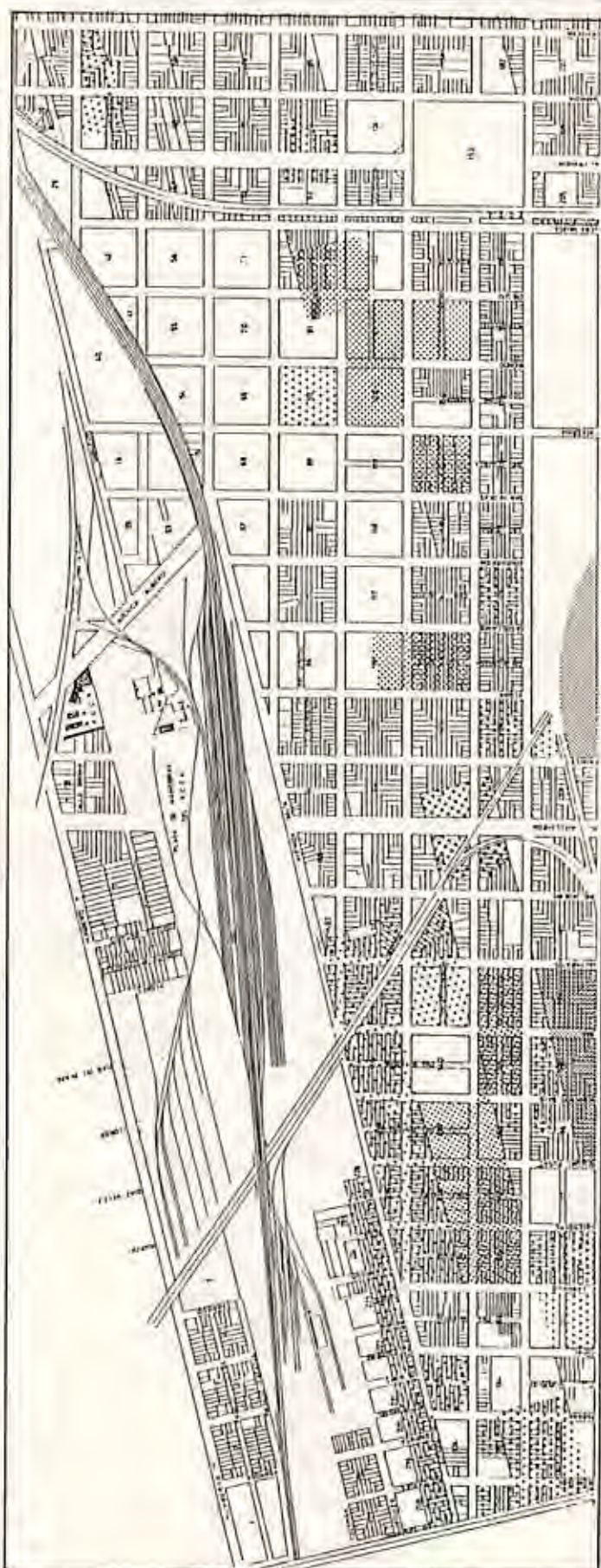
REFERENCIAS.

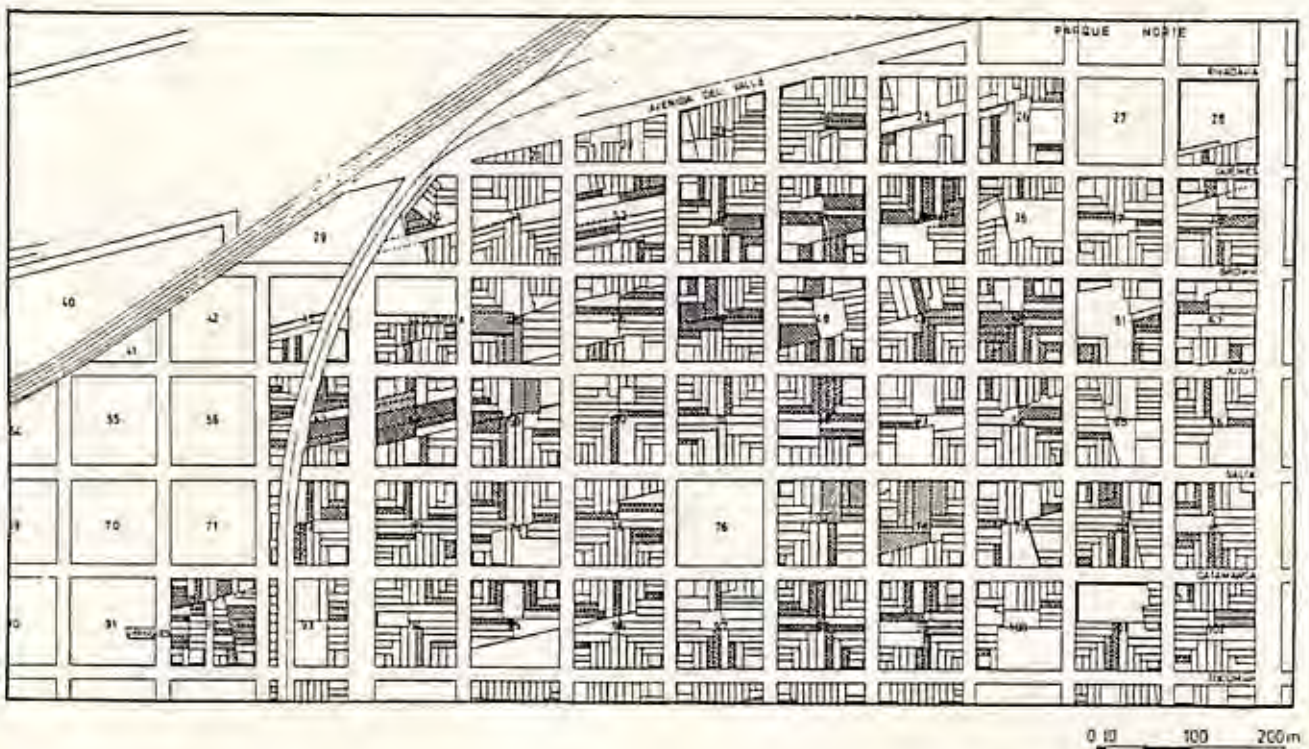
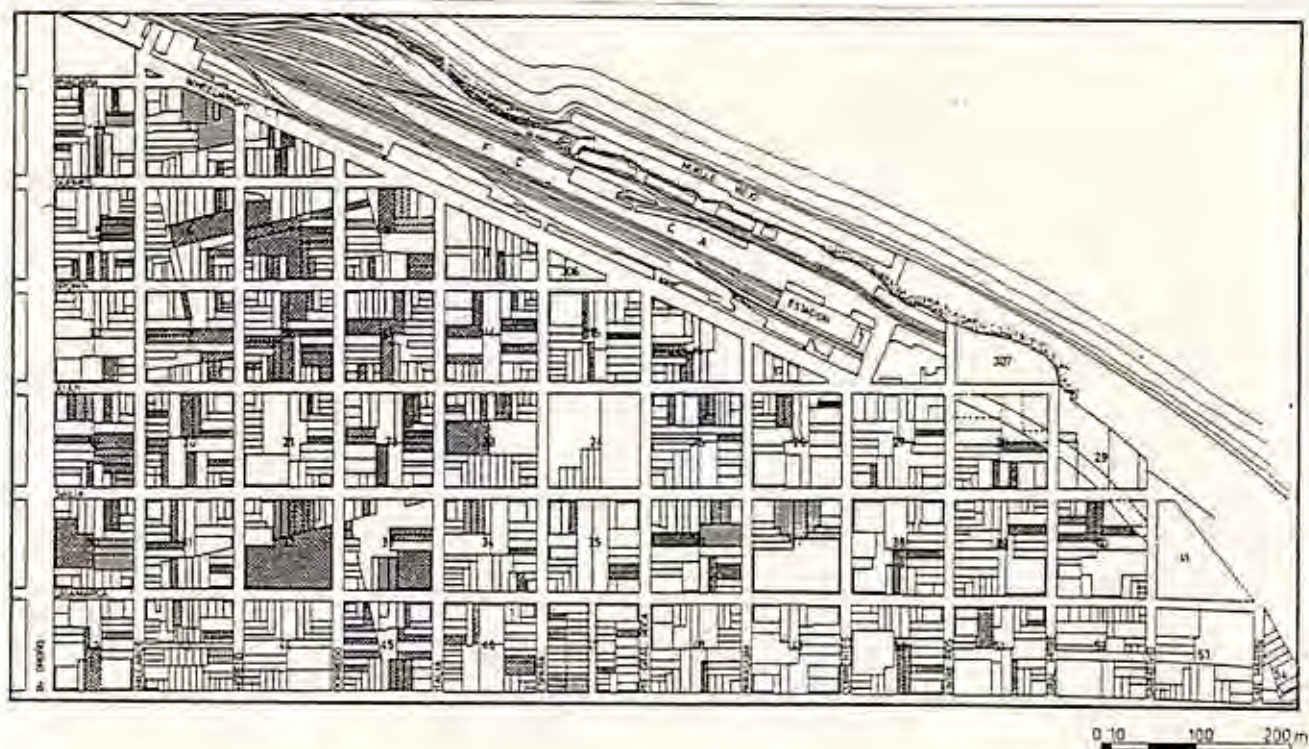
Lonjas entre 1901 y 1910.

Lonjas entre 1911 y 1920.

Lonjas entre 1921 y 1930.

Lonjas entre 1931 y 1940.

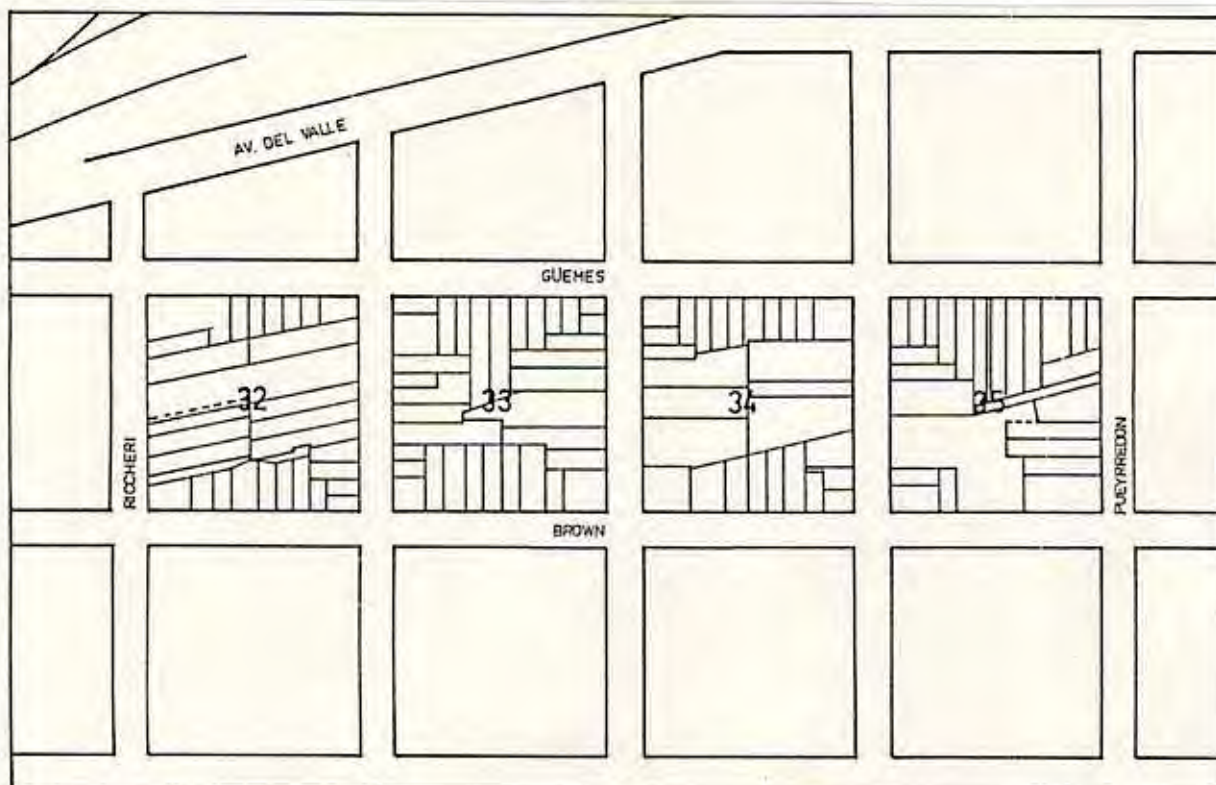




fuente: archivo de la Dirección General de Topografía
y Catastro de la Municipalidad de Rosario,
Redibujó E. Floriani.

PROCESO DE TRANSFORMACIÓN CATASTRAL
Los planos ilustran las modalidades de subdivisión

-  Subdivisiones internas
-  Reunificaciones
-  Subdivisiones frontistas
- arriba:**
Sección Primera.
- abajo:**
Sección Octava.



0 5 10 50 100

Planos de la estructura catastral de la sección octava.

arriba:

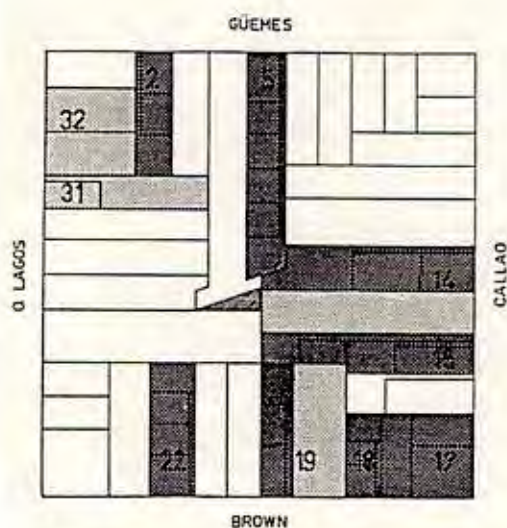
Plano de sector con la ubicación de algunas de las manzanas analizadas para la evolución de las modalidades de subdivisión.

abajo:

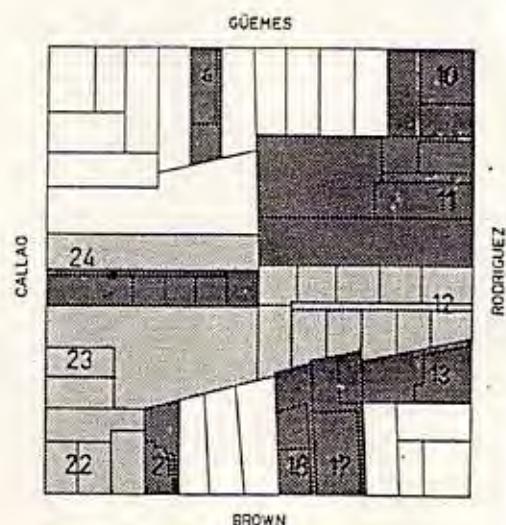
Detalle de las modalidades de subdivisión.

En gris claro: subdivisiones anteriores al construido.

En gris oscuro: subdivisiones hechas sobre lo construido.

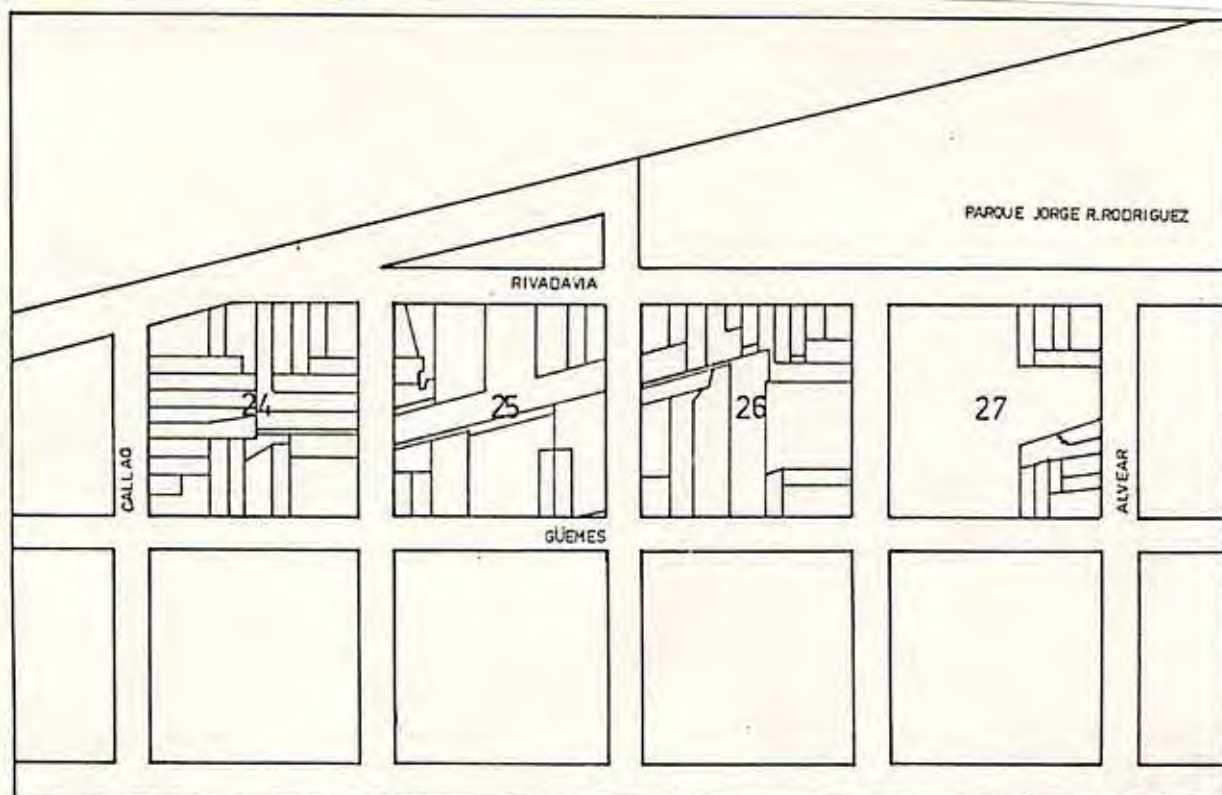


Secc. 8a. Manz. 33



Secc. 8a. Manz. 34

0 5 10 m 50

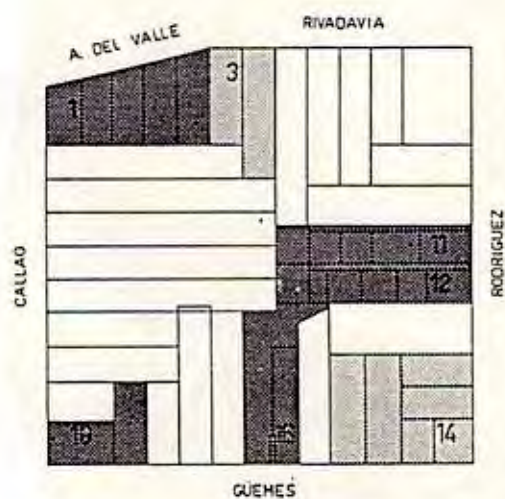


0 5 10 50 100

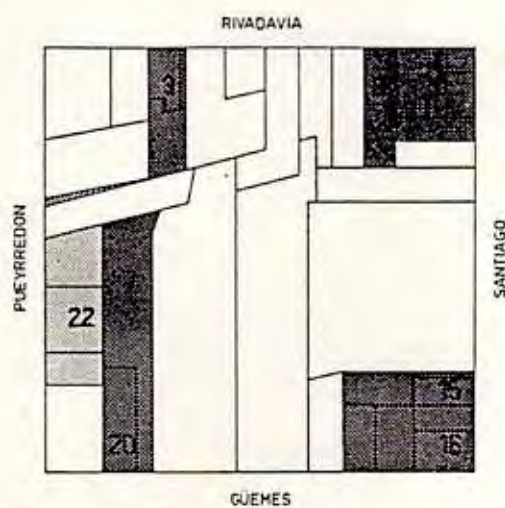
Plano de la estructura catastral de la sección octava.

arriba:
Plano de sector con la ubicación de algunas de las manzanas analizadas para la evolución de las modalidades de subdivisión.

abajo:
Detalle de las modalidades de subdivisión.
En gris claro:
subdivisiones anteriores al construido.
En gris oscuro:
subdivisiones hechas sobre lo construido.

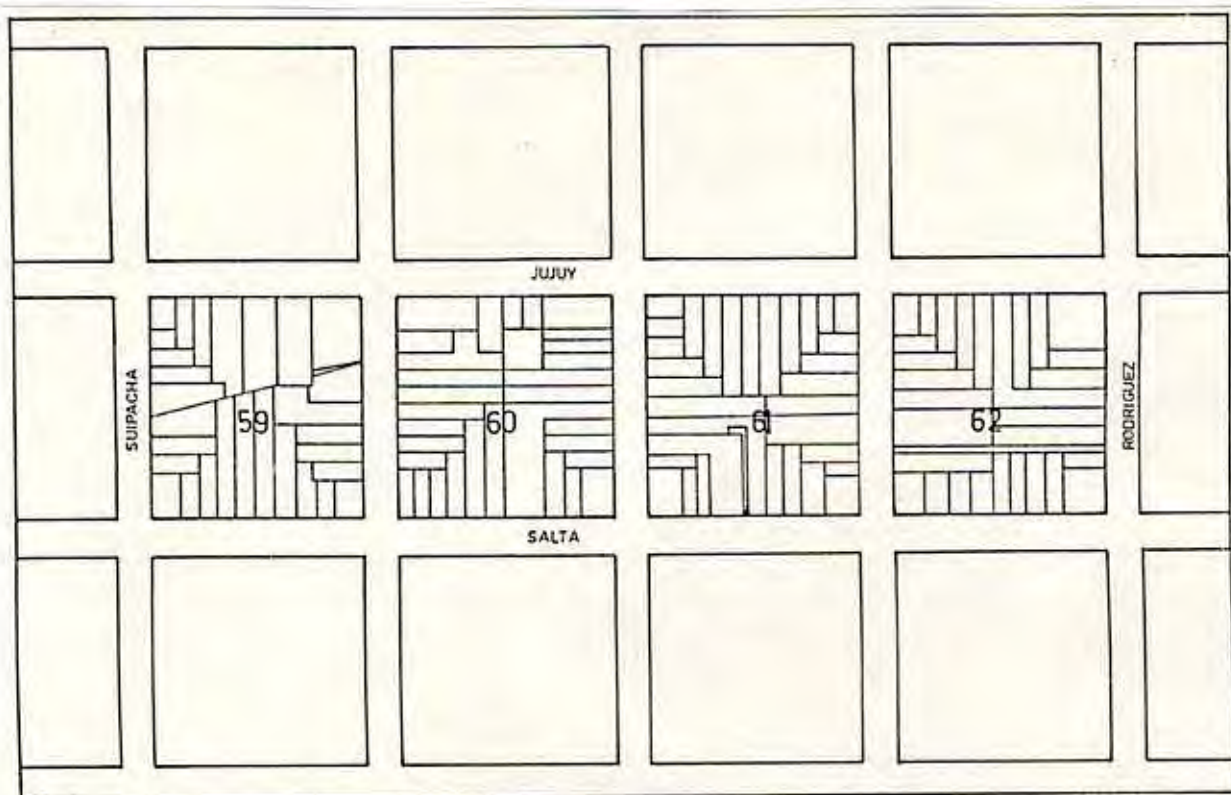


Secc. 8a. Manz. 24



Secc. 8a. Manz. 26

0 5 10 m. 50



0 5 10 50 100

Planos de la estructura catastral de la sección octava.

arriba:

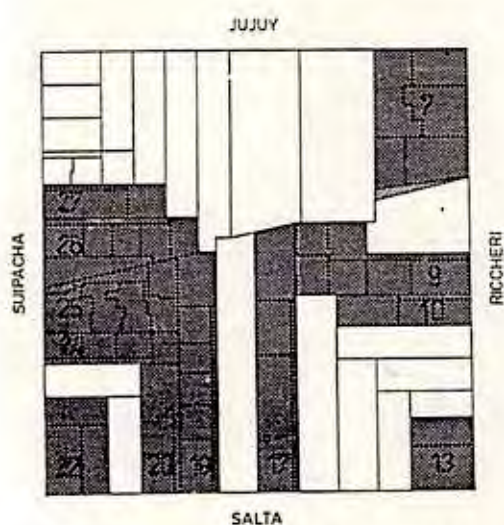
Plano de sector con la ubicación de algunas de las manzanas analizadas para la evolución de las modalidades de subdivisión.

abajo:

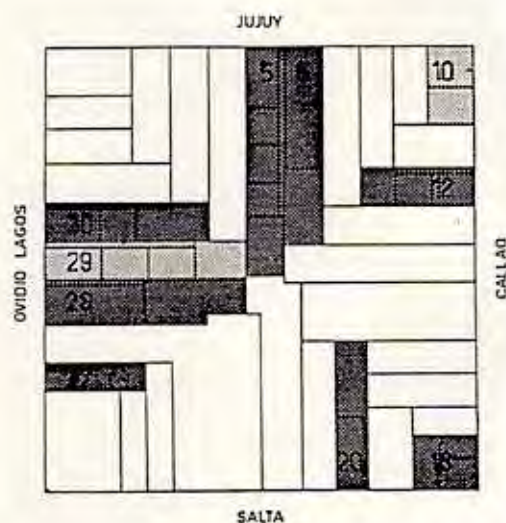
Detalle de las modalidades de subdivisión.

En gris claro: subdivisiones anteriores al construido.

En gris oscuro: subdivisiones hechas sobre lo construido.

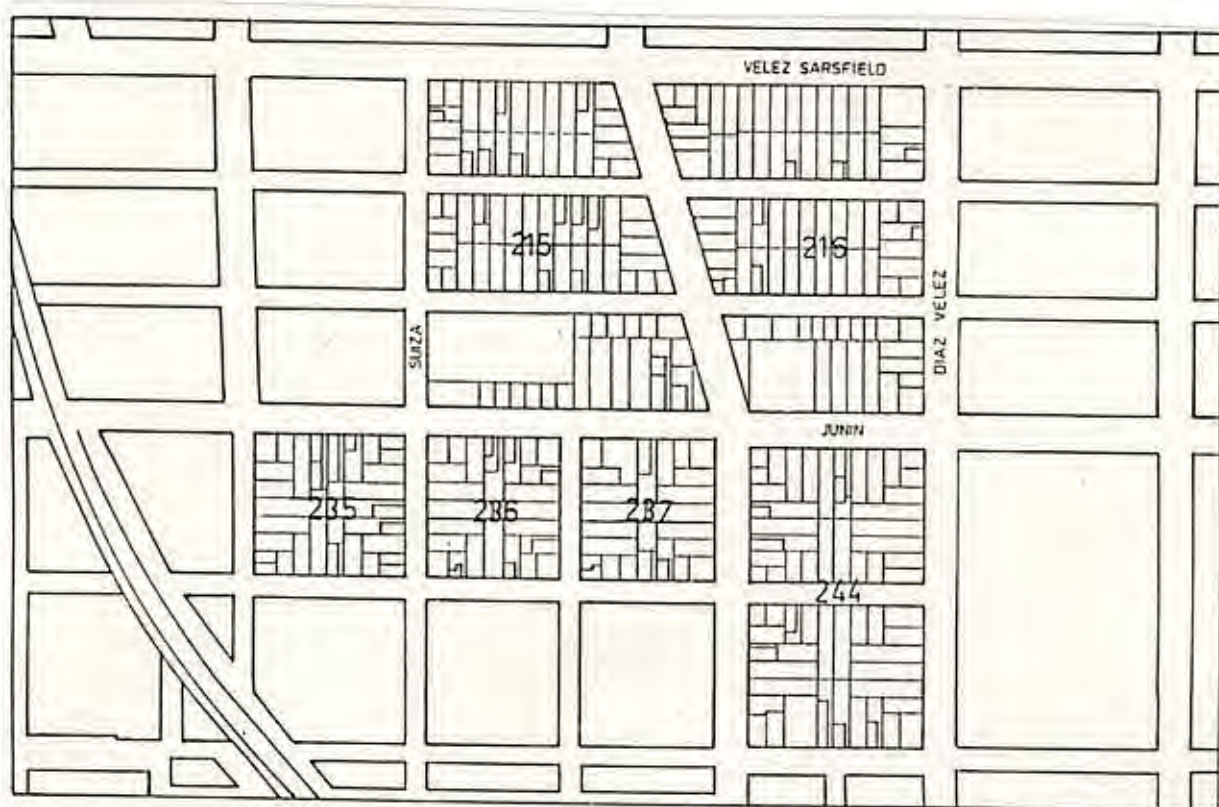


Secc. 8a. Manz. 59



Secc. 8a. Manz. 61

0 5 10 m. 50



Planos de la estructura catastral de la sección séptima

arriba:

Plano de sector con la ubicación de algunas de las manzanas analizadas para la evolución de las modalidades de subdivisión.

abajo:

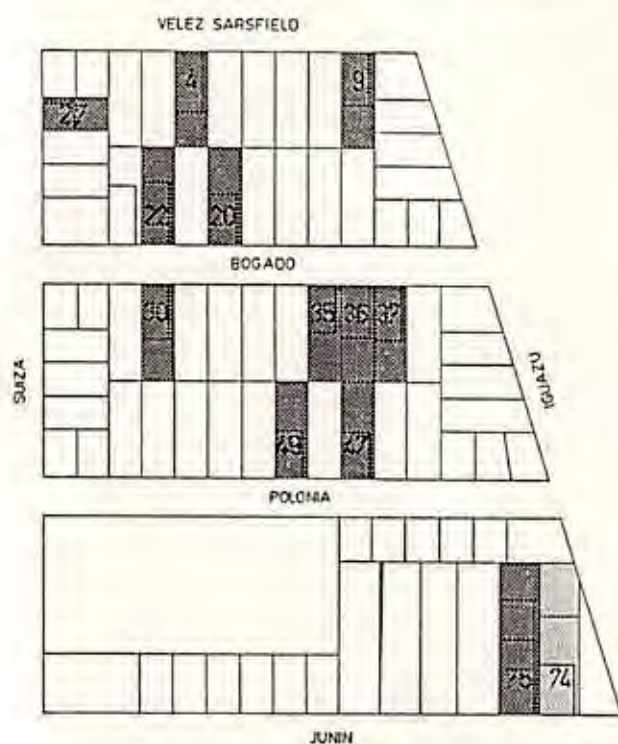
Detalle de las modalidades de subdivisión.

En gris claro:

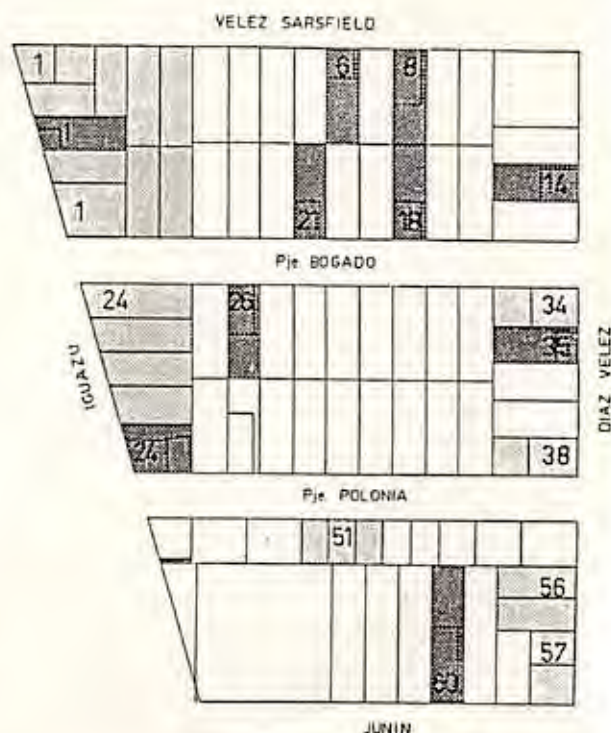
subdivisiones anteriores al construido.

En gris oscuro:

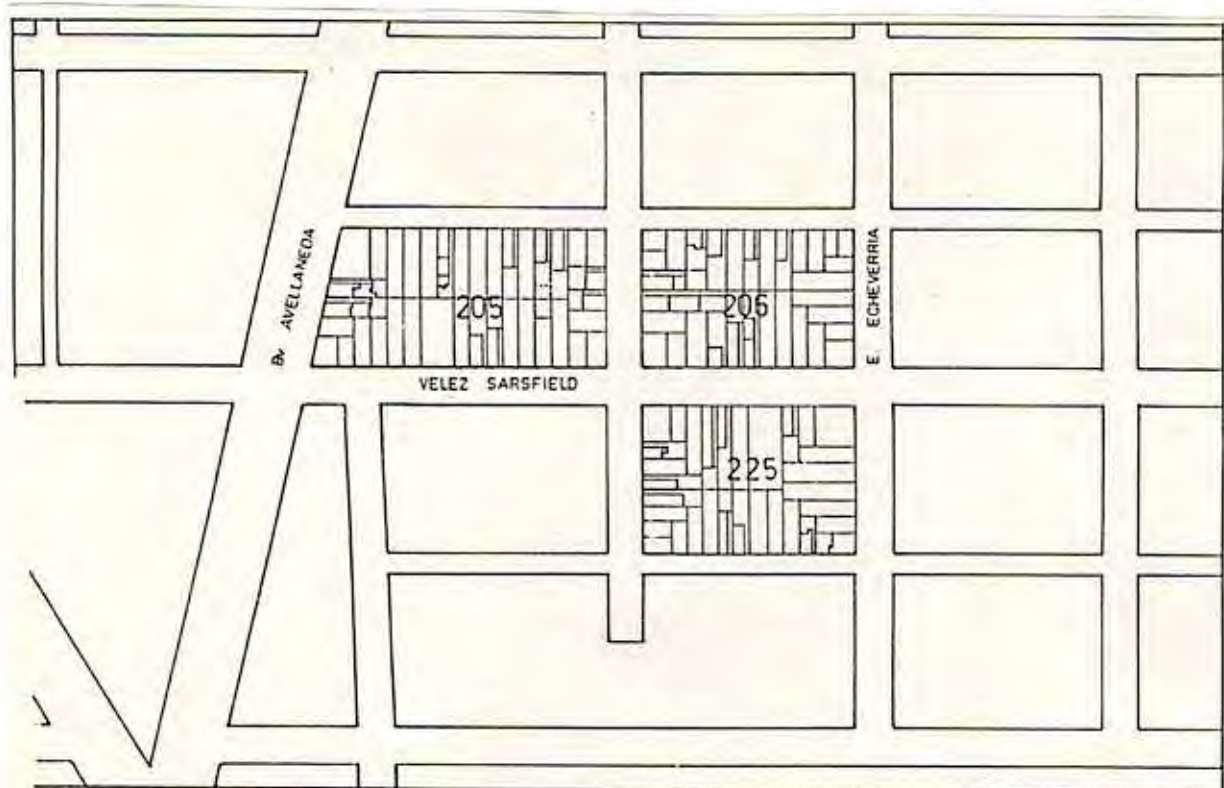
subdivisiones hechas sobre lo construido.



Secc. 7a. Manz. 215



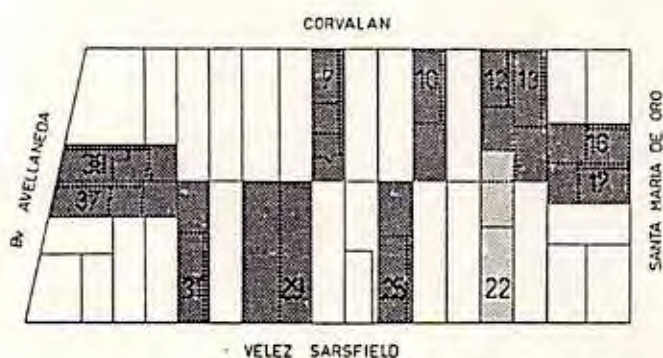
Secc. 7a. Manz. 216



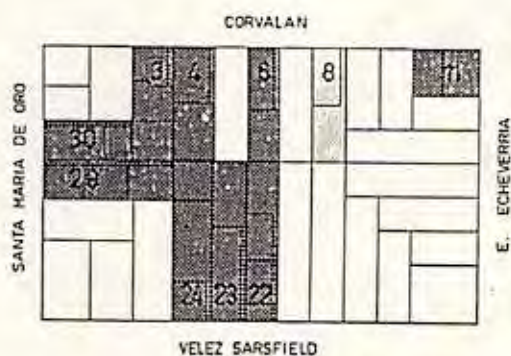
Planos de la estructura catastral de la sección séptima

arriba:
Plano de sector con la ubicación de algunas de las manzanas analizadas para la evolución de las modalidades de subdivisión.

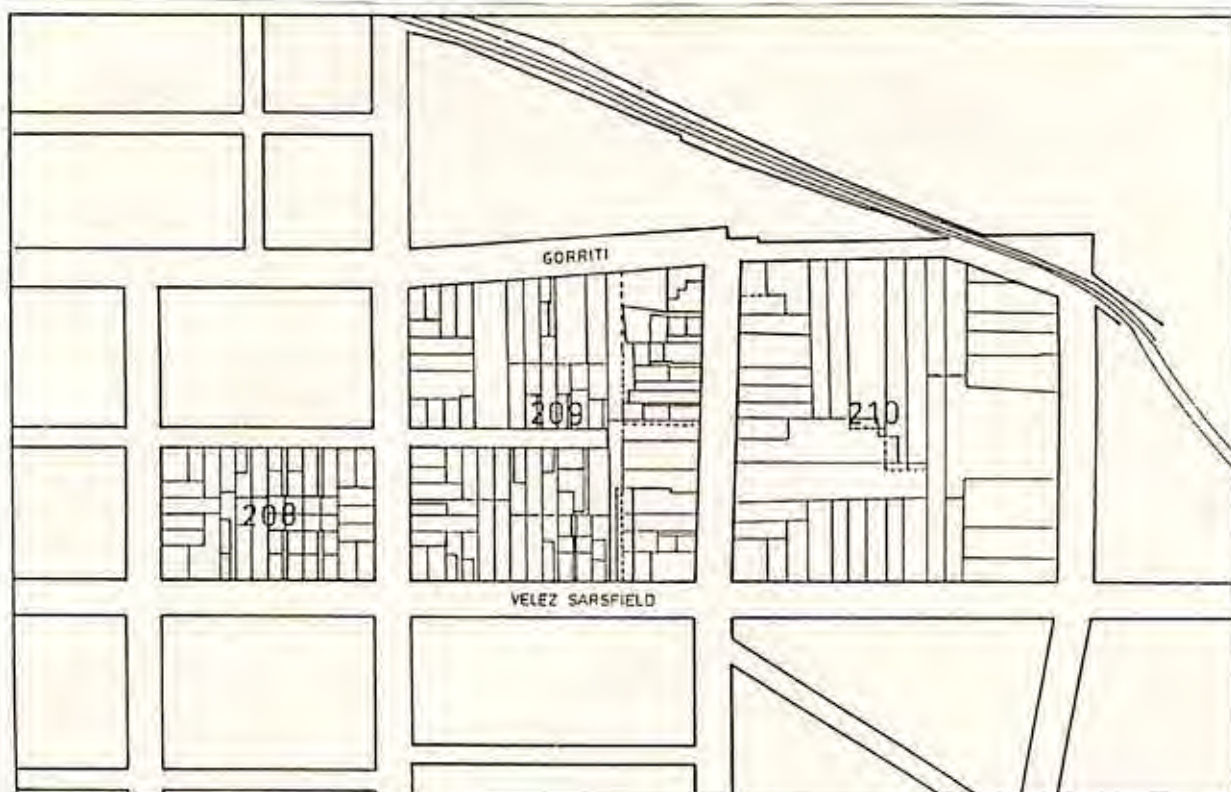
abajo:
Detalle de las modalidades de subdivisión.
En gris claro:
subdivisiones anteriores al construido.
En gris oscuro:
subdivisiones hechas sobre lo construido.



Secc. 7a. Manz. 205



Secc. 7a. Manz. 206

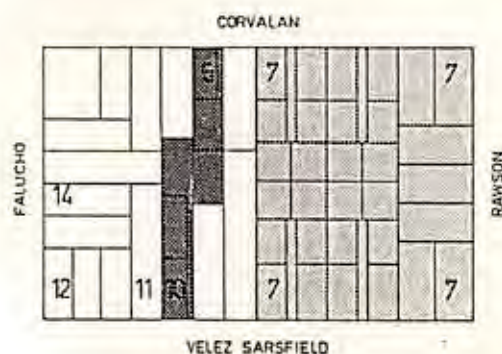


Planos de la estructura catastral de la sección séptima

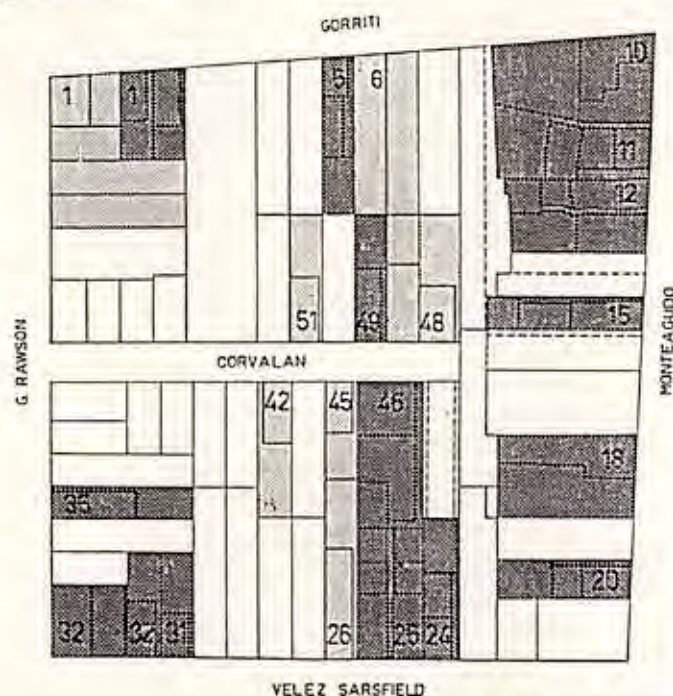
arriba:
Plano de sector con la ubicación de algunas de las manzanas analizadas para la evolución de las modalidades de subdivisión.

abajo:
Detalle de las modalidades de subdivisión.
En gris claro:
subdivisiones anteriores al construido.
En gris oscuro:
subdivisiones hechas sobre lo construido.

Fuente: archivo de la Dirección General de Topografía y Catastro de la Municipalidad de Rosario.
Redibujó: E. Floriani.



Secc. 7a. Manz. 208



Secc. 7a. Manz. 209

SECCION 1ra.

ESTADO CATASTRAL	Lotes internos	Lotes frentistas	Cantidades de lotes frentistas según su ancho						Recurrencias geométricas: relac. ancho/prof.				
			< 9m.	< 11m.	< 15m.	< 25m.	> 25m.	Total	1:2	1:3	1:4	1:5	Total
al año 1930		1258	35,22%	29,33%	17,89%	12,24%	5,33%	100%	9,87%	56,94%	24,21%	8,97%	100%
actual	485 24,24%	1516 75,76%	35,38%	21,09%	11,59%	5,7%	2,00%	100%	37,74%	46,80%	13,62%	1,84%	100%

SECCION 8va.

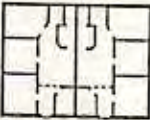
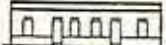
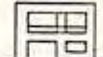
ESTADO CATASTRAL	Lotes internos	Lotes frentistas	Cantidades de lotes frentistas según su ancho						Recurrencias geométricas: relac. ancho/prof.				
			< 9m.	< 11m.	< 15m.	< 25m.	> 25m.	Total	1:2	1:3	1:4	1:5	Total
al año 1930		1595	45,20%	23,64%	21,89%	7,5%	1,9%	100%	10,00%	70,21%	3,3%	16,49%	100%
actual	467 18,85%	2010 81,15%	58,86%	24,33%	9,25%	5,57%	1,99%	100%	35,74%	36,49%	18,91%	8,86%	100%

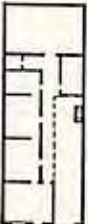
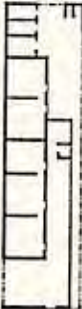
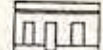
SECCION 7ma.

ESTADO CATASTRAL	Lotes internos	Lotes frentistas	Cantidades de lotes frentistas según ancho						Recurrencias geométricas: relac. ancho/prof.				
			< 9m.	< 10m.	< 11m.	< 13m.	> 13m.	Total	1:2	1:3	1:4	1:5	Total
al año 1930		1154	73,00%	6,5%	16,4%	1,3%	2,8%	100%	24,8%	40,7%	25,7%	8,7%	100%
actual	472 24%	1496 76%	87,6%	8,6%	7,3%	2,1%	14,4%	100%	33,7%	42,7%	19,8%	3,8%	100%

EVOLUCION DE LA ESTRUCTURA PARCELARIA,
TIPIFICACION POR DIMENSIONES Y PROPOR-
CIONES DE PARCELA.

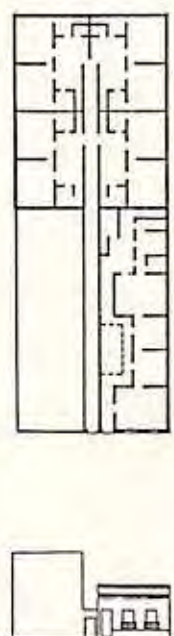
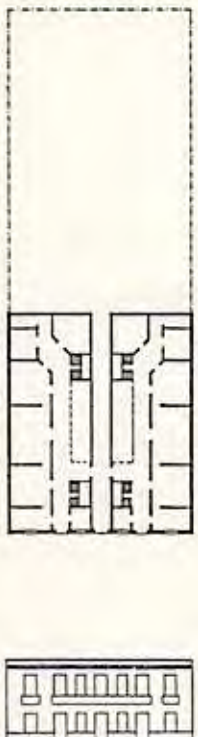
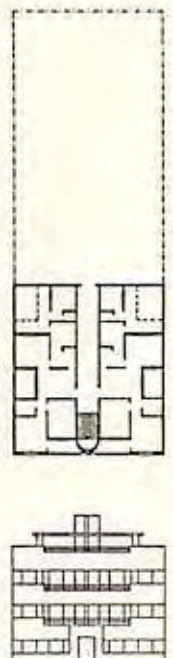
Fuente: archivo de la Dirección General de Topografía
y Catastro, Municipalidad de Rosario.

LOTES DE TRAMO, ANCHO MENOR A 9 METROS Y PROPORCION 1:2 - SECCION CATASTRAL PRIMERA					
Manz.2 Gr.1 ₂	Manz.15 Gr.25	Manz.15 Gr.16 _{2,3}	Manz.15 Gr.1 ₂	Manz.5 Gr.7 ₂	Manz.2 Gr.1 ₃
					
					

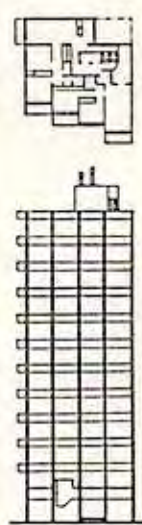
LOTES DE TRAMO, ANCHO MENOR A 11 METROS Y PROPORCION 1:3 Y 1:4 - SECCION CATASTRAL PRIMERA					
Manz.14 Gr.6	Manz.5 Gr.15	Manz.10 Gr.11	Manz.5 Gr.23	Manz.10 Gr.4	Manz.19 Gr.25
					
					

CUADROS DESAGREGADOS POR RELACIONES DIMENSIONALES

LOTES DE TRAMO, ANCHO ENTRE 15 Y 25 METROS Y PROPORCIÓN 1:3 - SECCION CATASTRAL PRIMERA

Manz.14 Gr.25 ₅	Manz.44 Gr.14	Manz.5 Gr.26
		

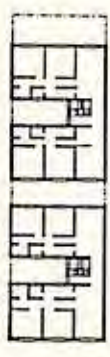
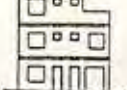
LOTES DE ESQUINA, PROPORCIÓN 1:2 Y MENOR - SECCION CATASTRAL PRIMERA

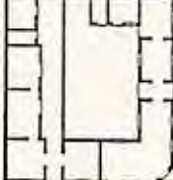
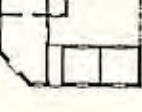
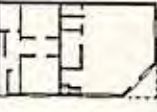
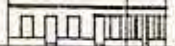
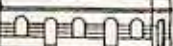
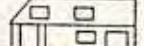
Manz.10 Gr.16	Manz.14 Gr.7	Manz.15 Gr.7	Manz.5 Gr.25 ₂	Manz.2 Gr.1 ₁	Manz.9 Gr.9 ₂
					

CUADROS DESAGREGADOS POR RELACIONES DIMENSIONALES

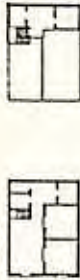
LOTES DE TRAMO, ANCHO MENOR A 9 METROS Y PROPORCION 1:2 O MENOR - SECCION CATASTRAL OCTAVA					
Manz.46 Gr.5	Manz.55 Gr.9	Manz.45 Gr.5 ₁	Manz.32 Gr.19 ₂	Manz.59 Gr.25 ₁	Manz.98 Gr.2

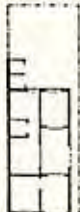
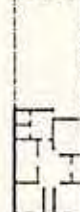
LOTES DE TRAMO, ANCHO MENOR A 9 METROS Y PROPORCION 1:3 y 1:4 - SECCION CATASTRAL OCTAVA					
Manz.35 Gr.19	Manz.31 Gr.19	Manz.33 Gr.7	Manz.31 Gr.31	Manz.99 Gr.6	Manz.99 Gr.35

LOTES DE TRAMO, ANCHO ENTRE 9 Y 11 METROS Y PROPORCION 1:3 Y 1:4 - SECCION CATASTRAL OCTAVA					
Manz.98 Gr.26	Manz.59 Gr.17	Manz.55 Gr.15	Manz.55 Gr.13	Manz.46 Gr.27	Manz.45 Gr.16
					
					
					

LOTES DE ESQUINA, PROPORCION 1:2 Y MENOR - SECCION CATASTRAL OCTAVA					
Manz.46 Gr.1	Manz.31 Gr.9 ₁	Manz.59 Gr.22 ₂	Manz.45 Gr.8	Manz.35 Gr.25 ₂	Manz.98 Gr.11
					
					
					

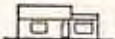
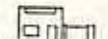
CUADROS DESAGREGADOS POR RELACIONES DIMENSIONALES

LOTES DE TRAMO, ANCHO MENOR A 9 METROS Y PROPORCION 1:2 - SECCION CATASTRAL SEPTIMA					
Manz.215 Gr.26	Manz.210 Gr.17 ₅	Manz.209 Gr.33	Manz.206 Gr.12	Manz.205 Gr.16	Manz.274 Gr.14
					
					

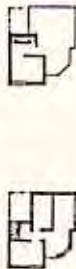
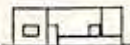
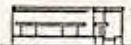
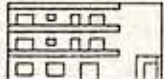
LOTES DE TRAMO, ANCHO MENOR A 9 METROS Y PROPORCION 1:3 - SECCION CATASTRAL SEPTIMA					
Manz.215 Gr.19	Manz.215 Gr.17	Manz.215 Gr.13	Manz.205 Gr.18	Manz. 205 Gr.15	Manz.274 Gr.31
					
					

CUADROS DESAGREGADOS POR RELACIONES DIMENSIONALES

LOTES DE TRAMO, ANCHO MENOR A 9 METROS Y PROPORCION 1:4 O MAYOR - SECCION CATASTRAL SEPTIMA

Manz.209 Gr.49	Manz.209 Gr.26	Manz.209 Gr.30	Manz.209 Gr.28 ₈	Manz.209 Gr.61	Manz.206 Gr.13
					
					

LOTES DE ESQUINA, PROPORCION 1:2 Y MENOR - SECCION CATASTRAL SEPTIMA

Manz.209 Gr.32 ₃	Manz.206 Gr.11 ₂	Manz.209 Gr.32 ₃	Manz.274 Gr.27 ₂	Manz.206 Gr.27	Manz.274 Gr.16 ₂
					
					

CUADROS DESAGREGADOS POR RELACIONES DIMENSIONALES

Fuente: archivo de la Dirección General de Obras Particulares de la Municipalidad de Rosario.
Recopilación y elaboración: C.D.R.D.I.U.R.
Dibujo: E. Fiorani.

PARTICIPANTES: C.U.R.D.I.M.R. / SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO
TEMA: ANALISIS CATASTRAL DEL PATRIMONIO EDIFICIO

Apellido y nombre	203	7-8-1924	26	Fecha	Ubicación	Mojez, Sarstfield, 334
Residencia	Pedro Martín	Constructor			Dimensiones	8,66 x 35,98
						Residencia



año 1911: Obra nueva
año 1976: Ampliación (en rayado)

Archivo Obras Particulares. Municipalidad de Rosario.

Conference: N.R. Adagio

Дата: 27/11/85

PARTICIPANTES: C.U.M.D.L.U.M / SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO
TEMA: ANALISIS CATASTRAL DEL PATRIMONIO EDIFICIO

San Juan, Ita. (Guazuma). 5. Gráfico. 24/2. Esqueleto. Ubicación. Área entre Balcarce y Quindí.
 Principales. Construcción. Dimensiones. 9,88 m. x 27,75 m. Una residencia



1931 Reforma del grado.



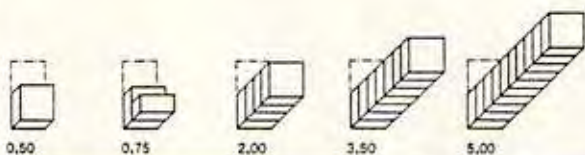
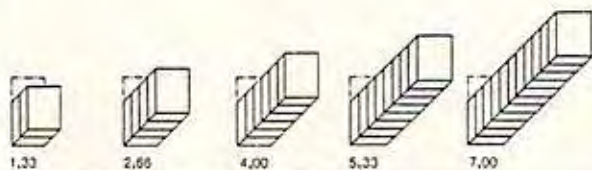
Estimado: Archivo de Obras Particulares/ Municipalidad de Rosario

10/11/2005 - N/A

Fecha: 05/02/87.

Fichas individuales por edificio.
 Contienen los datos de la ubicación de la obra: sección catastral, manzana, gráfico, subdivisión; las dimensiones de la parcela, el relevamiento gráfico de la misma: plantas y fachada; el año de construcción la "obra nueva" y las fechas de las intervenciones posteriores. Esta operación de fichaje se realizó sobre aproximadamente un 20% de los edificios relevados y ubicados en las "Tablas de registro..."

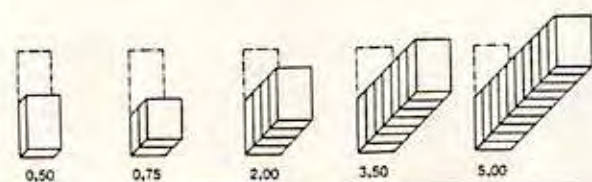
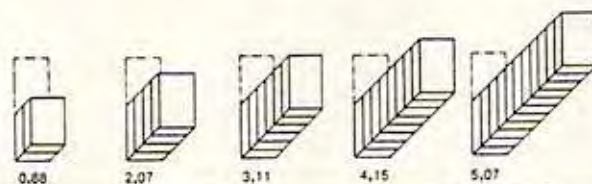
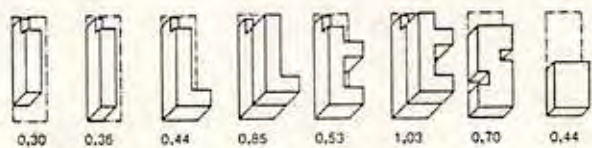
LOTES DE TRAMO, ANCHO MENOR DE 9 m Y PROPORCION 1:2



FICHAS POR RELACIONES DIMENSIONALES QUE ILUSTRAN LAS CANTIDADES CONSTRUIDAS SEGUN LOS TIPOS EDIFICATORIOS RELEVADOS Y LAS CANTIDADES CONSTRUIBLES SEGUN LA NORMATIVA VIGENTE.

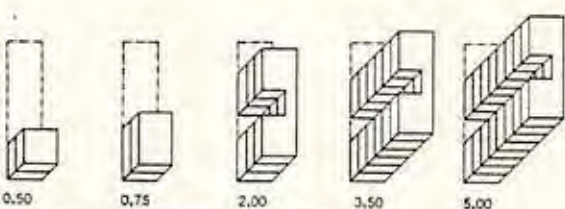
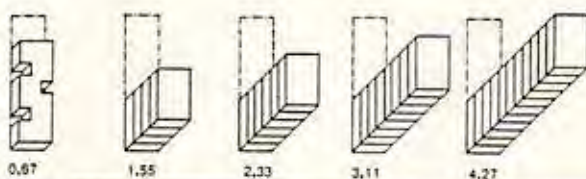
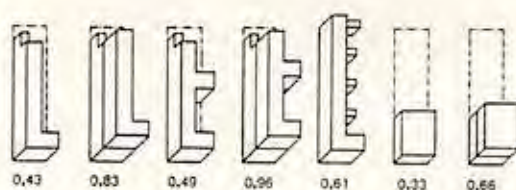
arriba:
Cantidades construidas según tipos edificatorios relevados, expresadas en índice edificio (FOT).
abajo:
Cantidades construibles según normativa vigente expresadas en índice edificio (FOT).

LOTES DE TRAMO, ANCHO MENOR DE 9 m Y PROPORCION 1:3



arriba:
Cantidades construidas según tipos edificatorios relevados, expresadas en índice edificio (FOT).
abajo:
Cantidades construibles según normativa vigente expresadas en índice edificio (FOT).

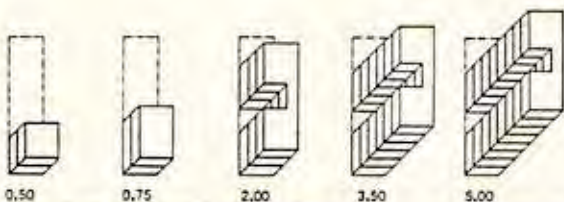
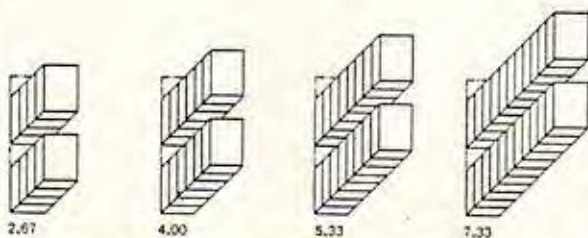
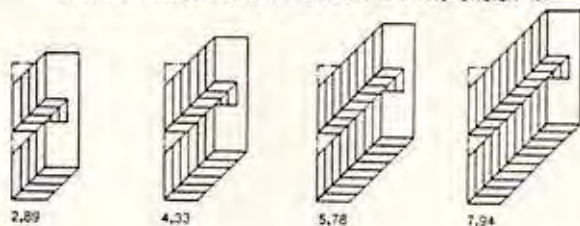
LOTES DE TRAMO, ANCHO MENOR DE 9 m Y PROPORCIÓN 1:4



FICHAS POR RELACIONES DIMENSIONALES QUE ILUSTRAN LAS CANTIDADES CONSTRUIDAS SEGUN LOS TIPOS EDIFICATORIOS RELEVADOS Y LAS CANTIDADES CONSTRUIBLES SEGUN LA NORMATIVA VIGENTE.

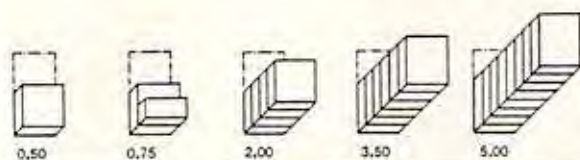
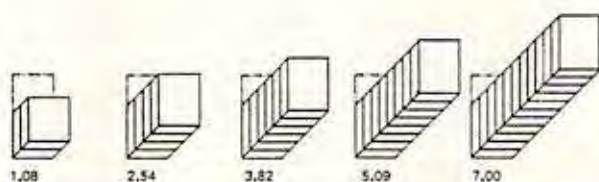
arriba:
Cantidades construidas según tipos edificatorios relevados, expresadas en Índice edificio (FOT).
abajo:
Cantidades construibles según normativa vigente expresadas en Índice edificio (FOT).

LOTES DE TRAMO, ANCHO MENOR DE 9 m Y PROPORCIÓN 1:4



arriba:
Cantidades construidas según tipos edificatorios relevados, expresadas en Índice edificio (FOT).
abajo:
Cantidades construibles según normativa vigente expresadas en Índice edificio (FOT).

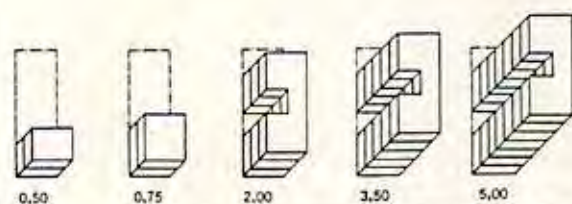
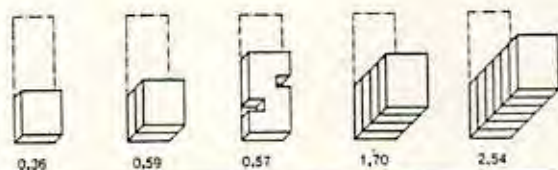
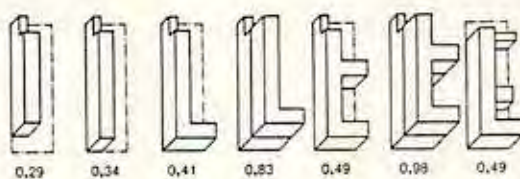
LOTES DE TRAMO, ANCHO ENTRE 9 Y 11 m Y PROPORCION 1:2



FICHAS POR RELACIONES DIMENSIONALES QUE ILUSTRAN LAS CANTIDADES CONSTRUIDAS SEGUN LOS TIPOS EDIFICATORIOS RELEVADOS Y LAS CANTIDADES CONSTRUIBLES SEGUN LA NORMATIVA VIGENTE.

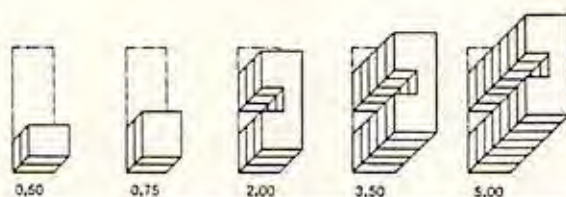
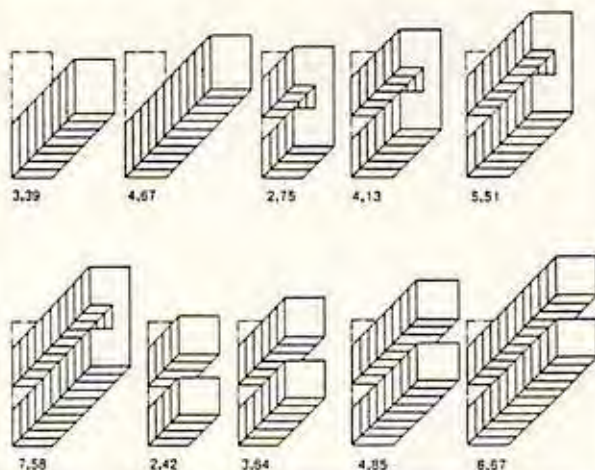
arriba:
Cantidades construidas según tipos edificatorios relevados, expresadas en índice edificio (FOT).
abajo:
Cantidades construibles según normativa vigente expresadas en índice edificio (FOT).

LOTES DE TRAMO, ANCHO ENTRE 9 Y 11 m Y PROPORCION 1:3



arriba:
Cantidades construidas según tipos edificatorios relevados, expresadas en índice edificio (FOT).
abajo:
Cantidades construibles según normativa vigente expresadas en índice edificio (FOT).

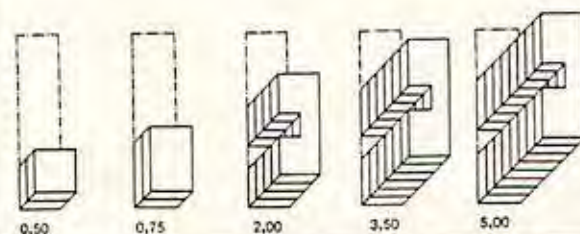
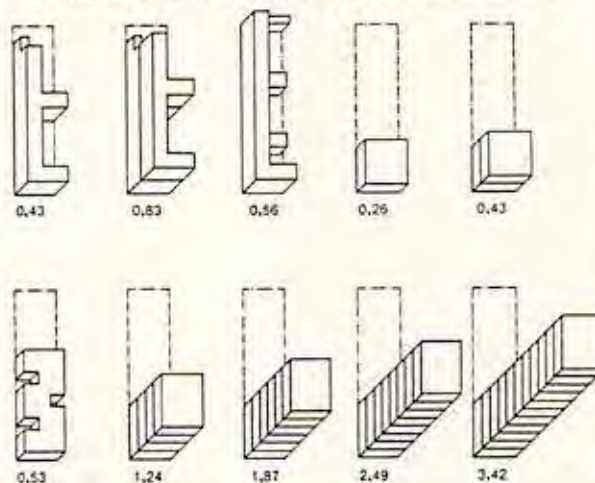
LOTES DE TRAMO, ANCHO ENTRE 9 Y 11 m Y PROPORCIÓN 1:3



FICHAS POR RELACIONES DIMENSIONALES QUE ILUSTRAN LAS CANTIDADES CONSTRUIDAS SEGUN LOS TIPOS EDIFICATORIOS RELEVADOS Y LAS CANTIDADES CONSTRUIBLES SEGUN LA NORMATIVA VIGENTE.

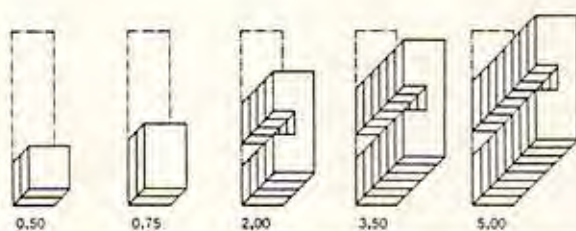
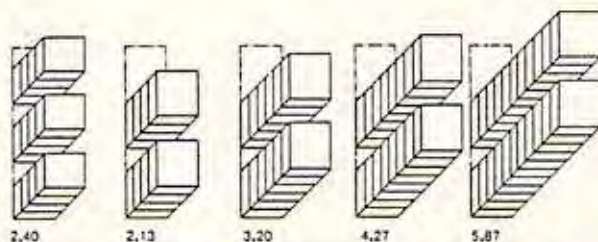
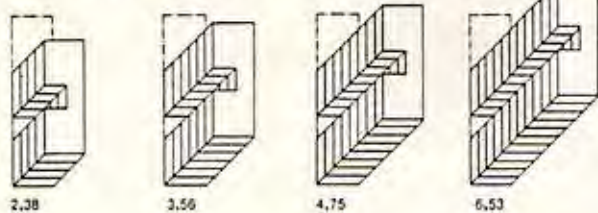
arriba:
Cantidades construidas según tipos edificatorios relevados, expresadas en Índice edificio (FOT).
abajo:
Cantidades construibles según normativa vigente expresadas en Índice edificio (FOT).

LOTES DE TRAMO, ANCHO ENTRE 9 Y 11 m Y PROPORCIÓN 1:4



arriba:
Cantidades construidas según tipos edificatorios relevados, expresadas en Índice edificio (FOT).
abajo:
Cantidades construibles según normativa vigente expresadas en Índice edificio (FOT).

LOTES DE TRAMO, ANCHO ENTRE 9 Y 11 m Y PROPORCIÓN 1:4



arriba:
Cantidades construidas según tipos edificatorios
relevados, expresadas en índice edificio (FOT).
abajo:
Cantidades construibles según normativa vigente
expresadas en índice edificio (FOT).

FICHAS POR RELACIONES DIMENSIONALES
QUE ILUSTRAN LAS CANTIDADES CONSTRUI-
DAS SEGUN LOS TIPOS EDIFICATORIOS RELE-
VADOS Y LAS CANTIDADES CONSTRUIBLES
SEGUN LA NORMATIVA VIGENTE.

El reconocimiento del estado de hecho se realizó
mediante el recurso de tipificar los modos orga-
nizativos de los edificios y las estrategias de
ocupación de las parcelas, y cuantificando las
superficies construidas derivadas de tal confron-
tación. Los tipos edificatorios son catorce,
agrupables a su vez en dos grandes "familias",
«la lineal y la compacta». Los mismos se redu-
cen notablemente en la normativa vigente,
que alienta la construcción en tipos compactos.

Fuente: elaboración propia. Dibujo: Eduardo Floriani

SECCION Ira. - MANZANA 44

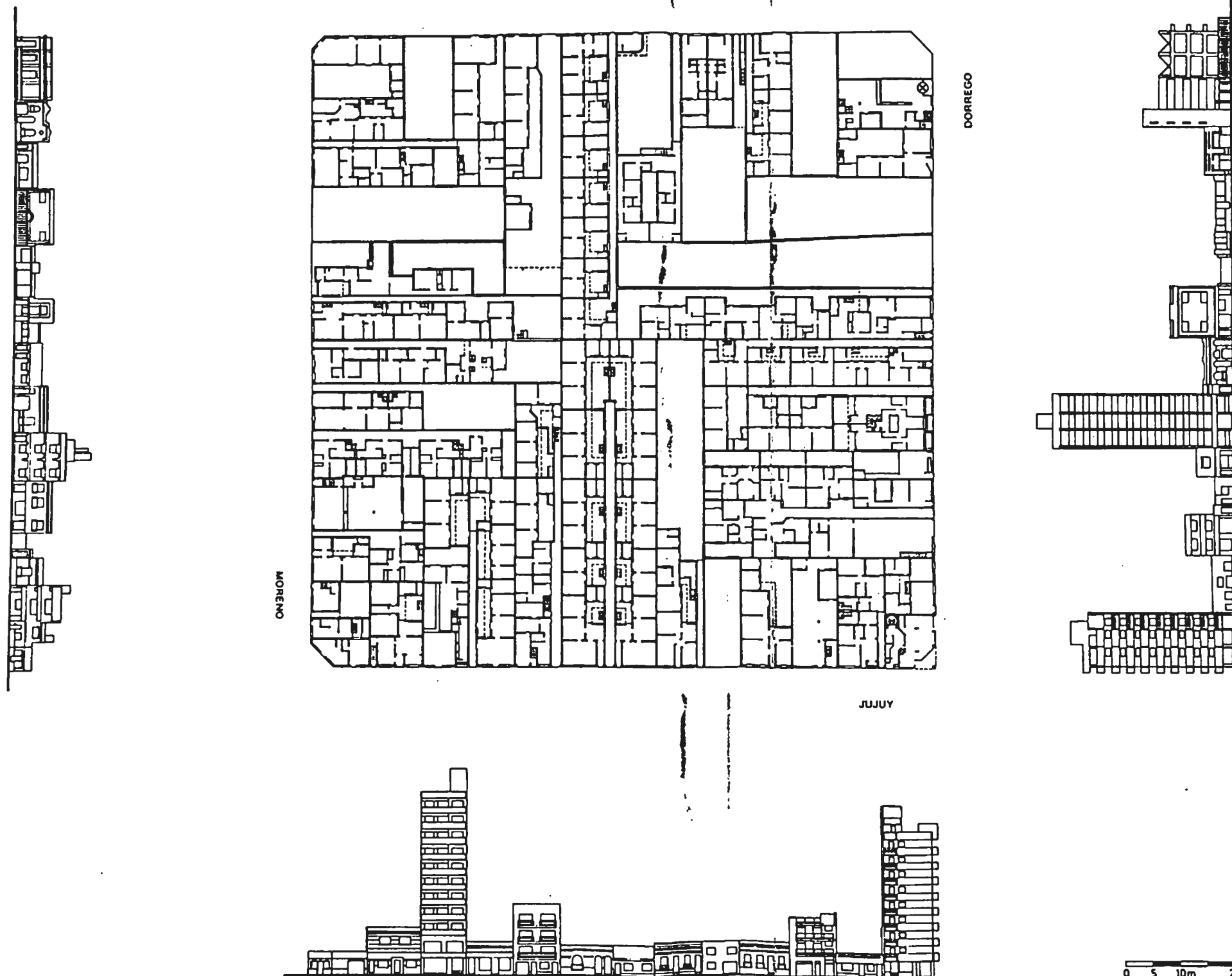
Ubicación		LOTES DE TRAMO										LOTES DE ESQUINA	DATOS				
Gráf.	s/d.	ancho					relación frente/prof.						Permiso edificac.	Permisos anteriores	Objeto	Existente	Fichado
		≤ 9m	≤ 11m	≤ 15m	≤ 25m	may.	1:2	1:3	1:4	1:5	may.						
27			*							*			1979	1948: ob.nva.	Ampliación	si	
28	3	*					*						1985	1981: ref.	Reforma	si	
22		*					*						1923		Obra nueva		
28		*								*			1981	1912: ob.nva. 1946: ref.	Reforma	si	
14	5				*		*						1971	1925: ref.	Ampliación	si	si
23		*					*						1923	1948: amp. 1952: ref.	Obra nueva	si	
1	1,2,3			*			*						1948		Obra nueva	si	
11		*						*					1937		Obra nueva	si	
4			*						*				1947	1949: ref.	Obra nueva	si	
6	1		*							*			1969		Obra nueva	si	
2		*					*						1970	1919	Regularización	si	
5	2	*					*						1955		Obra nueva	si	
5	3	*					*						1955		Obra nueva	si	
5	4	*					*						1955		Obra nueva	si	
7		*								*			1935	1936: amp. 1943: ref.	Reforma	si	
30		*						*					1917		Obra nueva	si	
5	1	*					*						1925		Obra nueva	si	

LOTES DE TRAMO: ancho 9 metros y relación frente/profundidad 1:2 o menor									
Ubicación		año de constr.	intervenciones posteriores	DATOS			OTRAS OBSERVACIONES		
Sec.	Manz.			Nº pta.	Sup.	Tipo de ocup.			
Ira.	2	1/2	1910		1	Lineal			
Ira.	2	1/3	1950		2	Compacto			
Ira.	14	8	1916		1	Lineal			
Ira.	2	26/2	1938		1	168 m2 Compacto			
Ira.	2	8/1	1894	1949: amp. 1971: reg.		Lineal			
Ira.	5	24/2	1931			Lineal			
Ira.	5	20/1	1940			Lineal			
Ira.	5	18	1979			Compacto	Edificio en propiedad horizontal		
Ira.	5	8	1936	1958: amp.	2	Compacto	En 1958 se construye la planta alta		
Ira.	5	7/2	1955		1	Compacto			
Ira.	5	5/1	1965	1985: regular.		Compacto			
Ira.	10	18/1	1972			367,6m2 Compacto	Edificio en propiedad horizontal		
Ira.	10	2	1937			Lineal			
Ira.	21	22/3	1975			76,27m Compacto			
Ira.	21	22/4		1932: amp. 1967: reg.		Lineal			
Ira.	9	18/3	1950	1965: amp.		Compacto			
Ira.	9	18/2		1971: amp.		Compacto			

Arriba: TABLA DE REGISTRO DE LA DOCUMENTACION CONSULTADA POR MANZANAS.

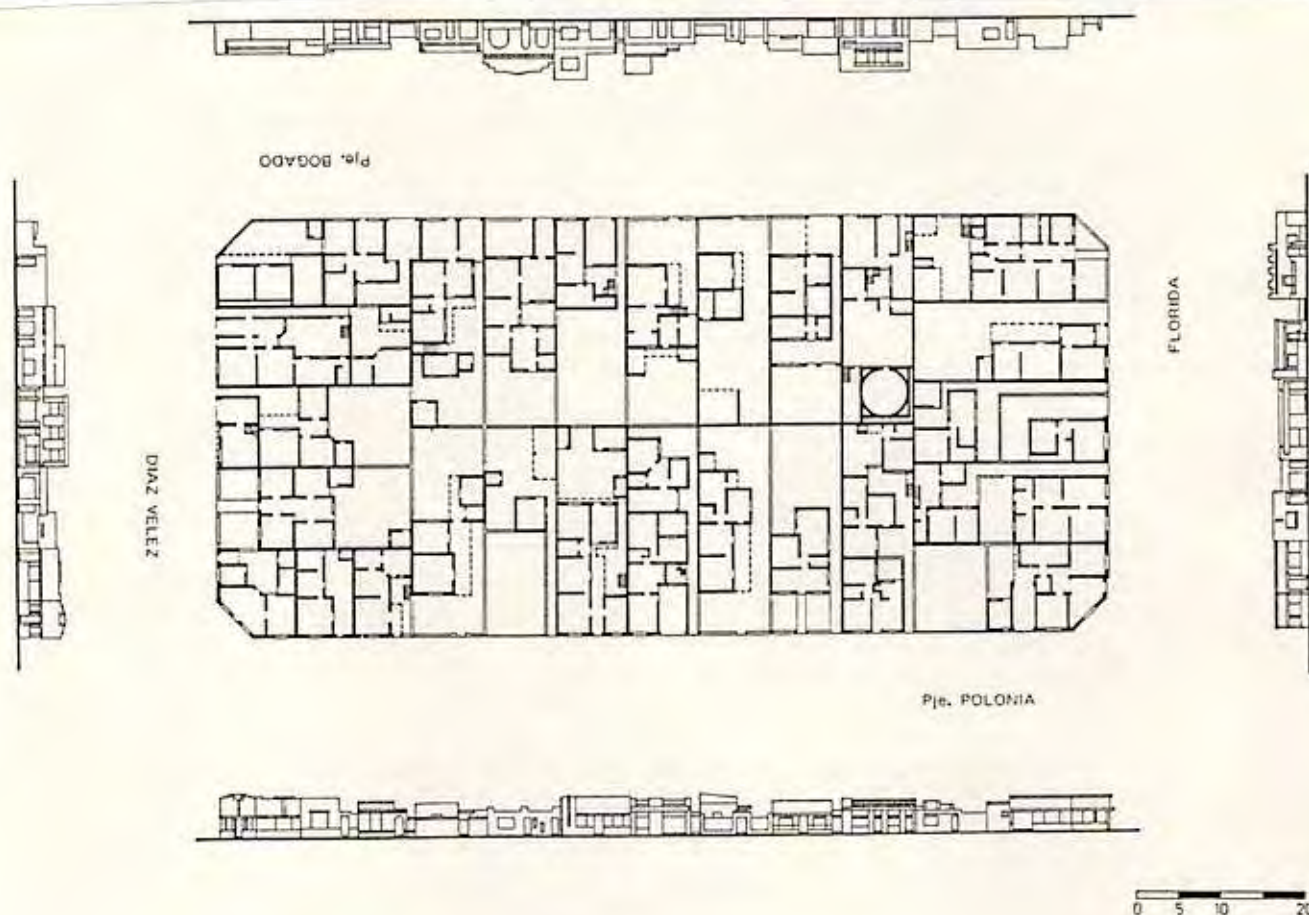
Abajo: TABLA POR RELACION DIMENSIONAL DE LAS PARCELAS.

Fuente: archivo de la Dirección General de Obras Particulares de la Municipalidad de Rosario.
Recopilación y elaboración: C.D.R.D.I.U.R.



SECCION PRIMERA, MANZANA 12. RELEVAMIENTO DEL ESTADO ACTUAL.

Fuente: Archivos de la Dirección General de Topografía y Catastro, y de la Dirección General de Obras Particulares de la Municipalidad de Rosario. Relevamientos. Dibujo: Eduardo Fiorini.



SECCION SEPTIMA, MANZANA 217. RELEVAMIENTO DEL ESTADO ACTUAL.

Fuente: Archivos de la Dirección General de Topografía y Catastro, y de la Dirección General de Obras Particulares de la Municipalidad de Rosario. Relevamientos. Dibujo: Eduardo Fiorini.



EL TEJIDO EN EL ÁREA DE ESTUDIO
Sección Primera

Fuente:
Fotografías Laidel H. de San Vicente.



EL TEJIDO EN EL ÁREA DE ESTUDIO
Sección Octava.

Flamini
fotografías: Isabel H. de San Vitoria.



EL TEJIDO EN EL AREA DE ESTUDIO
Sección Séptima.

Fuente:
fotografía: Umbel M. de San Vicente.

III. ESTADO ACTUAL DEL AREA DE ESTUDIO. ANALISIS E INTERPRETACION.

III.1. Análisis del estado del área.

Tal como fuera explicado al hacer referencia al procedimiento analítico-proyectual seguido, la lectura de las condiciones en que se encuentra actualmente el área, resultó funcional a la detección del tipo y la intensidad del fenómeno presente, y a la consecuente interpretación del tipo y la intensidad de las transformaciones a producir.

La fase, a su vez, incluye diversos tipos de estudio: el análisis funcional, el análisis morfológico, el análisis del tipo de propiedad, y el análisis de las normas y proyectos previstos. Completa la fase analítica, el estudio de las condiciones demográficas y habitativas del área en relación a la ciudad.

III.1.1. El análisis funcional.

El análisis funcional no es entendido aquí en el sentido "clásico", es decir en la acepción que del mismo hacen los Planes Reguladores actualmente vigentes en la provincia de Santa Fé, sino como análisis de la estructura funcional. Así considerado, el mismo permite individualizar, a través de los modos de uso de los edificios y de las infraestructuras, el rol de un área urbana respecto de la totalidad de la ciudad, y el grado de coherencia que en ella existe entre el patrimonio edilicio presente y los usos que en él se desarrollan.

Es por ello que la selección de los criterios de análisis se realizó teniendo presente tanto los objetivos del mismo como los réditos operativos que de él se espera obtener. Se utilizó por esta razón el criterio de análisis por funciones "dominantes" (1), "localizadas" y "sectoriales", a las que se incorporaron las cuestiones de accesibilidad, infraestructura y transporte. El uso del concepto de función "dominante" surge de la consideración de que existen raramente en la ciudad -especialmente en Rosario- áreas monofuncionales, y de que también sólo muy raramente existe la necesidad de alentar esta monofuncionalidad mediante la normativa, a excepción de contadas situaciones en las que la "dominante" funcional es realmente incompatible con otras funciones.

La constatación de la dominancia funcional permite definir, además, el grado de compatibilidad entre la base parcelaria, el agregado edilicio y los usos presentes, así como la capacidad de cada área para admitir la modificación de sus roles funcionales globales -la capacidad, por ejemplo, que posee un área productiva para transformarse en área residencial-, o para admitir la introducción de determinadas dinámicas de obra pública vinculadas a la accesibilidad o los transportes.

El procedimiento utilizado para el análisis funcional fue un relevamiento sintético manzana por manzana. Los datos así obtenidos fueron luego agrupados según la siguiente caracterización:

- * funciones dominantes por áreas, aquéllas que caracterizan porciones significativas del tejido por reiteración no concentrada de funciones puntuales. Se determinaron así áreas de dominante residencial, áreas de dominante productiva y áreas productivo-residenciales;

- * funciones localizadas, aquéllas cuya dimensión o grado de concentración permite localizar áreas bien precisas, como los ejes y concentraciones comerciales, las fábricas y depósitos de dimensión significativa, o las concentraciones de funciones sectoriales, como el Hospital Centenario y la Facultad de Medicina;

- * equipamiento urbano-territorial, que incluye las instalaciones portuarias y ferroviarias, así como los parques urbanos, ya que sus características de funcionamiento relativamente autónomo pero intensamente vinculado a la accesibilidad urbana, hacen poco operativa su catalogación como funciones localizadas.

Se incluyeron dentro del análisis el funcionamiento de la red vial primaria y secundaria en su estado actual. Para el análisis de los flujos de tránsito, si bien no se contó con información pormenorizada, se utilizó la información producida para el Informe Preliminar ya citado.

El trabajo realizado pone en evidencia que en el área de estudio prevalecen dos tipos de tejido, el de dominante residencial de densidades medias y bajas y el tejido mixto, constituido por viviendas y pequeñas unidades productivas asentadas sobre el lote urbano tipo.

El primer tipo de tejido caracteriza tres subáreas: la primera, comprendida entre Avda. Belgrano, Avda. del Huerto, Avda. Wheelwright al norte y al este, Bvrd. Oroño al oeste y Tucumán al sur; la segunda, comprendida entre Oroño al este, calle Salta al norte, calle Vera Mujica al oeste y calle Urquiza al sur; la tercera, comprendida entre Bvrd. Avellaneda y Avda. Alberdi al este, el ramal Tres Vías al norte, las vías del F.C. Belgrano al oeste y el deslinde con las instalaciones ferroviarias al sur.

El segundo tipo de tejido caracteriza a dos subáreas: la comprendida entre Bvrd. Oroño al este, Avda. Rivadavia y Avda. del Valle al norte, el ramal desafectado del F.C.G.B. Mitre a Buenos Aires al oeste y Avda. Salta al sur; la segunda es el denominado barrio

Las Malvinas -ex barrio Refinería-, comprendido entre las instalaciones del Puerto Norte al Este, el ramal Tres Vías al norte, la Avda. Alberdi y el Bvrd. Avellaneda al oeste y la calle Junín al sur, con una pequeña prolongación hacia el sur paralela al Bvrd. Avellaneda.

Tanto las tres subáreas del primer grupo como las dos del segundo presentan tanto diferencias morfológicas como de densidad, que se evidenciarán en los análisis sucesivos.

Aparecen además dos subáreas de dominante productiva, también con profundas diferencias entre sí: la primera es el triángulo comprendido entre el citado ramal del F.C.Mitre a Buenos Aires al este, las instalaciones ferroviarias al norte, el Cruce Alberdi y la Avda. Salta al sur. La segunda es el conjunto de instalaciones adyacentes al ramal ferroviario de Tres Vías, que constituye en sí mismo un área de gran homogeneidad.

Las funciones localizadas mas significativas del área son las concentraciones comerciales, las cuáles, sin embargo, se alojan en contenedores edilicios tipológicamente asimilables, sea a los de uso residencial, sea a los de uso productivo alternativamente (2) con relativa excepción de algunos tramos de la Avda. Alberdi.

Con respecto a las áreas de equipamiento urbano-territorial, es significativo que las mismas no sólo ocupan una superficie cercana al 30 % del total del área, sino que además condicionan totalmente su accesibilidad. Dicho condicionamiento se manifiesta, por una parte en la interrupción que las mismas introducen en la continuidad de las vías de circulación; por otra, en la saturación de tránsito que se produce en las escasas vías que la atraviesan, en virtud de las demandas que esas mismas áreas de equipamiento e instalaciones productivas originan -flujo de camiones al puerto, circulación ferroviaria a nivel, etc.-

III.1.2. El análisis morfológico.

El análisis morfológico permite identificar la estructura física del área, las características del trazado y del parcelamiento -la forma de las manzanas y de los lotes- y las características del agregado edilicio y clasificarlos tipológicamente; los elementos singulares edilicios y urbanos, los elementos naturales.

La ya señalada disociación entre suelo y construcción, propia de la ciudad y del área de estudio, indujo a separar, también en la lectura del estado actual, el estudio de las características del trazado y del parcelamiento de lo que se llamó análisis morfológico propiamente dicho -es decir, la caracterización de lo edificado-, mas allá de la convicción de que la particular conjunción de ambas variables es la que define la conformación específica

de cada sector urbano.

Si bien ya se ha realizado un pormenorizado estudio tanto de las características del trazado como de las recurrencias parcelarias y de las tendencias de transformación que ambas presentan, interesa aquí vincular estas condiciones a una precisa localización que permita registrar ciertas especificidades internas al área de estudio.

Se registran en el área de estudio ocho tipos de trazado, según la dimensión de las manzanas o de las propiedades y de las calles, y cinco tipos de parcelamiento. De la particular combinación entre tipos de trazado y tipos de parcelamiento se hace posible diferenciar una serie de subáreas.

La primera, comprendida entre Avda. del Huerto, calle Salta, calle Entre Ríos y Avda. Wheelwright al norte y al este; calle Italia al oeste y calle Tucumán al sur, presenta un trazado en manzanas de 112,5 x 115/118 con calles de 16m de ancho, siguiendo el trazado oficial del área central, y un parcelamiento heterogéneo por manzana. El 47 % de los lotes presenta un ancho inferior a 9 m y el 15,9 % un ancho entre los 9 y los 11 m. La relación predominante ancho-profundidad es de 1:2 a 1:3. El 76 % son lotes frentistas y el 24 % son lotes internos.

La segunda, comprendida entre calle Italia al este, Avda. Wheelwright, Avda. Rivadavia, Avda. del Valle, el deslinde con las instalaciones ferroviarias y la Avda. Bordabehere al norte; calle Lima al oeste; calle Urquiza, calle Iriondo, calle Tucumán, Avda. Francia, Urquiza y Tucumán al sur, presenta un trazado similar al anterior, con manzanas de 112,5 x 114 y calles de 18m de ancho, con presencia interna del trazado de lonjas y un similar tipo parcelario.

La tercera, comprendida entre calle Vera Mujica, calle Urquiza y Avda. Francia al este; calles Tucumán, Iriondo, Urquiza, Lima y la prolongación de la Avda. Bordabehere al norte; las vías del F.C.Belgrano al oeste y la Avda. Santa Fé al sur, presenta un trazado en manzanas con pasajes producto de la subdivisión en dos de la manzana de 112,5 x 115 con calles de 18 m y pasajes internos de 10 m. El tipo parcelario es homogéneo por manzana, con un 70 % de los lotes de ancho menor a 9 m y un 15,9 % cuyo ancho oscila entre los 9 y los 11 m. Se mantienen las relaciones predominantes ancho-profundidad 1:2 y 1:3 y las proporciones relativas entre lotes frentistas y lotes internos, que son del 76 % y del 24 % respectivamente.

Hacia el oeste del área de estudio y extendiéndose hacia el norte y hacia el sur de las instalaciones ferroviarias de Patio Parada, aparecen dos subáreas de trazados y parcelamiento casi idénticos. Limitadas al norte por la calle Vélez Sarsfield; al este por calle Don Bosco, calle Junín, calle Díaz Vélez e Iguazú; al sur por la prolongación de la Avda. Bordabehere, al oeste por las vías del F.C.Belgrano, y seccionadas en dos por el Patio Parada, estas

subáreas presentan un amanzanamiento heterogéneo, trazado con pasajes, que sigue las lógicas propias y relativamente autónomas de cada operación de urbanización o "loteo". Las manzanas tienen una profundidad promedio menor de 50 m. El parcelamiento, por el contrario, es homogéneo por manzana y en la totalidad. También aquí el 70 % de los lotes es de ancho menor a 9 m y el 15,9 % tiene un ancho que va de los 9 a los 11 m, manteniéndose las relaciones predominantes ancho-profundidad y las proporciones relativas entre lotes internos y lotes frentistas.

Las características de la quinta subárea, delimitada al este por las calles Monteagudo, Vélez Sarsfield y Rawson; al norte por los límites del área de estudio; al oeste por el límite del área anterior, y al sur por el deslinde con las instalaciones ferroviarias, son similares a las de la anteriormente descrita, con la variante de que la profundidad de las manzanas supera en casi todos los casos los 50 m, con el consiguiente incremento de la profundidad de las parcelas. En su interior se recorta el sector de Tres Vías, constituido por una sucesión lineal de áreas indivisas de propiedad privada que se extienden a ambos lados del ramal ferroviario y se prolongan en el Puerto Norte, cuya superficie supera, en promedio, la hectárea de superficie.

El sector mas antiguo del barrio Refinería, que se extiende hacia el este de las calles Rawson y Monteagudo, se constituye en una pequeña subárea de trazado atípico en manzanas irregulares de dimensiones mayores a las promedio, y de extrema irregularidad parcelaria.

Se destacan, por último, las extensas áreas de propiedad pública, que coinciden casi en su totalidad -excepción hecha del sector privado de Puerto Norte- con las áreas de equipamiento urbano territorial relevadas en el análisis funcional.

Si bien puede parecer apresurado tratar de extraer hipótesis proyectuales de la comparación de tan sólo dos variables, tales como la disposición funcional y la disposición catastral, se evidencian algunas cuestiones pertinentes a las decisiones de proyecto, tales como el sentido del grado de coherencia manifiesto entre el soporte parcelario y las dominancias funcionales de las distintas subáreas.

La manzana cuadrada de 112m x 115 m presenta posibilidades amplias de localización de usos residenciales, productivos o mixtos con la sola limitación, para algunos de ellos, que ofrece el ancho de calles. De la lectura complementada con las condiciones del agregado edificio, se deduce luego la conveniencia de acentuar las actuales relaciones uso-parcela-edificación, o introducir nuevas limitaciones o estímulos.

Las posibilidades de introducir usos productivos o mixtos se reducen a medida que se reducen las dimensiones de las parcelas y los anchos de calles o pasajes. Por lo tanto, si el lote de pequeñas dimensiones resulta inadecuado para la localización de usos

productivos o mixtos, y como sumamente adecuado, en cambio, para los usos residenciales de baja densidad, puede deducirse que las áreas cuarta y quinta presentan un alto grado de coherencia entre base parcelaria y usos presentes, dentro del estrecho margen que esta tipología admite, por lo cual parecería "a priori" aconsejable limitar la introducción de nuevos usos generadores de posibles conflictos en el tejido preexistente.

Por otra parte, los sectores constituidos por grandes áreas de propiedad privada se perfilan como aquellas porciones del territorio estudiado mas aptas para la localización de usos que requieran de parcelas de dimensiones superiores a la media, tales como iniciativas productivas de media dimensión, conjuntos de vivienda pública o privada, etc.

Por último el contar con un "catálogo" de las dimensiones recurrentes de parcela para cada subárea, permitió luego, en fase de precisiones normativas, definir no sólo los anchos y profundidades de parcela mínimos admisibles para las nuevas subdivisiones y las posibilidades de creación de lote interno en relación a la profundidad de la parcela originaria, sino también establecer estrategias de construcción diferenciadas por áreas y por dimensiones de parcela -en función de las relaciones entre el ancho y la profundidad- para los distintos usos, sin incurrir en arbitrarias generalizaciones normativas.

Para el análisis del agregado edificatorio, se utilizó -con criterio similar al utilizado para el análisis funcional- el concepto de "dominante" morfológica. Las distintas dominantes morfológicas se definieron, luego de un relevamiento sintético realizado manzana por manzana, como la particular ecuación que, en cada porción del territorio analizado, se establece entre una serie de "subdominantes", las cuáles, por combinación, caracterizan las "heterogeneidades" propias de cada subárea.

Así, en la sección catastral primera, es decir la porción comprendida desde Bvrd. Oroño hacia el este y desde calle Tucumán hacia el norte, se distinguen tres "franjas" aproximadamente paralelas, de sur a norte. La primera, comprendida entre Tucumán y Salta, Oroño y la costa, presenta una combinación de tejido heterogéneo de cinco o mas edificios de planta baja y ocho o diez pisos altos por manzana -construidos entre 1970 y 1980 en su mayor parte- coexistiendo con edificación de mayor antigüedad -construida hasta el año 1950-, consistente mayoritariamente en edificios residenciales de dos y cuatro plantas. En la segunda, comprendida entre Salta y Jujuy, e imbricándose con la primera, domina un tejido de edificios residenciales de dos plantas, combinado con edificios residenciales de cuatro plantas y cuatro o menos edificios de ocho a diez pisos de altura por manzana. En la tercera, que se extiende de Jujuy hacia el río -conciertas alteraciones sobre el frente costero-, predominan en el tejido los edificios residenciales de una planta, combinados con edificios residenciales de cuatro plantas y cuatro o menos edificios de ocho a diez plantas por manzana. No existe casi el edificio de dos plantas o "casa de altos".

Las dominancias morfológicas se modifican al avanzar hacia el oeste y penetrar en la sección catastral octava. De Salta hacia el norte, y con algunas "manchas" hacia el sur de dicha calle, el tejido se caracteriza por una mayor presencia de vacíos -entre el 10 % y el 25 % de cada manzana-, combinados con galpones -entre el 25 % y el 50 % de cada manzana-, y casas de una sola planta. En el resto de la sección octava prevalece el tejido mixto de casas en una planta y pequeñas naves o galpones.

En la sección séptima predomina marcadamente el tejido residencial de una sola planta, con una menor frecuencia de pequeñas naves o galpones, con excepción del sector de "Refinería" hacia el este de las calles Monteagudo y Rawson, del área de Tres Vías y de algunas "islas" internas a la sección, donde el tejido presenta nuevamente un alto porcentaje de vacíos combinados con galpones y casas de una sola planta.

El estudio morfológico permitió también detectar los ejes urbanos que poseen -real o potencialmente- cierta caracterización morfológica -a acentuar o controlar-, los elementos edilicios singulares y los elementos naturales de valor.

La lectura de las dominantes morfológicas del área pone en evidencia que dichas dominantes se vinculan mas a una particular relación entre momentos de formación, usos, valor de posición y predisposición parcelaria, que a una verdadera reiteración de tipos edilicios identificatorios de cada área. Constatación que, por otra parte, viene a reafirmar cuánto ha sido ya planteado en el análisis pormenorizado del comportamiento del agregado edificatorio. Dicha lectura es instrumental al proyecto, por una parte al revelar las especificidades morfológicas de las distintas subáreas para convertirlas en objeto de la normativa, definiendo -una vez precisadas las políticas para cada área- las modalidades de construcción en relación a los usos, a las parcelas y las preexistencias edificadas. Por otra, al echar luz sobre la mayor o menor resistencia a la renovación que presenta o ha presentado el agregado edilicio, en relación a las presiones de la inversión inmobiliaria y a las previsiones de la normativa vigente.

Así, mientras que en toda la sección primera la normativa alentó durante veinte años la construcción con un índice edilicio de 7 (FOT), las actuales condiciones del tejido demuestran una notable resistencia a la construcción en altura. La introducción de ciertas dinámicas de obra pública podría, sin embargo, modificar la situación en aquellas áreas donde el agregado edilicio es de menor valor -por cantidad o por estado de conservación-. O, como sucede en la sección octava y en Refinería, cuando el porcentaje de vacíos y galpones por manzana es notablemente elevado.

III.1.3. El análisis del tipo de propiedad.

El análisis del tipo de propiedad, que permite detectar las condiciones técnico-jurídicas de la operación y su grado de realizabilidad, se realizó tomando como parámetro necesario para definir los grados de profundidad del mismo, los actuales objetivos de la intervención normativa propuesta. Se discriminó entonces la propiedad en dos grandes grupos: las propiedades públicas y las áreas o sectores de propiedad privada, en función de delimitar las áreas de operación esencialmente promovidas a través de la obra pública o de la gestión ante entes públicos, y las áreas de intervención privada en sus distintas escalas de actuación, desde el proyecto oficial convenionado hasta la simple normativa de control de los procesos de construcción.

Si bien esta división en dos grandes grupos puede resultar banal por lo obvia su ausencia constituye uno de los puntos mas conflictivos de la categoría "Distritos Especiales" establecida por el actual Código Urbano", que engloba indiferentemente áreas de propiedad pública y áreas de propiedad privada, con la consiguiente ambigüedad tanto en las previsiones como en las modalidades de ejecución de dichas previsiones.

No obstante el detalle de las propiedades registradas aparece en el plano correspondiente, parece pertinente señalar que la aparentemente homogénea categoría de "propiedad pública" resulta aquí fragmentada en propiedades nacionales, como los ferrocarriles Mitre y Belgrano, la Junta Nacional de Granos y la Administración de Puertos; propiedades provinciales, como la Dirección Provincial de Obras Sanitarias, y propiedades municipales como el Parque J. Raúl Rodríguez, a las que se superponen las concesiones o ventas de dichos entes a acopiadores privados de cereales, clubes, etc.

Con respecto a la propiedad privada, esta se divide en la extensa área de tejido amanzanado y parcelado en lotes de dimensiones residenciales "clásicas" -que difícilmente superan las 0,25 ha - por una parte, y en la concentración de una proporción no usual en áreas consolidadas, de áreas de propiedad privada no divididas pero eficientemente servidas e infraestructuradas y con una localización urbana privilegiada -en particular las frentistas a la costa- por otra. Si bien gran parte de éstas últimas se halla actualmente dedicada a actividades productivas, se hace necesario las potenciales demandas de subdivisión y construcción para otros usos, en particular los residenciales.

No fue posible profundizar acerca de las condiciones de tenencia del patrimonio edilicio residencial -propiedad o inquilinato-, dato que por otra parte sólo resultaría operativo en otra fase del plan, en el caso de definirse políticas sectoriales de vivienda y/o servicios, que no son en la actualidad resorte municipal.

10.1.4. El análisis de las normas previstas.

El análisis de las normas previstas pone de manifiesto el proyecto y el tipo de políticas que el poder público tiene previstas para cada sector urbano. Fueron consideradas no sólo las actualmente vigentes -el Plan Regulador de 1967 y su instrumento de actuación el Código Urbano-, sino también las elaboraciones posteriores -el documento denominado "Complejo Ferrouurbanístico" producido por la Comisión Coordinadora Ferrouurbanística hacia 1972 y el estudio de "Reestructuración de Puerto Norte", elaborado por la Dirección General de Estudios Urbanos de la Municipalidad en 1984-, las cuáles, a pesar de no haber logrado vigencia legal, han influido de manera cierta sobre la opinión pública y condicionado el accionar del poder público municipal.

El Código Urbano divide a la totalidad del área en distritos concebidos, por una parte como el instrumento para encauzar y reglamentar el desarrollo urbano en sus aspectos privados y por otra como el "recorte" o perimetración de los ámbitos de intervención pública. Llamativamente, no existen previsiones de obra pública en los distritos de acción privada, ni se definen los márgenes de esa misma acción privada en los distritos perimetrados como "especiales", ni aun en los casos en los que la propiedad se encuentra aun en manos privadas.

La condición de distrito especial no supone además la expropiación automática para destinaciones públicas, por lo cual se crea un "zona de ambigüedad que ha producido no pocas contradicciones y permanentes solicitudes de excepción o modificación de la normativa.

Los distritos especiales que forman parte del área de estudio son parte fundamental de la estrategia histórica de reestructuración ferroviaria y portuaria de la ciudad -y de recuperación paulatina de la costa- a la que se hiciera referencia en la "Formación del área". Sin embargo, en la actualidad representan no sólo el área mas extensa ocupada en la ciudad por ese tipo de instalaciones, sino además el sector donde se concentran las partes "clave" para el funcionamiento de ambos sistemas, vale decir las playas de clasificación y carga, patios de maniobras, estación de pasajeros, almacenamiento y embarcaderos de cereales.

El Plan Regulador de Rosario y sus reelaboraciones posteriores prevén el total desmantelamiento de las instalaciones ferroviarias y portuarias de la zona de Puerto Norte, oponiéndose de esta forma al problema de la interrupción urbana una solución radical: la desaparición de las causas mismas del problema. El Código, en cumplimiento de lo establecido por el Plan, establece para el área de estudio la siguiente previsión para las áreas ferroviarias y portuarias:

* distritos K2-R5 o Instalaciones Ferroviarias Transitorias a desmantelar para transformarse en Reservas para futura Recreación Urbana, sectores de Intercambio Ludueña,

Patio Parada, Sector Cadenas Talleres y Rosario Norte;

* Distrito L3-R5 o de Instalaciones Portuarias a levantar, tránsito a Futura Recreación Urbana, sector Embarcaderos y Puerto Norte;

* distrito R3 o de Reserva para Centros Habitacionales o de Recreación, la ex Estación Rosario Central;

* distrito R5 o de Reserva para Futura Renovación Urbana, el sector Tres Vías.

Por otra parte, la caracterización que asumen los distritos de acción privada dependen -siempre según el Código Urbano- de la cantidad y el tipo de infraestructura que poseían en 1967. Los distritos se individualizan mediante letras que los describen según un hipotético valor de posición que se convierte en juicio acerca de su valor urbano.

Se enuncian así valores de posición designados como: distrito "A" o Núcleo Central Urbano"; distrito "B" o Central de Rodeo al Núcleo Central; distrito "C" o Intermedio y de Rodeo al Centro Urbano; distrito "D" o de Extensión Urbana; distrito "E" o de "Semiperiferia de Rodeo a los Distritos de Extensión; distritos "F" o de Continuidad a la Semiperiferia. Las variables sobre las cuáles la normativa actúa en cada distrito son: la división de la tierra, regulada por la ord. 33.337/66 y sus modificaciones; la superficie edificable, que adjudica índices máximos y mínimos de edificabilidad por parcela para cada distrito; la calidad de la ocupación, que parte de una genérica clasificación en "prototipos" admitidos para cada distrito según caracterizaciones de índole sólo funcional; la altura de la edificación por distrito y por ancho de calle. Las variables de control de la forma urbana son, esencialmente, la relación entre cantidad edificable y superficie de parcela y las alturas. Esta reducción de las variables determinantes de la edificación "pretenden constituirse en instrumento eficaz de control y guía del proceso de construcción de cada uno de los distritos, pero su supuesta validez homogénea entra en crisis al enfrentarse con los reales procesos de edificación de la ciudad y sus variables"(3)

Las relaciones entre la superficie de la parcela y la superficie edificable y la forma y el uso, se determinan en relación a modelos edificatorios, que encuentran sus limitaciones al confrontarse con las particularidades del trazado, del parcelamiento y su colocación relativa en la manzana, con los edificios y vacíos existentes, con los usos predominantes, que "introducen en cada momento estados característicos intermedios de un área o distrito urbano que a su vez se constituyen en nuevas permanencias para las transformaciones sucesivas" (4)

La contradicción entre la doble limitación de la norma -su carácter genérico y su concepción estática e intemporal-, se hace particularmente evidente en el área de estudio que nos ocupa, donde el Código Urbano, utilizando la clasificación según hipotéticos

valores de posición y presencia de infraestructura a que se hiciera referencia, establece la siguiente división en distritos para las -supuestas- áreas residenciales:

- * distrito "A1" o Núcleo Central Urbano, el Bvrd. Oroño;
- * distrito "B1" o Central Urbano que Rodea al Núcleo Central, la Avda. Wheelwright;
- * distrito "B2" o Complementario al Centro Urbano y Arterias de Acceso, el sector limitado por Avda. Wheelwright al norte, calle Córdoba al sur, calle Corrientes al este y Bvrd. Oroño al oeste, y las arterias Córdoba y Santa Fé de Oroño hacia el oeste, la Avda. Salta y la Avda. Alberdi;
- * distrito "C1" o Intermedio y de Rodeo al Centro Urbano, el sector comprendido entre la Avda. Rivadavia y la Avda. del Valle al Norte, la calle Córdoba al sur, Oroño al este y la Avda. Francia al oeste;
- * distrito "C2" o Complementario al Intermedio y Arterias de Acceso al mismo, la actual vía del F.C.Belgrano ramal a Estación Rosario ex-Santa Fé (prevista como Avda. de Travesía por el P.Regulador);
- * distrito "D1" o de Extensión Urbana, el sector comprendido entre las instalaciones ferroviarias de Patio Parada al norte, la calle Santa Fé al sur, la Avda. Francia al este y el viaducto Avellaneda al oeste; el sector comprendido entre la Avda. Génova al norte y el Patio Parada al sur, Bvrd. Avellaneda al este y el ramal del F.C.Belgrano ramal ex-Santa Fé al oeste;
- * distrito "E1" o Semiperiferia de Rodeo a los Distritos de Extensión, el sector comprendido entre Avda. Génova al norte y las instalaciones de DIPOS (J5) al sur, la costa al este y el Bvrd. Avellaneda al oeste; el sector comprendido entre las instalaciones de Tres Vías al norte, los Talleres del F.C.Mitre al sur, los Embarcaderos del F.C.Belgrano y el Puerto Norte al este y el Bvrd. Avellaneda al oeste (ex-barrio Refinería); el sector comprendido entre la vía del Belgrano ex-Santa Fé, la estación Ludueña, la calle Santa Fé y la futura troncal ferroviaria;
- * distrito "F2-E2" o de Periferia en continuidad a la Semiperiferia el sector contiguo al Barrio Ludueña, comprendido entre el ramal ex-Santa Fé y la futura troncal ferroviaria.

Con sólo confrontar esta clasificación con los resultados de los análisis expuestos en los puntos anteriores, surgen dos grupos fundamentales de cuestiones vinculadas con las ya mencionadas carencias de la normativa -exceso de generalidad e incapacidad para registrar procesos de transformación en curso-.

Con respecto al primer grupo, es decir a las contradicciones que surgen de la confrontación entre la generalidad de la norma y el estado del área de estudio, merecen destacarse las siguientes:

- * la designación de los distritos y su delimitación, al referirse

sólo a la presencia o ausencia de determinadas infraestructuras en el momento de la formulación del Código -en nuestro caso, cloacas-, interpreta a áreas de antigua formación y completamente consolidadas -como Refinería (E1)-, próximas al área central y fácilmente accesibles, como áreas de "semiperiferia"; la designación no contempla, además, ningún mecanismo para revertir tal situación hipotética, o al menos mejorarla, limitándose -mediante la mera restricción de la cantidad de m² edificables-, a un congelamiento implícito de la situación de periferia;

- * al mismo tiempo, la norma homogeneiza las condiciones de edificabilidad y el repertorio de prototipos funcionales admisibles para áreas de características sumamente disímiles, como lo hace con los distintos distritos designados como "D1"; se ha constatado que existen algunos, como el barrio Ludueña, donde predominan los lotes de pequeñas dimensiones y los usos residenciales mientras que otros, como el triángulo comprendido entre las instalaciones ferroviarias al norte y al oeste, la Avda. Salta al sur y la ex-zona vía del F.C.Belgrano al este, presentan una división en grandes parcelas y uso industrial casi exclusivo -Molinos Minetti, ex Cervecería Schlau, etc.-;

- * las cantidades edificables admitidas entran en conflicto con la inercia de las permanencias construídas, en la medida en que las previsiones para los distintos distritos -que van desde un índice actual de 5 (FOT) para los distritos A y B a un máximo de 2 para los distritos E-, sólo pueden explicarse en función de previsiones de sustitución total de lo construído, ya que los índices actuales de la totalidad del área de estudio oscilan entre el 1 y el 0,5;

- * la aplicación de los índices y de las alturas máximas admitidas -alturas que oscilan entre dos veces el ancho de la calle para los distritos A,B, y C y 1,5 veces para los distritos E y F-, en un tejido donde las intervenciones no superan la dimensión del lote individual y las alturas promedio no superan los 6 o 7 m, ocasiona en las áreas de mayor dinámica un estado de sustitución del tejido intenso y permanente, y en las áreas mas estables despierta falsas apetencias y ocasiona deterioro en la calidad de vida que proponen los sectores residenciales.

Con respecto al segundo grupo de cuestiones enunciadas, es decir las que se refieren a las características estáticas y de intemporalidad de la norma, las mismas se hacen evidentes al confrontar las previsiones vigentes para los Distritos Urbanos Especiales con las asignaciones de valor urbano propias de los distritos antes analizados. En efecto, tal como ya ha sido señalado, confluyen en el área de estudio las mayores superficies y la mayor cantidad de decisiones referidas a la conversión de áreas destinadas a uso productivo en áreas de uso público comunitario y residencias. El modo en el cual esta radical transformación del valor colectivo de vastas áreas urbanas modificará el comportamiento de los distritos afectados, alterando sustancialmente su colocación

estructural, sus condiciones de accesibilidad y su valor urbano y económico, no se deduce de la norma, por lo cual, a pesar de que la misma tiende hacia la concreción de un "modelo" urbano terminado, éste es ineficiente aun dentro de su misma concepción, en la medida en que luego independiza a las componentes estructurales urbanas del comportamiento de las partes o áreas que la componen, y no registra sus dinámicas de transformación.

El documento denominado "Complejo Ferrouurbanístico", producido por la Comisión Coordinadora Ferrouurbanística en el marco de la Prefectura del gran Rosario, y de acuerdo con los objetivos de reestructuración ferroviaria del Plan regulador, elabora una propuesta de transformación del sistema ferroportuario mas ambiciosa, que incluye el levantamiento definitivo de toda penetración hacia la costa por el norte. El Complejo Ferrouurbanístico fundamenta la posibilidad de llevar adelante el plan, en la negociación de las tierras ferroviarias a liberar (5), consideradas la esencial fuente de recursos para la ejecución de la obra. Del pre-catastro confeccionado en ocasión de la elaboración del documento, resultan transferibles en el área norte 78.9 ha, de las cuáles 68 ha se destinarían para su venta al sector privado y 10,9 al sector público, para recreación, arterias y operaciones de realojamiento. El documento considera esta recuperación de las tierras ferroviarias como "provisión de recursos genuinos por la venta de los mismos, y a su vez agente desencadenante del proceso de transformación urbana que la ciudad viene reclamando desde hace casi medio siglo" (6).

En el año 1984, la Dirección de Estudios Urbanos de la Municipalidad realiza un "Análisis de Situación" del grado de cumplimiento alcanzado por el Plan Ferrouurbanístico, donde propone la legalización de la comisión bilateral funcionante como "comisión técnica de coordinación" entre Ferrocarriles Argentinos y la Municipalidad de Rosario, y la reactualización del plan ferroviario. Contemporáneamente, y ante la constatación de las dificultades en llevar a cabo el previsto desmantelamiento de las instalaciones del norte, realiza una propuesta de "Reestructuración del Puerto Norte" (7), que consiste esencialmente en una estrategia de recuperación paulatina del recorrido costero, la duplicación de Avda. del Valle y el Pasaje Celedonio Escalada, la construcción parcial de la Avda. Tres Vías y la vda. de Enlace. La propuesta tiene el valor de ligar por primera vez las soluciones al problema del atravesamiento norte-sur y de la recuperación de la costa, con el rol productivo asignado al área y a la ciudad, dado que al momento, el creciente aumento de la exportación de granos por el Puerto Rosario y el intensivo uso del sector de Puerto Norte hacen razonable suponer que la liberación de instalaciones ferroportuarias en el área no podrá realizarse a corto plazo, por lo que puede estimarse que la actual situación puede perdurar por muchos años. La propuesta será retomada y reelaborada por la Dirección del Plan Director, que se constituye en 1985.

A mediados del año 1985, al constituirse la Dirección General

del Plan Director, se procede como tarea inicial a la elaboración de un prediagnóstico tendiente a indagar en las relaciones entre las transformaciones sufridas por la ciudad real y las previsiones de la normativa vigente. Con respecto al área de estudio, las evaluaciones realizadas permiten enunciar las siguientes consideraciones:

- * a las transformaciones sufridas en el estado de las instalaciones ferroportuarias a raíz de las inversiones realizadas por los entes públicos y privados que operan en el sector desde la formulación del Plan Regulador, se suma la actual fragmentación de la propiedad, el elevado costo de la tierra y la improbable existencia de una dinámica de inversión privada capaz de absorber el impacto de la venta de la tierra liberada, urbanizada con altos valores agregados en infraestructura y servicios; se plantea la necesidad entonces de particularizar el estudio del sistema costero, y de indagar en las posibilidades de materializar parcial o totalmente un recorrido costero alternativo que tenga en cuenta la posible permanencia del Puerto Norte;

- * con respecto al sistema ferroviario, las evaluaciones realizadas establecen la conveniencia de implementar proyectos de transición en relación con las obras previstas por el Plan Regulador y sus modificaciones, tendientes a racionalizar el funcionamiento de la red y a reducir los conflictos urbanos en el corto plazo, sin perjuicio del completamiento futuro del proyecto final; se propone entonces acelerar la liberación de áreas de interés público factibles de ser desactivadas sin inversiones excesivas, reivindicar la construcción de un recorrido alternativo por la costa hacia el norte y la construcción de un viaducto en Avda. Alberdi, avanzar paulatinamente sobre la costa reestudiando la propuesta de desmantelamiento total de las instalaciones de Puerto Norte, reestudiar los alcances de la política inmobiliaria prevista por el Plan para la renegociación de las tierras ferroviarias;

- * la reinterpretación del comportamiento del sistema vial plantea también la aceptación del recorrido ribereño norte y el estudio de nuevas alternativas para el tramo de atravesamiento de la zona de Puerto Norte.

La estructura vial propuesta por el Plan Regulador se resume en la diferenciación de tres grandes tipos de arterias: las autopistas, las avenidas de penetración y las avenidas de distribución. Propone también, a partir del levantamiento de las instalaciones ferroviarias y portuarias del área de estudio, la conformación del sistema arterial ribereño, compuesto por la avenida Costanera Eudoro Carrasco desde Avda. de Circunvalación hasta empalmar en el parque Alem con la Avda. Joaquín Granel, continuando por una arteria a construir por el actual Puerto Norte, siguiendo por la Avda. del Huerto y la Avda. Belgrano hasta el extremo sur de la Avda. de Circunvalación. Previendo ya la difícil efectivización del desmantelamiento del Puerto Norte, el plan incluye un sistema ribereño transitorio, en el cual la costanera a construir

se interrumpirá en Bvrd. Avellaneda, continuando por Avda. Alberdi y la ex-zona vía del F.C.Mitre a Tucumán hasta Avda. del Valle, siguiendo por las Avdas. Rivadavia y Wheelwright hasta Avda. del Huerto.

En la definición de las alternativas proyectuales de atravesamiento del área norte, el "Informe Preliminar" producido por Plan Director realiza ciertas recomendaciones que son tenidas en cuenta en la elaboración del Plan de Zona:

- * la aceptación de los accesos y anillos propuestos por el Plan Regulador y la aceptación del recorrido ribereño norte con la implementación de medidas efectivas de transición en el tramo de Puerto Norte;

- * la valoración de la capacidad estructurante de la red vial primaria en la recualificación de áreas urbanas y el reemplazo del criterio de "remodelación mediante afectaciones" por el de "reorganización y apertura".

En coherencia con estos criterios, se procedió al estudio del área a los efectos de determinar los posibles esquemas de atravesamiento de transición, alternativos a la propuesta del Plan Regulador. Se estudiaron dos propuestas, que han sido luego la base para la elaboración del Plan de Zona -a las que se introducen ciertas variantes-. Ambas propuestas tienen como objetivos esenciales:

- * facilitar el ingreso de camiones a las instalaciones portuarias del norte, evitando la penetración indiscriminada del transporte de carga por el barrio Las Malvinas, en el sector denominado Refinería;

- * descongestionar el movimiento a través del Pasaje Celedonio Escalada, tratando de canalizar el flujo de tránsito hacia otras arterias mas preparadas estructuralmente para recibirlo;

- * controlar y jerarquizar la penetración de camiones y transporte público al área central, penetración que actualmente se produce capilarmente por calles como Catamarca desde el norte y Tucumán y San Lorenzo desde el oeste;

- * estimular la utilización de recorridos alternativos norte-sur y oeste-norte que no impliquen el obligado paso por el área central;

- * interpretar, en el marco de estos objetivos, el valor presente o potencial de la red vial primaria existente, como red prioritaria para su extensión o implementación efectiva.

La Alternativa 1 o Plan de Mínima consiste en:

- * la materialización de un recorrido hacia el norte a través de la duplicación del sentido de las avenidas Wheelwright y Rivadavia mediante la liberación de instalaciones ferroviarias de tipo precario, la habilitación del túnel ferroviario del ex Ferrocarril Central Argentino, la construcción de una segunda mano en el área de

Parque J. Raúl Rodríguez y el ensanche de Avda. del Valle en el sector de la estación Rosario Norte en áreas de propiedad de Ferrocarriles Argentinos, recorrido que se continuaría hacia el norte y hacia el oeste por la Avda. Caseros y por las calles Vélez Sarsfield y Junín;

- * el desdoblamiento de la Avda. Alberdi en la traza de la ex zona vía del F.C. Mitre a Tucumán;

- * la duplicación del sentido de tránsito de la Avda. Salta desde el Cruce Alberdi hasta el Bvrd. Oroño y la resolución adecuada del cruce con Avda. Francia mediante semáforos;

- * el estímulo al uso, mediante señalización, del viaducto Avellaneda y del sistema Salta-Avda. Francia-Suipacha-Vera Mujica-Avda. Francia, como ejes de conexión norte-sur y alternativas al Pasaje Escalada;

- * la apertura definitiva de la Avda. Enzo Bordabehere para conectarla con el sistema Paraná-Sucre-Córdoba-Santa Fé.

La Alternativa 2 o Plan de Máxima incorpora a las obras anteriormente mencionadas:

- * la apertura de una Avda. de Enlace entre Rosario Norte y Cruce Alberdi, a conectarse con la Avda. Bordabehere y el sistema Paraná-Sucre-Córdoba-Santa Fé;

- * la prolongación de la Avda. Francia hasta Avda. del Valle, utilizando la traza liberada del F.C. Mitre ramal a Buenos Aires;

- * la construcción de un viaducto en Avda. Alberdi;

- * la construcción de un nuevo circuito de abastecimiento a Puerto Norte consistente en la apertura de la Avda. Francia desde Avda. Caseros a la costa, su continuación por una avenida colindante con las actuales instalaciones portuarias hasta conectarla con una nueva avenida que recorra la actual traza del F.C. Mitre en el tramo denominado Tres Vías hasta empalmar con la duplicación de Avda. Alberdi en la ya mencionada traza de la ex vía a Tucumán;

- * el ensanche de calle Junín en el sector de Talleres, hasta el Bvrd. Avellaneda.

Con respecto a la recuperación del área de Puerto Norte propiamente dicha, el Plan Director propone una "estrategia progresiva de reconversión", consistente en la construcción de calles de penetración hacia la costa a medida que se vayan liberando, cambiando de usos y/o de propietarios las áreas privadas de puerto Norte y los Embarcaderos, unidas mediante la construcción de tramos parciales del recorrido costero.

Las obras enunciadas están pensadas para ser realizadas esencialmente sobre terrenos ferroviarios o municipales, requieren de muy escasas expropiaciones y aportan un fluído corredor costero a la ciudad, interconectado con los accesos al norte mas amplios

y naturales. En efecto, las soluciones planteadas incluyen afectaciones de tierras privadas sólo en el caso de la prolongación de la Avda. Bordabehere por un total aproximado de 0,7 ha y en el caso de la avenida colindante con las instalaciones portuarias, cuya estimación queda por realizar. La duplicación de Wheelwright y Rivadavia, la construcción de la prolongación de del Valle y de Francia, el ensanche de Junín, la apertura de Avda. Tres Vías y la duplicación de Avda. Alberdi se realizan sobre tierras ferroviarias. Parte de esas tierras son ramales desafectados tiempo ha del uso ferroviario, como el ramal de la ex vía del Mitre a Tucumán, el último tramo de la ex vía del Mitre a Buenos Aires y el túnel paralelo a la ex estación Rosario central. Para la construcción del enlace entre Avda. del Valle y Cruce Alberdi, así como para algunos de los ensanches y duplicaciones previstas, se requieren obras de modificación de instalaciones ferroviarias de diversa índole, las cuáles deberán ser evaluadas y negociadas en la Comisión Bipartita.

Las soluciones propuestas simplifican notablemente los problemas de tránsito y abastecimiento de cargas a puerto, y si bien no son absolutamente satisfactorias del requerimiento ciudadano de uso pleno de los valores paisajísticos y recreativos de este sector de la costa, optimizan las posibilidades actuales de continuidad entre el área del futuro Parque de España, el Parque J.R. Rodríguez y el Paseo Ribereño, mediante la materialización de un corredor de doble sentido circulatorio.

La construcción del vasto sistema de avenidas enunciado, colocado además en posiciones estratégicas, donde la estructura urbana está ya predispuesta para recibirlo, le otorga una capacidad de transformación potencial en sentido positivo de las áreas interesadas, la cual ha sido evaluada en los siguientes aspectos:

- * la potencialidad de mejoramiento de la calidad de vida mediante el mejoramiento de la accesibilidad y las consiguientes posibilidades de incremento del servicio de transportes y de la dotación de infraestructura;
- * la incorporación de áreas urbanizadas de grandes parcelas, que deben ser consideradas como áreas de reserva para ciertos usos urbanos;
- * la alteración en el valor de la tierra y en el agregado edificatorio, a ser medida y controlada mediante la normativa adecuada dentro del Plan de Zona.

Con respecto al comportamiento del tejido, el estudio del área afectada por los sistemas de atravesamiento norte-sur abre la posibilidad de recualificar estas áreas urbanas históricamente marginadas por sus problemas de accesibilidad y carencias de servicios.

III.2. El análisis de la condición demográfica y habitativa actual.

El análisis de la condición demográfica y habitativa permite hacer una primera estimación acerca del tipo de demandas y carencias del área, y orientar por lo tanto los contenidos del programa de transformación. Se hace necesario aclarar, no obstante, que en el caso del área de estudio, el trabajo planteado no contempla la inclusión de programas sectoriales -de vivienda y servicios- en esta primera etapa, por lo cual el tipo de información analizada tiene cierto grado de generalidad acorde con los límites impuestos "a priori" por los objetivos del trabajo, que deberían particularizarse en el caso de ampliarse dichos objetivos. Particularización, por otra parte, que requerirá la implementación de encuestas y trabajo de campo especialmente programado para tal fin.

Las fuentes utilizadas fueron: las estimaciones realizadas por el Equipo Técnico del Plan Director para el Informe Preliminar ya citado, acerca de las variaciones en la cantidad de habitantes, las cantidades de población residente fija y habitante de asentamientos ilegales, la cantidad de viviendas y la relación entre habitantes y viviendas para cada sección policial en los períodos intercensales 1960-70 y 1970-80; los datos discriminados por manzana del Censo Nacional de Población y Viviendas de 1980, -solicitados especialmente para este trabajo- (8) de cantidad de viviendas y cantidad de habitantes por manzana; relevamientos sintéticos manzana por manzana en lo que se refiere al estado y calidad de la edificación.

Cabe aclarar, a los efectos de simplificar la lectura de las conclusiones obtenidas de la información procesada, que los datos demográficos son censados utilizando una división según secciones policiales, de menor superficie que las secciones catastrales y con una numeración diferente. Por lo tanto, en este punto se hará referencia a las secciones policiales 3a., 7a. y 8ava., que completan el área de estudio.

De la lectura del Informe Preliminar se desprende que, si bien la evolución intercensal de la población comienza en Rosario a decrecer a partir de 1914 continuando esta tendencia ininterrumpidamente hasta llegar a 1980 -que es cuando se registra, con respecto a 1970 una tasa de crecimiento del 13,3 %, la mas baja de los últimos 120 años-, resulta llamativa la pérdida poblacional que se observa en las secciones 7ma. y 8ava. -las de mayor pérdida en la ciudad- donde este fenómeno alcanza el 12,9 % y el 9,9 % respectivamente.

En el análisis del período intercensal 1960-70, se observa que este decrecimiento ya se venía produciendo en dicho período en las secciones policiales indicadas. Sin embargo, el ritmo de decrecimiento varió considerablemente en el último decenio, incrementándose significativamente en la sección 8ava., donde pasa de un -1 % en el período 1960-70 a un -9,9 % en el período 1970-80 y en la 7ma., donde aumentó de un -6,4 % a un -12,9 %.

La sección 3a., en cambio, presenta en ambos períodos intercensales una variación levemente superior a la media de toda la ciudad siendo para el último período del 18,6 %.

Del estudio del crecimiento vegetativo (9) resulta que la sección 7ma. presenta el índice mas bajo de crecimiento vegetativo de toda la ciudad, -del 1,3 %-, y la 8ava. también se mantiene por debajo de la media, con un 4,5 %. Estos índices evidencian un fenómeno de envejecimiento de la población sobre cuyas causas se han elaborado algunas hipótesis. Por otra parte, de la lectura de los saldos migratorios puede deducirse que son los movimientos de población los principales causantes de las pérdidas registradas, ya que dicha lectura se desprende que en la sección 8ava. se produjo una emigración del 14,4 % y en la 7ma. del 14,2 % para el último período intercensal. No se registran pobladores asentados en villas de emergencia en las secciones analizadas.

Se realizó también en base a los datos discriminados por manzana del Censo Nacional de 1980-, la estimación de las cantidades edilicias existentes, las cuáles no sólo son relativamente bajas, sino que están llamativamente por debajo de las cantidades admitidas y estimuladas por las normas vigentes. En la sección policial 3a. -que corresponde aproximadamente a la porción analizada de la sección catastral 1a.-, donde las normas previeron durante veinte años un índice edilicio máximo (FOT) de 7 y un mínimo de 2,5, sólo un 5,4% de las manzanas superan las 200 viv/ha, con una relación vivienda/lote de 7,3 y un FOT de 2,43, mientras que un 54,3% de las manzanas contiene de 50 a 100 viv/ha con una relación viv/lote de 2,4 y un FOT de 0,8. Las cantidades construidas disminuyen notablemente en la sección policial 7ma. -catastral 8ava.-, donde las normas admiten un índice máximo de 5 y un mínimo de 0,5. En ella, un 67,4 % de las manzanas no supera las 50 viv/ha, con una relación viv/lote de 1,3 y un FOT de 0,43, y un 30,43 % de las manzanas aloja entre 50 y viviendas, con un FOT de 0,8 y una relación viv/lote de 2,4. En la sección policial 8ava., las manzanas mas densamente ocupadas -la heterogeneidad dimensional de las manzanas no permite compararlas porcentualmente con las de las otras dos secciones-, oscilan entre los 50 y los 100 hab/ha, con una relación viv/lote de 1,5 y un FOT de 0,7.

Aun a pesar de la baja densidad edilicia del área de estudio, la relación entre cantidad de habitantes y cantidad de viviendas es muy baja: 1,4 para la sección policial 3a. -la mas baja de la ciudad-, 2,8 para la sección policial séptima y 3 para la sección policial 8ava.

Con respecto al grado de ocupación y al estado de la edificación, si bien no fue posible hacer una cuantificación, se realizó una evaluación mediante un relevamiento sintético manzana por manzana, del cual surgen algunas consideraciones:

* tanto en la sección policial 3a. (cat.1a) como en la 7ma. (cat.

8ava) hay una gran cantidad de viviendas desocupadas y en avanzado estado de abandono, siendo este fenómeno mas llamativo en la primera de las dos nombradas. El mismo se complementa con la presencia -sobre todo en la sección 1a- de un considerable número de inquilinatos o "pensiones" cuyo índice de hacinamiento equilibra el número de habitaciones vacías y explica la baja relación habitantes viviendas;

- * en ambas secciones, la Avda. Salta establece una marcada diferencia en el estado de la edificación; al norte de la misma, un elevado porcentaje de unidades residenciales fueron clasificadas como "inhabitables" y en notorio estado de abandono;

- * hacia el oeste de la sección policial 7ma (cat. 8ava) -desde Avda. Francia hacia el oeste, para ser precisos-, disminuye el número de viviendas desocupadas y el estado de abandono, a la vez que disminuye la altura de la edificación y la dimensión de las unidades residenciales, lo cual explica nuevamente una baja relación habitantes/viviendas -que sin embargo es mas alta que en la sección 3a. (cat. 1a) -;

- * hacia el norte, en la sección policial 8ava (cat. 7ma) -en el sector conocido como Barrio Ludueña-, no se registran prácticamente baldíos y viviendas desocupadas, siendo todas las unidades de pequeñas dimensiones y en buen estado de conservación; en el sector de Refinería, la situación es semejante a la de la porción oeste de la sección policial 7ma.

La lectura comparada entre los datos demográficos y habitativos, el análisis de la estructura funcional y el análisis del tipo, calidad y estado de la edificación, permiten avanzar algunas hipótesis tendientes a explicar los fenómenos registrados y extraer conclusiones útiles tanto a la formulación normativa como a la implementación de estudios sectoriales para la programación de políticas de vivienda pública.

Al norte de las instalaciones ferroviarias, el fenómeno de envejecimiento y éxodo de la población puede ser explicado por la desaparición de una serie de actividades productivas -área industrial de Tres Vías, Talleres ferroviarios, cervecería, tareas manuales el sector portuario-, origen del histórico estado de hacinamiento de los antiguos barrios de Refinería y Talleres (10), cuyas unidades -entre ellos los "conventillos" mas grandes de la ciudad- fueron demolidos o cambiaron de uso. Por otra parte, la presencia de un tejido compacto de pequeñas unidades residenciales construidas en parcelas pequeñas y con escasos terrenos vacíos -particularmente en el sector de barrio Ludueña-, dificulta la construcción masiva de nuevas unidades, circunstancia a la que se agrega la inexistencia de programas de vivienda pública de dimensiones relevantes. Todo ello podría explicar el éxodo de población joven hacia otras áreas de la ciudad.

En la sección policial 7ma., el fenómeno es tal vez explicable

en razón del generalizado deterioro del patrimonio edificado -producto del envejecimiento de un tejido de escasa calidad inicial-, en condiciones poco claras de tenencia, al que se contraponen un elevado costo de la tierra y una creciente valoración del área para la localización de vivienda -nueva o rehabilitada- destinada a sectores de ingresos medios-altos.

En la sección policial 3a. los procesos registrados son asimilables a los de la policial 7ma. si bien el estado de abandono no obedece a la escasa calidad constructiva inicial del tejido, sino a las presiones que el elevado costo de la tierra -acompañado por una normativa que estimula la construcción según altos índices edilicios- ejerce sobre un tejido de baja densidad, cuya propiedad está concentrada en gran parte en manos de propietarios rentistas.

Estas consideraciones sostienen la decisión de revisar los radicales incrementos de las cantidades edificadas que admite la normativa vigente, disminuyendo así las presiones que esta ejerce sobre lo existente, con el objetivo de preservar la calidad de vida de las áreas ya consolidadas y admitir la sustitución parcial o la renovación parcial de las áreas deterioradas, intentando garantizar la coexistencia entre el tejido existente y el nuevo mediante adecuadas previsiones. Queda planteada, además, la necesidad de avanzar en el estudio de planes de construcción de viviendas en las áreas al norte de las instalaciones ferroviarias y de políticas de recuperación y rehabilitación de viviendas en las otras dos secciones.

III.3. La interpretación.

La interpretación es la operación de superposición y síntesis de todas las operaciones analíticas parciales, que permite identificar subáreas diferenciadas según el tipo y la magnitud de los fenómenos presentes o potenciales, en relación a las dinámicas introducidas por las decisiones estructurales de transformación.

Las categorías urbanísticas utilizadas sintetizan la compleja trama de variables analizadas, de modo de permitir una interpretación cierta y operable de los procesos de transformación presentes o potenciales -que dependen de la interacción entre el valor de la tierra y el tipo de propiedad, el estado del patrimonio edilicio, las modalidades de ocupación, la caracterización tipomorfológica en relación con los usos dominantes-, y la determinación de políticas adecuadas a los procesos registrados.

Se registran así dentro de las áreas de uso residencial prevalente, seis tipos de procesos de transformación en curso, que definen

otras tantas subáreas: áreas que presentan sólo posibilidades o demandas de completamiento -el cual debe condicionarse en el caso de las áreas inundables a ciertas prescripciones especiales-; áreas que evidencian un proceso de renovación en curso y áreas que son potencialmente renovables; áreas en cambio, que han resistido a las presiones de renovación en diferentes grados. Dentro de las áreas de uso productivo prevalente se registran, a su vez, tres tipos de procesos de transformación en curso, que definen cuatro subáreas: áreas de renovación en curso; áreas de renovación potencial, áreas con resistencia a la renovación. Por su parte, las áreas de uso mixto presentan procesos de completamiento y de renovación en curso, constituyéndose en tres subáreas.

A esta lectura interpretativa de los procesos en curso en las subáreas del tejido del área, se superponen las decisiones estructurales referidas al equipamiento de escala urbana y territorial, delimitando las instalaciones que deben ser mantenidas según el plan de transición propuesto, las que deben ser reestructuradas o reutilizadas, y aquéllas que deben y pueden ser eliminadas. Por último, la superposición a la interpretación así configurada, de la propuesta vial -tanto de las avenidas, vías primarias y vías colectoras propuestas, como de aquéllas disponibles y aun no implementadas, y de aquéllas existentes que forman parte del sistema propuesto-, da una radiografía cabal de las dinámicas de transformación global a las que el área de estudio será sometida.

III.4. El diagnóstico.

Como ya ha sido señalado, mientras que la interpretación tiende a la individualización de las relaciones e interacciones mutuas entre componentes estructurales -existentes, previstas o a transformar- y subáreas morfológicamente diferenciadas, el diagnóstico permite "recortar" el ámbito definitivo de intervención en función del problema planteado, definiendo a su vez las políticas de intervención para cada porción del área así recortada, el tipo de operador -público o privado- y las distintas estrategias de intervención -normativas y proyectuales-.

De los análisis realizados y su correspondiente interpretación, surge la caracterización de las siguientes subáreas internas al área de estudio, cuya perimetración consta en el plano de Diagnóstico del Área de Estudio.

El área delimitada al este por Avda. del Huerto, al norte por calle Salta, al oeste por Bvrd. Oroño y al sur por calle Tucumán. La misma presenta procesos de sustitución por "extensión" de

los del área central, evidenciados en la tendencia a la edificación en altura, -atenuada en cantidad de edificios por manzana respecto del área central-, a reglamentar o controlar. Como tal, debe ser incorporada a dicha área de estudio. No está afectada por las dinámicas de atravesamiento. Su uso prevalente es el residencial de alta calidad con comercio y servicios complementarios.

El área delimitada al este por Avda. del Huerto y Avda. Wheelwright, al norte por calle Brown, al oeste por Bvrd. Oroño y al sur por calle Salta. Es un área cuyo patrimonio edilicio de tipo residencial ha resistido -por calidad, estado, densidad media y relativa marginación, tanto de las dinámicas de atravesamiento como de los procesos de sustitución del área central-, a la renovación predispuesta por el Código Urbano. Presenta disponibilidad de vacíos para usos complementarios o completamiento y su uso prevalente es el residencial. Se ve afectada por las dinámicas de atravesamiento en los bordes sobre Avda. Wheelwright, Salta y Oroño. La política a aplicar en ella es la un completamiento con leves incrementos de las cantidades edificadas, que permitan preservar las actuales modalidades edilicias y de uso.

El área delimitada por Avda. Wheelwright y Avda. Rivadavia al este y al norte, Bvrd. Oroño al oeste y calle Brown al sur, si bien posee escasa dinámica actual de transformación, por su estado, calidad de la edificación y actuales modificaciones del rol funcional -de mixto a residencial prevalente-, es hipotizable como área de renovación potencial. Es un área a renovar por asimilación a las características del área anterior, sin dejar de tener en cuenta la estrechez de la franja hasta el borde.

El área delimitada al este por Bvrd. Oroño, al norte por la Avda. Salta, al oeste por Avda. Francia y al sur por calle Urquiza, es un área de completamiento lento con densidades medias. La gran cantidad de vacíos preexistentes disminuye la tendencia a la sustitución, aunque no puede hablarse de resistencia a la renovación. Su uso es prevalentemente residencial, y se encuentra escasamente afectada por las dinámicas de atravesamiento, por lo que es asimilable a un área de estudio de mayores dimensiones hacia el sur.

El área delimitada por Bvrd. Oroño al este, Avda. Rivadavia y Avda. del Valle al norte, Avda. Francia al oeste y Avda. Salta al sur, es un área de escasa dinámica actual, aunque en razón del estado y la calidad del patrimonio edilicio en general, así como de su baja densidad, es hipotizable como un área de renovación potencial. Está afectada por las dinámicas de atravesamiento introducidas por la prolongación de Avda. del Valle y Avda. Francia y la duplicación de Avda. Salta y se constituye en un área a renovar por asimilación a las características del área anterior, manteniendo la condición de uso mixto.

El triángulo comprendido entre la Avda. Francia al este, las instalaciones ferroviarias al norte y al oeste, es un área de uso

productivo prevalente, con dinámica actual de completamiento por nuevas localizaciones de usos demandantes de parcelas de dimensiones superiores a la media de la sección octava. Está afectada por las dinámicas de atravesamiento introducidas por la recualificación del recorrido de Avda. del Valle y Avda. Salta, la prolongación de Avda. Francia y de la Avda. Bordabehere. Es un área que merece ser preservada como reserva de uso productivo prevalente, mediante el control de las dimensiones de parcela y restricciones en el índice edilicio para los usos residenciales.

El área que se encuentra delimitada al este por la Avda. Francia, al norte por las Avdas. Salta y Bordabehere, al oeste por el viaducto Avellaneda y al sur por calle Urquiza, está también un área de completamiento lento con densidades bajas, que por su localización y la relativa incidencia de las dinámicas de atravesamiento, no es hipotizable como área de renovación en el corto o mediano plazo. Está parcialmente afectada por las dinámicas de atravesamiento de Avda. Salta y Avda. Enzo Bordabehere y se presenta como un área a completar con leves incrementos de las cantidades edificadas, que permitan preservar las actuales modalidades edilicias y de uso. En condiciones similares a la anterior se encuentran tanto el área delimitada al este por el viaducto Avellaneda, al norte por la prolongación de la Avda. Bordabehere, al oeste por la calle Carriego y al sur por la Avda. Santa Fé como el área adyacente, que se extiende de Carriego hacia el oeste, teniendo como límite norte las instalaciones ferroviarias y como límite sur la Avda. Santa Fé. La carencia de infraestructura convierte a esta última en un área de acciones prioritarias de obra pública tendientes a mejorar las prestaciones, en modo de asimilarla, en sus modalidades edilicias y de uso, a las áreas anteriores.

El área delimitada al este por calle Vera Mujica, al norte por calle Urquiza, al oeste por el viaducto Avellaneda y al sur por la Avda. Santa Fé, es un área de completamiento lento con características similares a las que se describen en el párrafo anterior, de usos mixto residencial/comercial. Está parcialmente afectada por las obras del Patio de la Madera y por las dinámicas propias de la estación terminal de ómnibus Mariano Moreno.

Al norte de las instalaciones ferroviarias, el sector del barrio Refinería, limitado al este por las instalaciones del Puerto Norte al este por el área de Tres Vías, al oeste por la Avda. Alberdi y al sur por calle Junín, es un área de escasa dinámica actual y uso mixto residencial/productivo. Se encuentra profundamente afectada por las dinámicas de atravesamiento introducidas por las obras de recorrido costero, Avda. Tres Vías, Vélez Sarfield y Junín, y la gran cantidad de galpones y vacíos existentes permite hipotizar una disponibilidad a la renovación.

El área limitada al este por la Avda. Alberdi, al norte y al oeste por los límites del área de estudio y al sur por las instala-

ciones ferroviarias, es un área de completamiento lento con densidades bajas cuyo patrimonio edilicio ha resistido -por la calidad, estado, relación entre el tipo edificatorio, la dimensión de la parcela y el rol funcional del área-, a la renovación con incremento de densidad admitida por el Código Urbano, y que presenta una escasa cantidad de vacíos, de uso residencial prevalente, que debe ser completada con leves incrementos de las cantidades edilicias, de modo de permitir la preservación de las actuales modalidades edilicias y de uso. En el interior de la misma se encuentra un sector inundable, sometido al vínculo de las Normas Urbanísticas Particulares para la cuenca del Ludueña.

Las áreas de Tres Vías y Puerto Norte son consideradas como áreas complementarias condicionadas, es decir áreas que presentan un interés urbanístico especial, y que deben por lo tanto ser condicionadas en sus modalidades de subdivisión, construcción y usos, a través de proyectos unitarios de transformación. El sector de Embarcaderos se constituye en un área de equipamiento urbano-territorial a transformar en sus destinaciones actuales y el Parque J. R. Rodríguez en un área existente a incluir en el proyecto de remodelación del recorrido costero.



LOS HECHOS PRIMARIOS EN EL AREA DE
ESTUDIO

Fuente:
fotografía: Mirón Lora



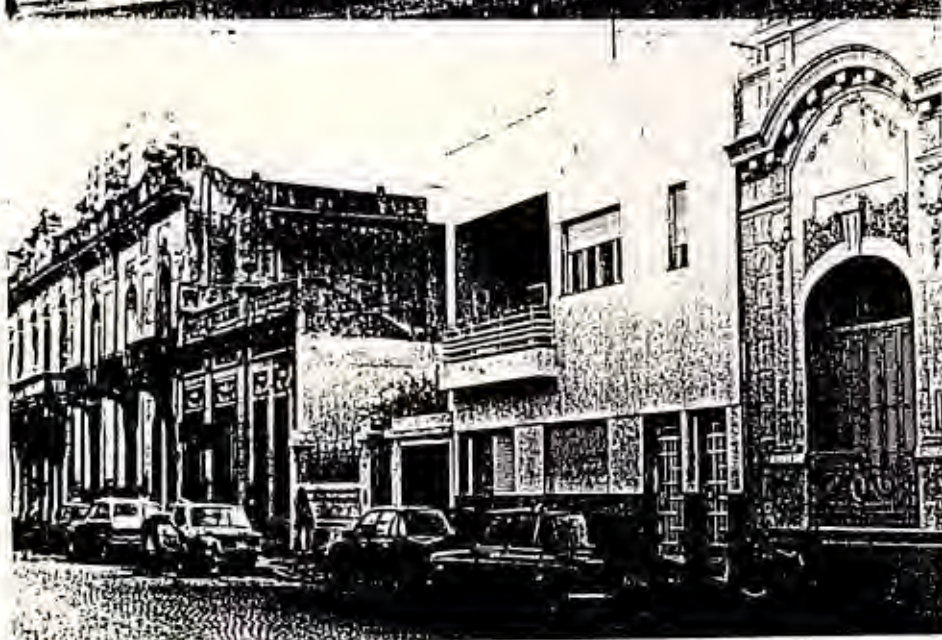
LOS HECHOS PRIMARIOS EN EL AREA DE ESTUDIO

Fuente:
Instituto de Estadística y Censos



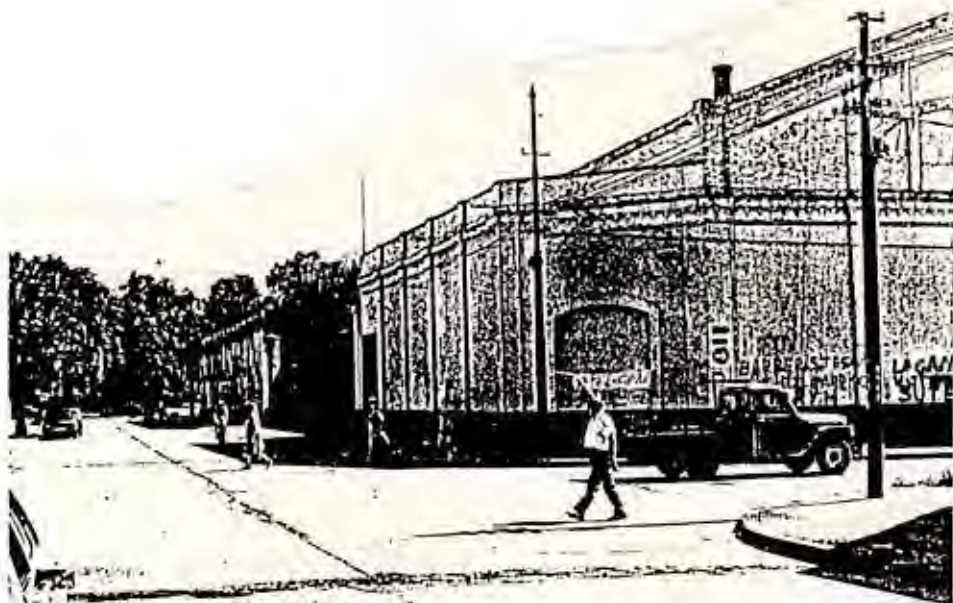
EL TEJIDO EN EL AREA DE ESTUDIO
Sección Primera

Fuente:
Fotografía: Isabel H. de San Vicente.



EL TEJIDO EN EL AREA DE ESTUDIO
Sección Primera

Fuente:
Geografía; Isabel H. de San Vicente.



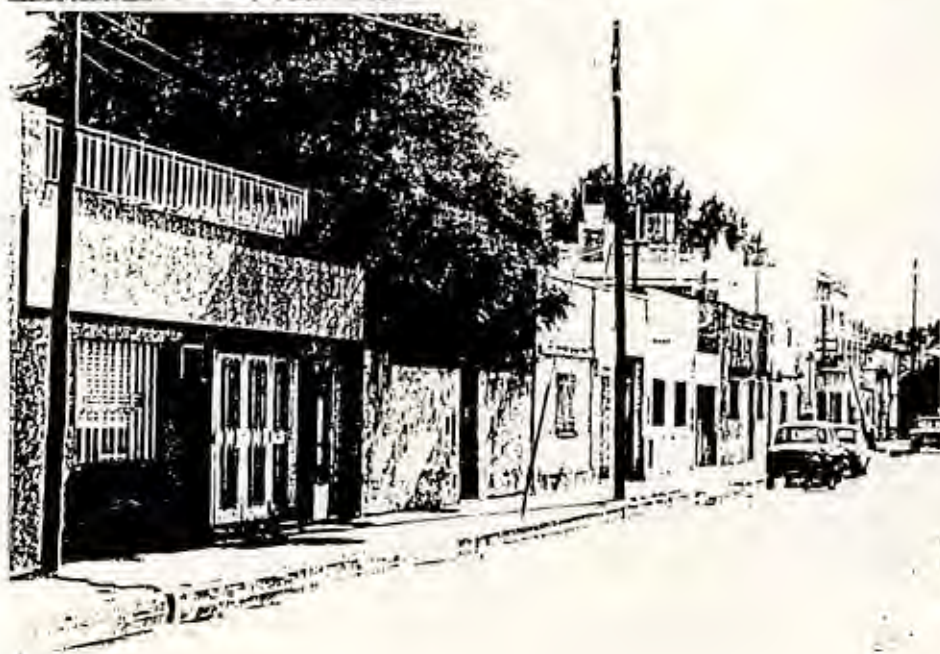
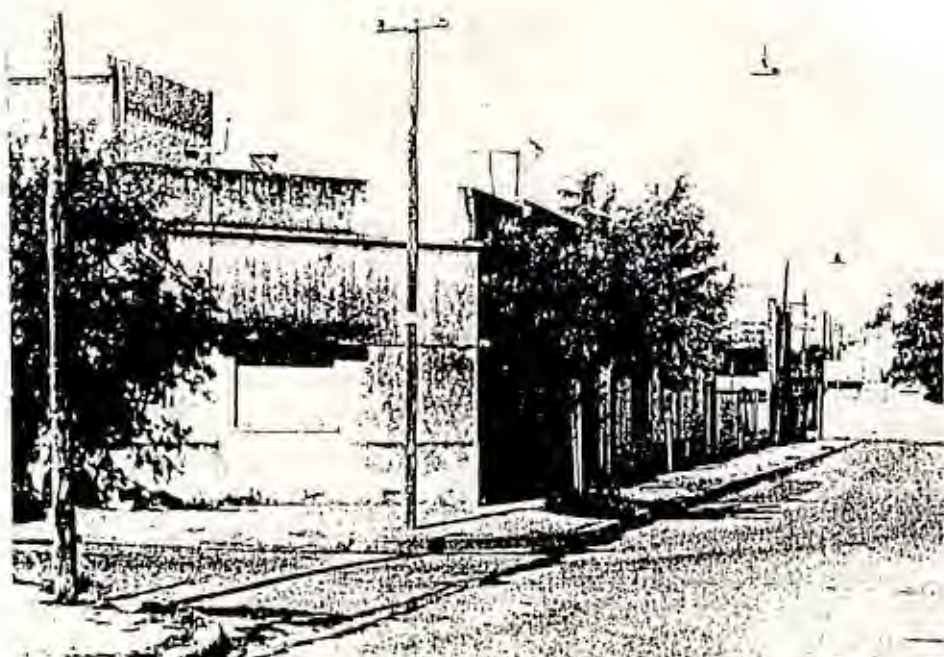
EL TEJIDO EN EL AREA DE ESTUDIO
Sección Octava.

Fuente:
Fotografías: Emilio M. de San Vicente.



EL TEJIDO EN EL AREA DE ESTUDIO
Sección Octava.

Fuente:
Fotografía: Isabel M. de San Vicente.



EL TEJIDO EN EL AREA DE ESTUDIO
Sección Séptima.

Fuente:
Fotografía: Isabel H. de San Vicente.



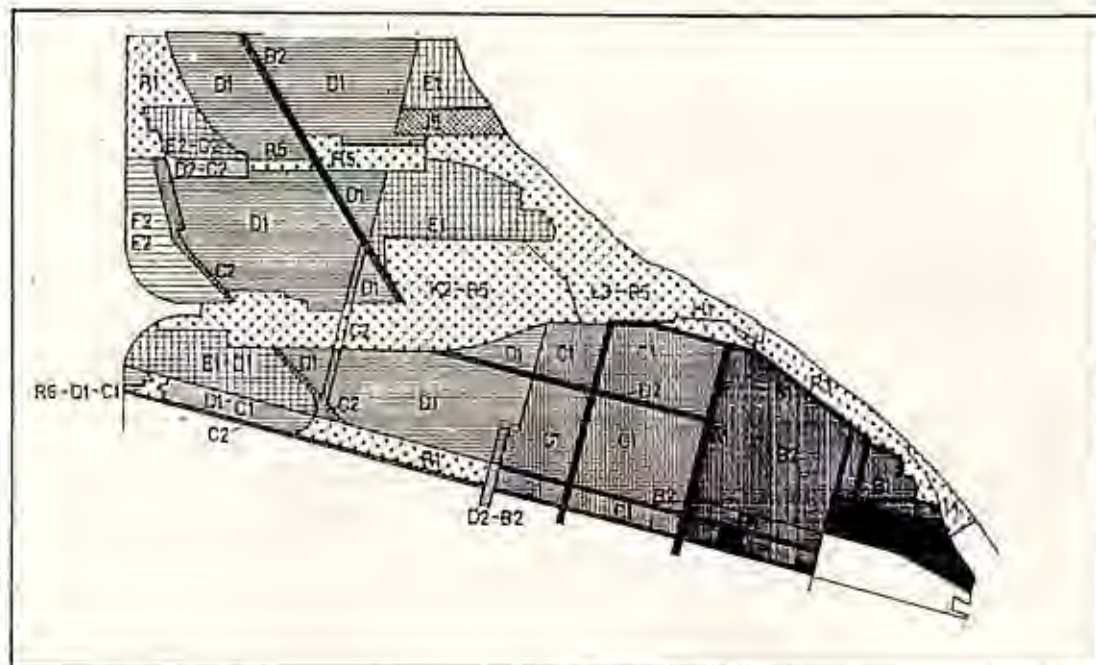
EL TEJIDO EN EL AREA DE ESTUDIO
Sección Séptima.

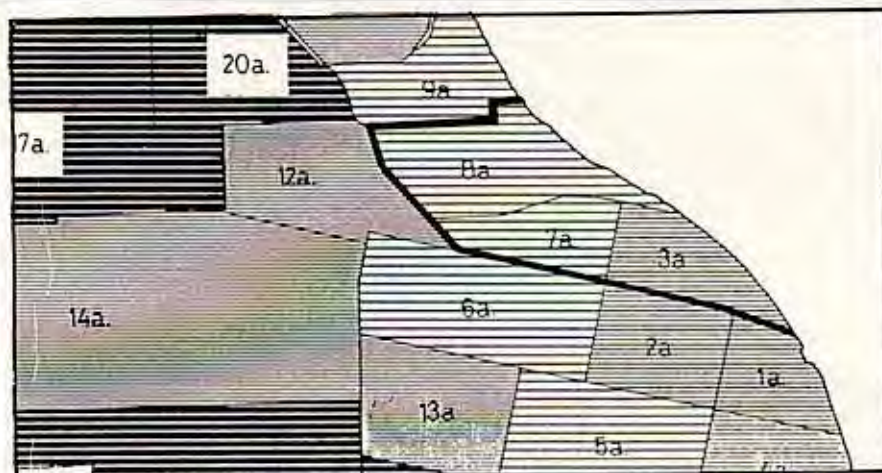
Fuente:
Fotografía: Isabel M. de San Vicente.

PREVISIONES DEL CODIGO URBANO PARA
EL AREA EN EL AÑO 1989.

Fuente: Consejo Municipal de Asesoría, PPA.

Elaboró: Ing. Juan Carlos Gómez.

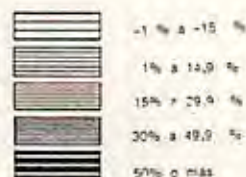
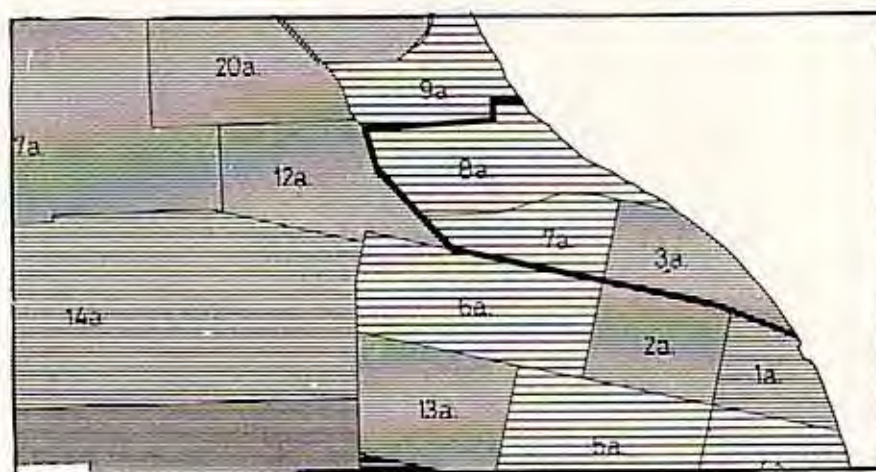




Los esquemas registran la variación en la cantidad de habitantes según los períodos intercensales.

arriba: período 1970-1980

abajo: período 1980-1990



Sección Policial	Número de habitantes			Variación intercensal			
	1960	1970	1980	Absoluta		Porcentual	
				1970/1960	1980/1970	1970/1960	1980/1970
Rosario	593.340	698.684	795.860	105.344	97.176	17.8	13.9
3a	29.666	31.493	37.342	1.827	5.849	6.2	18.6
7a	26.812	35.114	21.680	-1.098	-3.234	-6.2	-12.9
8a	20.091	19.887	17.920	-201	-1.967	-1.1	-9.9

Sección Policial	Población censal		Variación intercensal		Saldo			
	1970	1980	Absoluta	Porcentual	Vegetativo		Migratorio	
					Absoluto	%	Absoluto	%
Total	698.684	795.860	97.176	13.9	14.780	10.7	22.396	3.2
3a	31.493	37.342	5.849	18.6	1.830	5.8	4.019	12.8
7a	25.114	21.680	-3.234	-12.9	333	1.3	-3.567	-14.2
8a	19.887	17.920	-1.967	-9.9	890	4.5	-2.857	-14.4

Los cuadros registran datos poblacionales y y habitativos de la ciudad de Rosario.

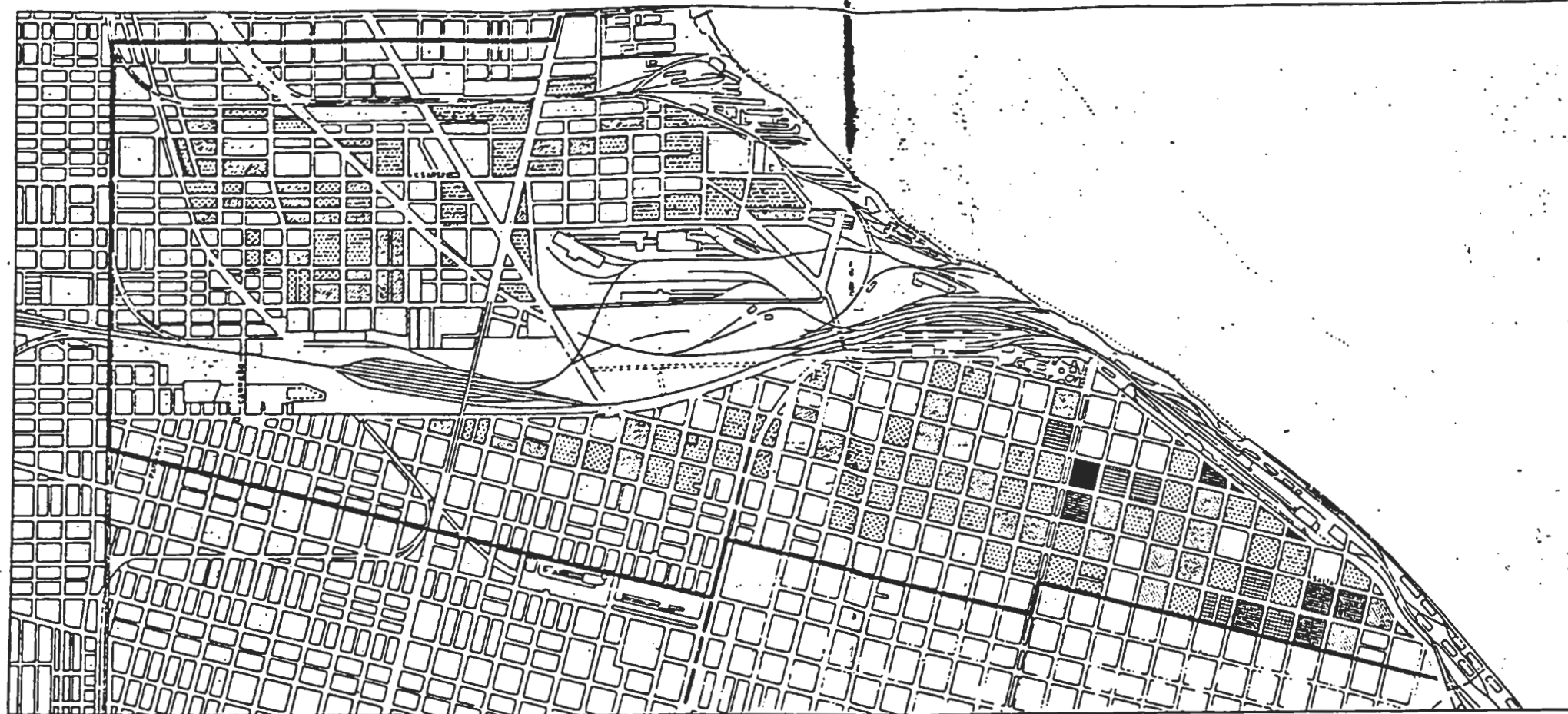
arriba: Población de Rosario según resultados intercensales.

centro: Análisis intercensal 1970-1980 del crecimiento vegetativo y migratorio de Rosario según sección policial.

abajo: Población y viviendas registradas en Rosario a octubre de 1980 por sección policial.

Sección Policial	Población	Viviendas	Habitantes/Vivienda
Total	795.860	251.751	3.2
3a	37.342	26.564	1.4
7a	21.680	7.937	2.8
8a	17.920	6.002	3.0

Fuente: Plan Director Rosario, Informe Preliminar, Municipalidad de Rosario.



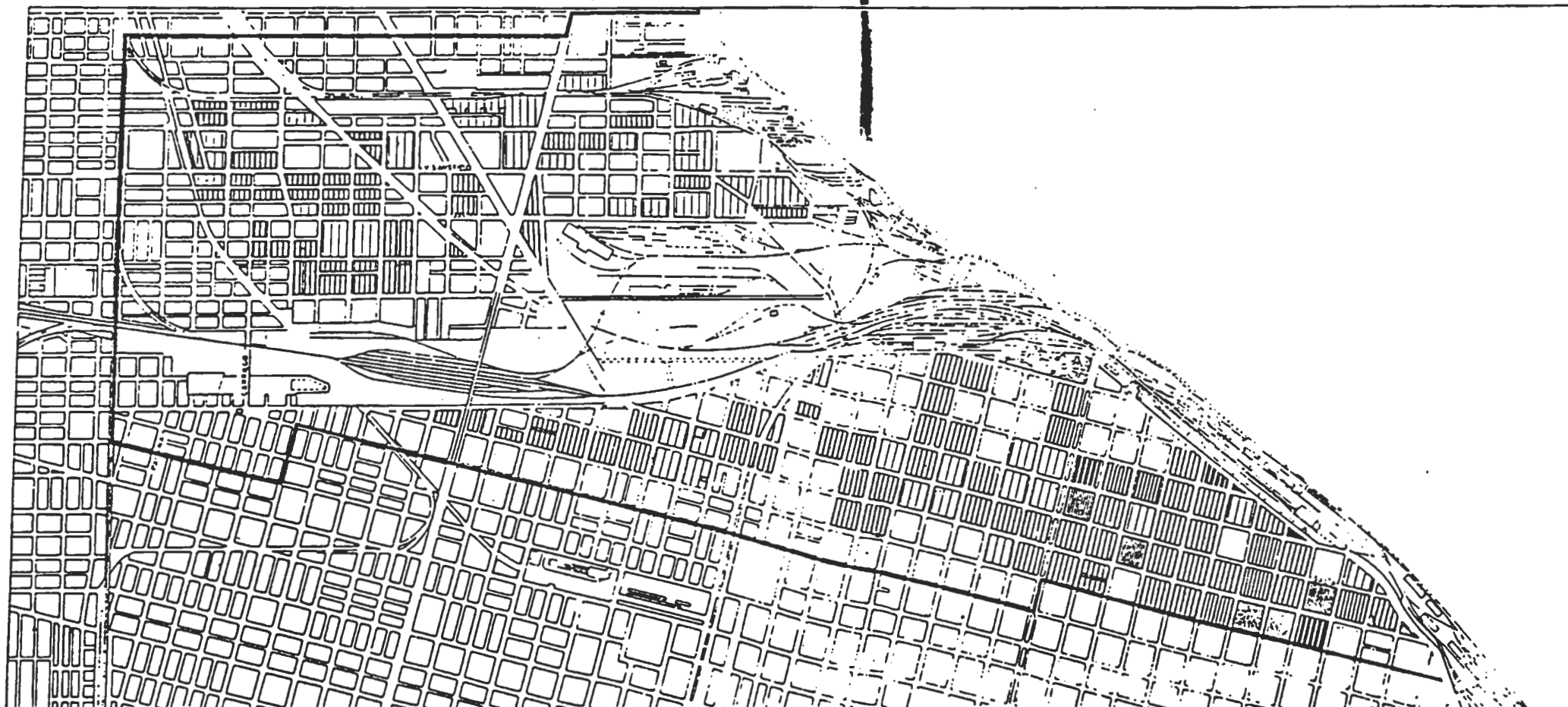
	75 a 150 personas/ha.
	151 a 200 personas/ha.
	201 a 250 personas/ha.
	251 a 350 personas/ha.
	351 a 500 personas/ha.
	501 a 1216 personas/ha.

FACULTAD DE ARQUITECTURA
CURDIUR

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO
SECRETARIA DE PLANEAMIENTO

ANALISIS DEL AREA DE ESTUDIO
DENSIDADES POBLACIONALES EXISTENTES
Fuente: Censos Nacional de Población y Vivienda, Informe Especial
para CURDIUR del IPEC.

ESTUDIO PARTICULARIZADO AREA DE ATRAVESAMIENTO NORTE



SECCION CATASTRAL PRIMERA (muestra de 35 manzanas)			
vivi/ha	vivi/manz	edil/L	% manzanas
	29 a 50	1,3	0,43
	51 a 100	2,4	0,80
	101 a 150	4,0	1,30
	151 a 200	5,6	1,88
	201 a 250	7,3	2,43

SECCION CATASTRAL OCTAVA (muestra de 48 manzanas)			
vivi/ha	vivi/manz	edil/L	% manzanas
	29 a 50	1,3	0,43
	51 a 100	2,4	0,80
	101 a 150	4,0	1,30

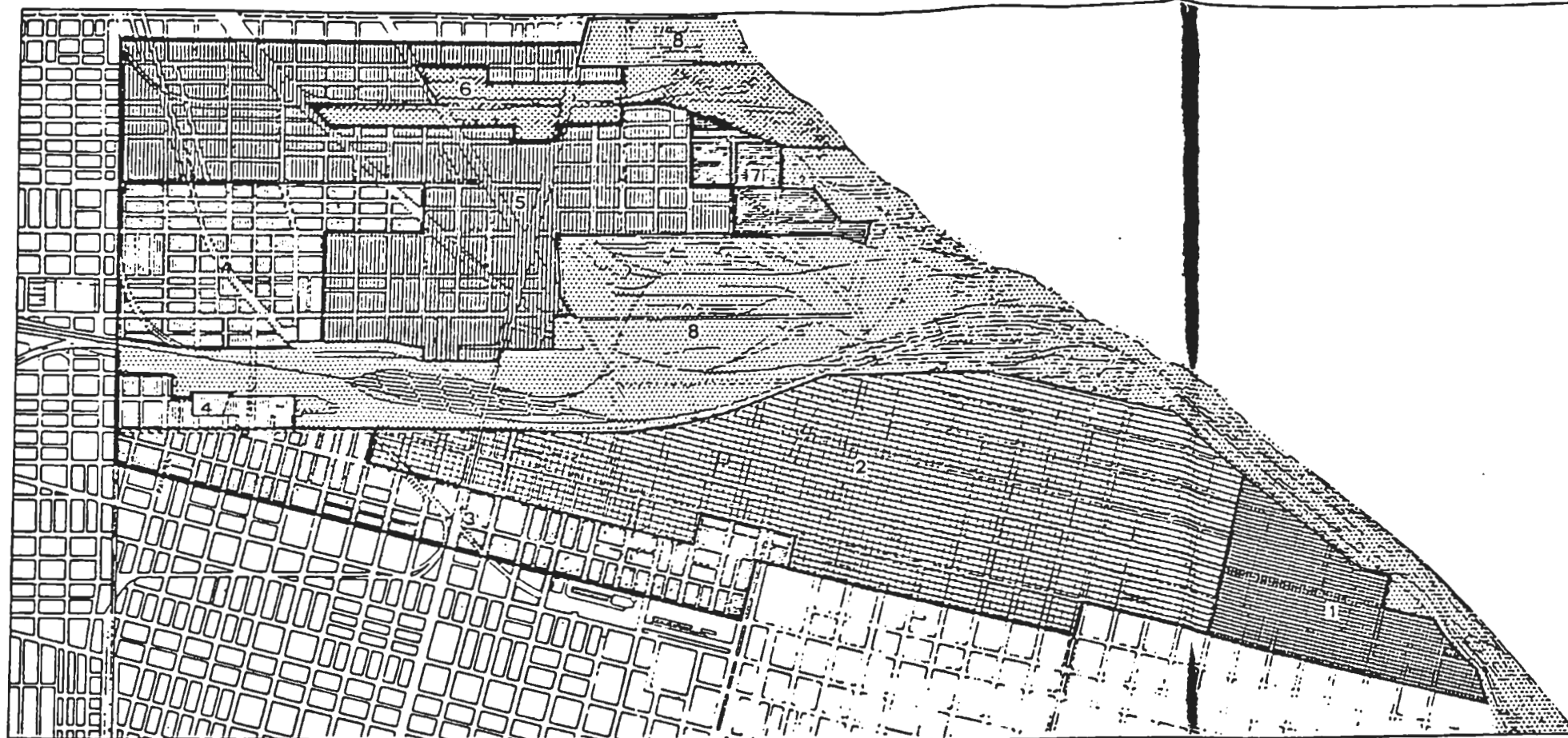
SECCION CATASTRAL SEPTIMA (muestra de 10 manzanas)			
vivi/ha	vivi/manz	edil/L	% manzanas
	9 a 50	1,2	0,4
	51 a 100	1,5	0,7

FACULTAD DE ARQUITECTURA
CURDIUR

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO
SECRETARIA DE PLANEAMIENTO

ANALISIS DEL AREA DE ESTUDIO
CALCULO DE CANTIDADES EDIFICIAS EXISTENTES
Fuente: Censos Nacional de Población y Vivienda, Informe Especial
para CURDIUR del IPEC.

ESTUDIO PARTICULARIZADO AREA DE ATRAVESAMIENTO NORTE



- TIPOS DE TRAZADO**
- Manzana de 112,5 x 115 con calles de 16 mts. siguientes al trazado oficial del área central.
 - Manzana anterior. Con presencia interna del trazado de lotes.
 - Manzanas con divisiones producto de la división en dos de la manzana de 112,5 x 115 mts.
 - Ampliaciones posteriores. Trazado con pasajes según las lógicas propias de cada condición de urbanización o "lotero". Manzanas con profundidades menores de 50 mts.
 - Man anterior. Manzanas con profundidades mayores de 50 mts.
 - Trazado atípico en manzanas cuadradas.
 - Áreas internas de propiedades privadas.
 - Grandes áreas de propiedades públicas.

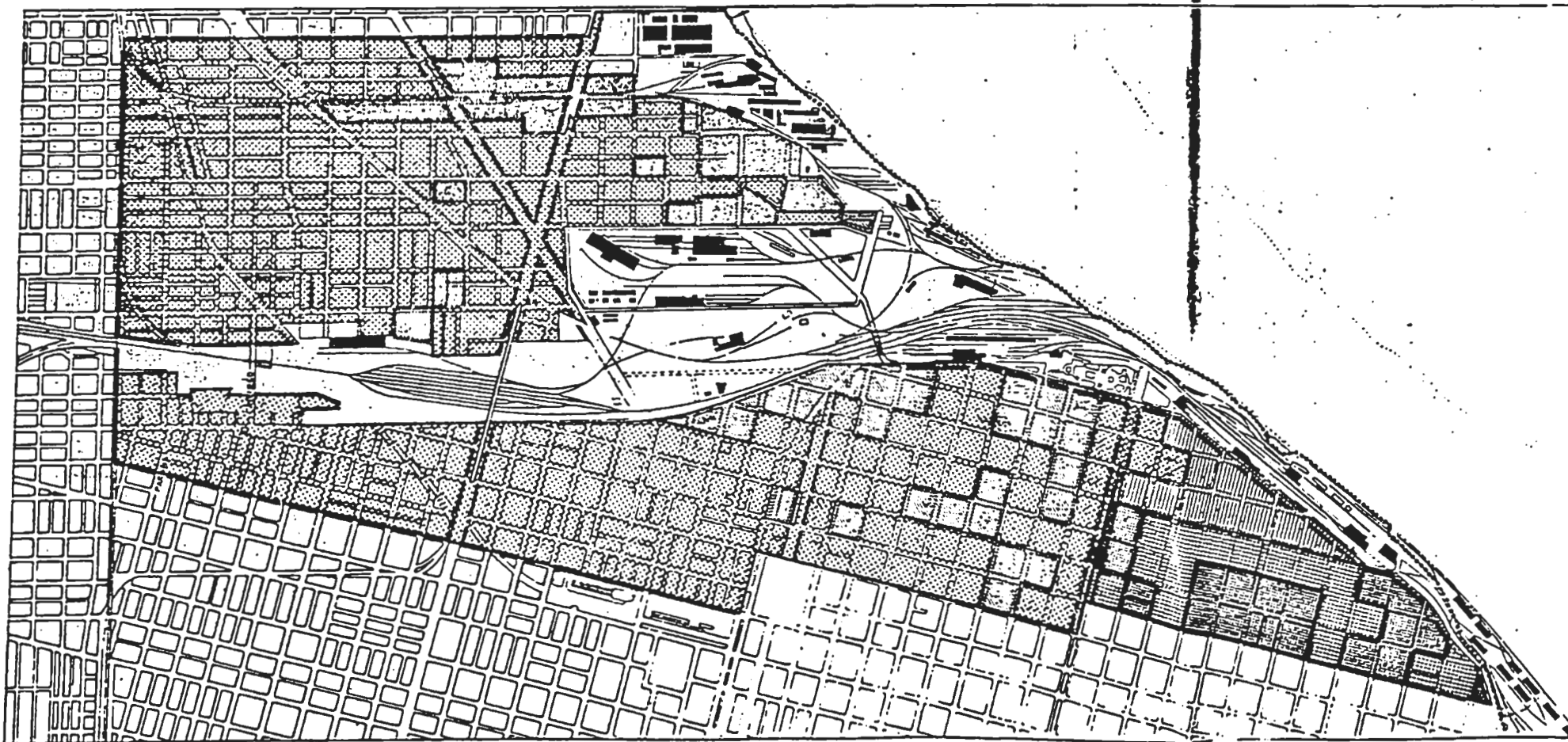
- TIPOS PARCELARIOS**
- 3-4-5 Tipo parcelario homogéneo por manzana. Ancho lote: 70 % ul. o 9 mts y 15,9 % entre 9 y 11 mts. Relación predominante anchura/profundidad: 1:2 y 1:3. Lotes frontales: 76 %. Lotes internos: 24 %.
 - 12 Tipo parcelario heterogéneo por manzana. Ancho lote: 47 % ul. o 9 mts. 37 % entre 9 y 11 mts. Relación predominante anchura/profundidad: 1:2 y 1:3. Lotes frontales: 76 %. Lotes internos: 24 %.
 - 7 Extrema irregularidad parcelaria.
 - 6 Parcelas de superficie promedio superior a 1 ha.
 - 8 Grandes propiedades públicas.

FACULTAD DE ARQUITECTURA
CURDIUR

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO
SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
TIPOS DE TRAZADO Y TIPOS PARCELARIOS.
Fuente: Direc. Gral. de Topografía y Catastro.
Municipalidad de Rosario.

ESTUDIO PARTICULARIZADO ÁREA DE ATRAVESAMIENTO NORTE



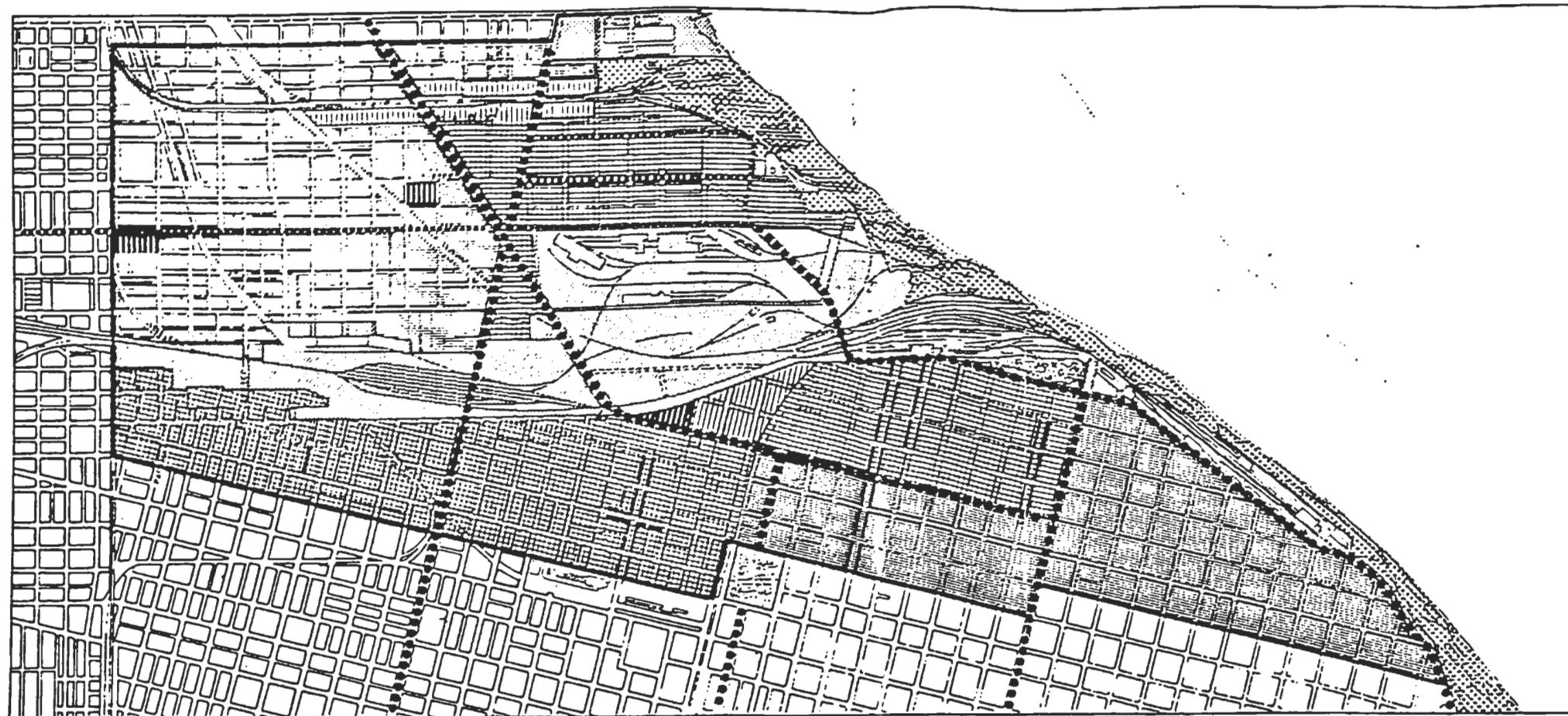
- Tiempo heterogéneo de usos o más edificios en altura por manzana y edificación previa consistente en edificios residenciales de dos y cuatro plantas.
- Tiempo caracterizado por predominio de edificios residenciales de dos plantas, importante presencia de edificios residenciales de cuatro plantas y cuatro o menos edificios en altura por manzana.
- Tiempo caracterizado por predominio de edificios residenciales de una planta, marcada presencia de edificios residenciales de cuatro plantas y cuatro o menos edificios en altura por manzana.
- Tiempo heterogéneo caracterizado por concentración de usos (entre 10 y 25 % de cada manzana) y de edificios (entre 25 y 50 % de cada manzana) intercalados con casas en planta baja.
- Tiempo mixto de casas en planta baja y pequeños edificios previos a la zona.
- Ejes urbanos.
- Elementos singulares (torreones y torres de torrescitos, edificaciones singulares, edificaciones singulares).
- Puentes y túneles.
- Barreras.

FACULTAD DE ARQUITECTURA
CURDIUR

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO
SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
DOMINANTES MORFOLÓGICAS

ESTUDIO PARTICULARIZADO ÁREA DE ATRAVESAMIENTO NORTE



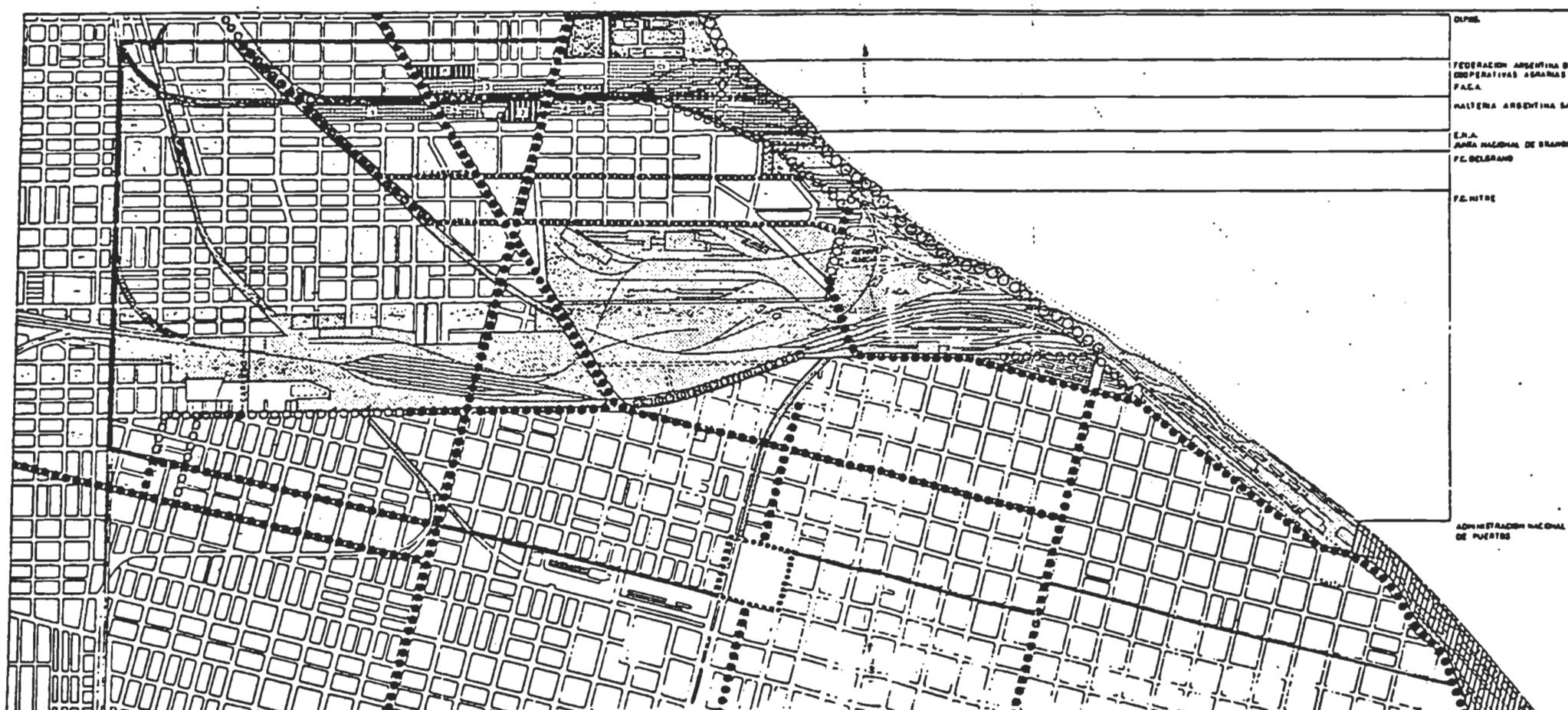
- FUNCIONES DOMINANTES POR ÁREAS**
- Áreas de dominante residencial
 - Áreas de dominante productiva
 - Áreas mixtas productivo-residencial
- FUNCIONES LOCALIZADAS**
- Enos o concentraciones comerciales
 - Fábricas o edificios de grandes dimensiones
 - Hospitales, Centros de y Facultades de medicina
 - Dirección Provincial de Obras Sanitarias
- EQUIPAMIENTO URBANO-TERRITORIAL**
- Ferrocarril
 - Puertos (aduanas y privados)
 - Parques urbanos
- ACCESIBILIDAD**
- Vehículos primarios
 - Vehículos secundarios

FACULTAD DE ARQUITECTURA
CURDIUR

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO
SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
DOMINANTES FUNCIONALES

ESTUDIO PARTICULARIZADO ÁREA DE ATRAVESAMIENTO NORTE



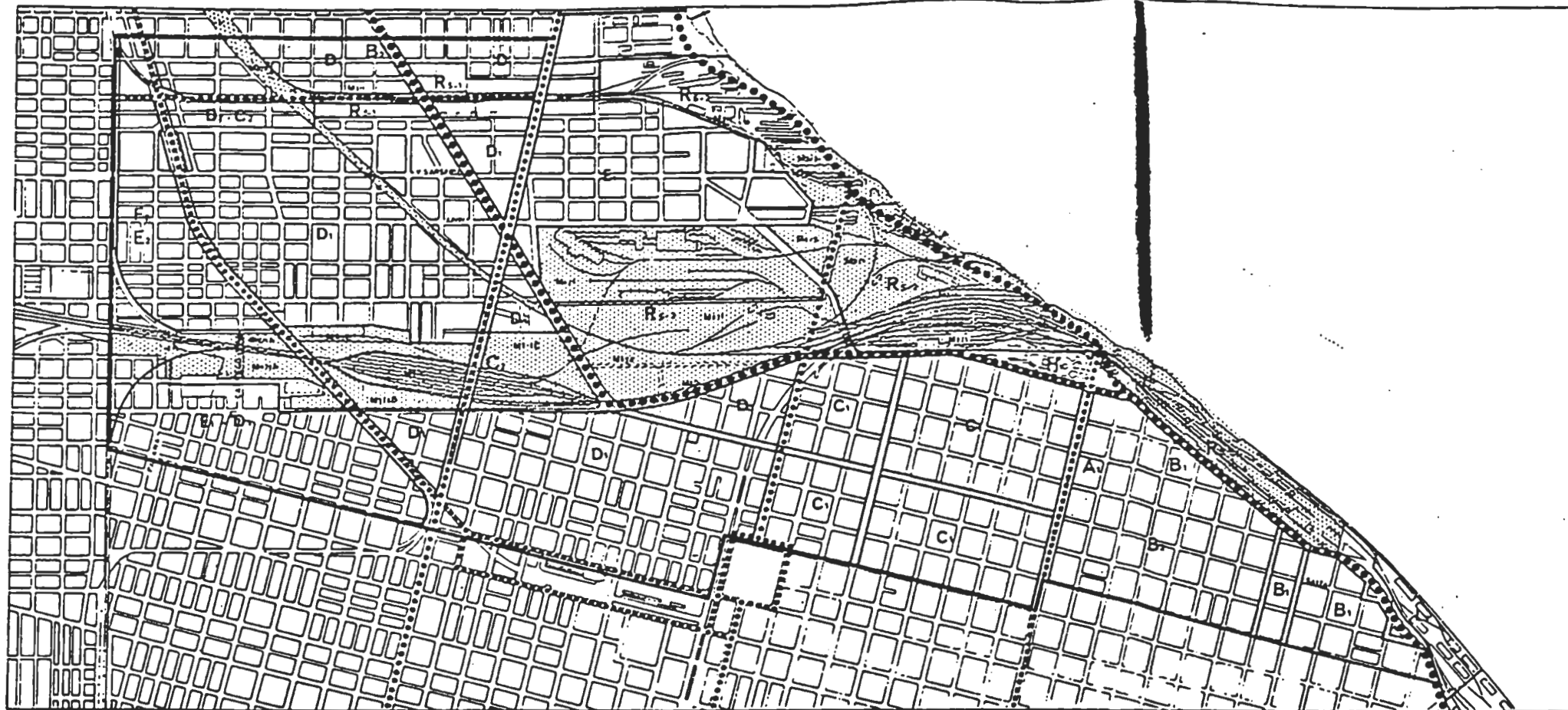
- PROPIEDAD PÚBLICA**
- NACIONAL
 - F.C. Mitre y F.C. Belgrano
 - Administración Nacional de Puertos
 - PROVINCIAL
 - Dirección Provincial de Obras Sanitarias
 - MUNICIPAL
 - Parque Jorge Raúl Rodríguez
- PROPIEDAD PRIVADA**
1. Corvencia Dujovne
 2. Arrocera Argentina S.R.L.
 3. Bunge y Born Ltda. A.C.F.E.L.
 4. Maraca Río de la Plata S.A.
 5. Angel Budest
 6. Concheros
- PROPIEDAD PRIVADA ESPECIAL**
1. Obispo de Santa Fe
 2. Sindicato de Luz y Fuerza
- SISTEMA VIAL PRIMARIO**
- Pases Reservados e implementados
 - Vías secundarias implementadas
 - Vías secundarias e implementadas
 - Vías propuestas
- SISTEMA VIAL SECUNDARIO**
- Vías secundarias implementadas
 - Vías propuestas
- Plano 804, convenio entre Intendencia Municipal de Rosario y Ferrocarril Argentino, Decreto N° 2750/80.

FACULTAD DE ARQUITECTURA
CURDIUR

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO
SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
PROPIEDAD DE LA TIERRA Y SISTEMA VIAL PLAN DIRECTOR

ESTUDIO PARTICULARIZADO ÁREA DE ATRAVESAMIENTO NORTE



DEMONINACIÓN DE LOS DISTRITOS SEGUN CODIGO

A1 Núcleo Central Urbano (Barr. Centro)

B1/B2 Central Urbano que rodea al Núcleo Central, Complemento

C1 Intermedio y de radio al Centro Urbano

C2 Complementario al Intermedio y Arterias de acceso

D1 De extensión urbana

E1 Semipermanente de radio a los Distritos de Extensión

F2/E2 Periferia en continuidad a la Semipermanente

R3-R5 Instalaciones Ferroviarias a desarrollar para transformarse en Reserva para Futura Reurbanización Urbana (R3-1, Centro Tres Vías, R3-2, Centro Bernardino Rivadavia, Actuales Luquén, P. Pereda, Cadenas, Taleros y Rosario Norte)

L3-R5 Instalaciones Portuarias a desarrollar, transformarse a Futura Reurbanización Urbana, Sector Embarcadero y Puerto Norte

R3 Reserva para Centros Habitacionales y de Recreación

L1 Instalaciones Portuarias a mantener

INDICES Y ALTURAS MAXIMAS SEGUN ORD. 3883/84

DISTRITO	INDICE MIN-MAX	ALTURA MIN-MAX SUP. MIN.
A1	1.00 - 3.00	P.S. y 10-15 m. 80 - 85
B1/B2	0.75 - 3.00	P.S. y 10-15 m. 80 - 85
C1/C2	0.75 - 3.00	P.S. -1.5 m. 85 - 90
D1	0.50 - 3.00	P.S. -1.5 m. 85 - 90
E1/E2	0.50 - 3.00	P.S. -1.0 m. 35 - 35
F1/F2	0.20 - 1.00	P.S. -1.0 m. 35 - 35

ESQUEMA VIAL PROPUESTO SEGUN CODIGO

- Sistema Arterial Regional y Avendadas de Penetración
- Sistemas Anulares y Arterias Principales

DEMONINACIÓN DE SECTORES FERROVIARIOS SEGUN COMPLEJO FERROURBANISTICO. TIERRAS A LIBERAR.

M3: Remate particularizado al complejo Estación Unica y Puerto Sur / M3: Tres Vías, denominados al complejo Arco y Puerto Sur / M4: Taleros, remite al Usado a una última etapa, al tras leerse las actas a Pérez / M5: Empalme Cadenas / M6: en vía a Tucumán / M7: Pto. Pereda, levantado a posterior de la habilitación de la Nueva Playa de Clasificación Uniflora.

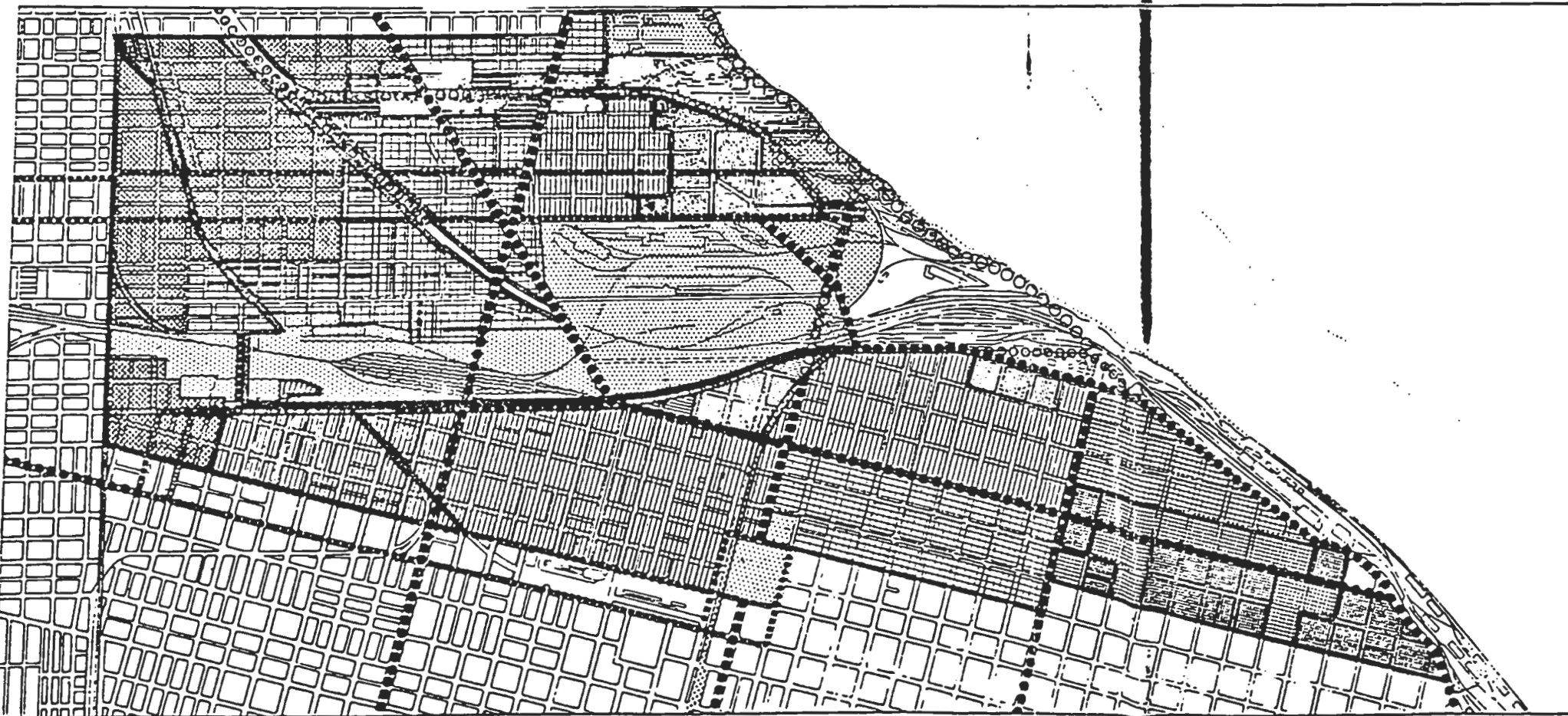
FACULTAD DE ARQUITECTURA CURDIUR **MUNICIPALIDAD DE ROSARIO SECRETARIA DE PLANEAMIENTO**

ESTADO NORMATIVO DEL AREA DE ESTUDIO

PLAN REGULADOR: DISTRITOS SEGUN CODIGO URBANO Y ESQUEMA VIAL PROPUESTO.

COMPLEJO FERROURBANISTICO TIERRAS A LIBERAR.

ESTUDIO PARTICULARIZADO AREA DE ATRAVESAMIENTO NORTE



AREAS DE USO RESIDENCIAL PREVALENTE

- De compensación
- De compensación condicional
- De renovación en curso (parcial)
- De renovación potencial
- Con resistencia a la renovación G1
- Con resistencia a la renovación G2

AREAS DE USO PRODUCTIVO PREVALENTE

- De renovación potencial
- De renovación en curso
- De resistencia a la renovación

AREAS DE USO MIXTO

- De renovación en curso
- De compensación

EQUIPAMIENTO DE ESCALA URBANA Y TERRITORIAL

- A mantener según plan de transición
- A eliminar
- A reestructurar o reubicar

SISTEMA VIAL

- Avendadas urbano-regionales proyectadas
- Vías primarias existentes implementadas
- Vías primarias existentes no implementadas
- Vías primarias propuestas
- Vías secundarias existentes implementadas
- Vías secundarias propuestas

FACULTAD DE ARQUITECTURA CURDIUR **MUNICIPALIDAD DE ROSARIO SECRETARIA DE PLANEAMIENTO**

INTERPRETACION DEL AREA DE ESTUDIO

DINAMICAS PRESENTES Y SISTEMA VIAL PLAN DE ZONA

ESTUDIO PARTICULARIZADO AREA DE ATRAVESAMIENTO NORTE

IV. PLAN DE ZONA

IV.1. Los instrumentos particularizados. El Plan de Zona como categoría interna al Plan.

El estudio realizado sobre el "Área de atravesamiento norte" propone una revisión de la idea de distrito tal como aparece en la normativa vigente, ya que se hace evidente que ésta contempla esencialmente -aún cuando también de modo imperfecto- el crecimiento y la nueva construcción.

En el Código Urbano -instrumento de "actuación" del Plan-, el área de estudio está considerada como una sumatoria de distritos con diferentes índices edilicios, cuya variabilidad depende de una valoración fija de las posibilidades de inversión en edificación en función de sus disponibilidades al año 1968, y distritos de reserva R,K,L, afectados por la reestructuración ferroviaria.

Del análisis realizado en sus dos aspectos:

- de los contenidos y previsiones del Plan Regulador según el Informe Preliminar

- de los contenidos y pautas indicativas de transformación según los distritos del Código Urbano

surge, en síntesis, la ausencia de un instrumento de actuación de escala intermedia, capaz de vincular las previsiones de la obra pública en un área determinada y sus efectos o interrelaciones con los mecanismos de la acción privada en la misma área.

Esto llevó a sostener, en uno de los informes presentado a esa Secretaría, que la "particularización" de la normativa no debe hacerse depender de la definición de una variedad excesiva de distritos confeccionados a la medida de las innumerables combinaciones posibles de variables urbanas -presentes y potenciales-, lo cual la haría sin duda imposible de controlar y mantener actualizada, sino de la incorporación de un instrumento de actuación de escala intermedia -el Plan de Zona-, que detalla el elenco de prioridades -en cuanto a proyectos, áreas de normativa particularizada, etapabilidad y mecanismos de implementación-, dentro de los cuales el distrito se coloca como una categoría específica de transformación o control, interna a la zona misma.

La "zona" es entendida como una categoría menor del Plan Director, intermedia al concepto de "distrito", y se constituye en un ámbito territorial de actuación del Plan Director, quién debe definir las zonas en su propio texto, o incorporarlas paulatinamente a medida que se requieran. Tiende a particularizar las decisiones del Plan General, detallando el plan vial, indicando el tipo de operaciones a realizar en las áreas de uso público, fijando las áreas de infraestructuración prioritaria e incluyendo ciertas indicaciones de tipo sectorial, en particular las que se refieren

a las políticas de vivienda pública.

Los Planes de Zona tienen entonces la función de desarrollar las indicaciones generales contenidas en el Plan Director, especificando los detalles que preceden a la intervención de escala edilicia, tanto de tipo público como privado, no pudiendo entrar en contradicción con este último, sólo especificando su contenido. Las porciones de territorio que ellos afectan deben, por lo tanto, inscribirse dentro de un cuadro de actuación orgánica del Plan Director y pueden precisar, en algunos casos hasta el detalle planivolumétrico, la organización definitiva de la zona. Deben definir, por otra parte, las acciones de gestión (convenciones, afectaciones, etc.) necesarias para la ejecución de las obras previstas, y ser aprobados mediante ordenanza.

No se considera necesario -ni operativo- dotar a todo el territorio de planes de zona, ni mucho menos hacerlo simultáneamente, sino que pueden graduarse las intervenciones y elegir áreas prioritarias de interés.

En rigor, el ámbito de aplicación de este instrumento de actuación puede ser cualquier área, a urbanizar, ya urbanizada o efectivamente ocupada, que presente exigencias de intervención prioritaria o particularizada.

La aprobación de los Planes de Zona tiene como efecto la afectación de las áreas destinadas a las obras previstas. Los mismos deben tener, además, una duración limitada en el tiempo y permitir la elaboración de estimaciones presupuestarias y financieras en relación con las obras previstas.

De esta manera, el Plan Director contendría los elementos programáticos de asentamiento general de todo el territorio municipal, y definiría las modalidades generales de uso del "bien suelo" -definición de las áreas de borde, trazados, etc.- indicando además, las obras primarias -plan vial, ferroviario, portuario, etc.- y los planes de zona que se intente adoptar o estudiar. El Plan Director tendría además validez por tiempo indeterminado, pero su actuación estaría sujeta a los planes de zona, que tienen modalidades de realización y tiempos precisos.

La existencia de un instrumento de actuación de escala intermedia facilita a su vez la participación de las bases populares en las decisiones urbanísticas. En primer lugar, el hecho de que en una ciudad de grandes dimensiones como Rosario se definan ámbitos de actuación de menor escala, permite introducir el debate sobre la descentralización administrativa. En segundo lugar, la publicidad de las fases de estudio, elaboración y formalización del plan de acción, y la participación directa de la población en la individualización de objetivos y contenidos, podría permitir un mayor conocimiento y responsabilización por los problemas del desarrollo urbano.

IV.2. Definiciones.

IV.2.1. Unidades de actuación: distritos.

Los distritos son unidades de actuación internas al área delimitada para la aplicación del Plan de Zona, que definen el conjunto de acciones públicas a realizar en una porción determinada del área afectada por el Plan, y de áreas de propiedad privada afectadas por dichas acciones, dando lugar en su interior a los ámbitos diferenciados de intervención urbanística -las Areas de Proyecto Unitario- y de aplicación normativa -las Areas de Ordenamiento Normativo.

IV.2.2. Parámetros reguladores de la subdivisión, la construcción y los usos.

En las Areas de Ordenamiento Normativo se actúa mediante:

- el establecimiento de las condiciones de subdivisión -ancho y profundidad mínima de las parcelas frentistas, tipo de subdivisiones admitidas y condiciones de aparición de los lotes internos- vinculadas a los usos y estrategias de edificación admisibles o deseables;
- la adopción del "prototipo" como determinante de la modalidad y las características de la edificación, en relación a la dimensión de la parcela y a los usos posibles, y la consiguiente eliminación del número índice.

En las Areas de Ordenamiento Normativo, los prototipos definen una "modalidad de ocupación flexible", a través de la fijación de alturas máximas, medidas mínimas de patio, condiciones de iluminación y ventilación de locales, y en los casos que fuere necesario FOT y FOS, para cada uso, dimensión de parcela y modalidad de ocupación.

En las Areas de Proyecto Unitario, se garantizará que el proyecto de obra pública y de subdivisión y construcción de los usos privados se ajuste a un proyecto integral a través de los siguientes mecanismos:

- confección por parte de la Municipalidad de un "plano oficial de trazado y parcelamiento",
- confección simultánea, también por parte de la Municipalidad, de un proyecto volumétrico, que vincule la dimensión de la parcela con las estrategias de construcción y con los usos admitidos, en

el momento de aprobación del plano de subdivisión.

Los parámetros reguladores del proyecto integral así constituido, son: la alineación, el ancho de calle, la dimensión de la manzana y de las parcelas, la altura constante, el número máximo de plantas, el comportamiento respecto de las medianeras, la profundidad edificable, el FOT y el FOS.

En las áreas de Proyecto Unitario los prototipos definen una "modalidad de ocupación determinada", mediante precisas indicaciones planivolumétricas.

IV.3. Plan de Zona. Propuesta de normativa particularizada.

IV.3.1. Alcances y delimitación del ámbito de aplicación.

El presente Plan de Zona constituye el instrumento para el ordenamiento y/o la transformación del área afectada por las obras de reestructuración vial, ferroviaria y portuaria del sector de la ciudad de Rosario que articula la ciudad central con los desarrollos hacia el Norte, según lo establecido por el denominado Plan de Transición elaborado en forma conjunta por la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario y Ferrocarriles Argentinos.

Está concebido de manera que pueda insertarse dentro de las Normas Urbanísticas Particulares previstas por el Código Urbano, aunque su contenido teórico y metodológico le adjudica un cierto valor ejemplificatorio en relación con posibles modalidades de elaboración normativa en áreas de ocupación efectiva.

IV.3.2. Delimitación.

El ámbito de aplicación del Plan de Zona es el área cuyos límites se enuncian a continuación. Al sur, la línea de edificación sur de calle Salta hasta la línea de edificación este de Avda. Francia; línea de edificación este de Avda. Francia hasta calle Urquiza; línea de edificación de calle Sulpacha hasta calle Santa Fe; línea de edificación sur de calle Salta hasta las vías del ferrocarril Gral. Belgrano. Al oeste, las vías del ferrocarril Gral. Belgrano

hasta el límite del ámbito de aplicación de las Normas Urbanísticas Particulares para la cuenca del Ludueña (vías del ferrocarril Gral. Mitre, eje de calle Rep. Dominicana, eje de calle Florida, eje de calle Rubén Darío, eje de Avda. Alberdi). Al norte, el límite norte de la propiedad ferroviaria correspondiente al haz de vías denominado Tres Vías hasta eje de Avda. Alberdi, eje de Avda. Alberdi, eje de calle French, eje de Pje. San Cristóbal, eje de Pje. Grondona, eje de calle E. Echeverría y límite entre el sector denominado Puerto Norte (FACA) y la Dirección Provincial de Obras Sanitarias (DIPOS). Al este, la costa del Río Paraná.

IV.3.3. Objetivos.

Más allá de los objetivos generales ya explicitados en informes anteriores acerca de la utilidad y la necesidad de contar con instrumentos urbanísticos particularizados, se plantean como objetivos particulares:

- predisponer los instrumentos normativos y/o proyectuales necesarios para predisponer las modalidades de transformación de las áreas de proyecto público,
- introducir criterios de ordenamiento normativo particularizado para las áreas de ocupación efectiva sometidas a presiones de transformación vinculadas a la puesta en marcha del proyecto público.

IV.3.4. Disposiciones para los distritos de intervención urbanística.

El área de atravesamiento norte previamente limitada queda dividida en cuatro distritos, todos ellos incluidos dentro de la categoría de áreas de ocupación efectiva: el distrito AU 1-1, el distrito ATN 1, el distrito ATN 2, el distrito ATN 3, y un distrito especial denominado Puerto Norte.

Se describen a continuación las vinculaciones y características particulares de cada uno de ellos:

IV.3.4.1. Distrito AU 1-1.

Sometido a las vinculaciones establecidas por las Normas Urbanísticas Particulares para la Cuenca del Ludueña.

La incorporación de disposiciones complementarias referidas a modalidades particulares de uso y ocupación de la parcela (prototipos), parten de considerarla asimilable al distrito ATN 1.

IV.3.4.2. Distrito ATN 1.

Delimitación.

Al oeste, límite del distrito AU 1-1; al norte, el límite norte de la propiedad ferroviaria correspondiente al haz de vías de Tres Vías hasta eje de Avda. Alberdi, eje de Avda. Alberdi, eje de calle French, eje de Pje. San Cristóbal, eje de Pje. Grondona, eje de E. Echeverría, eje de calle French hasta eje de prolongación calle Rawson hasta línea rectificadora de manzana 190 (ver plano), esta nueva línea hasta línea de edificación sur de calle Gorriti (manzana 210); línea de edificación oeste calle Iriondo (manzana 210) hasta Vélez Sarsfield, línea de edificación sur calle Vélez Sarsfield (manzana 279) hasta Vera Mujica, línea de edificación oeste de Vera Mujica (manzana 279) hasta línea de ensanche sur de calle Junín; nueva línea sur de calle Junín hasta eje de Canning, eje de Canning hasta eje de Avda. Alberdi, eje de Avda. Alberdi hasta línea de deslinde con prioridades ferroviarias según catastro ferroviario actualizado.

Estrategias para la obra pública. Proyectos previstos.

Avenida de enlace.

Proyecto de la Avda. de Enlace en terrenos pertenecientes a la ex-vía del F.C.G.M. a Tucumán, hasta calle Junín al sur, que incluye el proyecto integral de la traza con obras complementarias de equipamiento y espacios de uso público; nudo en su conexión con Avda. Tres Vías y vinculación con el par Vélez Sarsfield-Junín.

Avenida Tres Vías.

Proyecto de Avda. Tres Vías en terrenos pertenecientes a los FF.CC. Belgrano y Mitre, hasta calle E. Echeverría, que incluye el ensanche de la traza hasta llegar a los 35 metros, con una sección prevista que incluye dos veredas laterales de 5m., dos calzadas de 7,5m. cada una, separadas por un cantero central de 10m. según gráfico adjunto; el proyecto integral con obras complementarias; el nudo en su conexión con la Avda. de Enlace.

Circuito Vélez Sarsfield-Junín.

Ensanche de Avda. Junín en terrenos de los talleres ferroviarios y reestructuración del par Junín-Vélez Sarsfield, previendo encuentros con la Avda. de Enlace y completamiento hasta el circuito costero, según las obras previstas para el distrito Puerto Norte.

Equipamiento.

Solicitud de las tierras liberadas por el F.C.G.B. para equipamiento comunitario.

Áreas de Proyecto Unitario.

Avenida de Enlace.

En relación con la obra pública de construcción de la Avda. de Enlace, se delimita un Área Unitaria de Intervención, cuyos límites exceden el área de atravesamiento norte, y cuyas previsiones

generales se encuentran descriptas en las "Normas Urbanísticas para la cuenca del arroyo Ludueña". No obstante, se asegurará dentro del área de atravesamiento, la construcción de los bordes, a través del estímulo a la subdivisión de lotes que permita la aparición de lotes frentistas a la avenida y la definición de las líneas de edificación, previendo los retiros necesarios para llevar su traza a un ancho constante de 35m. Se controlará el número de intersecciones de la avenida con calles y se adaptará la sección de la avenida a las secciones tipo previstas por la Ordenanza de Trazados.

Tres Vías.

El Área de Proyecto Unitario de Tres Vías comprende el área propiamente afectada por la obra vial, conjuntamente con las parcelas directamente puestas en valor por dicha obra pública. El límite norte coincide con el ya descripto límite del distrito ATN 1, así como los límites este y oeste, teniendo como límite sur la línea de edificación norte del Pje. Nelson hasta Pje. Estrada, el eje de Pje. Estrada hasta la línea de edificación norte de calle Gorriti, la línea de edificación norte de calle Gorriti hasta la línea de edificación oeste de Bvrd. Avellaneda, por dicha línea hasta línea de edificación norte de Pje. Nelson, por dicha línea hasta el eje de calle Esteban Echeverría, por E. Echeverría hasta la línea de edificación sur de Pje. Puccini rectificada en el tramo entre Franchini y Rawson, por Pje. Puccini hasta la prolongación de calle Rawson.

La propuesta incluye la modificación del trazado oficial actual, una nueva propuesta de subdivisión parcelaria y las consiguientes indicaciones de edificación y usos.

Trazado oficial:

- Apertura de las calles Mar del Plata, Pje. San Cristóbal, Pje. J.M. Estrada, E. Echeverría, Rawson, Pje. Grondona y Pje. Nelson, en los tramos indicados en el plano de "Áreas de Proyecto Unitario".

Parcelamiento oficial:

- Subdivisión en lotes pasantes de 25m. de ancho, con excepción de las intersecciones con avenidas o pasajes de 10m. de ancho mínimo, donde el lado menor de las parcelas será de 15m. de ancho, manteniendo éstas últimas el carácter de parcela pasante.

Edificación y usos:

- Sobre la Avda. Tres Vías, construcción de un cuerpo continuo alineado sobre la línea de edificación, con 9m. de altura fija, 4m. de profundidad mínima y 14m. de profundidad máxima. Uso del cuerpo continuo: mixto residencial-productivo.

- Construcción en profundidad, paralela a los ejes medianeros de los lotes pasantes, despegada de ambas medianeras 5,5m. como mínimo, y con una altura máxima de 18m., separada 4m. como mínimo de la línea de edificación de la Avda. Tres Vías, según prototipo que se adjunta.

- Construcción opcional con FOS 1 y FOT 1 sobre los lotes pasantes para usos productivos, manteniendo en cuerpo continuo de

9m. de altura fija y 4m. de profundidad mínima sobre Avda. Tres Vías para usos productivos o mixtos.

La obtención de áreas para equipamiento colectivo se logrará mediante la cesión por parte de los propietarios beneficiados con la obra y autorizados a efectuar la subdivisión según el proyecto integral, de un porcentaje de la propiedad inicial en forma de superficie o metálico según criterio de la autoridad municipal.

Áreas de Ordenamiento Normativo.

El distrito ATN 1 ha sido dividido en dos Áreas de Ordenamiento Normativo, delimitadas según el plano de Plan de Zona, el ATN 1-1 y el ATN 1-2.

* ATN 1-1.

Área de mantenimiento de las actuales condiciones urbanas.

La política así enunciada contempla el grado de flexibilidad necesario para posibilitar las transformaciones del tejido que apunten a elevar la calidad de vida de la población: incorporación de nuevos equipamientos, renovación de construcciones obsoletas, sustituciones edilicias, puntual incremento de la capacidad habitacional de la parcela respectiva.

Subdivisiones admitidas.

- El ancho mínimo de parcela para lotes frentistas será de 10m.
- No se admitirá la aparición de lotes internos en los casos en que la profundidad de la parcela originaria sea inferior a 24m. y/o el ancho sea inferior a 8,66m.
- La profundidad mínima del lote interno será de 12m., el ancho mínimo de pasillo para lote interno único será de 1,5m. y para más de 1 lote interno será de 2,5m.
- Sobre Avda. Alberdi y Bvrd. Avellaneda no se admitirán nuevas subdivisiones en lotes internos.

Edificación y usos.

- Construcción según prototipos N° 1 a 6 y 19.
- Los prototipos definen alturas máximas y dimensiones mínimas de patios a los que pueden ventilar locales de primera categoría. Suponen, además, construcción en medianeras, con alineación obligatoria sobre la línea de edificación para vivienda colectiva y usos mixtos.
- Queda planteado el retiro opcional de línea de edificación para la vivienda individual.
- Construcción con FOT 0,8 y altura máxima sobre L.E. de 9m. para usos productivos. No se admitirán nuevas construcciones destinadas a usos productivos (galpones, depósitos, etc.) en lotes de ancho inferior a los 10m. y profundidad inferior a los 24m.
- Uso mixto residencial-productivo.

Normas Particulares internas a las Áreas de Ordenamiento Normativo.

Sobre Avda. Alberdi y Bvrd. Avellaneda se permitirá incrementar la ocupación en profundidad de las parcelas, construyendo con PB y dos pisos altos, según los prototipos N° 7 a 10 y se admitirá la construcción en altura en lotes de frente igual o mayor a 15m. según prototipos N° 15 a 18, y en lotes de esquina con ambos lados mayores a 15m., según prototipo N° 20.

* ATN 1-2.

Área con gran disponibilidad a la renovación, profundamente afectada por las dinámicas de atravesamiento.

Las condiciones de subdivisión y usos se asimilan a los del distrito ATN 1-1, con excepción del sector colindante con las Áreas de Proyecto Unitario Puerto Norte y Embarcaderos que son objeto de Normas Particulares. Las mismas deberán asegurar la construcción de los bordes y la definición de las líneas de edificación, previendo los retiros y modificaciones necesarias para la determinación del ancho constante de traza de la Avda. prevista.

Subdivisiones admitidas:

- El ancho mínimo de parcela para lotes frentistas será de 10m.
- No se admitirá la aparición de lotes internos en los casos en que la profundidad de la parcela originaria sea inferior a los 24m. y/o el ancho sea inferior a 8,66m.
- La profundidad mínima del lote interno será de 12m., el ancho mínimo de pasillo para lote interno único será de 1,5m., y para más de 1 lote interno será de 2,5m.

Edificación y usos.

- Construcción según prototipos N° 1 a 6 y 19. Se incorporan además, los prototipos N° 9 y 10.
- Los prototipos definen alturas máximas y dimensiones mínimas de patios a los que pueden ventilar locales de primera categoría. Suponen además, construcción entre medianeras, con alineación obligatoria sobre la línea de edificación para vivienda colectiva y usos mixtos.
- Queda planteado el retiro opcional de línea de edificación para la vivienda individual.
- Construcción con FOT 0,8 y altura máxima sobre línea de edificación de 9m. para usos productivos. No se admitirán nuevas construcciones destinadas a usos productivos (galpones, depósitos, etc.) en lotes de ancho inferior a 10m. y profundidad inferior a 24m.
- Uso mixto residencial-productivo.

IV.3.4.3. Distrito ATN 2.

Delimitación.

Al norte-este, Avda. del Huerto, Avda. Wheelwright, Avda. del Valle. Al oeste, eje de calle Suipacha hasta eje de calle Brown, eje de calle Brown hasta línea de edificación sur de calle Salta desde Avda. del Huerto hasta línea de edificación este de Avda. Francia.

Estrategias para la obra pública. Proyectos previstos.

Duplicación de Avda. Wheelwright, Avda. Rivadavia y Avda. del Valle. Continuación mano hacia el norte. Incluye la rehabilitación del túnel del F.C.Gral. Mitre, la apertura de una calzada en el Parque J.R. Rodríguez y el nudo con el Pje. Celedonio Escalada en el caso de prolongación del recorrido por Avda. del Valle y Bordabehere, según lo previsto para el distrito ATN 3.

Áreas de Proyecto Unitario.

Avda. Wheelwright- Parque J.R. Rodríguez-Avda. Rivadavia-Avda. del Valle. Incluye el estudio de la normativa de borde vinculada a las transformaciones inducidas (y admitidas como deseables) por la obra pública.

Subdivisiones admitidas.

- Se tenderá a impedir las subdivisiones en lotes de frente inferior a los 17m.
- No se admitirá la aparición de nuevos lotes internos que se sumen a los existentes.

Edificación y usos.

- Alturas y prototipos a definir.
- Uso residencial exclusivo, con comercio en planta baja optativo y cocheras obligatorias.

Áreas de Ordenamiento Normativo.

Se definen dos Áreas de Ordenamiento Normativo, el ATN 2-1 y el ATN 2-2.

* ATN 2-1.

Comprende las áreas 2 (de resistencia a la renovación) y el área 3 (de renovación potencial).

Se aplicarán políticas de control de los procesos de transformación presentes y/o potenciales.

Subdivisiones admitidas.

- El ancho mínimo de parcela para nuevos lotes frentistas será de 10m.

- No se admitirá la aparición de lotes internos.

Edificación y usos.

- Construcción según prototipos N° 7 a 14 y 20.
- Los prototipos definen alturas máximas y dimensiones mínimas de patio a los que pueden ventilar locales de primera categoría, así como modalidades de reducción de estas dimensiones mínimas en función de la disminución de la altura.
- Suponen construcción entre medianeras con alineación obligatoria sobre la línea de edificación para vivienda colectiva y/o usos mixtos.
- Retiro opcional sobre línea de edificación para vivienda individual.
- Uso residencial exclusivo con comercio y equipamiento complementario.

* ATN 2-2.

Comprende el área 5 (de renovación potencial). Se aplicarán políticas de control de los procesos de transformación presentes y/o potenciales.

Subdivisiones admitidas.

- El ancho mínimo de parcela para nuevos lotes frentistas será de 10m.
- No se admitirá la aparición de lote interno en los casos en que la profundidad de la parcela originaria sea inferior a los 24m. y/o el ancho sea inferior a 8,66m.
- La profundidad mínima del lote interno será de 12m., el ancho mínimo de pasillo para lote interno único será de 1,5m. y para más de un lote interno será de 2,5m.

Edificación y usos.

- Construcción según prototipos N° 7 a 10, 15 a 18 y 20 (en lotes con ambos lados mayores de 15m.).
- Construcción en lote interno según características del prototipo N° 3 y 4, con incremento de la altura en un piso alto para la unidad frentista en el caso del prototipo N° 4.
- Los prototipos definen alturas máximas y dimensiones mínimas de patio a los que pueden ventilar locales de primera categoría, así como modalidades de reducción de estas dimensiones mínimas en función de la disminución de la altura.
- Los prototipos suponen la construcción entre medianeras, con alineación obligatoria sobre la línea de edificación para la vivienda individual.
- Construcción con FOT 1 y FOS 1 para usos productivos (galpones, depósitos, etc.). No se admitirán nuevas construcciones destinadas a usos productivos en lotes de ancho inferior a 10 metros y profunda a 35m.
- Uso mixto residencial-productivo.

Normas particulares internas al Área de Proyecto Normativo.

Sobre Bvrd. Oroño se mantendrá la actual normativa de edificación vigente, impidiéndose nuevas subdivisiones de los lotes frentistas y la aparición de lotes internos.

IV.3.4.4. Distrito ATN 3.

Delimitación .

Al norte, línea de deslinde con las propiedades del F.C.G.M. sector Cadenas hasta Avda. Alberdi; línea de deslinde con las propiedades del F.C.G.M. hasta Enzo Bordabehere hasta ex-traza (trinchera) del F.C.G.B.; línea de deslinde con las propiedades del F.C.G.M. (según plano) hasta futura troncal ferroviaria (hoy vía del F.C.G.B. a Córdoba). Al oeste, la futura troncal ferroviaria (hoy vía del F.C.G.B. a Córdoba). Al sur, línea de edificación sur de la Pcia. de Santa Fe, desde vías del F.C.G.B. a Córdoba, hasta línea de edificación este de calle Suipacha. Al este, línea de edificación este de Suipacha hasta línea de edificación norte de Urquiza; línea de edificación norte de Urquiza hasta línea de edificación este de Avda. Francia; línea de edificación este de Avda. Francia hasta eje de calle Brown hasta eje de calle Suipacha; eje de calle Suipacha hasta línea de deslinde con propiedades del F.C.G.M., sector Cadenas.

Estrategias para la obra pública. Proyectos previstos.

Avda. del Valle-Bordabehere.

Prolongación recorrido perimetral a Patio Parada y sector Cadenas del F.C.G.M. Incluye cuatro etapas: (a) apertura de la Avda. perimetral a las instalaciones ferroviarias en el tramo Brown-Jujuy; (b) prolongación de Avda. Francia hasta su encuentro con la nueva avenida de borde, planteando la continuidad con Avda. del Valle a través del par Güemes-Brown; (c) continuación de Avda. Francia a través de la playa de maniobra del ferrocarril (sobre o bajo nivel) hasta conectarse con Avda. Tres Vías y Paseo Ribereño (este etapa está condicionada en su realización a la materialización previa de los recorridos costeros); (d) viaducto de continuación de Avda. del Valle en el tramo Pje. Escalada-Avda. Francia -ver etapas en planos adjuntos.

Avda. Bordabehere, tramo Avda. Alberdi-Paraná.

Prolongación del recorrido perimetral a las instalaciones ferroviarias del F.C.G.M. hasta calle Paraná. Incluye la recuperación de la traza completa de Avda. Bordabehere, hoy parcialmente ocupada, debiéndose verificar el estado de las ocupaciones. Incluye asimismo, la construcción de la obra vial y de los espacios verdes complementarios, y la vinculación con el par Sucre-Paraná.

Habilitación del par Sucre-Paraná.

Completamiento del circuito de conexión entre Avda. Bordabehere y el par Córdoba-Santa Fe. Incluye obra vial y señalización necesaria.

Circuito Santa Fe-Córdoba/Suipacha-Vera Mujica/Avda. Francia-Salta.

Incluye cambio de sentido en Suipacha y Vera Mujica y señalización necesaria.

Áreas de Proyecto Unitario.

Avda. del Valle-Avda. Francia-Enzo Bordabehere.

Incluye el estudio de la normativa de borde vinculada a las transformaciones inducidas (y admitidas como deseables) por la obra pública.

Subdivisión y usos admisibles y prototipos de edificación a definir.

Áreas de Ordenamiento Normativo.

Se definen 3 Áreas de Ordenamiento Normativo, el ATN 3-1, el ATN 3-2 y el ATN 3-3.

* ATN 3-1.

Comprende el área 6 (área con predisposición parcelaria y edificatoria a la localización de usos productivos). Se aplicarán políticas de estímulo a las localizaciones productivas y restricción a las localizaciones residenciales.

Subdivisiones admitidas.

- El ancho mínimo de parcelas para nuevos lotes frentistas será de 20m.
- No se admitirá la aparición de lotes internos.

Edificación y usos.

- Construcción para FOT 1,5 y FOS 1 para usos productivos.
- Construcción con FOT 0,33 para usos residenciales.
- Uso productivo prevalente.

* ATN 3-2.

Comprende las áreas 7 y 10 (áreas de completamiento con densidades medias bajas). Se aplicará una política de completamiento con leve incremento de las cantidades edificadas, que permita preservar las actuales modalidades edilicias y de uso.

Subdivisiones admitidas.

- El ancho mínimo de parcela para lotes frentistas será de 10m.
- No se admitirá la aparición de lotes internos en los casos en que la profundidad de la parcela sea inferior a 24m. y/o el ancho sea inferior a 8,66m.
- La profundidad mínima del lote interno será de 12m., el ancho mínimo de pasillo para el lote interno único será de 1,5 m y para más de un lote interno será de 2,5m.

Edificación y usos.

- Construcción según prototipos N° 1 a 6 y 19.
- Los prototipos definen alturas máximas y dimensiones mínimas de patio a los que pueden ventilar locales de primera categoría. Suponen la construcción entre medianeras, con alineación obligatoria sobre línea de edificación para vivienda colectiva y usos mixtos.

- Queda planteado el retiro opcional de línea de edificación para la vivienda individual.
- Construcción con FOT 0,8 y altura máxima sobre L.E. de 9m. para usos productivos. No se admitirán construcciones destinadas a usos productivos (galpones, depósitos, etc.) en lotes de ancho inferior a 10m. y profundidad inferior a 24m.
- Uso mixto residencial-productivo.

*** ATN 3-3.**

Comprende las áreas 8 y 9 (áreas de completamiento lento con densidades bajas). Sometidas a políticas de transformación y parámetros de subdivisión, edificación y usos, coincidentes con las propuestas para el ATN 3-2, condicionadas al completamiento de la infraestructura faltante.

Normas particulares Internas a las Áreas de Ordenamiento Normativo.

Sobre la Avda. Francia se construirá con los prototipos 1 a 4, con retiros de jardín obligatorios, e imposibilidad de subdivisión en lotes internos.

IV.3.4.5. Distrito Especial Puerto Norte y Embarcaderos.

Delimitación.

Al norte, eje de calle French desde la costa del Río Paraná hasta eje prolongación calle Rawson. Al oeste, eje prolongación calle Rawson desde eje calle French hasta prolongación línea rectificada manzana 190; esta nueva línea hasta línea de edificación sur de calle Gorriti (manzana 210); dicha línea de edificación hasta línea de edificación oeste calle Iriondo (manzana 210); dicha línea de edificación hasta línea de edificación sur de calle Vélez Sarsfield; línea de edificación sur de calle Vélez Sarsfield (manzana 279) hasta línea de edificación oeste de calle Vera Mujica; línea de edificación oeste de calle Vera Mujica (manzana 279) hasta nueva línea sur de calle Junín; dicha nueva línea de calle Junín hasta eje de avenida Caseros hasta línea de edificación este de Avda. Francia. Al este, línea de edificación este de Avda. Francia desde eje de Avenida Caseros hasta sector de propiedad municipal ubicado entre prolongaciones de calle Junín y Pje. Arenales (ver catastro); perímetro de esta propiedad hasta retomar línea de edificación este de Avda. Francia; dicha línea de edificación hasta límite sur de la fracción 2-94 del F.C.G.M.; límite sur de esta propiedad desde línea de edificación este de Avda. Francia hasta costa del río Paraná.

Estrategias para la obra pública. Proyectos previstos.

Prolongación costera de Avenida Tres Vías.

Prolongación de la Avda. Tres Vías desde calle Rawson hasta calle Iriondo siguiendo la traza de vías ferroviarias, con ancho de 35m.; desde calle Iriondo continúa hacia el sur siguiendo la dirección de calle Vera Mujica y apoyándose en la línea de edifi-

cación oeste de esta calle (manzana 279), con ancho de 35m. y hasta Pje. Arenales; desde allí retoma la dirección del Pje. Arenales apoyándose en línea de edificación sur de dicho pasaje (manzana 231), con ancho de 35m. hasta alcanzar traza de Avda. Francia. El proyecto supone la realización de gestiones para la obtención de tierras ferroviarias y de la Junta Nacional de Granos, la expropiación de terrenos privados en el sector de Pje. Arenales, la construcción de la obra vial completa con nudos de enlace a Avda. Francia y bajada a Paseo Ribereño, así como la materialización de espacios verdes y de obras de equipamiento complementario.

Implementación gradual del Paseo Ribereño y accesos al mismo.

La continuación de la traza existente de calle French y la prolongación de Avda. Tres Vías hacia la Costa (sobre el actual límite entre las propiedades de FACA y Maltería Argentina) permitirá seguir una estrategia de cesión y uso gradual y progresivo del Paseo Ribereño, siendo posible construir en una primera etapa sólo lo que eventualmente será la calle de servicio oeste del Paseo.

Paseo Ribereño.

Preservación de la franja de 60m. convencionada con los propietarios costeros según Decreto Municipal Nº 2250/80 para la construcción del Paseo Ribereño. El proyecto supone la ejecución de la obra vial y la concreción de los espacios complementarios, la señalización necesaria y los nudos de enlace con las arterias previstas.

Areas de Proyecto Unitario.

Puerto Norte.

Corresponde al sector norte del área delimitada precedentemente, hasta el límite norte de la propiedad de la Junta Nacional de Granos.

El área de Proyecto Unitario Puerto Norte se encuentra sometida a un proyecto integral cuyas condiciones de aprobación son asimilables a las ya enunciadas para el Area de Proyecto Unitario Tres Vías en cuanto a las vinculaciones entre subdivisión, usos y construcción.

La propuesta incluye prescripciones vinculadas al trazado, a la subdivisión parcelaria y las condiciones de edificación y usos.

Trazado oficial.

- Apertura de calle French hasta la traza del Paseo Ribereño.
- Apertura de calle Rawson entre Pje. Puccini y calle French.
- Apertura de la bajada de Avda. Tres Vías al Paseo Ribereño.
- Apertura de la prolongación costera de Avda. Tres Vías entre calle Rawson y calle Iriondo.
- Construcción paulatina del Paseo Ribereño, según se avance en las gestiones con los propietarios de los terrenos costeros.

Parcelamiento oficial:

- Subdivisión en parcelas longitudinales de 30m. de ancho (a verificar según mensura) y doble frente (a Paseo Ribereño y al par Rawson/Tres Vías) según plano adjunto.

Trazado opcional.

- Se permitirá la apertura de calles secundarias, con calzada de 6m., sobre los límites entre las parcelas resultantes del parcelamiento oficial, estando prohibida la apertura de calles transversales a éstas.

Parcelamiento opcional.

- Las parcelas resultantes del parcelamiento oficial podrán ser subdivididas en sentido transversal, no pudiendo ser los lotes que se obtengan inferiores en su superficie a los 30m.x50m. Cuando de este fraccionamiento resultaren más de dos lotes por parcela originaria del parcelamiento oficial, será obligatoria la apertura de las calles secundarias que permite el trazado opcional.

Edificación y usos.

- Construcción en el sentido longitudinal de las parcelas del parcelamiento oficial, según volúmenes máximos constantes resultantes de diversas combinaciones de alturas, separaciones entre cuerpos y continuidades o discontinuidades de los mismos (ver gráfico adjunto).
- Uso residencial exclusivo (individual o colectivo) o mixto (con equipamiento en las plantas bajas).
- Preservación y reutilización del edificio de la Refinería Argentina de Azúcar.

Embarcaderos y F.C.G.B.M.

Corresponde al sector sur del Distrito Especial ya delimitado, hasta el límite norte de la propiedad de la Junta Nacional de Granos.

El Área de Proyecto Unitario Embarcaderos y F.C.G.B.M. abarca los terrenos de propiedad pública incluidos en el Distrito Especial, y de esta situación deriva su peculiaridad, tanto por los mecanismos de gestión específicos que supone la concreción del proyecto como por los contenidos públicos de éste: provisión de parque y equipamientos colectivos a escala urbana.

La propuesta incluye prescripciones referidas al trazado e indicaciones vinculadas a la normativa de los bordes y al destino de uso del área.

Trazado oficial.

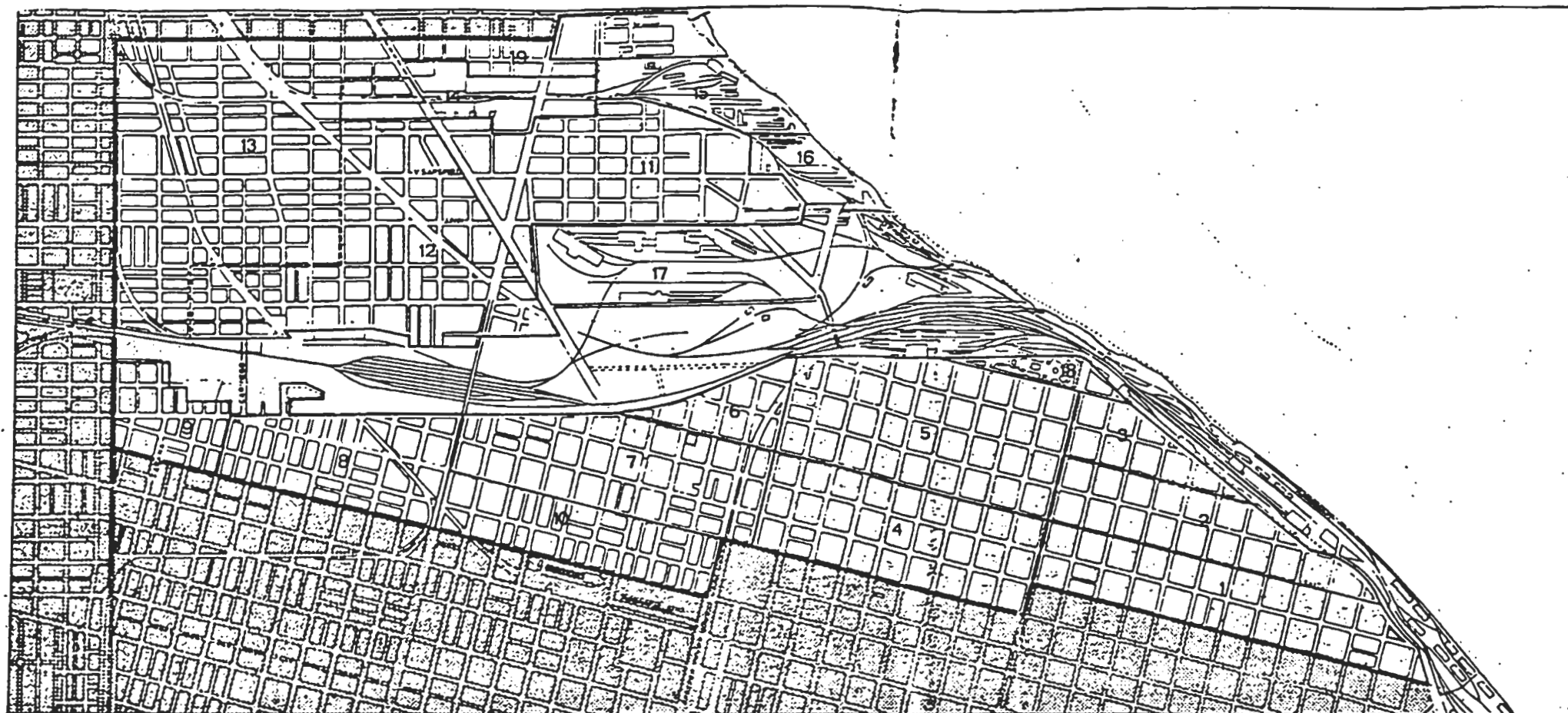
- Apertura de la prolongación costera de Avda. Tres Vías entre calle Iriondo y Avda. Francia.
- Liberación al uso público de la traza de Avda. Francia entre el Pje. Celedonio Escalada y la Avda. Tres Vías.
- Construcción gradual del Paseo Ribereño.

Normativa de borde.

- Elaboración de normativa para los bordes ya consolidados (particularmente en las manzanas 210, 277, 278 y 279, y en el fragmento incluido en el Area y designado en los planos catastrales como manzana 211), con el objeto de orientar los procesos de transformación inducidos por la obra pública.

Uso del área.

- Parque y equipamiento a escala urbana, reutilizando los edificios de la estación Embarcaderos del F.C.G.M.B. y de los elevadores de la Junta Nacional de Granos.



Áreas internas al área de estudio caracterizadas según procesos de transformación, usos prevalecientes y vinculación con los ejes de atravesamiento (ver descripción en texto adjunto).

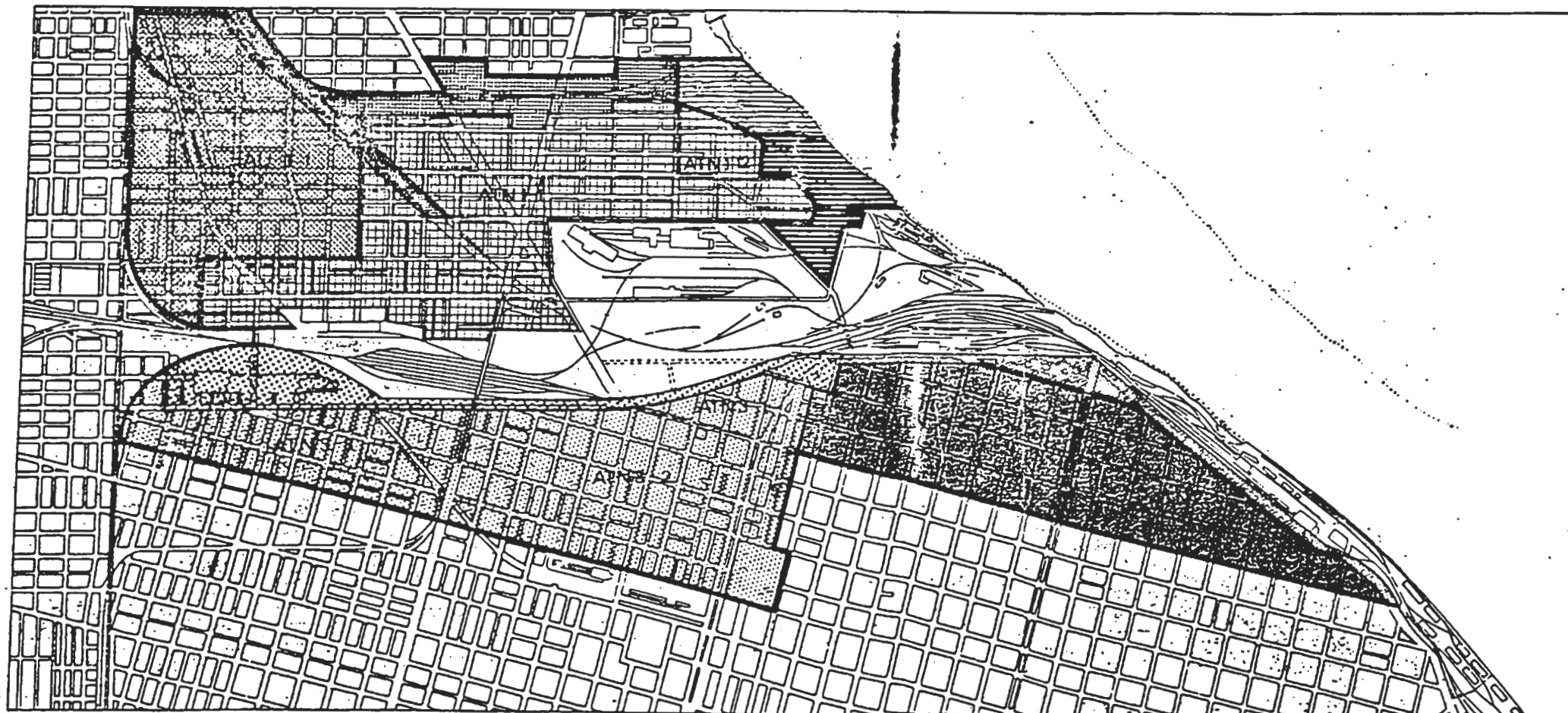
FACULTAD DE ARQUITECTURA
CURDIUR

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO
SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO



DIAGNOSTICO DEL AREA DE ESTUDIO

ESTUDIO PARTICULARIZADO AREA DE ATRAVESAMIENTO NORTE



DISTRITOS DE INTERVENCIÓN URBANÍSTICA

- Distrito AU 1-1 (Distribución complementaria)
- Distrito de Atravesamiento Norte 1 (ATH 1)
- Distrito de Atravesamiento Norte 2 (ATH 2)
- Distrito de Atravesamiento Norte 3 (ATH 3)
- Distrito Especial Puerto Norte y Embarcadores

ÁREAS DE PROYECTO UNITARIO INTERNAS A LOS DISTRITOS

- Área de proyecto unitario Tres Vías
- Área de proyecto unitario Avenida de Entero
- Área de proyecto unitario Parque Jorge Raúl Rodríguez y Avenida Wapetuvigle y Del Valle
- Área de proyecto unitario Avenida Del Valle, Alberdi y Borda de la
- Área de proyecto unitario Puerto Norte
- Área de proyecto unitario Embarcadores y FCCBM

- Límite distritos
- Límite áreas de proyecto unitario
- Límite áreas de ordenamiento normativo (A.O.N.)
- Normas particulares internas a las A.O.N.

ATN1-1/2 Áreas de ordenamiento normativo internas al ATH 1
ATN2-1/2 Áreas de ordenamiento normativo internas al ATH 2
ATN3-1/3 Áreas de ordenamiento normativo internas al ATH 3

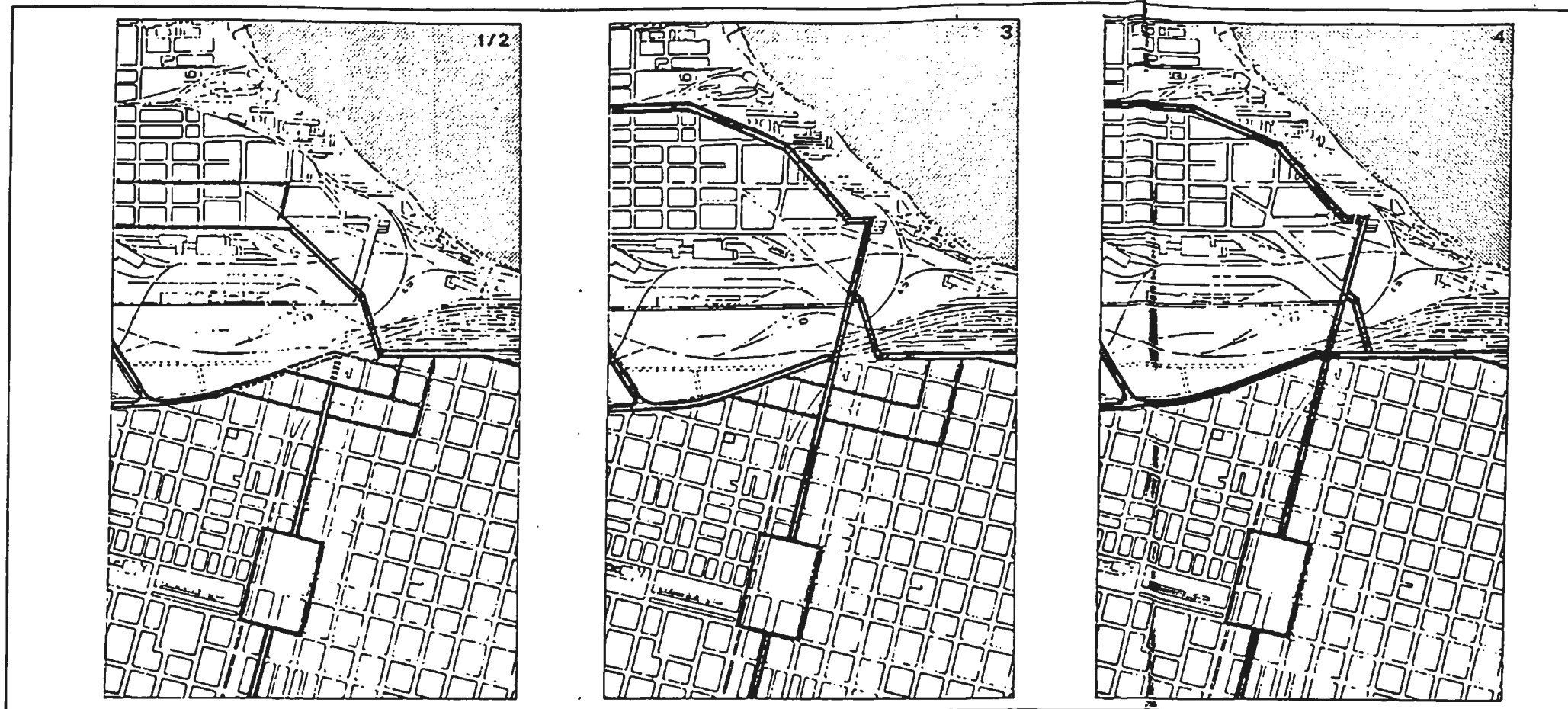
FACULTAD DE ARQUITECTURA
CURDIUR

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO
SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO



INTERVENCIÓN SOBRE EL AREA DE ESTUDIO
PLAN DE ZONA

ESTUDIO PARTICULARIZADO AREA DE ATRAVESAMIENTO NORTE



ETAPAS DE CONCRECIÓN DE LAS OBRAS.

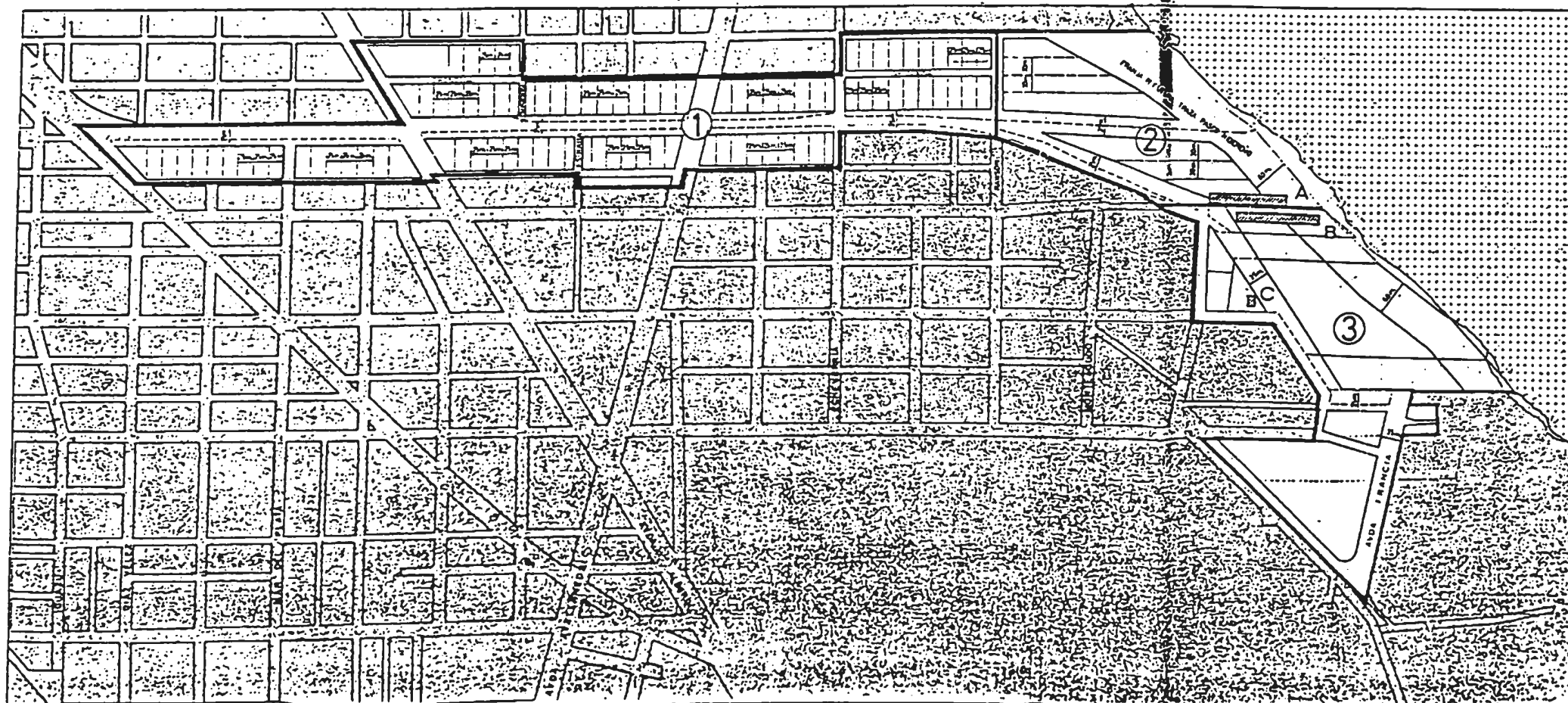
- 1 Apertura de la avenida perimetral a las instalaciones ferroviarias en el tramo Brown-Cruce Alvarado. Continuación hacia Avda. del Valle por el par Brown-Jenny.
- 2 Prolongación de Avda. Francia hasta su encuentro con la nueva avenida perimetral. Continuación hacia Avda. del Valle por el par Guzmán-Brown.
- 3 Continuación de Avda. Francia hasta Avda. Tres Vías y/o Paso Rosarino mediante viaducto.
- 4 Continuación de Avda. Del Valle en el tramo Pto. Escalador-Avda. Francia, mediante cruce bajo viaducto.

FACULTAD DE ARQUITECTURA
C.U.R.D.I.U.R.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO
SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO

INTERVENCIÓN SOBRE EL ÁREA DE ESTUDIO.
PROPUESTA DE RECORRIDO PERIMETRAL A PATIO PARADA
Y SECTOR CADENAS DEL F.C.G.B.M.T.R.

ESTUDIO PARTICULARIZADO ÁREA DE ATRAVESAMIENTO NORTE



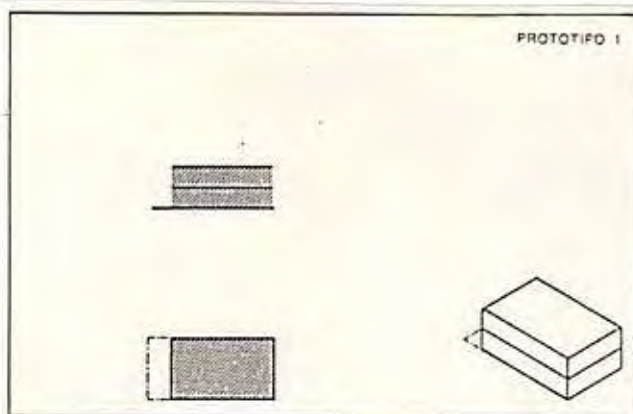
- ① Área de proyecto unitario Tres Vías
 - ② Área de proyecto unitario Puerto Norte
 - ③ Área de proyecto unitario Embarcadero y FCGMB
- Límites áreas de proyecto unitario
 - Perímetro oficial
 - Retras y cambios
 - Actuales predios observados
 - Edificios a preservar y/o reutilizar
 - A Refinería Argentina de Alzcar
 - B Estaciones Junco Nacional de Grupos
 - C Estación Embarcadero del FCGMB

FACULTAD DE ARQUITECTURA
C.U.R.D.I.U.R.

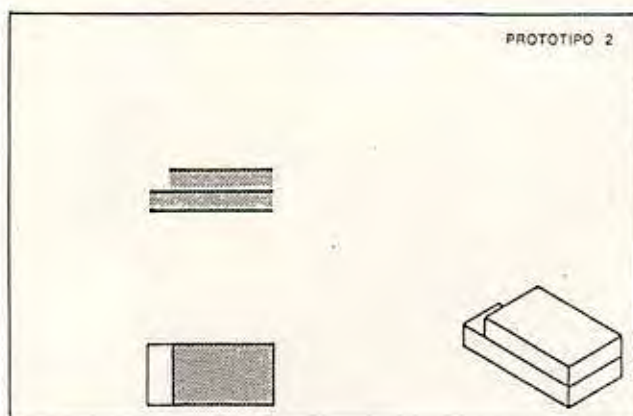
MUNICIPALIDAD DE ROSARIO
SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO

INTERVENCIÓN SOBRE EL ÁREA DE ESTUDIO
PLAN DE ZONA . . . ÁREAS DE PROYECTO UNITARIO

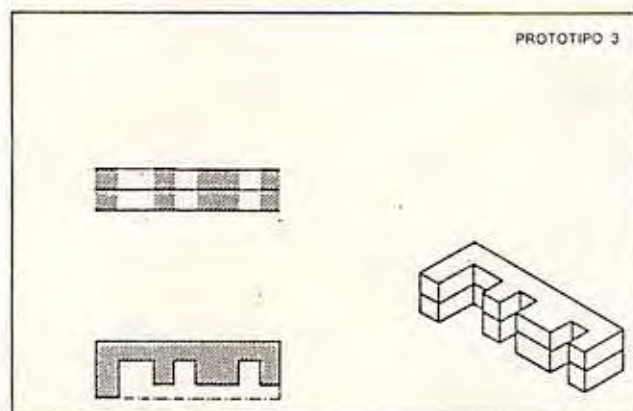
ESTUDIO PARTICULARIZADO ÁREA DE ATRAVESAMIENTO NORTE



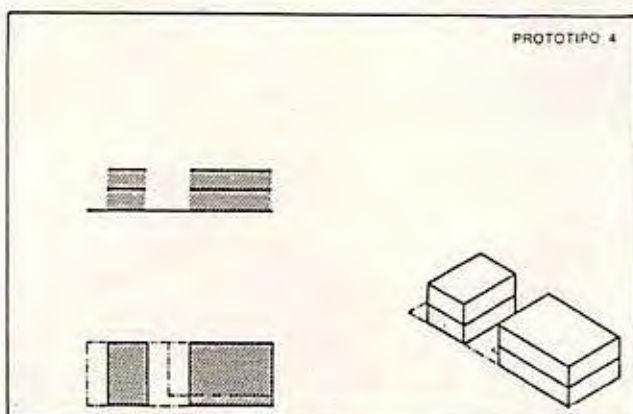
PARCELA: de tramo, cualquier dimensión de ancho
 ALTURA MAXIMA: planta baja y una planta alta
 PATIO MINIMO: 3 m. de profundidad por ancho de parcela
 USOS ADMISIBLES: residencial exclusivo (unidad de dos plantas o una unidad en cada planta) o mixto



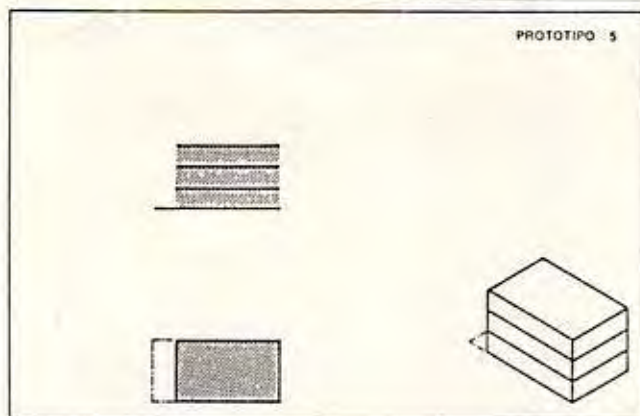
PARCELA: Idem PROTOTIPO 1
 ALTURA MAXIMA: Idem PROTOTIPO 1
 PATIO MINIMO: Idem PROTOTIPO 1
 USOS ADMISIBLES: mixto residencial/productivo
 NOTA: se admite planta baja con POS 1 y destino de uso productivo



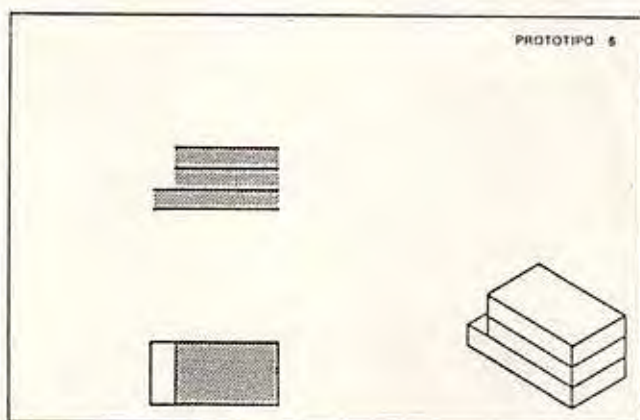
PARCELA: de tramo, cualquier dimensión de ancho, profundidad 25 m. o superior
 ALTURA MAXIMA: planta baja y un piso alto
 PATIO MINIMO: 12 m2. de superficie y 3 m. de lado mínimo por unidad de vivienda
 USOS ADMISIBLES: residencial exclusivo (vivienda colectiva en profundidad) o mixto (en unidad frentista)



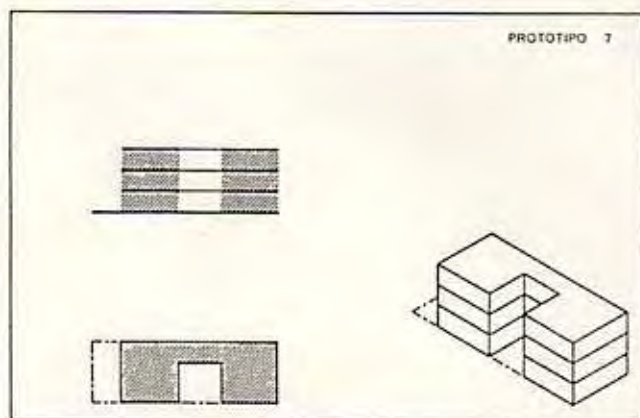
PARCELA: de tramo, cualquier dimensión de ancho, profundidad 25 m. o superior
 ALTURA MAXIMA: planta baja y un piso alto
 PATIO MINIMO: entre cuerpos, 5 m. de profundidad por ancho de parcela
 en contrafrente, 3 m. de profundidad por ancho de parcela
 USOS ADMISIBLES: residencial exclusivo o mixto (en unidad frentista)



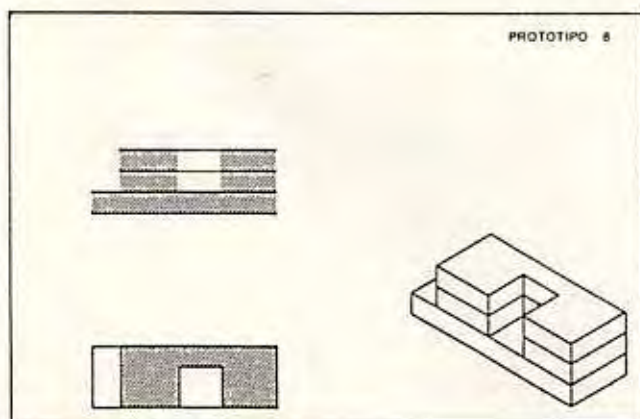
PARCELA: de tramo, cualquier dimensión de ancho
 ALTURA MAXIMA: planta baja y dos pisos altos
 PATIO MINIMO: 4 m. de profundidad por ancho de parcela
 USOS ADMISIBLES: residencial exclusivo (vivienda colectiva)



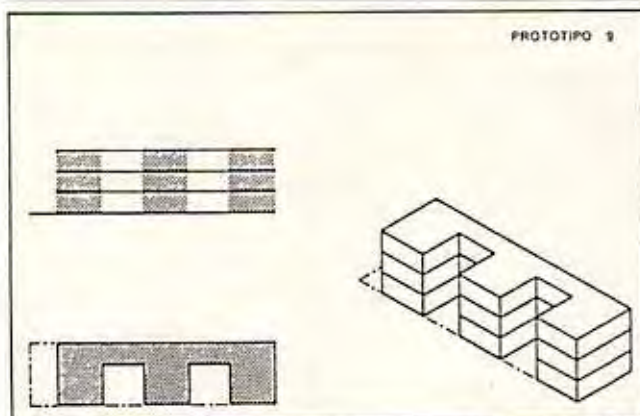
PARCELA: Idem PROTOTIPO 5
 ALTURA MAXIMA: Idem PROTOTIPO 5
 PATIO MINIMO: Idem PROTOTIPO 5
 USOS ADMISIBLES: mixto residencial (vivienda colectiva/productivo)
 NOTA: se admite planta baja con FOS 1 y destino de uso productivo



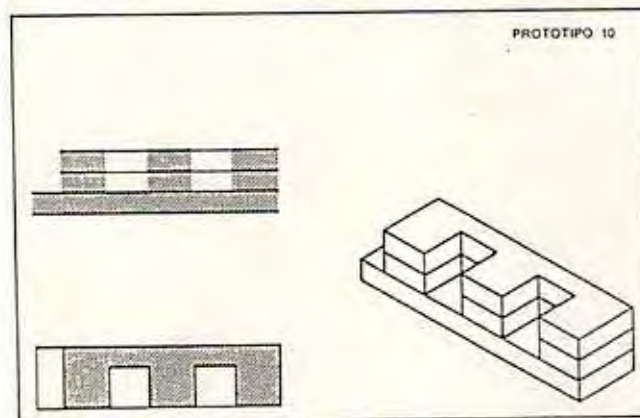
PARCELA: de tramo, cualquier dimensión de ancho, profundidad 25 m. o superior
 ALTURA MAXIMA: planta baja y dos pisos altos
 PATIO MINIMO: entre bloques, 6 m. de profundidad por 2/3 del ancho de la parcela
 en contrafrente, 4 m. de profundidad por el ancho de la parcela
 USOS ADMISIBLES: residencial exclusivo (vivienda colectiva) o mixto



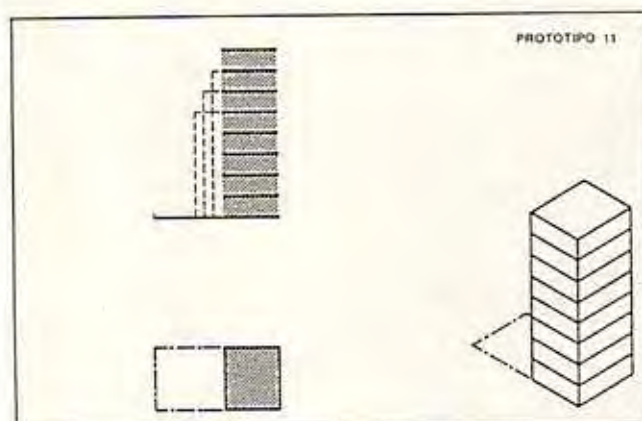
PARCELA: Idem PROTOTIPO 7
 ALTURA MAXIMA: Idem PROTOTIPO 7
 PATIO MINIMO: Idem PROTOTIPO 7
 USOS ADMISIBLES: mixto residencial (vivienda colectiva/productivo)
 NOTA: se admite planta baja con FOS 1 y destino de uso productivo



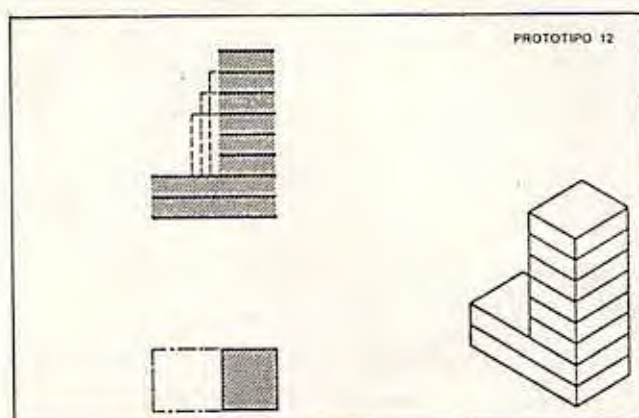
PARCELA: de tramo, cualquier dimensión de ancho, profundidad 35 m. o superior
 ALTURA MAXIMA: planta baja y dos pisos altos
 PATIO MINIMO: entre bloques, 6 m. de profundidad por 2/3 del ancho de la parcela
 en contrafrente, 4 m. de profundidad por el ancho de la parcela
 USOS ADMISIBLES: residencial exclusivo (vivienda colectiva) o mixto



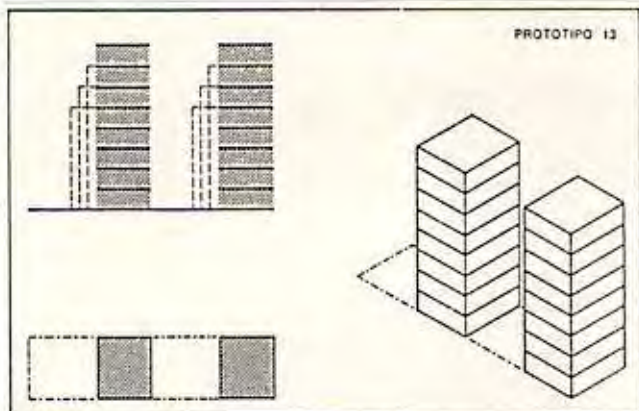
PARCELA: Idem PROTOTIPO 9
 ALTURA MAXIMA: Idem PROTOTIPO 9
 PATIO MINIMO: Idem PROTOTIPO 9
 USOS ADMISIBLES: mixto residencial (vivienda colectiva) / productivo
 NOTA: se admite planta baja con FQS 1 y destino de uso productivo



PARCELA: de tramo, cualquier dimensión de ancho, profundidad 18 m. o superior
 ALTURA MAXIMA: planta baja y siete pisos altos
 PATIO MINIMO: en contrafrente, 10 m. de profundidad por ancho de parcela; dicha
 profundidad puede reducirse según gráfico
 USOS ADMISIBLES: residencial exclusivo (vivienda colectiva) y/o terciario

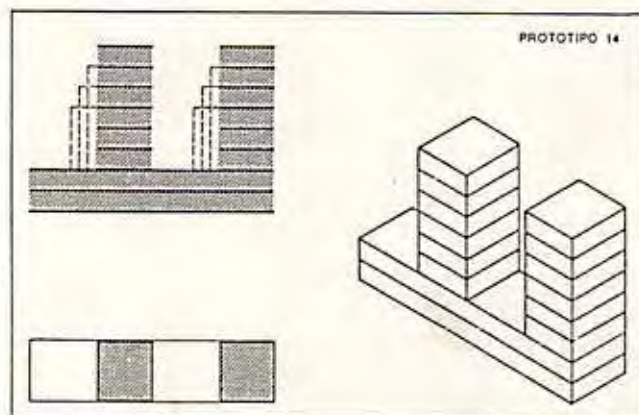


PARCELA: Idem PROTOTIPO 11
 ALTURA MAXIMA: Idem PROTOTIPO 11
 PATIO MINIMO: Idem PROTOTIPO 11
 USOS ADMISIBLES: Idem PROTOTIPO 11
 NOTA: se admite planta baja y una planta alta con FQS 1 y destino de uso cocheras



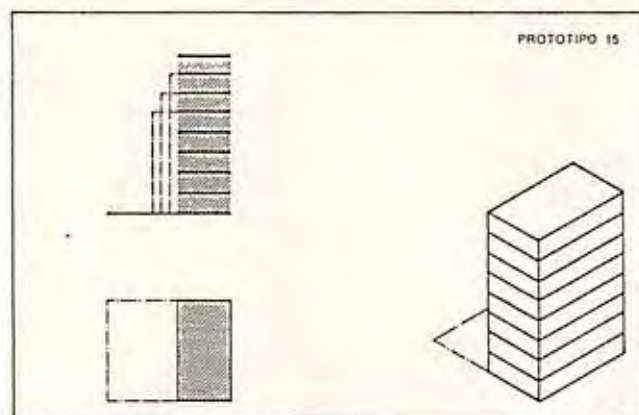
PROTOTIPO 13

PARCELA: de tramo, cualquier dimensión de ancho, profundidad 36 m. o superior
 ALTURA MAXIMA: planta baja y siete pisos altos
 PATIO MINIMO: entre placas y en contrafrente, 10 m. de profundidad por ancho de parcela; dicha profundidad puede reducirse según gráfico
 USOS ADMISIBLES: residencial exclusivo (vivienda colectiva) y/o terciario



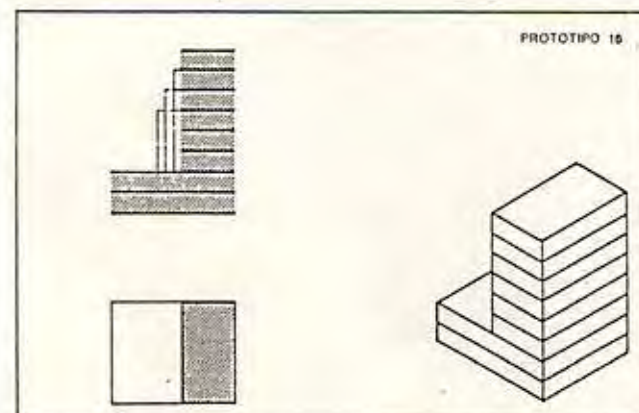
PROTOTIPO 14

PARCELA: Idem PROTOTIPO 13
 ALTURA MAXIMA: Idem PROTOTIPO 13
 PATIO MINIMO: Idem PROTOTIPO 13
 USOS ADMISIBLES: Idem PROTOTIPO 13
 NOTA: se admite planta baja y una planta alta con FOS 1 y destino de uso cocheras



PROTOTIPO 15

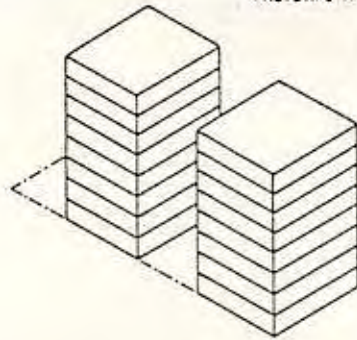
PARCELA: de tramo, ancho superior a 15 m., profundidad 18 m. o mayor
 ALTURA MAXIMA: planta baja y siete pisos altos
 PATIO MINIMO: en contrafrente, 10 m. de profundidad por ancho de parcela; dicha profundidad puede reducirse según gráfico
 USOS ADMISIBLES: residencial exclusivo (vivienda colectiva) o mixto



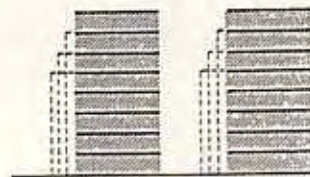
PROTOTIPO 16

PARCELA: Idem PROTOTIPO 15
 ALTURA MAXIMA: Idem PROTOTIPO 15
 PATIO MINIMO: Idem PROTOTIPO 15
 USOS ADMISIBLES: Idem PROTOTIPO 15
 NOTA: se admite planta baja y una planta alta con FOS 1 y destino de uso cocheras

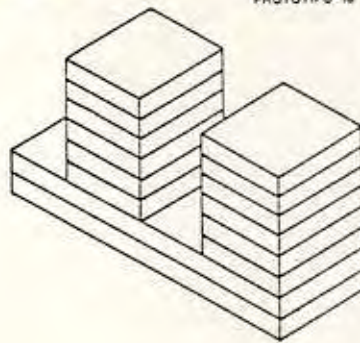
PROTOTIPO 17



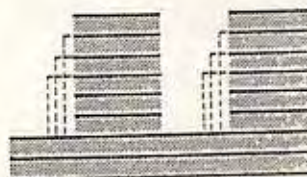
PARCELA: de tramo, ancho superior a 15 m., profundidad 36 m. o superior
 ALTURA MAXIMA: planta baja y siete pisos altos
 PATIO MINIMO: entre placas y en contrafrente, 10 m. de profundidad por ancho de parcela; dicha profundidad puede reducirse según gráfico
 USOS ADMISIBLES: residencial exclusivo (vivienda colectiva) o mixto

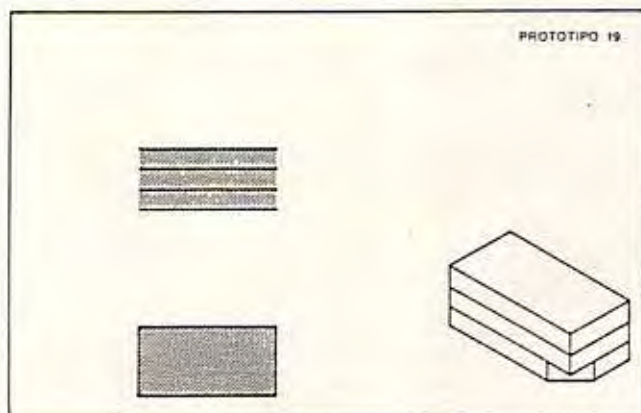


PROTOTIPO 18

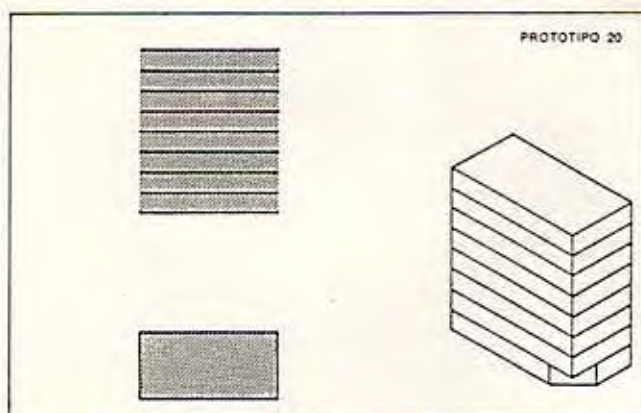


PARCELA: Idem PROTOTIPO 17
 ALTURA MAXIMA: Idem PROTOTIPO 17
 PATIO MINIMO: Idem PROTOTIPO 17
 USOS ADMISIBLES: Idem PROTOTIPO 17
 NOTA: se admite planta baja y una planta alta con FOS 1 y destino de uso cocheras





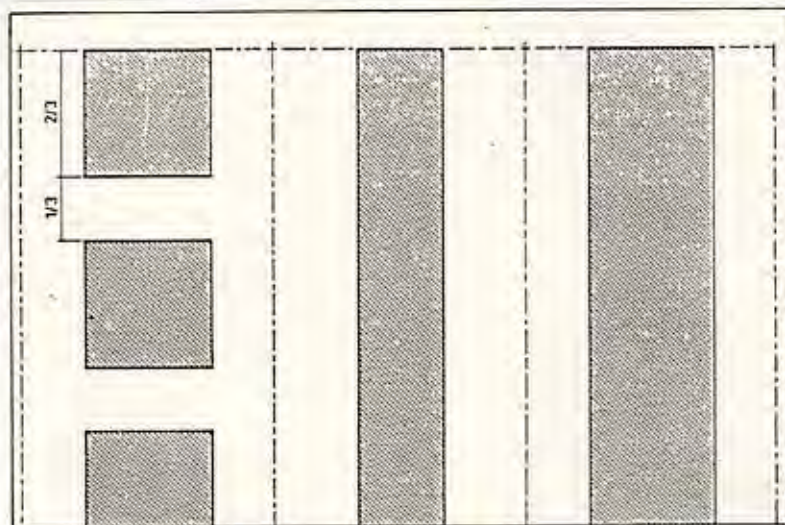
PARCELA: de esquina, cualquier dimensión de lados
 ALTURA MÁXIMA: planta y dos pisos altos
 FQS MÁXIMO: 1
 PATIO OPTATIVO: 20 m² de superficie y 4 m. de lado mínimo
 USOS ADMISIBLES: residencial exclusivo (vivienda colectiva) o mixto



PARCELA: de esquina, cualquier dimensión de lados
 ALTURA MÁXIMA: planta baja y siete pisos altos
 FQS MÁXIMO: 1
 PATIO OPTATIVO: 81 m² de superficie y 9 m. de lado mínimo
 USOS ADMISIBLES: residencial exclusivo (vivienda colectiva) o mixto

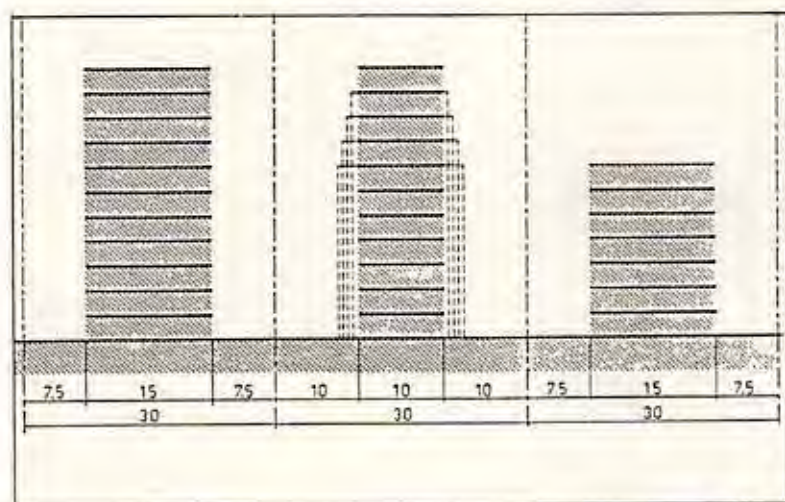
PROTOTIPOS PARA LAS ÁREAS DE ORDENAMIENTO NORMATIVO

En las Áreas de Ordenamiento Normativo, los prototipos definen una "modalidad de ocupación flexible", a través de la fijación de alturas máximas, medidas mínimas de patio, condiciones de iluminación y ventilación de locales, para cada uso, dimensión de parcela y modalidad de ocupación.



PROTOTIPOS PARA LAS AREAS DE PROYECTO UNITARIO

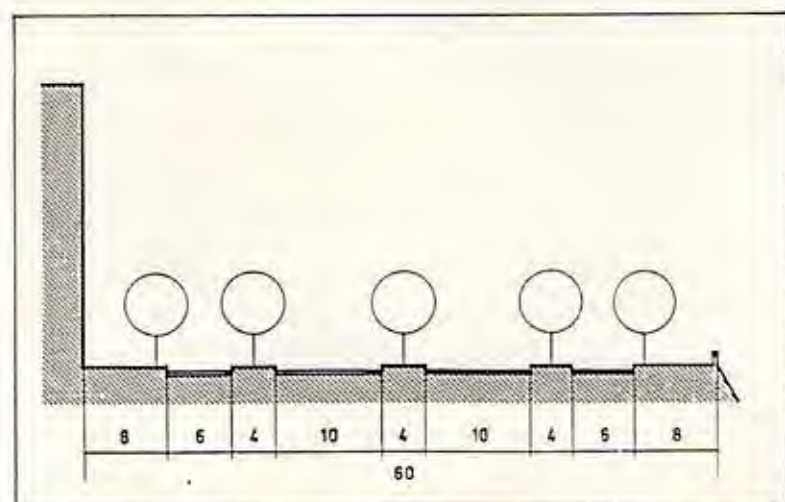
PLANTA



NORMATIVA DE EDIFICACION PARA PUERTO NORTE

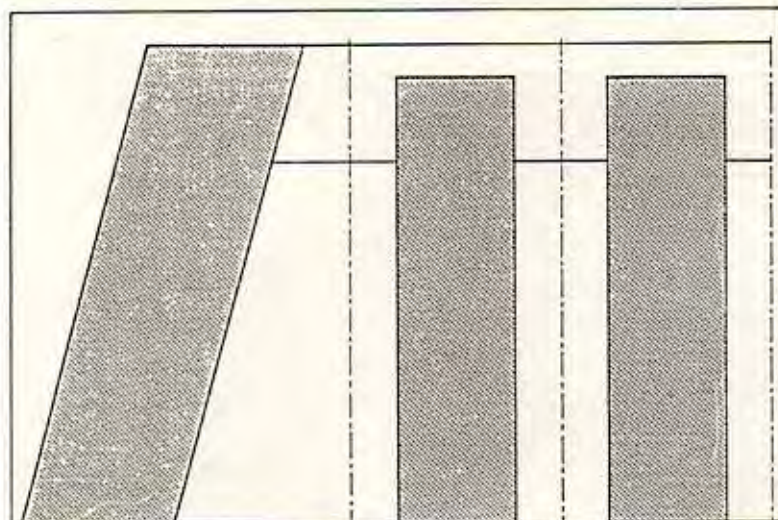
El gráfico presenta las distintas modalidades posibles de construcción de un mismo volumen (máximo) de edificación, variable en su configuración en función de la altura, el ancho y la continuidad o discontinuidad de los cuerpos.

SECCION

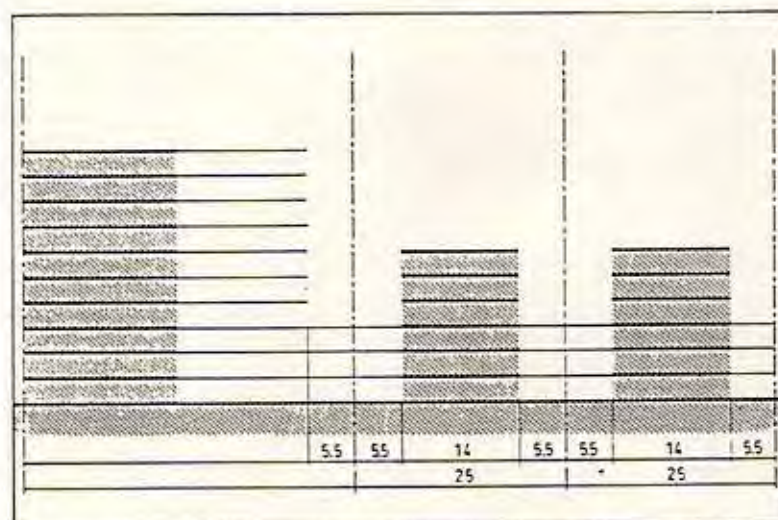


SECCION PASEO RIBEREÑO

PROTOTIPOS PARA LAS AREAS DE
PROYECTO UNITARIO



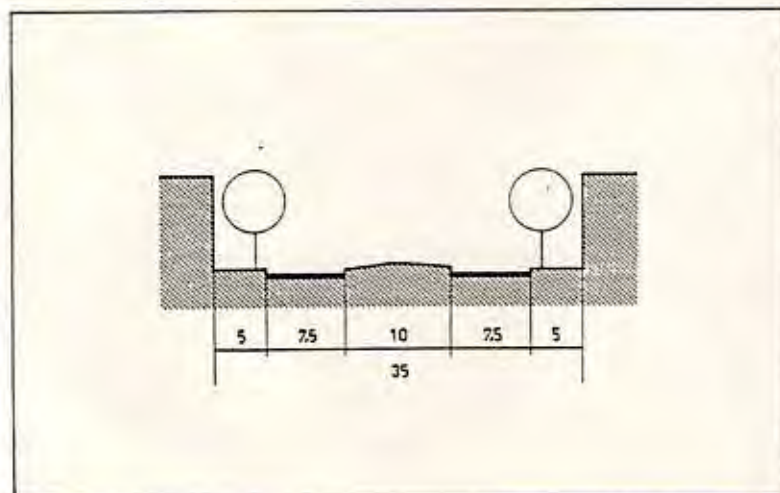
PLANTA



SECCION

NORMATIVA DE EDIFICACION PARA TRES VIAS

El gráfico presenta los volúmenes máximos construibles (alturas máximas y separaciones mínimas entre edificios) en lotes de tramo y en lote de ángulo con avda. Alberdi y/o Blvd. Avellaneda.



SECCION AVENIDA TRES VIAS

NOTAS A LA INTRODUCCION.

- (1) Ver Cap. I, punto I.3. del presente trabajo.
- (2) Ver, MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel "Los instrumentos del proyecto público en la construcción de la ciudad", programa de investigación presentado al CONICET. Inédito, disponible en el Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales. Ver, FLORIANI, Héctor, "El concepto de parte de ciudad y su posible incidencia en la lectura, el análisis y el proyecto urbano, con particular referencia al caso Rosario" ídem.
- (3) Ver, MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel, "Los instrumentos..."cit., "Informe del estado de avance de la investigación", presentado al CONICET, septiembre de 1986.
- (4) PANNERAI, Philippe y otros, "Formas urbanas: de la manzana al bloque" . Col. Arquitectura y Perspectiva. Edit. G.Gilli, Barcelona, 1986. 1a edición francesa, 1980.
- (5) SECCHI, Bernardo, ver nota 4 al capítulo I del presente trabajo.

- (1) Ver revista *Controspazio* nº 2, marzo-abril de 1976.
- (2) Ver FABBRI Gianni, *Vienna, citta capitale del XIX secolo*. Officina Edizioni, 1986.
- (3) Dice Damián QUERO: "Los teóricos se habían entregado en las últimas décadas a la defensa de la interdisciplinariedad como método totalizante propio para el análisis y el proyecto en la "compleja" realidad de las ciudades. Ahí radicaba su incapacidad para fundar una disciplina, que nunca podría ser la "suma de todo lo que puede ser dicho de cierto a propósito de alguna cosa, y no es ni siquiera el conjunto de todo lo que puede ser, a propósito de un mismo tema, aceptado en virtud de un principio de coherencia o de sistematicidad", como a su tiempo advirtió Foucault. (...) La constitución de una disciplina no puede hacerse sobre cualquier pulsión totalizadora: requiere la formulación de su propia limitación. Una de las estrictas condiciones del discurso disciplinario es que debe dirigirse a un objeto o plan de objetos determinado. La tesis que deseo representar aquí es que el notable incremento reciente de la capacidad profesional de proyecto, remedio o "curación" de los problemas urbanos, tienen fundamentalmente que ver con el nuevo enunciado de la ciudad como específico objeto o plan de objetos del urbanismo. Gracias a la singular tarea de realizar planes generales de encargo municipal, la ciudad ha sido entendida en totalidad...", en "Urbanismo" en revista UR nº 1. Enero de 1985, publicada por el Laboratorio de Urbanismo de Barcelona. ETSAB.
- (4) "Las necesidades, pero sobre todo las demandas, se constituyen dentro de la especificidad del contexto físico, de sus caracteres tipológicos, morfológicos, icónicos y simbólicos, y dentro de las modalidades a través de las cuales la percepción de este contexto interactúa con el imaginario colectivo. Exigencias y necesidades no pueden más ser representadas mediante argumentos de carácter universal y referidos en términos de cantidades de espacio disponible, de niveles de equipamientos y de infraestructuras y de su degradación técnica (...). Las diversas partes de la ciudad y del territorio muestran poseer reglas constitutivas, ordenadoras del espacio, de su uso y de su significado, invariables en el tiempo y en la sucesión de asentamientos sociales y económicos muy diferentes entre sí. Estas muestran continuamente una capacidad sorprendente para ser reutilizados en modo diverso, para

asumir roles imprevistos. La mayor atención a la morfología urbana y territorial, a las reglas constitutivas de la ciudad y del territorio, me parece que nacen de allí". SECCHI Bernardo: "Dimensionamiento." en revista Casabella nº 506, octubre de 1984.

- (5) MERLINI Paolo: "L'analisi storica come materiale per la progettazione della città." en Il recupero edilizio ed urbanistico nella progettazione della città". Dipartimento di Teoria e Tecnica della progettazione urbana. IUAV. Venecia, 1979.
- (6) ROSSI Aldo: "L'analisi urbana e la progettazione architettonica". Contributi al dibattito e al lavoro di gruppo nell'anno accademico 1968/69. Facoltà di Architettura del Politecnico 3ª edizione. 1974. Pág. 21.
- (7) ROSSI Aldo: "La architettura de la ciudad". Gustavo Gili, Barcelona, 1971.
- (8) MERLINI Paolo, op. cit.
- (9) AYMONINO Carlo: "Lo studio dei fenomeni urbani". Officina Edizioni, Roma, 1977.
- (10) POLESELLO Gianugo: "La progettazione della città come architettura e come piano." en La progettazione analitica della città. Cuadernos del Departamento de Teoría y Técnica de la Proyección Urbana. Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia. Venecia, 1978.
- (11) Ver PITTALUGA, FRANCA y otros. "La progettazione analitica della città". Cuadernos del Departamento de Teoría y Técnica de la Proyección Urbana. Instituto Universitario de Venecia. Venecia, 1978.
- (12) POLESELLO Gianugo, op. cit.

- (1) SICA Paolo: "Storia dell'urbanistica". Editori Laterza, Roma. Bari, 1979.
- (2) Ibídem.
- (3) RANDLE Patricio: "La ciudad pampeana". OIKOS. Asociación para la promoción de Estudios Territoriales y Ambientales. Buenos Aires, 1977. (2ª edición).
- (4) MONTES Alberto: "Santiago Montenegro, fundador de la ciudad de Rosario". Ediciones I.E.N.. Rosario, 1977.
- (5) Con la sanción del Reglamento de Aduanas, que abre el río Paraná a la navegación mundial y convierte en poco tiempo a Rosario en el puerto de ultramar de la Confederación Argentina. Cuatro años después, en 1856, se sanciona la ley de Derechos Diferenciales para la exportación, que influirán notablemente en el desarrollo comercial y portuario de la ciudad.
- (6) Al respecto ver MARTINEZ DE SAN VICENTE Isabel: "La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario" Cuaderno nº 7. CURDIUR. Rosario, 1985. Especialmente el capítulo I.
- (7) En 1866 se inaugura el tramo Rosario-Tortugas y en 1870 se concluye la línea Rosario-Córdoba del F.C. Central Argentino. El estado concede franquicias al capital extranjero transfiriéndole gratuitamente una legua de tierras a cada lado de la vía hacia el oeste, de donde surgen las estaciones ferroviarias que se constituirán en la estructura de centros urbanos proveedores del puerto de Rosario. En 1883 se inaugura la línea del F.C. Oeste Santafesino de Rosario a Casilda. En 1886 se inaugura la línea del que luego sería el F.C. de Buenos Aires y Rosario, y ese mismo año se inaugura el ramal a Sunchales. En 1891-92 aparecen los primeros ferrocarriles de trocha angosta: el Provincial de Santa Fe, y el Córdoba y Rosario, que acceden a la ciudad desde el norte.
- (8) En 1876 se aprueba el trazado del pueblo Alberdi; en 1887, el pueblo Sorrento y su hipódromo; en 1889 el pueblo Unión.
- (9) Por la Ordenanza nº 5 de 1874 se licita la construcción del Matadero Público en la intersección del actual Bd. Seguí con la calle Berutti, y por la Ordenanza nº 19 del mismo año se prohíbe colocar saladeros y graserías en el norte de la ciudad, ante la necesidad de desagüe y eliminación de residuos contaminantes. En 1874 se localizan, también al sur, el Asilo

de Mendigos y Dementes y en 1892 el Asilo del Buen Pastor o Cárcel de Mujeres.

- (10) La Estación Gran Central del F.C. Central Argentino en Corrientes y Wheelwright; la del Buenos Aires y Rosario (actual Rosario Norte, 1886); la del Oeste Santafesino (actual Parque Urquiza, 1883); la del Provincial de Santa Fe (actual Estación de Omnibus, 1891). La Estación Córdoba y Rosario o Central Córdoba (1891). Aparecen ya en el Plano Oficial del Municipio de 1895 las estaciones suburbanas de Barrio Villa o Eloy Palacios, Fisherton, Ludueña y el Apeadero Bajo Hondo. A principios del presente siglo se instalan la estación de la Compañía General de la Provincia de Buenos Aires (1908) en San Martín entre Virasoro y Rueda y la estación del F.C. Rosario a Puerto Belgrano (hoy Ciudad Universitaria), en 1911.
- (11) Según el Censo Nacional de 1914, la población se había elevado a 222.592 habitantes. El Cuarto Censo Municipal de 1926 arroja una población de 407.000 habitantes.
- (12) Ya en 1901 la administración del Central Argentino se había trasladado a Buenos Aires. En 1914 se trasladan a Pérez los Talleres locales. El puerto de Rosario, que durante el quinquenio 1900-1913 daba salida al 17,4% de la exportación total argentina, en 1916 se reduce al 10,8% y en 1917 al 7,6%.
La primera guerra provoca ciertos cambios en la estructura productiva regional, generando industrias alimenticias, como el frigorífico Swift en Villa Gobernador Gálvez, molinos harineros, envasadoras e industrias extractivas ganaderas, lanas, cueros, etc., proceso que se interrumpe con la crisis de 1929.
- (13) ROFMAN Alejandro: "Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina". Amorrortu Editores. Buenos Aires, 1973. Pág. 144.
- (14) Respecto de esto ver MARTÍNEZ DE SAN VICENTE Isabel "La formación ..." op. cit. y, BEJAR María Dolores: "Uriburu y Justo. El auge conservador (1930-1935)". Colección Biblioteca Política Argentina. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1983.
- (15) CERASI Maurice: "Lo spazio collettivo della citta". Gabrielle Mazzota Editore. Roma, 1978.
- (16) MARTÍNEZ DE SAN VICENTE Isabel: "Los instrumentos del proyecto público en la construcción de la ciudad. Planes y Proyectos para Rosario 1890/1910", Cuaderno nº 12; "El Plan Guido-Farengo", Cuaderno nº 13; "El Plan Rosario" Cuaderno nº 15; "El Plan Regulador de 1968", Cuaderno nº 16, CURDIUR, Rosario, 1986.
Ver además de la misma autora: "Planes y Proyectos para Rosario 1890-1910" en DANA nº 21, Buenos Aires, Septiembre de 1986. "Rosario: Plan Regulador 1929-1935" en DANA nº 22, Buenos Aires, Diciembre de 1986.

- (17) En el año 1927 la Asociación Amigos del Rosario presenta al presidente del Concejo Deliberante Dr. Luis Mattos, un memorial con la firma de miembros de la "Sociedad de Ingenieros, Arquitectos y constructores de Obras", "Centro de Arquitectos" y "Federación del Fomento Edilicio".
- (18) MONTES Alberto: "Plan Rosario. Ley Nacional 16.052 y sus antecedentes. Proyecto de Decreto Reglamentario". Publicación del Centro de Estudios Nacionales, Provinciales y Municipales, Rosario, 1964, pág. 37.
- (19) MONGSFELD Oscar: "El Area Metropolitana de Rosario y el Pago de los Arroyos". inédito. Centro de Estudios Urbanos del Rosario. Rosario, 1983.
- (20) *Ibidem.*
- (21) Plan Regulador Rosario. Reedición publicada por la Sección Prensa y Difusión de la Prefectura del Gran Rosario. Rosario, noviembre de 1973.
- (22) *Ibidem.*
- (23) SICA Paolo: "Storia dell'Urbanistica. L'Ottocento". Tomo 1. Editori Laterza, Roma-Bari, 1979.
- (24) *Ibidem.*
- (25) Código Urbano de Rosario. Edición Oficial, 1973.
- (26) SICA Paolo. op. cit.
- (27) *Ibidem.*
- (28) "... siendo el Rosario el punto de acceso más inmediato para el comercio exterior penetrando por las bocas del Guazú es allí donde se dan las citas los comerciantes de los últimos extremos de la Confederación, allí donde se reúnen todas las producciones, frutos y especias que mueve el comercio argentino, para recibir en cambio los géneros europeos, etc". general Justo José de Urquiza, mensaje al primer Congreso cit. en TOMASINI Jorge: "El Saladero Once de Septiembre", en Revista de Historia de Rosario nº 34, pág. 106.
En cuanto al saladero propiamente dicho, su objetivo, según Tomasini, "era atraer hacia Rosario la hacienda habitualmente comercializada en Buenos Aires por numerosos estancieros de la zona y del interior. Tanto el saladero como las industrias derivadas posibilitaban el intercambio directo con los mercados de ultramar y, de tal forma, importantes volúmenes de negocios se sustraían del mercado porteño". TOMASINI Jorge, *ibidem.*
- (29) Esta cuestión aparece más desarrollada, y documentada gráficamente, en el trabajo: "Orígenes y desarrollo de la estructura urbana del barrio Refinería de la ciudad de Rosario", de FLORIANI Héctor., Cuaderno nº 24, CURDIUR, Rosario, 1986.
- (30) Respecto de la construcción del citado pasaje, dice Mikielievich: "Queda definitivamente eliminado el peligroso

escollo que, para la vialidad entre el centro y el barrio Refinería, representaba el Paso de las Cadenas ... La habilitación al servicio público tiene lugar el domingo 14 de septiembre de 1902 y por ordenanza del siguiente 3 de octubre, recibe el nombre de pasaje Celedonio Escalada ..." Mikielievich, W. "El tranway", en Revista de Historia de Rosario, año XVIII, nº 32.

- (31) MIKIELIEVICH W., *ibídem*.
- (32) Actualmente en vigencia y aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional nº 2322, de 1970. Esta cuestión está más desarrollada en MARTINEZ DE SAN VICENTE Isabel: "Los instrumentos ..." Cuaderno del CURDIUR Nº 16, op. cit.
- (33) "Análisis de situación". Informe de la Dirección de Estudios Urbanos de la Municipalidad de Rosario, inédito, 1984.
- (34) Ver: MARTINEZ DE SAN VICENTE Isabel: "La interpretación arquitectónica en ciudades de reciente formación. Hacia la construcción de una teoría interpretativa", cuaderno del CURDIUR nº 6, Rosario, 1985.
De la misma autora: "La formación ..." op. cit.
FLORIANI Héctor: "Orígenes y desarrollo ...", op. cit.
- (35) AYMONINO Carlo: "Lo studio ...", op. cit.
- (36) SOLA-MORALES Manuel de: "Verso una definizione. Analisi delle espansioni urbane dell'800", en Lotus internacional nº 19. Junio 1978.
- (37) FERNANDEZ DE LUCO Manuel, MARTINEZ DE SAN VICENTE Isabel: "L'intervento architettonico in città di recente formazione. Il caso di Rosario, Argentina". inédito. Presentado al Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia, 1984.
- (38) Ver FLORIANI Héctor: "Orígenes y desarrollo ...", op. cit.
- (39) AYMONINO Carlo: "Lo studio ...", op. cit.
- (40) LOCATELLI Delfo: "Historia de la propiedad territorial en el Municipio de Rosario". Dirección Municipal de Topografía y Catastro. Municipalidad de Rosario. y entrevistas personales al autor.
- (41) Informes parciales entregados a la Secretaría de Planeamiento Municipalidad de Rosario.
- (42) *ibídem*.
- (43) Información que no siempre consta en el legajo del Archivo de Obras Particulares, correspondiente a cada gráfico, lo cual depende la mayoría de las veces del momento de producción de la obra.
- (44) FLORIANI Héctor: "Tipología edificatoria del barrio Refinería de la ciudad de Rosario", cuaderno del CURDIUR nº 25, Rosario, 1986.

- (45) No existen lotes de más de 15 m de ancho con una relación ancho-profundidad 1:4 ó 1:5.
- (46) Ver capítulo IV.
- (47) PURINI, Franco: "Normas de diseño para un sistema urbano integrado con la residencia", en revista SUMMARIO Nº79, julio de 1984.

NOTAS AL CAPITULO III

- (1) Ver POLESELLO Gianugo, op. cit.
- (2) A diferencia de lo que ocurre en otras áreas de la ciudad, como el microcentro o la avenida San Martín, donde aparecen tipologías comerciales como las galerías.
- (3) Del Informe Preliminar elaborado por la Dirección General del Plan Director, 1985.
- (4) Ibídem.
- (5) Informe parcial previo al Informe Preliminar. **"El sistema portuario, ferroviario y vial"**. Dirección General del Plan Director, 1985. (inédito)
- (6) **"Análisis de situación 1984"**. Dirección General de Estudios Urbanos. Municipalidad de Rosario. (inédito)
- (7) **"Reestructuración del Puerto Norte"**. Dirección General de Estudios Urbanos. Municipalidad de Rosario. (inédito)
- (8) **Censo Nacional de Población y Viviendas, 1980**. Material provisto por el Instituto Provincial de Estadísticas y Censos, 1986.
- (9) Informe Preliminar. op. cit.
- (10) HARDOY Jorge: **"La vivienda popular en el Municipio de Rosario a fines del siglo XIX. El Censo de Conventillos de 1895."** en **Sectores populares y Vida Urbana**. CLACSO. Biblioteca de Ciencias Sociales, Buenos Aires, 1984.