

A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario



Cecilia Galimberti

Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario, Argentina

Recibido: 31 de octubre de 2014. Aceptado: 29 de diciembre de 2014.

Resumen

La ribera del Paraná resulta el factor principal de conformación y transformación de Rosario, ya que es a partir de la función del río como corredor cultural y vía de comunicación que la misma se constituye como ciudad-puerto. Los procesos productivos vinculados a este frente fluvial resultan componentes claves en la configuración urbana desde sus orígenes y sus marcas continúan siendo activas en los procesos contemporáneos que toman lugar en la ciudad y su región. No obstante, la relación entre las instalaciones portuarias y la trama urbana ha generado numerosos reclamos y debates desde principios del siglo XX. Se manifiesta así un malestar en la población por la separación existente entre la ciudad y el río, debido a la barrera que generan estas infraestructuras en el área central. Sin embargo, a pesar de reiteradas propuestas, planes y debates, es recién a partir del retorno democrático de 1983 que se sucede un entramado de factores que posibilitan el comienzo de las reestructuraciones ferropor-tuarias. De este modo, en las últimas décadas se produce la reconversión de la costa de Rosario, posibilitando una recuperación ribereña desde una nueva mirada sobre el espacio público y las huellas patrimoniales existentes.

Palabras clave

Ciudad-puerto
Frente Fluvial
Reconversión urbana
Rosario

Abstract

On the bank of the river. The port-city relation in the urban transformation of Rosario.

The riverbank of the Paraná is the main factor of the formation and transformation of Rosario, since it is because the river functions as a cultural corridor and a communication path that the city-port was established. The productive processes linked to this riverfront are key components in urban settings since its origins and its traces continue to be active in contemporary processes that take place in the city and its region. However, the relationship between port facilities and urban development has generated numerous complaints and discussions since the beginning of the 20th century. Therefore, population discontent manifests itself through the existing disconnection between the city and the river, because of the barrier that these infrastructures generate in the central area. Nevertheless, despite repeated proposals, plans and discussions, it is only since the return of democracy in 1983

Key words

City-Port
Waterfront
Urban-Restructuring
Rosario

Palavras-chave

Cidade-Porto
Beira De Rio
Reestruturaco Urbana
Rosario

that a network of factors occurred that make it possible to begin long-awaited port railway restructuring of the riverfront. Thus, in recent decades the conversion of the central coast of Rosario has been happening enabling a riverbank recovery from a new perspective on public space and the existing heritage footprints.

Introducción

Rosario se constituye como ciudad-puerto a mediados del siglo XIX. Factores como la declaratoria de ciudad¹, la libre navegación de los ríos y la designación de este poblado como puerto de la Confederación Argentina cambian el rumbo de su historia. La misma deja de ser un pequeño centro de servicios de un área agrícola subsidiaria y un simple lugar de paso en los caminos a las ciudades relevantes del país -como Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe-, a fin de integrarse al nuevo sistema territorial vinculado a los mercados internacionales.

La ciudad y su región se transforman vertiginosamente, aumentando aceleradamente su población y fortaleciendo su condición *porteña*. Sin embargo, el rápido crecimiento urbano junto a la consolidación de las infraestructuras ferroviarias y portuarias -que responden a los intereses de las empresas concesionarias-, ocasiona grandes conflictos y problemas para los habitantes. Surge así un profundo malestar por parte de los ciudadanos debido a la barrera continua de estas instalaciones que impiden la continuidad entre la trama urbana y el río.

Con el transcurrir de los años, la obsolescencia de muchas de estas infraestructuras, junto a las nuevas necesidades en materia de producción y comunicación, favorecen la dicotomía entre puerto y ciudad. A pesar de las reiteradas propuestas en planes y proyectos para liberar el sector portuario central de la ciudad y trasladarlo al sur de la misma, las diversas vicisitudes político-económicas impiden la concreción de dicho objetivo hasta mediados de 1980.

Sin embargo, en las últimas décadas del siglo XX, el incremento de flujos de mercancías y las transformaciones tecnológicas llevan a cambiar las técnicas, organizaciones y formas de gestión de las instalaciones portuarias. El puerto que no se adapta a las condiciones requeridas queda obsoleto y no puede estar a la altura de las nuevas demandas del comercio internacional -como el multimodalismo y la articulación de diversas prestaciones-. Por lo cual, estas infraestructuras afrontan una profunda transformación. Las mismas deben ofrecer una compleja red de servicios -en coordinación con los demás conjuntos de organismos y empresas intervinientes-, y estar articuladas en un sistema regional de integración económica.

De este modo, la desindustrialización, la incorporación de tecnologías y las demandas que requieren los puertos dejan grandes superficies en desuso en áreas urbanas estratégicas. En los decenios recientes, muchas ciudades toman el desafío de reconquistar sus *waterfronts*. Las mismas redescubren las posibilidades que brindan los frentes fluviales y se proponen reinstaurar las complejas relaciones entre tejido urbano y agua, en muchos casos negadas durante décadas. La reconversión ribereña pasa a ser tema estratégico en las agendas de planificación. La posibilidad de recuperar estos espacios resulta un desafío de gran oportunidad que afrontan las ciudades portuarias, ya sea a partir de una recualificación de espacios públicos, de la revalorización patrimonial, de la conformación de una fachada fluvial o de una nueva imagen urbana. No obstante, también entran en juego intereses contradictorios, como la especulación del mercado inmobiliario frente a la reinserción de estas áreas de gran potencial que tienden a elevar cuantiosamente el valor del suelo -generando plusvalías urbanas-.

1. En 1852, Justo José de Urquiza -Director Provisional de la Confederación Argentina- solicita al gobernador de Santa Fe, Don Domingo Crespo, erigir a Rosario como ciudad. Esta declaratoria, en el marco de la renovada Confederación, posiciona a Rosario en un nodo clave -político y comercial- del país. Asimismo, meses más tarde Urquiza firma un decreto unilateral que plantea la liberación de los ríos -a fin de terminar con el monopolio de Buenos Aires-, habilitándose así la Ciudad de Rosario como puerto y aduana de la Confederación. Es así que, Rosario y su región comienzan un período de creciente desarrollo, cambiando plenamente su estructura económica.

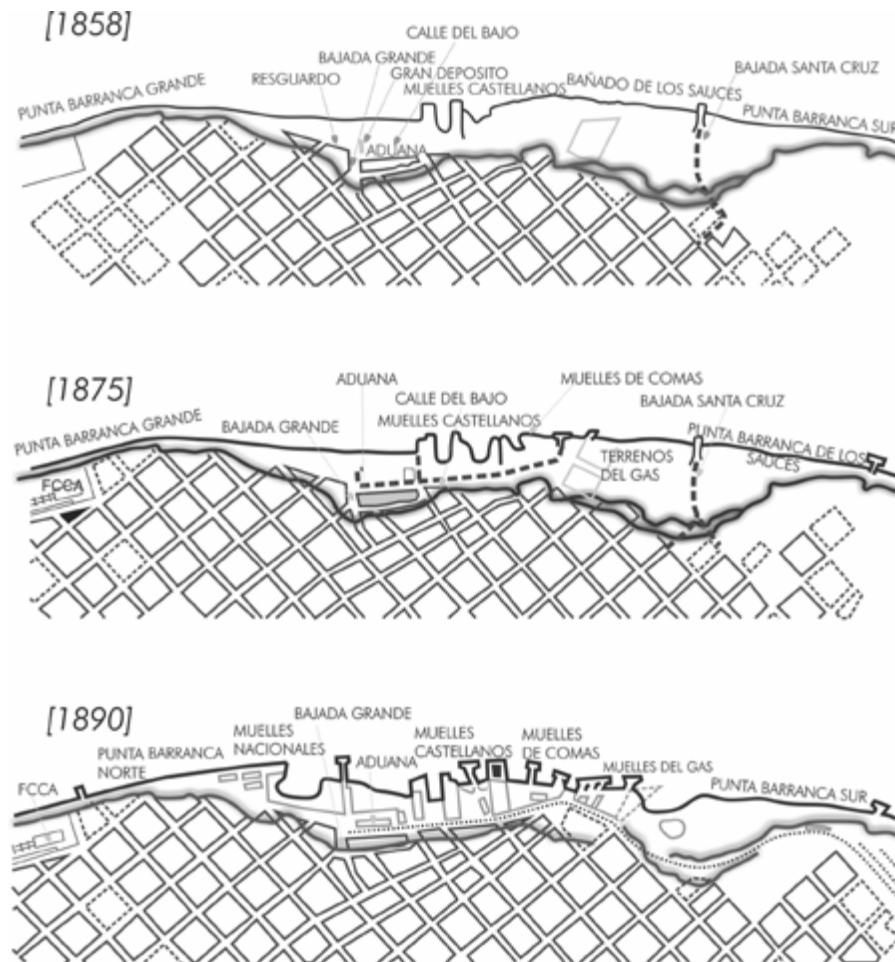


Figura 1. Proceso de transformación del puerto en la ribera central de Rosario: 1858 - 1875 - 1890. Fuente: *Elaboración propia en base a Mongsfeld (1983)*

En este contexto, Rosario desde mediados de la década de 1980 comienza el proceso de transformación de la ribera central a fin de reconectar la ciudad con el río a través de una nueva mirada del espacio público, asegurando un continuo de parques junto con la revalorización de las marcas históricas identitarias. De este modo, el presente artículo se propone desarrollar la evolución del frente del Paraná y las relaciones puerto-ciudad a lo largo del tiempo, a fin de contribuir al conocimiento sobre las transformaciones de los frentes fluviales y de las instalaciones portuarias obsoletas en las ciudades contemporáneas.

De pequeño poblado a polo portuario internacional

A partir de diversos procesos que se desatan a mediados del siglo XIX, Rosario inicia una nueva etapa en la formación y transformación de su territorio. La declaratoria de ciudad, las medidas de la liberación de los ríos y las leyes de tarifas diferenciales -entre otros factores-, favorecen este puerto y la ciudad comienza un período de creciente desarrollo, cambiando plenamente su estructura económica. Es así que la actividad productiva regional pasa a sintetizarse por la tríada: área rural productora, transporte ferroviario y puerto exportador. El tendido de nuevas vías ferroviarias, como las nuevas instalaciones portuarias, favorecen esta creciente expansión (Figura 1). Rosario se posiciona entonces como punto terminal de una vasta zona productiva.

A fines del siglo XIX el crecimiento y el progreso siguen en auge, especialmente a partir del aumento de las actividades portuarias -en 1889 se produce su máxima recaudación-.

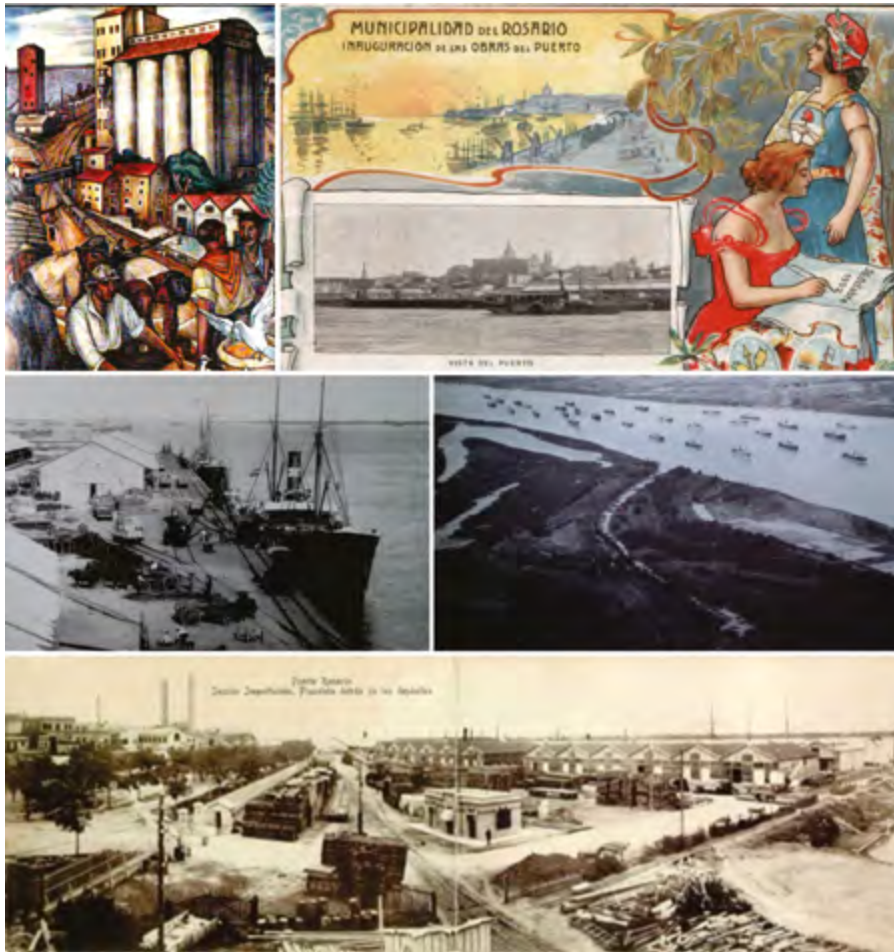


Figura 2. Auge del Puerto de Rosario: Arriba izq.: Luis Ouvrad, Puerto de Rosario, 1942. Arriba der.: Postal de la inauguración de las obras del Puerto de Rosario, 1902. Centro izquierda y abajo: Puerto de Rosario. Centro derecha: Panorámica del río Paraná durante la primera guerra mundial. Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario, Museo de la Ciudad de Rosario, Ielpi y Vila Ortiz (1995) y Archivo General de la Nación.

Por lo cual, se promueve la construcción de nuevas instalaciones. A través de inversiones franco-belgas se inauguran las obras del Puerto de Rosario en 1902, habilitándose en 1905 los primeros mil metros de muelles (Figura 2). Así también se crean nuevas vinculaciones ferroviarias al puerto. La costa del área central de la ciudad es ocupada en su totalidad por usos productivos, portuarios y ferroviarios, mientras que presentan usos recreativos el sector ribereño norte -Alberdi- y el sur -Saladillo.

Durante la Primera Guerra Mundial se instalan en las barrancas los primeros silos de almacenaje de cereales para la exportación. El puerto de Rosario, que ve disminuida su actividad durante el transcurso de dicha guerra, en la década de 1920 se recupera y alcanza su máximo nivel, posicionándose como el principal exportador de granos del país y uno de los principales a nivel mundial.

A pesar de la relevancia del puerto para la transformación de Rosario, ya desde las dos primeras décadas del siglo XX se manifiestan diversas críticas en torno a las instalaciones ferroportuarias ubicadas en el centro de la ciudad (Figura 3). Las mismas constituyen una barrera entre la trama urbana y el río, como también presentan diversas problemáticas de contaminación y de desarticulación entre los diversos barrios. Por lo cual, en este período se intensifican las demandas y pedidos de una planificación urbana organizada. Como explican Noemí Adagio y Ana María Rigotti:

La costa, el bajo, esa zona peligrosa, ambigua, ganada por las malezas, la ranchería y la acumulación caótica de rieles, puentes, grúas, galpones y chimeneas, aparece ahora como escenario imprescindible y eje articulador de todo equipamiento urbano



orientado a la vida sana, el disfrute del aire y el sol, el sport, la contemplación estética y la socialización armónica de todas las clases (Adagio y Rigotti, 1995:18).

Por este motivo, entre las décadas de 1920 y 1930, se producen proyectos, planes y propuestas de iniciativas diversas que plantean diferentes miradas sobre Rosario y la reconquista pública de su espacio ribereño. A su vez, el crecimiento poblacional acelerado² junto a la encrucijada ferropuertuaria establecida en el territorio conduce a una serie de debates que plantean la necesidad de la redacción de un plan regulador para la ciudad. De este modo, en 1929 a través de la Ordenanza N° 58, la Municipalidad de Rosario encarga la realización del mismo al ingeniero y urbanista Carlos M. Della Paolera, al arquitecto e ingeniero Ángel Guido y al ingeniero Adolfo P. Farengo.

En el diagnóstico inicial realizado para este plan se identifica la importancia económica de Rosario con relación a su localización sobre el río Paraná y por su *dilatado Hinterland*³ que se extiende en esta relevante región agrícola del país. Dicho documento si bien considera que la presencia de las infraestructuras portuarias, ferroviarias e industriales posiciona este territorio en un rol de gran importancia, tanto a nivel nacional como internacional, también plantea la necesidad de una reestructuración de las mismas:

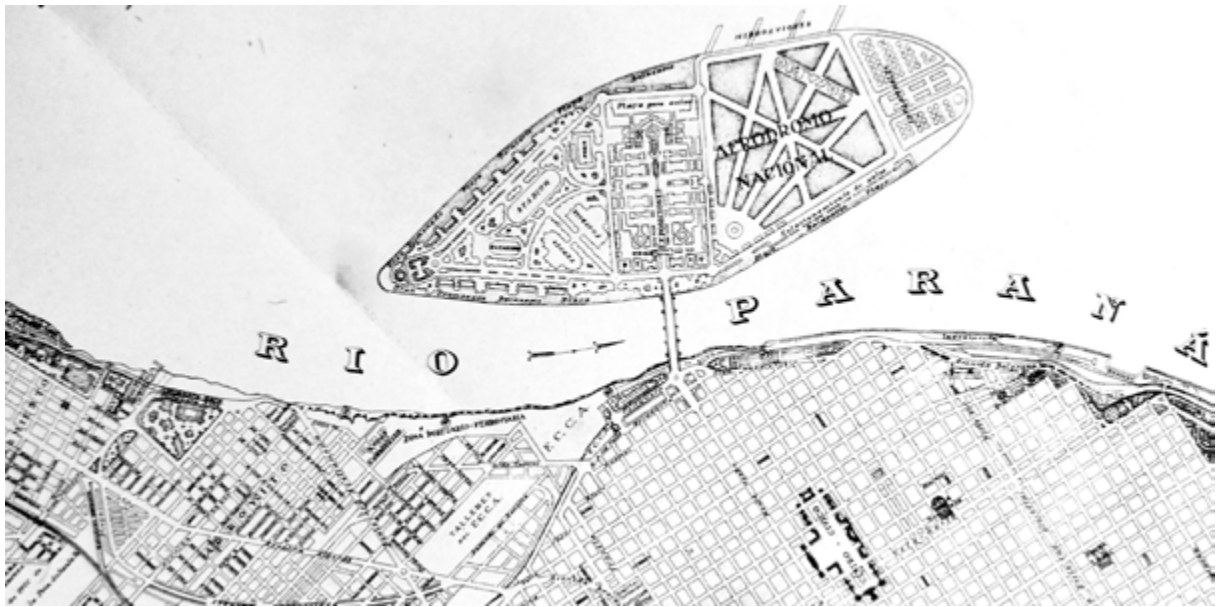
El desarrollo vertiginoso de Rosario en estas últimas décadas, es la consecuencia de una concentración de actividades encauzadas por sus importantes vías de tráfico. Su puerto, de función marítima y fluvial, figura a la cabeza de los lugares de embarque de cereales del país. La nutrida red ferroviaria que concurre a la ciudad da una idea de su actividad regional y de sus relaciones de intercambio con una extensa zona de la república. La gran vitalidad de su comercio y las industrias, cuya implantación se inicia, ponen de manifiesto el potencial de energía concentrada en esta verdadera capital de una región de ilimitados recursos agrícolas. Si se añade a todas estas manifestaciones de vida, la intensidad cada vez mayor del tráfico que, utilizando los caminos, las vías férreas, fluviales y marítimas, concurre al aprovisionamiento del gran centro de consumo formado por más de medio millón de almas, tendremos una idea de la actividad urbana desbordante que caracteriza a la aglomeración rosarina. Pero este cúmulo de actividades se desarrolla por medios en los que falta en absoluto la coordinación y de este desacuerdo se resienten la economía, la higiene y la estética de Rosario (Della Paolera et al., 1935:11).

En este contexto, la carencia de planificación respecto a las instalaciones ferroviarias y portuarias ocasiona que la ciudad se haya *quedado encerrada* a través de las vías férreas que se dirigen al puerto. Esto provoca la desarticulación entre muchos barrios rosarinos y la desvinculación entre la ciudad y el río por la presencia de la *verdadera muralla* existente en la costanera. Por estas causas, el Plan Regulador de 1935 considera que “la población de Rosario ignora la presencia del majestuoso Paraná que corre a pocos metros de sus barrios más viejos y activos” (Della Paolera et al., 1935), y propone la reestructuración

Figura 3. Frente costero central de la ciudad de Rosario en la década de 1930. Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario.

2. El Primer Censo Provincial de Santa Fe de 1887 registra en la ciudad de Rosario 50.914 habitantes. Sin embargo, en 1910, según datos del Tercer Censo Municipal, la población asciende a 192.278 habitantes. Es decir, en un plazo de veintitrés años, prácticamente se cuadruplica la población.

3. Se refiere al territorio continuo y contiguo de influencia de la ciudad central -Rosario-, que se encuentra dependientemente relacionado a los aspectos económicos y funcionales de esta.



de las componentes ferroportuarias para una mejor optimización y ordenación de las mismas, como también plantea habilitar diversas zonas inaccesibles al público:

Cada actividad debe poder encontrar a lo largo de la costa del Paraná su espacio bien determinado para desarrollarse. Dentro de la región costanera de Rosario no debe haber exclusiones ni desequilibrios pues existe espacio suficiente, tanto para ampliar las instalaciones portuarias como para habilitar numerosas zonas de la costa, para la higiene, el desahogo y el esparcimiento de la población que se ha visto privada hasta hoy del acceso a la margen de su río majestuoso (Della Paolera et al., 1935:12).

De este modo el Plan remarca la importancia de la necesidad de la vinculación con el Paraná, por un lado, desde su rol comercial -productivo-portuario-, y por el otro, bajo el punto de vista higiénico y estético de la ciudad (Figura 4):

Es indispensable defender a la ciudad de la extensión del continuo desalojo de las barrancas del Paraná que ha consumado el sistema portuario actual. La ciudad aislada del río, desde el Frigorífico Swift hasta la Refinería, no tiene en la actualidad, sobre su barranca, 50 metros de balcón hacia el Paraná (Della Paolera et al., 1935:51).

Este Plan Regulador si bien es aprobado por el jurado seleccionado en 1935, no logra llevarse a cabo en lo inmediato. Existen diversas causas por las cuales no pueden concretarse las principales obras proyectadas. No obstante, el motivo fundamental radica en que las infraestructuras ferroviarias y portuarias todavía se encuentran concesionadas en esos años, a pesar de que en estas décadas el puerto comienza a perder el rol central que posee en los períodos anteriores⁴. Por lo cual se imposibilita tanto la reestructuración de dichas instalaciones como la transformación de los espacios productivos en parques recreativos para la sociedad. Esta condición se mantiene hasta la década de 1940, ya que es el 16 de octubre de 1942 fecha en que expira la concesión del puerto a la empresa francesa *Hersent et fils Schneider et Cie* y el mismo es entregado al Estado Nacional.

Frente a la disminución del rol portuario Rosarino, comienza a fortalecerse el del llamado *cordón norte* del Gran Rosario, especialmente en las localidades de Puerto General San Martín, San Lorenzo y Capitán Bermúdez. Las localidades ribereñas, cercanas a Rosario, resultan el ámbito ideal escogido para localizar grandes plantas industriales,

Figura 4. Propuesta de reconversión de la ribera central de la ciudad de Rosario según Plan Regulador de 1935. Fuente: Della Paolera, Guido y Farengo (1935).

4. En parte por la disminución de importaciones y exportaciones, como también por el papel que toman otros puertos nacionales -especialmente el puerto de Buenos Aires que concentra el grueso de las importaciones, seguido por los puertos de Mar del Plata, Bahía Blanca y Necochea-.



particularmente las vinculadas a la química y petroquímica dada la proximidad de la destilería de petróleo y del oleoducto de Campo Durán-San Lorenzo. También se incrementa la rama metalúrgica y los molinos, entre otros. Como explica Mongsfeld:

Figura 5. Ribera sur de Rosario según Ordenanza N° 1.030. Fuente: Montes (1980:30-31).

Todas estas nuevas actividades integradas a las existentes heredadas de etapas anteriores, transforman el área en un conglomerado económico de múltiples funciones: núcleo intermediario y comercializador de la producción agropecuaria de la región, centro exportador y de servicios y sede de un dinámico proceso industrial (Mongsfeld, 1971:52).

La mayor concentración industrial se realiza en la ribera del Paraná. La elección de este frente costero se fundamenta principalmente en las características de comunicación e infraestructura que presenta: aprovisionamiento de agua; profundo canal navegable; infraestructura vial, ferroviaria y portuaria; disponibilidad de extensas parcelas frentistas al río; existencia de otras industrias clave para el desarrollo de determinados rubros -por ejemplo la planta de la empresa petrolera YPF-; disponibilidad de gas y petróleo; y mano de obra, producto de inmigraciones externas e internas. Esta proliferación productivo-portuaria trae consigo la expansión de las áreas urbanas, conformando así la conurbación que abarca desde la localidad de Puerto General San Martín hasta Villa Gobernador Gálvez y que continúa de manera fragmentada hasta San Nicolás, provincia de Buenos Aires.

A su vez, durante la presidencia de Juan Domingo Perón, el 1° de marzo de 1948, el Estado toma posesión de los ferrocarriles en manos de empresas de capitales ingleses. Asimismo, la construcción de caminos pavimentados, la incorporación del autobús, el incremento del transporte de cargas por automotor y la crisis existente en materia ferroviaria, entre otras causas, cambian las lógicas de movilidad regional. Frente a este contexto, se propone la realización de un nuevo plan para la ciudad. Nuevamente la reestructuración ferroviaria y la liberación de instalaciones portuarias en la ribera central de Rosario -y su respectivo traslado al sur- vuelven a ser tema principal del denominado *Plan Rosario* (Figura 5). Este documento es aprobado por la Ordenanza N° 1.030 de 1953. Sin embargo, con la llamada *Revolución Libertadora* -golpe de Estado de 1955- se anula este plan. No obstante, con las primeras elecciones presidenciales realizadas posteriormente al golpe, asume la presidencia Arturo Frondizi. Este nuevo gobierno retoma los postulados de la Ordenanza N° 1.030 y reivindica sus lineamientos a través de la Ley Nacional N°16.052, lo que posibilita comenzar la anhelada reestructuración ferroviaria a través de expropiaciones y supresión de ramales.

Posteriormente, en 1966, durante la presidencia de Arturo Illia se crea, a instancias de la Secretaría de Transportes de la Nación, la Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para Rosario, integrada por representantes de Ferrocarriles



Argentinos, delegados de la Provincia de Santa Fe y de la Municipalidad de Rosario. No obstante, el 28 de junio de ese mismo año, se produce un nuevo golpe militar -esta vez del General Juan Carlos Onganía-, que interrumpe el proceso anterior. Sin embargo, este Gobierno dictatorial promueve una política general de planeamiento, lo que lleva al Gobierno provincial a dictar el Decreto N° 7.317/67 en el que se exige a todas las municipalidades y comunas a redactar su propio plan urbano. De este modo, se encomienda la redacción del Plan Regulador de Rosario a la mencionada Comisión Coordinadora Urbanística -destacándose el rol del Arq. Oscar Mongsfeld-. Este nuevo documento reemplaza al anterior Plan Rosario en lo que se refiere al reordenamiento de la estructura urbana, incluidas las instalaciones portuarias y la propuesta de sistematización de la circulación ferroviaria y vial.

El Plan Regulador de Rosario, aprobado en 1967 por Ordenanza N° 34.318 y por Decreto Ley provincial N° 4.188/68, desarrolla los siguientes componentes principales: Sistema portuario, Sistema ferroviario, Sistema vial; Aeropuerto; Centros urbanos; Centros de recreación y Sistema de desagües. En relación con el frente costero de la ciudad se plantea dismantlar las instalaciones portuarias existentes en la zona norte y centro, y reemplazarlas por nuevas construcciones en la ribera baja al sur. El Plan define como *Puerto Rosario* a las infraestructuras que abarcan desde la Estación Fluvial hasta la desembocadura del arroyo Saladillo. A su vez, se hace hincapié sobre el *aprovechamiento parcial* del río como elemento paisajístico, debido a las barreras que conforman las instalaciones ferropuertuarias. Estas fragmentan el sector ribereño e impiden el acceso a la costa en gran parte del recorrido. Por lo cual, se propone un recorrido diversificado que resulte “una verdadera espina que dé las características de la ciudad cambiando su orientación actual de *espaldas al río* hacia una *abierto al río*” (Ansaldi et al., 1971).

Finalmente, en el año 1976 se produce el último golpe militar denominado *Proceso de Reorganización Nacional* bajo la figura del General Jorge Rafael Videla, durante el cual se anulan y suspenden todas las iniciativas en curso. Durante el transcurso del mismo (1976-1983), se realizan diversas acciones contrarias y opuestas a lo encomendado en los planes anteriores, dado que se vuelve atrás en muchas políticas, mecanismos de gestión y planificación. A su vez, en este período se aprueban ocupaciones de usos portuarios en tierras ya liberadas de estas instalaciones según lo dispuesto por el Plan Regulador aprobado en 1967. Se efectúan así, diversas transgresiones al mismo⁵.

Asimismo, en la década de 1970 con la demanda de los mercados internacionales y los precios competitivos comienza a producirse una producción masiva de oleaginosas que, junto a la industrialización de la soja, conlleva la instalación de nuevas plantas de procesamiento como la expansión de las existentes (Basadonna, 2002). También así,

Figura 6. Fotogramas del cordón industrial del frente ribereño metropolitano de Rosario entre las décadas 1950-1970. Fuente: Documental Paraná. Biografía de un río, capítulo “Aguas del tiempo” (2011).

5. Durante el período de dictadura militar -entre 1976-1983-, se violan las disposiciones planteadas en el Plan Rosario Ferro-urbanístico -Convenio General Tripartito-, la Ley Nacional N° 16.052/61, el Plan Regulador y el Código Urbano de Rosario de 1968. En estos documentos se propone la reestructuración ferropuertuaria de la ciudad a través de la liberación de tierras del sector norte y centro, a fin de trasladar al puerto a la zona sur. No obstante, en esos años se otorgan como cesión gratuita terrenos de propiedad del Estado Nacional a firmas privadas -Genaro García S.A., por ejemplo-, permitiendo el emplazamiento de nuevas instalaciones portuarias en el sector conocido como Puerto Norte. Asimismo, durante este período se concreta la adquisición de la Unidad 1 del puerto por parte de la Federación Argentina de Cooperativas Agrarias -F.A.C.A.-, también en discrepancia con las disposiciones normativas ya mencionadas.



estas plantas comienzan a tener instalaciones propias de embarque, que generalmente operan con permisos provisorios por la reglamentación vigente. La orilla occidental del Paraná se consolida como corredor industrial y portuario de gran importancia a nivel nacional⁶. El mismo desde finales de la década de 1980 ya resulta un polo exportador consolidado⁷ (Figura 6).

A pesar de no poder concretar en el período comprendido entre 1920-1980 la anhelada reconversión de la relación ciudad-puerto, sí se prefiguran los grandes temas de transformación que finalmente acontecen a partir del retorno democrático de 1983. Es decir, diversos temas recurrentes, como el reclamo constante de reconectar la trama urbana con el río desde una perspectiva recreativa y liberar el área central de Rosario de las instalaciones ferroporcuarias -a fin de transformarlas en nuevos espacios públicos ribereños-, recién se comienzan a concretar a mediados de la década de 1980.

Hacia una nueva dialéctica ciudad-puerto

Reconversión del frente costero en un contexto democrático (Década de 1980)

A pesar de las reiteradas propuestas de liberar el sector ribereño central de Rosario de instalaciones portuarias, a comienzos de la década de 1980 el mismo todavía se encuentra ocupado por usos productivos. Debido a esta situación, se registran diversos conflictos en relación con el tejido urbano circundante como ser el desprendimiento de polvillo que se sucede durante la carga de cereales y la movilidad de gran caudal de camiones en el casco céntrico densamente poblado. De manera que, aún en este período se identifican grandes áreas expectantes de transformación (Figura 7):

La mayor parte de la traza urbana está separada de los muelles por grandes construcciones portuarias, silos y plantas de almacenamiento (...) sería beneficioso que se pudiera acceder a la costa en diversos tramos de esos varios kilómetros afectados hoy a puerto, reparticiones administrativas o aduaneras. Como se sabe, el acceso a los muelles no es irrestricto, ya que se encuentra limitado por infranqueables muros, cercos o puestos de vigilancia que impiden pasar al recinto portuario si no se dispone de una credencial específica (Diario La Capital, 15 de marzo de 1988).

La ciudad afronta un proceso de crisis y deterioro de su actividad portuaria. Aunque sigue representando uno de los principales polos de exportación del país, las nuevas autoridades democráticas de 1983 se encuentran con la existencia de graves conflictos portuarios y de almacenaje -además de las violaciones al código urbano que

Figura 7. Fotos ribera de Rosario a comienzos de la década de 1980: Costa de Puerto Norte y Puerto Sur. Fuente: *Jornadas de Divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroporcuarios de la ciudad de Rosario (Municipalidad de Rosario, 1987)*.

6. Se desarrolla así el perfil productivo del Gran Rosario, localizándose en su frente costero grandes industrias. Se construyen numerosos muelles privados de uso exclusivo. La creación de terminales portuarias privadas se intensifica con la Ley N° 22.108 de 1979, la cual permite que las empresas privadas sean propietarias de las mismas. De manera que, a partir de dicha normativa, comienzan a construirse nuevas terminales y ampliarse aquellas existentes, incrementando su capacidad.

7. Por ejemplo, la Región Metropolitana de Rosario, en la década de 1970, registra una media anual de 2,5 millones de toneladas de granos; mientras que, en la década de 1980, pasa a marcar 11 millones -entre granos y subproductos-, captando así más del 60% del total registrado en los puertos del resto del país (Basadonna, 2002).



mencionamos anteriormente-. A su vez, también se evidencia la desactualización de sus infraestructuras. No obstante, desde diferentes ámbitos locales -como la Bolsa de Comercio, el Consejo Provincial de Ciencias Económicas, la Municipalidad de Rosario, la Provincia de Santa Fe, entre otros- se realizan diversos estudios, debates y conferencias a fin de reactivar el puerto y solicitar su transferencia administrativa de la Nación a la Ciudad. Simultáneamente, se reclama la realización de obras necesarias para la modernización del mismo como: la solicitud del dragado del canal Mitre, la finalización de la Avenida de Circunvalación y la mejoras de sus accesos -para permitir el ingreso de los transportes que trasladan los granos a los elevadores locales-, la finalización de la obra del Puerto Sur de Rosario -con la habilitación de la Unidad VII con capacidad de 80.000 toneladas-, y la realización de nuevas instalaciones.

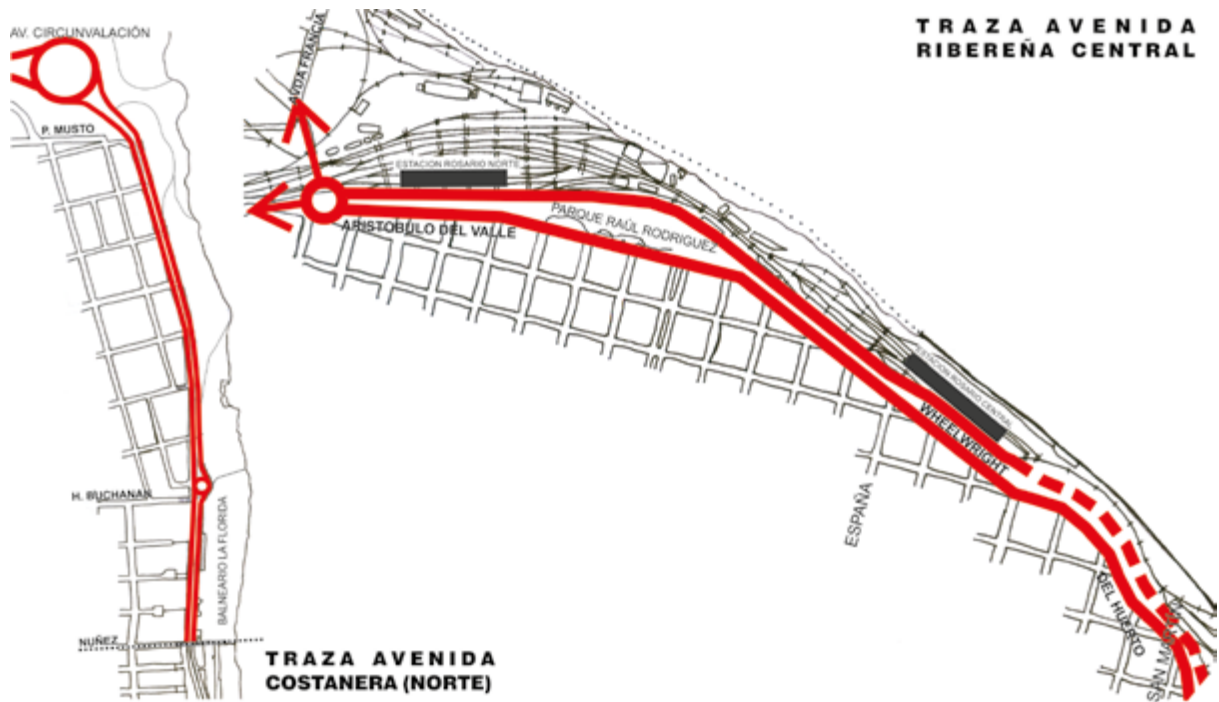
Figura 8. Frente costero central en 1944 y a comienzos del 2000 - Parque España de Rosario. Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario.

Asimismo, en el nuevo contexto democrático, la planificación urbana de Rosario afronta diversos cambios con relación a las demandas colectivas y al reconocimiento de la caducidad de los instrumentos urbanísticos existentes. Es a partir de la articulación de diferentes actores, en diversas instituciones, enriquecidos por la circulación internacional de nuevas ideas y estrategias de planeamiento que se prefigura la transformación del análisis de las problemáticas existentes de la ciudad y de la definición de nuevas directrices de acción. Se propone entonces, la necesidad de realizar un cambio notable en las bases de las ideas del Plan Regulador. Por lo cual, se plantea un profundo cambio del mismo, a fin de que este deje de ser un proyecto terminado de ciudad -imagen a la cual hay que llegar- a fin de que se constituya a través de lineamientos directores. Es así que, a partir de este período, se retoman los principales puntos pendientes de transformación urbana como la reestructuración ferroviaria, el traslado de las instalaciones portuarias y la reconversión del frente costero en un nuevo sistema de espacios públicos a través de una nueva relación ciudad-río.

De manera que, la “Actualización del Plan Regulador y bases documentales para la revisión del Código Urbano” presentado al Concejo Municipal de Rosario en 1991, propone como primer punto de las *operaciones estructurales* a realizar en la ciudad a *la recuperación del frente costero* y en segundo lugar a *la reconversión portuaria*. Según plantea este documento:

La operación promueve el aprovechamiento integral de la costa, reivindicando y reafirmando el carácter litoral de la ciudad, compatibilizando su rol productivo-portuario con el desarrollo recreativo y de turismo microregional de la ribera y de los sectores desafectados de la actividad portuaria (Municipalidad de Rosario, 1991, TII:17).

En el mismo, se caracterizan tres tramos en el frente fluvial -costa norte, costa central y costa alta sur- en relación con las condiciones topográficas particulares y con sus



respectivas potencialidades de uso. Se articulan estas dos *operaciones estructurales*, con el objetivo de hacer efectiva la liberación total de usos ferroviarios en el área central para lograr la modernización portuaria en la costa baja sur y la transformación de dicho frente fluvial en un continuo de espacios públicos, junto al reciclaje de edificios existentes. De manera que, en esta década, se efectúan las primeras refuncionalizaciones de la ribera rosarina.

En primer lugar, el puntapié inicial de transformación es el proyecto del Parque España. Si bien el mismo comienza a gestarse a fines de la década de 1970⁸, se resignifica y se concreta con el retorno democrático (Figura 8). De manera que en 1984 se retoman las gestiones para lograr su concreción y en abril de 1985 los Reyes de España descubren la placa fundacional del complejo, dando inicio a las obras inaugurales de construcción. Las tierras donde se emplaza el mismo pertenecen al Estado Nacional -ex instalaciones ferroviarias-, motivo por el cual, las gestiones de traspaso jurisdiccional resultan complejas en los años siguientes del comienzo de las obras del parque. Con este proyecto se comienza entonces el proceso de recuperación del frente fluvial rosarino, a fin de constituir el llamado *balcón al río*.

Asimismo, en 1987 comienzan las tareas de duplicación de la traza de la avenida ribereña central, entre las calles San Martín y España -vinculando las avenidas del Huerto, Wheelwright, Rivadavia y Aristóbulo del Valle-. Esta transformación vial también recupera y refuncionaliza el obsoleto túnel ferroviario. Además se prolonga la Avenida Costanera, desde calle Nuñez al norte, conectándose con la Avenida Circunvalación (Figura 9). De este modo, se fortalece la nueva relación entre el río y el tejido a través de la completitud y ampliación del recorrido costanero. Se posibilita conformar un paseo recreativo continuo Norte-Sur y se establece simultáneamente la vinculación con los principales corredores urbanos Este-Oeste. Esta reestructuración vial-ferroviaria, iniciada en la segunda mitad de la década de 1980, representa una de las primeras acciones para revertir la mirada de Rosario como *una ciudad de espaldas al río*. La demolición del muro de avenida Wheelwright que separa los terrenos ferroviarios -y por ende el río- de la ciudad, constituye el símbolo de la nueva apertura al Paraná.

Figura 9. Duplicación de la traza de la avenida ribereña. Fuente: Elaboración propia.

8. A través de la iniciativa de la Colectividad Española de crear una plaza de España, el apoyo del Consulado General de España en Rosario, de la Federación de Entidades Españolas de la Provincia de Santa Fe, y del Centro de Arquitectos de Rosario -CAR-, siendo este último el promotor de la selección del estudio Martorell-Bohigas-Mackay para la elaboración del mencionado proyecto. Si bien comienza el encargo en 1978, no es hasta el retorno democrático que se posibilita su desarrollo.



Figura 10. Situación actual del puerto de Rosario en el sector ribereño sur de la ciudad. Fuente: Elaboración propia sobre la base del Plan Maestro de la Costa.

La revalorización de las huellas del pasado y la reconversión de nuevos espacios públicos en el frente costero central (década de 1990)

La década de 1990 trae consigo diversos acontecimientos que inciden en la transformación de la relación ciudad-puerto en Rosario. A nivel internacional, por ejemplo se destacan:

- » Las demandas de modernización de infraestructuras portuarias que solicitan incorporar actualizaciones tecnológicas y una mayor extensión de las actividades y prestaciones, a fin de constituir el puerto como una plataforma logística para las operaciones internacionales;
- » La creación del Mercado Común del Sur -MERCOSUR-, en 1991, entre la Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. A través del mismo se plantea aumentar la competitividad y eficiencia de las dimensiones del mercado de los países miembros, complementar los diferentes sectores de sus economías, acelerar el desarrollo y mejorar la inserción internacional de la región de América del Sur; y
- » El Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra de la Hidrovía Paraná-Paraguay, en 1992, a través del cual se establece facilitar la navegación y el transporte comercial fluvial longitudinal en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar (Zamzem, 2007).



Asimismo, con el gobierno de Carlos Menem, 1989-1999, en la Argentina se implementan una serie de cambios estructurales como: la apertura al mercado internacional, la afluencia de capital extranjero y la reforma del Estado, a través de un proceso de desregulación y de privatización de gran parte de las empresas y servicios estatales. En este marco se dispone la descentralización y transferencia de la administración y explotación de los puertos. A su vez en 1992 se aprueba la Ley N° 24.146 conocida como Ley de Cesión de Tierras, a través de la cual se disponen a título gratuito aquellas infraestructuras no privatizadas -pertenecientes al Estado Nacional-, a favor de las provincias, municipios y comunas. Dicha ley plantea que:

El Poder Ejecutivo Nacional deberá disponer la transferencia a título gratuito a favor de provincias, municipios y comunas, de bienes inmuebles innecesarios para el cumplimiento de sus fines o gestión de la Administración Pública Nacional, sus empresas o entes descentralizados o de otro ente donde el Estado Nacional tenga participación total o mayoritaria de capital o en la formación de las decisiones societarias (Art. 1°, Ley Nacional N° 24.156/92).

Es a partir de estas reformas que cambia el modo de gestión sobre las tierras ribereñas. En este marco legal, se dispone la transferencia de puertos pertenecientes a la nación a las provincias, previa constitución de un ente público no estatal que tenga a su cargo la administración del mismo. En este contexto, en Rosario se crea el Ente Administrador Puerto de Rosario, ENAPRO, que asume sus funciones en octubre de 1994. El ENAPRO, en los años siguientes a su constitución, desarrolla un Plan Maestro para el reordenamiento de espacios y funciones del área portuaria en el cual se prevé la concesión de sectores para la operación privada (Figura 10). A través del mismo se propone lograr la recuperación y la actualización de las instalaciones, a fin de integrar al puerto de Rosario a la red de transporte fluvial de la región y dar respuesta a las nuevas necesidades vinculadas al mercado y al comercio internacional. En el año 2002 se adjudican dichas concesiones a la empresa Terminal Puerto Rosario S.A. de las terminales 1 y 2 por un período de 30 años.

A su vez en el año 1992 también se inaugura el Complejo del Parque España de Rosario. Se produce así la anhelada apropiación del espacio público en el frente ribereño central de la ciudad (Figura 11). La inauguración de este proyecto incentiva la continuidad del sistema de conexión ciudad-río y la restauración de las marcas productivas presentes en la ribera rosarina. De manera que, en esta década, se inicia la mayor parte de las reconversiones de las instalaciones ferroviarias y portuarias en desuso presentes en este sector en conjunto con la creación de nuevos parques públicos.

El Complejo de la Estación Rosario Central, entre los años 1994-1995, es elegido para albergar en su nave central la *Isla de los inventos*. La cual consiste en un espacio de

Figura 11. Parque España de Rosario desde el río Paraná.
Fuente: Fotografía de la autora.



Figura 12. Complejo de la Estación Rosario Central, Galpón N° 10 y Casa del Tango. Fuente: Fotografías de la autora.



Figura 13. Centro de Expresiones Contemporáneas y Centro de la Juventud. Fuente: Fotografía de la autora.

juegos y actividades lúdico-educativas para la niñez, para lo cual se remodelan unos 4.000 m² de boleterías, andenes y dependencias adyacentes originarias de la exestación. A su vez, posteriormente en el marco de la descentralización del Estado Municipal, también se propone a la misma para albergar el Centro Municipal de Distrito Centro -CMD-. También así, el denominado Galpón N° 10, ubicado junto a la barranca del Paraná en la prolongación de la calle España, es restaurado y refuncionalizado para albergar un salón de fiestas y un restaurante (Figura 12 y 15).

La Casa del Tango, en la intersección de la Avenida Wheelwright y España, comprende un conjunto de instalaciones ferroviarias que datan desde la década de 1860 y corresponden a: los antiguos tanques de agua, a la estación denominada Rosario Central Cargas y al inmueble popularmente denominado Viejo Teatro. Dichas construcciones son consideradas de relevancia y no son demolidas en la duplicación de la traza ribereña en 1987. Sin embargo, es recién en 1997 que este conjunto es sujeto a un proyecto propio, a fin de alojar el Complejo Cultural del Tango, en el marco de un convenio de cooperación entre la Academia del Tango y el Municipio.

A su vez, se aborda la reconversión de los galpones portuarios localizados en el sector entre el Parque España y la zona franca de Bolivia, una vez desafectados de las actividades portuarias a comienzos de la década de 1990. Dicho sector constituye un área de gran potencial, dada su situación de fuelle entre el Parque España y el Parque Nacional a la Bandera. De manera que el galpón ubicado en la prolongación de Sargento Cabral y el río es el espacio elegido para la primera gran transformación de estos depósitos. Este es restaurado a fin de albergar el Centro de Expresiones Contemporáneas -CEC-, un espacio de actividades culturales y artísticas principalmente dedicado a los jóvenes. Es inaugurado el 7 de diciembre de 1995. Asimismo, bajo el mismo espíritu, en 1998 se reacondiciona y se habilita el galpón lindero, ubicado entre el CEC y el Parque España, para convertirlo en el Centro de la Juventud, un espacio de desarrollo de talleres y diversas actividades también para jóvenes (Figura 13 y 15).



Es así que se comienza a materializar tanto la articulación de nuevos espacios públicos como la revalorización de las huellas ferroportuarias. De este modo, se registran políticas de gestión continuas en el tiempo desde la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario, a fin de poner en marcha el proyecto anhelado de rearticulación ciudad-río. Por lo cual, el *Nuevo Plan Director Bases para el Acuerdo*, presentado al Concejo Municipal de Rosario en 1999, continúa las directrices propuestas en el plan anterior. El primer Proyecto Estructural que plantea este plan se denomina: *Sistema Ciudad-Río*, y retoma la nueva relación posibilitada entre el Paraná y la ciudad a partir de los procesos iniciados en la década anterior. Este proyecto aborda así los nuevos usos previstos, especialmente relacionados con el espacio público y la recreación, como también la construcción y la definición de una nueva fachada urbana sobre el frente fluvial.

Figura 14. Museo de Arte Contemporáneo de Rosario -MACRO- en Silos Davis. Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento y fotografías de la autora.

Nueva dialéctica ciudad-río (Década de 2000)

Posteriormente a la presentación del Nuevo Plan Director, y profundizando el rol estructural del proyecto de *Ciudad-Río*, se crea en la Secretaría de Planeamiento en el año 2003 el Programa para el Desarrollo de la Costa. Este programa se crea con el fin de realizar un seguimiento particularizado, por lo cual se realiza el Plan Maestro de la Costa de Rosario. Este documento tiene como finalidad continuar con el reordenamiento urbanístico del sector y con la incorporación de nuevos espacios públicos a la ciudad, regulando y controlando los procesos que se desarrollan en esta área para evitar transgresiones a los criterios que orientan dicha transformación. Dichos criterios directores son: la utilización sustentable del río, la reafirmación del carácter público de la costa, la reconversión de áreas desafectadas al uso ferroportuario, puesta en valor de barranca sur, no interferencia de la actividad portuaria con el resto de la ciudad y el reordenamiento y afianzamiento de las actividades náuticas y de pesca⁹.

Justamente durante la primera década de 2000 se concretan los proyectos iniciados en los años anteriores. Por ejemplo, el 16 de noviembre de 2004 abre sus puertas el Museo de Arte Contemporáneo de Rosario -MACRO- en los denominados Silos Davis, construidos en la década de 1930 por el Arq. Ermete De Lorenzi (Figuras 14 y 15). Asimismo, la refuncionalización del Complejo de la Estación Rosario Central junto a la parquización exterior y la articulación con las demás transformaciones realizadas en el marco de la recuperación del frente costero se realiza en el año 2005. A su vez, se continúa la reconversión de todos los galpones portuarios ribereños ubicados entre el Parque España y la Estación Fluvial de Rosario para albergar diferentes funciones, principalmente destinadas a los jóvenes -es de remarcar que este proceso aún sigue en curso-.

De este modo, junto a la restauración de las huellas patrimoniales existentes, se conforma un continuo de espacios públicos a través de la articulación de diferentes parques en las extierras

9. Según se establece en el Plan Maestro de la Costa - marzo de 2007 - (Documento presentado a la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario - Inédito), este plan desarrolla un conjunto integrado de acciones, entre las que se encuentran el desarrollo de: planes especiales, planes de detalle y proyectos urbanos de obra pública. Los mismos tienen como objeto recomponer la unidad de la franja litoral de Rosario, jerarquizar su rol en la totalidad de la ciudad y expandir sus efectos hacia el entorno metropolitano. Este programa termina sus funciones en el año 2008.



Figura 15. Sistema de parques públicos ribereños y reconversión de instalaciones ferro-portuarias. Fuente: Elaboración propia.

pertenecientes al sistema portuario y ferroviario localizadas en la ribera del área central. Desde el Puerto Norte hasta la Avenida Pellegrini se conforma un corredor compuesto por: Parque Sunchales, Parque de las Colectividades, Parque España Norte, Parque España, Parque Nacional a la Bandera y Parque Urquiza -ex Parque de la Ancianidad-. (Figura 15)

El postulado de reconectar la ciudad con el río continúa vigente en la última actualización del Plan Urbano de Rosario 2007-2017. Especialmente en el mismo se hace hincapié en los objetivos y proyectos todavía no alcanzados en el período anterior. No obstante, a pesar de la continuidad de políticas para la recuperación del frente ribereño desde el retorno democrático, aún quedan temas pendientes a concretar en la práctica. También así resulta necesaria una mayor participación pública y una mirada crítica activa sobre cómo se da respuesta a los reclamos sociales realizados durante tantas décadas. Especialmente nos referimos a dos puntos críticos de esta reconversión: el área de Puerto Norte y el sector sur de la ciudad. Sobre estos dos temas, nos focalizamos a continuación.

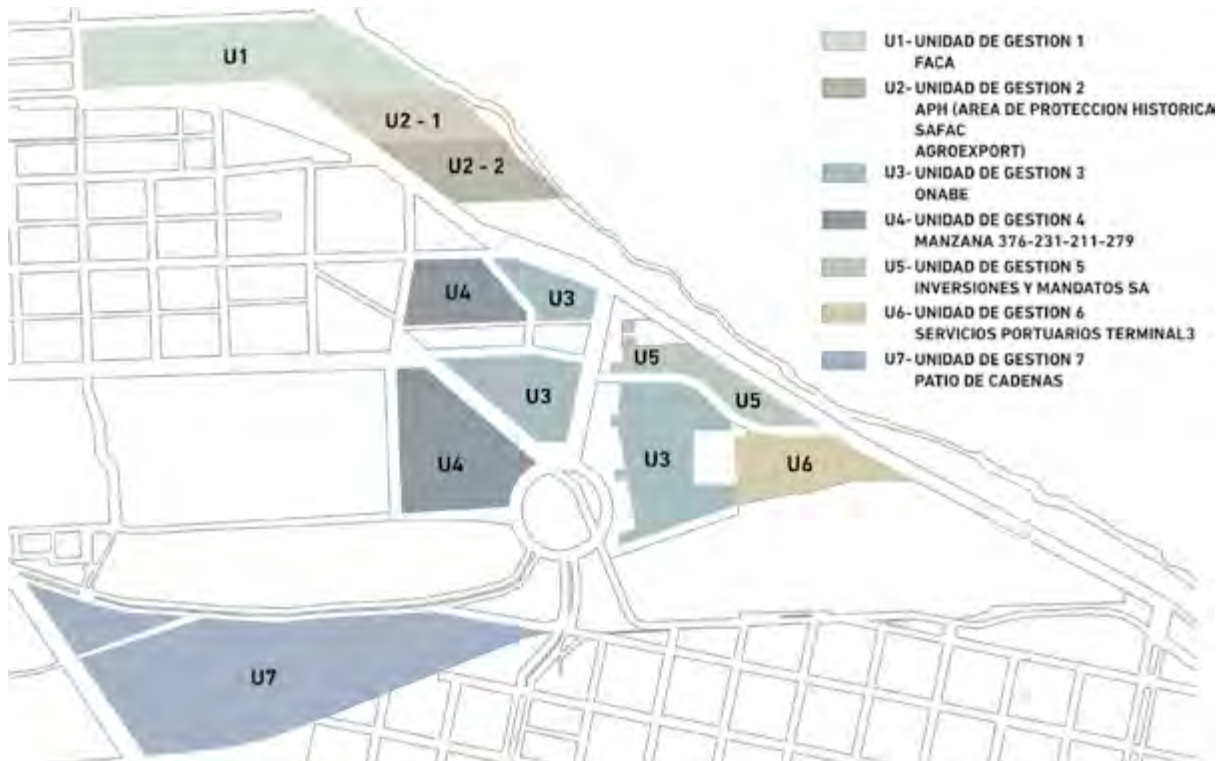
Desafíos pendientes en la reconversión ribereña de Rosario -el norte y el sur- Puerto Norte ¿reconexión ciudad-río?

Luego de numerosos litigios -producto de las violaciones al Plan Regulador de 1967 durante el período de facto de 1976-1983-, recién a fines de la década de 1990 vencen los plazos legales de la firma Genaro García y de la Unidad I, FACA; Unidad II, Agroexport y Unidad III, Servicios Portuarios de la ex Junta Nacional de Granos. De manera que, a finales del siglo XX y comienzos del siglo XXI entra el proceso final de desafectación del área de Puerto Norte y en el año 2004 se desarrolla el Concurso Nacional de Ideas y Anteproyectos para reincorporar a la ciudad las tierras recuperadas (Figura 16).

No obstante, el jurado considera que el proyecto ganador, resultante de dicho concurso, registra *falencias e indefiniciones* y recomienda al municipio profundizar y definir técnicamente esta propuesta. De manera que, se desarrolla un nuevo proyecto a cargo de la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario y en el año 2005, a



Figura 16. Foto sector Puerto Norte en 1998. Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario.



través de la Ordenanza N° 7.892, se aprueba el Plan Especial de Puerto Norte. A través de este instrumento de planificación se definen indicadores especiales, usos del suelo y modalidades de ocupación específicas. Estos se fijan en relación con las previamente definidas Unidades de Gestión¹⁰ (Figura 17). El cuerpo normativo completo de Puerto Norte se compone por una ordenanza básica y siete ordenanzas complementarias, vinculadas a cada unidad de gestión.

En este sector se planifica y gestiona de un modo distinto al resto de las intervenciones del proceso de recuperación del frente costero. El rol de los promotores privados y la presión del mercado inmobiliario en las tierras estratégicas expectantes de refuncionalización, junto a una tendencia de *gestión empresarial* del Estado en estas áreas de gran potencial, producen una ruptura de los lineamientos de *producción de espacio público*. Como explica Adrián Gorelik:

Figura 17. Sectorización de Unidades de Gestión - Plan Especial Puerto Norte. Fuente: Elaboración propia.

10. Las mismas se demarcan según siete polígonos y se las identifica como unidades de gestión -en función de la propiedad de la tierra o de las diferentes modalidades de organización entre propietarios-, las cuales se aprueban en normas complementarias.



El poder público y, a su manera, también la cultura arquitectónica, abandonaron por completo la ideología de la compensación urbana reemplazándola por la de la ciudad por partes (...) la atención postmoderna al fragmento, lejos de aparecer como un modo de respeto a la diferencia, es apenas una confirmación celebratoria de la desigualdad. (...) Lo que está desapareciendo es la posibilidad de imaginar colectivamente la ciudad futura en base a las potencialidades de ese espacio público (Gorelik, 1997; citado por Muñoz, 2008).

Figura 18. Asentamientos irregulares entre las unidades de gestión de Puerto Norte y rejas pertenecientes a las nuevas construcciones. Fuente: Fotografías de la autora.

Si bien este proyecto se encuentra mayormente en curso¹¹, las rejas perimetrales de los sectores ya terminados recuerdan aquellas pertenecientes a las instalaciones ferroporcuarias negadas durante tantas décadas. A su vez, por fuera de las mismas, estas unidades de gestión de desarrollo inmobiliario para clase alta y media-alta lindan con asentamientos irregulares y unidades habitacionales precarias (Figura 18). Parecería, entonces, que los límites presentes en este sector urbano han cambiado de dueño y de nombre, pero siguen presentes en el reclamo de la apropiación de estas tierras para la sociedad en su conjunto.

11. Se encuentran en construcción gran parte de las Unidades de Gestión y otras aún están en etapa de aprobación del proyecto. Por este motivo, aún no podemos discernir sobre los resultados definitivos de este plan -en cuanto a la relación del mismo con la trama urbana circundante, la calidad y cantidad de espacios públicos recuperados, los procesos sociales existentes -como gentrificación-, entre otros.

Costa sur de Rosario ¿una nueva relación puerto-ciudad?

Desde los primeros lineamientos de transformación estructural propuestas por la oficina del Plan Director, a fines de la década de 1980, la ribera sur de la ciudad es identificada por dos sectores: la costa alta, principalmente dedicada a residencias de carácter social, junto a componentes recreativos; y la costa baja, como área de reconversión portuaria. Según se establece en el Plan Director de 1991:

La particular condición topográfica de este sector admite la adecuada coexistencia de los usos portuarios y la accesibilidad urbano-regional y primaria sobre la barranca baja, y de los usos residenciales y recreativos sobre la barranca alta (Municipalidad de Rosario, 1991: TII-p.17).



El sector de barranca alta está limitado por la avenida Pellegrini al norte, la calle Lamadrid al sur; el eje constituido por la Avenida Abanderado Grandoli; la continuación hacia el norte por las trazas ferroviarias desafectadas y la calle Esmeralda; y el acceso sur a puerto. Mientras que, la costa baja sur se constituye en la franja existente entre la Zona Franca de Bolivia y la desembocadura del arroyo Saladillo. Esta última asume un rol predominantemente portuario pero también se encuentran asentamientos irregulares -cerca de estas instalaciones- y clubes con equipamiento de guarderías náuticas (Figura 19).

La costa sur se constituye actualmente como el fragmento ribereño de Rosario que presenta mayores conflictos desde el punto de vista paisajístico y ambiental. En este sentido, se identifica una alta vulnerabilidad social, presentando una baja calidad de vida de gran parte de sus habitantes. Se registran sectores que atraviesan una gran segregación social. Este fragmento posee la mayor deuda en torno a la transformación urbanística ribereña. Si bien la transformación de la ribera rosarina se reposiciona como el espacio turístico-recreativo principal de la ciudad -atrayendo además nuevas inversiones y generando plusvalías al tejido lindante-, la costa sur es relegada, presentando

Figura 19. Ribera Sur de Rosario: Costa Alta y Costa Baja.
Fuente: Elaboración propia sobre imágenes Google Earth y archivo Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario.

otras dinámicas completamente distintas a las que atraviesa el resto del frente fluvial en las cuales se resaltan: condiciones de desigualdad, fragmentación socio-territorial y exclusión social.

Sin embargo, a pesar de la desidia existente en este fragmento urbano, también se proponen diversos proyectos y enclaves con gran potencial de transformación urbana. Entre ellos se destacan: la construcción del Parque Ribereño El Mangrullo; la preservación ambiental de la barranca sur; y la completitud y articulación del sistema de espacios verdes denominados de *interfase puerto-ciudad*¹². A su vez, se plantea el reordenamiento de: los clubes de pesca, el brazo norte del Arroyo Saladillo, el asentamiento El Mangrullo, el sector de la isla del Saladillo y el proyecto recreativo-comercial del Frigorífico Swift -en coordinación con el Municipio de Villa Gobernador Gálvez- (Galimberti, 2014). No obstante, la mayoría de estas propuestas aún siguen siendo una cuenta pendiente. Por lo cual, este sector todavía resulta expectante de una reconversión inclusiva y articulada entre las diversas actividades, a fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Esta premisa consiste en uno de los mayores desafíos todavía a abordar en la reconversión del frente fluvial de Rosario.

12. Según el Plan Maestro de la Costa, los espacios verdes de interfase puerto-ciudad son: el Parque Italia, Parque La Tablada, Parque del Mercado, los Parques-Huerta y el Parque Regional Sur

Algunas reflexiones finales

La relación puerto-ciudad constituye el eje de la conformación y transformación de Rosario. Este vínculo siempre ha estado caracterizado por una dialéctica conflictiva, dado que por un lado se considera al rol portuario la *razón de ser* de la ciudad, y por el otro, se reclama la liberación de estas instalaciones a fin de articular la trama urbana con el río. De este modo, la reconfiguración de Rosario con su puerto ha sido tema central de la planificación local desde las primeras décadas del siglo XX. No obstante, la misma recién comienza a materializarse en las últimas tres décadas, a través de una nueva mirada sobre el rol del espacio público y la reconversión de las marcas identitarias de la ciudad.

Es a través de la continuidad de políticas de planificación, gestión e intervención sobre estos espacios que se posibilita la *reconquista* del frente ribereño central de la ciudad, simultáneamente a la consolidación del sistema portuario en el sector sur de la misma. En este sentido, es que la reconversión del *waterfront* rosarino se posiciona en la Argentina como ejemplo clave de una nueva relación entre la trama urbana y el río, de revalorización de las huellas heredadas y de creación de un continuo de espacios públicos que conforman una nueva fachada fluvial. La ribera de Rosario, fundamentalmente en el área central, resulta la postal que se muestra a los otros y que constituye escenario para el fomento del turismo local.

No obstante, a pesar de la ejecución de gran parte del proyectado Plan Maestro de la Costa, el mismo aún se encuentra inconcluso. A su vez, contrariamente al impulso inicial de las acciones previstas, actualmente existe un predominio de actividades privatizadoras en los espacios ribereños -o bien de acceso restringido a un determinado sector de la población-. Esto conduce a una reflexión respecto al rol del Estado frente a la presión del mercado y las operaciones inmobiliarias privadas sobre estos grandes espacios estratégicos de reconversión urbana, como sucede por ejemplo en el caso de Puerto Norte. Parecería que la gestión pública en los últimos años se debilita frente a la presión del capital a nivel global que demanda espacios estratégicos para nuevas áreas comerciales-residenciales que otorguen una nueva imagen de marketing urbana. La reestructuración de los espacios productivos obsoletos contemporáneos -con importante incidencia del capital privado-, conduce a una homogeneización de proyectos a escala global de reconversiones de *waterfronts* que tienden a borrar la identidad de cada territorio.

De manera que, solo algunos actores prevalecen en la decisión de las nuevas políticas de transformación urbana, mientras que otros son relegados y negados. Por ejemplo esto se verifica en la reconversión sur de Rosario. El traslado y consolidación de las infraestructuras portuarias a este sector ha sido abordado en conjunto desde la planificación, con relación a la recualificación completa del área y a su articulación con otras actividades: residenciales, recreativas, culturales, entre otras. Sin embargo, en la práctica, el mismo aún resulta la principal deuda pendiente de transformación ribereña.

El puerto constituye un motor potencial de desarrollo urbano y no un mero sector desconectado de la ciudad. Parecería que la operación urbana resultante de tantas décadas de planificación ha consistido en un simple traslado de estas infraestructuras -a fin de eliminar las problemáticas del centro-. Esto nos conduce a reflexionar si la reconversión del frente ribereño rosarino a partir de la nueva relación ciudad-puerto significa una mejora en la calidad de vida para todos los ciudadanos o si resulta escenario de disfrute para solo algunos actores.

Bibliografía

- » ADAGIO, Noemí y RIGOTTI, Ana María (1995) Recuperando el río. Ideas, proyectos, realizaciones. Rosario 1935-1940. *Revista A&P* n° 10, Rosario, Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño, pp. 18-21.
- » ANSALDI, María Delia; COREA AIELLO, Mario y PLA, Delia (1971) *Análisis preliminar de la estructura física del Área Metropolitana de Rosario*. Cuaderno n° 9 de Prefectura del Gran Rosario. Rosario: Prefectura. Depto. Promoción y Desarrollo. Sección de Prensa y Difusión.
- » BASADONNA, Juan Antonio (2002) Complejo Rosafé. El Río: desarrollo del interior. En: Borthagaray, J. M.I (comp.) *El Río de la Plata como territorio*. Buenos Aires, FADU, Infinito, pp. 247-267.
- » DELLA PAOLERA, Carlos; FARENGO, Adolfo y GUIDO, Ángel (1935) *Plan regulador y de extensión*. Rosario: Municipalidad de Rosario.
- » IELPI, Rafael y VILA ORTIZ, Gary (1995) *Rosario 1880-1930. Imágenes de la memoria*. Rosario: Juan Carlos Caride - María Cristina Butteri.
- » MONGSFELD, Oscar (1971) *Evolución histórica del área de la Prefectura del Gran Rosario*. Cuaderno de trabajo de Prefectura del Gran Rosario n° 7. Rosario.
- » MONGSFELD, Oscar (1983) *Rosario ciudad - puerto*. Rosario: Centro de Estudios Urbanos del Rosario.
- » MONTES, Alberto (1980) La azarosa aventura de la Ciudad Universitaria de Rosario. *Revista de Historia de Rosario* año XVIII, n° 32, Rosario, pp. 29-38.
- » MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1987) *Jornadas de divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroporuarios de la ciudad de Rosario*. Rosario: Secretaría de Planeamiento.
- » MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1999) *Nuevo Plan Director, bases para el acuerdo*. Rosario: Secretaría de Planeamiento.
- » MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2008) *Plan Urbano Rosario 2007 - 2017*. Rosario: Secretaría de Planeamiento.
- » MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2007) *Plan Maestro de la Costa*. Rosario: Secretaría de Planeamiento. (Inédito).
- » MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1991) *Actualización del Plan Regulador y bases documentales para la revisión del Código Urbano*. Tomo I y II. Rosario: Secretaría de Planeamiento.
- » MUÑOZ, Francesc (2008) *Urbanalización. Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili.
- » ZAMZEM, Verónica (2007) Cuenca del Plata e Hidrovía Paraguay-Paraná. Proyecciones del transporte fluvial. *Anuario del CIJS*, n° 10. Buenos Aires: La Ley, pp. 387-397.

Fuentes Documentales

- » Archivo Bolsa de Comercio de Rosario

- » Archivo Diario La Capital
- » Archivo General de la Nación
- » Archivo Museo de la Ciudad de Rosario
- » Archivo Secretaría de Planeamiento de Rosario
- » Documental “Paraná. Biografía de un río.” (2011)

Cecilia Galimberti / cecilia.galimberti@gmail.com

Doctora en Arquitectura (Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño - Universidad Nacional de Rosario, 2015). Arquitecta (FAPyD - UNR, 2008). Becaria Postdoctoral del CONICET, Argentina. Investigadora del Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales -CURDIUR-. Docente del Área de Teoría y Técnica Urbanística de la FAPyD - UNR.