

# **COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA Y CAPTACIÓN DE PLUSVALÍAS EN EL DESARROLLO DE PARQUES LINEALES EN CORREDORES FLUVIALES URBANOS. Lecciones aprendidas de la regeneración del frente costero de Rosario (Argentina).**

**Bárbara PONS GINER**

Universidad Politécnica de Madrid

Director de la tesis en curso: José María Ezquiaga Domínguez

E-mail: bponsginer@gmail.com

## **RESUMEN**

Afrontar los retos que plantea el proceso acelerado de urbanización que han venido experimentando las ciudades latinoamericanas en las últimas décadas, mediante una planificación metropolitana basada en infraestructuras verdes, se perfila como una estrategia prioritaria. La creación de parques lineales junto a los cauces y costas es, no sólo sostenible y muy beneficiosa desde los puntos de vista social y ambiental, sino también una estrategia viable y sostenible económicamente en el tiempo, tal y como se demuestra en la regeneración del frente costero de Rosario (Argentina). Mediante el estudio de un caso real se pretende aportar evidencia sobre la idea de que priorizar las operaciones en corredores fluviales y frentes costeros es viable aquí y ahora en el contexto latinoamericano, y que esta priorización puede tener efectos sinérgicos que reviertan las tendencias de degradación urbana que afectan a un gran número de ciudades de la región.

**Palabras clave:** infraestructuras verdes, planificación urbana sostenible, economía urbana, captación de plusvalías.

## **ABSTRACT**

Metropolitan planning based on green infrastructure is emerging as a strategic priority in addressing the challenges of rapid urbanization processes experienced by Latin American cities in recent decades. The creation of linear parks along waterways and coastal areas is not only sustainable and highly beneficial from both a social and environmental perspective, but also an economically viable and sustainable strategy over time. The regeneration of the riverfront of the city of Rosario (Argentina) is a good example of this idea. By using a real case study, the aim is to provide evidence on the idea that prioritizing operations in river corridors and waterfronts is feasible here and now in the Latin American context, and that this prioritization can have synergistic effects to reverse the trends of urban decay affecting a large number of cities in the region.

**Key words:** Green infrastructure, sustainable urban planning, urban economics, land value capture.

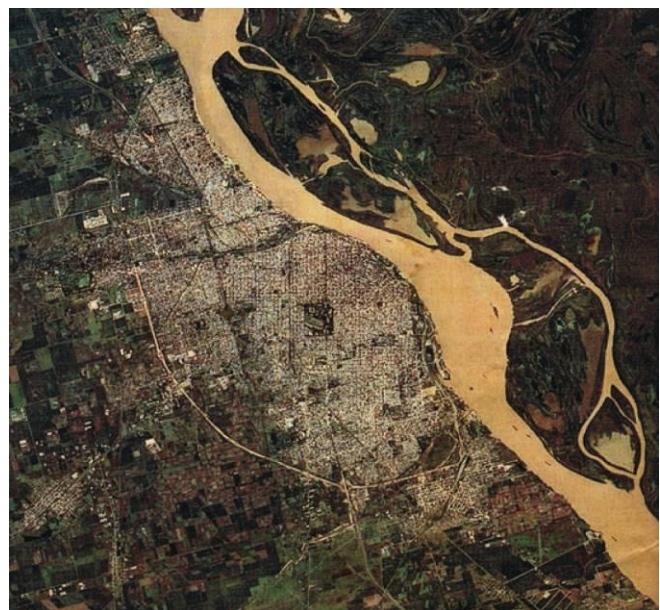
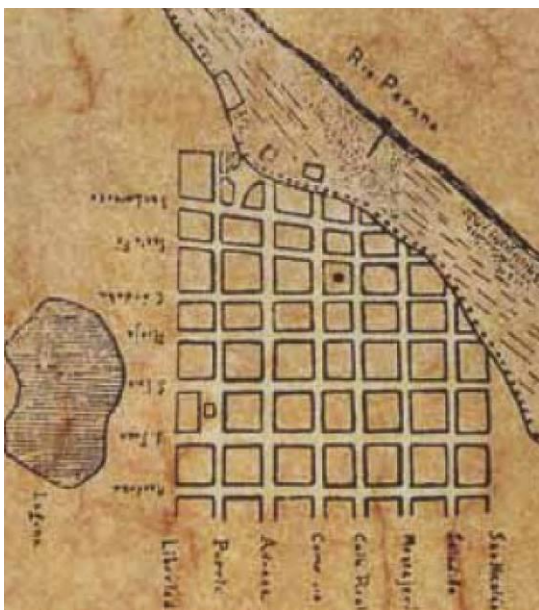
## 1. INTRODUCCIÓN

El agua es una de las claves fundamentales del origen y evolución de la vida urbana. La gran mayoría de las ciudades latinoamericanas (y del mundo) han nacido próximas a una masa o cauce de agua y su morfología siempre ha estado relacionada con la evolución del caudal de agua. Pero el crecimiento acelerado y poco planificado de las urbes latinoamericanas desde la mitad del siglo pasado hizo que la mayoría de estos cuerpos de agua, que fueron en muchos casos el origen mismo de la ciudad, se convirtieran en los patios traseros o directamente en una cloaca. Esta situación, además de causar problemas de salud pública o incrementar los riesgos de desastres naturales, supone una pérdida de la identidad de la ciudad y el desperdicio de uno de los mayores activos de recreo y calidad de vida: el disfrute de espacios abiertos públicos junto al agua.

Revertir la degradación de un río (o un arroyo, quebrada, lago, frente marítimo...), recuperar la calidad de sus aguas o hacer habitables sus márgenes parecen tareas inabarcables después de décadas de abandono y mala gestión. Pero existe una tendencia cada vez más extendida en todo el mundo, y en particular en América Latina, que prioriza la recuperación ambiental y urbana de estos espacios costeros o ribereños, generando parques lineales a lo largo de los cauces de agua.

Existe ya abundante literatura y evidencia empírica sobre la conveniencia ambiental y social de este tipo de actuaciones, pero ¿Son este tipo de parques lineales una prioridad en el contexto latinoamericano o un “capricho” de ciudades de mayor nivel económico? ¿Son estos parques una infraestructura prioritaria o son un costoso “maquillaje estético” en la ciudad? Para dar respuesta a estos interrogantes, la investigación pretende hacer hincapié en la viabilidad económica de los parques a lo largo de corredores fluviales con un doble enfoque: por un lado, en la vertiente de la gestión urbanística mediante la colaboración público-privada y, por otro, en el estudio del reparto de las plusvalías derivadas de la actuación.

La hipótesis que plantea este trabajo es la siguiente: invertir en infraestructuras verdes, creando parques lineales junto a los cauces y costas es, además de una estrategia sostenible y muy beneficiosa para la vida urbana desde los puntos de vista social y ambiental, una estrategia viable y sostenible económicamente en el tiempo. El objetivo del artículo es aportar evidencia sobre la idea de que priorizar las operaciones en corredores fluviales y frentes costeros es viable aquí y ahora en el contexto Latinoamericano, y que esta priorización puede tener efectos sinérgicos que reviertan las tendencias de degradación urbana que afectan a un gran número de ciudades de la región. Es decir, los parques lineales a lo largo de corredores fluviales y frentes costeros constituyen una infraestructura verde de primera necesidad, al mismo nivel de prioridad que las calles, suministros, transporte público y vivienda social, y por tanto, la inversión en este tipo de infraestructuras verdes debe ser prioritaria para las ciudades latinoamericanas.



**Figura 1: Primer plano de Rosario, de Timoteo Guillón, 1853. Figura 2: Ortofoto actual de la ciudad de Rosario.**  
Fuente: BARESE, 2014

El caso seleccionado es la regeneración del frente costero de la ciudad de Rosario, cuyo origen y desarrollo estuvo siempre condicionado por el río Paraná, pero que creció durante las décadas centrales del siglo XX de espaldas a su río. Los ciudadanos no podían acceder al agua, ya que unos muros separaban el espacio público de la ciudad de la zona costera, dedicada a usos mercantiles y productivos. A partir de un ambicioso plan de desarrollo urbano, el borde costero en Rosario se erige hoy como eje articulador de espacios naturales y urbanos que incrementan la plusvalía urbana, promueven el reordenamiento del territorio y permiten la preservación paisajística y ambiental de su río.

En cuanto a la metodología empleada, se ha combinado una revisión general de literatura sobre el tema con la selección de un caso real para ilustrar, mediante cálculos económicos diversos, la viabilidad económica de una operación de transformación de un frente ribereño industrial obsoleto en un gran parque. Los datos fueron recolectados entre mayo y noviembre de 2014, para lo cual se realizaron visitas de campo y entrevistas con agentes implicados en los procesos de transformación. Para documentar el caso se consultaron fuentes primarias, fundamentalmente trabajadores municipales que han intervenido en primera persona en el proceso, y fuentes secundarias, como estudios sobre la gestión de grandes proyectos urbanos en la región, junto con la información que la Municipalidad ha hecho disponible a través de la web.

Este trabajo forma parte de una investigación más amplia realizada para la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles del Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2014), con la colaboración del economista argentino Andrés Juan. La investigación forma parte también de la tesis doctoral de la autora, cuyo tema central es la planificación metropolitana de las ciudades de los países en vías de desarrollo a partir de las infraestructuras verdes. Uno de los pilares de las propuestas de la tesis es la aportación de evidencia sobre la viabilidad y rentabilidad económica de la inversión prioritaria en infraestructuras verdes. Para ello, se ha buscado un caso de estudio sobre el que analizar estos aspectos, que son parte de la clave para que los organismos financieros multilaterales pongan su atención en estas inversiones, tradicionalmente consideradas superficiales. Es en este contexto en el que se encuadra la temática central del presente escrito.

## **2. LA DEGRADACIÓN DE LOS CUERPOS DE AGUA Y SU ENTORNO URBANO EN LAS CIUDADES DE AMÉRICA LATINA: UN RETO URGENTE Y UNA GRAN OPORTUNIDAD**

De acuerdo con la División de Población de las Naciones Unidas, Latinoamérica es la región en vías de desarrollo más urbanizada del mundo, con aproximadamente el 80 % de su población viviendo en entornos urbanos, cuando la media mundial es del 50%. En la actualidad la región está más urbanizada que algunas partes del mundo desarrollado, y se espera que el porcentaje de la población urbana continúe aumentando, hasta alcanzar una cifra en torno al 86% en 2030, poniéndose a la par con Europa Occidental (Economist Intelligence Unit, 2010). Este crecimiento de la población urbana se ha producido en un lapso de tiempo relativamente breve, apenas seis décadas,<sup>1</sup> y ello ha dificultado enormemente la planificación adecuada de las infraestructuras necesarias para acomodar el crecimiento de manera sostenible. El nivel promedio de informalidad en las ciudades es de un 27% de la población, con unos porcentajes reducidos de recogida de residuos y saneamiento de las aguas. Ello ha provocado una presión muy alta sobre los cuerpos de agua, convirtiéndolos en vertederos de aguas negras y residuos sólidos.

El problema ambiental que supone la existencia de un curso de agua contaminado en una zona urbana acaba generando grandes costos sociales y económicos para la ciudad. Estos problemas son graves en el presente, pero serán cada vez más graves en el contexto actual de cambio climático y de crecimiento sostenido de la población urbana. Por todo ello, es urgente que los líderes municipales se planteen afrontar el reto de recuperar los cuerpos de agua degradados de su ciudad con un enfoque multifuncional y multisectorial, que resuelva la compleja problemática existente, y con un planteamiento viable económicamente.

La gran oportunidad que tienen las ciudades latinoamericanas en las próximas tres décadas y media, en las que se prevé que continúe el proceso de urbanización de la región, es planificar el crecimiento y la regeneración de sus tejidos urbanos basándose en un sistema de infraestructuras verdes multiescalar, que cubra la escala metropolitana (siguiendo la estructura hidrológica de la región), la escala de ciudad y la de barrio. Estableciendo y priorizando este sistema de espacios abiertos verdes, de diferentes tamaños y conectados entre sí, las ciudades solucionarán múltiples retos ambientales y sociales de manera

---

<sup>1</sup> Según el *World Urbanization Prospects, the 2011 Revision* (Naciones Unidas, 2012), la región de América Latina y el Caribe pasó de tener una tasa de urbanización del 41% en 1950 a una del 79% en 2010. Si esta tendencia continúa, en 20 años la población latinoamericana vivirá en ciudades ascenderá al 90%. Texto disponible en: [http://esa.un.org/unup/Analytical-Figures/Fig\\_1.htm](http://esa.un.org/unup/Analytical-Figures/Fig_1.htm)

simultánea. La planificación física de estos espacios debe acompañarse del adecuado marco normativo urbanístico que permita una colaboración público-privada transparente y flexible en la gestión urbanística, que establezca unas reglas del juego claras y un reparto equitativo de las plusvalías. Como se explicará más adelante, existe cada vez más evidencia empírica de que la inversión en espacios verdes bien ubicados en la ciudad genera un valor superior al coste de la inversión, y por tanto este tipo de actuaciones son viables y sostenibles económicamente en el tiempo y deben convertirse en una prioridad para los organismos financieros multilaterales de apoyo al desarrollo.

La estrategia de diseñar espacios verdes a lo largo de cursos de agua no es nueva. Se inició en los Estados Unidos de América a mediados del s. XIX por Frederick Law Olmsted, el creador de Central Park de Nueva York y "padre" de la disciplina de la arquitectura del paisaje. Olmsted vivió una época en la que las ciudades de la costa este de Estados Unidos, en plena expansión industrial y demográfica, se enfrentaban a retos de salubridad y degradación urbana similares a los que padecen hoy muchas ciudades latinoamericanas. Para dar respuesta a este reto, él diseñó el primer sistema de parques urbanos a lo largo de arroyos para la ciudad de Boston en 1878.

Esta estrategia de planificación, tanto de regeneración de la trama degradada existente, como de planificación de los futuros crecimientos de las ciudades, partió de su experiencia personal, de los conocimientos limitados de la época sobre salubridad urbana y de su enorme y sorprendente intuición. Pero ha sido en las últimas décadas cuando se ha empezado a estudiar el fenómeno de manera sistemática. Desde entonces, la lista de beneficios cualitativos y cuantitativos que se han descrito como consecuencia de planificar parques lineales a lo largo de los corredores fluviales no ha cesado de crecer. Cuantificar los múltiples beneficios para la ciudad de este instrumento de planificación es un reto de creciente interés, tanto en la literatura contemporánea sobre urbanismo como en el ejercicio diario de la planificación y la gestión de las ciudades del mundo, al que queremos contribuir con el análisis presentado en este trabajo.

La estrategia que se propone, en el ámbito de los entornos urbanos densos degradados, se basa en la hipótesis de que, al igual que el origen de las ciudades son las masas de agua, la regeneración de los entornos urbanos debe empezar por el agua. En particular, cuando estos corredores fluviales atraviesan espacios céntricos de las ciudades, afrontar el reto de mejorar la calidad urbana de estos espacios es una prioridad de primer orden. Y, en la mayoría de ocasiones, sucede que el entorno degradado a lo largo del corredor o frente marítimo se ha convertido en un espacio de oportunidad. Son áreas que pueden tener un efecto sinérgico y revertir la degradación urbana, mejorando el comportamiento ambiental de la ciudad y su resiliencia frente a desastres naturales y generando valor inmobiliario en la propia zona y áreas colindantes.

En promedio, cada dólar invertido en agua y saneamiento proporciona un retorno económico de ocho dólares (UNDP, 2006). De hecho, existe evidencia empírica de que la inversión en agua potable y saneamiento contribuye al crecimiento económico. La Organización Mundial de la Salud (WHO, en sus siglas en inglés) estima, por cada 1\$ invertido, unos rendimientos de 3\$ - 34\$, dependiendo de la región y la tecnología (WHO, 2004). Pero la intervención de manera conjunta en el manejo del agua, la prevención de riesgos y la creación de espacios verdes públicos en los tramos urbanos de los ríos o costas no es sólo una prioridad, es una inversión rentable y una oportunidad para regenerar la trama urbana de las ciudades. La recuperación de las márgenes de los ríos, una vez la calidad del agua es aceptable y el comportamiento del río ante las crecidas es seguro, supone la creación de corredores verdes en zonas urbanas densas, espacios multifuncionales que mejorarán notablemente la resiliencia de las ciudades y generarán valor ambiental, económico y social.

Los parques lineales a lo largo de las márgenes de un río urbano son un mecanismo de recuperación de fuentes hídricas, mejora de la calidad del agua y regeneración de zonas ambientalmente degradadas en las ciudades, pero sus beneficios para la trama urbana van mucho más allá de lo estrictamente ambiental. Los parques lineales son una herramienta de planeación urbana encaminada a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, incidiendo de manera positiva en el tejido urbano que los rodea tanto en los aspectos funcionales (incentivando el uso alternativo de medios de transporte y propiciando la cohesión y conectividad al interior de la ciudad), como en los aspectos sociales (proporcionando espacios para el encuentro y la recreación y contribuyendo a la reducción de la violencia en el espacio público), económicos (incrementando el valor inmobiliario del entorno) y estéticos (generando espacios verdes junto al agua de gran valor paisajístico).

Algunos de estos beneficios son cuantificables, como la calidad del agua, el ratio de zona verde por habitante o el incremento del valor inmobiliario en la zona urbana colindante, pero también se pueden llegar

a producir otros muchos efectos beneficiosos cualitativos o cuya cuantificación es más compleja: mejora de la calidad del aire, reducción del efecto isla de calor, mitigación del efecto del cambio climático, mejora en la salud pública (por la calidad del agua y por la oportunidad de hacer ejercicio al aire libre), mejora de la movilidad no motorizada en la ciudad (creación de caminos peatonales y carriles bici), reducción de la inseguridad ciudadana, mejora de la cohesión social, mejora de la imagen de la localidad y de la percepción ciudadana de su ciudad, entre otras.

Este trabajo pretende hacer hincapié, más allá de los beneficios ambientales y sociales de regenerar estos espacios urbanos, en tratar la sostenibilidad económica de este tipo de operaciones, analizando el modelo de financiación del caso de estudio en detalle. Existen múltiples ejemplos de ciudades en las que una zona verde pública, ampliamente utilizada por toda la población y bien mantenida genera valor inmobiliario a su alrededor. Quizá el caso más ilustrativo de ello es el Central Park de Nueva York (volviendo a Olmsted), que ha hecho posible a su alrededor la existencia del conglomerado de mayor valor inmobiliario del mundo (Appleseed, 2009). Es, por tanto, previsible que, con la regeneración de los entornos urbanos colindantes con los parques lineales a lo largo de las márgenes de los ríos o frentes marítimos en zonas urbanas consolidadas, se generará una plusvalía considerable. La posibilidad de plantear operaciones inmobiliarias en la proximidad de estos entornos regenerados podría suponer, con la colaboración del sector privado, un ejemplo de gestión público-privada con la que se podría recuperar parte o la totalidad de las inversiones en infraestructura pública.

En la mayoría de los casos, los corredores fluviales o espacios costeros que se desea regenerar están ubicados en zonas centrales de las ciudades, con condiciones paisajísticas privilegiadas. Cualquier actuación que suponga la creación de una nueva centralidad urbana genera unas plusvalías elevadas, ya que la zona recuperada está bien comunicada y se beneficia de las infraestructuras y servicios que la ciudad ha ido construyendo a su alrededor. Esta circunstancia ofrece una oportunidad que debe ser aprovechada al máximo por las autoridades municipales, dotándose de los instrumentos necesarios para atraer la inversión privada y defendiendo simultáneamente el interés general en el proceso, distribuyendo equitativamente los beneficios generados entre todos los agentes implicados.

Dada la magnitud de recursos que requieren estas grandes transformaciones, resulta fundamental desarrollar modelos de gestión y concertación con el sector privado que le otorguen viabilidad financiera a estos proyectos. Las asociaciones público-privadas son herramientas que posibilitan a los gobiernos locales construir y mantener instalaciones y servicios que son de vocación pública y favorecen el desarrollo colectivo de la ciudad. De igual modo, captar de forma eficaz la plusvalía generada en la renovación de los corredores fluviales o costeros es la clave para poder hacer frente a la creación y mantenimiento de espacios e infraestructuras públicas en esa zona, e incluso poder invertir en mejoras en otras zonas más desfavorecidas de la ciudad, dando un sentido de redistribución social a la operación urbanística.

En definitiva, el planteamiento de estos proyectos multisectoriales es contribuir a la sostenibilidad del tejido urbano, satisfaciendo las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las generaciones futuras.<sup>2</sup> Partiendo de la intuición de Olmsted, se propone avanzar en la cuantificación económica de los beneficios de la aplicación de esta estrategia, con la finalidad de demostrar la eficiencia económica del desarrollo de parques a lo largo de los corredores fluviales para contribuir a resolver los retos de las ciudades latinoamericanas de manera sostenible.

### **3. LA TRANSFORMACIÓN DE LA COSTA DE ROSARIO (ARGENTINA)**

Se ha elegido analizar el proceso de transformación del frente ribereño de Rosario fundamentalmente por dos motivos: el primero, por haber sido un proceso modelo en cuanto a la gestación conjunta de la nueva ciudad, involucrando a toda la ciudadanía para transformar una parte obsoleta de la localidad en una visión compartida de ciudad deseada por la mayoría; en segundo lugar, porque la mayor parte del proceso se ha realizado mediante una labor de gestión urbanística que ha fomentado la colaboración público-privada y que ha hecho financieramente viable toda la operación. De todo ello se pueden extraer enseñanzas positivas y aplicables a otras ciudades de la región.

---

<sup>2</sup> Asumiendo la complejidad de definir el concepto de "sostenibilidad urbana" (Bell&Morse, 1999, 2008), para este trabajo se ha utilizado la definición más extensamente utilizada de sostenibilidad, establecida en 1987 por el conocido como "Informe Brundtland": "27. Humanity has the ability to make development sustainable to ensure that it meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs." (Brundtland, G. H., 1987).

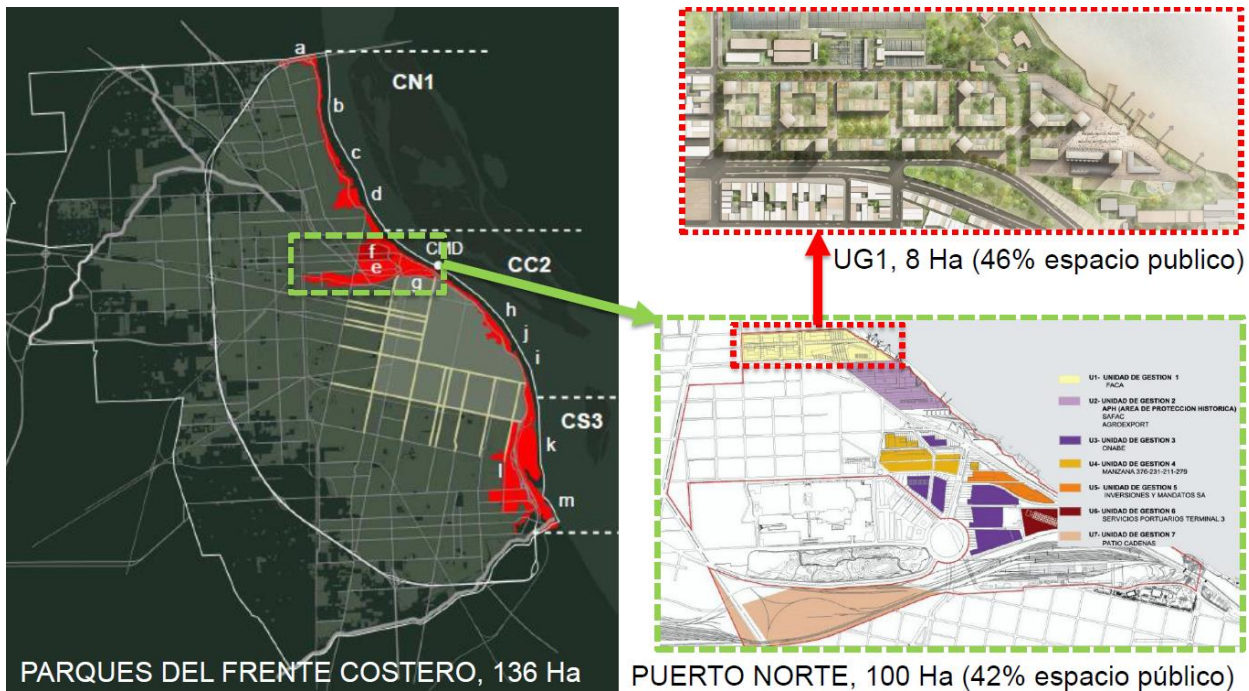


Figura 3: Ámbitos del estudio de caso de Rosario.

Fuente: WEB MUNICIPALIDAD <http://www.rosario.gov.ar/sitio/caracteristicas/perm3.js>

La transformación urbana de los 17 km de costa del municipio ha sido llevada a cabo mediante la realización de múltiples planes y proyectos, y es un proceso que está todavía en marcha. De estos 17 km, 12 son ya de uso y disfrute público, constituyendo un conjunto de 136 ha de espacios abiertos junto al río Paraná. Aceptando la sugerencia de la Municipalidad, se ha optado por estudiar el ámbito del Plan Especial de Puerto Norte, por ser uno de los más exitosos en su ejecución y por disponer de abundante documentación. Para poder alcanzar la profundidad deseada en el análisis, se ha seleccionado la Unidad de Gestión 1 (UG1) del Plan Especial de Puerto Norte, un área de 8 ha en la que se va a centrar el análisis del modelo de gestión y la captación de las plusvalías urbanísticas. Esta UG1, actualmente en construcción, ha sido un modelo de colaboración entre la Municipalidad y el promotor privado muy satisfactorio para ambas partes, y el resultado será un espacio de alta calidad arquitectónica y urbanística, dada la dedicación puesta por ambas partes en la gestión y el diseño de esas 8 ha de ciudad.

### 3.1 Contexto y situación anterior a la intervención

Rosario es la tercera ciudad más poblada de la Argentina, y la ciudad más grande y dinámica de la provincia de Santa Fe. Con casi un millón de habitantes y 17.869 hectáreas de superficie, es el centro de un área metropolitana más de 1,4 millones de habitantes y que abarca una extensión superior a las 300.000 hectáreas. El municipio tiene una longitud de frente costero de 17 km sobre el río Paraná, cuyo cauce a la altura de Rosario tiene más de 60 km de ancho.

La ciudad de Rosario fue creada a orillas del río Paraná, y esta condición de ciudad ribereña ha sido un factor determinante de su configuración urbana y de su actividad productiva a lo largo de toda su historia. El puerto comercial fue la base de la prosperidad económica y social de la ciudad, consolidándose con la formación del cordón industrial del Gran Rosario y la creciente actividad comercial y financiera que caracterizó a la ciudad durante la mayor parte del siglo XX. Este crecimiento del puerto fluvial generó en el frente ribereño grandes infraestructuras industriales y ferroviarias, que aislaron la parte central de la ciudad del contacto con el río. Las calles que antiguamente llegaban hasta la ribera, se acababan en muros que protegían las vías del tren y las zonas productivas. En las zonas colindantes con estos muros fueron erigiéndose con el tiempo barrios populares donde habitaban mayoritariamente los trabajadores del puerto y aquellos que les proporcionaban servicios.

A partir de la década de los 70 del siglo pasado, los cambios económicos y sociales hicieron que el puerto entrara en decadencia, y con él toda la ciudad. Como en tantas otras ciudades portuarias de Europa y América, durante las últimas décadas del s. XX el sistema marítimo de transporte de cargas se transforma y moderniza de tal manera que provoca la inmediata obsolescencia de las instalaciones portuarias que se encuentran ubicadas en las proximidades del centro de la ciudad. Ello produjo la desafectación de las

instalaciones portuarias y su consiguiente traslado al sur del municipio, lo que suponía la posibilidad de liberar las zonas productivas y las tierras que estaban destinadas a garantizar el acceso directo al puerto, en particular, por medio del transporte ferroviario (PER 1998). Pero el traslado de la actividad económica de las antiguas instalaciones portuarias a la zona sur del municipio fue un proceso complejo y lento, durante el cual se resintió la actividad económica de la ciudad, su masa social y su trama urbana.



**Figura 4:** Vista aérea de la ciudad de Rosario, Argentina, y el río Paraná.

Fuente: LEVIN, 2014



**Figuras 5 y 6:** Imágenes de Puerto Norte de Rosario en torno a 1930.

Fuente: BARESE, 2014

Tras décadas de reflexión conjunta por parte de las autoridades municipales y la ciudadanía en general, en los primeros años del siglo XXI la ciudad ya disfruta de la gran transformación del viejo puerto comercial en un frente ribereño verde y abierto al público, proceso que todavía sigue en marcha. El frente costero de Rosario ha pasado de ser un espacio privado, abandonado y degradado a convertirse en un paseo abierto al río y a todos los ciudadanos, con una calidad paisajística excepcional.

### 3.2 La planificación pública y la colaboración público-privada en la gestión urbanística: Los convenios urbanísticos

La ciudad tiene una larga tradición de instrumentos de planificación. Existen Planes Urbanos generales de 1890, 1911, 1935, 1967, 1991, 2001... hasta llegar al **Plan Estratégico Rosario Metropolitana +10** (PERM+10) de 2008 y el **Plan Urbano Rosario de 2007-2017** (PUR), que son los planes vigentes en la actualidad y los que han guiado la recuperación del espacio público y la construcción de la ciudad anhelada por una amplia mayoría de la población. La circunstancia que aporta interés al caso de Rosario es que, desde mediados de los años 90 del siglo pasado, la tradicional planificación urbana de la ciudad se complementó con un proceso continuo de planificación estratégica basada en una amplia participación institucional y ciudadana. Este proceso, concretado en la actualidad en el PERM+10 de 2008, dejó plasmada la vocación pública y de espacio abierto de toda la franja costera, articulada dentro del sistema de espacios abiertos de la ciudad. El desarrollo físico y concreto de estos espacios fue definido en toda una familia de planes urbanos de diferente escala, en el Plan General (PUR 2007-2017) y en el sucesivo planeamiento de menor escala que dejó establecido el propio PUR: Planes Maestros, Planes Especiales y Planes de Detalle (para información más detallada ver Pons y Terraza, 2015).



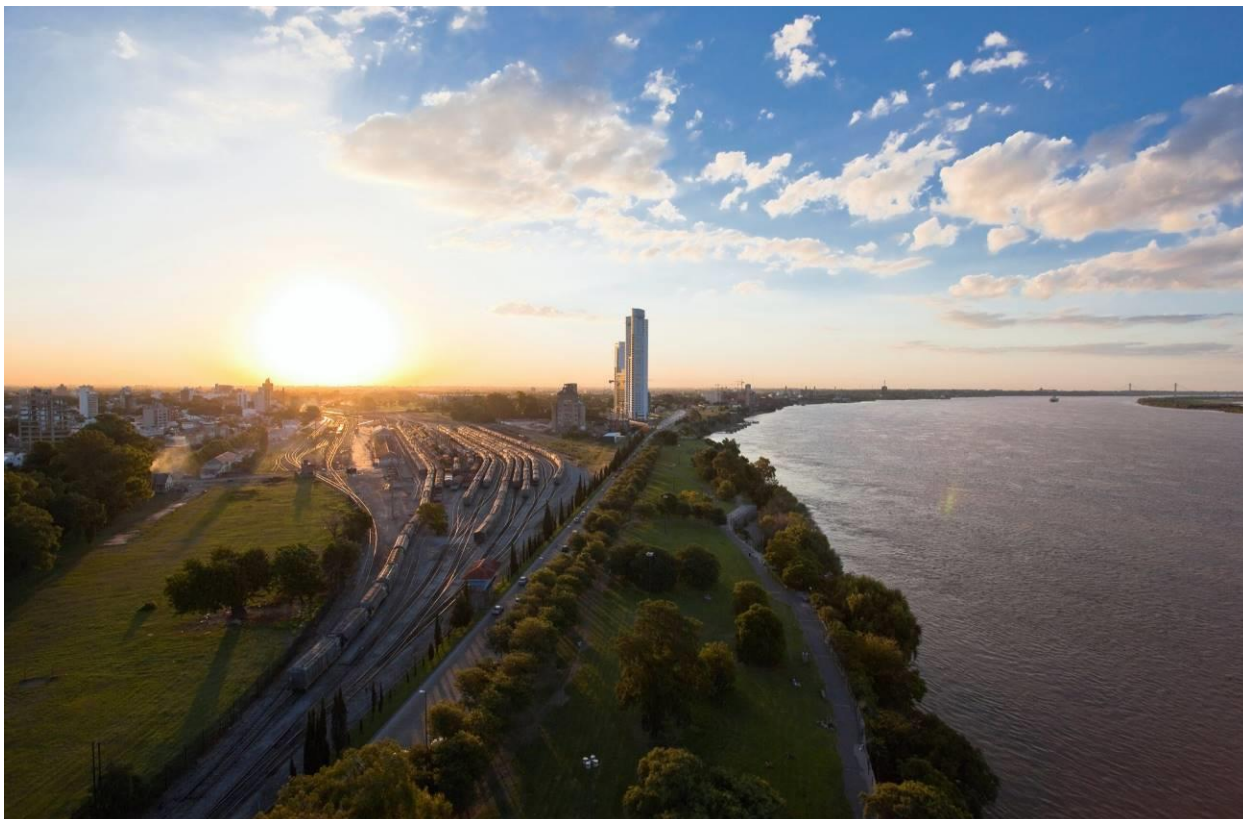
**Figura 7: Clasificación de los componentes del sistema de espacios públicos abiertos.**

Fuente: PUR 2007-2017, pag. 73.

Desde sus inicios, dada la envergadura y singularidad de la operación, la regeneración del frente costero se plantea con un modelo de articulación público-privada, en donde el municipio es responsable de la planificación, elabora los proyectos de espacios públicos y gestiona el desarrollo de las diferentes intervenciones, mientras que el sector privado, por su parte, efectúa la inversión y ejecuta las obras públicas y privadas. El modelo propuesto es, entonces, de inversión privada con planificación pública (PERM+10). Esta planificación pública define la viabilidad estructural del sector, los espacios públicos y privados, la superficie edificable en cada predio, los edificios a preservar, las alturas de las construcciones y la política de preservación del patrimonio construido. La inversión privada se implica en el proyecto ya que, dada la singularidad de los predios y su excelente ubicación en la ciudad, bien conectada con el centro urbano y con vistas privilegiadas sobre el río Paraná, el resultado de la transformación de los terrenos en nuevas parcelas urbanizadas con calles, zonas verdes y equipamientos de calidad, incrementarán significativamente el valor de las parcelas resultantes.



De entre los instrumentos de gestión previstos para la concertación público-privada en el PUR 2007-2017, uno de los más utilizados para la transformación del frente costero ha sido el Convenio Urbanístico.<sup>3</sup> Mediante esta modalidad de actuación, ambas partes llegan a un acuerdo que permite modificar los indicadores urbanísticos generales para la zona. De este modo, los Convenios transforman la figura tradicional del «plan parcial» en un «plan-programa», incorporando a los indicadores de planificación aspectos concretos de la ejecución y gestión de la transformación del espacio público y las infraestructuras y de la programación en el tiempo de cada una de las obras.



**Figura 8: vista de Puerto Norte en la actualidad, con las playas de vías ferroviarias aún pendientes de reurbanizar.**  
*Fuente: BARESE, 2014*

Puerto Norte es uno de los 7 ámbitos definidos por el PUR en el frente costero que debe ser desarrollado mediante un Plan Especial (PE). En el PE se ha dividido a su vez las 100 hectáreas del ámbito de Puerto Norte en 7 Unidades de Gestión (UG). Cada una de las UG se debe desarrollar con un Plan de Detalle (PD), acompañado de su correspondiente Convenio Urbanístico que detallara los términos de la gestión. Cada PD debe definir los indicadores específicos de construcción y establecer un programa de obras y cargas públicas asignadas a los distintos desarrolladores, garantizando de este modo la construcción de las obras públicas necesarias a realizar en su totalidad con financiamiento privado.

A pesar de tratarse en su mayor parte de terrenos privados en origen, esta modalidad de gestión le permite a la ciudad recuperar para el uso público 42 de las 100 hectáreas que integran el área. Estas 42 hectáreas se entregan a la municipalidad totalmente urbanizadas, lo que implica un aporte de la inversión privada de 208 millones de pesos, equivalente en 2009 a dos presupuestos y medio anuales completos de la Secretaría de Obras Públicas del municipio<sup>4</sup> (Levin, 2012). Debe mencionarse aquí que el proceso de colaboración público-privada ha sido supervisado por un equipo estable de técnicos municipales muy competentes, que han velado por el interés general y la transparencia del proceso. Muestra de ello es el espacio de la página web de la municipalidad donde se expone la información actualizada del desarrollo de cada una de estas Unidades de Gestión.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Los Convenios Urbanísticos están definidos en la Ordenanza de Urbanización y Subdivisión del Suelo n.º 6492/97, que es la legislación que actualmente regula los procesos de urbanización en el municipio y establece las exigencias y obligaciones de los urbanizadores para llevar adelante los emprendimientos. Para información más detallada, ver Pons y Terraza, 2015.

<sup>4</sup> El presupuesto Anual de la Secretaría de Obras Públicas del año 2009 fue de 20.482.320 US\$ (\$81.929.271). Fuente: LEVIN, 2012.



### **3.3 Evaluación de la captación de las plusvalías urbanísticas en la Unidad de Gestión 1 de Puerto Norte.**

Siendo conscientes de la complejidad de este tipo de operaciones urbanísticas, y advirtiendo de que las cifras que a continuación se manejan deben tomarse con la debida precaución, hemos considerado de gran interés analizar los costos y los beneficios de una de estas unidades de gestión con mayor detalle, con la intención de arrojar algo de luz sobre los números que subyacen y que han hecho posible la transformación urbana. En primer lugar se hace una reflexión teórica sobre lo que supone la captación de la plusvalía en una operación de este tipo, para a continuación realizar un análisis de los costes y los beneficios para el desarrollador privado de la UG1 del ámbito del Plan Especial de Puerto Norte y evaluar la captación por parte de la Municipalidad del plusvalor generado por la urbanización.

#### **3.3.1 La captación de las plusvalías en los Grandes Proyectos Urbanos**

El concepto de recuperación de plusvalías implica movilizar, para el beneficio de la comunidad, parte o la totalidad del incremento del valor del suelo (plusvalías o ingresos inmerecidos) que ha sido generado por acciones ajenas al propietario, tales como inversiones públicas en infraestructura o cambios administrativos en las normas y regulaciones sobre el uso del suelo (Smolka, 2013). Existe consenso en la disciplina urbanística, ampliamente avalado por la certeza empírica, sobre que la inversión en infraestructuras urbanas genera riquezas muy superiores al valor de la propia inversión, y en que estas riquezas son altamente dependientes de la localización de los terrenos con respecto al centro o centros urbanos. No es por casualidad que la máxima de los desarrolladores inmobiliarios es “localización, localización, localización”. Es decir, que la riqueza generada por una inversión en infraestructura urbana será mayor cuanto mejor esté localizado el predio respecto al resto de la ciudad.

De igual modo, existe consenso en que es la administración pública, fundamentalmente la administración municipal, la que mediante la aplicación de las normas urbanas otorga el derecho de edificación a los privados y, por tanto es quien le aporta el valor a las parcelas ya urbanizadas. Estas normas urbanas, que se intentan aplicar de forma homogénea en áreas aparentemente homogéneas de la ciudad, frecuentemente generan riqueza desigual entre diferentes propietarios debido a que no todos los sitios de la ciudad tienen igual valor desde el punto de vista urbanístico. Por ello, se hace necesaria la presencia de la Municipalidad para regular estos procesos y redistribuir la riqueza derivada de la actividad urbanística de la manera más equitativa posible. Este hecho, hoy universalmente aceptado, no tiene una solución sencilla y supone un reto para la disciplina urbanística.

La intervención en Puerto Norte tiene una complejidad adicional desde el punto de vista de la captación de las plusvalías, ya que constituye lo que la literatura reciente ha dado en llamar un Gran Proyecto Urbano (GPU). Los GPUs son operaciones de renovación urbana de iniciativa pública, mediante las cuales espacios relegados de la ciudad se transforman en nuevas centralidades (Cuenya y Pupareli, 2006). En general, la regeneración de los corredores fluviales o frentes ribereños cumplen con estas características por un doble motivo: en primer lugar, por tratarse de áreas centrales y bien conectadas de la ciudad y, en segundo lugar, porque la proximidad del agua del cauce fluvial y la potencial creación de zonas verdes junto al cauce les brinda una condición paisajística excepcional dentro del entorno urbano. Los GPU son un fenómeno relativamente reciente y han sido objeto de estudio por la literatura especializada en la última década, en particular en el trabajo de Cuenya (2004, 2006, 2009).

A pesar de que es el Municipio el que ostenta el papel más relevante en toda la operación, frecuentemente la apropiación de las plusvalías generadas a través de operaciones urbanas de envergadura suele recaer en los propietarios de los terrenos y/o en los urbanizadores. Esto ocurre a menos que se tomen precauciones (o se instrumenten mecanismos específicos) para que la distribución de los beneficios entre los actores que intervienen en la operación y que contribuyen a la puesta en valor del suelo se haga de modo equitativo (Cuenya 2009).

Para dar respuesta al reto de redistribuir los beneficios de áreas singulares, como Puerto Norte, el PUR contiene nuevos instrumentos de captación y redistribución de los beneficios producidos por el desarrollo urbanístico, lo que convierte a la Municipalidad de Rosario en pionera en la implementación de este tipo de mecanismos de redistribución de la riqueza fruto de la actividad urbanística. En la “Reformulación Normativa Implementada” del PUR, se dedica un capítulo al uso del “mayor aprovechamiento urbanístico”, es decir, a los mecanismos de pago de compensaciones por parte de aquellos propietarios que han sido beneficiados como producto de los cambios normativos introducidos por la Municipalidad. En el caso de Puerto Norte,

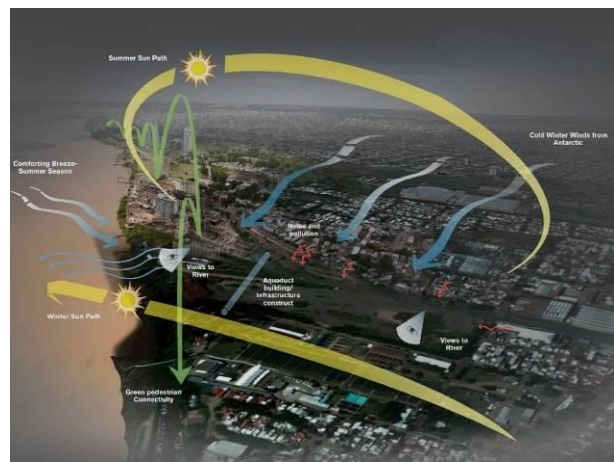
además de las cesiones obligatorias de suelos para zonas verdes y equipamientos (10% y 5% respectivamente) y el pago de las obras públicas (infraestructuras de servicios, vialidades y espacios públicos), se estableció en cada una de las Unidades de Gestión el pago de un “precio compensatorio”, el cual se destina en forma directa o indirecta a la realización de otras obras del entorno o de otro lugar y/o compra de tierras para vivienda social.

A continuación se realiza un análisis de los costes y beneficios de una de las Unidades de Gestión de Puerto Norte, la UG1, para ver de manera práctica en qué se traduce el concepto del “mayor aprovechamiento urbanístico”, y como acaban repartiéndose las plusvalías generadas.

### 3.3.2 Estimación coste-beneficio de la inversión privada en la Unidad de Gestión nº1 de Puerto Norte y evaluación de la captación de las plusvalías

Al poner en foco en este ámbito de pequeña escala, justo en el momento en el que está siendo transformado, la complejidad de los procesos urbanos impide obtener unos resultados rigurosos a partir de ecuaciones econométricas. Por tanto, en este ámbito de casi 8 hectáreas se ha ensayado una fórmula para conocer el incremento del valor del suelo entre el momento de su compra como suelo pendiente de urbanización hasta el momento de la venta final de las viviendas que se han desarrollado en él. A partir de este cálculo se ha estimado cual es la plusvalía que ha disfrutado el desarrollador privado y cuál es el beneficio que ha tenido la Municipalidad con la operación.

La UG1 de Puerto Norte tiene una superficie de aproximadamente 8 hectáreas (79.823 m<sup>2</sup> según la ordenanza revisada en el año 2012) y una superficie edificable de 117.000 m<sup>2</sup>. Los terrenos de la UG 1 fueron originalmente propiedad de la Federación de Agricultores Cooperativas Argentinas S. A. y de la Agricultores Federados Argentinos (F.A.C.A. / A.F.A.) y posteriormente comprados por Servicios Portuarios S.A. Luego estos fueron vendidos por Servicios Portuarios S.A. a TGLT S.A. en el año 2011, que según lo informado por dicha empresa pagó por los mismos una suma de 28.000.000 US\$.



Figuras 11 y 12: Unidad de Gestión 1, Puerto Norte. Propuesta definitiva de ordenación de Foster & Partners en colaboración con Faure, Malamud y Riveira.

Fuente: TGLT

Según lo manifiesta la empresa propietaria, para su desarrollo integral cuenta con un Plan Director elaborado por el estudio Foster+Partners. Sobre la base de este plan director, la empresa TGLT lanzó el proyecto METRA PUERTO NORTE, que contempla la construcción de cuatro edificios en dos de las seis manzanas previstas en el master plan de Foster+Partners. La intervención ocupa 33.600 m<sup>2</sup> de las 8 hectáreas de la UG1, con 418 unidades residenciales en total. El proyecto se encuentran en fase de desarrollo y, según la página web de los desarrolladores (<http://www.tglt.com/Metra/Puerto-Norte>), las viviendas serán entregadas a los compradores en cuatro fechas distintas, 2017, 2019, 2021 y 2023. A partir de las modalidades de pago expuestas por la empresa en su página web, se ha estimado que el precio medio de las viviendas está en torno a los 2.339 US\$ el m<sup>2</sup>.



**Figuras 13 y 14: Unidad de Gestión 1, Puerto Norte. Propuesta definitiva de ordenación de Foster&Partners en colaboración con Faure, Malamud y Riveira, según la web comercial de TGLT.**

Fuente: TGLT y Foster&Partners, <http://www.tglt.com/Masterplan/Foster-Partners>

El precio al que se está vendiendo el terreno, es decir cuánto, del valor total que el comprador paga por el inmueble (departamento), debe ser imputado al terreno, puede ser estimado por diferencia, contemplando una tasa de rentabilidad razonable para la inversión comprometida en la operación inmobiliaria hecha por la empresa. Conociendo: 1) el costo de urbanización,  $C_u$ , 2) el costo de construcción,  $C_t$ , 3) el precio de venta de los inmuebles (departamentos),  $P$ , y estimando, 3) el costo de comercialización  $C_c$  y 3) el beneficio empresario de la operación,  $B$ , se puede calcular el precio implícito del terreno por  $m^2$  de superficie vendible edificada ( $T_i$ ), partiendo de:

$$P = T_i + C_u + C_t + C_c + B$$

Asumiendo que el costo de comercialización es un porcentaje  $\alpha_1$  del precio de venta  $P$  y el beneficio  $B$  un porcentaje  $\alpha_2$  de la suma de los costos del terreno  $T_i$ , más el costo de urbanización  $C_u$ , más el costo de construcción  $C_t$  y más el costo de comercialización  $C_c$ , el precio de venta sería igual a:

$$P = T_i + C_u + C_t + \alpha_1 P + \alpha_2 * (T_i + C_u + C_t + \alpha_1 P)$$

De donde surge que el precio del terreno  $T_i$ , resulta igual a:

$$T_i = \frac{P(1 - \alpha_1 - \alpha_1 * \alpha_2) - (C_u + C_t) * (1 + \alpha_2)}{(1 + \alpha_2)}$$

Los valores de P,  $\alpha_1$  y  $\alpha_2$ , que se pueden considerar razonables según las fuentes disponibles para el proyecto Metra, se encuentran volcados en la tabla siguiente:

**Tabla 1: Precio al que se vende el terreno por m<sup>2</sup> edificado**

Rubro	US\$/m <sup>2</sup>
Costo de urbanización (C <sub>u</sub> ) por m <sup>2</sup> edificable <sup>[1]</sup>	150
Costo de construcción (C <sub>i</sub> ) <sup>[2]</sup>	907
Costo de comercialización ( $\alpha_1$ )	10%
Beneficio ( $\alpha_2$ )	25%
<b>PRECIO DE VENTA</b>	<b>2.339</b>

<sup>[1]</sup> Valor de inversión afrontado por la empresa, surge de: 17.560.000 US\$ / 117.000 m<sup>2</sup>.

<sup>[2]</sup> Valor extraído de la revista Vivienda, considerando un tipo de cambio de 7,47 \$/US\$.

Fuente: Juan, 2014.

Partiendo de estos valores, el precio implícito del terreno, resulta igual a 581 US\$ por m<sup>2</sup> edificable. Conociendo el precio pagado por el terreno y la superficie edificable, se puede calcular el precio por m<sup>2</sup> edificable. Como se mencionó, la UG1, con una superficie edificable de 117.000 m<sup>2</sup>, fue adquirida por la empresa TGLT S.A. a la empresa Servicios Portuarios S.A. en un monto declarado de 28.000.000 US\$. De este modo, el precio del terreno por m<sup>2</sup> vendible (T<sub>v</sub>) alcanza a:

$$T_v = 28.000.000 \text{ US\$} / 117.000 \text{ m}^2 = 239 \text{ US\$/m}^2$$

La Relación entre el precio del terreno por m<sup>2</sup> a vender y el precio de terreno pagado por m<sup>2</sup> edificable se puede calcular a partir de los valores estimados:

$$\text{Relación} = \text{precio vendible} / \text{precio pagado} = 581 \text{ US\$/m}^2 / 239 \text{ US\$/m}^2 = 2,43$$

Esto significa que el monto del que se apropia la empresa por la valorización que registra el suelo, debido a la normativa de urbanización, alcanza a 341 US\$ por m<sup>2</sup> de superficie edificable, representando esto un 143% adicional al precio que esta pagó.

Tal y como ya se ha expuesto, la participación del Municipio en el beneficio generado por la operación consistió en cuatro paquetes de beneficios: 1) tierras para la construcción de calles, avenidas y áreas verdes, 2) tierras cedidas en carácter de servidumbre administrativa de uso público, 3) tierras para la construcción de viviendas sociales, y 4) el costo de inversión para la construcción de calles y avenidas y áreas verdes. Todos estos conceptos son valorizables, y lo único que faltaría por definir es qué precio utilizar para valorizar los terrenos cedidos al Municipio. Lo más evidente es utilizar el precio por m<sup>2</sup> pagado por el terreno, que en este caso sería igual a:

$$T_p = \text{precio pagado por la empresa} / \text{superficie total del terreno} = 28.000.000 \text{ US\$} / 79.823 \text{ m}^2 = \mathbf{351 \text{ US\$/m}^2}$$

Partiendo de este valor de terreno, en el caso de la UG1, los ingresos percibidos por el Municipio fueron los siguientes:

**Tabla 2: Ingresos percibidos por el municipio**

Concepto	m <sup>2</sup>	US\$	US\$
Suelo para vivienda social	8.776	3.078.411	
Suelo para servidumbre	27.991	9.818.574	
Suelo para vialidades	21.318	7.477.845	
<b>Subtotal cesión de suelo</b>		<b>20.374.829</b>	<b>20.374.829</b>
Inversión en Infraestructura y vialidad		5.360.000	
Inversión en Areas verdes		12.200.000	
<b>Subtotal inversión</b>		<b>17.560.000</b>	<b>17.560.000</b>
<b>Total</b>	<b>58.085</b>		<b>37.934.829</b>

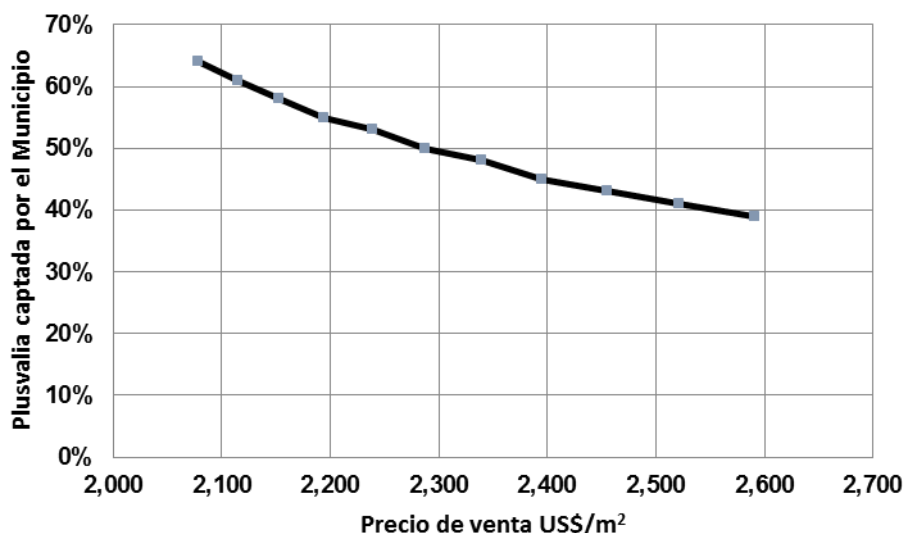
Fuente: Juan, 2014.

Dividiendo este ingreso total por la superficie vendible (edificable) se obtiene el beneficio obtenido por el Municipio:

$$B_m = 37.934.829 \text{ US\$} / 117.000 \text{ m}^2 \text{ de edificabilidad} = \mathbf{324 \text{ US\$/m}^2 \text{ edificable}}$$

A partir del análisis efectuado se concluye que la operación inmobiliaria vinculada a la urbanización de la Unidad de Gestión 1, generó una plusvalía de 341 US\$/m<sup>2</sup>, que fue apropiada por la empresa, más una plusvalía de 324 US\$ que fue captada por el Municipio. En este caso el Municipio se apropió del 49% de la plusvalía generada por la urbanización.

La plusvalía que captura la empresa depende en gran medida del precio al que esta consigue vender las unidades, y varía con el tiempo. Como el ingreso del Municipio es constante, cuanto mayor es el precio de venta, mayor la plusvalía. La participación del Municipio en la plusvalía total también depende del precio, disminuyendo a medida que este crece. Para un rango de precios que va de 2.000 a 2.600 US\$ por m<sup>2</sup>, el porcentaje de plusvalía captada por el Municipio es el siguiente:



**Figura 11: porcentaje de apropiación de la plusvalía según el precio de venta**

Fuente: Juan, 2014.

Teniendo en cuenta que todo el riesgo de la operación inmobiliaria es absorbido por el empresario, la urbanización del UG1, se muestra como una experiencia altamente beneficiosa en términos de la captación de plusvalía.

#### 4. CONCLUSIONES Y PRÓXIMOS PASOS EN LA INVESTIGACIÓN

Las conclusiones del estudio del caso del frente costero de Rosario son dos:

*Conclusión 1: Existen instrumentos urbanísticos de colaboración público-privada que posibilitan la transformación de espacios de oportunidad junto a corredores fluviales con coste cero para la municipalidad, que deben aplicarse en un marco de planificación pública concertada, multiescalar y multisectorial.*

La primera conclusión del proceso de transformación del frente costero de Rosario es el éxito de la fórmula de planificación pública con inversión privada. Son dos extremos que sostienen un modelo equilibrado y con capacidad de transformar completamente una ciudad en pocos años, como ha sido el caso de Rosario. Sin la planificación pública, probablemente el resultado sería poco sostenible o escasamente beneficioso para el resto de la ciudad, se limitaría a inversiones localizadas en zonas que beneficiarían solo a unos pocos. Sin la inversión privada, la planificación probablemente languidecería por la falta de recursos y se tardarían varias décadas en transformar ámbitos que la inversión privada puede acometer en pocos años, si se crea el contexto adecuado.

En cuanto la planificación, para ser exitosa y equitativa para el conjunto de la ciudad, el proceso debe ser **multisectorial, concertado y concurrente** en las diferentes escalas de planeamiento. En primer lugar, la transformación física de la ciudad debe responder a una visión de su ciudadanía, a unos movimientos sociales y a una realidad económica, así como afrontar los retos ambientales del entorno. El instrumento técnico en el que plasmar estas aspiraciones es un documento que defina una estrategia de desarrollo para la ciudad, un Plan Estratégico. Este plan debe tener también un enfoque de gran escala, más allá de los límites de la ciudad, ya que los movimientos económicos, sociales y ambientales no entienden de barreras municipales.

Igualmente importante es que el proceso de planificación debe ser concurrente entre las diferentes escalas, para poder proporcionar a cada escala las soluciones adecuadas. Del Plan Estratégico de gran escala (consensuado, negociado y aprobado por el gobierno municipal) debe emanar un Plan Urbanístico que traduzca las estrategias a normas urbanas y ámbitos de actuación. En particular, en el caso de los Grandes Proyectos Urbanos, es muy importante que su planteamiento esté previsto en un plan global de la ciudad, para que los beneficios extraordinarios que esta transformación puede aportar no se queden exclusivamente en el ámbito del GPU, sino que su impacto pueda ser aprovechado de manera más equitativa por todo el tejido urbano.

*Conclusión 2: La recuperación ambiental y urbana del frente costero y la creación de espacios verdes públicos a lo largo de la costa generan, además de mejoras cualitativas sociales y ambientales, beneficios económicos cuantificables que exceden los costos.*

El reparto de las plusvalías urbanísticas valorizado en este informe es, debido a las limitaciones del alcance de este tipo de análisis económicos, una aproximación. Sin embargo, a la vista de los resultados y teniendo en cuenta que todo el riesgo de la operación inmobiliaria es absorbido por el empresario, se puede concluir que la urbanización del UG 1, en la que se crea un conjunto inmobiliario junto a un gran parque lineal en la costa del río Paraná, se muestra como una experiencia no solo viable económicamente sino altamente beneficiosa en términos de la captación de plusvalía tanto para el agente privado como para el agente público y, por tanto, para la ciudadanía en general.

Como recomendación para otras ciudades de la región, se debe hacer hincapié en que las Municipalidades deben de dotarse de instrumentos urbanísticos ad hoc para este tipo de intervenciones que producen beneficios extraordinarios. Un ejemplo de ello son los convenios urbanísticos descritos en el caso de Rosario. Pero estos instrumentos por si solos no bastan: para garantizar un reparto equitativo de las plusvalías generadas, los convenios urbanísticos deben gestionarse con flexibilidad y transparencia por un equipo solvente desde la administración pública, deben ajustarse a la planificación de mayor escala concertada con la sociedad y debe existir un seguimiento continuo del proceso por parte de la ciudadanía.

##### Próximos pasos en la investigación

El análisis de las plusvalías generadas por un Gran Proyecto Urbano residencial en torno a una infraestructura verde es un aspecto muy relevante para determinar la viabilidad económica y la idoneidad de priorizar este tipo de operaciones frente a un organismo financiero multilateral. Pero, sin duda, este análisis



no agota el listado de impactos económicos positivos de un megaproyecto como el de la transformación de la costa de Rosario. El interés de la investigación es continuar profundizando en la evaluación del impacto socioeconómico que tiene la inversión en infraestructuras verdes en la trama urbana consolidada de las ciudades latinoamericanas. De este modo, se pretende contribuir a reforzar la evidencia de que la implementación de una planificación metropolitana basadas en la creación de sistemas de infraestructuras verdes es una estrategia de mejorar la calidad de vida en las ciudades de la región que debe ser prioritaria por sus múltiples beneficios ambientales y sociales, pero sobre todo porque es una estrategia viable y sostenible económicamente.

## 5. BIBLIOGRAFIA

APPLESEED, INC. (2009). *Valuing Central Park's Contributions to New York City's Economy*. May 2009. Disponible en: <http://www.appleseedinc.com/wp-content/uploads/2013/12/Valuing-Central-Parks-Contributions-to-New-York-City-Economy.pdf> (Última consulta: 20 febrero 2015).

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID) (2014). *Guía Metodológica. Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles*. Segunda edición. Disponible en: [https://drive.google.com/file/d/0B93Bl6qR3zQ\\_N2RTcjFTdIZFalk/edit?pli=1](https://drive.google.com/file/d/0B93Bl6qR3zQ_N2RTcjFTdIZFalk/edit?pli=1) (Última consulta: 20 febrero 2015)

BARESE, P. (2014). "La recuperación de los espacios costeros", presentación en el *Seminario Internacional sobre Asociaciones Público-Privadas en la recuperación de Espacios Ribereños. Experiencias de Rosario y Medellín*, celebrado en Rosario. Mayo de 2014. Disponible en: [www.rosario.gov.ar/ArchivosWeb/Presentacion\\_Barese\\_PDF.pdf](http://www.rosario.gov.ar/ArchivosWeb/Presentacion_Barese_PDF.pdf) (Última consulta: 20 febrero 2015)

BELL, S. and MORSE, S. (1999, 2008). *Sustainability Indicators. Measuring the Immeasurable?*. London: Earthscan. Second edition.

BRUNDTLAND, G. H., et al., and World Commission on Environment and Development (1987). *Our Common Future*, New York: Oxford University Press. Disponible en: <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf> (Última consulta: 20 febrero 2015)

CUENYA, B. (2004). "Grandes proyectos y teorías sobre la Nueva Política Urbana en la era de la globalización. Reflexiones a partir de la experiencia de Buenos Aires". En: Cuenya, Fidel y Herzer (Coords) *Fragmentos sociales. Problemas urbanos de la Argentina*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

CUENYA, B. y PUPARELI, S. (2006). "Grandes proyectos como herramientas de creación y captación de plusvalías urbanas. Proyecto Puerto Norte, Rosario". *Medio Ambiente y Urbanización*. Buenos Aires, n. 65, pp. 81-108.

CUENYA, B. (2009). "Grandes proyectos urbanos latinoamericanos. Aportes para su conceptualización y gestión desde la perspectiva del gobierno local" en *Cuaderno Urbano*, ISSN 1666-6186. Volumen 8 N° 8 (octubre de 2009) pp. 83.

Economist Intelligence Unit (2010) *Índice de Ciudades Verdes de América Latina*. Proyecto de investigación independiente realizado por la y patrocinado por Siemens. Disponible en: [http://www.siemens.com/press/pool/de/events/corporate/2010-11-lam/Study-Latin-American-Green-City-Index\\_spain.pdf](http://www.siemens.com/press/pool/de/events/corporate/2010-11-lam/Study-Latin-American-Green-City-Index_spain.pdf) (Última consulta: 20 febrero 2015)

JUAN, A. M. (2014): *Estudio de los impactos producidos por los parques urbanos costeros de la ciudad de Rosario, Argentina*. Octubre de 2014. Informe elaborado para la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles del Banco Interamericano de Desarrollo, no publicado.

LEVIN, Mirta (2012). "Los grandes proyectos urbanos en la experiencia de la ciudad de Rosario, Argentina". Publicado en *El Café de las Ciudades*, disponible en: [http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes\\_119.htm](http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes_119.htm) (Última consulta: 20 febrero 2015)

LEVIN, Mirta (2014): presentación en el *Seminario Internacional sobre Asociaciones Público-Privadas en la recuperación de Espacios Ribereños. Experiencias de Rosario y Medellín*, celebrado en Rosario. Mayo de 2014. Disponible en:

[http://www.rosario.gov.ar/ArchivosWeb/Seminario\\_BID\\_8-05-2014\\_presentado\\_Mirta\\_Levin.pdf](http://www.rosario.gov.ar/ArchivosWeb/Seminario_BID_8-05-2014_presentado_Mirta_Levin.pdf)  
(Última consulta: 20 febrero 2015)

PONS, B. y TERRAZA, H. C (2015). Gestión urbana, asociaciones público-privadas y captación de plusvalías: el caso de Rosario (Argentina). Washington, DC: Banco Interamericano de Desarrollo. Pendiente de publicación.

ROSARIO METROPOLITANA. Web institucional propia: <http://www.perm.org.ar/perm2018/perm2018.php>  
(Última consulta, 20 febrero 2015)

SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO DE LA MUNICIPALIDAD DE ROSARIO. (Argentina) [1998]: *Plan Estratégico Rosario 1998*. Disponible en: [http://www.perm.org.ar/per98/per\\_98.pdf](http://www.perm.org.ar/per98/per_98.pdf) (Última consulta, 20 febrero 2015)

SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO DE LA MUNICIPALIDAD DE ROSARIO. *Plan Urbano Rosario 2007-2017* (PUR 2007-2017). Edición Municipalidad de Rosario, Rosario, 2011.

SMOLKA, M. O. (2013). *Implementación de la Recuperación de Plusvalías en América Latina: Políticas e Instrumentos para el Desarrollo Urbano*. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.

UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME (UNDP). (2006). "Human Development Report 2006, Beyond Scarcity: Power, poverty and the global water crisis". Disponible en: <http://water.org/water-crisis/water-facts/economics/> (Última consulta: 20 febrero 2015)

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). (2004). "Evaluation of the Costs and Benefits of Water and Sanitation Improvements at the Global Level". Disponible en: <http://water.org/water-crisis/water-facts/economics/> (Última consulta: 20 febrero 2015)