

## **IMPACTO DE LA PANDEMIA Y POLITICAS URBANAS IMPLEMENTADAS EN ROSARIO**

Cintia Barenboim<sup>1</sup>

### ***Introducción***

La pandemia de Covid-19 es el impacto económico, social, político, ambiental y físico más significativo que atraviesa la ciudad contemporánea, haciéndonos reflexionar sobre como vivimos, que debemos cambiar y como diseñaremos el espacio urbano.

El modelo urbano actual se comienza a cuestionar, como así el funcionamiento y el uso de las ciudades. La rápida propagación del virus se relaciona con la elevada densidad poblacional, los modos de desplazamiento, los comportamientos sociales y la falta de medidas preventivas. Asimismo, las grandes ciudades resultan más perjudicadas que las pequeñas debido a esta compleja sinergia de factores.

La temática del planeamiento urbano, con primacia en la cuestión sanitaria, se vuelve cotidiana, instaurándose en las agendas públicas y políticas. Al mismo tiempo, comienzan a realizarse diversos estudios y debates internacionales y locales que intentan comprender el fenómeno y brindar respuestas. Sin embargo, en la ciudad de Rosario, Argentina, aún no hay estudios realizados, resultando un área vacante y estratégica de análisis para el país, dada su trayectoria en políticas urbanas y de salud. En ese sentido, analizar el impacto en la ciudad en cuanto a los cambios en los usos de suelo (los que aparecen, los que se reconvierten y los que desaparecen), la adaptación de la vivienda y las propuestas de los nuevos desarrollos, el incremento de la movilidad activa (caminar, bicicleta, monopatin), entre otras, resulta fundamental para buscar herramientas que mitiguen el fenómeno. Además, de identificar cuáles fueron las políticas públicas urbanas locales implementadas como ser la descentralización municipal, la transformación y/o generación de grandes equipamientos de salud (centros de salud, centros de aislamiento, sanatorios ambulatorios), los círculos de distanciamiento social en los espacios verdes, la modificación en el Código Urbano incrementando el espacio abierto en la vivienda, el fomento de la movilidad activa ampliando los circuitos de bisicendas, la importancia de la dotación de las infraestructuras y servicios, entre otras, pudiendo servir de ejemplo para otras ciudad.

En suma, la pandemia nos brinda la posibilidad de repensar una ciudad post-pandemia, más saludable, habitable, igualitaria y sobre todo resiliente. Cabe destacar que la presente ponencia es parte del proyecto de investigación *Impacto de la pandemia y políticas urbanas implementadas en la ciudad de Rosario*, dirigido por su autora radicado CAEAU y que, en su marco, en 2020 en la Facultad de Arquitectura se realizaron talleres para reflexionar sobre el efecto de la pandemia en la ciudad, que sirvieron de base para la investigación.

---

<sup>1</sup> Doctora en Geografía, Magister en Planificación en Planificación Urbana–Regional, Arquitecta, Investigadora CONICET y Profesora de las Facultades de Arquitectura y Derecho y Ciencias Política de UAI Sede Rosario.

### ***Ideas y reflexiones sobre la pandemia***

La relación entre las ciudades y las enfermedades no es nueva, dejando huellas en su morfología. Así lo ha hecho la peste de Atenas del 430 a.C. que provocó cambios en las leyes y en la identidad de la ciudad; la *peste negra* en la Edad Media que transformó el equilibrio del poder de clase en las sociedades europeas. La *fiebre amarilla* de Buenos Aires hacia 1871 modificó los espacios de residencia de los sectores de más altos ingresos hacia la zona norte, tardándose en descubrir que el contagio provenía de la picadura de un mosquito (García Delgado, 2020). La industrialización del siglo XIX que incitó a importantes cambios en el modelo territorial, concentrando la mayor cantidad de personas en la ciudad y también de enfermedades, surgiendo los primeros planes urbanos con una preocupación higienista.

Tal como expresa Jacobs (1961:2): *...las ciudades fueron alguna vez las víctimas más indefensas y devastadas de las enfermedades, pero se convirtieron en grandes conquistadoras de enfermedades.*

La planificación urbana-territorial juega un rol protagónico presentándose como habilitador de la salud y el bienestar social, tanto en ciudades como regiones. La influencia que posee el planeamiento en las personas se desarrolla en como usamos y accedemos a los recursos; partiendo desde los patrones del uso de suelo, las características edilicias de la vivienda, el diseño y el desarrollo espacial urbano, las inversiones en infraestructuras y servicios (principalmente la cobertura de agua potable, desagües, transporte e internet), hasta la protección de la naturaleza.

En nuestro país los urbanistas han brindado su opinión al debate, desde el punto de vista territorial. Las distintas opiniones que manifiestan se vinculan a lo metropolitano, particularmente a la densidad y aglomeración. Barenboim (2020:3) expresa que *las aglomeraciones urbanas de alta densidad son sostenibles en términos de las economías de escala, pero indefensas en tiempos de enfermedades. La idea de una urbanización de menor escala o descentralizada en las grandes ciudades es la clave para un crecimiento urbano saludable*. En línea con lo anterior Goytía (2020) menciona que el problema no está en las grandes ciudades sino en su centralidad. Las ciudades mejor posicionadas en el mundo están evolucionando hacia un modelo policéntrico y multinodal donde coexisten varios centros con sus propias jerarquías.

Cuando estas centralidades se construyen alrededor de una infraestructura de transporte bien planificada, un espacio público amplio y desarrollos de uso mixto (trabajo, vivienda y ocio), generan la mejor oportunidad para crear un futuro sostenible. Las actividades de consumo, laborales y otras se realizan en las cercanías debido a las restricciones. Sin embargo, la medida varía territorial y socialmente de acuerdo con los recursos disponibles.

La proximidad se convierte en un tema clave, llevando a repensar la distribución de los usos de suelo (residencial, comercial, oficinas, industrial) y los equipamientos urbanos (espacios verdes, hospitales, escuelas, teatros, cines, centros deportivos). Quetglas (2020) expresa que se deberían crear barrios que se auto contengan y se auto produzcan, respetando el ambiente y los espacios naturales. También introduce la

temática de la movilidad cuestionando que nos movíamos innecesariamente, estando frente a un cambio fuerte en nuestro modo de vida.

El transporte público es restringido a pasajeros con actividades esenciales, enfatizándolo como espacio de contagio y fomentando el uso de modos privados. Al reducir y controlar, la movilidad de personas obligó a pensar en la elección de modos de transporte y en cómo estos son expresiones de relaciones sociales, económicas y territoriales. Especialmente, permite pensar la relación entre lo público y lo privado (Zunino Singh y otros, 2020).

La movilidad activa aparece como uno de los pilares de la política urbana sustentable y como la opción de movilidad más segura. Moverse a pie, usar la bicicleta, monopatín u otros vehículos son fomentados especialmente para viajes de proximidad (Zunino Singh y otros, 2020). Particularmente en el uso de la bicicleta, es muy fácil respetar las distancias y es una alternativa de muy bajo costo.

Por último, la vivienda se adaptó para la realización de actividades cotidianas como oficina, escuela, guardería, gimnasio, entre otras, que realizábamos en otros espacios. Bascón (2020:10) dice que *el valor de los parámetros en el diseño de una vivienda va a cambiar. Una correcta orientación y la existencia de patio, terraza o balcón, ganarán peso, aunque esto suponga una reducción de la superficie de la vivienda.*

### ***Impacto de la pandemia en la ciudad***

El Covid 19 ha avanzado rápidamente irrumpiendo las actividades en la ciudad. Los ciudadanos solo pueden desplazarse para satisfacer sus necesidades esenciales, recorriendo una corta distancia, propiciando una mixtura de usos y de equipamientos en cada barrio. Esto exige la creatividad de la población para neutralizar, convertir o acoger temporalmente nuevos espacios.

En Rosario durante la etapa de aislamiento se suspendieron las actividades recreativas, turísticas, educativas, culturales y deportivas. Solo los comercios esenciales como farmacias, locales de abastecimiento de alimentos, ferreterías, establecimientos de salud, podían permanecer abiertos mientras que otros podían abrir, pero sin atención al público.

Es así como algunas actividades se reconvirtieron (lugares gastronómicos, tiendas de ropa, pequeños emprendedores, entre otros), implementando la modalidad de *take away*, en donde toman pedidos por *apps* y las personas o los *deliverys* pasan a retirarlos por el local. Las ventas *online* tuvieron un gran crecimiento junto a los lugares de depósito en donde se retiran o envían las encomiendas.

Sumado a eso, grandes equipamientos urbanos como el club Provincial o el Hipódromo Parque Independencia se reconvirtieron en centros de aislamiento para el Covid (Barenboim, 2021).

Actividades reconvertidas	Nuevas actividades	Actividades suspendidas
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Clubes e Hipódromo en Centros de Aislamiento.</li> <li>• Locales gastronómicos en deliberys o take away.</li> <li>• Empresas para producción de barbijos y batas.</li> <li>• Círculos en parques públicos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades deportivas en parques.</li> <li>• Nuevos depósitos encomienda (ventas online).</li> <li>• Autocines.</li> <li>• Hospitales modulares para covid.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escuelas (todos los niveles).</li> <li>• Reuniones y fiestas.</li> <li>• Cines y teatros.</li> <li>• Shoppings.</li> <li>• Turismo.</li> <li>• Locales gastronómicos (etapa aislamiento).</li> <li>• Gimnasios y actividades deportivas (etapa aislamiento).</li> </ul>

Tabla 1 Transformación de las actividades en Rosario  
 Fuente: elaboración propia, 2021.

La vivienda se convirtió en el principal refugio, dejando al descubierto antiguas carencias como la valorización del espacio bien localizado, la dificultad de acceso a la vivienda, la falta de calidad constructiva, los microambientes y en algunos casos el hacinamiento. Esta se adaptó para actividades que hacíamos en otros espacios (oficina, escuela, guardería, gimnasio, etc.). Particularmente, los lugares abiertos, de conexión en algunos casos entre lo público y lo privado, como los balcones, los patios, los jardines, tomaron mayor relevancia.

En ese sentido se incrementó la búsqueda de casas o departamentos de grandes dimensiones en el borde de la ciudad. Los nuevos proyectos se localizaron en áreas de baja densidad poblacional, valorizando la vivienda individual o colectiva con pocas unidades y niveles, con espacios interiores amplios, flexibles y espacios verdes.

El Distrito Noroeste fue el de mayor transformación edilicia y funcional, determinado por grandes operaciones de tipo comerciales, recreativas, industriales y principalmente residenciales, orientados a sectores de ingresos medios y altos de la población. El área aún posee terrenos vacantes con infraestructuras y servicios básicos. Allí mediante la figura de *condominios cerrados, con espacios verdes y amenities*, fue la más propuesta en el mercado. Entre ellos podemos citar la empresa Pilay con dos emprendimientos, *Pilay Palos Verdes*, emplazado en un lote de 50160 m<sup>2</sup> conformado por 14 edificios de planta baja y 4 niveles con 476 departamentos (1 y 2 dormitorios) y *Pilay Los Pasos*, 18000 m<sup>2</sup> conformado por 7 bloques de 5 pisos, alcanzando un total de 380 unidades. La constructora Fundar presenta *Foresta*, un proyecto de gran escala de extensión de 209000 m<sup>2</sup> en total en Fisherton (Barenboim, 2021).

**Fotografía 1.** Pilay Palos Verdes

**Fotografía 2.** Foresta



Imagen 1. Pilay Palos Verdes  
Fuente: Press Gropu, 2021



Imagen 2. Foresta  
Fuente: Fundar, 2021

Por último, el Instituto de Estudios de Transporte (FCEIA-UNR), el Instituto de Movilidad de Sevilla y la Usina Social, realizaron una consulta sobre los cambios en los hábitos de movilidad de la población durante la pandemia. Al respecto enuncian que: *Independientemente del motivo del viaje, la mayoría de los rosarinos dejó de usar el sistema de colectivo, que perdió gran parte de los usuarios. Los medios de transporte activos como son la caminata y la bicicleta tuvieron un gran incremento, la primera subió un 42% entre quienes van a trabajar y el uso de la bicicleta subió casi un 25% en todas las actividades que motivan su uso. El uso del auto particular también manifestó un incremento, llegando a valores por encima de los números previos a la pandemia* (FCEIA, 2021).

En suma, la movilidad activa aparece como la opción más segura de trasladarse, dado que el virus lo llevan las personas, se evita el uso del transporte público. Moverse a pie, usar la bicicleta, monopatín u otros vehículos son fomentados especialmente para viajes de proximidad (Zunino Singh y otros, 2020).

### **Políticas públicas implementadas para mitigar la pandemia**

Las aglomeraciones urbanas de alta densidad son sostenibles en términos de las economías de escala que proporcionan sus poblaciones pero no en tiempos de enfermedades. La idea de la urbanización de menor escala o descentralizada en las grandes ciudades y áreas metropolitanas es la clave para un crecimiento urbano saludable, ya sea en países ricos o en desarrollo (Barenboim, 2021).

En Rosario, esta idea ya había comenzado a implementarse en 1996 con el Programa de Descentralización y Modernización Municipal. Este reorganiza la administración y los servicios municipales en seis distritos<sup>2</sup> con sus correspondientes centros, siendo una herramienta participativa de gestión que acerca soluciones al ciudadano y lo integra al proceso de transformación urbana (Levin, 2002).

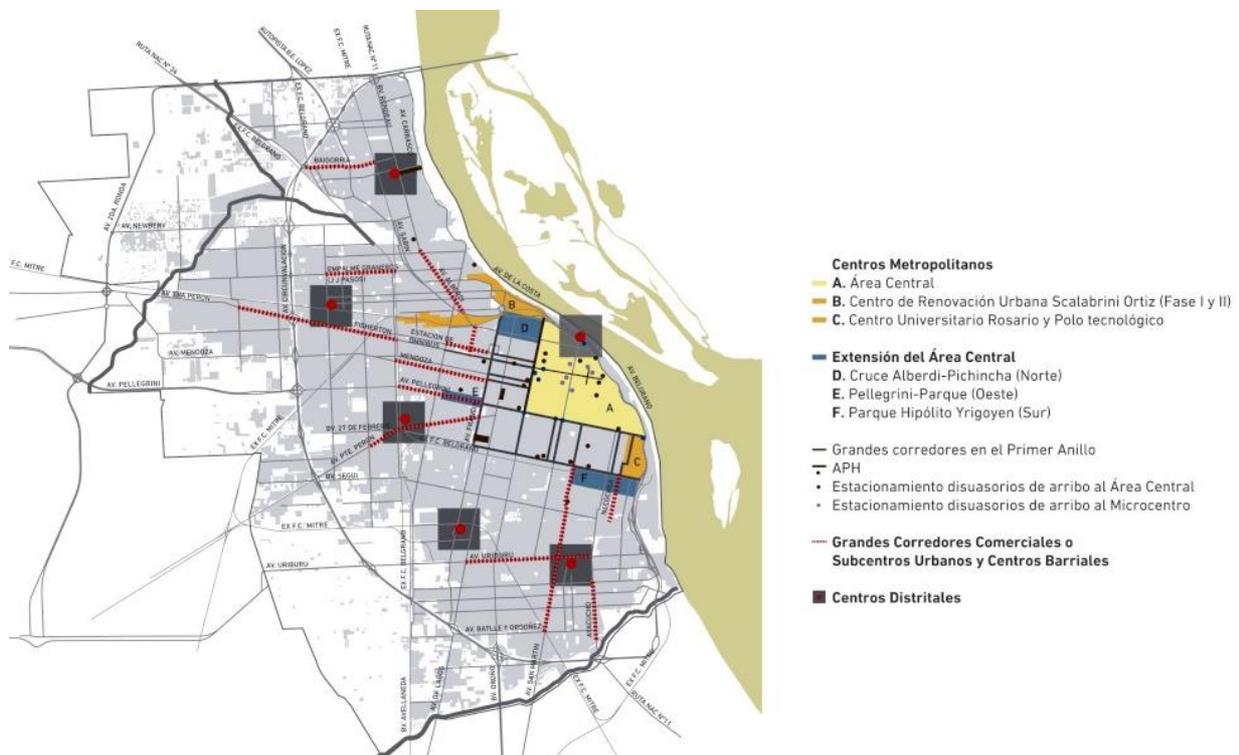
La ciudad cuenta además con centros metropolitanos que se caracterizan por su

---

<sup>2</sup> Los seis Distritos Municipales nombrados por su ubicación geográfica son: Centro *Antonio Berni*, Norte *Villa Hortensia*, Noroeste *Olga y Leticia Cossettini*, Oeste *Felipe Moré*, Sudoeste *Emilia Bertolé* y Sur *Rosa Ziperovich*.

elevada concentración de establecimientos comerciales, servicios y equipamientos (Área Central, Centro de Reconversión urbana Scalabrini Ortiz, Centro Universitario Rosario y Polo Tecnológico). También aquellos sectores ubicados en las proximidades al área central presentan situaciones potenciales para su desarrollo denominados centros complementarios (Barrio Pichincha, Pellegrini-Parque, Parque Hipólito Irigoyen) (Secretaría de Planeamiento, 2011).

Lo expuesto evidencia que Rosario es comprendida cada vez más como una estructura policéntrica, constituida por Centros Municipales de Distritos, centralidades metropolitanas y extensiones complementarias al área central, desplazando la antigua centralidad tradicional por un modelo urbano más equilibrado, saludable y sostenible recomendable para mitigar la pandemia.



Plano 1. Centralidades urbanas de Rosario  
 Fuente: Secretaría de Planeamiento, 2011.

En este sentido, la idea de la ciudad de los 15 minutos de Moreno (2020) toma protagonismo. Consiste en un modelo descentralizado, policéntrico y multiservicial, en la que los ciudadanos solo tengan que desplazarse para satisfacer sus necesidades esenciales, propiciando una disminución de los desplazamientos forzados junto a una vivienda digna, trabajo físico o digital en proximidad, mixtura de usos y equipamientos en cada barrio, recorriendo a una corta distancia a pie o en bicicleta. Esto genera ventajas de accesibilidad, proximidad a los atributos y servicios urbanos, amenidad y mejor calidad de vida.

Particularmente en Rosario se provee esa mixtura de usos en gran parte de los barrios, contando cada uno de ellos con su propio centro (centro metropolitanos, centros

complementarios). Los equipamientos recreativos y de salud también están bien distribuidos en el tejido urbano.

La ciudad cuenta con la mayor cantidad de espacios verdes del país y de Latinoamérica, distribuidos en 24 parques, 124 plazas, 51 plazoletas, 24 paseos y otros 228 espacios verdes, conformando entre todos el 6,3 % (11,265 km<sup>2</sup>) de la superficie total. El espacio verde urbano por habitante al año 2014 es de 11,68 m<sup>2</sup> (Barenboim, 2021). Asimismo, la ciudad puso en práctica una original medida para controlar el cumplimiento de los protocolos sanitarios en las plazas y en los parques: los círculos de distanciamiento social, convirtiéndose en la primera ciudad de Argentina en adoptar esta medida, tomando como ejemplo a la ciudad estadounidense de San Francisco.<sup>3</sup>

La ciudad cuenta con un sistema de salud público de alta calidad, accesible, cercano, eficiente, que puede proveer servicios de manera gratuita a cada ciudadano, tanto en la alta complejidad como en atención primaria. Hay 50 centros de salud públicos sumandos a los hospitales públicos y privados que trabajan en forma conjunta durante la pandemia. Al respecto Lifschitz (Perfil, 2020) expresa que... *ningún ciudadano tiene que caminar más de 10 cuadras para acceder a un centro de salud, y que ese vínculo con la salud pública es cotidiano y no excepcional.*

En relación a la vivienda, la Secretaría de Planeamiento de Rosario modificó el Código Urbano ampliando la distancia de balcones a 1,50 m por fuera de la línea municipal y elevando la altura mínima de las plantas bajas a 3 y 4 m (cuando posee balcones). Lo que intenta es buscar la ejecución de balcones en los primeros pisos, sin que esto implique realizar menos niveles que los que se hacen en la actualidad y mejorando la relación edificios-espacio público (Mirador Provincial, 2020).

Asimismo, la dotación de las infraestructuras y servicios básicos fue clave para cumplir con el derecho a la ciudad, quedando en relevancia la cobertura de desagües, agua potable e internet, siendo vital la salubridad y la conectividad.<sup>4</sup> Por tal motivo, se firmó un convenio con la provincia de Santa Fe para la realización de obras públicas de acceso al agua potable y saneamiento cloacal de nueve ciudades, entre ellas Rosario. Asimismo, el consumo de datos tuvo un gran crecimiento por lo cual el gobierno nacional congeló las tarifas de telefonía, internet y TV por cable. Las moras o falta de pago están contempladas durante los primeros meses.

Por último, se incentiva el retorno al transporte individual pasivo, la bicicleta, ampliando

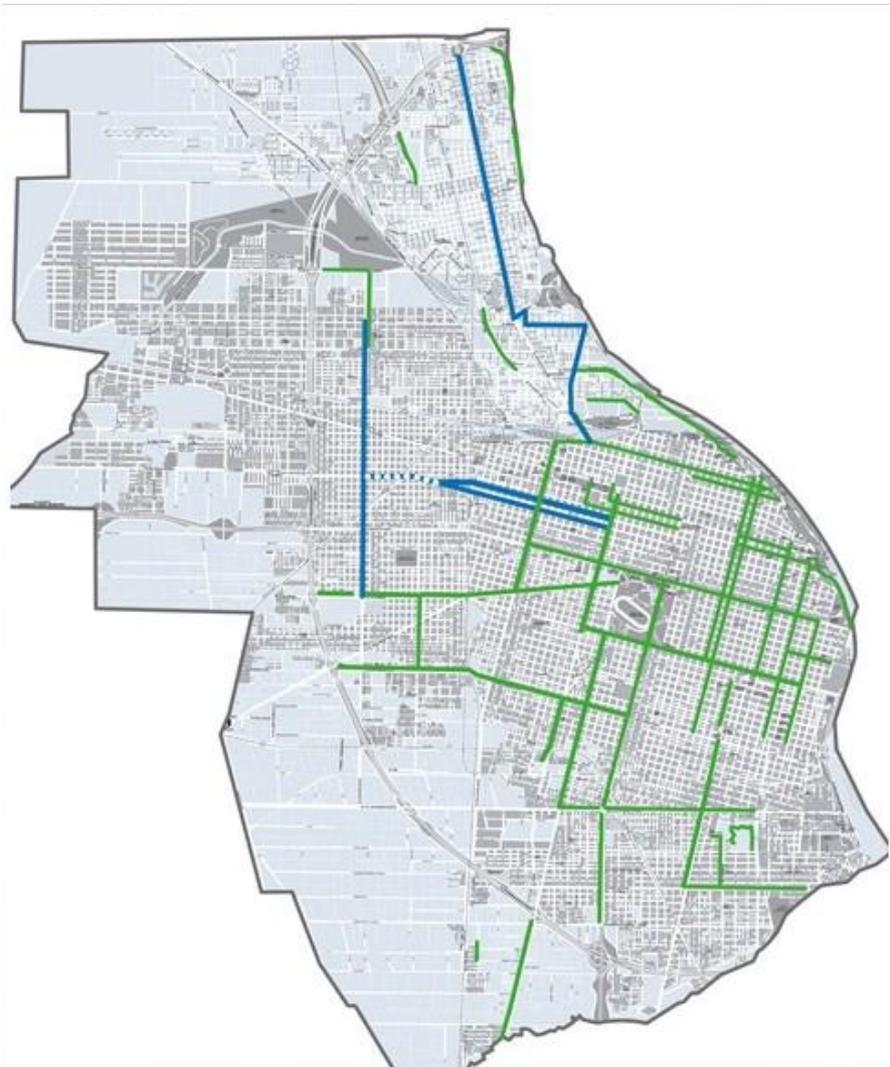
---

<sup>3</sup> Los primeros 75 círculos fueron pintados desde los silos Davis hasta el parque España, están separados cada dos metros y tienen un diámetro pensado para reunir a un máximo de 10 personas.

<sup>4</sup> Las infraestructuras son todos los dispositivos que dan soporte ambiental y funcional a las actividades urbanas, de carácter extendido y en red, cubriendo amplios sectores o la totalidad de la ciudad: vías terrestres (calles, rutas y autopistas), vías férreas, vías navegables (marítima y fluvial), agua potable, desagües cloacales, desagües pluviales, energía eléctrica y gas. Los servicios son la actividad económica regulada por la administración (nacional, provincial o local) que satisface necesidades del público y que el poder político delega a particulares de acuerdo a ciertas normas establecidas. Estos requieren actividades humanas y asistencia tecnológica continua además del soporte que les brinda las infraestructuras y equipamientos: recolección de residuos, transporte público, telefonía e internet, seguridad y salud (Barenboim, 2020).

la infraestructura ciclista, y/o ampliando las peatonales. La Municipalidad de Rosario anunció: ... *la extensión de las ciclovías en la zona norte, noroeste y oeste. La red sumará 34 km, que representa un 25 % más de la actual, y alcanza un total de 173 km en toda la ciudad (El ciudadano, 2020).* Asimismo, las bicicletas públicas funcionaron todos los días 24 horas y algunas calles, como San Luis se hicieron peatonales los días sábados.

Cabe aclarar que en la etapa del aislamiento, el funcionamiento del transporte público se destinó solo para garantizar el traslado de personal esencial. Las industrias debieron contratar unidades privadas para sus empleados. Las terminales de aeropuertos y de ómnibus de larga distancia estuvieron cerradas. El estacionamiento medido en el área central se suspendió.



Plano 2. Ciclovías temporarias Rosario  
Fuente: Ente de la Movilidad de Rosario, 2020.

## **Conclusiones**

Rosario sufrió los efectos de la pandemia como cualquier otra urbe de latinoamérica. La ciudad se paralizó, dejando a sus habitantes en un estado de inseguridad. Comenzó un tiempo distinto de aislamiento, teletrabajo y comunicación virtual. Las actividades habituales se reconvirtieron, desaparecieron o surgieron nuevas de acuerdo a las demandas, la vivienda se adaptó como oficina, guardería, gimnasio, los nuevos desarrollos habitacionales se localizaron en la periferia y la movilidad activa apareció como el modo más seguro de trasladarse.

Sin embargo, la planificación de la salud pública (centros de salud, sanatorios ambulatorios), el diseño urbano (grandes superficies verdes, bicis públicas, densidades controladas) y las políticas de estado (descentralización municipal) que trascendieron en el tiempo y a los gobiernos de la ciudad contribuyeron a mitigar la pandemia. Sumado a las medidas puntuales como los círculos de distanciamiento en espacios públicos, la extensión de bicisendas, la suspensión estacionamiento medido, las obras públicas de agua potable y saneamiento cloacal, la generación de nuevos centros de aislamiento y hospitales modulares, pudiendo servir de ejemplo a otras urbes.

En suma, la pandemia nos hizo reflexionar sobre el espacio habitacional y urbano, el modo de pensar al hombre en su vivienda y en la ciudad, exigiendo abordar rápidamente cambios hacia una planificación integral, pensando en una ciudad post-pandemia más saludable, habitable, igualitaria y resiliente.

En consecuencia, se debe promover una sustentabilidad con capacidad de resiliencia que corrija los errores de la ciudad actual previendo futuras pandemias. Esto implicaría coordinar todos los factores que impactan en la configuración y dinámica de la ciudad (político, social, económico, físico, ambiental), realizando una gestión conjunta contra la pandemia y la crisis global, predominando siempre una ciudad para todos los actores sociales.

## **Bibliografía**

Barenboim, Cintia Ariana. (2020). *Estructura física y componentes de la ciudad*. Rosario: FCEIA.

Barenboim, Cintia Ariana. (2021). *La transformación urbana de la ciudad de Rosario, Argentina, a partir de la pandemia Covid 19 en la 3e Journée D' Étude ESPI2R Dynamiques urbaines et résilience dans un contexte d'épidémie*. Lyon: ESPI2R.

Bascón, Angela. (2020). *Ahora se hace imprescindible redimensionar el espacio público*, en *Reflexiones para la Córdoba post-covid*. Comp. Castillo, Rafael. Córdoba: Documentos Córdoba. Disponible en: <https://est.zetaestaticos.com/comun/upload/0/859/859254.pdf>

*El Ciudadano*. (2020). *Fase 4: sumarán 34 km a la red de ciclovías temporarias en varias zonas de Rosario* en *Diario El Ciudadano*. Rosario: *El Ciudadano*. Disponible en: <https://www.elciudadanoweb.com/fase-4-sumaran-34-km-a-la-red-de-ciclovias-temporarias-en-varias-zonas-de-rosario/>

FCEIA. (2021). *¿Qué pasa con la movilidad? Resultados de la consulta*, en *Noticias de la FCEIA: Rosario*. Disponible en: <https://web.fceia.unr.edu.ar/es/noticias-fceia/1947-%C2%BFqu%C3%A9-pasa-con-la-movilidad.html>

- García Delgado, Daniel. (2020). *Ciudad y pandemia: las metrópolis en cuestión*, en Sección *Papeles de Coyuntura*. Buenos Aires: FLACSO. Disponible en: <https://www.flacso.org.ar/noticias/ciudad-y-pandemia-las-metropolis-en-cuestion/>
- Goytía, Cynthia. (2020). *Un modelo urbano metropolitano, policéntrico y multinodal*, en diario *Clarín*. Buenos Aires: editorial Clarín. Disponible en: [https://www.utdt.edu/ver\\_noticia.php?id\\_noticia=18873&id\\_item\\_menu=6](https://www.utdt.edu/ver_noticia.php?id_noticia=18873&id_item_menu=6)
- Jacobs, Jane. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.
- Levin, Mirta. (2002). *Descentralización Municipal. Su impacto en las políticas urbanas*, en Taller de Análisis Urbanístico. Rosario: FAPyD.
- Mirador Provincial. (2020). *Rosario: desde este jueves se pueden construir balcones más amplios y plantas bajas más altas*, en *Mirador Provincial*. Santa Fe: Mirador Provincial. Disponible en: [https://www.miradorprovincial.com/?m=interior&id\\_um=272519-rosario-desde-este-jueves-se-pueden-construir-balcones-mas-amplios-y-plantas-bajas-mas-altas-planeamiento](https://www.miradorprovincial.com/?m=interior&id_um=272519-rosario-desde-este-jueves-se-pueden-construir-balcones-mas-amplios-y-plantas-bajas-mas-altas-planeamiento)
- Moreno, Carlos. (2020). *Urban Life and proximity at the time of COVID-19?* Paris: Colección Editions de l'Observatoire.
- Perfil. (2020). *Rosario no es un milagro*, en Diario *Perfil*. Buenos Aires: diario **Perfil**. Disponible en: <https://www.perfil.com/noticias/opinion/roderick-mac-lean-pandemia-rosario-no-es-un-milagro.phtml?fbclid=IwAR2Qc7qllEEeOzJZc1rJvoaquj5iAZNamxQF-Q90OuwKmxAXNm0bRI2J-po>
- Secretaria de Planeamiento. (2011). *Plan Urbano Rosario 2007–2017*. Rosario: Municipalidad de Rosario.
- Quetglas, Fabio. (2020). *Foro Covid 19 y Metrópolis*, en Fundación Metropolitana. Buenos Aires: FM. Disponible en: <https://observatorioamba.org/noticias-y-agenda/noticia/foro-covid-19-y-metropolis-fundacion-metropolitana>
- Zunino Singh, Dhan y otros. (2020). *Movilidad pública, activa y segura. Reflexiones sobre la movilidad urbana en tiempos de COVID-19*, en revista *Práctica de Oficio. Investigación y reflexión en Ciencias Sociales* 1-25. Buenos Aires: UNGS.