

DIAGNOSTICO URBANO

INTRODUCCIÓN

En el marco de las **Acciones Urbanas**, se propone realizar un diagnóstico de sectores de la ciudad de Rosario, de forma que se pueda caracterizar y evidenciar las limitantes y potencialidades del territorio, así como de las posibles mejoras barriales, y diagnosticar enfáticamente la situación actual del espacio urbano y las necesidades de accesibilidad existentes.

Los sectores urbanos delimitados involucran a barrios, o sectores poblacionales con carencia de accesos y circulación accesible, o afectados por restricciones físico naturales, cuyas soluciones podrán ser proyectadas sobre áreas de asentamientos ya identificados en el municipio.

Para este estudio en particular y a modo de **Modelo de Aplicación del Diagnóstico**, se tomará para el **Barrio Vicente López y Planes**.

PLAN DE TRABAJO

1. OBJETIVOS:

- Realizar diagnóstico de los componentes urbanos del barrio, que permita determinar la problemática urbana que presenta, generando un modelo aplicable a otros barrios de la ciudad.
- Realizar un diagnóstico de la situación actual de los accesos al barrio, vías de conexión, circulación y estado general de los espacios públicos en los sectores analizados.
- Sintetizar el análisis de la información obtenida de forma que se establezcan potencialidades y restricciones, urbanas y habitacionales.
- Establecer tendencias y proyecciones en cada sector urbano, en relación a las posibilidades de atender la problemática urbana, habitacional e infraestructural que constituyan la base para la fase propositiva.

2. JUSTIFICACIÓN

La motivación surge desde la experiencia directa, la vivencia en un barrio de la ciudad, y ante el requerimiento de soluciones y mejoras por parte de los habitantes del mismo. Al acercarnos a la gente y a sus experiencias en el sitio, se nos presenta como posible el generar un **Modelo de Diagnóstico** para pautar las acciones necesarias para su resolución, Modelo que podrá ser aplicado a otros barrios también necesitados de mejoras y aportes que permitan potenciar la calidad de vida de todos sus habitantes.

3. MARCO TEORICO CONCEPTUAL

La ciudad actual y los elementos determinantes que la configuran, pueden influir directamente en un desarrollo sostenible.

Consideramos que la sostenibilidad está compuesta por tres vertientes:

- la medioambiental
- la social
- la económica.

En Argentina la mayor población se encuentra en las ciudades y no toda se concentra en el núcleo de estas, sino también en áreas periféricas, población de menores recursos y que presentan mayores deficiencias. Por esta razón debe ser prioritario su mejoramiento urbano.

Para mejorar el entorno construido de un barrio es necesario tener una visión integradora incluyendo conceptos tales como:

- Morfología urbana existente y su desarrollo en la historia
- Infraestructura (cloaca, agua, gas, electricidad)
- Servicios (educación, comercio, recreación, transporte etc.)
- Accesibilidad
- Seguridad

4. MARCO LEGAL: LEYES, REGLAMENTOS Y NORMAS

PLAN URBANO ROSARIO

Instrumentos del Plan

Para plasmar las distintas políticas, este Plan Urbano prevé un conjunto de instrumentos específicos que le darán forma en su implementación práctica. Estas herramientas de carácter normativo o instrumental, según el caso, quedan integradas en un compendio denominado **Normas Urbanísticas de la Ciudad de Rosario**.

Los sectores identificados son los siguientes:

- Área Central
- Primer Anillo Perimetral al Área Central
- Segundo Anillo Perimetral al Área Central
- Cordón Perimetral Norte
- Cordón Perimetral Noroeste
- Cordón Perimetral Oeste
- Cordón Perimetral Suroeste
- Cordón Perimetral Sur (Adonde pertenece el barrio analizado)

5. MARCO REFERENCIAL

5.1 Contexto territorial

La ciudad de Rosario está ubicada en el centro-este argentino, en la provincia de Santa Fe. Es la tercera ciudad más poblada de Argentina después de Capital Federal y Córdoba.

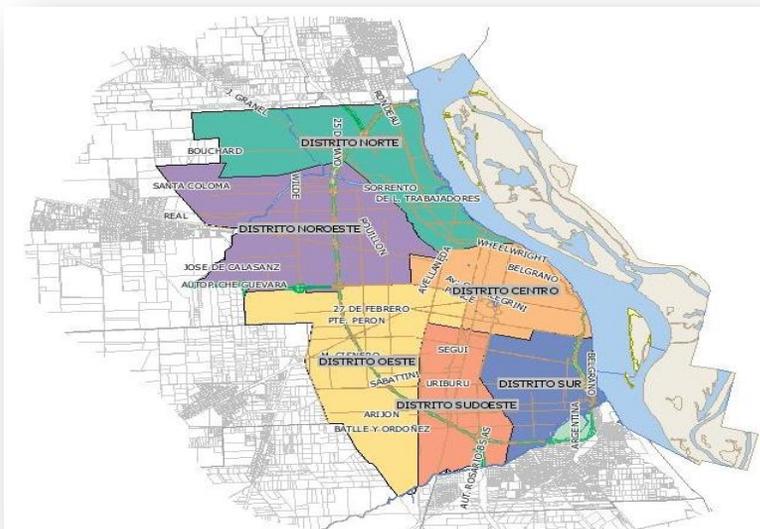
Está situada sobre la margen occidental del río Paraná, en la Hidrovía Paraná - Paraguay. Sobre dicho río está enclavado un importante puerto. Es núcleo de una región de gran importancia económica, encontrándose en una posición geográficamente estratégica con relación al Mercosur, con un intenso tránsito fluvial y con meta del transporte terrestre. Cerca del 80 % de la producción del país de cereales, aceites y sus derivados se exporta por los puertos del Gran Rosario.

Se estima una población de 1.028.658 en 2010. Junto a varias localidades de la zona conforma el Área Metropolitana del Gran Rosario que es el tercer conglomerado urbano del país. El Censo Nacional de Población de 2010 estableció una población para el departamento Rosario (compuesto por la ciudad de Rosario y otros 23 municipios más) de 1.193.605 personas. Es la principal metrópoli de una de las zonas agrarias más productivas de Argentina y es centro comercial, de servicios y de una industria diversificada.

5.2 Localización

La gestión del Ejecutivo Municipal, con el objetivo de lograr un gobierno más eficaz y más cercano a la gente se encuentra descentralizada en los Centros Municipales de Distrito (CMD). Cada CMD tiene un área de acción denominada Distrito, en total son seis: Centro, Norte, Noroeste, Oeste, Sudoeste y Sur.

Imagen 1:
Plano de Delimitación de Distritos



7. ESTRUCTURA URBANA: Aspectos Físicos Territoriales

7.1 Orígenes y desarrollo del barrio Vicente López y Planes

El área donde hoy se emplaza el Barrio, ubicado en la periferia de la ciudad, tenía en sus inicios como actividad principal la horticultura y la explotación tambera.

La presencia del Ferrocarril generó atravesamientos en la estructura urbana, cruzando el sector de Este a Oeste y de Norte a Sur; el primero de los ramales paralelo al arroyo Saladillo y el segundo a la calle Pineda (donde está la Estación de Trenes), los que actualmente constituyen dos límites del barrio Vicente López y Planes.

El asentamiento de población comienza alrededor de los años 70 cuando se inician los primeros loteos. Cuando dejó de funcionar la traza del ferrocarril, que acompañaba el arroyo, el espacio que quedó libre fue ocupado irregularmente por familias que venían de otras provincias en busca de nuevas oportunidades de trabajo

Las plantaciones frutales, las quintas y los tambos fueron desapareciendo. En los años 80, los terrenos fueron ocupados por la urbanización que desarrolló el Sindicato de la Carne.

De este modo el barrio quedó fragmentado en diferentes sectores: **casco antiguo** de loteo con vivienda individual en planta baja; zona de implantación de conjuntos de vivienda en altura (**FONAVI**); y zona de asentamientos precarios e irregulares sobre las vías en desuso. Este último, denominado **Molino Blanco**, fue urbanizado formalmente en el año 2000 por el Plan Rosario Hábitat, dotándolo de infraestructura de trazado de calles con pavimento, desagües cloacales, provisión de agua potable y energía eléctrica.

Actualmente esta fragmentación es claramente visible en la morfología urbana del área.

Del análisis comparativo de las fotos aéreas de los años 2005 y 2011 respectivamente, extraídas del Infomapa de la Municipalidad de Rosario, se observa un incremento de la edificación, prioritariamente en la franja del sector delimitado por las vías del FFCC de atravesamiento Norte-Sur y los monoblocks del conjunto habitacional Barrio de la Carne, como también en el sector sur delimitado por la Colectora de Av. de Circunvalación y la calle Boquerón (Barrio Molino Blanco).



7.2. Densidad de Población del Barrio

El Distrito Sur cuenta con una población de 153.596 habitantes (16,89% del total) en una superficie de 18,78 km² (10,51% del total) con una densidad poblacional de 8.178,70 habitantes / km². Está conformado por 1.251 manzanas, de las cuales unas 50 corresponden al barrio Vicente López y Planes (Un 4% del total del distrito sur). (Datos publicados en pág. web de la Municipalidad de Rosario para el Distrito Sur).

7.4 Tenencia Actual de la Tierra

En el sector más antiguo del barrio la propiedad de los inmuebles corresponde a sus habitantes.

Los lotes del sector recientemente urbanizado por el programa Rosario Hábitat (Molino Blanco), tanto como las unidades de los conjuntos habitacionales (FONAVI, Barrio de la Carne) han sido asignados a sus ocupantes, estando en trámite la escrituración respectiva de los mismos.

7.5 Aspectos habitacionales

7.5.1. Tipologías Residenciales

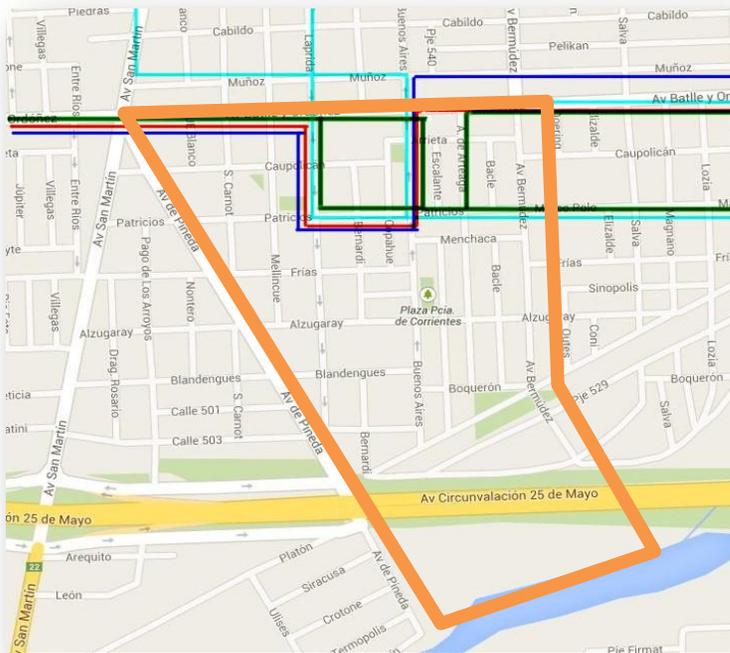
- Vivienda individual de Planta Baja y Planta Baja y 1 Piso
- Monoblocks Tipo FONAVI en altura
- Construcciones precarias en asentamientos irregulares.

8. INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE: Aspectos de vialidad.

El sistema vial actual cuenta con la Av. Batlle y Ordonez que comunica de manera rápida con otras importantes avenidas de la ciudad permitiendo un fácil y ágil ingreso a toda la ciudad y a importantes rutas de acceso a la misma que comunican con otras ciudades y pueblos.

Respecto del Transporte Urbano de Pasajeros, actualmente hay 4 líneas de colectivos que pasan por el Barrio, 103 negra, 136 y 137, 143 negra. Como puede observarse en la imagen 4, hay una amplia zona del barrio en la cual su población debe caminar muchas cuadras para poder acceder al transporte público.

Imagen 4:
Plano de visualización de los recorridos de líneas de colectivos



— Línea 103 negra
— Línea 136

— Línea 137
— Línea 143 negra

9. INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS: *Aspectos de infraestructura técnica urbana. Ubicación de servicios*

A partir de la división del barrio en tres áreas claramente identificadas (FONAVI / Casco antiguo / Molino Blanco) se puede distinguir que en cada una se presenta un desequilibrio en la prestación de Servicios e Infraestructura.

Imagen 5:
Plano de delimitación de los tres sectores reconocidos



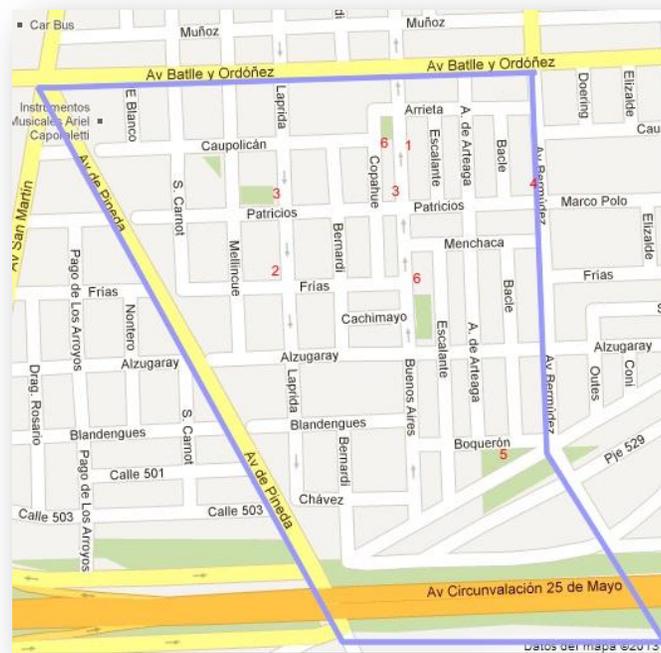
- **Área de FONAVI**, (delimitada por línea de color verde) cuenta con todos los servicios, desagües cloacales, pluviales, servicio de luz eléctrica, agua

corriente, servicio de cable, teléfono y sus arterias todas pavimentadas con cordón.

- **Casco antiguo** del barrio (delimitado por línea violeta), cuenta con carpeta asfáltica sin cordón, no cuenta con desagües pluviales y cloacales. Desagüe pluviales a cielo abierto ciertas áreas se inundan El resto de los servicios sufre alteraciones, corte de la red eléctrica y poco suministro de agua
- **Molino Blanco**, área que se genero informalmente, (delimitado por línea color fucsia), regularizada por el Plan Hábitat, cuenta con todos los servicio, desagües cloacales, pluviales, servicio de luz eléctrica, agua corriente, servicio de cable, teléfono y sus arterias todas pavimentadas con cordón.

10. EQUIPAMIENTO URBANO: Aspectos de equipamiento social

Imagen 6:
Plano referencial de equipamiento social



- 1) Organizaciones sociales ONG
- 2) Vecinales
- 3) Escuelas primarias
- 4) Centro de salud Provincial
- 5) Centro de la Juventud Municipal
- 6) Clubes de futbol
- 7) Límites de la vecinal (línea en color celeste)

11. IMAGEN URBANA / PAISAJE URBANO

11.1 Análisis de Componentes de la Imagen Urbana: Aspectos del paisaje e Imagen urbana actual

- **Hitos:** elemento referencial del barrio. Ejemplo: la vía del ferrocarril / la parada de trenes , Apeadero Sur
- **Nodos :** Batlle y Ordoñez y la vía / la vía y San Martín
- **Puntos de Conflicto:** Buenos Aires y Batlle y Ordoñez / Patricios y Buenos Aires. / Patricio y Laprida.
- **Sendas:** referido al trazado de veredas que permitan el tránsito peatonal. En conflicto se encuentran Laprida y Frías hasta su culminación, donde las veredas están a diferentes niveles y/o cortadas.
- **Bordes:** cómo se resuelven y en qué estado se encuentran. Ejemplo. Circunvalación entre las vías y calle Bermúdez, que se utiliza como basural.
- **Conjuntos Urbanos:** Barrio del Sindicato de la Carne / Molino Blanco / referentes barriales identificados como unidades independientes cuando no lo son, sino que forman parte del Barrio propiamente dicho.
- **Paisaje urbano:** fragmentado dadas las características morfológicas diferenciales de cada sector.

12. ACCESIBILIDAD

12.1 Concepto de accesibilidad

La Accesibilidad es una característica básica del entorno construido; es la condición que posibilita el llegar, salir y utilizar las viviendas, las escuelas, los espacios recreativos y los lugares de trabajo. Permite a las personas participar de las actividades sociales y económicas para las que se ha concebido el entorno construido.

12.2 Generación de espacios accesibles

Para lograr un entorno agradable, cómodo, seguro y accesible, habrá que tener en cuenta algunos principios normativos básicos como los siguientes:

- Debe ser posible llegar a todos los lugares y edificios públicos y privados
- Debe ser posible ingresar sin barreras físicas en todos los edificios públicos y privados
- Debe ser posible utilizar todas las instalaciones públicas y privadas del entorno, y el entorno mismo
- Debe ser posible lograr un espacio seguro y confortable en su recorrido

Para ello deberá tenerse en cuenta lo siguiente:

- Accesibilidad

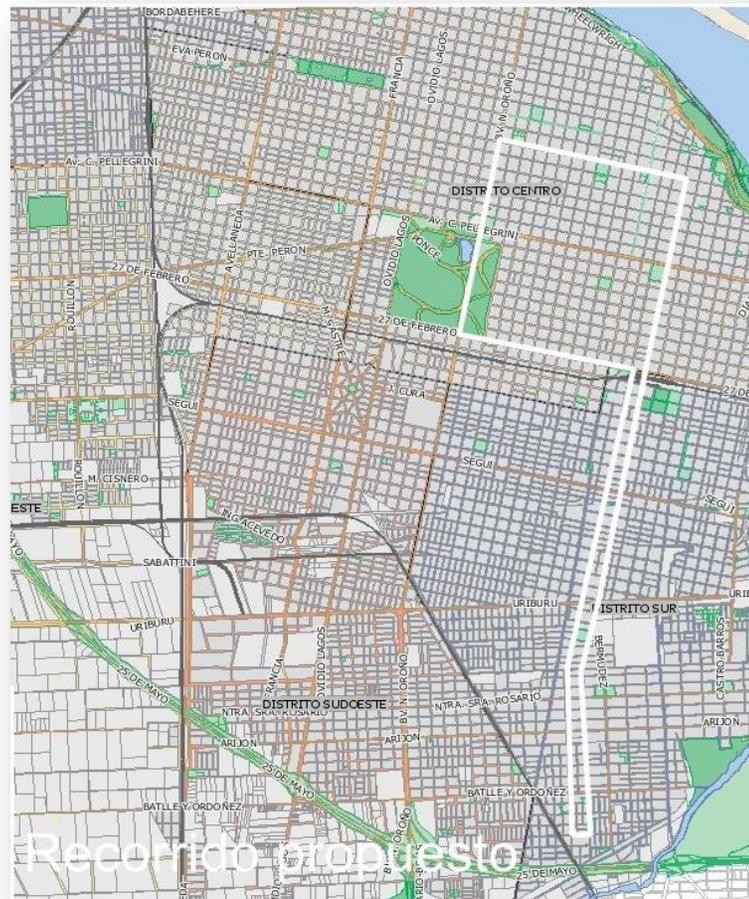
- Circulación
- Utilización
- Orientación
- Seguridad
- Funcionalidad

La aplicación de estos principios permitirá la libre movilidad, accesibilidad, pleno uso y disfrute del entorno donde se desenvuelven las personas.

13. CONCLUSIONES

A partir de la identificación de tres áreas totalmente diferenciadas y desvinculadas en la actualidad (Casco Antiguo, barrio FONAVI y Barrio Molino Blanco) resulta necesaria la integración de las mismas para lograr un equilibrio que produciría una notable mejora de las condiciones del barrio en su totalidad.

- Esta vinculación obraría en forma potenciadora de las prestaciones de los servicios urbanos. Con la generación de conectores comunes a las tres áreas, se lograría una imagen integradora de todo el barrio.
- Entre los posibles conectores a potenciar se considerarían: las veredas y rampas, el alumbrado público, el equipamiento urbano, el sistema de contenedores de residuos e higiene urbana, el arbolado público, el sistema de señalización, los medios de transporte, etc.
- Lo dicho anteriormente tiene además como objetivo lograr itinerarios accesibles, (de acuerdo con la normativa existente o a actualizar desde el Municipio), que permitan a la población desplazarse de manera autónoma y con seguridad pudiendo utilizar con carácter inclusivo todos los espacios, edificios y servicios públicos.
El caso particular de los terrenos públicos lindantes a la vía del ferrocarril, que conforman un borde de este barrio, no constituyen actualmente un espacio de uso público, proponiéndose generar en los mismos una parqueización para posibilitar esparcimiento de la población.
- En el marco de reuniones del Plan de Movilidad realizadas en el Distrito Sur los vecinos solicitaron la extensión del recorrido de algunas de las líneas de transporte urbano de pasajeros para lograr un mejor servicio a todo el barrio.



- Para optimizar la circulación de peatones y ciclistas se propone el trazado de bici sendas, con un recorrido que se extienda en el barrio abarcando las calles San Martín y Arijón, empalmando San Martín o una vía alternativa a las ya trazadas, como ser calles Laprida, Buenos Aires (que ya cuentan con ciclovía), hasta calle Arijón, que conectaría con el Velódromo que se encuentra en el Parque Sur.
- Otra alternativa podría ser empalmar el barrio con Av. Batlle y Ordoñez con Bv. Oroño y así se posibilitaría la conexión con el centro de la ciudad y las áreas recreativas.
- De esta manera propondremos un Marco de Acción que sistematice los problemas existentes y formularemos un Plan de Actuación para resolverlos, ofreciendo soluciones genéricas que, en muchos casos, necesitarán posteriormente de un Proyecto Constructivo Concreto