

FORMACIÓN METROPOLITANA SIN PLANIFICACIÓN. CRECIMIENTO SUBURBANO, MERCADO Y CONFLICTOS EN LA EXPANSIÓN OESTE DEL ÁREA METROPOLITANA ROSARIO

Javier Fedele

CURDIUR (CONICET/UNR)

<https://orcid.org/0000-0001-8248-486X>

fedele@curdiur-conicet.gob.ar

DOI: <https://doi.org/10.59047/2469.0724.v10.n13.44871>

Resumen:

Las áreas metropolitanas son formaciones territoriales que surgen de la intensificación e interrelación de actividades en un espacio expandido al de la ciudad compacta primaria. Hay un momento en las fases de transformación que este proceso de formación metropolitana se acelera, especialmente cuando las infraestructuras de conexión territorial trascienden su rol de movilidad, para constituirse en vectores del crecimiento urbano y potenciar modalidades de ocupación del suelo. Ese quiebre hacia una nueva escala territorial es lo que el artículo aborda, estudiando el sector oeste del Área Metropolitana de Rosario. Se parte de un análisis histórico del proceso de urbanización, identificando los principales hechos catalizadores de los cambios de ocupación y uso de suelo; para luego focalizarse en las últimas dos décadas, indagando especialmente en el rol central del mercado residencial como impulsor de nuevas urbanizaciones, frente a instrumentos de ordenamiento desactualizados o que actúan como simples posibilitadores. Se reconocen desequilibrios producto de amplios sectores de crecimiento rápido y discontinuo, apoyados en estas trazas territoriales radiales, sin infraestructuras suficientes y en completa dependencia en empleo y servicios de la ciudad primaria. Una formación metropolitana sin planificación, dado que carece de las sub-centralidades y bienes urbanos propios de las áreas en estado avanzado.

Palabras clave: área metropolitana, mercado inmobiliario, expansión urbana, planeamiento.

METROPOLITAN FORMATION WITHOUT PLANNING. SUBURBAN GROWTH, MARKET, AND CONFLICTS IN THE WESTERN EXPANSION OF THE ROSARIO METROPOLITAN AREA

Cecilia Galimberti

CURDIUR (CONICET/UNR)

<https://orcid.org/0000-0001-9030-0143>

cecilia.galimberti@gmail.com

Cintia Ariana Barenboim

CURDIUR (CONICET/UNR)

<https://orcid.org/0000-0001-8889-2776>

barenboim@curdiur-conicet.gob.ar

Abstract:

Metropolitan areas are territorial formations that arise from the intensification and interrelation of activities within an expanded space beyond the primary compact city. There comes a moment in the phases of transformation when this metropolitan formation accelerates, especially when territorial connection infrastructures transcend their role of mobility to become vectors of urban growth and enhance land use modalities. This shift towards a new territorial scale is what the article addresses, studying the western sector of the Metropolitan Area of Rosario. It begins with a historical analysis of the urbanization process, identifying the main catalysts of changes in land occupation and use; then focusing on the last two decades, particularly investigating the central role of the residential market as a promoter of new urbanizations, in contrast to outdated planning instruments or those that act as mere facilitators. Imbalances are recognized as a result of extensive sectors of rapid and discontinuous growth, supported by these radial territorial traces, without sufficient infrastructure and entirely dependent on employment and services from the primary city. A metropolitan formation without planning, as it lacks the sub-centralities and urban amenities typical of areas in an advanced state.

Keywords: metropolitan area, real estate market, urban expansion, planning

Fecha recepción: 29 de abril de 2024

Fecha aceptación: 04 de octubre de 2024

Introducción

La formación de áreas metropolitanas involucra una reconfiguración de actividades y morfologías en el espacio producto de la intensificación de las relaciones. En esa formación están implicados procesos de ocupación de suelo en el tiempo, mecanismos de mercado y desequilibrios producto de una débil gobernabilidad.

El mercado de tierras es el elemento fundamental en dicho proceso de disputa, puesto que el suelo es el soporte y materia prima de todo tipo de desarrollo urbano, adquiriendo la condición de mercancía. Allí intervienen y se conjugan diversos factores (económicos, políticos, ambientales y sociales) que inciden en su funcionamiento y evolución (Topalov, 1979; Jaramillo, 2008). Además, el accionar de diversos actores, que responden cada uno a sus intereses, hace que sea un mercado muy complejo.

El Área Metropolitana Rosario (AMR) en los últimos tiempos ha sido una de las de mayor crecimiento del país, concentrando aproximadamente 1.370.000 habitantes que representan el 43 % de la población provincial en el 1,63% de su superficie (ECOM, 2022) (Figura 1). En las metrópolis de escala media, como es este caso, cuyo proceso de formación metropolitana está en curso, no hay un continuo urbano entre ciudad primaria y localidades vecinas. La existencia de extensiones vacías intersticiales, termina siendo lugares de disputa en las distintas fases de crecimiento territorial (Fedele, Barenboim y Galimberti, 2022).

Se evidencia que los cambios en las dinámicas del capital y la fuerte presión de los desarrollos inmobiliarios, en un contexto débil de planeamiento municipal y metropolitano, promovieron la tendencia al desarrollo de loteos. En algunos casos yuxtapuestos, pero también sin relación de contigüidad en otros, estos loteos estuvieron destinados a uso residencial -con un alto porcentaje de barrios cerrados-, orientados a clase alta o media-alta, y sin un enfoque territorial integral generador de una urbanidad equilibrada social y ambientalmente sostenible. A pesar del gran incremento de unidades de vivienda, por sus características de escala y costo, resultaron inaccesibles a la gran parte de la población sin vivienda propia.

Particularmente la expansión hacia el oeste, el corredor Rosario-Funes articulado sobre la ruta 9, fue una de las de mayor crecimiento constructivo del AMR, consolidando un eje residencial-jardín. A partir de la primigenia vía ferroviaria y posterior eje vial, el sector se posicionó como un lugar de recreación y descanso por su naturaleza, disponibilidad de grandes terrenos con precios inferiores que la ciudad central, y que con el tiempo se fueron transformando de segundas en primeras residencias. El déficit quedó del lado de las infraestructuras y servicios incompletos que estructuran ese crecimiento.

El proceso territorial se distinguió por la expansión urbana dispersa, de baja altura y la incorporación de los cambios actuales de vida en los modelos residenciales. El alto valor de suelo en áreas centrales y el acceso a créditos para vivienda, sumado al efecto pandemia posterior, explicaron en gran parte la elección de las zonas. La caracterización de estas transformaciones bajo estos aspectos es lo que se investiga y es lo que da cuenta el presente texto.

En ese sentido, el objetivo principal es analizar el proceso de crecimiento, las dinámicas de mercado y la regulación del corredor Rosario-Funes dentro del Área Metropolitana de Rosario (AMR). Este enfoque es esencial para comprender cómo se desarrolla y gestiona este corredor urbano, considerando sus implicaciones tanto para la expansión metropolitana como para la sostenibilidad, pudiendo contribuir en futuras políticas.

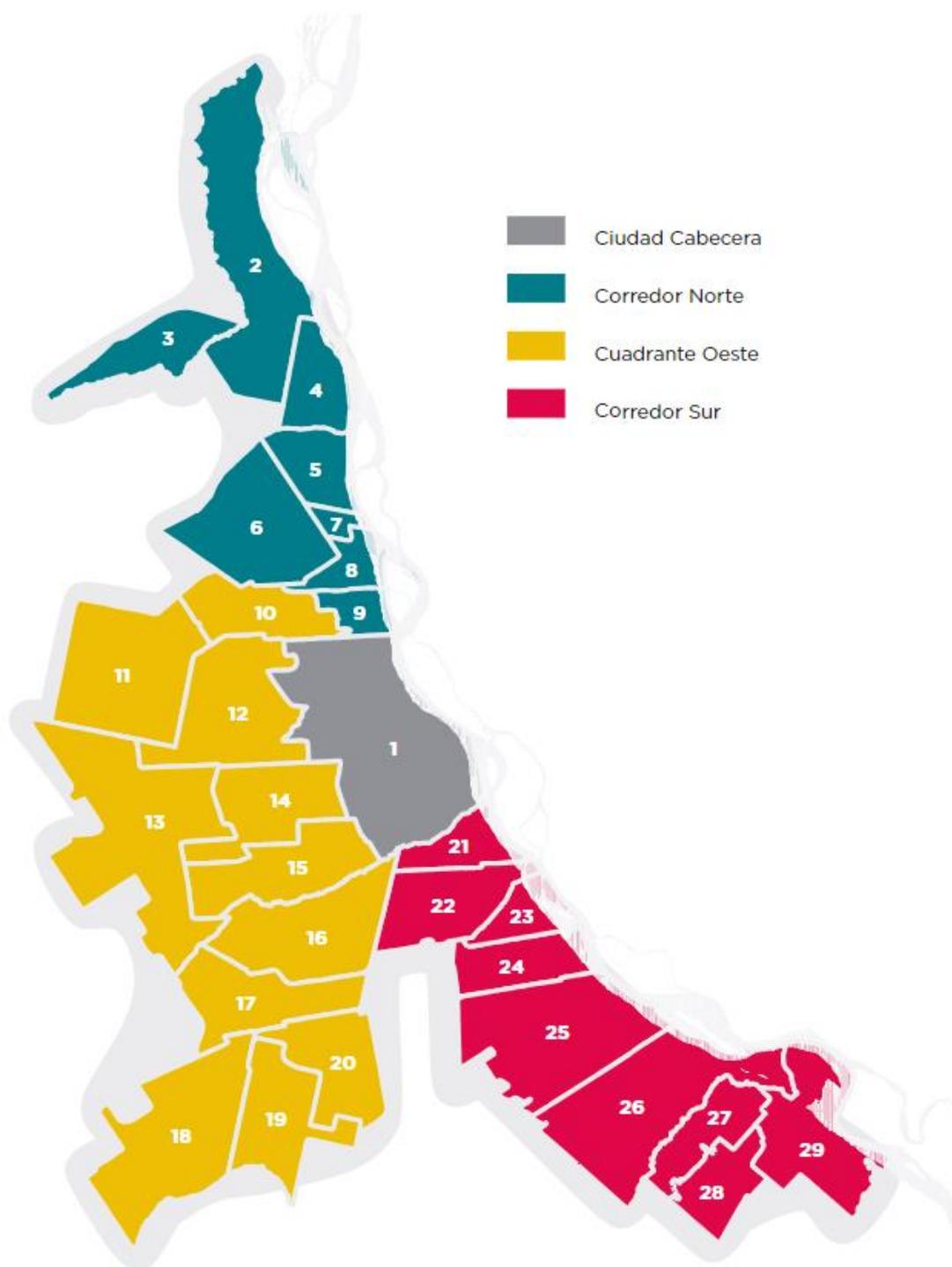


Figura 1. Sectorización Área Metropolitana Rosario. **Fuente:** ECOM, 2019.

La metodología utilizada en este estudio es de carácter cualitativo y multiescalar, centrada en la descripción del proceso de transformación urbano-territorial del AMR, pero con foco en las localidades de Rosario y Funes, con especial énfasis en la evolución del mercado inmobiliario. A través de la recopilación y análisis de datos provenientes de fuentes diversas, como documentos oficiales, registros catastrales y publicaciones inmobiliarias, se analizaron los cambios en el uso del suelo, la expansión de la urbanización, las dinámicas del

mercado inmobiliario y los cambios en el planeamiento urbano-territorial. En especial, los materiales utilizados son: cartografías históricas de Rosario y Funes (Municipalidad de Rosario, Instituto Geográfico Nacional, Biblioteca Nacional Argentina); imágenes satelitales (Google Earth), estudios previos de crecimiento metropolitano de Rosario (Caballero, 1991); normativas y documentos de planeamiento local y metropolitano; y, Censos Nacionales de Población y Vivienda en Argentina.

La estructura del artículo se divide en tres partes. La primera consiste en el desarrollo del proceso de transformación del Área Metropolitana de Rosario, focalizando en las dinámicas históricas de urbanización del área oeste de interfaz entre las localidades de Rosario y Funes, haciendo referencia a obras que posibilitaron el horizonte urbanizador. Luego de un período, a fines de siglo XX donde se sentaron bases posibilitantes de la urbanización con obras y nuevas condiciones, se aborda el estudio de las transformaciones del mercado residencial en las últimas dos décadas, diferenciándolo en dos períodos entre 2001-2010 y 2011-2022. Esta partición se hace a partir de las diversas lógicas intervinientes que contribuyen en gran medida a las nuevas urbanizaciones y las dinámicas de hábitat metropolitano. Dos períodos divididos entre un impulso de implantaciones claves y un desarrollo posterior acelerado y de completamiento. En una tercera parte, se vinculan los efectos críticos del proceso de urbanización facilitados por la ausencia de instrumentos de regulación. Por último, se condensa en una síntesis interpretativa la problemática, dejando abiertas líneas de indagación a modo de hipótesis de trabajos futuros, sobre las lógicas de las nuevas dinámicas de urbanización frente al fuerte rol del mercado y ante contextos de planeamientos débiles. Los resultados descritos señalan la existencia de fragmentos metropolitanos que presentan un marcado déficit en infraestructuras, equipamientos y servicios, lo que se traduce en una alta dependencia hacia la ciudad cabecera.

La insuficiencia de herramientas de planificación territorial para el área metropolitana tiene correlación con la debilidad de una visión estratégica para un contexto ampliado propio de un territorio expandido de varias jurisdicciones. Se habla de metrópolis sin planificación porque sin esta visión estratégica, las intervenciones e inversiones sectoriales no tienen una referencia ordenadora de conjunto y producen las disfuncionalidades que se analizan.

Cabe señalar que el presente artículo forma parte de una investigación más amplia correspondiente a un Proyecto de Investigación Plurianual (PIP) titulado "Crecimiento Metropolitano y Sistema Ambiental: Estrategias de Planificación, Dinámicas de Ocupación del Suelo y Problemas Ambientales en los Procesos de Expansión Urbana". Este proyecto está radicado en el Centro de Doble Dependencia Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales – Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CURDIUR – CONICET), de la Universidad Nacional de Rosario.

Conformación y transformación del Área Metropolitana de Rosario

El territorio que actualmente se reconoce como Área Metropolitana de Rosario, atraviesa un fuerte proceso de transformación a partir de la segunda mitad del siglo XIX, especialmente a partir del desarrollo de la infraestructura portuaria y ferroviaria articulada con el desarrollo agrícola. Es así que, en la mayor parte del amplio ámbito geográfico, en torno a las estaciones ferroviarias se desarrollaron nuevas urbanizaciones que fueron las que originaron gran parte de los poblados del área. En ese entramado, la ciudad de Rosario se posiciona tempranamente en ciudad de servicios, puerta de entrada de inmigración y salida de la producción cerealera, provocando un desequilibrio en el desarrollo de las áreas adyacentes a la ciudad cabecera. Un ejemplo de esto es la cantidad poblacional de Rosario con relación a las otras localidades, tendencia que continúa en la actualidad, dado que la segunda localidad más poblada presenta menos que el 10% que la ciudad cabecera.

Frente a las diversas dinámicas sociopolíticas-económicas, durante el siglo XX se identifica un profundo proceso de transformación del área. Luego del primer período de consolidación, se reconoce una etapa que

inicia entre las décadas de 1920-1930, caracterizado por un crecimiento de la industria nacional. Numerosas industrias y fábricas se localizan en poblados cercanos a Rosario, generando la atracción de nuevos pobladores como también profundas transformaciones espaciales (Galimberti, 2016).

Y también en este período se pavimentaron los caminos principales de la región, adquiriendo denominación y carácter de rutas (nacionales y provinciales) gran parte de ellos, confluyendo con el crecimiento del transporte automotor. Este salto de caminos a rutas, implicó un cambio de infraestructura, ampliando capacidad y calidad de comunicación, y la generación de una estructura territorial que será el soporte a partir del cual se motorizó en distinto grado y forma la ocupación del suelo en el tiempo.

Una distinción de ese proceso es su carácter diferencial con respecto a la urbanización promovida anteriormente por las estaciones ferroviarias. En ésta, la sistematización de la accesibilidad en un solo foco como es la estación, más la unidad de gestión y compositiva (en la estructura de organización y fraccionamiento del suelo con calles y manzanas regulares sobre una porción amplia de territorio), define una morfología unitaria. Por el contrario, la mayor flexibilidad de movilidad del tráfico automotor potenciado con las rutas, abrió las posibilidades a una ocupación dispersa y con menor unidad compositiva, producto también de gestiones parciales separadas en espacio y tiempo.

En la segunda posguerra se consolida en la Argentina la industria sustitutiva de importaciones (ISI) y continúa la tendencia previa de la instalación de grandes y medianas industrias en el área. Pero la localización de estos usos se dio especialmente junto al río Paraná por los diversos recursos que brinda la ribera, ya sea por los componentes existentes de movilidad (de navegabilidad e infraestructura ferroviaria y vial asociada a los puertos) como por la cercanía al agua requerida para diversos procesos productivos. En la década de 1960, se producen nuevas inversiones (en gran parte de capital extranjero) para el desarrollo de grandes plantas mayormente vinculadas a la química y petroquímica, especialmente en el corredor norte del área (Galimberti, 2021). Nuevamente se denota un gran crecimiento urbano asociado a las nuevas fuentes de trabajo lo que ocasionan que en dicho período ya se reconozca una conurbación de las localidades ribereñas desde Puerto General San Martín hasta Villa Gobernador Gálvez, inclusive.

El área norte adquiere así una vocación industrial y portuaria, como también (en menor medida y sin registrar conurbación) presenta dinámicas similares el corredor sur, mientras que Rosario continúa fortaleciéndose como proveedora de servicios varios con gran cantidad de equipamientos diversos, tanto de salud, educativos, culturales y especialmente, con una gran oferta comercial, que ocasiona una gran afluencia cotidiana por parte de la población de toda el área.

En cambio, el sector oeste, desde sus orígenes quedó asociado a otras dinámicas, mayormente vinculadas a usos residenciales. Tanto la urbanización impulsada por la estación ferroviaria como aquella generada por la consolidación de las rutas, propiciaron un desarrollo del suelo orientado principalmente a usos residenciales, ligados a actividades recreativas en lugar de productivas. Con ello se consolidó un rol de este sector oeste del área metropolitana, asociado al aprovechamiento de un espacio abierto libre de demandas de usos productivos y viviendas de trabajadores en dichas actividades. Por el contrario, la disponibilidad se asoció a usos vinculados al disfrute de lo natural. Este proceso es el que se aborda en sus características y dinámicas a continuación.

Tendencias de cambio en la interfaz Rosario-Funes desde sus orígenes hasta la actualidad.

Al igual que el resto del área metropolitana, el sector oeste tiene un marcado proceso de transformación a partir del desarrollo ferroviario. Las instalaciones del Ferrocarril Central Argentino resultan clave en la definición original de este sector de estudio, que conecta originalmente a Rosario con Cañada de Gómez y Córdoba. Resulta un hecho clave la instalación de la estación de Fisherton¹ en 1869 (en Rosario) junto al desarrollo de

¹ Cuyo nombre fue cambiado en 1954 como "Antártida Argentina".

la urbanización homónima en 1899. Dicho poblado es proyectado por el arquitecto inglés Eutace Lauriston Conder con una particular morfología, caracterizada por tres vías principales separadas 150 metros en sentido longitudinal hacia el este, cuyo trazado es interrumpido por una plaza girada 45° cuya continuidad desemboca en la mencionada estación ferroviaria (Cicutti, Ponzini, Basso, Galimberti, Español, Garrofé y Asorey, 2016); mientras que, hacia el oeste se reconoce un giro de la orientación del tejido (Figura 2).

Por otra parte, en la actual jurisdicción de Funes, en 1875 se instala la estación Ávila y se funda el poblado adyacente originalmente denominado San José de Ávila en el mismo año. En sus inicios, la urbanización San José de Ávila contaba con 88 manzanas circundando la estación. Sin embargo, en 1888 Pedro Lino Funes adquiere el poblado, cambia el nombre de la estación a Funes y luego de veinte años realiza una nueva subdivisión del suelo. Si bien el poblado surge en torno a la estación y dicha jurisdicción presenta mayoritariamente actividades rurales (con una tradición inicial tambera); rápidamente adquiere una vocación “recreacional” cercana a Rosario. Es así, que con el transcurrir de los años, se fue incrementando el desarrollo de población transitoria, llegando a adquirir una fuerte identidad vinculada al descanso y a un mayor contacto con la naturaleza. Dicha situación se profundiza en 1936 con la pavimentación del antiguo camino real a Córdoba bajo la denominación de ruta nacional N°9. Este cambio posibilita un mejor y mayor acceso al territorio, favoreciendo el aumento de urbanizaciones. Dicha vía, se consolida como arteria principal de comunicación territorial. El intercambio con Rosario se da de manera frecuente desde sus comienzos, dada su cercanía, de manera que los habitantes de Funes asisten a Rosario cotidianamente.

Especialmente, desde la segunda mitad del siglo XX, aumenta notablemente el desarrollo de nuevas urbanizaciones, principalmente ocupadas para actividades recreativas y habitacionales de fines de semana y/o estivales de rosarinos; aumentando notablemente el tamaño de la planta urbana, aunque no así de la población permanente. Entre las primeras se destacan en 1952, el loteo Villa Tomás de la Torre; en 1959 el Country Club, en 1960 Santa Isabel I, II y Junquet y en 1963 Solares de Rosario. Las nuevas áreas de tejido que se incorporan generan una variante morfológica del trazado original y una resultante de gran heterogeneidad de patrón catastral (Caballero, 1991). Para 1969 el 57% de las viviendas eran temporarias y para 1980 continuaba dicha tendencia, dado que las permanentes representaban menos del 50%. No obstante, durante los fines de semana la población tiende a duplicarse e incluso durante la temporada estival, a cuadruplicarse. Se destaca que, a pesar de la gran cantidad de loteos generados entre 1945-1976, para fines del siglo XX sólo se encontraban ocupados un 25%, situación que comienza a cambiar aceleradamente a partir del nuevo milenio.

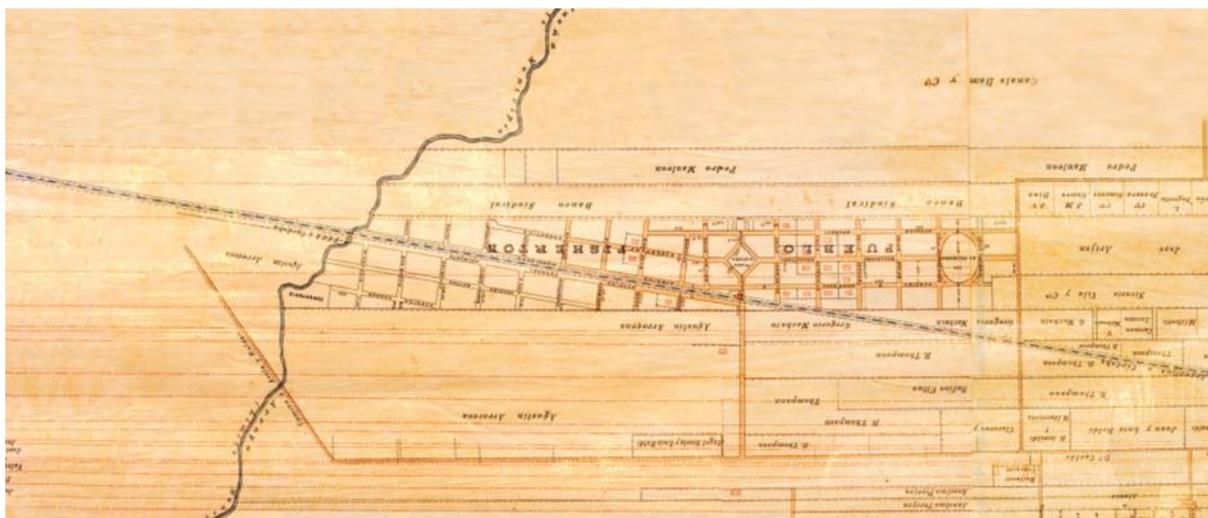


Figura 2. Fragmento del plano de Rosario de 1895 – Sector de Fisherton (La escritura está invertida dado que el plano original tiene el N hacia abajo. Para no confundir con la lectura, se mantiene el N hacia arriba como convencionalmente está en otros planos a continuación). **Fuente:** Municipalidad de Rosario.

Por otro lado, en el sector adyacente a Funes, correspondiente a la ciudad de Rosario, se observa, según las cartografías de 1927 y 1977, un desarrollo significativo de nuevas urbanizaciones en ese lapso de cincuenta años, particularmente en torno a Fisherton. Una de las principales acciones que promueven el desarrollo del sector es la inauguración en 1936 del Country e instalaciones de Jockey Club de Rosario en un predio de 110 hectáreas (se visualiza en la cartografía oficial de Rosario de 1927 el sector definido como “Terrenos para el Hipódromo y Barrio de Turf”). Asimismo, también ya se registra la expansión urbana denominada “Nueva Fisherton” hacia el sur, y el Barrio Larrea hacia el norte del poblado original. En 1977, como se evidencia en la figura 3, se reconoce la urbanización del barrio Atlántida Argentina (hacia el este del predio del Jockey Club), como nuevas áreas urbanas hacia el sur, en especial se destaca el Mercado de Concentración que se inauguró en 1969; como también, ya se registra el aeropuerto localizado entre ambas jurisdicciones. La instalación de las nuevas obras del aeropuerto en 1970 (y sus ampliaciones en 1978), resulta clave para la transformación del sector de interfaz entre Funes y Rosario, generando un polo de atracción a escala metropolitana de este sector.



Figura 3. Izquierda: Fragmento del plano oficial de Rosario de 1927. Derecha: Fragmento del plano oficial de Rosario de 1977. **Fuente:** Municipalidad de Rosario.

A su vez, en 1995 finalizan las obras de la presa del Ludueña que cambian las condiciones hídricas del ámbito territorial próximo, dado que gran porción de tierras deja de ser anegable y por lo tanto se amplían las disponibilidades y alternativas de ocupación de suelo. Esto posibilita la urbanización en nuevos sectores que, junto a nuevas dinámicas habitacionales y recientes obras de infraestructuras, ocasionan un acelerado proceso de urbanización desde fines del siglo XX hasta la actualidad en la interfaz Rosario-Funes. En dicho proceso, se destaca la inauguración en 1999 del primer tramo de la autopista Rosario-Córdoba. Dicho tramo conecta la ciudad cabecera con Carcarañá y posibilita la accesibilidad a una gran extensión territorial (hasta el momento dedicada a usos rurales), que potencia en otro grado un continuo proceso de urbanización, marcado por la construcción del barrio privado Kentucky (jurisdicción de Funes).

Se destaca que, en Argentina, al igual que en otros países latinoamericanos, a fines de los '90 se produce un fuerte incremento de nuevas modalidades cerradas de habitar. Justamente los sectores elegidos suelen ser áreas suburbanas, por la disponibilidad de tierra y la posibilidad de construcción de nuevas tipologías con mayor vinculación a las áreas verdes pero en forma de barrios cerrados por muros con vigilancia permanente, a fin de posibilitar un nuevo modo de vida alejado de la inseguridad presentes en las ciudades (Roitman, 2003).

Es así, que Funes en menos de veinte años reconoce la transformación de más de mil hectáreas de suelo para nuevas áreas residenciales (abiertas y cerradas) que repercute notablemente en su crecimiento poblacional

permanente. Mientras que en 1991 se registran 8.952 habitantes²; en el año 2001 se reconocen 14.552³; en el 2010 ya se censan 23.520 personas⁴ y, si se tienen en cuenta las estimaciones realizadas para el 2022, se identifica una población de 43.533 habitantes⁵. Es decir, se registra un incremento de población de más del 386% en treinta años, reconociendo el mayor crecimiento en la última década.

Estas dinámicas registradas en Funes también repercuten en Rosario, dado que su ámbito de interfaz reconoce gran cantidad de superficie urbanizada en las últimas décadas, en especial, en el sector próximo al aeropuerto, donde se desarrollan nuevas urbanizaciones, tanto abiertas como cerradas. Entre las últimas se destacan Aldea Country del lago, Aldea Country Tennis y Aldea Country Golf que, entre las tres, abarcan 100 hectáreas aproximadamente (Galimberti, 2017).

Las dinámicas simultáneas y complementarias en el mercado de capitales, por un lado, como en los marcos regulatorios tanto financieros como normativos urbanos por otro, definieron un contexto posibilitador de estas suburbanizaciones. A continuación, se abordan las características de estas dinámicas con sus efectos en la configuración de ese sector del área metropolitana.

Mercado residencial en el sector Oeste del AMR

En las últimas dos décadas, la dinámica inmobiliaria del sector oeste ha sido la más intensa en el Área Metropolitana Rosario (AMR) (Figura 4). Principalmente originada y orientada a los sectores sociales que no necesitaban financiamiento, la urbanización de nuevas extensiones se motorizó inicialmente en la interfaz Rosario-Funes delimitada con: al este por el arroyo Ludueña y Av. Miglierini, al sur Au. Rosario- Córdoba hasta Ciudad Industria, al oeste calle M. Galindo (ingresó a Funes) y al norte el límite del Aeropuerto Internacional y calle Baigorria. Las características de una urbanización vinculada a espacios abiertos con naturaleza fue el valor que promocionó esa oferta, correspondiéndole con la demanda mencionada de viviendas con terrenos mayores que los de áreas consolidadas en Rosario.

En dicho sector mencionado, se consolidó una oferta creciente y heterogénea de terrenos abarcando superficies desde 250 a 1300 m². Los inversores son locales y las propiedades son para uso personal, renta o su posterior venta (Barenboim, 2016). Las unidades resultantes se presentan mayormente a través de la vivienda familiar, minoritariamente en tejido tradicional de los núcleos urbanos consolidados, y principalmente en urbanizaciones de barrios cerrados y barrios abiertos, contando con dos, tres y cuatro dormitorios (habiendo muy pocas de un dormitorio). Otra forma en menor grado son los departamentos en condominios de baja altura de uno, dos y tres dormitorios.

El crecimiento se concretó preferentemente bajo la modalidad de “enclave residencial” con barrios cerrados y algunos clubes de campo. Dichas modalidades suman el 48 % de la nueva superficie urbanizada, mientras que un 43 % se refiere a los simples loteos y sólo el 9% a emprendimientos de vivienda pública (Bragos et al, 2015). Posteriormente se incorpora la modalidad de barrios abiertos también en intervenciones sobre polígonos extensos unificados.

En este contexto, se pretende analizar el desarrollo inmobiliario residencial a partir de la división en dos grandes momentos luego de potenciadas las vías de comunicación con la ciudad primaria. En un primer período (2001 - 2010) fue de gran crecimiento en toda el área oeste de Rosario entre la RN 9 y los núcleos urbanos consolidados de Funes y Roldán, ocupando extensiones claves con buena accesibilidad. El segundo período (2011 - 2022) tuvo mayor rapidez y extensión, localizándose al sur de la RN 9 en Rosario y en las zonas de

² Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 1991 del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

³ Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001 del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

⁴ Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

⁵ Según datos del Instituto Provincial de Estadísticas y Censos de la Provincia de Santa Fe.

expansión de Funes, uniendo físicamente ambas localidades mencionadas en un proceso de relleno y completamiento. Incidió en las diferencias de las etapas la intermitencia de distintas modalidades de financiación que potenció la inversión inicial enfocada en sectores sociales sin necesidad de vivienda ni crédito.



Figura 4. Fragmento de la interfaz del sector oeste del AMR entre Funes y Rosario: 2003 y 2024. **Fuente:** Elaboración propia en base a Google Earth

Impulso y posicionamientos claves: 2001-2010

En los años 90 se reconfiguraron los marcos de producción de la urbanización. A partir de la reforma del Estado y los procesos de privatización y desregulación, el capital privado adquirió nuevos roles y protagonismos en el crecimiento urbano. La provisión de servicios públicos incluso esenciales quedó en muchos casos bajo administración privada, a la par que fueron desfinanciados y/o desmantelados organismos reguladores de la actividad socioeconómica y de incumbencia territorial. Esto derivó en que agencias públicas acudieron al mercado para ofrecer servicios e insumos antes suministrados por unidades operativas estatales.

Estos procesos de reforma y desregulación tuvieron efectos macroeconómicos como sociales. A principios del siglo XXI, la conocida crisis económica motivó la caída del gobierno nacional. Las principales consecuencias fueron el cierre de industrias y comercios, el quiebre de bancos, la imposibilidad de la libre disposición de ahorros, el aumento del desempleo, la emigración de una parte formada laboralmente de la población y el incremento de la pobreza.⁶ Específicamente, la industria de la construcción estaba totalmente paralizada en el AMR, al igual que el mercado inmobiliario habiendo muy pocas transacciones de compra – venta a precios muy bajos siendo el momento de mayor desvalorización de los terrenos e inmuebles.

Pero a principios del 2003, la fuerte crisis que había sufrido el país y el AMR comienza a vislumbrar un cambio de tendencia. El mejoramiento de la economía, principalmente la del sector agropecuario, la concreción de importantes obras de infraestructura, el proceso de sustitución de importaciones, el aumento del turismo; sumado al déficit habitacional, la devaluación de la moneda y la falta de confianza en otras modalidades de inversión, concibieron un fuerte impulso de la construcción en Rosario. Los destinos de los fondos excedentes de las empresas, y también de las familias, registraron una considerable transformación. De este modo, se pasó de la especulación financiera de los años ochenta y noventa a la inmobiliaria, cuya actividad tuvo un crecimiento continuo hasta el 2008. Los bienes inmuebles comenzaron a comportarse como un activo financiero produciendo, por un lado, grandes rentabilidades en las operaciones y por otro, un incremento más que significativo en el precio de los inmuebles (Barenboim, 2010).

Este movimiento se ancló fuertemente en el sector noroeste de Rosario con continuidad en Funes y Roldán en el AMR. La primera década fue de gran crecimiento en este sector noroeste de la misma ciudad de Rosario. Aquí se completó la planta urbana de la ciudad a partir de las nuevas urbanizaciones de Aldea, San Eduardo, Hostal del Sol Oeste. También se aprobó el Parque Habitacional Ludueña que se construiría en la segunda década. Según actores inmobiliarios, se afirma en relación con este proceso que:

"... desde el 2003 en adelante se evidencia un gran desarrollo en el noroeste rosarino, fundamentalmente a nivel inmobiliario con la venta de terrenos donde luego la gente construye. Hay un cambio en la tendencia de los gustos habitacionales de las familias donde los barrios centrales han dejado de ser elegidos. Allí, los edificios tapan las casas, los jardines pierden la privacidad y el asoleamiento. Los lotes que eran para vivienda familiar se emplean para edificios dado que los precios de estos se fijan de acuerdo al FOS. Esto expulsa a las familias a la periferia, hacia áreas más verdes y con espacios vacantes". (D.M, comunicación personal, 21 de abril de 2014)

En la misma entrevista se hacía mención de “factores tecnológicos y comunicacionales, cobertura de transporte urbano, grandes equipamientos, entre otros que favorecen la elección”. Sin embargo, estos aspectos estaban en un plano más de expectativas que de disponibilidad cierta. Porque si bien estaban en expansión las infraestructuras, había estudios de mercados sobre localizaciones comerciales, recepción a las demandas de servicios y transportes, justamente estos fueron los aspectos críticos a medida que el crecimiento se consolidó e incrementaron las residencias.

El incremento de la construcción generó también una gran cantidad de inmuebles para la comercialización, en mayor proporción para la venta y en menor grado para el alquiler, debido a los altos precios que demandan las viviendas de similares características en las áreas centrales de Rosario. También apareció la modalidad de alquiler temporario como casa de fin de semana o estadías cortas, generalmente en verano o feriados. Esto es una consecuencia directa de la mayor rentabilidad que identifican los propietarios, aun asumiendo el costo de mantenimiento que supone la propiedad desocupada, empleándose en los barrios abiertos de San Eduardo, Hostal del Sol Oeste en Rosario y en la totalidad de Funes (Barenboim, 2016).

⁶ Los Sectores Productores de Servicios representaban en el año 2001 el 85% y el 83% respectivamente del Producto Bruto Geográfico (PBG) de la ciudad de Rosario y el Gran Rosario, y a su vez estas actividades tenían fluctuaciones económicas menores a las observadas en los sectores productores de bienes (Industria, Construcción, Electricidad, Gas y Agua).

La comercialización de los terrenos e inmuebles se realizó principalmente a partir de operaciones dolarizadas, generalmente sin financiamiento bancario, pero con mayor cantidad de cuotas a los propietarios que en las áreas centrales de la ciudad provistas por mecanismos financieros de los desarrolladores. A comienzos de este período los terrenos e inmuebles estaban poco valorados siendo vendidos a bajo precio, debido a la inercia de la crisis económica. Sin embargo, el valor fue moviéndose hacia arriba alimentando aún más el crecimiento y la atracción como producto residencial.

Entre el año 2008 y 2009 debido al proyecto de ley sobre retenciones a las exportaciones de granos, los problemas derivados de la sequía, la crisis mundial del quiebre de bancos en los EEUU se registra una disminución de la oferta siendo la más baja del período. Sin embargo, la mejora meteorológica concibió una buena cosecha, el escaso impacto de la crisis internacional, el crecimiento del PBI a 9,2 % en Santa Fe (INDEC, 2010), hizo que continúe creciendo el mercado inmobiliario y alcanzó hacia fines del año 2010 altas tasas de rentabilidad en el sector y el AMR.

Desarrollo acelerado y completamiento de la planta urbana: 2011–2022

Desde mediados del año 2011 en adelante, al incremento constante de precios que venían sufriendo los bienes inmuebles, se suma el aceleramiento de la inflación de la economía incrementando aún más los mismos y marcando una preocupación general (constructora, inmobiliaria, comitente). Además, las restricciones a la operatoria cambiaria exigió la pesificación y/o corrección de precio en la comercialización, en virtud de la brecha entre la cotización oficial y marginal de la moneda nacional. O en su defecto dilatar su comercialización en el mercado. Las operaciones de inmuebles usados se contrajeron mientras que la de los emprendimientos desde pozo continuó su curso.

Pero en 2012 aparece una nueva operatoria financiera. Se lanzan dos líneas de crédito para la adquisición de la vivienda propia orientada a las clases medias y medias-bajas. Por un lado, a nivel nacional se implementa el Programa Crédito Argentino (Pro.Cre.Ar) con requisitos y tasas de interés viables a través de seis líneas (construcción, ampliación y refacción, compra de terreno y construcción, vivienda a estrenar y desarrollos urbanísticos). Por el otro lado, a nivel provincial y en menor escala, el Programa Mi Tierra, Mi Casa consistió en loteos sobre tierras oficiales, con venta de lotes a precios inferiores a los de mercado.

Los barrios de Hostal del Sol y San Eduardo en Rosario, el posterior barrio abierto de Funes City y otras partes del tejido tradicional de Funes, en todos ellos se construyeron viviendas con dos de estas líneas de Pro.Cre.Ar (construcción, compra de terreno y construcción). Sin embargo, a partir del año 2016 y por disposiciones de un gobierno nacional distinto al que originó el mecanismo financiero, se redujo el subsidio y las líneas de crédito, orientándose a la compra de viviendas terminadas en áreas centrales de Rosario y no a la producción en el AMR. No obstante, en un tercer momento y con el cambio político, de 2020 a 2023 se vuelve al modelo inicial llamándose Pro.Cre.Ar. II.

En ese mismo 2020 se aprueba el Programa de Producción de Suelo Urbano (dependiente del Plan Nacional de Suelo). Dicho programa tenía por objeto ofrecer lotes urbanizados que luego se articulaban con el subsidio para la construcción de la vivienda de las líneas Pro.Cre.ar. Con ello se apuntaba a intervenir no solo en la provisión de recursos para el acceso a una vivienda, sino también en operar en el tipo de urbanización que se alentaba. Porque de esa manera se controlaba que el suelo depositario de un subsidio cumpliera determinadas condiciones. Con un plan que definiera los sitios de crecimiento y las condiciones de servicios a partir de factibilidades y provisiones de infraestructuras y servicios, se apuntaba a recuperar la capacidad del Estado para intervenir en el proceso de urbanización, así como participar en la definición de las formas urbanas resultantes. Sin embargo, el Programa tuvo un corto tiempo de duración no alcanzando los objetivos, los cuales quedaron diluidos en la atención habitacional con recursos propios de la emergencia y la provisión.

En continuidad con una dinámica de mercado, hubo grandes desarrollos principalmente en las áreas de extensión noroeste AMR ocupando las últimas áreas rurales entre las localidades de Funes y Rosario. Tal es así que se construyeron los tres barrios cerrados de los Pasos del Jockey (Parque Habitacional Ludueña), el barrio abierto Greenes de Fisherton en Rosario y barrio abierto Funes City, los tres barrios cerrados San Sebastián, Aguadas, Vida en Funes. Además, comienzan a aparecer construcciones en altura con los condominios Los Pasos de Fisherton, Arboria en Rosario y Las Moras en Funes.

Las nuevas urbanizaciones aumentan notablemente la oferta de terrenos, generando además en algunos casos, especulación pasiva. Es decir que el comprador se apropia de la diferencia de valor producida por la compra del lote en el inicio del desarrollo y a la venta posterior a mayor precio, no mediando ningún proceso productivo.

Asimismo, la actividad de la construcción generó nuevos inmuebles, principalmente para uso propio de los propietarios y en menor grado para la comercialización a través de venta, evidenciándose la modalidad de especulación inductiva. Aquí, los agentes productores desarrollan porciones de espacio urbano e inciden con su acción, generando incrementos significativos en el valor del suelo, obteniendo sobreganancias. Un ejemplo claro de este fenómeno en Funes, es el crecimiento exponencial de los barrios privados. En las últimas dos décadas, el precio del suelo en algunas zonas ha experimentado aumentos de hasta un 300%, impulsado por la demanda de viviendas de alta gama. Desarrollos como el barrio privado Kentucky o Miraflores han sido clave en este proceso, donde el valor del metro cuadrado de terreno llegó a superar los 200 dólares. También, algunos inmuebles se destinaron para alquiler y/o alquiler temporario, incrementándose esta última modalidad en Funes, dado que se posicionó como lugar turístico.

La comercialización de los bienes se realizaba en pesos, como una forma de ahorro segura y de valorización del capital, con ciertas cuotas establecidas por los propietarios, generalmente sin financiamiento bancario. La mecánica, tal como lo expresan actores inmobiliarios, se expresa en que “al haber restricción en la compra de dólares, algunos sectores eligen construir. El costo de la unidad terminada en el noroeste es superior al de la construcción, lo que invita a construir la vivienda propia. Allí, se puede ir dosificando la obra en base a los ingresos, invirtiendo los excedentes en algo sólido y seguro”. (D.M, comunicación personal, 21 de abril de 2014)

Sin embargo, el crecimiento no fue constante, presentando algunas situaciones de vacilación. Desde fines del año 2018, comienza una fuerte crisis nacional de estancamiento, incrementándose la devaluación de la moneda local, creciente inflación y pérdida del empleo. Sumado a la pandemia del año 2020 que paralizó las actividades, entre ellas la construcción y el mercado inmobiliario.

Recién a fines del 2021 y principios del 2022 se reactiva la actividad económica con una recuperación más rápida de las expectativas, con un incremento del 10,4% del PIB en 2021 aunque uno de 5,2% en 2022, luego de una caída de 9,9% en 2020 en el marco de la crisis sanitaria (Banco Mundial, 2023). Es allí donde se construyen en Funes, los barrios abiertos Calmo y Funes Norte y los cuatro barrios cerrados Damfield Estancia, Aguadas Lake, Vida Club de Campo y La Finca, que aún continúan en ejecución.

Por último, a pesar del gran dinamismo inmobiliario del sector, la gran disponibilidad de terrenos y casas, el excedido aumento del valor dificulta su acceso, habiendo aún una gran demanda insatisfecha en amplios sectores de la población. La brecha entre ingresos y valores inmobiliarios se amplió aún más con el descripto incremento de la construcción de viviendas y el crecimiento en estas partes del AMR.

Las líneas de créditos para población de sectores medios no lograron consolidarse, ya que tuvo alteraciones y no pudo sostenerse en el tiempo. Por otro lado, la población de escasos recursos no logró ser incorporada en la escasa oferta de conjuntos de vivienda producidos por el Estado, ni tampoco se dispuso de mecanismos de reserva de suelo para desarrollos de vivienda social. El resultado es la producción de una forma urbana con alta segregación social de enclaves de homogeneidad social.

Completamiento y desequilibrios: ausencia de instrumentos de ordenamiento metropolitano

El nivel de ocupación del suelo ha alcanzado un grado de saturación que revela factores críticos. La dinámica de las transformaciones descritas comienza a mostrar deficiencias concretas, generando importantes conflictos. La ausencia de un régimen de planificación integral metropolitana y de normativa reguladora, ha dado lugar a la proliferación de urbanizaciones yuxtapuestas.

A la falta de funcionalidad en la movilidad y los equipamientos, se suman las inundaciones en el municipio de Roldán, al oeste e Ibarlucea, al norte del sector de estudio (La Capital, 2010, 2024a, 2024b). Los frecuentes anegamientos, causados principalmente por lluvias intensas, sumado a la ocupación de áreas bajas y de la ausencia de infraestructuras adecuadas para el desagüe pluvial, ha derivado en esta expansión urbana desordenada que no ha considerado adecuadamente los requerimientos hídricos del territorio, agravando el riesgo de inundaciones.

Además, la excesiva dependencia de servicios y equipamientos de la ciudad primaria refleja una falta de coordinación en las intervenciones urbanísticas. En esta fase de desarrollo, caracterizada por el completamiento del suelo, no se han reservado terrenos suficientes para los equipamientos necesarios, exacerbando los déficits.

El AMR no cuenta con una agencia pública con capacidad de definir normativa con carácter prescriptiva y fuerza administrativa. A nivel provincial una “Ley de creación de áreas metropolitanas” (N° 13.532/16) define un marco de funcionamiento para entidades de las cinco áreas metropolitanas de la provincia. Denomina a estas entidades como entes de coordinación metropolitanos, determinadas como personas de derecho público de carácter no estatal. Justamente el antecedente de la ley fue el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM), que desde 2010 se constituyó como asociación voluntaria de municipios.

Aún sin financiamiento público más allá del aporte voluntario, tanto por falta de asignación de recursos como por incumplimiento en su desembolso en varios momentos desde que está vigente ley, el ECOM llevó a cabo un conjunto de estudios y definición de lineamientos como también el desarrollo de planes urbanos locales en muchas localidades. Es decir, asistió a las localidades en la definición de sus estrategias de desarrollo urbano, en forma mancomunada e integrada a un plan metropolitano, realizando 26 Planes Urbanos Locales (PUL). Todo ello en base a créditos internacionales.

La no participación en el caso de Funes y Roldán dentro de este entramado planificador, paradójicamente dos municipios que experimentaron el mayor desarrollo urbanizador, diluyó los esfuerzos planificadores con vocación de ordenamiento territorial a partir de directrices articuladoras de las partes del área metropolitana. Las normativas municipales, desactualizadas, han sido insuficientes para enfrentar los desafíos emergentes. Solo tras observar los efectos de la ocupación del suelo se han iniciado debates sobre esquemas de intervención que busquen equilibrar costos y beneficios, y que impongan obligaciones de obra a los actores desarrolladores.

La ciudad de Funes tiene vigente un “Plan Regulador” del año 1985 (Ordenanza N° 288 y sus modificaciones N° 027/93, 225/01, 564/08, 547/08, 538/08, 259/02 y 617/09) que establece una zonificación de acuerdo con los usos y la intensidad de los usos del suelo, de una manera desactualizada. Divide la ciudad en áreas homogéneas y establece indicadores urbanísticos para cuatro áreas diferenciadas: área central, área norte, área residencial y área equipamientos. Justamente fueron regulaciones anteriores al proceso urbanizador descrito protagonizado por intervenciones unitarias de barrios cerrados, por lo que no tiene capacidad de abordaje de estos procesos, siendo insuficientes las modificatorias realizadas. Además, Funes participó parcialmente del conjunto de planes locales llevados a cabo por el ECOM, no concluyendo el proceso.

En el caso de Roldán, en 2020 vía ordenanza se sancionó un “Plan Estratégico Urbano Territorial”. Fue producto de desequilibrios desencadenados por la urbanización, principalmente a partir de los déficits de accesos viales a los barrios residenciales que se habían desarrollado. En 2016 se había suspendido la habilitación de nuevos desarrollos hasta tanto se realizarán estudios y se incorporarán en la normativa (Barenboim y Elinbaum, 2018).

El resultado fue una ordenanza⁷ que incorpora algunas pautas de articulación, priorizando el completamiento de espacios intersticiales sobre los desarrollos dispersos en los procesos expansivos. Asimismo, se prohíben las urbanizaciones cerradas teniendo los nuevos desarrollos que implementarse en modalidad de barrio abierto (Secretaría de Planeamiento, Obras y Servicios Públicos, 2020). Si bien son avances, aún queda mucho pendiente en cuanto a la efectiva recomposición de la continuidad de la trama, como, asimismo, la incorporación de reservas de suelo y/u obras de articulación con la estructura urbana como responsabilidad del agente urbanizador.

En el territorio municipal conjunto de Funes y Roldán, el 42% de la superficie urbanizada es en polígono (barrios cerrados y barrios abiertos). Funes tiene el 36% y Roldán el 48% de esta morfología urbana. Y entre 1990 y 2022 Funes pasó del 15% al 38% de superficie urbanizada -multiplicó por 2,5- y Roldán del 12% al 20% -poco menos que el doble- (Fedele, Rostan y Barenboim, 2023). Los efectos del desarrollo de urbanización aún no fueron asimilados en una unidad de planeamiento ni de gestión. Ello ni para problemáticas hídricas, programación de obras públicas, dotación de infraestructura vial y redes técnicas, como instalación de equipamientos y servicios. Déficits no atendidos desde los distintos niveles del Estado, sea Municipal como Provincial ni por los intentos de nuevas agencias intermedias como el caso del Ente metropolitano ECOM.

Por último, el ordenamiento local de Rosario esta actualizado a través de dos documentos de carácter técnico: el instrumento básico y principal de orden proyectual “Plan Urbano Rosario 5+5 (2019)” y la norma general vinculante “Nuevo Código Urbano Rosario (2008/13)”, que establece las disposiciones reglamentarias del tejido para la transformación de la ciudad en cuatro zonas. Conjuntamente, el Departamento Ejecutivo, a través de la Secretaría de Planeamiento, incorpora o reemplaza distintas normas con aprobación del Concejo Municipal.

Posdata: la metrópolis aún ausente

Las áreas metropolitanas se caracterizan por la intensificación e interrelación de actividades en un espacio en expansión que se origina a partir de una ciudad compacta primaria. Este crecimiento debería manifestarse en una integración funcional y morfológica del territorio, con equipamientos urbanos, infraestructuras y servicios complementarios y bien planificados. No obstante, cuando este crecimiento se limita a desarrollos repetitivos y mono funcionales, que son introvertidos tanto morfológica como funcionalmente, y carece de una planificación integral a escala urbana, se pierden las características de intensificación e interrelación de actividades que definen la condición metropolitana.

En el caso del corredor oeste del AMR (Rosario-Funes), la expansión residencial ha sido notablemente abrupta, con un aumento considerable en la oferta de viviendas que no ha sido acompañada de una expansión proporcional en las infraestructuras de comunicación y servicios. Este crecimiento ha utilizado las trazas territoriales preexistentes, transformándolas en corredores urbanos funcionales, pero con una calidad y adecuación que no satisface las necesidades de un hábitat intensificado. La falta de una planificación adecuada ha llevado a la formación de una metrópolis ausente, carente de las sub-centralidades y bienes urbanos necesarios.

Para revertir esta situación, es fundamental implementar nuevas alternativas de acceso y mejorar la geometría del desarrollo urbano, alejándose de las trazas radiales actuales. Esto permitiría potenciar una trama territorial con múltiples centralidades, facilitando una urbanidad metropolitana más cohesiva y funcional. Además, es crucial incorporar la disposición adecuada de suelos para equipamientos urbanos, como centros de salud, educativos, deportivos y culturales. Estos equipamientos no solo ofrecen servicios esenciales, sino que también añaden valor a los bienes residenciales.

⁷ Ordenanza 1097/2020. Municipalidad de Roldán

Las cambiantes modalidades financieras de urbanización y la falta de una regulación metropolitana, han revelado una serie de desafíos críticos en el corredor Rosario-Funes. La expansión abrupta en estas ciudades ha generado un entorno urbano fragmentado y difícil de gestionar, exacerbado por la ausencia de una normativa coherente que abarque la totalidad del área metropolitana. Además, Funes opera bajo un plan regulador desactualizado que no responden adecuadamente a las necesidades de un crecimiento rápido y desordenado. Por otro lado, Rosario cuenta con normativa renovada, pero la falta de coordinación con el crecimiento de las ciudades vecinas, como Funes, ha resultado en una fragmentación del sistema de transporte, las infraestructuras y otros servicios urbanos.

En suma, se hace necesario recomponer mecanismos de planificación que atiendan las demandas de un territorio que articule la extensión territorial, el desarrollo económico y la generación de una urbanidad sustentable tanto funcional como ambientalmente.

Bibliografía

- Banco Mundial (2023). *Argentina: panorama general*. Banco Mundial
<https://www.bancomundial.org/es/country/argentina/overview#:~:text=Luego%20de%20la%20pandemia%2C%20la,desatada%20por%20la%20COVID%2D19.>
- Barenboim, C. (2010). Dinámica inmobiliaria en la ciudad de Rosario (Período 1998 – 2009). *Revista Proyección*, (8), 21 – 44. https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/11478/03-proyeccion8-barenboim.pdf
- Barenboim, C. (2016). *Proceso de segregación socioespacial y revalorización inmobiliaria. El caso de Rosario, Argentina*. Editorial UNR.
- Barenboim, C. y Elinbaum P. (2018). *Plan Pro.Cre.Ar. como instrumento de política habitacional e inclusión social a través del acceso a la vivienda. El caso del Área Metropolitana Rosario, Argentina*. Documento de Trabajo WP18CB1SP-rev. Lincoln Institute of Land Policy.
[https://www.lincolninst.edu/es/publications/working-papers/plan-procrear-como-instrumento-politica-habitacional-e-inclusion-social.](https://www.lincolninst.edu/es/publications/working-papers/plan-procrear-como-instrumento-politica-habitacional-e-inclusion-social)
- Bragos, O., Ochoa, A., Latour, M, Mazzaro, P. Hein, German y Sileo, F. (10 de septiembre 2015). *Creación de suelo urbano y expansión de las áreas urbanizadas en el área metropolitana de Rosario*. XXXIV Encuentro Arquitectur 2015 y XIX Congreso de Escuelas y Facultades Públicas de Arquitectura de los países de América del Sur, La Plata, Argentina. <https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/51715>
- Caballero, A. (1991). *Proceso de Formación urbano-territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario*. CFI.
- Cicutti, B.; Ponzini, B.; Basso, A.; Galimberti, C.; Español, J.; Garrofé, M. y Asorey, G. (2016). *Un Atlas para Rosario. Asociaciones de la memoria*. A&P Ediciones - UNR Editora.
- Concejo Municipal de Rosario. (2008/13). *Nuevo Código Urbano Rosario (Ordenanzas N° 8243, 8244, 8980, 9068)*. Municipalidad de Rosario.
- ECOM (2019). *La construcción y consolidación de un plan Metropolitano*. ECOM.
- ECOM. (2022). *La urbanización vacía. Hacia una nueva política metropolitana de suelo*. ECOM.
- Fedele, J.; Barenboim, C. y Galimberti, C. (2022). Gestión territorial y grandes infraestructuras: Procesos de urbanización y políticas de planeamiento en el sector del Aeropuerto Internacional Rosario. *Revista Proyección*, Vol. XVI (32), 64-83.
<https://revistas.uncu.edu.ar/ojs3/index.php/proyeccion/article/view/5728>

- Fedele, J., Rostán A. y Barenboim, C. (2023). *Transformaciones territoriales metropolitanas. Análisis y estrategias para Roldán (Santa Fe)*. Informe técnico CURDIUR. Encuentro tecnológico Municipalidad de Roldán. Programa Vincular, CONICET.
- Galimberti, C. (2016). *La reinención del Río Procesos de transformación de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina*. A&P Ediciones-UNR Editora.
- Galimberti, C. (2017). Contrastes e inequidades en los territorios intermedios de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, (37), 135-159. doi:10.5209/AGUC.55959
- Galimberti, C. (2021). Nuevos procesos de expansión metropolitana: incremento acelerado de suelo urbano en el Área Metropolitana de Rosario (1990-2010). *EURE* (Santiago), 47(140), 51-71.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (1991). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. INDEC.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (2001). *Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda*. INDEC.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (2010). *Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda*. INDEC.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (2010). *Provincia de Santa Fe crecimiento del PBI*. INDEC.
- Jaramillo, S. (2008). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Universidad de los Andes.
- La Capital (2010). En Ibarlucea aseguran que los anegamientos son crónicos. *La Capital*, 9 de enero 2010 <https://www.lacapital.com.ar/en-ibarlucea-aseguran-que-los-anegamientos-son-croacutenicos-n343844.html>
- La Capital (2024a). Bajo el agua: las intensas lluvias dejan múltiples barrios inundados en Roldán. *La Capital*, 16 de abril 2024. <https://www.lacapital.com.ar/la-region/bajo-el-agua-las-intensas-lluvias-dejan-multiples-barrios-inundados-roldan-n10128805.html>
- La Capital (2024b). La tormenta castigó con fuerza a Ibarlucea, la localidad más afectada de la región. *La Capital*, 16 de marzo 2024. <https://www.lacapital.com.ar/la-region/la-tormenta-castigo-fuerza-ybarlucea-la-localidad-mas-afectada-la-region-n10123922.html>
- Municipalidad de Funes (1985, 1993, 2001, 2002 y 2009). *Plan Regulador (Ordenanza N° 288 y sus modificaciones Ordenanzas N° 027, 225, 564, 547, 538, 259 y 617)*. Concejo Municipal. Disponible en: <https://www.funes.gob.ar/pdfs/201802260847320.288-85%20PLAN%20REGULADOR.pdf>
- Municipalidad de Rosario. (2019). *Plan Urbano Rosario 5+5*. Secretaria de Planeamiento. https://www.rosario.gob.ar/ArchivosWeb/pur/documento_actualizacion_plan_urbano_completo.pdf
- Roitman, S. (2003). Barrios cerrados y segregación social urbana. *Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. VII, (146), 118. [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(118\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(118).htm)
- Secretaria de Planeamiento, Obras y Servicios Públicos. (2020). Plan Estratégico Urbano Territorial de la ciudad de Roldán (Ordenanza N° 1097/20). Roldán: Concejo Municipal. Disponible en: <https://www.roldan.gov.ar/wp/documents/reglamento-de-edificacion/>
- Topalov, C. (1979). *La urbanización capitalista*. Edicol.