

# CARACTERIZACIÓN ACTUAL DEL ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO

Arq. Mirta Levin \*

Este artículo es una reproducción del Capítulo II del Cuaderno 1 "Estructura institucional y caracterización territorial" de El Área Metropolitana de Rosario. Publicado por Metropolitana, Unidad de Planificación y Gestión Estratégica Rosario.

## CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL ÁREA

El Área Metropolitana de Rosario<sup>1</sup> comprende un conjunto dinámico y heterogéneo de localidades ubicadas al sur de la provincia de Santa Fe, unidas por la cercanía geográfica, que comparten su proceso de conformación histórica y se identifican por la presencia de problemáticas comunes. Esta conformación territorial ha sido estudiada en distintas instancias, reconociendo la dinámica particular que le imprime la ciudad central pero, también, el rol que juegan en su consolidación el conjunto de localidades que la rodean.

En uno de los estudios importantes realizados en el área, se plantea al respecto que: «...uno de los rasgos peculiares de la estructuración urbano-territorial que caracteriza a la dimensión metropolitana de Rosario está dado, en primer lugar, por su condición policéntrica puesto que, desde el origen de la ocupación de Rosario, se reconoce la convivencia con un entorno territorial intensamente urbanizado, registrándose en los comienzos del siglo XX diecisiete centros urbanos y siete instalaciones portuarias».

El mismo estudio también plantea: «la bipolaridad con la que se estructura el territorio del área y—a una escala mayor—el espacio político provincial, en referencia a la presencia de dos grandes centros urbanos (Rosario y Santa Fe), el menor de los cuales (Santa Fe) asume sin embargo, el rango de capital provincial».<sup>2</sup>

Más allá de esta interpretación hoy, a nivel provincial, se reconoce una estructura territorial basada en la conformación de 5 regiones con sus respectivos nodos<sup>3</sup>: Nodo Reconquista, Nodo Rafaela, Nodo Santa Fe, Nodo Rosario y Nodo Venado Tuerto. Cada una de estas regiones se compone a su vez de diferentes Microregiones.

En una de ellas —Región 4 Nodo Rosario, Microregión C— se encuadra el AMR. La misma se extiende, con una morfología tentacular, condicionada por la presencia del río Paraná y las infraestructuras territoriales. Hacia el oeste, desde la vera del río Paraná hasta más allá de la ruta nacional AO12 y, en sentido norte-sur, desde la desembocadura del río Carcarañá hasta el arroyo Pavón. Toda su extensión oriental limita con el río Paraná, vía navega-

\* Directora General de Metropolitana Unidad de Planificación y Gestión Estratégica Rosario.



ble internacional que conecta la región con el resto del mundo. En este punto del curso del Paraná se produce la transición entre navegación de ultramar y río.

Este territorio se desarrolla sobre un paisaje suavemente ondulado, típico de la Región Pampeana, entre los 22 y 25 m. sobre el nivel del mar. Es atravesado de este a oeste por el río Carcarañá (que desemboca en el río Coronda) y los arroyos San Lorenzo, Ludueña, Saladillo, Frías, Seco y Pavón, todos tributarios del río Paraná. Esta condición natural se condice con la denominación original del área como «Los Arroyos».

La combinación de esta favorable característica hidrográfica, con la particularidad de que los suelos que la componen son los más ricos y productivos de la provincia y del país, han promovido el desarrollo y el asentamiento humano en la región.

Con centro en la ciudad de Rosario, el AMR concentra más de 1.300.000 habitantes que residen en un espacio de aproximadamente 1770 km<sup>2</sup> de superficie. En ese territorio vive el 40,9 % de la población de la Provincia de Santa Fe. Sólo el 18% de ese suelo (24.000 hectáreas) está ocupado por los núcleos urbanos y suburbanos. El 82% restante (aproximadamente 112.000 hectáreas) co-

rresponden a suelo rural, valor que evidencia el peso que adquiere la ruralidad en la conformación del área.

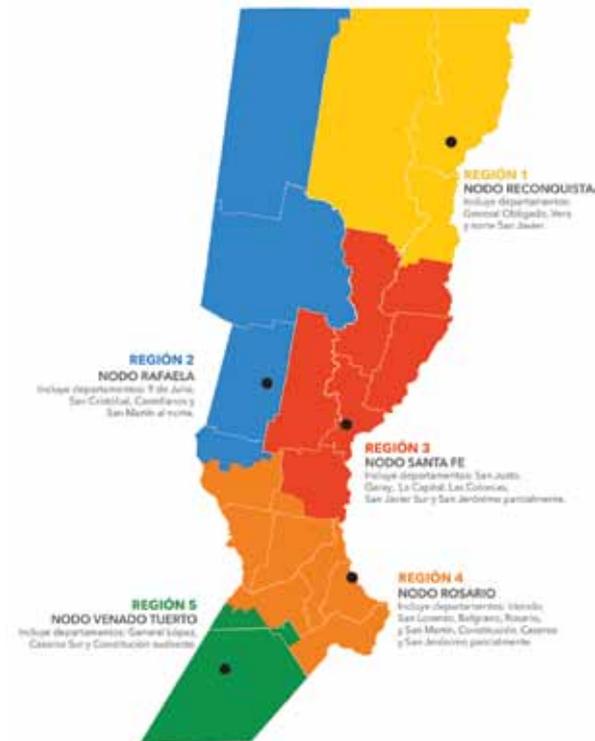
El AMR es un ámbito físico que posee una realidad social y económica compleja con significativos niveles de vinculación e interdependencia funcional. Desde la perspectiva de sus riquezas, el territorio ostenta una variedad y cantidad de recursos naturales que permiten potenciar un proceso de desarrollo endógeno. Estas condiciones favorables, sumadas a las capacidades de sus recursos humanos, su estructura productiva, su identidad cultural y la calidad de sus instituciones, permiten pensar que este entramado económico, social y cultural de relevancia internacional aún no se ha desarrollado en todas sus posibilidades.

### PRINCIPALES ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO METROPOLITANO

La actual conformación de este territorio tiene sus inicios en una serie de elementos estructuradores, que han incidido en el desarrollo y consolidación del proceso de metropolización:<sup>4</sup>

**Los cursos de agua.** La presencia del río Paraná, el río Carcarañá y los arroyos San Lorenzo, Ludueña, Saladillo,

## REGIONES PROVINCIA DE SANTA FE



Fuente: Plan Estratégico Provincial Santa Fe

Frías, Seco y Pavón, así como numerosos canales y bajos (zonas inundables), conforman un sistema natural que define una estructura territorial en peine. Estos cursos de agua desembocan en forma perpendicular a la costa, definiendo una conformación diferente a la estructura radio-concéntrica determinada por las vías ferroviarias y las rutas.

Este sistema condiciona fuertemente, desde el punto de vista de la afectación hídrica del suelo, el desarrollo de la ciudad central y del área en su conjunto, por las limitaciones y restricciones que se deben considerar en los procesos de ocupación y uso del territorio.

**Los puertos.** En una playa cercana a la bifurcación de caminos coloniales, que comunicaban Buenos Aires con Asunción y el Alto Perú, alejada de los puntos de control del comercio colonial, distintos actores definieron a Rosario como un puerto para el contrabando. A mediados del siglo XIX, la secesión de la provincia y la ciudad de Buenos Aires de la Confederación Argentina, dejó al nascente Estado sin un puerto. Una serie de medidas institucionales, el mejoramiento de las instalaciones pero, por sobre todo, la rectificación de caminos, la instalación de un sistema de transporte eficiente y la apuesta a la construcción del ferrocarril, que vinculaba Córdoba (y desde allí el Noroeste y Cuyo) con Rosario, definieron que Rosario fuese el puerto de las Provincias Confederadas. Una serie de puntos de embarque menor se

instalaron, desde el último cuarto del siglo XIX, en toda la ribera de la actual AMR. La construcción del Puerto Rosario, a inicios del siglo XX, remarcó la centralidad del núcleo urbano.

El Puerto Rosario, con acceso desde el Océano Atlántico a 550 Km. río arriba del Mar Argentino, ha sido desde entonces uno de los mayores centros de exportación de bienes de Argentina. Sus instalaciones, situadas entre los Km. 413,3 y 420,3 del río Paraná, en la actualidad operan bajo la Jurisdicción del Ente Administrador Puerto Rosario (ENAPRO). La actividad portuaria de Rosario, junto a la intensa productividad de la región, ha dado impulso a la proliferación de puntos de embarque que consolidaron al territorio circundante como área portuaria. Las distintas terminales se desarrollaron a lo largo de, aproximadamente, 90 Km. sobre la margen derecha del río Paraná, desde la localidad de Timbúes al norte hasta la ciudad de Villa Constitución al sur.

Los complejos portuarios que se localizaron, vinculados a las instalaciones productivas de gran porte, han definido por tramos una accesibilidad y contacto diferentes con el río. Especialmente, en el Corredor Norte y, en menor medida, en el Corredor Sur. La existencia de estas implantaciones ha condicionado el desarrollo de otros usos y la morfología del sistema ribereño.

**La red ferroviaria.** Prácticamente desde los inicios del desarrollo del área, la importante red ferroviaria que converge en Rosario fue factor estructurante en la configuración territorial del AMR y de la ciudad central.

El ferrocarril se instaló desde 1860 y, ya transcurrida la primera década del siglo XX, se consolidó una densa malla ferroviaria radiocéntrica, con terminales de líneas situadas en el centro de la ciudad.

El transporte ferroviario de cargas y personas generó, a lo largo de su recorrido, el surgimiento de núcleos urbanos que se configuraron en torno a las estaciones ferroviarias y adquirieron una fuerte vinculación con la ciudad central.

Hoy, las vías ingresan a las localidades ribereñas para servir a las implantaciones portuarias y productivas, condicionando la disposición de muchos trazados viales y ocasionando, también, importantes fracturas urbanas. Este sistema, ubicado territorialmente en una posición estratégica, constituye un soporte estructural sumamente eficiente, con capacidad de sustentar hoy un modelo alternativo de movilidad para el AMR.

**La red vial.** Desde sus inicios, la ciudad de Rosario constituía una posta, vinculada al resto del país a través de los primeros caminos reales, que dieron origen a las trazas viales y algunas ferroviarias instaladas con posterioridad.



El desarrollo territorial de los corredores Norte y Sur se produce de manera completamente distinta con relación a esos primeros caminos y vías férreas. Si la mayor parte de las localidades del Corredor Sur se originó por la instalación de las estaciones del ferrocarril, el desarrollo del Corredor Norte estuvo asociado a las primeras instalaciones productivas, industriales y portuarias, y al trazado de los sucesivos caminos que le daban acceso. El primer camino real, que partía desde Rosario hacia el norte y que enlazaba las postas de la Carrera al Paraguay –llamado Camino de los Granaderos–, constituye hoy la traza del Ferrocarril General Bartolomé Mitre. A lo largo de este recorrido se crearon colonias, hecho que se consolidó en 1862 con una nueva traza, el Camino Nuevo y Recto a San Lorenzo y un nuevo puente sobre el A° Ludueña (o Salinas). La traza de este camino coincide con la actual ruta nacional N° 11. Próximos a esas trazas fueron instalados los tendidos ferroviarios que promovieron el desarrollo urbano<sup>5</sup>. El camino de postas que vinculaba a Rosario con Buenos Aires, previo a la instalación del ferrocarril, contaba con escaso desarrollo poblacional. Este camino, que se pavimentó en 1931, se definió como ruta nacional N° 9 y, posteriormente, como ruta provincial N° 21.

Hacia el oeste, aparecieron las primeras cuadrículas pobladas y asentamientos en las colonias agrícolas impulsadas por la construcción del ferrocarril: la línea de la empresa Ferrocarril Central Argentino (FCCA) y su subsidiaria, la Compañía de Tierras. Más tarde, las rutas nacionales N° 9 y N° 33 y la ruta provincial N° 14 completaron la estructuración del área.

A mediados del siglo XX se inició la construcción de las autopistas que vincularon al área con otros centros urbanos de manera más eficiente: la autopista Rosario/

Santa Fe (1964/1972), la autopista Rosario/ Buenos Aires (último tramo 1977) y la autopista Rosario/Córdoba (habilitada completamente en 2010). Para conectarlas se planteó la construcción de la ruta nacional A012, conocida como «Segunda Avenida de Circunvalación de Rosario», la cual bordea el área metropolitana recorriendo 67 km, y facilitando el acceso a otras rutas provinciales.

El sistema vial jerárquico de la región se completó en 2003 con la inauguración del Puente Rosario-Victoria, sobre el río Paraná, a través del cual el AMR se vincula con la provincia de Entre Ríos y la Mesopotamia.

Este entramado vial fue lo suficientemente eficiente durante muchos años para sostener e impulsar el desarrollo del área. Sin embargo hoy, a partir de ese impulso logrado y de la mayor complejidad alcanzada en el sistema, muestra algunas deficiencias y debilidades relacionadas con la falta de ciertas conexiones necesarias entre algunas localidades; también, con el mal funcionamiento de otras vías, que se sobrecargan al pretender suplir esas carencias.

**Las actividades productivas.** La base productiva del AMR, con predominio del desarrollo rural y portuario, ha dado origen a la definición de piezas territoriales de gran singularidad para la estructuración del espacio metropolitano.

Las grandes superficies rurales –fundamentalmente registradas en el oeste, rodeando áreas residenciales– caracterizan fuertemente ese territorio. En el norte, en cambio, la mayor preponderancia de los usos productivos y de servicio determina una conformación territorial diferente. En tanto, la singularidad del sur está dada por



la convivencia del suelo rural con el destinado a usos industriales, con una fuerte incidencia del uso residencial.

Con el desarrollo industrial, consolidado en la década de 1930 y cristalizado en la década de 1960, se establecieron en el área una gran cantidad de industrias (químicas, metalúrgicas, petroquímicas, entre otras) que consolidaron el eje Norte- Sur del AMR, desde Puerto General San Martín –en la cabecera norte– hasta San Nicolás en el sur. Este entramado de empresas ha sido, en gran medida, el sustento para el desarrollo económico del AMR y, también, el motor en gran parte de su evolución, caracterizada por un mayor nivel de complejidad física y funcional. Su localización, en convivencia con el uso residencial, no ha sido resuelta en todos los casos de manera satisfactoria. Claramente, se identifican conflictos que, de alguna manera, deberán ser atenuados para garantizar una mayor calidad de vida en el área.

### CARACTERÍSTICAS POBLACIONALES

El Área Metropolitana de Rosario abordada en el trabajo desarrollado por Metropolitana comprende una estructura territorial que involucra, en principio, a 23 localidades. De ellas, actualmente, 19 municipios y comunas son parte del Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)<sup>6</sup>; 21 con las dos localidades recientemente incorporadas.

Los datos comparativos referidos a población son los que se detallan a continuación:<sup>7</sup>

- Total población República Argentina: 40.117.100.
- Total población Provincia de Santa Fe: 3.200.736.
- Total población AMR: 1.307.826.<sup>8</sup>
- Total población urbana<sup>9</sup> AMR: 1.293.280.
- Total población rural (agrupado o disperso) AMR: 14.546.

- Porcentaje que representa la población AMR sobre el total República Argentina: 3,3%.
- Porcentaje que representa la población AMR sobre el total Provincia de Santa Fe: 40,9%.
- Tasa de urbanización AMR: 98,9%.
- Tasa de urbanización total provincia de Santa Fe: 90,9%.
- Población Económicamente Activa AMR: 692.434. PEA provincial: 1.609.601.
- Extensión Área Metropolitana: 1.768 km<sup>2</sup>.
- Superficie total provincial: 133.007 km<sup>2</sup>.
- Densidad poblacional AMR: 739,7 hab./km<sup>2</sup>.
- Densidad total provincial: 24,1 hab./km<sup>2</sup>.

Esta información pone en evidencia que el AMR concentra más del 40% de la población provincial (40,9%), en sólo el 1,3% de la superficie total de la provincia de Santa Fe. La densidad poblacional (739,7 hab./km<sup>2</sup>) es 30 veces superior a la densidad provincial (24,1 hab./km<sup>2</sup>). Dicha población representa el 3,3% de la población total del país.

Además la tasa de población urbana (98,9%) es significativamente superior a la tasa de población urbana provincial (90,9%). La población económicamente activa que reside en el AMR es el 43,0% del total de población económicamente activa residente en la provincia (con 14 años o más de edad).

Estos datos evidencian que el AMR se posiciona como el núcleo de mayor peso a nivel provincial.

### CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS

El Área Metropolitana Rosario es una de las principales zonas agrícola- ganaderas del país. No obstante ello, concentra gran diversidad de usos productivos

LOCALIDAD	SIGLA
Acebal *	Ac
Alvear *	Al
Arroyo Seco *	AS
Capitán Bermúdez *	CB
Fighiera *	Fi
Fray Luis Beltrán	FLB
Funes *	Fu
General Lagos *	GL
Granadero Baigorria*	GB
Ibarlucea*	Ib
Pérez *	Pe
Pueblo Andino *	PA
Pueblo Esther *	PE
Puerto General San Martín	PGSM
Ricardone *	Ri
Roldán	Ro
Rosario *	R
San Lorenzo *	SL
SOLDINI *	So
Timbúes	Ti
Villa Gobernador Gálvez *	VGG
Zavalla *	Za
Piñero *	Pi

(\*) Actualmente miembro de ECOM.

que se valen de esta aglomeración para generar una importante red de comercios y servicios vinculados al desarrollo del potencial agroindustrial exportador. En los últimos años se ha generado un medio empresarial de alta especialización en el que interactúan, a nivel

nacional, los grandes referentes del sector junto a los agentes financieros, bancos, aseguradoras, agencias marítimas, servicios a las empresas y corredores de bolsa, despachantes y exportadores, entre otros.

Entre las actividades industriales del AMR, que generan mayor valor agregado, están las relacionadas a la industria alimenticia, la metalmecánica y la química. Parte de la importancia del sector alimenticio se explica por la presencia de grandes cerealeras localizadas hacia el norte (mayoritariamente) y sur de Rosario pero, además, por el desarrollo significativo de otros rubros, como la industria láctea y los frigoríficos.

En segundo orden de relevancia, se encuentra el sector metalmecánico presente con diversos grados de complejidad, tanto en la fabricación de metales comunes como en la incorporación del rubro automotriz, que alcanza su mayor concentración en el complejo ubicado al sur del AMR donde, la terminal de ensamblaje (General Motors) y un conjunto de autopartistas, estructuran un tejido especializado particular. La industria petroquímica resalta por la escala de la actividad y gran incidencia en el norte del área, a pesar del pequeño número de empresas que se registran en este rubro.

El tejido productivo local, en general, se caracteriza por su gran diversidad y alta participación de pequeñas y medianas empresas que integran los diferentes rubros. Pese a su menor impacto económico, resultan significativos a nivel social y cultural, el sector del calzado en Acebal y Arroyo Seco o los embutidos en Fighiera y Pueblo Esther.





Nuevos sectores productivos, como los vinculados a las TIC –tecnologías de información y comunicación– se han desarrollado en los últimos años, acompañando a otras producciones, nucleadas hoy en torno al desarrollo conjunto del Polo Tecnológico Rosario.

En cuanto a su distribución espacial, las empresas del AMR se estructuran, mayormente, en torno a los Corredores Norte y Sur; los corredores restantes basan su desarrollo principalmente en la actividad agrícola, comercial y de servicio.

Buena parte de las instalaciones industriales están dispersas en las localidades que conforman el AMR, en algunos casos, provocando serios desafíos para el desarrollo y el ordenamiento urbano de estas localidades. En las últimas décadas, comenzaron a prosperar polígonos y parques, áreas industriales que aglomeran importantes actores productivos, atraídos por los beneficios de lograr economías de escala, lo que repercute positivamente en términos de eficiencia colectiva. Una de las transformaciones más importantes a las que debería aspirar el área, sería la de constituir sistemas productivos integrales y de innovación local.

La Ciudad de Rosario, en particular, ha redefinido su perfil productivo en los últimos 10 años enfocándose en el desarrollo del sector terciario para convertirse en un núcleo comercial, financiero y de prestaciones a la población y a las empresas. Ello ha reforzado su condición de centro de servicios para una extensa área de influencia, que se extiende, prácticamente, a buena parte del sur provincial.

El comercio constituye una actividad muy importante en el área, particularmente en las ciudades de Rosario, San Lorenzo, Funes y Arroyo Seco; estas tres últimas



centralizan áreas menores de desarrollo del sector. La actividad mayorista, en particular, exhibe una marcada concentración en la ciudad central, muy superior a otras áreas similares del país, con un alcance que se extiende, en algunos casos, a todo el territorio nacional (alimentos frescos y elaborados, carnes y embutidos, artículos del hogar, artículos eléctricos, confecciones y calzado, etc.). Esta actividad ha dado lugar a la aparición de grandes mercados concentradores de esas producciones (concentración frutihortícola, carnes, productores, etc.).

El gran desarrollo de las infraestructuras portuarias está directamente relacionado a los complejos industriales dedicados al procesamiento de granos y oleaginosas. De hecho, en un ámbito de aproximadamente 150 km el área productiva conformada en torno a la ciudad de Rosario, como región eminentemente agrícola, es reconocida internacionalmente por sus producciones de soja, maíz y girasol. La mayor parte de estas producciones obtenidas a nivel nacional, se procesan en la región y es, a través de sus puertos, que son exportadas bajo la modalidad de granos, aceites o subproductos y, más recientemente, biodiesel. Un importante desarrollo portuario y de otros medios de transporte (automotor y ferroviario) y el almacenaje, reforzaron su condición en los últimos tiempos de plataforma o centro articulador de transporte e intercambio modal, de máxima jerarquía en el país.

## MOVILIDAD

La dinámica de viajes, que se realizan en el AMR, aporta una información muy importante referida al esquema de relaciones que se establece entre las ciudades y el rol que juega cada una de ellas en la estructuración del área. También ayuda a identificar la relación que se genera con la ciudad central y a verificar la existencia

de otros núcleos de centralidad, como focos de mayor actividad, que deberán ser objeto de atención en la planificación del área metropolitana.

De los datos obtenidos de la última encuesta origen-destino 2008 se desprende que: «el 71,6% de los viajes del AMR se realiza íntegramente dentro de la ciudad de Rosario. El 32,8% de la movilidad de la región involucra el área central (delimitada por Boulevard Oroño, Avenida Pellegrini y el Río Paraná, en la ciudad de Rosario). A su vez, el 7% de los traslados se originan y finalizan dentro de esos límites. Por otro lado, el 19,7% de los viajes se desarrollan completamente en el AMR, y sólo el 8,7% restante vincula el AMR y Rosario.» De la misma encuesta surge también que: «La movilidad entre localidades presenta diferentes realidades. En las de mayor tamaño, los movimientos importantes en general se mantienen dentro de la misma ciudad. Le sigue en importancia la vinculación con Rosario, por último, con las restantes localidades del AMR.»<sup>10</sup>

Estos datos ponen en evidencia el peso que tiene el área central de la ciudad de Rosario, por la tracción que ejerce en el sistema de relaciones a nivel metropolitano; pero también se puede deducir de esta información, que existe una cierta autonomía en otros centros importantes del área. Ordenados según la relevancia que adquieren en la dinámica de viajes, ellos son: San Lorenzo, Villa Gobernador Gálvez, Arroyo Seco, Capitán Bermúdez y Granadero Baigorria.

## REALIDAD POLÍTICO-INSTITUCIONAL

El Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM) está integrado por 19 de las 23 localidades del AMR definida para el estudio desarrollado: 7 miembros son municipios, mientras que los 12 restantes son comunas. Esta diferenciación de envergadura se trasunta, además, en la definición y permanencia institucional, puesto que las comunas tienen una renovación bianual de autoridades con reelección indefinida, mientras que en las ciudades se eligen intendentes cada 4 años y se renuevan sus órganos legislativos, por mitades, cada 2 años.

El peso político específico de Rosario gravita de manera constante en toda la región, dado que concentra la mayor población y actividad económica del área, junto a una importante cantidad de servicios que ofrece al conjunto de localidades que la rodean.

En Rosario, además, la Gobernación de la Provincia de Santa Fe asentó, durante la última década, una segunda sede de Gobierno y fortaleció su gestión en el área. Posteriormente, de la mano de un proceso de descentralización, se ubicó en ese mismo lugar la sede de uno de los 5 nodos provinciales definidos por el Plan Estratégico Provincial. Según esta nueva organización del territorio provincial, el conjunto de municipios y comunas que conforman el AMR pertenecen a la Región 4, Nodo Rosario.





Las 23 localidades que integran el AMR son gobernadas por estructuras político-institucionales de signos políticos diferentes. Hasta 2013, la mayoría de estas localidades (15 de las 23) se encontraban conducidas por el Frente Progresista Cívico y Social (FPCyS), espacio político que gobierna la provincia y contiene en su interior al Partido Socialista, la Unión Cívica Radical, el ARI, el Partido SI y el Partido Demócrata Progresista, como principales fuerzas. El Frente Santa Fe para Todos (Partido Justicialista) que conducía 8 localidades del área, era la segunda fuerza en representación.

Esta conformación fue levemente modificada de acuerdo a los resultados obtenidos en las últimas elecciones. Esto demuestra que la diversidad de signos políticos, es lo que caracteriza a este espacio institucional.

Por fuera de estas expresiones políticas mayoritarias, existen variadas propuestas con fuerza en las escalas locales. Los órganos legislativos –tanto bajo la forma de Concejos Municipales como Comisiones Comunales–, son el espacio por excelencia donde esas expresiones menores tienen presencia y ejercen una incidencia en la agenda público política.

La construcción de una estructura institucional en la que representantes de gobiernos locales de diversa extracción política se integran voluntariamente, como es el ECOM, constituye el signo relevante y de gran trascendencia para debatir políticas y lograr acuerdos sobre temas de interés común, importantes para el desarrollo del AMR ■

#### NOTAS

1. Corresponde al área abordada en el trabajo desarrollado por Metropolitana, estructura territorial que involucra a 23 localidades, como se explica en el Capítulo III, no todas incorporadas aún al ECOM.
2. A. Caballero. «Rosario y la alternativa de su redimensionamiento físico y político», Serie Aguas Turbias N° 2, p. 2. Rosario, 1993.
3. Ver Gobierno de Santa Fe, Plan Estratégico Provincial Santa Fe. Cinco regiones, una sola provincia. Santa Fe, 2008; y Gobierno de Santa Fe, Plan Estratégico Provincial Santa Fe. Visión 2030, Santa Fe, 2012.
4. Ver la profundización de estos aspectos en S. Dócola, «Fundamentos de la construcción histórica del Área Metropolitana de Rosario» en Ente de Coordinación Metropolitana, Cuaderno N° 2. El Área Metropolitana de Rosario. Contextos del planeamiento metropolitano local e internacional. Rosario, marzo de 2014.
5. A. M. Rigotti, Plan de Ordenamiento Territorial. Costa Metropolitana del Gran Rosario. Cordón Norte, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de Santa Fe, Consejo Federal de Inversiones, Santa Fe, 2007.
6. Ver Capítulo III, «Los criterios definidos para su delimitación».
7. Datos provistos por el INDEC según Censo de Población, Hogares y Viviendas 2010.
8. Representa la población, total incluidas las 23 localidades, que toma Metropolitana para la consolidación del AMR.
9. Según definiciones del INDEC se considera: Población urbana, la población en localidades de 2000 y más habitantes. Población rural, la población agrupada en localidades de menos de 2000 habitantes y población dispersa en campo abierto.
10. Ver Secretaría de Transporte de la Nación y Municipalidad de Rosario, Encuesta Origen/Destino 2008: Movilidad en el Área Metropolitana de Rosario, 1° ed., Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2011.