A&P
ARQUITECTURA Y PLANEAMIENTO

Colección Tesis Doctorales 02

La reinvención del río

Procesos de transformación en la ribera de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina

Cecilia Inés Galimberti

UNR EDITORA | ROSARIO - 2015 | ISBN 978-987-702-124-0

Galimberti, Cecilia Inés
La reinvención del río: procesos de transformación en la ribera de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina . 1a ed. - Rosario: UNR Editora. Editorial de la Universidad Nacional de Rosario. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. ; A&P, 2015.
E-Book. - (Tesis doctorales)

ISBN 978-987-702-124-0

1. Tesis de Doctorado. 2. Urbanismo. I. Título
CDD 711

Fecha de catalogación: 10/07/2015

LA REINVENCIÓN DEL RÍO

PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN EN LA RIBERA DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE ROSARIO, ARGENTINA

DOCTORADO EN ARQUITECTURA
Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño
Universidad Nacional de Rosario

ARQ. CECILIA INÉS GALIMBERTI

defensa: 10 de marzo de 2015
directora: Isabel Martínez de San Vicente
co-directora: Bibiana Cicutti
jurado: Roberto Kawano, Carlos Reboratti, Graciela Silvestri
calificación: 10 SOBRESALIENTE

A Baby y Enrique, mis padres.

A Alejandro, mi lugar.

AGRADECIMIENTOS

Las siguientes páginas condensan un sueño durante décadas anhelado -desde mi primera infancia y las charlas con mi abuelo sobre el rol transformador del conocimiento en nuestras vidas-. Las mismas son marcas de un largo proceso de aprendizaje inacabado, a través del cual buscando indicios y respuestas he encontrado nuevas preguntas y caminos apasionantes para seguir avanzando -gracias a los cuales me he descubierto a mí misma-. Son numerosas las personas e instituciones que hicieron posible que se materialice esta tesis doctoral:

En primer lugar, quiero agradecer a la directora de esta investigación, Isabel Martínez de San Vicente, quien me ha brindado generosamente su tiempo y experiencia a lo largo de todo este proceso a través de enriquecedoras miradas, observaciones y su constante apoyo y motivación en cada momento. También así agradezco a la co-directora, Bibiana Cicutti, especialmente por su buena enseñanza, que me ha dirigido y acompañado en mis primeros proyectos de investigación. Un especial agradecimiento a José Luis "Pepe" Rosado -profesor, asesor, suegro y compañero-, por las infinitas lecturas y las múltiples horas compartidas entre debates y valiosos comentarios que me han aportado tanto en la presente tesis como en la docencia, la investigación y en mi persona.

A Joaquín Sabaté Bel por su generosidad al recibirme en el Grupo de Investigación en Urbanismo del Programa de Doctorado de la Universidad Politécnica de Cataluña. Gracias por su asesoramiento durante mi estancia de investigación en Barcelona y por sus invaluables aportes a la presente tesis. Sus palabras y consejos sin dudas generaron una reinvención de la misma. A Carlos Reboratti, evaluador externo, por su tiempo y dedicación a la lectura de la tesis. Le agradezco enormemente su mirada, sus enriquecedoras y precisas observaciones que significaron un aporte de enorme valor a la construcción final de esta investigación.

Agradezco a la Universidad Nacional de Rosario, a la Facultad de Humanidades y Artes y fundamentalmente a la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño -FAPyD-, mi apreciada casa de estudios. También así al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas -CONICET- por posibilitarme transitar este recorrido a través de las Becas de Posgrado TI y TII. Al Programa de Doctorado de Arquitectura de la FAPyD, sus miembros, coordinadores y docentes: en especial a Ana María Rigotti, Daniela Cattaneo, Jimena Cutruneo, Oscar Bragos y Hector Floriani.

A mis docentes y ahora compañeros de cátedra, urbanistas e historiadores, de los que cada día continúo aprendiendo. A mis alumnos por contribuir en mi curiosidad genuina, ya que como plantea Paulo Freire, la curiosidad es el punto de partida tanto para aprender como para enseñar. Gracias en especial a Silvia Dócola y a Alejandra Monti por sus observaciones y consejos que enriquecieron este estudio. A Mirta Levin y a Metropolitana -Unidad de Planificación de la Municipalidad de Rosario-. A Daniel García Helder por seleccionarme para participar en el Taller de Producción Textual y a mis compañeros del TPT del Centro Cultural Parque España.

A mi familia, amigos y al CIP VI, quienes supieron comprender ausencias y escucharme reiteradamente en múltiples conversaciones sobre la anhelada tesis. A mi hermana Laura, compañera de viajes, por recibirme siempre en su hogar en cada escapada académica a Buenos Aires. Especialmente dedico esta tesis a mis padres, Baby y Enrique. Gracias por sus enseñanzas y apoyo permanente en cada etapa de mi vida, por alentarme a perseverar en cada desafío que he escogido.

Por último, particularmente toda mi gratitud a Alejandro, mi marido, pilar fundamental en este proceso. Esta tesis también le pertenece, ya que no hubiera podido concretarse sin su apoyo incondicional, su incalculable ayuda, paciencia, comprensión, escucha y consejos. Gracias por haberme animado cada día en que podía transitar este camino y posibilitarme realizar nuevas reinvenciones.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

PARTE I

INTRODUCCIÓN

NUEVAS TERRITORIALIZACIONES EN LA DIMENSIÓN METROPOLITANA

01

1.1 "El territorio está de moda" (en la era de la globalización)
- *1.1.1 Tríada TDR*
- *1.1.2 Hacia una revalorización del concepto de lugar en la dialéctica local/global*

1.2 La condición metropolitana
- *1.2.1 Nuevos desafíos en los ámbitos metropolitanos*

1.3 La transformación territorial desde las representaciones culturales

PAISAJES DEL AGUA

02

2.1 Nuevas transformaciones en los *waterfronts* contemporáneos

2.2 Una mirada a las reconversiones de frentes costeros
- *2.2.1 Europa: Rotterdam*
- *2.2.2 Europa: IBA Emscher Park*
- *2.2.3 América del Norte: Río Don - Toronto*
- *2.2.4 América del Norte: Baltimore Inner Harbour*
- *2.2.5 Latinoamérica: Malecón 2000*
- *2.2.6 Latinoamérica: Puerto Madero*

2.3 Algunas reflexiones en torno a las transformaciones de las riberas contemporáneas

PARTE II

INTRODUCCIÓN

A ORILLAS DEL RÍO

03

3.1 La antropización del territorio: conquista y poblamiento

3.2 La "invención" del río

3.3 En el umbral del siglo XX

3.4 "La región cambió la voz"

PLANIFICAR EL TERRITORIO

04

4.1 Primeros planos para la ciudad de Rosario

4.2 La mirada regional en los primeros planes reguladores para la ciudad
- *4.2.1 Plan Regulador y de Extensión de la Municipalidad de Rosario - 1935*
- *4.2.2 Plan Rosario - 1952*
- *4.2.3 Importancia de la Cartografía Regional*
- *4.2.4 Plan Regulador Rosario -1967*

4.3 La conformación de un organismo metropolitano: Prefectura del Gran Rosario -Hacia una definición metropolitana-
- *4.3.1 Creación de Prefectura - Definición del Área*
- *4.3.2 Lineamientos y desarrollos del Organismo de Prefectura del Gran Rosario*
- *4.3.3 Complejo Regional Rosario - Victoria*

4.4 Fin de una etapa de planificación

PARTE III

INTRODUCCIÓN

05

NUEVAS MIRADAS EN LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

5.1 Un cambio de mirada -Década de 1980-
- *5.1.1 Hacia un cambio en la planificación urbana*
- *5.1.2 Comienzo de una nueva etapa*
- *5.1.3 El Plan como estrategia de acción*
- *5.1.4 La Actualización del Plan Regulador*

5.2 La consolidación del planeamiento en Rosario -Décadas de 1990 y 2000-
5.3 Hacia una planificación metropolitana
5.4 La planificación local en el ámbito metropolitano

06

TRANSFORMACIONES EN LAS DINÁMICAS PRODUCTIVAS

6.1 Ciudad - Puerto - Región
- *6.1.1 Rosario ciudad "porteña"*
- *6.1.2 Sistema portuario regional*

6.2 Cambios en los sistemas de producción
- *6.2.1 Transformaciones en la estructura productiva-industrial regional*
- *6.2.2 Transformaciones en la estructura agrícola-ganadera*

6.3 Comunicación regional
- *6.3.1 Transformaciones ferroviarias*
- *6.3.2 Transformaciones viales*
- *6.3.3 Puente Rosario Victoria - Sobre el río de dos orillas*
- *6.3.4 Vías Navegables*

07

LAS MARCAS ACTIVAS DEL PATRIMONIO TERRITORIAL

7.1 Un cambio de mirada en la revalorización patrimonial
7.2 El patrimonio territorial de la Región Metropolitana de Rosario
- *7.2.1 Marcas territoriales de la conquista del territorio*
- *7.2.2 Patrimonio ferroviario metropolitano*
- *7.2.3 Patrimonio productivo-industrial*

7.3 Revalorizar las huellas históricas desde una nueva relación entre río y ciudad -Un zoom a la ciudad de Rosario-

08

NUEVOS MODOS DE PRODUCCIÓN DEL HÁBITAT

8.1 Los rascacielos del Área Central de Rosario
8.2 Puerto Norte
8.3 Habitando el río
8.4 Asentamientos irregulares
8.5 Urbanizaciones cerradas ribereñas

DEJAR DE DAR LA ESPALDA AL RÍO: "LA CONQUISTA DEL ESPACIO PÚBLICO"

09

9.1 Dejar de "darle la espalda al río"
9.2 La recuperación ribereña como espacio recreativo
9.2.1 Reconversión ribereña de la ciudad de Rosario
9.2.2 Reconversión ribereña de las localidades de la Región Metropolitana de Rosario
9.3 Nuevo rol del turismo regional

ECOTOPO RIBEREÑO

10

10.1 La matriz fluvial del territorio
10.2 Contaminación y problemáticas ambientales
10.2.1 Procesos productivos industriales-portuarios
10.2.2 Procesos agrícolas-ganaderos
10.2.3 Procesos de urbanización
10.3 Las cuencas de los arroyos
10.4 Legislación ambiental
10.5 Desarrollo local sostenible

PARTE IV

ALGUNAS REFLEXIONES FINALES...

ANEXOS

"El Mapa de la Planificación - PARTE I" - Capítulo 04

"El Mapa de la Planificación - PARTE II" - Capítulo 05

Capítulo 05. "Nuevas miradas en la planificación territorial"

Capítulo 07. "Las marcas activas del patrimonio territorial"

Capítulo 08. "Nuevos modos de producción del hábitat"

Capítulo 09. "Dejar de dar la espalda al río: "la conquista del espacio público"

BIBLIOGRAFÍA

PRESENTACIÓN

"Fui al río, y lo sentí, cerca de mí, enfrente de mí. Las ramas tenían voces que no llegaban hasta mí. La corriente decía cosas que no entendía. Me angustiaba casi. Quería comprenderlo, sentir qué decía el cielo vago y pálido en él con sus primeras sílabas alargadas, pero no podía. Regresaba -¿Era yo el que regresaba?- en la angustia vaga de sentirme solo entre las cosas últimas y secretas.

De pronto sentí el río en mí, corría en mí con sus orillas trémulas de señas, con sus hondos reflejos apenas estrellados. Corría el río en mí con sus ramajes. Era yo un río en el anochecer, y suspiraban en mí los árboles, y el sendero y las hierbas se apagaban en mí. Me atravesaba un río, me atravesaba un río!"

JUAN L. ORTÍZ (1938)

Desde las últimas décadas del siglo XX, gran parte de las ciudades a nivel mundial se enfrentan a procesos de cambio que responden a las lógicas del mercado y de la economía global. Las mismas asumen nuevas estructuras espaciales que tienden, por un lado, a alejarse de las necesidades y problemáticas locales y, por el otro, a satisfacer las demandas de la globalización. En este contexto, paradójicamente el territorio se desterritorializa y se producen nuevas reterritorializaciones. Muchas de estas configuraciones espaciales pierden el sentido de apropiación del lugar por parte de los habitantes, borrando las identidades locales y generando cambios profundos en las relaciones socio-culturales. En numerosas ciudades se evidencian procesos de exclusión social, desarraigo, contaminación y detrimento de la calidad de vida de la población. No obstante, asimismo se registra el desarrollo simultáneo de nuevas tecnologías y modalidades de producción que responden a las tendencias establecidas por la economía mundial.

Las lógicas globales del capitalismo trascienden las fronteras económicas y conducen a internacionalizar la cultura, la política y las relaciones sociales. La globalización conlleva a

profundizar las interrelaciones entre los diversos agentes a nivel internacional, pero, a su vez, ahonda la fragmentación de la relaciones entre los diferentes actores a nivel local. Si bien el nuevo rol de las ciudades y de las regiones en la aldea global tiene la característica de conectar y vincular diversos sistemas urbanos, también produce efectos desestructurantes y de marginalidad socio-territorial. Como plantea Saskia Sassen (1997, 2004), las ciudades que resultan nodos estratégicos en la economía global tienden a desconectarse de su región, a pesar de haber estado en su origen profundamente arraigadas a su territorio. Por lo cual, se genera una realidad dual, por un lado, sectores de la metrópolis presentan un desarrollo internacionalizado de la economía -generando nuevas dinámicas-, mientras que también existen otros que apenas sobreviven.

En este contexto, las ciudades portuarias afrontan procesos de reconversión urbana ribereña. Los frentes fluviales se posicionan como espacios de oportunidad frente a los cambios presentes en los modos de producción y en las estructuras industriales. La existencia de instalaciones obsoletas, los nuevos avances tecnológicos, el traslado de polos productivos hacia la periferia, entre otros factores, posibilitan afrontar grandes proyectos de reconversión de *waterfronts*. El agua constituye un elemento clave en la vida de las ciudades desde sus orígenes, por lo cual, recuperar el diálogo entre la trama urbana y este componente fluvial resulta un desafío que numerosas urbanizaciones a nivel mundial afrontan desde la década de 1970[1].

A su vez, los efectos de la globalización y las demandas del capital se registran de un modo particular en los países latinoamericanos. Las nuevas tendencias de producción se conducen por directrices globalizantes, como la apertura del comercio y los nuevos paradigmas tecnológicos, y avanzan por sobre los factores internos, profundizando así tanto las fragmentaciones socio-territoriales como los espacios de desigualdad existentes en estas ciudades. De este modo, la revitalización de los *waterfronts*[2] en las metrópolis de América Latina se sucede en un contexto con características y problemáticas propias -en relación a otras urbanizaciones europeas, asiáticas o norteamericanas-. Los efectos espaciales, sociales y ambientales, que mencionamos anteriormente, se complejizan aún más en estos territorios.

Esta tesis plantea interpretar la trama de interrelaciones sociales, económicas, políticas y ambientales presentes en los procesos de transformación de los frentes costeros contemporáneos, tomando como caso de estudio la ribera metropolitana de Rosario, Argentina. Centrarnos en esta región nos permite hacer foco en el entramado de relaciones existentes en esos paisajes. Este frente fluvial constituye un caso de estudio de gran relevancia, un laboratorio de análisis, un ejemplo didáctico para analizar múltiples procesos complejos de transformación que suceden en las metrópolis portuarias.

En la ribera metropolitana de Rosario se producen diversas reinvenciones del territorio. Es ejemplo de esto, la transformación del frente costero central de la ciudad de Rosario que se realiza en un proceso continuo de transformación de larga duración, desde una plataforma de planificación articulada y constante en el tiempo. Según diversos autores, como Adrián Gorelik (2004) o Isabel Martínez de San Vicente (1997), esta ribera se posiciona como caso emblemático en materia de transformación de *waterfronts* en Argentina. A su vez, es de remarcar que el proceso de recuperación del río iniciado en Rosario, posteriormente es tomado por otras localidades de la región a través de diversas intervenciones. También así, como plantea Pablo Ciccolella (2011), actualmente Rosario parecería ser el lugar más

[1] Si bien existen casos, como el de Baltimore Inner Harbour en Estados Unidos, que inician estas reconversiones de frentes de agua en la década de 1960, la mayoría de las transformaciones de *waterfronts* comienzan a tomar lugar entre las décadas de 1970 y 1980. Se profundiza sobre este apartado en el capítulo 2 de la presente tesis.

[2] En los últimos años, numerosas ciudades portuarias latinoamericanas han comenzado la transformación de sus frentes de agua, por ejemplo es el caso de: Buenos Aires y Rosario en Argentina, Belem y Porto Alegre en Brasil, Talcahuano y Valparaíso en Chile, Guayaquil en Ecuador, entre otros.

competitivo de la Argentina, especialmente por la dotación de insfraestructura comunicacional a través del puente Rosario-Victoria y la conexión que posibilita con Brasil[3]. No obstante, en este frente fluvial también se evidencia la presencia de procesos que tienden a producir nuevos conflictos o a profundizar los problemas existentes. Es decir, el territorio es utilizado como una mera plataforma funcional, como "bestia de carga" (Magnaghi, 2011:87). De manera que, la puja del capital económico junto a las nuevas lógicas productivas contribuyen a la desarticulación de las relaciones entre los habitantes y su territorio.

El frente costero del Paraná resulta el factor principal de conformación de la región, ya que es a partir de la función del río como corredor cultural y vía de comunicación que la ciudad de Rosario se constituye como ciudad-puerto -articulada a nivel regional con otros centros de transferencia portuaria-. Esta ribera metropolitana forma parte de un cordón industrial inserto en una franja más amplia, que se extiende entre Santa fe y La Plata, que constituye el polo industrial-exportador más importante de la República Argentina. Los procesos productivos vinculados a este frente fluvial resultan componentes claves en la conformación de la estructura metropolitana desde sus orígenes y sus marcas -tanto las desgastadas como las vigentes- continúan siendo activas en los procesos contemporáneos que toman lugar en la región.

Es necesario remarcar que Argentina es uno de los principales abastecedores de alimentos a nivel mundial, situado entre los tres principales proveedores de cereales y oleaginosas. Justamente, por las terminales portuarias de la Región Metropolitana de Rosario se despacha el 78% de las exportaciones nacionales de granos, aceites y subproductos. Por lo cual, según datos de la Bolsa de Comercio de Rosario[4], el Gran Rosario resulta el complejo oleaginoso más importante del mundo, con la exportación de 134.000 Tn/día. Por este motivo, el sector de estudio resulta de gran peso económico, no sólo a nivel nacional, sino también macro-regional -en el marco del Mercosur-, como también a nivel internacional[5].

El objetivo principal que plantea esta tesis consiste en explicar cuáles son los procesos que conducen a una producción territorial de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario desde una perspectiva atenta a las lógicas del lugar y cuáles contribuyen a profundizar y/o incrementar los conflictos y problemáticas. Asimismo, se establece como objetivo secundario: describir, interpretar y representar las dinámicas propias del paisaje fluvial metropolitano a partir de la compleja articulación de los vestigios materiales e inmateriales actualmente presentes en el territorio. El segundo objetivo específico consiste en explicar la dialéctica entre el discurso técnico de la planificación y las transformaciones territoriales que se suceden en el período de estudio. Por último, el tercer objetivo específico plantea demostrar el enorme potencial que presenta en su conjunto el frente fluvial metropolitano de Rosario. Para lo cual, se plantea analizar críticamente la multiplicidad de cambios producidos en esta ribera desde el retorno democrático de 1983.

[3] Pablo Cicolella (2011:61) afirma que Rosario y su región se convierten en un enclave logístico de primera magnitud que aparece como uno de los más avanzados y potentes a nivel mundial. Este sector resulta además privilegiado no sólo para el sector agroalimentario y petroquímico, sino también para la industria automotriz -incluso llegando a desplazar a Córdoba en este rubro-.

[4] Según plantea el informe de Julio Calzada del año 2012 (Director de Informaciones y Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario). "Argentina como productor y exportador de granos. Importancia del Gran Rosario".

[5] En el frente costero de la Región Metropolitana de Rosario se encuentran plantas de firmas internacionales como: Repsol, ExxonMobil, Nidera, LDC Louis Dreyfus Commodities, Cargill, Toepfer, Swift, General Motors, Akzo Nobel, BASF, entre otras.

La hipótesis principal que conduce este trabajo considera que la reinvención[6] del río, a través de la interpretación atenta de las reglas genéticas del lugar[7], constituye el puntapié inicial para producir un nuevo proceso de territorialización. Se sostiene, además, que la reinvención[8] del río del frente costero metropolitano de Rosario comienza a producirse a través de la dialéctica entre el discurso técnico de la planificación, los imaginarios culturales y los condicionantes socio-económicos-políticos a partir de la recuperación de la democracia en 1983. Otra hipótesis subsidiaria plantea que existen, a su vez, acciones e intervenciones que contribuyen a profundizar las problemáticas existentes en el frente fluvial estudiado. Finalmente, la tercera hipótesis secundaria considera que frente a las nuevas lógicas de metropolización y a las transformaciones acontecidas en el territorio durante el período de estudio se producen nuevas dinámicas territoriales que conducen a un cambio en la definición y delimitación tradicional del Área Metropolitana de Rosario. Por lo cual, en esta pesquisa se la reemplaza por la noción de Región Metropolitana de Rosario[9] y se sostiene, además, que el río Paraná se constituye como elemento estructurador de la misma.

La mirada del río como elemento que separa ambas provincias -Santa Fe y Entre Ríos- ha sido la perspectiva prevaleciente en la historia de la región, a pesar de la existencia de diversos reclamos de unir ambas márgenes[10]. El imaginario colectivo se ha encontrado distante del *Pariente del Mar* que une dos orillas. El Paraná, de más de 55 Km de ancho a la altura de Rosario, ha resultado para este imaginario popular un río de una orilla. Cruzar el mismo ha significado llegar a las islas -no se era consciente de la existencia del otro territorio mediterráneo-. Por lo cual, el puente Rosario-Victoria no sólo reúne aquello que está separado, sino que además hace presente la existencia del otro lado. Si comúnmente existe la frase popular que reclama que "Rosario ha crecido de espaldas al río", sin dudas también lo ha hecho lejano a su otra orilla. En esta tesis esa mirada se invierte, ya que se considera que hay una reinvención de dicho río que posibilita esa conexión. Esta perspectiva permite generar nuevas vínculos entre ambos márgenes ribereños. De manera que la otra orilla urbana -ciudad de Victoria- se incorpora en la nueva dinámica metropolitana del Gran Rosario. Esta unión resulta cargada de posibilidades, de desarrollos conjuntos, de nuevos desafíos y oportunidades.

Sin embargo, aún con el puente Rosario-Victoria inaugurado desde el año 2003, las cartografías[11] refuerzan la idea del río como límite. Se encuentra ausente la lectura

[6] En esta investigación utilizamos la palabra *reinvención* para referirnos a aquellas acciones, proyectos, lineamientos y procesos que tienden a reposicionar al territorio desde una mirada atenta a sus reglas genéticas, a fin de contribuir a la producción de calidad ambiental y a la calidad de vida de su población.

[7] Entendidas como aquellas que componen su identidad, su paisaje y su patrimonio territorial.

[8] Se considera que existe una invención del río a mediados del siglo XIX, a partir de una serie de entramados políticos-económicos que posicionan a Rosario como centro portuario de la Confederación Argentina. Por lo cual, esta región cambia vertiginosamente su configuración. Se profundiza sobre este tema en la Parte II de la presente tesis.

[9] En el presente trabajo vamos a referirnos a la "Región Metropolitana de Rosario" a partir de la definición realizada por estudios como: el dirigido por el Arq. Adrián Caballero (1991), el Plan Estratégico Metropolitano (2004) y por la Oficina de Asuntos Metropolitanos (2005-2007) -especialmente el anteproyecto de "Ley de Creación de Regiones Metropolitanas" para la Provincia de Santa Fe-. De todos modos, partiendo de estas definiciones, la presente tesis reformula esta perimetración a partir de la nueva dimensión metropolitana. Profundizamos sobre estas cuestiones en los capítulos siguientes.

[10] Desde finales del siglo XIX, se suceden diversos intentos y reclamos a fin de conectar ambas orillas, ya sea como canal navegable o como complejo regional entre ambas provincias -hasta la concreción del anhelado Puente Rosario-Victoria-. Sobre este tema se focaliza en el capítulo 4.

[11] Nos referimos a cartografías de planificación vinculadas al ordenamiento territorial. Desde otras disciplinas o estudios -como la náutica o los estudios ambientales del Delta- que tienen como centro de análisis el río Paraná, sí incorporan ambas orillas. Prácticamente no existen cartografías de planificación del Área Metropolitana de Rosario que incorporen ambas orillas del río. Sólo se registran algunos planos desarrollados a partir de la propuesta de la conexión vial Rosario-Victoria, como la realizada por la Prefectura del Gran Rosario en 1971 -la misma se incluye en el capítulo 4-.

integrada de ambas riberas del Paraná, dejando a un lado la riqueza de su territorio insular intermediario. Esto se evidencia también, en la escasez de documentos cartográficos que registren simultáneamente ambas orillas del río Paraná y su valioso Delta. La presente tesis propone una nueva mirada sobre la Región Metropolitana de Rosario, a partir de las nuevas dinámicas territoriales que hasta ahora no han sido estudiadas de forma integrada con el enfoque propuesto en la misma.

En este sentido, esta pesquisa aporta además una nueva cartografía regional a partir de la lectura del río Paraná como elemento estructurador del espacio -más allá de las fronteras y límites jurisdiccionales-, en relación a las nuevas lógicas de producción del territorio. De este modo, para la realización de esta investigación ha sido necesario construir una serie de planos vinculados a esta reinvención del río desde una nueva perspectiva regional ampliada. Para lo cual, se ha recurrido a diversas fuentes documentales como: Sistema de Catastro de la Provincia de Santa Fe, Cartas Náuticas elaboradas por la Dirección Nacional de Vías Navegables, el Instituto Geográfico Militar de Argentina, la Dirección de Catastro del Ministerio de Economía de Entre Ríos e imágenes Satelitales de Google Earth.

La reinvención del río se constituye como factor potencial de reterritorialización, ya que a través de la misma se permite reinterpretar la vocación metropolitana a fin de restablecer su propia identidad desde una mirada atenta a la memoria genética local. No obstante, vemos que dentro de estas reinvenciones que engloban la reconquista del río existen acciones que, contrariamente de fortalecer la integración regional, contribuyen al distanciamiento entre poblamiento humano y su territorio. Al analizar articuladamente los diversos procesos, comprobamos que la presión de los intereses económicos tiende a prevalecer por sobre las políticas atentas a preservar las lógicas territoriales y sus relaciones socio-culturales. Los grandes componentes productivos, las urbanizaciones cerradas, las violaciones a las normativas vigentes de propiedad y usos del suelo, entre otros, fragmentan el territorio y, en lugar de representar mejoras en la calidad de vida de la población, contribuyen al deterioro de la misma.

Para poder invertir estas tendencias resulta fundamental la participación activa tanto de la comunidad como de la administración pública, a fin de desarrollar acciones y políticas que respondan a las demandas colectivas. El reconocimiento de la identidad local y del valor patrimonial territorial cumple un rol clave para superar los conflictos y contradicciones presentes actualmente en los territorios latinoamericanos. Por lo cual, es necesaria una reapropiación del sentido del lugar y una identificación de las reglas genéticas propias, a fin de consolidar el vínculo entre sociedad-territorio.

La presente tesis se estructura en cuatro partes:

En la **primera parte** se realiza la conceptualización del marco teórico y el estado de la cuestión de los estudios sobre el tema. Se explica y argumenta desde que perspectivas se realiza la investigación. En el primer capítulo, "*Nuevas territorializaciones en la dimensión metropolitana*", desarrollamos los fundamentos conceptuales sobre los cuales se fundamenta esta pesquisa. Se focaliza en el análisis de los procesos de transformación territorial -desterritorializacion/reterritorialización-, el rol que cumple la dialéctica local/global en los mismos y la relevancia del concepto del lugar frente a las nuevas territorializaciones. También así, se enfoca en el estudio de la denominada nueva metropolización, como en la relevancia del abordaje multiescalar e integrado de los estudios territoriales contemporáneos, a partir de la caracterización de problemáticas y

potencialidades que se presentan sólo desde la dimensión metropolitana. Asimismo, se analiza el rol que presentan las representaciones culturales y los imaginarios colectivos en la transformación del territorio. En el segundo capítulo, "*Paisajes del Agua*", se realiza el estudio de estos procesos a través del análisis de seis casos representativos de estudio de las transformaciones de *waterfronts* que ocurren desde la década de 1970 en Europa, Norteamérica y Latinoamérica.

La **segunda parte** de la tesis presenta el ámbito territorial de estudio, sus antecedentes y los criterios para su delimitación. Asimismo, se explica la conformación y transformación de la Región Metropolitana de Rosario. Para lo cual, se realiza un análisis pormenorizado en dos capítulos: "*A orillas del río*" y "*Planificar el territorio*". En el primero se desarrollan las transformaciones físicas, mientras que en el segundo se explican las miradas propuestas a través de los diversos planes, proyectos, ideas e imaginarios. Ambos capítulos abordan el período que abarca desde la conformación de la región metropolitana hasta el retorno democrático en 1983.

A continuación de estos capítulos se desarrolla la **Sinapsis** entre la parte dos y la parte tres de la tesis. A través de dicho apartado se realiza la conexión entre el proceso histórico del territorio estudiado con la transformación del mismo a partir de la década de 1980 -objeto de estudio de la tercera parte-. Asimismo, se fundamenta el cambio de mirada propuesto en la presente investigación, a través de una perspectiva crítica sobre la definición de la Región Metropolitana de Rosario como también del rol del río Paraná como eje estructural articulador de la misma.

El proceso de transformación del frente fluvial metropolitano desde el retorno de la democracia en 1983 se desarrolla en la **tercera parte**. A través de seis capítulos temáticos se exponen los principales procesos que suceden en la ribera de la Región Metropolitana de Rosario. Principalmente, se analiza críticamente: 1. La planificación urbano-territorial; 2. Los componentes productivos; 3. El patrimonio territorial; 4. Los modos de habitar; 5. La perspectiva recreativa; y 6. La dinámica ambiental. Esta sección tiene por objeto explicar las diferentes particularidades que subyacen a cada uno, a fin de identificar cuáles tienden a anular las lógicas propias del territorio y cuáles colaboran a fortalecer el desarrollo regional -en un sentido integral del término-.

Finalmente, en **la cuarta parte de esta tesis** se plantean las consideraciones finales, articulando así las diversas reflexiones y conclusiones parciales, a fin de establecer claves, aportes y nuevos interrogantes para afrontar el estudio de los frentes fluviales contemporáneos.

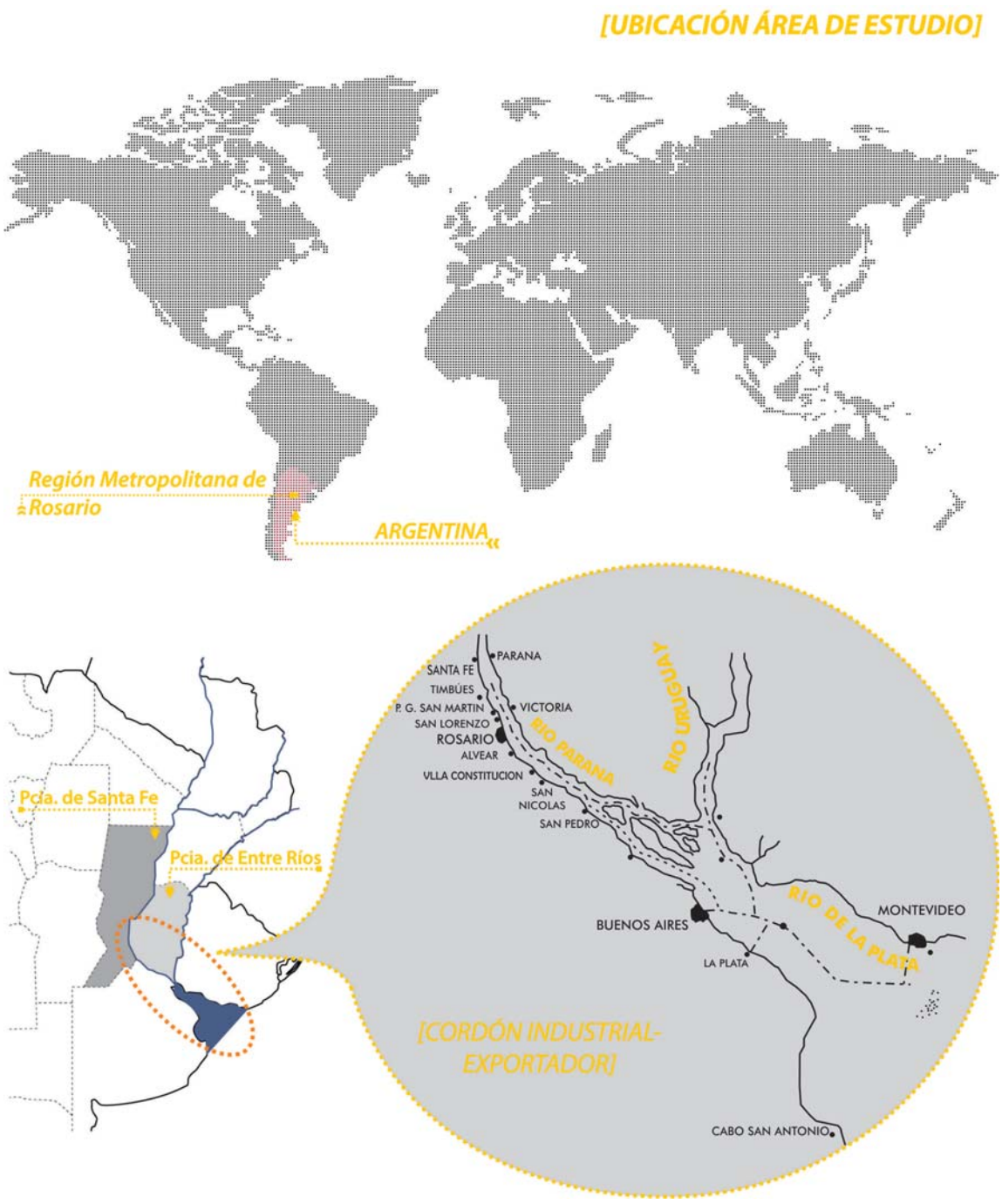


Fig. 1. Ubicación de la Región Metropolitana de Rosario y su relación con el principal cordón industrial de la Argentina. Fuente: Elaboración propia.

Fig. 2. Área de estudio: frente fluvial de la Región Metropolitana de Rosario. Fuente: Elaboración propia sobre imagen Earthstar Geographics SIO - Microsoft 2013.

N Grela, *La Sonámbula y Pupito*, (detalle), 1970. Lápiz de cera s/cartón, 38 x 56

PARTE I

[CONCEPTUALIZACIÓN MARCO TEÓRICO Y ESTADO DE LA CUESTIÓN]

[En la primera parte de la presente tesis se propone conceptualizar el marco teórico y el estado de la cuestión desarrollando sus fundamentos. A su vez, se presentan diversos referentes internacionales y nacionales, que desde diferentes enfoques, nos permiten reflexionar sobre las transformaciones ribereñas contemporáneas -especialmente en relación al ámbito territorial de estudio-]

INTRODUCCIÓN

> *"We only recognize the fact that man is an integral part of the environment, and it can only lead to human alienation and environmental disruption if he forgets that. To belong to a place means to have an existential foothold, in a concrete every sense.*
>
> *When God said to Adam: «You shall be a fugitive and a wanderer on the Earth»; he put man in front of his most basic problem: to cross the threshold and regain the lost place"*
>
> **CHRISTIAN NORBERG-SCHULZ** (1980)

En la primera parte de esta tesis, nos detenemos en el desarrollo del marco teórico y el estado de la cuestión sobre el tema de estudio. Especialmente en el primer capítulo desarrollamos los fundamentos conceptuales sobre los cuales se articula esta investigación. ¿A qué nos referimos cuando hablamos de territorio contemporáneo? ¿Cuáles son las nuevas lógicas de producción territorial? ¿Cuál es la relevancia de lo local frente a la tendencia de lo global? ¿Qué significa desarrollar nuevas reterritorializaciones desde la conciencia del lugar? ¿Por qué la importancia de ampliar la escala de la mirada frente a la nueva metropolización del territorio? ¿Cuáles son los desafíos que presenta el contexto metropolitano? ¿Qué rol poseen las representaciones culturales y los imaginarios colectivos en la producción territorial contemporánea? ¿Es posible una reinvención del territorio desde las lógicas propias de la identidad local, pero articulado en la aldea global? Éstas son solo algunas de las preguntas que guían el desarrollo de esta primera parte, y que a su vez, motivan la investigación del ámbito territorial de estudio durante toda la tesis.

Imagen pág.16: "La Sonámbula y Pupito", Juan Grela, 1970.

El desarrollo de este marco epistemológico posibilita una plataforma de análisis crítico que estructura la presente pesquisa. La metodología empleada es cualitativa, de tipo argumentativa-interpretativa, ya que se busca la comprensión de los procesos dinámicos de transformación del territorio a partir de la interrelación entre los factores socio-culturales y su entorno natural. A través de esta metodología se plantea explicar los procesos donde la generación, emergencia y cambio son aspectos centrales para la comprensión del tema a investigar y donde las interacciones mutuas entre actores, la construcción de significados y el contexto en el que actúan forma parte del mismo (Sautu, 2003).

Para lo cual, se realizan diversos trabajos de observación y recorridos exploratorios del territorio estudiado y también se efectúa un exhaustivo relevamiento bibliográfico de fuentes documentales, primarias y secundarias, como por ejemplo: documentos oficiales, periódicos, revistas, representaciones gráficas, documentación técnica, entrevistas semi-estructuradas, entre otros. En términos generales, se considera al análisis-crítico-interpretativo como la técnica más adecuada para el estudio de las fuentes anteriormente mencionadas, aunque también se articula con otros métodos y técnicas -según cada tema abordado-.

Asimismo, en el segundo capítulo se presentan diversos casos de reconversión de *waterfronts* en las últimas décadas, tanto internacionales como nacionales, que nos posibilita identificar procesos comunes a nivel global, pero a su vez identificar las particularidades locales en cada uno de ellos que los distingue del resto. Si bien las trasformaciones de frentes fluviales se registran en este período de estudio en todo el mundo, presentando procesos análogos, son las particularidades locales -articuladas con lo global- las componentes principales de oportunidad para una reterritorialización basada en la propia identidad. El análisis comparado nos permite ampliar el debate y la teoría sobre las trasformaciones ribereñas contemporáneas, como también agudizar la mirada crítica en el estudio del caso investigado en la presente tesis.

01 NUEVAS TERRITORIALIZACIONES EN LA DIMENSIÓN METROPOLITANA

> *"**El territorio está de moda.** Por fin se ha convertido en el lugar de los grandes problemas nacionales que hasta ahora se planteaban más frecuentemente en función y en provecho de las ciudades y hasta de la metrópoli. Incluso su representación, que hace solamente unos lustros se consideraba terriblemente abstracta y reservada a los técnicos, **pertenece hoy al dominio público**"*
>
> ANDRÉ CORBOZ (1983)

1.1 "El territorio está de moda" (en la era de la globalización).

Esta frase da inicio al artículo de André Corboz "*El territorio como Palimpsesto*", escrito en 1983. Nuevamente, más de tres décadas después, podemos afirmar la vigencia de la misma. No obstante, la definición de territorio resulta cada vez más compleja. Este concepto, necesariamente utilizado por múltiples disciplinas y corrientes teóricas, presenta definiciones variadas -algunas incluso contradictorias entre sí-. A pesar de la diversidad polisémica de este término, todas las miradas coinciden en afirmar que el territorio está sujeto a una profunda transformación frente a las nuevas relaciones socio-político-económicas que se suceden a nivel global.

A finales del siglo XX, como plantea Renato Ortiz (1998), se cristalizan un conjunto de fenómenos políticos, económicos y culturales que trascienden los pueblos y las naciones. Éstos nos permiten hablar de "globalización de las sociedades y mundialización de la cultura". Los cambios generalizados, presentes en todo el planeta, han tenido diversos

Fotografía página anterior:
Cecilia Galimberti

impactos y efectos territoriales. Según sostienen Giuseppe Dematteis y Francesca Governa (2005), globalización y postfordismo son dos conceptos clave en los procesos generales de transformación, a fin de poder enfrentarnos a las nuevas realidades. Pero, este proceso de integración de estructuras productivas, sistemas financieros y mercados mundializados tiene su correlato territorial, como explica Carlos Reboratti:

> "el territorio de la globalización es un territorio que podemos concebirlo como de puntos y líneas, pero de líneas virtuales y sin que se conforme un territorio ni continuo ni contiguo, y cuya extensión sólo se mide por la existencia, en todo caso, de una red de clientes. El mercado, en este caso, reemplaza a la sociedad humana como constructor de territorios" (Reboratti, 2001:148).

De este modo, estamos ante una nueva reorganización geográfica y territorial que responde a las nuevas lógicas del mercado, al capital, a los flujos de comunicación y a las relaciones políticas. La producción territorial ha cambiado. Según Manuel Castells y Jordi Borja (2000) el proceso de globalización ha transformado nuestras formas de consumir, gestionar, pensar y producir; ya que, las actividades estratégicas dominantes se encuentran organizadas en redes globales de decisión e intercambio. De manera análoga sucede con los procesos de urbanización. Sin embargo, las políticas urbano-territoriales existentes se encuentran desfasadas ante los desafíos que nos plantea la vorágine de transformación global.

Es representativo, a su vez, que lo que también se intensifica en este período es la conciencia de la globalidad. Existe una mayor percepción del alcance interescalar -urbano, regional, nacional, mundial- de los cambios y acciones locales. Asimismo, se registra una mayor influencia de los procesos globales en el ámbito de vida cotidiana en nuestras ciudades. No obstante, el imaginario construido en torno a la globalización es muy diverso y contrastante. Este imaginario difiere en relación a la posibilidad de acceso a la economía o a la cultura global. Se manifiesta así, una competencia inequitativa que denota que "la globalización es y no es lo que promete" (García Canclini, 2008:12). La conciencia de la globalidad también nos permite estar más atentos a las problemáticas y tendencias que, si bien existían con anterioridad, se profundizan y se difunden con mayor amplitud. Es decir, la globalización no solo acarrea nuevos conflictos y procesos de cambio, sino también constituye un vehículo de difusión tanto de éstos como de los prexistentes.

El concepto de globalización[1], asimismo, es asociado a la homogeneización de los procesos y productos resultantes. Paisajes análogos, territorios con problemáticas similares se repiten en todos los confines del mundo -justamente, a veces oponiéndose o anulando las particularidades locales-. Ciudades globales se reiteran una y otra vez en los distintos países y continentes, a kilómetros de distancia unas de otras. No obstante, la globalización paradójicamente profundiza tanto las analogías como las heterogeneidades. Esto se verifica en cada territorio en particular. Como explica Carlos De Mattos, citando a Antoine Picon:

> "el mismo escenario parece reproducirse de un rincón a otro del planeta, como si se tratase de preparar en todos los lugares el advenimiento de una nueva raza de *cyborgs* capaces de descifrar un entorno urbano transformado en enigmático. (...) Las similitudes que presentan los paisajes urbanos y periurbanos de los Estados Unidos o de Europa del Oeste con los de las grandes megalópolis de África o de Asia tienen algo de desconcertante. Ellas parecen indicar que las disparidades sociales, políticas y económicas no explican todo. En numerosos casos,

[1] Existe un frondoso estado del arte que aborda los diversos y contrastantes frentes que definen y analizan el concepto de globalización. Las definiciones y conocimientos sobre la globalización representan un conjunto de narrativas obtenidas desde diversas aproximaciones -parciales, fragmentarias- muchas veces divergentes entre sí. En esta investigación, consideramos que "la globalización, más que un orden social o un único proceso, es resultado de múltiples movimientos, en parte contradictorios, con resultados abiertos, que implican diversas conexiones "local-global y local-local" (García Canclini, 2008:47).

las similitudes son más sorprendentes que las diferencias" (Picon, 1998; citado por De Mattos, 2002).

En este contexto, se considera necesario volver a una mirada atenta a las reglas de producción territorial. En esta investigación, el concepto de territorio[2] es entendido, según lo define Claude Raffestin (1981:104), como aquel que se genera a partir del espacio y es el resultado de una acción conducida por un actor sintagmático -actor individual o colectivo-, que realiza un programa en algún nivel, apropiándose concretamente o de manera abstracta -por ejemplo mediante la representación- de un espacio. El actor territorializa[3] el espacio. De manera que, cualquier representación revela la imagen deseada del territorio como lugar de relaciones. El espacio representado no es más el espacio sino el territorio visto o vivido: "el espacio se convierte en territorio de un actor desde el momento en que éste se inserta en una relación social de comunicación".

Fig. 1. Paisajes homogeneizados en la expansión de la globalización: Dubai, Miami y Arroyo Seco. Fuente: www.tierradesueniosboating.com.ar; www.boatshowdubai.com y blog.miamiriches.com.

En este sentido, Dematteis y Governa[4] (2005) afirman que el territorio se ve como productor de la memoria local, creador de un código genético local. En el mismo se enlazan recursos y valores que se construyeron en el pasado, pero cuya valoración permite dar sentido a las acciones y a los proyectos del presente y del futuro. Es decir, en diferentes momentos, lugares y en diverso grado todos somos actores sintagmáticos que producimos territorio. La territorialidad, entonces, como explica Raffestin (1981), refleja la multidimensionalidad de la vivencia territorial por parte de una sociedad. El proceso y el producto territorial es vivido

[2] Es múltiple y complejo el estado del arte sobre "territorio" / "territorialidad". Es de gran relevancia para la presente tesis la revisión de las diversas perspectivas y debates realizada por Rogerio Haesbaert (2011).
[3] Articulada a la mirada de Claude Raffestin es relevante la perspectiva de Robert Sack (1986), que sostiene que la territorialidad -como componente de poder- también resulta una estrategia para crear y mantener gran parte del contexto geográfico a través del cual experimentamos el mundo y lo dotamos de significado.
[4] Citando a Piveteau, (1995) y a Magnaghi (2000).

simultáneamente por el hombre a través de un sistema de relaciones existenciales y/o productivas. La territorialidad es dinámica, a partir del conjunto de relaciones que nacen del sistema tridimensional sociedad-espacio-tiempo, y por lo tanto es necesario analizarla a través de la especificidad de las relaciones reubicadas en su contexto socio-histórico y espacio-temporal.

Como explica Rogerio Haesbaert (2011), la territorialización integra el proceso de dominio -político/económico- y el de apropiación -simbólico/cultural- del espacio por parte de los diversos actores a través de un complejo y variado ejercicio de poderes. Cada individuo requiere como recurso básico territorializarse. En este sentido, se considera que el uso intensivo del territorio, como simple ámbito funcional de actividades y de flujos del mercado global, tiende a desdibujar la identidad del lugar y la relación de los habitantes con el mismo. Es decir, el territorio se libera, cada vez más es utilizado como soporte de actividades y funciones económicas que son independientes a las relaciones del lugar y su cultura. Esto conlleva, entonces, como explica Alberto Magnaghi, a la liberación progresiva de los límites y de las dimensiones de la ciudad:

> "La destrucción de la memoria y de la biografía de un territorio nos hace vivir en un sitio indiferente, reducido a mero soporte de funciones de una sociedad instantánea que interrumpe bruscamente cualquier relación con la historia del lugar. La "liberación" del territorio consiste, por tanto, en no basar el poblamiento en la tradicional relación sostenible entre una sociedad establecida en un territorio y su ambiente" (Magnaghi, 2011:58).

Las lógicas de la producción industrial global neutralizan las relaciones locales territoriales. En este sentido, la pérdida de la raíces del lugar hace indiferente la relación entre población/territorio. Existe una expropiación afectiva del vínculo territorial. El mero uso funcional del mismo da lugar a procesos de fragmentación en todos sus ámbitos -social, económica, política, e inclusive territorial-. Según sostiene Carlos de Mattos (2002), en este contexto, donde el estado-nación cede el paso a la empresa como actor central de los respectivos procesos de acumulación y crecimiento, se cambian las reglas del juego para la gestión urbana. Las políticas neoliberales extremas, junto a la pérdida de poder de los organismos estatales por sobre la fortaleza de la esfera privada, han permitido que las transformaciones urbanas acontecidas respondan más a las lógicas del capital que a las directrices del estado local. Esta hegemonía del capital financiero y económico, se refleja en el agravamiento de la estructura socio-económica territorial, especialmente en las metrópolis latinoamericanas. Como explican Lorena Vecslir y Pablo Ciccolella:

> "desde los años noventa, la reestructuración de las grandes metrópolis latinoamericanas, constituye un fenómeno donde los factores externos a la región y al país en que éstas se asientan, tienden a avanzar sobre los factores internos, pudiendo ocasionar una considerable pérdida de control sobre los procesos económicos, sociales y territoriales" (Vecslir, Ciccolella, 2012:24).

Si bien, ya en el siglo XIX y comienzos del siglo XX, en Latinoamérica existen procesos económicos y productivos liderados por las demandas de capitales exógenos[5] que generan cambios territoriales locales, identificamos que éstos influyen en la conformación de estos territorios a partir de la interrelación entre los componentes externos con las especificidades y particularidades locales. Asimismo, a partir de las últimas décadas del siglo XX, se comprueba una ruptura en las relaciones de la tríada Estado/empresa privada/actores sociales[6]. En este período se registran nuevas relaciones y procesos[7] que generan

[5] Por ejemplo aquellos vinculados a la instalación y desarrollo de las infraestructuras portuarias y ferroviarias, como a diversos procesos de industrialización.

[6] A su vez, estos procesos se desarrollan en un marco completamente distinto. El rol del estado, el modelo productivo y los vínculos establecidos con los actores sociales, entre mediados del siglo XIX a mediados del siglo

transformaciones territoriales a nivel local vinculadas a nuevas lógicas de producción territorial -profundizamos sobre este tema a continuación-.

1.1.1 Tríada TDR.

David Harvey (2000) sostiene que la profunda reorganización geográfica del capitalismo conduce a eliminar todas las barreras espaciales[8] y que la globalización resulta un proceso de producción de desarrollo temporal y geográfico desigual. De manera que, el capitalismo produce un territorio adecuado a su propia dinámica en cada momento histórico particular, destruyendo y reconstruyendo ese paisaje, adaptándolo a sus necesidades. Existe así, un proceso continuo de territorialización que comprende múltiples procesos de desterritorialización y reterritorialización a lo largo de la historia geográfica del capitalismo -definido como tríada TDR-.

Esta articulación de deconstrucción-reconstrucción, como explica Edward Soja (2008:305), sugiere algunas claves para explicar los procesos de reestructuración territorial contemporánea. La interacción entre desterritorialización y reterritorialización permite la más reveladora "comprensión de la nueva economía cultural global y la nueva política cultural de la representación y de la identidad". Por un lado, el primer concepto constituye una ruptura a los modos de producción tradicionales y a los patrones ligados a la identidad cultural y espacial en todas las escalas. Mientras que, por el otro lado, el segundo resulta una respuesta a estas reestructuraciones y constituye nuevos esfuerzos por parte de todos los actores -sociales, económicos y políticos- de reconstruir su propio comportamiento territorial, su espacialidad y sus espacios vividos. En palabras de Carlos Reboratti:

> "Para muchos, la globalización ha significado la desterritoralización de muchos procesos; para otros, se trata en realidad de una re-territorialización, la adquisición de una nueva dimensión espacial, unida fuertemente al tiempo y a la velocidad de los cambios. Ya sea que aceptemos una u otra idea (o ambas), todos parecieran estar de acuerdo en que el territorio tiene un nuevo significado y un nuevo grupo de actores" (Reboratti, 2001:148).

Frente a cada desterritorialización se producen nuevas reterritorializaciones. Enfocarnos únicamente en el primer componente, como explican Félix Guattari y Suely Rolnik (2006:330) "puede ser fatal" ya que "completamente desprovistos de territorios nos fragilizamos hasta deshacernos irremediablemente". Si bien, el territorio puede desterritorializarse[9], es decir, abrirse y emprender diversas líneas de fuga, desmoronarse o destruirse, asimismo trae imbricado consigo un nuevo intento de recomposición: el de reterritorialización. Por lo cual, cada proceso en el espacio concreto se encuentra articulado con una nueva territorialización:

XX, se establecen en un escenario de acción diferente al que se presenta desde las últimas décadas del siglo XX. Sobre este tema, se remite al lector al capítulo 3, "*A orillas del río*".

[7] Como también aceleración de procesos preexistentes.

[8] En relación a este enunciado, Guy Debord plantea que: "La producción capitalista unificó el espacio, que ya no es limitado por sociedades exteriores. Esta unificación es, al mismo tiempo, un proceso extensivo e intensivo de banalización. La acumulación de las mercaderías producidas en serie por el espacio abstracto del mercado, al mismo tiempo en que debería quebrar todas las barreras regionales y legales, y todas las restricciones corporativas de la Edad Media que mantenían la calidad de la producción artesanal, debía también disolver la autonomía y la calidad de los lugares. Este poder de homogenización es la pesada artillería que hizo caer todas las murallas de China" (Débord, 1997:111; citado por Haesbaert, 2011:21).

[9] Asimismo, como explican Guattari y Rolnik (2006:373): "El capitalismo es un buen ejemplo de sistema permanente de desterritorialización: las clases capitalistas intentan constantemente «recuperar» los procesos de desterritorialización en el orden de la producción y de las relaciones sociales. De esta suerte, intenta dominar todas las pulsiones procesuales (o phylum maquínico) que labran la sociedad".

> "Uno nunca se desterritorializa solo, como mínimo siempre hay dos términos, mano-objeto de uso, boca-seno, rostro-paisaje. Y cada uno de estos dos términos se reterritorializa en el otro. Por tanto, no hay que confundir la reterritorialización con el retorno a una territorialidad primitiva o más antigua: la re-territorialización implica, forzosamente, un conjunto de artificios por los que un elemento, a su vez desterritorializado, sirve de nueva territorialidad al otro que también ha perdido la suya" (Deleuze y Guattari, 2004:180)[10].

Este par dialéctico, desterritorialización/territorialización, es introducido originalmente por Gilles Deleuze y Félix Guattari, en 1972, en "*Anti-Edipo - Capitalismo y Esquizofrenia*". A través del mismo estos autores hacen énfasis en el carácter procesual del territorio[11], resaltando también su destrucción y reconstrucción permanente. Se denota así, su esencia dinámica, coexistente, múltiple y compleja a través de las relaciones que se establecen entre los distintos agentes. En este sentido, se considera también de gran relevancia para la presente tesis el concepto de agenciamiento[12]. Como explican estos autores, el mismo aborda componentes heterogéneos conectados que poseen una consistencia. A través de éstos se producen desterritorializaciones, siempre acompañadas de nuevas reterritorializaciones: "un agenciamiento es una verdadera invención". El territorio justamente es el primer agenciamiento[13], por lo cual, el agenciamiento es en primer lugar territorial. Estos no cesan de variar -son múltiples y dinámicos- ni de estar sometidos ellos mismos a transformaciones -devenir-. En palabras de Deleuze y Guattari:

> "Todo agenciamiento es en primer lugar territorial. La primera regla concreta de los agenciamientos es descubrir la territorialidad que engloban, pues siempre hay una (...) El territorio está hecho de fragmentos descodificados de todo tipo, extraídos de los medios, pero que a partir de ese momento adquieren un valor de "propiedades" (...) El territorio crea el agenciamiento" (Deleuze y Guattari, 2004:513).

El proceso de territorialización está íntimamente vinculado con los agenciamientos. El mismo contiene agentes de desterritorialización y reterritorialización. Deleuze y Guatarri definen al primero como el movimiento por el cual se abandona el territorio -"líneas de fuga"- y al segundo como el movimiento de construcción del mismo. De manera que, "en el primer movimiento, los agenciamientos se desterritorializan y en el segundo se reterritorializan como nuevos agenciamientos maquínicos de cuerpos y colectivos de enunciación" (Deleuze y Guattari, 1997; citado por Haesbaert, 2011:106). El proceso T-D-R, entonces, nos permite re-abordar al territorio como materia configurada y significada por la cultura a partir de las posibilidades originarias que ha brindado el medio natural. Es decir, dados los complejos procesos existentes de desterritorialización/reterritorialización, es necesario configurar nuevos agenciamientos, "reinvenciones", que nos permitan producir territorialidad en la íntima relación simbólica, cognitiva y práctica entre la materialidad de los lugares y el actuar social.

La existencia simultánea de múltiples reterritorializaciones conduce, como plantea Haesbaert (2011), a una "multiterritorialización", definida como proceso de destrucción y construcción, que mezcla diferentes modalidades y nuevas formas de articulación territorial. No obstante,

[10] Este constituye el primer teorema de desterritorialización, desarrollado en "*Mil Mesetas - Capitalismo y Esquizofrenia*".

[11] Es de remarcar que estos autores trabajan en un sentido amplio y abstracto del concepto del territorio -más allá del utilizado por la perspectiva geográfica-.

[12] Este término es la traducción del francés de *agencement*, el cual proviene del latín: *ago, agis, agere;* es decir, agente, agenda. En primer lugar este concepto es abordado por Deleuze y Guattari en "*Kafka, por una literatura menor*" (1975) y en "*Mil mesetas*" (1980), y posteriormente profundizado, entre otros autores, por Deleuze y Parnet en "*Diálogos*" (1980) y por Guattari y Rolnik en "*Micropolíticas: cartografías del deseo*" (2006). El agenciamiento produce en cada estrato las coadaptaciones entre contenido y expresión, y realiza el co-funcionamiento entre sus segmentos, entre los términos heterogéneos para realizar la articulación. El agenciamiento constituye "la unidad real mínima".

[13] Según Deleuze y Guattari (2004) el territorio es la primera cosa que hace agenciamiento.

la concomitante desigualdad asociada a las lógicas del capital conlleva a que gran parte de la población, lejos de poder experimentar estas múltiples territorialidades se encuentre excluida de acceder a un espacio de apropiación mínimo de pertenencia, protección y bienestar:

> "La humillante exclusión, o las inclusiones extremadamente precarias a las que las relaciones capitalistas relegaron a la mayor parte de la humanidad, hacen que muchas personas, en vez de compartir múltiples territorios, vaguen en busca de uno, el más elemental territorio de la supervivencia cotidiana. De esta forma, los territorios múltiples que nos rodean incluyen esos ámbitos precarios que albergan a los sin techo, a los sin tierra y a tantos grupos minoritarios que parecen no tener lugar en un desorden de "aglomerados humanos" que, entre tantas redes, estigmatiza y separa cada vez más" (Haesbaert, 2011:17).

Paradójicamente, la movilidad y el control de algunos grupos, sectores sociales o individuos pueden debilitar activamente la territorialidad de otros sujetos: "La comprensión espacio-temporal de unos grupos socava el poder de otros" (Massey, 1991:119). De modo que, esta multidimensionalidad resulta escasa o incluso nula para determinados actores. En palabras de François Ascher (2007:43): "para algunas personas, el milhojas de redes está completamente aplastado". Es decir, algunos sectores no cuentan con la posibilidad de desplazarse libremente -entrando y saliendo- de las diversas redes entretejidas en el marco de la globalización. En este contexto, existen grandes desigualdades y diferencias en las territorialidades existentes del mundo globalizado. Mientras que determinados agentes experimentan multiterritorialidades, existen otros actores que están privados de un espacio de apropiación mínimo, encontrándose segregados y excluidos a acceder a nuevas reterritorializaciones inclusivas y democráticas.

1.1.2 Hacia una revalorización del concepto de lugar en la dialéctica local/global.

Frente a este estado de la cuestión existe un modo distinto de abordar el territorio vinculado a un creciente interés por el territorio local: una revalorización del lugar. El mismo, no es más visto e interpretado como un conjunto estable y coherente en el tiempo, sino el concepto de lugar -haciendo énfasis en su dinamismo- resulta un desafío, una construcción, una oportunidad. La sociedad local y el contexto físico no son analizados como una unidad sólida, sino como un conjunto plural, fragmentado, relativo, cuya cohesión es posible a partir de la multiplicidad de las prácticas, del rol socio-cultural de los agentes y de la diversidad de fuerzas y estímulos exógenos a lo que están sometidos[14]. Es decir, el lugar es considerado como una transformación, no como una realidad estática.

El espacio de los lugares constituye la forma territorial de organización de la experiencia cotidiana de la gran mayoría de los seres humanos. Sin embargo, mientras el espacio de los flujos está globalmente integrado, el de los lugares se encuentra localmente fragmentado. Justamente, como plantean Castells y Borja (2000), el predominio del espacio de los flujos, por sobre el espacio del lugar, conduce a fragmentar la realidad territorial en dos universos que tienden a separarse cada vez más. De este modo, retomar su abordaje resulta una alternativa, un nuevo desafío en la dialéctica local/global. A través de su conocimiento, se accede a una mirada más amplia que permite discernir el rol del lugar con las economías regionales y transnacionales como su articulación con los vínculos sociales -la identidad en relación a la hibridez contemporánea-. El mismo constituye un espacio multidimensional de oportunidad para efectivizar nuevas reterritorializaciones arraigadas al territorio.

[14] Según plantean Vicent Berdoulay y J. Nicholas Entrikin en "*Lieu et sujet. Perspectives théoriques*" (1998); citado por Dematteis y Governa (2005).

La comprensión del ámbito local, del lugar y su identidad puede contribuir a la producción de nuevos significados dentro de las condiciones actuales de los modos de producción del capitalismo actual (Escobar, 2000). En la homogeneidad aparente del mundo globalizado, se esconden las particularidades y diferencias culturales y sociales. Es en la diversidad, la multiplicidad y la heterogeneidad donde se encuentra la riqueza y toma valor cada identidad. La autonomía y fortalecimiento de dichas identidades culturales resultan primordiales para restaurar el vínculo de pertenencia territorial y fortificar las potencialidades locales. No obstante, es necesario, a su vez, que exista una integración de parte de toda la sociedad local -más allá de las variaciones particulares-. Ya que, si no hay un factor identitario común, las diferencias existentes pueden favorecer a una mayor segregación y fragmentación socio-espacial.

Fig. 2. "Lo global y lo local" en Puerto General San Martín, Región Metropolitana de Rosario[15].
Fuente: www.camaradepuertos.org y archivo personal.

Las contradicciones y conflictos presentes en la dialéctica local/global encubren, sin embargo, la complementariedad existente entre ambos. Es necesario renovar el papel específico de cada ciudad en el mundo de urbanización generalizada. Según desarrollan Castells y Borja (2000), las ciudades sólo podrán recuperarse por los actores locales mientras se re-articule la relación histórica entre función-significado y entre la dialéctica local-global. Lo local -a través de las especificidades del contexto territorial- presenta una importancia estratégica como centro de gestión de lo global, tanto desde la productividad -competitividad económica, la representación-, como en la integración socio-cultural. De este modo, las ciudades que se encuentran en la red de economía global deben mantenerse atentas a la integración de su sociedad local, para lo cual se requieren mecanismos políticos basados en la plataforma democrática y participativa de sus ciudadanos.

La confrontación de lo local frente a lo global toma lugar de un modo particular en gran parte de las regiones metropolitanas latinoamericanas. Especialmente a fines del siglo XX, estos territorios afrontan diversos procesos particulares como: recuperación democrática, fuertes reestructuraciones económicas, políticas neoliberales, avance del capital privado, debilitamiento del Estado, incorporación a nuevas organizaciones regionales, entre otras. Sin embargo, en gran parte de estas metrópolis también se conservan rasgos identitarios escondidos o preservados de los procesos globalizantes. Como sostiene Pablo Ciccolella (2011, 2012) es precisamente la condición singular de cada lugar lo que potencia las oportunidades de articulación entre lo global y lo local. Por un lado, las ciudades se transforman a partir de las interrelaciones propias que existen en ellas, pero por el otro lado, se encuentran también condicionadas por diversos factores exógenos. Éstos configuran una

[15] Diversos procesos complejos suceden en esta localidad. Por un lado, resulta una pequeña ciudad de poco menos de 11.000 habitantes, donde se viven tradiciones propias como la pesca en el río Paraná y en el arroyo San Lorenzo. Pero, por otro lado resulta uno de los principales polos de exportación de oleaginosas del mundo.

organización supra-física sobre la cual se redefinen tanto los procesos socio-culturales como los político-económicos. Por lo cual, se requiere repensar nuestras ciudades, no sólo como plataforma de producción y trabajo, sino como ámbito de convivencia y socialización.

Frente a la tendencia homogeneizadora de la globalización se produce un cambio en la identificación de los habitantes con su región -donde se resaltan las diferencias y heterogeneidades-. Ante las problemáticas que presentan nuestras ciudades, reflexionar sobre los vínculos entre sociedad y territorio constituye un espacio de oportunidad para producir nuevos ambientes inclusivos y sostenibles. El rol del lugar, en este sentido, se configura articulado a la mirada ampliada del territorio. Es decir, el mismo no se limita a la definición de fronteras estáticas taxativas, de lo contrario, es un proceso en continua transformación que presenta múltiples escalas, identidades e imaginarios. Como sostiene Doreen Massey:

> "Lo que confiere a un lugar su especificidad no es ninguna larga historia internalizada sino el hecho que se ha construido a partir de una constelación determinada de relaciones sociales, encontrándose y entretejiéndose en un sitio particular. Si nos desplazamos desde el satélite hacia el globo, manteniendo en la cabeza todas estas redes de relaciones sociales, movimientos y comunicaciones, entonces cada «lugar» puede verse como un punto particular y único de su intersección. Es, verdaderamente, un punto de encuentro. Entonces, en vez de pensar los lugares como áreas contenidas dentro de unos límites, podemos imaginarlos como momentos articulados en redes de relaciones e interpretaciones sociales en los que una gran proporción de estas relaciones, experiencias e interpretaciones están construidas a una escala mucho mayor que la que define en aquel momento el sitio mismo, sea una calle, una región o incluso un continente. Y a su vez esto permite un sentido del lugar extrovertido, que incluye una conciencia de sus vínculos con todo el mundo y que integra de una manera positiva lo global y lo local" (Massey, 1991:126).

En este sentido, se propone una nueva mirada a la relación dialéctica local/global y al rol de la globalización en nuestros territorios. Es necesario salir del pensamiento reduccionista de la simple oposición entre "lo global" y "lo local". Milton Santos (1994) afirma que de la antigua comunión individual de los lugares hoy se llega a una comunión global, o sea, la nueva realidad territorial plantea una nueva red articulada de lugares. Como explica Pierre Veltz (1999:12), "lo interesante es llegar a comprender cómo la economía global hunde sus raíces, de múltiples maneras, en las estructuras territoriales históricas, y cómo lo global se nutre constantemente de lo local transformándolo". Porque, como sostiene este autor, las presiones globalizadas de la economía conducen también a fuertes articulaciones con los territorios y con las características arraigadas en su historia. Además, los mismos favorecen tanto al aprendizaje y a la innovación regional, como a la estructuración de procesos a largo plazo.

Para fortalecer esta articulación -local/global-, según afirma Doreen Maseey (1991:129), es necesario comprender el carácter del lugar, lo que sólo puede realizarse vinculando el mismo a aquellos que están más allá: "lo que necesitamos, me parece a mí, es un sentido global de lo local, un sentido global del lugar". Este estado de la cuestión nos compromete a abordar el territorio en sus múltiples dimensiones y relaciones -dada la complejidad intrínseca de las mismas- y sumergirnos en el horizonte de oportunidades que contiene. Para ello, Rogerio Haesbaert afirma que:

> "Amor por todo aquello que existe" es muy probablemente lo que debería estar en el centro de nuestros procesos de territorialización, mediante la construcción de territorios que no fuesen simples territorios funcionales de reproducción (explotación) económica y dominación política, sino efectivamente espacios de apropiación e identificación social, en cuya transformación nos sintiésemos de verdad identificados y comprometidos. Es necesaria, por lo tanto, una reapropiación de los espacios, lo que sería una efectiva reterritorialización en la medida que

> no habría más dicotomía entre dominio y apropiación del espacio, o de modo más exacto, en que la apropiación prevalecería sobre la dominación, puesto que el espacio apropiado por excelencia, según Lefebvre, es "el espacio del placer" (l'espace de la jouissance)" (Haesbaert, 2011:306).

De manera que, resulta fundamental reforzar la red articulada de lugares a través del fortalecimiento de las relaciones existentes en los diversos niveles escalares. El principal desafío a afrontar desde cada uno de nuestros territorios consiste en desarrollar nuevas reterritorializaciones inclusivas, accesibles y múltiples para todos los actores -y no sólo para grupos privilegiados-, a fin de que se conviertan verdaderamente en "nuestros" -desde el sentido más amplio de apropiación colectiva-.

1.2 La condición metropolitana.

Frente a las transformaciones acontecidas en los territorios urbanos a nivel mundial, diversos autores han realizado numerosas clasificaciones para describir sus características:

> "la ciudad actual, o si se prefiere los territorios urbanos emergentes, ha sido adjetivada como *"genérica", "extensiva", "dispersa", "difusa", "discontinua", "fragmentada", "en mosaico", etc.* Esta ciudad, *"sin lugares ni límites", "banal" y "sin modelo",* quiere descubrirse a través de algunas conceptualizaciones recientes como la *"Exurbia" (Fishman, 1987); "Ciudad informacional" (Castells, 1989); "Ciudad difusa" (Indovina, 1990); "Ciudad en red" (Dematteis, 1990); "Edge-cities" (Garreau, 1991); "Global City" (Sassen, 1991); "Exópolis" (Soja, 1992); "City of bits" (Mitchell, 995), "Metápolis" (Ascher, 1995); "Hiperciudad" (Corboz, 1995); "Territorio esponja" (Secchi, 1999); "Ciutat de Ciutats" (Nel.lo, 2001) ...."* (Font, 2007:12).

Estas diversas denominaciones tratan de dar cuenta de la existencia de una nueva metropolización del territorio. Según plantea Antonio Font (2007), se identifica la aparición de dinámicas de carácter urbano -como también potenciación de existentes- que se difunden en el ámbito territorial. Las mismas se integran funcional y económicamente y en materia espacial adquieren características metropolitanas en cuanto al uso y consumo del suelo. A nivel general, se identifican tendencias comunes que caracterizan a los nuevos ámbitos metropolitanos. Entre ellas podemos enumerar: 1. La descentralización de las actividades industriales, que tienden a concentrarse en la periferia metropolitana; 2. Se registra un mayor incremento poblacional en las localidades distantes al centro metropolitano -que decrece en población-, dado que se convierten las segundas residencias en primeras. 3. Aumentan los componentes residenciales en territorios cada vez más distantes; 4. Existe un notable incremento de la movilidad pluridireccional -tanto de mercancías como de personas-; 5. Un mayor uso intensivo de los espacios naturales; y 6. Nuevas morfologías espaciales. Se establecen así nuevas relaciones y modalidades de producción territorial[16]. Asimismo, es distintivo de esta nueva dinámica metropolitana la transformación interna de los núcleos urbanos como también su dispersión por el territorio. En este contexto, Alberto Magnaghi define a la metrópoli contemporánea como:

> "una estructura urbana generada enteramente por las leyes del crecimiento económico, con un carácter fuertemente disipativo y entrópico; sin confines físicos ni límites al crecimiento; desequilibradora y fuertemente jerarquizadora; homologante del territorio que ocupa; ecocatastófica; devaluadora de las cualidades individuales de los lugares; privada de calidad estética, y reduccionista a los modelos de vida" (Magnaghi, 1989:115).

[16] En relación a las producidas a mediados del siglo XX.

Si bien esta definición se aborda desde una mirada catastrófica, y acusa a la nueva metropolización como la causante de producir una *topofagia*[17] de los lugares, asimismo nos advierte sobre la tendencia a la liberación de las lógicas territoriales de los nuevos procesos. Es decir, en términos generales se produce una desestructuración de la ciudad tradicional por nuevas estructuras que responden a demandas y modelos económicos -especialmente en un marco de políticas liberales y de desregulación-. Se producen así, nuevas configuraciones, interrelaciones e interdependencias más amplias y diferentes a las existentes anteriormente. Según explica Francesco Indovina:

> "Lo que se ha dado en llamar metropolización del territorio tiene, en un cierto sentido, el poder de reproducir la ciudad (…), es decir, preservar en una situación nueva un contexto de intercambios no solo económicos, el lugar donde se crean y recrean continuamente los "mestizajes" culturales, se multiplican las relaciones sociales, se manifiestan grandes contradicciones y se innova la vida económica, social y cultural. En suma, se salva y se renueva el "nicho ecológico" de la especie humana. La estructura territorial metropolitana, además, se puede asumir como expresión de la cultura contemporánea (…) el proceso en curso, no solo urbano sino también social, se caracteriza por la tensión en la agregación; el sujeto se reagrega, de la misma forma que se recompone el fragmento; la mezcla de las diferencias, en los diferentes niveles y en los diversos contextos, aparece como una fuerte aspiración de la contemporaneidad, es evidente que por su carga innovadora precisamente, produce pulsiones de rechazo" (Indovina, 2007:23).

Franceso Indovina, asimismo, sostiene que si por área metropolitana se entiende a un territorio cuyas partes están integradas entre sí vinculadas según funciones diversas y presenta una estructura jerárquica, al proceso que se disgrega del mismo se puede llamar metropolización del territorio. En las últimas décadas, este fenómeno adquiere nuevas modalidades a partir de las transformaciones del sistema económico y social, como también de las nuevas relaciones establecidas en dichas áreas[18]. El crecimiento acelerado de los ámbitos metropolitanos, como explica Ciccolella (2011), resulta una de las tendencias más fuertes, en todo el mundo, especialmente a partir de los 90s. En este período, estos espacios retoman el crecimiento en relación a la concentración del poder económico, de las actividades productivas estratégicas y del producto bruto geográfico. Siendo central el rol del capital en la transformación de los mismos. Según sostiene este autor:

> "El capitalismo global aparece actualmente como un capitalismo eminentemente metropolitano, en tanto que el capital se realiza a través del territorio urbano-metropolitano en las medida en que el capital privado aparece como ordenador territorial preponderante basándose en múltiples recursos o ventajas competitivas de cada parte del territorio, extrayendo plusvalías cada vez más abundantes precisamente de las singularidades, de las especificidades que hacen de cada lugar el ámbito óptimo para cada tipo de producción (…) La lógica del capital fragmenta el territorio una vez más, pero esta vez de manera hiperselectiva agravando la ya histórica relación neurótica con el espacio, destruyendo viejos órdenes y construyendo otros cada vez más aceleradamente" (Ciccolella, 2011:79-80).

[17] El autor plantea que la metrópoli tiende a devorar a los lugares y que las directrices de la expansión metropolitana son "como meteoritos que sepultan todo lo que queda debajo: el territorio de los lugares, de la comunidad, de la toponimia, del genius loci, de la cultura y de la lengua locales, de los estilos de vida, de los modelos culturales, etc." (Magnaghi, 2011:59).

[18] Francesco Indovina agrega que "Las áreas metropolitanas tradicionales tienden a pasar de una jerarquía *hard* a una jerarquía *soft* (Indovina, 1999). De hecho, los vínculos del centro con el resto del territorio tienden a modificarse; los movimientos de personas no son solo monodireccionales (de la periferia al centro), sino que se convierten en pluridireccionales, también las del centro a la periferia, como resultado de la difusión en el territorio no solo de población sino también de actividades, funciones comerciales, servicios, etc. La tendencia, pues, ya no es concentrar en un único punto (ciudad central) las funciones principales, las económicas y los servicios superiores, sino más bien distribuir en el territorio amplio puntos de especialización, diversificados pero, precisamente, integrados entre sí, que hacen, por decirlo así, un todo" (Indovina, 2007).

En este contexto, frente a la aceleración de los procesos existentes y el desarrollo de nuevas dinámicas metropolitanas, surge la necesidad de afrontar de un modo distinto la producción territorial contemporánea. Las definiciones tradicionales de zona metropolitana o área metropolitana, que delimitan el territorio principalmente desde condicionantes físicas -en cuanto a contigüidad y continuidad de los núcleos urbanos, por ejemplo- resultan insuficientes en la actualidad frente a estas nuevas lógicas metropolitanas. Como plantea el Plan Estratégico Metropolitano de Rosario:

> "El territorio metropolitano no es algo dado a priori, sino un proceso de construcción social, resultado de las estrategias de organización de los actores y del tipo de instituciones que conforman el territorio. Esto implica mirar, considerar al territorio como una estructura compleja e interactiva, en el cual, el contenido define el continente (límites, dimensiones y otros atributos geográficos) (…) el territorio se constituye en el espacio privilegiado de la interacción y del conflicto, donde se desenvuelven múltiples relaciones sociales que lo identifican como tal. En este concepto puede enmarcarse el análisis del espacio metropolitano" (Municipalidad de Rosario, 2004).

El concepto de zona metropolitana o *metropolitanismo*, como sostiene Antonio Font (1972) aparece en su primera definición taxonómica a finales del siglo XIX en Estados Unidos. Otros términos análogos -zona de extensión, conurbación[19], por ejemplo- surgen en los años siguientes. En 1959, un estudio liderado por Davis Kingsley, denominado "*The Wold's Metropolitan Areas*", tras considerar diversas delimitaciones utilizadas en distintos países, el autor propone la definición de Área Metropolitana Tipo. Sin embargo, las delimitaciones y definiciones asignadas a estos conceptos resultan criterios basados prácticamente en la densidad física, demográfica, grado de urbanización, desarrollo del tercio, entre otros. Es decir, factores que no resultan suficientes para abordar la complejidad de los procesos que ocurren en los ámbitos metropolitanos. Tampoco es posible la utilización de un término abstracto generalizable de validez universal, posible de utilizarse de forma permanente e inmutable.

De manera que, el concepto de Área Metropolitana[20] dependiente del binomio centro-periferia y caracterizado por la ciudad central -que en su proceso de expansión tiende a absorber otros poblados-, como plantea Borja (2012) resulta desbordado por el desarrollo de una urbanización multiescalar. Por lo cual, como sostiene Castells (2013), es más propicio el término de Región Metropolitana[21] para referirnos a estas nuevas interconexiones territoriales. Este autor explica que la nueva modalidad de Región Metropolitana[22] surge a partir de dos procesos inter-vinculados. Por un lado, la descentralización de las grandes ciudades, que se expande a las zonas adyacentes; mientras que, por el otro lado, se sucede la interconexión de pueblos preexistentes cuyos territorios se integran a través de las nuevas capacidades de comunicación. De manera que, Manuel Castells, citando a Pain y Hall, caracteriza a estas regiones como:

---

[19] Por ejemplo el término *conurbación* es incorporado por Patrick Geddes, en el libro "*Ciudades en Evolución*" publicado en 1915. El mismo es incorporado a fin de describir el fenómeno mediante el cual una serie diferente de ciudades se expanden y se integran unas con otras.

[20] En Argentina, Pedro Pírez (1992, 1994), focalizado en el estudio de Buenos Aires, distingue la diferencia entre Área metropolitana y Región Metropolitana. La primera, se caracteriza por la mancha urbana que abarca más de una jurisdicción político-administrativa (vinculada al concepto de conurbación). Su delimitación está vinculada al continuo físico de la ciudad -contigüidad y continuidad-. Mientras que, el concepto de Región Metropolitana es más amplio y abarcativo que el anterior. El mismo comprende no sólo al continuo físico, sino aborda a otras localidades que, a pesar de que su tejido urbano se encuentra distante entre sí, presenta importantes niveles de interacción. Es decir, sus flujos cotidianos son representativos y significativos cotidianamente.

[21] Es de remarcar que, en las últimas décadas, este término es utilizado para referirse a muchos territorios; como por ejemplo: la "Región Metropolitana de Barcelona"; "Región Metropolitana de Madrid"; "Región Metropolitana de Hong Kong", "Región Metropolitana de Santiago", entre otras.

[22] Manuel Castells define este concepto en relación al acuñado por Kathy Pain y Peter Hall (2006): "*The Polycentric Metropolis*".

> "una forma nueva [que incluye] entre 10 y 15 ciudades y pueblos, físicamente separados pero funcionalmente interconectados, agrupados alrededor de una o más ciudades grandes, espacialmente distantes, que atraen enorme poder económico de una nueva división funcional de la fuerza de trabajo. Dichos lugares existen como entidades separadas en las cuales la mayoría de los residentes trabajan en la localidad y la mayoría de quienes trabajan son residentes de ese lugar (…) y como región funcional que se encuentra conectada por redes de transporte y comunicación por las que fluyen personas, bienes, servicios e información" (Hall y Pain, 2006:3; citado por Castells, 2013).

Por lo cual, en la presente investigación utilizamos el concepto de Región Metropolitana[23], a fin de abordar los múltiples procesos dinámicos y complejos que suceden en el territorio interconectado. Analizar dichos procesos, requiere un abordaje interescalar que permita la articulación entre los distintos niveles de interacción; es decir, que posibilite una comprensión integral a partir de una exploración de las lógicas propias de lo local. La mirada metropolitana se constituye como una perspectiva de oportunidad para comprender e interpretar las problemáticas y potencialidades presentes en nuestros territorios contemporáneos.

1.2.1 Nuevos desafíos en los ámbitos metropolitanos.

Si bien por un lado los rasgos de los ámbitos metropolitanos presentan analogías a escala global, por el otro, poseen especificidades propias. Los procesos de globalización, las nuevas condiciones de mercado, los procesos productivos, las nuevas tecnologías, entre otros factores, plantean a nivel global nuevas formas de organización y relaciones territoriales. Sin embargo, los condicionantes locales asumen y transforman a su vez nuevos vínculos y particularidades en cada territorio metropolitano. De este modo, las nuevas dinámicas globales, junto a las peculiaridades locales, producen características propias en el mencionado proceso de metropolización.

En el territorio latinoamericano se presentan lineamientos particulares de la dinámica metropolitana que se distancia de los producidos en otras regiones del mundo. Esto se verifica, según plantea Ciccolella (2012), al identificar tendencias reiteradas en el ámbito de América Latina. Entre ellas se destacan: el incremento de la conurbación del área, predominancias del rol de un centro urbano principal frente a otros, suburbanización difusa junto a una mayor polarización social, consolidación de la segregación residencial, nuevas redes comunicacionales en el territorio, actividades cada vez más globalizadas, la predominancia de poder del capital privado, creación de nuevos suburbios residenciales, profundización de las características de la ciudad dual -mayor pobreza contrastante a una mayor riqueza-, entre otras. Estas nuevas dinámicas metropolitanas, si bien se encuentran estrechamente vinculadas a las nuevas condiciones productivas, tecnológicas y económicas del capitalismo global, también están íntimamente vinculadas con los cambios en las esferas político-institucionales como socio-culturales propias de cada contexto local:

> "Estas transformaciones estructurales, parecen estar en la base explicativa de una "transición del proceso de urbanización" (TPU), que está generando nuevas formaciones territoriales -particularmente en las regiones metropolitanas- como producto de la alteración de las condiciones espaciales y temporales de producción, circulación y consumo, derivadas del proceso de cambio tecnológico que caracteriza al nuevo régimen de acumulación y a su modelo productivo dominante. Pero en la TPU, también deben considerarse las nuevas pautas de percepción y valoración del espacio que la sociedad ha ido construyendo en sus

[23] Profundizamos el análisis de la utilización del término Región Metropolitana de Rosario a cambio del tradicional Área Metropolitana de Rosario en la introducción de la Parte II de la presente tesis y especialmente en el apartado SINAPSIS que articula la Parte II y la Parte III de esta investigación.

imaginarios, como producto de la alteración del modelo político-ideológico de los modelos e instrumentos de gestión territorial y de las prácticas sociales y culturales" (Ciccolella, 2011: 40).

En estos ámbitos latinoamericanos existe una fractura que genera tanto oportunidades de integración internacional como también desigualdad y exclusión económica y cultural. Es de remarcar que esto sucede en el contexto de "un vaciamiento simbólico y material de los proyectos nacionales" dado el debilitamiento progresivo del Estado -especialmente desde finales de los ochenta junto a la adhesión de políticas neoliberales extremas-. Frente a las presiones del mercado global, los gobiernos nacionales tienden a resultar meros administradores de decisiones ajenas y a "atrofiar su imaginación socioeconómica y a olvidar las políticas planificadoras de largo plazo" (García Canclini, 2008:21). Es decir, existe una ruptura en la relación Estado-sociedad, la cual se reestructura en relación a las nuevas demandas. Según sostiene García Delgado:

> "la relación Estado-sociedad se modifica y el Estado se reestructura en función de nuevos factores internos y externos, adoptando un paradigma ideológico o neoliberal, privilegiando la economía del mercado y los intereses de los sectores dominantes de una manera mucho más contundente que en el modelo anterior, relativamente redestribucionista" (García Delgado, 1994; citado por Ciccolella, 2011:16).

Fig. 3. Paisajes de la desigualdad se repiten en distintos territorios. Superior izquierda: Favela Paraisópolis en San Pablo, Brasil. Superior Derecha: Bombay, India. Inferior: Villa 31-Buenos Aires, Argentina. Fuente: pogledaj.to, 9gag.com y www.jauregui.arq.br

En este sentido, Cicolella (2011:18) plantea que "el capital se transterritorializa, pero los beneficios de la reestructuración no se transocializan". Por lo cual, desde finales del siglo XX, los procesos de reestructuración económica global han influido a la transformación de la relación entre economía, sociedad y espacio. Se generan por un lado, nuevas estructuras

territoriales de producción, circulación y consumo, mientras que por el otro lado, se producen nuevas formas de fragmentación socio-territorial. Esta nueva dimensión metropolitana aborda entonces profundos procesos de exclusión social, ampliando la brecha entre las funciones más valorizadas y las más degradadas, coexistente en el mismo ámbito territorial. Las mismas se desarrollan simultáneamente, a veces sin articularse, sin verse. Por un lado, grupos sociales detentadores de riqueza, considerados ciudadanos de la aldea global, y por el otro, grupos sociales excluidos, marginados. Estos efectos característicos de la ciudad dual aún pueden ser revertidos a través de la creación de políticas socio-territoriales que amortigüen los procesos que conducen a esta fragmentación (Castells, Borja; 2000).

Este nuevo mosaico metropolitano del siglo XXI nos plantea una realidad dual, frente a la existencia de procesos opuestos y contradictorios simultáneamente: "Las nuevas fronteras de la desigualdad separan cada vez más a quienes son capaces de conectarse a redes supranacionales de quienes quedan arrinconados a sus reductos locales", sostiene García Canclini (2008:32). Existen simultáneamente grupos que se benefician con el ensanchamiento de los mercados, la economía y la difusión cosmopolita de la cultura, mientras que otros quedan segregados del acceso de estas redes y flujos globales.

Por un lado, las nuevas dinámicas presentan potencialidades que posibilitan nuevas relaciones de integración, de escucha a las exigencias de toda la comunidad y de fortalecimiento tanto de lo local en el nuevo ámbito global, como también de las relaciones y vínculos multiactorales "desde abajo" -a diferencia de la imposición de lineamientos "desde arriba"-. Sin embargo, por otro lado, existen tendencias en los espacios metropolitanos contemporáneos -especialmente en territorios latinoamericanos-, que acarrean diversos problemas como: aumento de la *güetización*[24], mayor polarización y dispersión territorial, carencias de infraestructuras, presencia de vulnerabilidad ambiental, ausencia de políticas coordinadas entre los diversos actores intervinientes -públicos y privados-, entre otras. En este sentido, Haesbaert explica la dicotomía presente en nuestras sociedades:

> "Es exactamente por medio de esta forma versátil de reterritorialización de los "de arriba" como se va forjando, por otro lado, gran parte de la desterritorialización de los "de abajo", a través del agravamiento de la desigualdad y la exclusión mediante la concentración de la renta, el capital (las inversiones) y la infraestructura, junto con la ausencia de políticas de redistribución efectivas, con las inversiones volcadas más a la especulación financiera que al sector productivo generador de empleos, y con la globalización de la cultura del estatus y del valor contable en una sociedad de consumo extendida a todos los ámbitos de la vida humana"(Haesbaert, 2011:304).

En este contexto híbrido, cargado de mixturas y heterogeneidades diversas, ya no estamos frente a una entidad urbana autónoma, pero sí ante un territorio de gran dinamismo que requiere: una reivindicación de sus espacios, una articulación de sus componentes, un abordaje de todas sus escalas, una reinvención de sus lugares. Estos territorios nos presentan nuevos desafíos y necesidades de elaboración de instrumentos y estrategias. Como explica Indovina, son necesarias nuevas perspectivas que aborden simultáneamente:

> "el desarrollo y el crecimiento económico, objetivos de igualdad y equilibrio social, la salvaguardia del medio ambiente, la eficiencia y la eficacia territorial, el crecimiento de los servicios, el desarrollo de los equipamientos centrales, etc.; ya sea en relación con las posibilidades de desarrollo local como en la integración entre las diferentes partes, ya sea para

[24] Nos referimos a un mayor incremento de las comunidades segregadas y asentamientos irregulares, mientras que simultáneamente se produce también un aumento de las urbanizaciones cerradas para clase alta y media-alta.

un adecuado posicionamiento en el mercado nacional y mundial, para desarrollar capacidades de atracción para las inversiones[25] o para mejorar consistentemente la condición de los habitantes" (Indovina, 2007:44-45).

En este sentido, la mirada metropolitana en la presente tesis, junto a la redefinición del concepto de Región Metropolitana, posibilita identificar e interpretar la existencia de problemas y potencialidades que exceden el ámbito jurisdiccional de los municipios y comunas. La perspectiva ampliada del territorio permite generar nuevas articulaciones y debates en torno a las lógicas y procesos regionales. La *condición metropolitana* se encuentra presente en la mayoría de nuestros territorios, con sus características y dinámicas particulares. La misma requiere, como plantea Marco Polo al Gran Khan[26], que busquemos y reconozcamos en ese infierno aparente que habitamos todos los días, reconocer qué en medio del infierno, no es infierno, hacerlo durar y darle espacio.

1.3 La transformación territorial desde las representaciones culturales.

La realidad territorial no solo se compone de construcciones materiales, sino también comprende aquellas imágenes construidas a partir de mitos, fantasías y relatos -individuales y colectivos-. Las mismas, articuladas a las capas físicas territoriales, resultan agentes de producción territorial. La ciudad material produce efectos en dichas representaciones simbólicas, como también éstas afectan y modifican la concepción del espacio físico, construyéndose mutuamente. Los imaginarios presentes en las ciudades globalizadas también resultan transformados frente a las nuevas dinámicas y procesos existentes en cada territorio.

Los estudios realizados, en los últimos años, desde la perspectiva de los estudios culturales[27], como explica Bibiana Cicutti (2007), constituyen antecedentes fundamentales en las investigaciones urbanísticas contemporáneas. En los mismos, las representaciones sociales y los imaginarios colectivos son tomados como indicios que develan un universo significativo respecto de las intervenciones territoriales. Estas miradas nos permiten acceder a una pluralidad de lecturas sobre los diversos registros que componen la ciudad, pudiendo identificar los dispositivos que resultan sustanciales para la comprensión de la misma. Es a través de los itinerarios creados en las diversas representaciones que se plasman los múltiples imaginarios urbanos que se generan en el viaje físico y mental que cada uno de los ciudadanos se embarca diariamente por la ciudad. Según plantea García Canclini:

> "Los imaginarios han nutrido toda la historia de lo urbano (...) Este patrimonio invisible o intangible (...) constituido con leyendas, historias, mitos, imágenes, pinturas, películas que hablan de la ciudad, ha formado un imaginario múltiple, que no todos compartimos del mismo modo, del que seleccionamos fragmentos de relatos, y los combinamos en nuestro grupo, en nuestra propia persona, para armar una visión que nos deje poco más tranquilos y

[25] "...se cree que los inversores se deben atraer a toda costa, reduciendo las tasas y los controles, aceptando salarios más bajos y un nivel de protección social. Cuando esta política se convierte en la norma, genera condiciones de vida cada vez peores y acaba por deprimir y empobrecer a todas las comunidades urbanas, revelándose así dañina incluso para las empresas. La competitividad (...) no implica una reducción de los costes, sino más bien un aumento de la productividad" (Borja, Castells; citado en Indovina, 2007:45).

[26] En el libro Ciudades Invisibles de Italo Calvino, el autor expone un diálogo en el que Marco Polo le dice al Gran Khan: "El infierno de los vivos no es algo por venir; hay uno, el que ya existe aquí, el infierno que habitamos todos los días, que formamos estando juntos. Hay dos maneras de no sufrirlo. La primera es fácil para muchos: aceptar el infierno y volverse parte de él hasta el punto de dejar de verlo. La segunda es arriesgada y exige atención y aprendizaje continuos: buscar y saber reconocer quién y qué, en medio del infierno, no es infierno, y hacer que dure, y dejarle espacio" (Calvino, 2013:171).

[27] Sobre el particular estudio enfocado al ámbito latinoamericano, puede consultarse "*Los estudios culturales como teorías débiles*" (Follari, 2003) *y "Estudios culturales, transdisciplinariedad e interdisciplinariedad*" (Follari, 2001).

ubicados en la ciudad. Para estabilizar nuestras experiencias urbanas en constante transición" (García Canclini, 1997: 89-93).

Fig. 4. Izquierda: "Actividad" de Carlos Uriarte - 1928. Derecha: "Elevadores rosarinos" de Alfredo Guttero - 1928. Fuente: Museo Castagnino y www.buenosaires.gov.ar.

No obstante, los imaginarios presentes en el territorio muchas veces se contraponen entre sí. Las diversas representaciones que se construyen a través del tiempo constituyen asimismo una herramienta de poder, de legitimación de identidades y consolidación de determinadas relaciones hegemónicas. De aquí se desprende que existen múltiples formas de mirar el territorio - miradas simultáneas, diferentes y/o contradictorias-. Los imaginarios sociales se construyen a través de un juego complejo y dinámico de las relaciones de poder. De modo que, interactúan múltiples representaciones diferentes que con el transcurrir del tiempo se condensan en proyectos políticos y procesos sociales[28]. Como sostiene Folch-Serra (2007), estos enfoques, al ser fortalecidos a través de generaciones, se transforman en la herencia cultural y geográfica de la nación. Justamente, lo que determina su identidad a través de la política y la poética del paisaje es la apreciación cultural. Sin embargo, ese espesor cultural al que hacíamos referencia, no necesariamente es compartido por la mayoría de la población. Según Montaner:

> "Ciertamente, en nuestra época vivimos un desfasaje entre imágenes que consideramos representativas de nuestros países y la complejidad de su realidad. Es necesaria, entonces, una puesta al día crítica de las imágenes emblemáticas de cada lugar. Hay que repensar y descubrir cuáles son los referentes colectivos contemporáneos, proponiendo nuevos paisajes con los que la sociedad se identifique" (Montaner, 2008:233).

En este sentido, el patrimonio cultural traduce en signos visibles el tiempo y las culturas que se interrelacionan en el territorio, reflejando una imagen de continuidad. A través de las huellas que conforman el soporte físico de la memoria colectiva se proporciona, al mismo tiempo, referencias para la construcción del sentido de pertenencia del lugar. Según expone Maurizio Carta (2002) es necesaria una relectura en la cual se ponga nuevamente la mirada en los estudios territoriales, a fin de analizar el territorio como sistema cultural complejo. Ya que, la planificación urbana-territorial no se circunscribe únicamente a las dimensiones físicas de la ciudad, sino es necesario el análisis a través de las múltiples escalas que componen el territorio -materiales e inmateriales-.

[28] "Habrá que ver cómo se modifica la manera de mirar la integración si la narran empresarios, ciudadanos o indocumentados" sostiene García Canclini (2008:34). En este sentido es fundamental identificar quienes son los interlocutores en las narrativas territoriales cotidianas y analizar cómo fortalecer el rol del Estado a fin dar lugar a "la voz" de todos los ciudadanos.

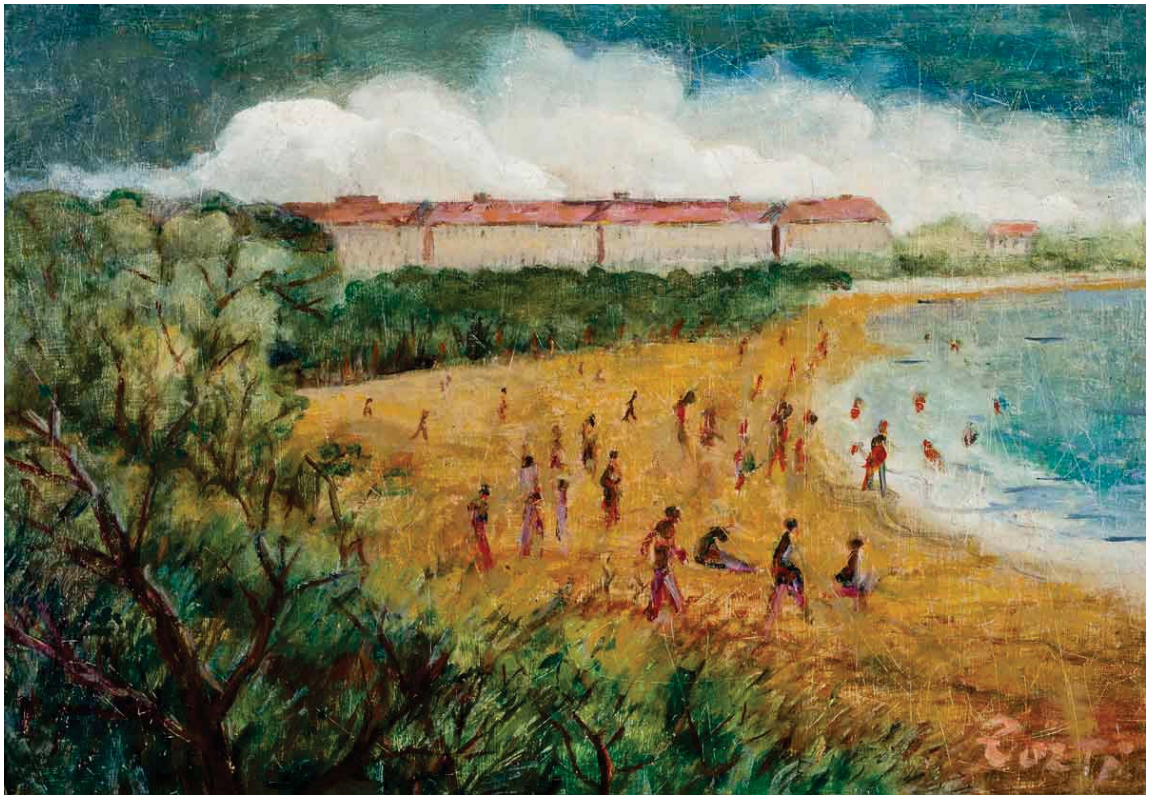


Fig. 5. Paisaje ribereño de Juan Tortá -sin título y sin fecha-. Fuente: Fundación Osde.

La apropiación simbólica del territorio es un componente clave en el proceso de territorialidad humana, refuerza su dimensión a través de sus imaginarios y representaciones. En este sentido, Rogerio Hasbaert, citando a Godelier, plantea que:

> "Lo que reivindica una sociedad al apropiarse de un territorio es el acceso, el control y el uso, tanto de las realidades visibles como de los poderes invisibles que los componen, y que parecen compartir el dominio de las condiciones de reproducción de la vida de los hombres, tanto la propia de ellos como la de los recursos de los cuales dependen" (Godelier, 1984:114, citado por Haesbaert, 2011:59).

Esta postura valoriza el valor semiótico[29] del patrimonio cultural. Es decir, se propone abordar al territorio como sistema de signos portadores de valores, desafíos, interpretaciones y desarrollo. El territorio posee valores relevantes desde los procesos históricos y sociales. Resulta un recurso cultural en virtud de una valoración social, como sentimiento de pertenencia de una comunidad, a partir del cual se puede generar la posibilidad de un proceso de identificación cultural y, por ende, patrimonial. Según plantea Ortega Valcarcel (1998) este reconocimiento constituye un factor imprescindible para su valoración como patrimonio cultural, posibilitando a su vez, su relevancia como recurso económico. La dimensión del imaginario forma parte de la propia realidad territorial. Las diversas narrativas y representaciones presentes resultan fundamentales para reflexionar sobre como nos vemos a nosotros mismos y como nos vinculamos y comunicamos con los otros. Como explica Canclini:

> "lo cultural abarca el conjunto de procesos a través de los cuales representamos e instituimos imaginariamente lo social, concebimos y gestionamos las relaciones con los otros, o sea las diferencias, ordenamos su dispersión y su inconmensurabilidad mediante una delimitación que

[29] Claude Raffestin (1981) sostiene que la territorialidad se encuentra condicionada por los lenguajes, los códigos y los sistemas de signos.

fluctúa entre el orden que hace posible el funcionamiento de la sociedad (local y global) y los actores que la abren a lo posible" (García Canclini, 2008:62-63).

Según sostiene Yi Fu Tuan (2007), los individuos son miembros de grupos y todos han aprendido, en menor o mayor medida, a diferenciarse entre unos y otros, "entre nosotros y ellos", entre el territorio propio y el ajeno, de modo que el "nosotros" siempre está en el centro. De este modo, se conforma una especie de etnocentrismo. Es decir, un grupo social se considera autosuficiente y tiende a aislarse respecto al resto. No obstante, como plantea Richard Sennett (2004:213), una de las virtudes urbanas es la sociabilidad, ya que la ciudad es un lugar donde la gente vive con extraños. Una condición básica de la práctica democrática de las ciudades es compartir experiencia e intereses de vidas ajenas y diversas: "La sociedad gana en igualdad cuando la experiencia de la gente no está limitada a sus semejantes en clase, raza o modo de vivir". Justamente, como plantea este autor, uno de los mayores desafíos de la vida urbana consiste en cómo hacer que las complejidades y la multiplicidad de relatos e imaginarios que encierra la ciudad interactúen entre sí.

Fig. 6. Serie Juanito Pescador - Antonio Berni, 1961. Fuente: Museo Malba y Museo Macro.

Existen diversas representaciones territoriales que responden a distintos grupos sociales, algunos similares, complementarios o incluso contradictorios. Hay historias parciales que a veces están ocultas u olvidadas, o simplemente dejadas de lado por no formar parte de la perspectiva de los grupos hegemónicos contemporáneos. Se suceden entonces diversos conflictos entre los imaginarios. Sin embargo, la identidad de un estado democrático debe reflejar la mirada de todos sus habitantes, debe resultar una construcción conjunta que integre a todos los actores sociales. Según sostiene Folch-Serra:

> "(…) cada palimpsesto nacional es circunstancial, parcial e inacabado y por lo tanto no puede fijarse en un determinado momento histórico. Las grandes teorías tampoco explican la exclusividad del paisaje ni su condición de metáfora visual. Ni tan siquiera la virtualidad de la comunicación e información del siglo que empieza ha podido erradicar u homogeneizar la

> singularidad de las sociedades nacionales. Los múltiples significados, memorias, interpretaciones y aspectos inexplicables de la diversidad y diferencia de la nación, sólo son comprensibles desde las perspectivas parciales del conocimiento situado" (Folch-Serra, 2007).

Esta diversidad de miradas y representaciones sociales también se manifiestan de un modo particular en nuestras ciudades latinoamericanas. En este sentido, se considera que recorrer los diferentes imaginarios existentes en nuestras metrópolis nos permite conocer más sobre sus habitantes, sus historias, sus realidades y sus potencialidades. Por lo cual, resulta de gran relevancia dar lugar a la multiplicidad de narraciones presentes en estos espacios. El patrimonio cultural y los imaginarios colectivos constituyen herramientas claves en la planificación, a través de las cuales podremos recuperar las huellas identitarias locales y así, restaurar la relación entre los habitantes y su entorno territorial. Es así que, Alberto Magnaghi advierte que:

> "el ambiente no es una bestia a domar ni un sistema que debe ser protegido al máximo de la acción humana. Nosotros debemos confrontarnos no con una naturaleza abstracta, sino como aquello que podemos considerar un neoecosistema producto del hombre, derivado de las relaciones dinámicas entre ambiente natural, ambiente construido y ambiente entrópico. De estas relaciones emergen los territorios, los lugares, que son sujetos culturales, hablan, dialogan sobre el largo proceso de antropización a través del paisaje; restituyen identidad, memoria, lengua, culturas materiales, mensajes simbólicos y efectivos" (Magnaghi, 2011:9).

La imperiosa relación entre la sociedad y su territorio se constituye entonces como un fuerte vínculo que embraza valores afectivos, simbólicos y espirituales. Presenta un sentido cultural de identificación y pertenencia. El territorio así, no es percibido como una entidad exterior al hombre, de mero valor material de posesión. De lo contrario, forma parte intrínsecamente de la identidad de cada habitante -individual y colectivo-, que refleja una fuerte relación de esencia afectiva y amorosa con el espacio. El territorio es sinónimo de apropiación, de subjetivación encerrada sobre sí misma. Éste comprende el conjunto de representaciones y proyectos en los cuales va a desembocar toda una serie de comportamientos -de energía aplicada- en los tiempos y espacios sociales, culturales, estéticos y cognitivos[30]. Cada uno desarrolla relaciones con el espacio de las formas más diversas[31]. Según plantea Rogerio Haesbaert:

> "La fuerza de esta carga simbólica es tanta que el territorio se concibe como "un constructor de identidad, tal vez el más eficaz de todos (…) Cuando se habla de territorialidad, se destaca el carácter simbólico, aunque éste no sea el elemento dominante ni agote las características de territorio. Es posible establecer numerosas relaciones a partir del propio sufijo de la palabra, como la noción de identidad territorial. Esto significa que el territorio cargaría siempre, de forma indisociable, una dimensión simbólica, o cultural en sentido estricto, y una material, de carácter predominantemente económico-político" (Haesbaert, 2011:63).

Por lo tanto, en la presente tesis, los imaginarios colectivos junto a las representaciones culturales resultan componentes fundamentales para emprendernos en el viaje físico y

[30] Según explica Rogerio Haesbaert (2011), parafraseando a Félix Guattari y Suely Rolnik (1996).

[31] Rogerio Haesbaert hace hincapié en la riqueza y multiplicidad del territorio, ya que el mismo implica simultáneamente una dimensión simbólica, cultural, a través de la identidad territorial que es atribuida por los grupos sociales -"control simbólico del espacio"- como también en la dimensión más concreta de carácter político-económico-disciplinario: "Podríamos decir que el territorio, en tanto relación de dominación y apropiación sociedad-espacio, se reproduce a lo largo de un continuum que va desde la dominación político-económica más "concreta" y "funcional" hasta la apropiación más subjetiva o "cultural-simbólica". Aunque sea totalmente equivocado separar estas esferas, cada grupo social, clase o institución puede "territorializarse" a través de procesos de carácter más funcional (económico-político) o más simbólico (político-cultural) en la relación que desarrollan con "sus" espacios, dependiendo de la dinámica de poder y de las estrategias que están en juego. No es necesario decir que son incontables los conflictos potenciales que pueden surgir dentro de ese juego de territorialidades" (Haesbaert, 2011:80).

mental de conocimiento y comprensión del ámbito territorial de estudio. Ya que, como explica Olivier Mongin (2006), la interpretación de los procesos de transformación de las regiones metropolitanas contemporáneas requiere abordar: las prácticas, acciones, movimientos, sueños, pensamientos, cantos, danzas y relatos. Nuestra experiencia del territorio, oscila entre una mirada marcada por el desarrollo tecnológico, político y económico, y entre otra mirada que percibe los pensamientos, las experiencias, los recuerdos y la poesía. Entre una mirada técnica, cartográfica, enlazada con relatos, vestigios del pasado y sueños futuros presentes en los pliegues del territorio.

Fig. 7. Figuras del río: Izquierda: "Personajes". Derecha: "Pescadores". Carlos Uriarte, sin fecha. Fuente: Galería Roca y www.histarmar.com.ar.

En este sentido, frente a la complejidad de la producción territorial, se nos presenta el desafío de analizar y reflexionar articuladamente tanto las variables político-económicas como las metáforas y narrativas existentes en los diversos estratos territoriales -de espacio y tiempo-. Ya que, como plantea Michel de Certeau (1996:106): "planificar la ciudad es a la vez *pensar la pluralidad* misma de lo real y *dar efectividad* a este pensamiento de lo plural; es conocer y poder articular"[32]. De este modo, resulta relevante identificar e interpretar las distintas reinvenciones[33] del territorio, producidas por todos sus actores -aún de los más débiles-, a fin de potenciar las fortalezas urbanas y las oportunidades para encontrarnos con "el otro". Es decir, es necesario comprometernos a comprender y producir una territorialidad que elimine las desigualdades e inequidades, como propone García Canclini (2008:64), "hasta llegar a reinventar la manera de ser ciudadanos".

[32] Cursivas en el original.
[33] En relación a las diferentes prácticas del espacio vivido, "de maneras de hacer", en términos de Michel de Certeau (1996).

02 PAISAJES DEL AGUA

"Somos el tiempo. Somos la famosa parábola de Heráclito el Oscuro. Somos el agua, no el diamante duro, la que se pierde, no la que reposa. Somos el río y somos aquel griego que se mira en el río. Su reflejo cambia en el agua del cambiante espejo, en el cristal que cambia como el fuego. Somos el vano río prefijado, rumbo a su mar. La sombra lo ha cercado. Todo nos dijo adiós, todo se aleja. La memoria no acuña su moneda. Y sin embargo hay algo que se queda y sin embargo hay algo que se queja"

JORGE LUIS BORGES (1996)

2.1 Nuevas transformaciones en los *waterfronts* contemporáneos.

A partir de los cambios en los modos de producción y de las lógicas del sistema capitalista -entre otras causas-, las ciudades costeras productivo-portuarias afrontan diversas transformaciones. La desindustrialización, la incorporación de nuevas tecnologías y el cambio en las estructuras económicas dejan grandes áreas -portuarias, industriales y ferroviarias- en desuso. Aparecen nuevos espacios expectantes de transformación en sectores urbanos centrales estratégicos. Muchas ciudades ribereñas en todo el mundo, desde mediados de la década de 1970, llevan adelante proyectos de renovación de estos frentes fluviales a fin de reintegrar nuevamente la trama urbana con el río.

Las urbanizaciones costeras han crecido en torno a una dialéctica particular con el agua. Es este elemento el que, en muchos casos, es responsable de la identidad más profunda de la ciudad -la "razón de ser" de la misma-. Ciudades porteñas, ribereñas…ciudades de agua. Este componente suele ser, no solo el motor del crecimiento económico y productivo -a

Fotografía página anterior:
Cecilia Galimberti

partir de las posibilidades que presentan las grandes instalaciones portuarias e industriales que se alojan en las costas-, sino está vinculado principalmente a la matriz cultural de la ciudad: el *waterfront* "empapa completamente las características de la vida social, representando una constante indiscutida de la misma a lo largo de los siglos" (Bruttomesso, 2004:23).

Por lo cual, en las transformaciones que se llevan a cabo en las ciudades contemporáneas resulta fundamental mantener activa la relación intrínseca entre ciudad-agua. Si bien este vínculo presenta diversos conflictos e incompatibilidades a lo largo de la historia constituye asimismo una relación vital de gran potencial. No obstante, desde mediados del siglo XX, se han profundizado las dificultades en la convivencia de instalaciones portuarias y la trama urbana. En gran parte de los casos, estos componentes se encuentran en lugares centrales de la ciudad y presentan intereses y objetivos distintos que el resto de la urbanización. A su vez, la obsolescencia de muchas de estas instalaciones, junto a las nuevas necesidades en materia de producción y comunicación, favorecen al divorcio producido entre puerto y ciudad.

Fig. 1. "Paseos peatonales pueden coexistir con la industria" - Imagen costa de Seattle, EE.UU. Fuente: Breen y Rigby (1994:25).

En este contexto, frente a los cambios económicos, productivos y territoriales, nos encontramos con nuevos conflictos, pero a su vez, con nuevas posibilidades y potencialidades. Como explica Rino Bruttomesso (1993, 2004) la recualificación de los frentes de agua urbano-portuarios resulta una oportunidad relevante para muchas ciudades. No sólo se posibilita rediseñar fragmentos de su tejido urbano, sino también favorece tanto el ordenamiento del conjunto de la ciudad como su funcionamiento y su imagen. La posibilidad de recuperar el frente fluvial -cuando éste ha sido ocupado por grandes instalaciones, principalmente vinculadas al puerto- significa repensar el rol y la organización

de toda el área urbana que rodea dicho *waterfront*. Por un lado, se permite imaginar la recuperación del acceso público como el desarrollo de nuevos lugares abiertos para la comunidad. Pero, por el otro lado, también resulta un estímulo expectante para la especulación del mercado inmobiliario.

Si bien en la historia puerto-ciudad existen intereses enfrentados, ahora los mismos se multiplican en relación a nuevas miradas hacia estos espacios. Administradores, políticos, ciudadanos, empresarios, entes portuarios, entidades económicas, entre otros, se convierten en nuevos actores con objetivos específicos -y generalmente contradictorios-, sobre el destino de estas áreas. El redescubrimiento del valor del agua y de los frentes fluviales para la ciudad constituye un desafío para las ciudades costeras contemporáneas. No obstante, para que su resultado sea exitoso -en relación a la calidad de vida de sus habitantes- se requiere la articulación de diversas políticas e intervenciones estratégicas.

2.2 Una mirada a las reconversiones de frentes costeros.

En los decenios recientes, muchas ciudades portuarias toman el desafío de reconquistar sus *waterfronts*. Las mismas redescubren las posibilidades que brinda esta condición y se proponen reinstaurar las complejas relaciones entre tejido urbano y agua -en muchos casos negadas durante décadas-. La recuperación y reconversión del frente costero se convierte en tema estratégico de las agendas de planificación de numerosas ciudades. Muchos de los mismos se posicionan como casos emblemáticos y han sido referentes de otras recualificaciones en diversos rincones fluviales a escala global. Por ejemplo, se constituyen como casos paradigmáticos: los *Docklands* en Europa, el *Baltimore Inner Harbour* en Norteamérica y *Puerto Madero* en América Latina -entre otros-.

Especialmente en las últimas décadas, las transformaciones y nuevos desarrollos en los frentes fluviales han sido una parte esencial de la vida de gran parte de las urbanizaciones costeras. Si bien la transformación de *waterfronts* resulta un proceso en curso en la actualidad, ya se han realizado numerosas intervenciones que nos permiten, a través de su análisis crítico, reflexionar sobre estos espacios. No obstante, estas acciones no siempre son exitosas. La experiencia nos ha demostrado, en muchos casos, que las intervenciones propuestas se enfocan a responder a determinados intereses económicos, a repetir modelos genéricos ya realizados en otros países -generalmente muy distintos-, a *museificar* espacios urbanos, o a transformar estas áreas en estructuras parecidas a un parque de diversiones.

En muchas de estas reconversiones existe una carencia de identidad. Es decir, una ausencia del sentido de pertenencia al lugar[1]. Estamos ante infinitas re-propuestas, proyectos mímesis de anteriores que son considerados modelos ganadores pero que resultan carentes de elementos distintivos y característicos. Como explica Bruttomesso (1993), al visitar estos espacios refuncionalizados muchas veces se está ante la presencia de un *deja vu*, una sensación de ya haber estado allí o de no identificar exactamente en qué parte del mundo uno se encuentra.

Estas operaciones de reestructuración resultan clave para analizar los procesos de transformación territorial contemporánea, ya que constituyen espacios de oportunidad para articular y coordinar las diferentes dinámicas presentes en las ciudades. No obstante, la homogeneidad aparente de los paisajes resultantes de estas operaciones de revitalización urbana encubre conflictos internos específicos a cada uno de estos territorios. En los últimos años, se han realizado numerosos estudios e investigaciones en torno a estos espacios en

[1] Sumado a que, en muchos casos, se producen procesos de gentrificación. Esto ocasiona que los habitantes originarios deban trasladarse de su sitio y lleguen nuevos habitantes a ocupar esos espacios.

diversos centros e institutos de investigación en todo el mundo[2]. Por ejemplo, son relevantes las investigaciones abordadas desde el *Centro Internacional Cittá d'Acqua en Venecia*, dirigida por Rinio Bruttomesso desde 1989. Las mismas son difundidas en publicaciones como "*Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water*" (1993), en la cual se exponen treinta proyectos de reconversión de frentes de agua en todo el mundo, permitiendo comparar el estado de situación a comienzos de la década de 1990 de estas transformaciones costeras[3].

También así, en Norteamérica, en 1994 se publica el libro "*Waterfronts. Cities reclaim their edge*" de Ann Breen y Dick Rigby, en el cual se exponen las diversas intervenciones realizadas en los frentes fluviales de numerosas localidades de Estados Unidos y Canadá. Las mismas son analizadas según el carácter particular que presenta su recualificación, identificando siete categorías: cultural, ambiental, histórica, mixta, recreacional, residencial y vinculada a la producción -principalmente portuaria y de transporte-. Vemos, de este modo, que en muchas de estas intervenciones prevalecen determinados procesos dominantes por sobre otros -a pesar de la coexistencia de múltiples situaciones-, que le dan un determinado carácter a las mismas.

Asimismo, son de gran relevancia las investigaciones de Han Meyer publicadas en el libro "*City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*" (1999). En éste se analiza la particular relación entre ciudad y puerto, a través del estudio del proceso histórico de formación y transformación de esos cuatro casos. Mayer hace hincapié, especialmente, en el rol de la planificación urbana en la recualificación de estas áreas. A su vez, son relevantes las investigaciones de Richard Marshall sobre la reconversión de *waterfronts* en ciudades post-industriales, como también los estudios realizados por arquitectos como: Peter Hall, Nuno Portas, Joan Busquets, Manuel de Solá Morales, entre otros. Se destaca, en este contexto, la tesis doctoral de João Pedro Teixeira de Abreu Costa denominada "*La ribera entre proyectos. Formación y transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa*" (2006) -dirigida por Joaquín Sabaté Bel-. La misma, se centra en el estudio de patrones comunes de formación y transformación de riberas. Para lo cual, se toma como caso de estudio la ribera de Lisboa en relación a otros cuatro casos de trabajo: Rotterdam, Shangai, Duisburgo y Hamburgo.

Aunque las ciudades que han realizado o comenzado sus transformaciones costeras son numerosas, a continuación vamos a detenernos en el estudio de seis casos en particular. Los mismos son elegidos por tratarse de ciudades portuarias de río, en las que se manifiestan determinados procesos particulares de reconversión ribereña. Los mismos se consideran relevantes para el análisis crítico de la presente investigación -en relación al ámbito territorial abordado en esta tesis-. Es así que, analizamos dos casos de revitalización de riberas europeas, dos casos norteamericanos y dos latinoamericanos[4]. Esta selección fue realizada a fin de tener una mayor comprensión de las lógicas y acciones presentes en estas

[2] Las investigaciones realizadas en los últimos treinta años sobre *waterfronts* y transformaciones de ciudades costeras son extensas y numerosas, de manera que resulta imposible nombrarlas a todas en éstas páginas. Solo mencionamos una selección de las mismas, especialmente aquellas que han sido analizadas para la realización de la presente tesis.

[3] Este Centro Internacional de Investigación, a través de la coordinación de Rinio Brutomesso, también edita las revistas Portus y Portus Plus de RETE, co-dirigidas por Joan Alemany.

[4] Es de remarcar, en relación al estudio de los casos de ciudades portuarias de río en América Latina, que la mayoría de ellos se encuentran en curso -o todavía no comenzados-, siendo muy escasos y sectoriales. Es decir, se abordan generalmente pequeños fragmentos de renovación urbana. Por este motivo, no fue posible incorporar mayor cantidad de casos de estudio latinoamericanos que aborden escalas análogas a los europeos y norteamericanos.

reconversiones. Si bien las mismas presentan procesos múltiples y diversos, en cada caso se focaliza en una temática[5] de transformación particular.

Fig. 2. Ubicación de los casos de estudio analizados de reconversión de *waterfronts*. Fuente: Elaboración propia.

2.2.1 Europa: Rotterdam.

Fig. 3. Delta de los ríos Rin y Mosa - Frente costero de Rotterdam. Fuente: Imagen Earthstar Geographics SIO - Microsoft 2013.

El estudio del caso de Rotterdam resulta representativo para la presente tesis. A pesar de sus marcadas diferencias -geográficas, culturales, económicas, etc.- con la ribera metropolitana de Rosario, posee a su vez diversas similitudes. En primer lugar, esta localidad se ubica en el delta de los ríos Rin y Mosa, presentando características fluviales con ciertas semejanzas al

[5] La selección de estos temas de investigación radica en la identificación de los mismos en la Región Metropolitana de Rosario, ya que en la Parte III analizamos estos "componentes temáticos" para el ámbito territorial estudiado.

delta del río Paraná. Asimismo, al igual que Rosario, el rol que adquiere su puerto a fines del siglo XIX, resulta detonante de una vertiginosa transformación urbano-territorial. Se incrementa rápidamente su población y se posiciona como puerto internacional clave. La relación integrada que presenta en la actualidad la trama urbana, el río y el puerto -de gran envergadura-, junto a los procesos de renovación del frente costero realizados en los últimos años, la convierten en un ejemplo clave de transformación de *waterfronts* contemporáneos.

Rotterdam es la segunda ciudad más grande de los Países Bajos, con más de 600.000 habitantes. Cuenta, a su vez, con 1.200.000 habitantes en su región metropolitana. El puerto de Rotterdam actualmente es considerado como el más importante de Europa y uno de los más importantes del mundo. El mismo se ubica en el estuario de los ríos Rin y Mosa, cercano al Mar del Norte, lo que permite un rápido acceso a numerosas terminales y centros industriales europeos. El complejo portuario comprende más de 10.500 hectáreas y una longitud de 40 Km.

Fig. 4. Sector del actual puerto de Rotterdam. Fuente: www.portofrotterdam.com.

Si bien el puerto de Rotterdam adquiere particular importancia a partir del siglo XIV -con ampliaciones portuarias de relevancia en el siglo XVI-, no es hasta el siglo XIX que atraviesa un gran crecimiento a través del cual se producen numerosas transformaciones. En 1830, frente al rol internacional que adquiere el mismo y debido a las complicaciones producidas por las sedimentaciones del Mosa, se construye un canal entre Rotterdam y Hellevoestsluis. Sin embargo, este canal no resulta suficiente para las exigencias del creciente comercio internacional. De manera que entre los años 1866-1872 se realiza la apertura del canal *Nieuwe Waterweg* -Nueva Vía Fluvial-. A través de éste se permite la conexión del puerto con el Mar del Norte. El puerto de Rotterdam, entonces, pasa a tener un papel nodal en el mercado internacional, ocasionando simultáneamente el rápido crecimiento urbano. Durante el período de 1880-1900 la población pasa de 160.000 habitantes a 315.000 y en 1920 ya se registran 500.000 pobladores.

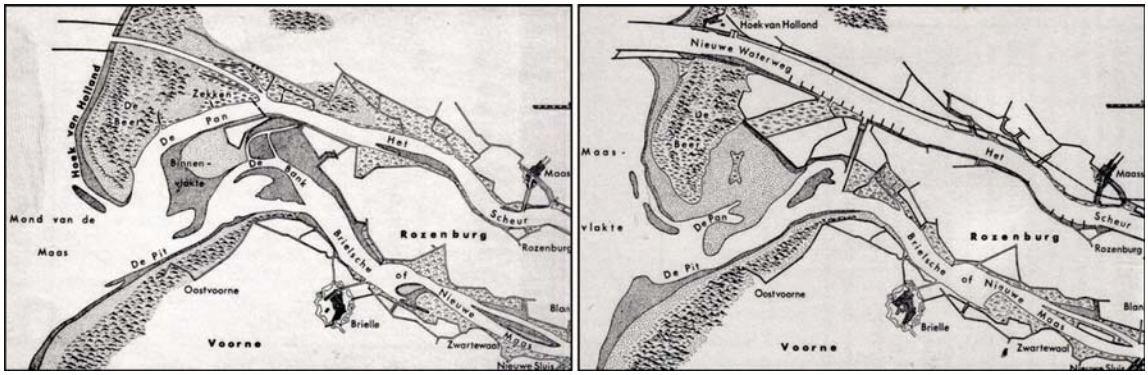


Fig. 5. Apertura del canal *Nieuwe Waterweg* - A la Izquierda: El nuevo canal en 1875 con una longitud de 4.300 m. A la derecha: El nuevo canal en el año 1900. Fuente: www.koop.nl.

Frente el crecimiento portuario e industrial de Rotterdam se expanden las actividades productivas hacia la desembocadura del río. Se desarrollan, a finales del siglo XIX, las zonas portuarias de *Kop van Zuid*, *Rijnhaven* y *Maashaven* y se crea un nuevo puerto especializado frente a la ciudad. En este período emergen nuevas formas de ocupación ribereña especializadas como muelles, dársenas y astilleros. Según explica João Pedro Texeira de Abreu Costa (2006) se introducen nuevas formas de especialización productiva y se inicia un proceso de segregación entre puerto y ciudad que continúa a lo largo del siglo XX.

En el período de entreguerras la dicotomía entre puerto y ciudad se profundiza aún más. Nuevas infraestructuras portuarias e industriales continúan creciendo en relación a las necesidades de las comunicaciones internacionales y tienden a separarse de las funciones urbanas. No obstante, la segunda guerra mundial ocasiona transformaciones particulares en este territorio. El 14 de mayo de 1940, un bombardeo alemán destruye gran parte del centro de Rotterdam y, posteriormente, de su puerto. En la segunda posguerra, se encuentran con la necesidad de encarar la reconstrucción de la ciudad destruida -especialmente en su área central-. Para lo cual, se lleva a cabo un "*Plan Básico para la Reconstrucción de la Ciudad Central*", permitiendo repensar nuevamente la relación de la ciudad con el río.

A partir de un corredor de canales, que permiten la accesibilidad a las zonas portuarias, se posibilita el trazado de la red viaria principal que atraviesa la ciudad construida. Simultáneamente, el crecimiento de las nuevas tecnologías y el posicionamiento del puerto como nodo central a nivel mundial conducen a la ampliación y crecimiento de nuevas áreas productivas. En la década de 1950, se desarrollan los complejos industriales *Europoort* y *Botlek,* especializados en el área de petroquímicas. Asimismo, en la década siguiente se desarrolla la península artificial de *Maasvlakte* como también continúan en desarrollo las áreas de *Waalaven* y *Eemhaven*. De este modo, en las décadas siguientes crece ininterrumpidamente el complejo portuario-industrial, especialmente en la franja hacia la conjunción del Mar del Norte, conformando una ribera industrial ininterrumpida.

Es de remarcar que, la consolidación de este cordón productivo hacia el oeste del centro histórico surge de la iniciativa pública y forma parte de un proceso continuo de planificación portuario-industrial. La necesidad de mayores áreas, la modernización y creación de nuevas infraestructuras, la posibilidad de expansión al oeste -lejos de las actividades residenciales-, consolidan la separación del puerto y la ciudad entre las décadas de 1950-1970. No obstante, las áreas portuarias vinculadas al centro histórico quedan obsoletas y abandonas en gran parte. Tal es el caso del sector de *Kop van Zuid*, que queda en desuso y sin mantenimiento -siendo desafectado del uso portuario-.

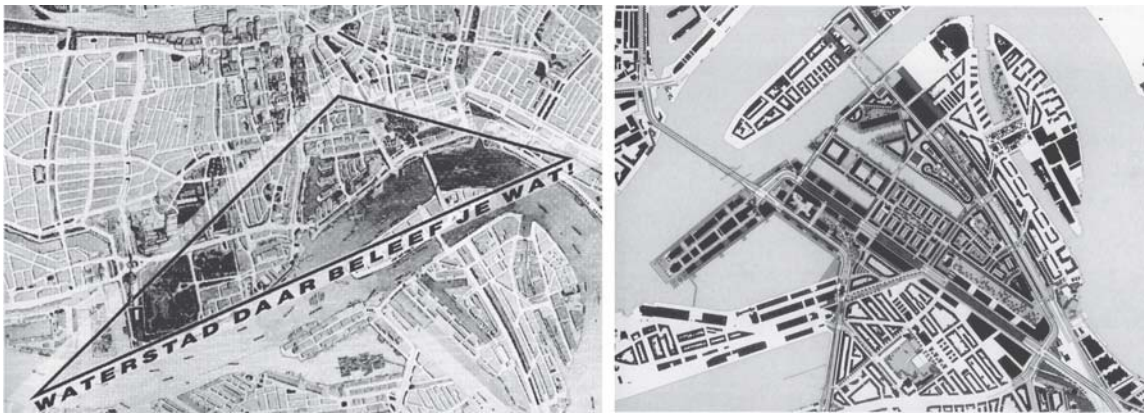


Fig. 6. A la izquierda: Plan de Waterstad de 1986, con la leyenda: "*Waterstad, donde la acción está!*". A la derecha: Master Plan de Kop Van Zuid de 1999. Fuente: Meyer (1999) y Bakker (1993).

En este contexto, desde la década de 1970, se emprende el desafío de la recuperación del frente de agua para la ciudad y la re-costura de áreas obsoletas. Holanda posee una fuerte tradición de planificación nacional de usos del suelo. Es decir, las intervenciones de renovación abordadas a nivel local presentan un componente de desarrollo urbano a nivel nacional. Según sostiene Abreu Costa (2006), la reconversión costera llevada adelante en este caso de estudio no presenta iniciativas aisladas de transformación de territorios acotados de compañías privadas, sino tiene un componente principal de inversión pública en el proceso de reconquistar el río. De este modo, resulta relevante en la reconversión de la ribera de Rotterdam el rol del Estado en las transformaciones de su frente fluvial. No se presentan iniciativas espontáneas de refuncionalización de unidades industriales aisladas, sino se promueve un plan integral para la ciudad y en correspondencia a las políticas de planificación nacional. Resultan ejemplo de esto los desarrollos de *Kop van Zuid*, del *Waterstad*, y las propuestas de la zona de dársenas de *Merwehaven*, *Waalhaven* y *Eemhaven*.

Se proponen así, entre las décadas 1970 y 1980, diversos proyectos y planes de reconversión para estas áreas. Especialmente se desarrollan proyectos de vivienda para las antiguas dársenas portuarias -con especial énfasis a los programas sociales y culturales-. De manera que, se plantea reinsertar en la trama urbana nuevos usos residenciales a los sectores anteriormente productivos. En este contexto, se inicia el proceso de transformación más representativo de esta ribera industrial: el *Kop van Zuid*. Este sector se localiza en un área central estratégica para la ciudad y en un lugar clave del *Nieuwe Maas*.

En conjunto con otros planes y propuestas de transformación de otros sectores ribereños -como el Plan de *Waterstad-*, se lleva adelante el plan de *Kop Van Zuid* en el marco de la revitalización urbana de Rotterdam. Como explica Riek Bakker (1993) -director del Departamento de Desarrollo Urbano de la ciudad de Rotterdam-, a través de la consultoría de Teun Koolhaas se propone entre los años 1986-1987 un nuevo plan para el área. El mismo cuenta inmediatamente con el apoyo de las autoridades locales, quienes lo incorporan en la planificación integral de la ciudad denominada "*La renovación de Rotterdam*". Asimismo, el gobierno nacional toma el proyecto de *Kop van Zuid* como modelo de plan. Es a través del apoyo, financiación y gestión integrada entre los distintos niveles gubernamentales que se posibilita la concreción del mismo.

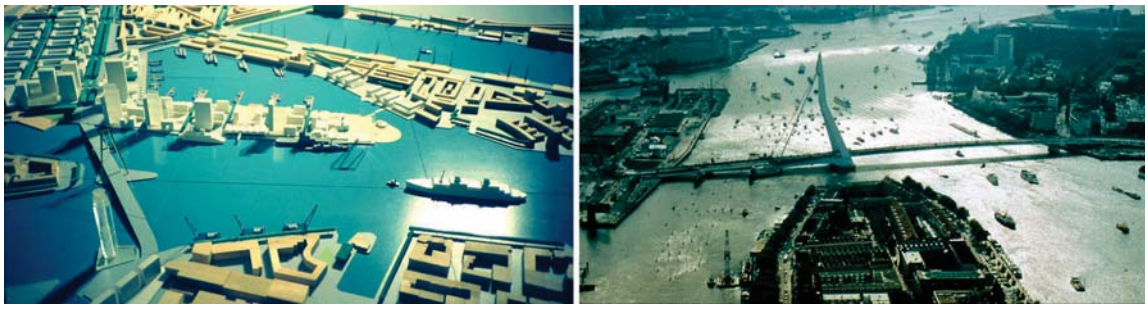


Fig. 7. A la izquierda: Maqueta urbana de Kop Van Zuid realizada por Teun Koolhaas. A la derecha: Foto aérea de la inauguración del puente Erasmus - Kop Van Zuid. Fuente: www.teunkoolhaas.nl.

Como explica Bakker (1993), los objetivos que movilizan la realización de este plan son: 1. Mejorar la imagen del sector histórico-portuario de la ciudad -históricamente dividida entre ambas márgenes del *Maas-*, y promover simultáneamente una imagen integrada de toda la ciudad; 2. Extender el centro urbano hacia el río; 3. Realizar un retorno social y una renovación hacia los barrios[6] nuevos e históricos; 4. Conectar la ribera norte y sur del

[6] Es de remarcar que el municipio, a fin de evitar procesos negativos para los habitantes históricos de este sector, garantiza un desarrollo de empleo y de oportunidad de vivienda para la población ya residente

Maas[7]; 5. Fortalecer el centro urbano sobre el río, a fin de crear un ambiente propicio para el establecimiento de empresas internacionales; y 6. Contribuir a la expansión económica de Rotterdam.

No obstante, estos objetivos traen consigo dudas y posibles problemas que pueden presentarse en el transcurso de su desarrollo. Sin embargo, los mismos, detallados minuciosamente y consultados a expertos de diferentes ámbitos[8], son tenidos en cuenta en el panorama de acción. Por ejemplo, para prevenir la formación de guetos en distritos cercanos se plantea la mixtura residencial de diferentes sectores sociales -inclusive se proyectan viviendas estatales-. Asimismo, se considera que la creación de parques y el acceso público y libre a la ribera resultan esenciales para asegurar el éxito del plan.

Fig. 8. *Waterfront* de Rotterdam 2013. Fuente: www.fotovlieger.nl.

Es importante destacar que durante su proceso de aprobación, el plan fue divulgado a través de diversos medios a la población en general. No obstante, el mismo también ha recibido críticas, por considerarlo en promover un proceso de *Manhattanización* -comparándolo con Manhattan, New York-. Sin embargo, las mismas han sido refutadas haciendo hincapié en la identidad y significación del proyecto en relación a la propia historia de Rotterdam y a sus desafíos futuros, ya que se incorpora al plan: la recuperación de parte del patrimonio industrial, la creación de nuevos equipamientos y servicios y nuevas políticas de generación de espacio público e integración de barrios populares.

De este modo, la planificación integral de la ciudad, la especialización portuaria del Port Plan 2010, la renovación urbana del centro y la re-costura de ambas márgenes del río -norte y sur-, permiten un reposicionamiento de la ciudad a escala metropolitana, regional e internacional. La renovación de Kop van Zuid resulta un proyecto estratégico que parte de una perspectiva integral. No obstante, el proceso de transformación del frente de agua metropolitano en Rotterdarm aún se encuentra en curso. Por ejemplo, están en construcción los sectores portuarios de *Merwehaven*, *Waalhaven* y *Eemhaven*, junto al nuevo sector portuario de *Maasvlakte II* -en el cual se propone el traslado de las grandes terminales portuarias-. El proyecto de reconversión de áreas portuarias e industriales presenta una escala mucho mayor respecto a *Kop van Zuid* -aproximadamente cuatro veces más grande-. Se propone un nuevo conjunto urbano de usos mixtos con nuevas viviendas, servicios y turismo enfocado a la revinculación con el río. En este contexto se plantea "el resurgir de áreas de integración puerto-ciudad, después de décadas de progresiva especialización y alejamiento" (Costa, 2006). Para lo cual, se crea en 2004 la *CityPorts Rotterdam*, una sociedad mixta que promueve la gestión dinámica entre ambos componentes para reforzar el vínculo entre río, puerto y ciudad.

[7] Esto se fortalece con la construcción del puente Erasmus, entre los años 1991-1996, proyectado por el arquitecto Ben van Berkel, que conecta *Waterstad* con *Kop van Zuid*.
[8] Por ejemplo fueron consultados la Universidad de Erasmus, el National Investment Board y el EDC - Rouse Co. de Baltimore.

2.2.2 Europa: IBA Emscher Park.

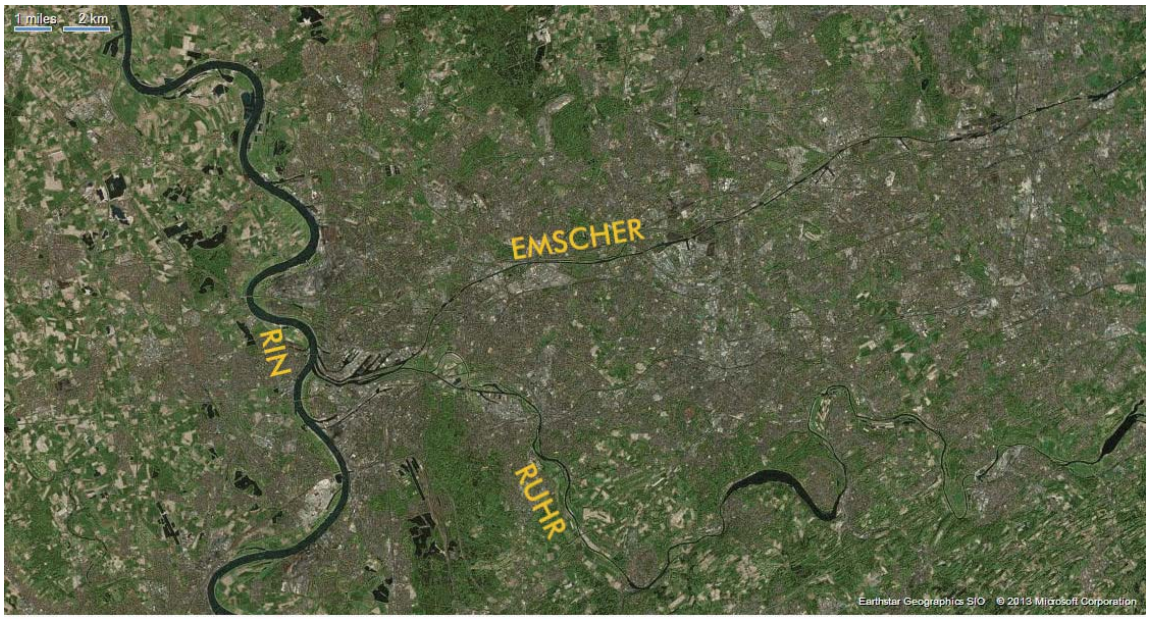


Fig. 9. Alemania: Cuenca del Ruhr, atravesada por los ríos Lippe, Rin y Emcher. Fuente: Imagen Earthstar Geographics SIO - Microsoft 2013.

La región de la cuenca del Ruhr resulta la aglomeración metropolitana más poblada de Alemania -aproximadamente 5.000.000 de habitantes-. En la misma, a su vez, se localiza el mayor polo industrial de dicho país. Esta cuenca se encuentra también atravesada por los ríos Rin, Lippe y Emscher. Este territorio, de carácter predominantemente productivo[9], atraviesa un profundo cambio a partir de la década de 1970. Gran parte de las minas de carbón -y de las industrias asociadas a éstas- cierran sus puertas a partir de esos años, dejando gran cantidad de habitantes sin empleo y quedando abandonadas numerosas instalaciones productivas.

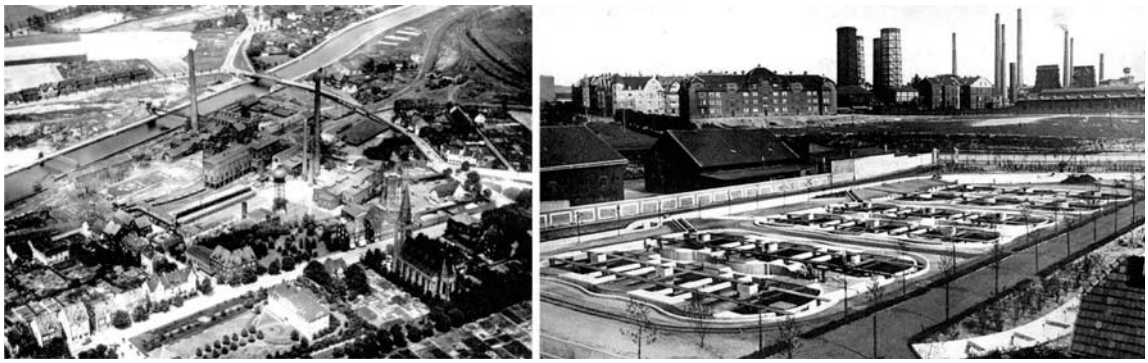


Fig. 10. Marcas en el territorio del paisaje productivo regional. Fuente: www.trh.bkheme.de y www.phillyh20.org.

Este paisaje de desindustrialización no solo deja grandes componentes obsoletos en el territorio, sino también una alta degradación ambiental. Dado que el río Emscher resulta espina dorsal de esta vasta región industrial, el mismo ha sido utilizado por más de cien años como una alcantarilla abierta en donde estas numerosas plantas productivas han arrojado sus desechos. En este contexto, se promueve una reconversión integral de la región

[9] De gran desarrollo desde mediados del siglo XIX, especialmente en materia de minería y plantas siderúrgicas.

no solo desde el punto de vista del saneamiento y la renovación del área, sino como una verdadera *reinvención del río*.

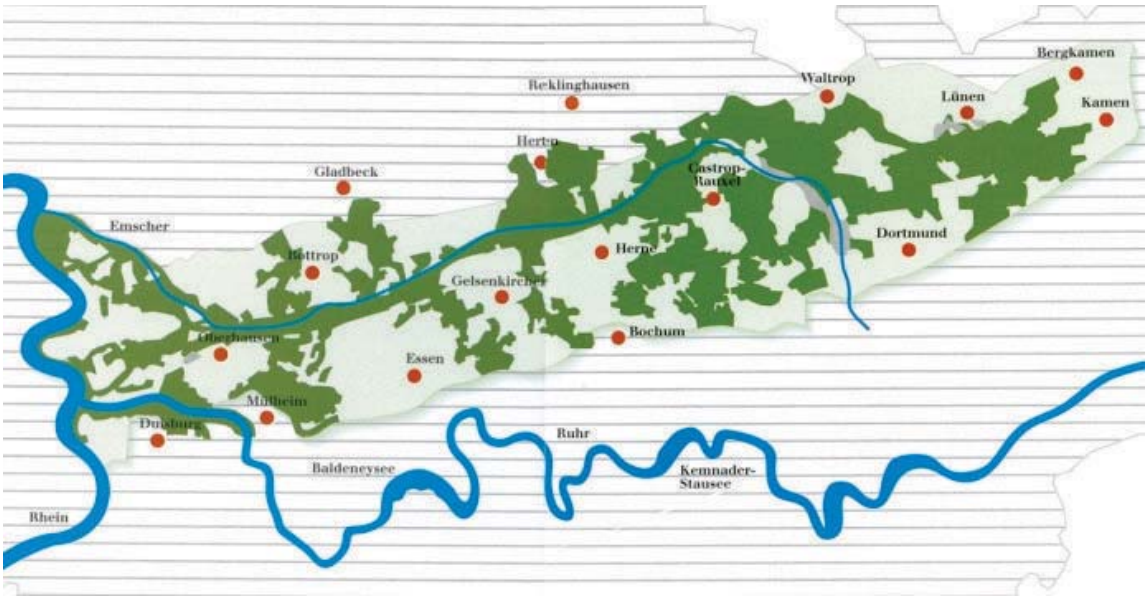


Fig. 11. The IBA Emscher Landscape Park. Fuente: www.iba.nrw.de.

De este modo, el estado federal de Renania del Norte-Westfalia conforma en 1989 el *Internationale Bauaustellung Emscher Park*, más conocido como IBA Emscher Park, para asistir al desarrollo de esta región en un período de diez años. El motor que impulsa este programa responde a una perspectiva ampliada que articula los componentes ecológicos, culturales, sociales y económicos de la región del río Emscher. El lema del mismo es "Trabajar por el futuro de las antiguas regiones industriales". El área de desarrollo abarca diecisiete localidades, en una superficie de 800 Km^2, a través del río Emscher entre las ciudades de Duisburgo y Bergkamen[10].

The International Building Exhibition data de una larga tradición de planificación en Alemania. Desde principios del siglo XX se han organizado numerosas exhibiciones vinculadas a las problemáticas urbanas y arquitectónicas de diversas ciudades. A través de las mismas se convocan a arquitectos y urbanistas de prestigio internacional para formar parte de este proceso. Asimismo, bajo esta premisa se invitan a diversos actores y grupos sociales a integrar este programa, definido por el propio IBA como un "desarrollo regional integrado". En este proyecto se considera a la renovación cultural y ecológica de la región como una condición previa de gran importancia para el futuro desarrollo económico -todas las propuestas presentadas son evaluadas bajo estas premisas-. En este sentido, la herencia industrial resulta componente fundamental de este territorio. Por lo cual, se promueve una atenta intervención patrimonial, a fin de fortalecer sus rasgos identitarios y culturales -pero siempre en relación a las demandas contemporáneas-.

En este caso de estudio, por primera vez la *International Building Exhibition* se enfoca en la transformación paisajística de toda una región y parte del concepto de un parque regional integrado. El *leitmotiv* utilizado al comienzo de las operaciones de planificación es "Reconstruir el paisaje". Pero el mismo se refiere a un nuevo paisaje que responda a las demandas del siglo XXI y que esté articulado con las huellas del paisaje industrial de los siglos XIX y XX. El principal desafío de este proyecto consiste en articular los objetivos y

[10] Esta región aborda aproximadamente 70 Km a lo largo del río y 15 Km transversalmente.

necesidades actuales -en perspectiva al futuro- con las marcas identitarias del propio territorio.

IBA Emscher Park[11] se constituye así como una agencia privada subsidiaria del Estado de Renania del Norte-Westfalia. Esta organización actúa como moderadora de los proyectos y los procesos de planificación propuestos por los actores invitados -es decir, no proponen intenciones propias-. El IBA organiza la utilización de recursos existentes, promueve redes, asegura la calidad de los resultados y articula las diferentes propuestas. Los proyectos que se presentan corresponden a instituciones públicas o a compañías privadas. Según el primer memorándum del organismo se plantean seis temas centrales:

1. *El Paisaje del Emscher Park*.

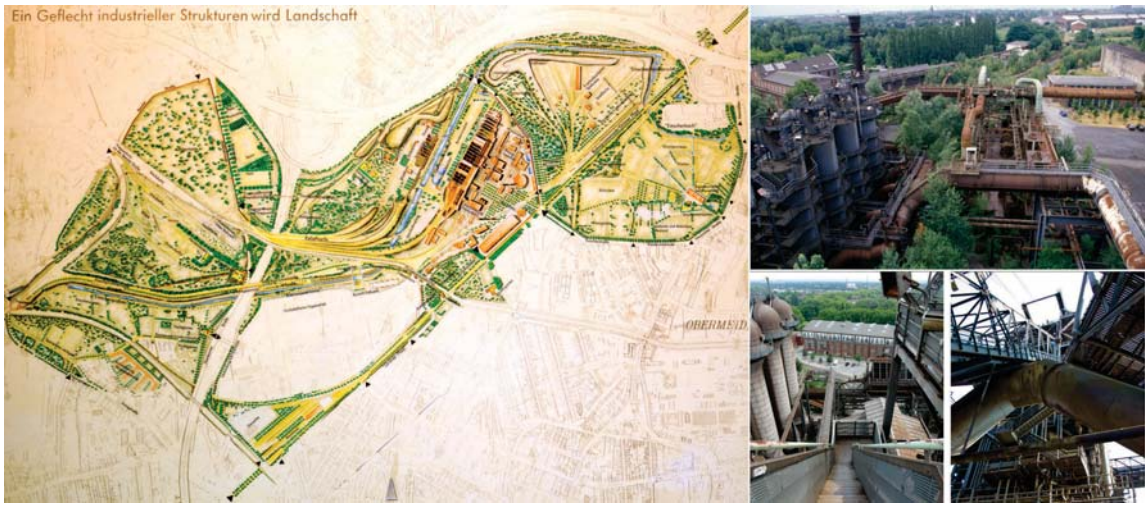


Fig. 12. Duisburg-Nord Park. Fuente: Archivo digital del Área de Teoría y Técnica Urbanística -FAPyD - UNR.

Este tema consiste en el proyecto central del IBA. Los principios e ideas fundamentales para la realización de este parque son: la protección, integración y cualificación de los espacios abiertos existentes[12]; el desarrollo de nuevos parques en sitios históricos; la construcción de infraestructuras -por ejemplo el transformar antiguas vías industriales en bicisendas y caminos para caminatas-; y, especialmente, la integración de las diversas intervenciones individuales en un parque regional interconectado. Este proyecto articula los componentes culturales de relevancia con el potencial natural del histórico paisaje industrial. Justamente se plantea preservar esa fusión y potenciarla a las necesidades actuales. Este desafío, lejos de terminar en 1999, se fortalece y continúa en las décadas siguientes. Es así que se desarrolla el *Emscher Landscape Park 2010 Master Plan* -entre los años 2002 y 2006-, a fin de establecer estrategias de conjunción entre las diferentes localidades participantes. Asimismo, se determinan nuevos objetivos como: coordinar la mayor extensión del parque, regenerar el sistema ribereño y realizar propuestas para un soporte regional sustentable del mismo. Entre los diversos proyectos que se incluyen en este tema central de proyecto se destaca el parque de *Duisburg-Nord* en Duisburgo.

[11] La misma se establece en la ciudad de Gelsenkirchen en el centro de la región de Emscher.

[12] Asimismo se definen proyectos prioritarios locales para cada espacio verde abierto según cinco tipologías: + Parques industriales; +Parques municipales en paisajes industriales; + Parques cultivados pre-industriales; +Bosques industriales salvajes; y +Escoriales y vertederos. Cambiar la percepción de los espacios abiertos es la condición previa necesaria para lograr una mayor identificación de la población de la región del Ruhr con su paisaje.

2. *La reconstrucción ecológica del sistema del río Emscher*.

El río Emscher -junto a sus tributarios-, desde finales del siglo XIX ha sufrido el volcado de diversos efluentes industriales y urbanos. De manera que, el cese de estas actividades productivas en la década de 1980 permite imaginar una recuperación ambiental. El proyecto de regeneración de este sistema fluvial presenta diversos pasos como: modernizar las plantas de tratamientos de efluentes cloacales, construir canales de drenaje subterráneos a lo largo del río y redirigir los desagües pluviales. Todas las operaciones planteadas[13] presentan en sus bases el objetivo de reorientar hacia el río los distritos y poblaciones presentes a lo largo del mismo. De este modo, se propone cambiar la imagen del Emscher y reposicionarlo como un corredor ambiental que incluya actividades recreacionales junto a una nueva plataforma económica. Para esto resulta indispensable el dialogo continuo con los ciudadanos. Es decir, se requiere la apropiación identitaria del río por parte de los actores locales. Entre los proyectos que incluyen este apartado se encuentran diversas plantas de purificación de agua y la recualificación de canales, arroyos y tributarios del Emscher.

3. *"Trabajar en el Parque"*.

Fig. 13. *Duisburg Inner-Harbour*: *Commercial Park* y *Residential Living*. Fuente: Reicher (2008).

Bajo este lema se propone desarrollar áreas comerciales e industriales de alta calidad. Se plantea contribuir a la reconstrucción del paisaje del Emscher y de su parque regional a través de la conservación y la reutilización de los grandes componentes y monumentos industriales. Simultáneamente se formula la incorporación de nuevas estructuras comerciales y de negocios, a fin de crear puestos de trabajo. De este modo, la implementación de nuevas áreas comerciales se realiza en conjunto a la planificación de los espacios abiertos, la construcción de nuevas viviendas, la provisión de infraestructuras sociales y de actividades culturales. La mixtura y articulación de usos diversos resulta el foco central de este apartado. El estado de Renania del Norte-Westfalia prioriza dos tipo de proyectos: por un lado aquellos identificados como locaciones futuras y, por el otro, la puesta en marcha de centros tecnológicos. Los primeros se identifican por poseer un potencial desarrollo cultural y económico, con componentes de arquitectura industrial de calidad -lo que genera un atractivo más allá de los límites regionales-. Se encuentran en esta categoría, por ejemplo, el *Nordstern Park* en *Gelsenkirchen* y el *Innenhafen Duisburgo*, más conocido como *Duisburgo Inner-Harbour*. Respecto a la promoción de los centros tecnológicos, han sido construidos nodos diversos, especialmente en ciudades medianas y pequeñas de la cuenca del Ruhr, a fin de potenciarlas.

[13] La regeneración de este sistema fluvial presenta en sus directrices principales: el control de inundaciones, la utilización del potencial ecológico, la creación de oportunidades para la recreación, fomentar el ocio junto al desarrollo económico y la revalorización de la historia industrial.

4. *Nuevos desarrollos urbanos y de vivienda*.

El IBA Emscher Park se enfoca particularmente en los distritos más castigados por la desindustrialización que presentan diversos problemas sociales -además de los físicos-territoriales-. Se propone bajo este lema articular diversas directrices de acción, a fin de re-fortalecer estas áreas y dar el soporte necesario a sus poblaciones. Entre las mismas se destacan: el diseño urbano; el desarrollo de nuevos empleos; nuevas políticas de vivienda, de recreación y culturales; entre otras. Se realiza particular énfasis en las poblaciones que han sufrido más fuertemente los procesos de marginalización y se propone una mayor participación ciudadana y social de las mismas. Este programa luego es extendido a toda Alemania bajo el lema "Ciudad social".

5. *Conservación de las instalaciones y de la cultura industrial*.

"Cultura a través de la transformación, transformación a través de la cultura".

Fig. 14. Imágenes del Emscher Landscape Park. Fuente: www.citypeak.blogspot.com.

La promoción de la cultura industrial constituye uno de los ejes centrales de la transformación de la cuenca del Ruhr, ya que a través de este eje se plantea la revalorización de la identidad regional. The IBA Emscher Park propone desarrollos en protección y conservación de monumentos e instalaciones productivas, a través de la participación de numerosos profesionales[14], diversas asociaciones y la población en general. Estos actores se ven interesados en las cualidades y valores culturales presentes en el territorio. Se crean así nuevas entidades vinculadas a la cultura industrial y a la protección y revalorización de las huellas históricas. El motor de este proyecto no radica en inventariar y conservar la estética y las cualidades históricas y técnicas de las viejas plantas industriales, las minas de carbón y el resto de la infraestructura productiva, sino consiste en desarrollar nuevas propuestas que permitan su transformación para las necesidades contemporáneas y futuras de la población, revitalizando las marcas del pasado. Es decir, se propone revalorizar su identidad a través de estrategias innovadoras de reutilización de estas instalaciones. Es así que, este paisaje se convierte en un centro de arte con gran atractivo turístico, no sólo de carácter nacional o regional, sino internacionalmente. La industria cultural se convierte en nodo central del turismo en la nueva región del Ruhr.

6. *Nuevos servicios e infraestructuras a las actividades sociales, culturales y deportivas*.

El último aspecto temático, se vincula con los anteriores y justamente consiste en articular todos los temas a través de la provisión de nuevas infraestructuras y servicios necesarios

[14] Por ejemplo: historiadores, conservadores de monumentos, expertos de museos, entre otros.

para la población de esta región. Lograr un hábitat sustentable, que mejore la calidad de vida de los habitantes de la cuenca del Ruhr, es el motor que acciona este proyecto. Es importante remarcar que la gestión y financiación de estas acciones resulta de una conjunción público-privada. El 40% son financiadas por inversores privados, mientras que el 60% restante es cubierto por programas de financiación del Estado de Renania del Norte-Westfalia, el gobierno federal de Alemania y la Unión Europea. A comienzos del 2000, se registra la planificación y ejecución de más de cien proyectos -aunque la mayoría de ellos siguen en desarrollo-. No obstante, los primeros diez años en que se desarrolla esta propuesta resultan la plataforma esencial que posibilita la transformación de toda la región del Rurh. Se produce un cambio de mirada en la planificación y la gestión de este territorio. La integración de políticas, actores, proyectos, temas, problemáticas y potencialidades permiten el éxito y la continuidad en el tiempo de este proceso de transformación, siempre atento a las necesidades del territorio y su población.

2.2.3 América del Norte: Río Don - Toronto[15].

> "A cualquier persona que caminase a través del bajo Don le costaría reconocerlo como un valle natural. Pero para devolverle la salud, es necesario entender su pasado, lo que el río era y cómo llegó a su situación actual. Tenemos que quitar la máscara del actual paisaje alterado del río -los cambios estructurales que se han impuesto sobre su forma original- para revelar sus procesos y patrones originales" (Hough, 2005:51).

Fig. 15. Río Don en Ontario - Canadá. Fuente: Imagen Earthstar Geographics SIO - Microsoft 2013.

El Don junto al Humber son los dos ríos que atraviesan de norte a sur la ciudad de Toronto, Canadá. El Don transcurre desde el *Oaks Ridges Moraine* hasta su desembocadura en el lago Ontario. Su longitud es de 38 Kilómetros y el área de influencia de su cuenca aborda 360 Km^2 aproximadamente. Este río, a diferencia del Humber, se encuentra en un área más urbanizada y ha atravesado un proceso de degradación mucho mayor -especialmente en el sector sur, vinculado al área portuaria-.

Desde finales del siglo XVIII[16], este río es sujeto a una continua degradación y contaminación. Los primeros colonos utilizan este río para producir energía -a través de la instalación de molinos- y talan gran parte del bajo valle de árboles. Este paisaje se convierte rápidamente en un entorno industrial, cuyas instalaciones productivas vuelcan sus desechos en las aguas del río. A su vez, dada la fuerte sinuosidad del Don, en el siglo XIX se plantea generar un nuevo cauce del río. Es así que, entre 1880 y 1890,

[15] El análisis de este caso de estudio parte de la investigación realizada por Michael Hough, miembro de la "Agrupación para la recuperación del Don" (Hough, 2005).
[16] Se destaca que la fundación de la ciudad de Toronto se realiza en el año 1787.

se transforman los últimos cinco kilómetros de meandros del Don -donde se vertían los sedimentos- en un nuevo canal rectificado. Asimismo, se construyen en su desembocadura nuevas instalaciones portuarias, posibilitadas por la nueva desembocadura directa al lago.

Con el transcurrir del tiempo, se agrava la contaminación y el deterioro del ambiente ribereño -producto de diversas acciones[17]-. Como explica Michael Hough (2005) la ciudad de Toronto crece dando la espalda al río. El Don se convierte así en un vacío entre espacios, "en lugar de ser un espacio en sí mismo". Este río queda en el olvido y deja de ser utilizado cotidianamente por sus ciudadanos. A su vez, la población deja de tener un franco acceso al mismo. Las numerosas infraestructuras presentes son un obstáculo en esta relación.

Gran parte de la vegetación nativa de esta cuenca desaparece como también se destruyen sus humedales. Además disminuye notablemente la diversidad de fauna. El estado de degradación de este río llega a un estado de alerta tan alto, que en 1969 un grupo ecológico llamado *Pollution Probe* realiza un funeral para el Don con el fin de concientizar a la población acerca del nivel de contaminación presente en el mismo. Por lo cual, si el río había muerto, entonces era necesario resucitarlo.

Fig. 16. Funeral del río Don en 1969 realizado por Pollution Probe - Contaminación en la desembocadura del Don. Fuente: www.seankheraj.com y fotografía de Maury Markowitz.

Frente a la situación que presenta el río Don, en la década de 1980 comienza un movimiento popular para el saneamiento y recuperación del mismo. En 1989 se realiza un foro al que asisten 500 ciudadanos que reclaman recuperar el río. Esto conduce, en 1990, a que el Concejo Municipal apruebe la creación de la "Agrupación para la recuperación del Don". La misma se propone renovar el sector sur del río -su parte más degradada- para luego abordar la recualificación de toda su cuenca fluvial. Esta agrupación parte de tres objetivos básicos: 1. Reestablecer la diversidad ecológica en el sector sur del río, integrando su paisaje natural con el cultural; 2. Plantear estrategias educacionales y recreativas vinculadas con las funciones del valle del Don y su valor ecológico y; 3. Reconectar el río Don con el lago Ontario. Como en los ejemplos anteriores, es fundamental la articulación de los componentes naturales y humanos, con la cooperación de los diversos distritos jurisdiccionales que atraviesa el río. Es decir, para poder recuperar el valor ambiental de la cuenca del Don, es necesario partir de la compresión integral de este paisaje y contar con la participación de todos los actores intervinientes.

En un primer momento, esta agrupación se dedica a la realización de un diagnóstico a fin de documentar las principales características naturales, culturales e industriales. Se registran así diversos conflictos presentes en esta región. Entre las problemáticas y potencialidades identificadas se destacan: alto nivel de contaminación sonora -debido a la proximidad de la

[17] Por ejemplo: el volcado de desechos cloacales e industriales, la realización de numerosas infraestructuras, como canalizaciones, vías ferroviarias, carreteras, basureros y torres de transmisión modifican agresivamente el paisaje del río.

autopista-; difícil acceso; identificación de enclaves de reserva natural -inaccesibles por la presencia de carreteras-; alta contaminación y presencia de basurales; existencia de componentes antrópicos de valor -como el puente antiguo que cruza el valle-; y presencia de fauna y flora autóctona necesaria a proteger.

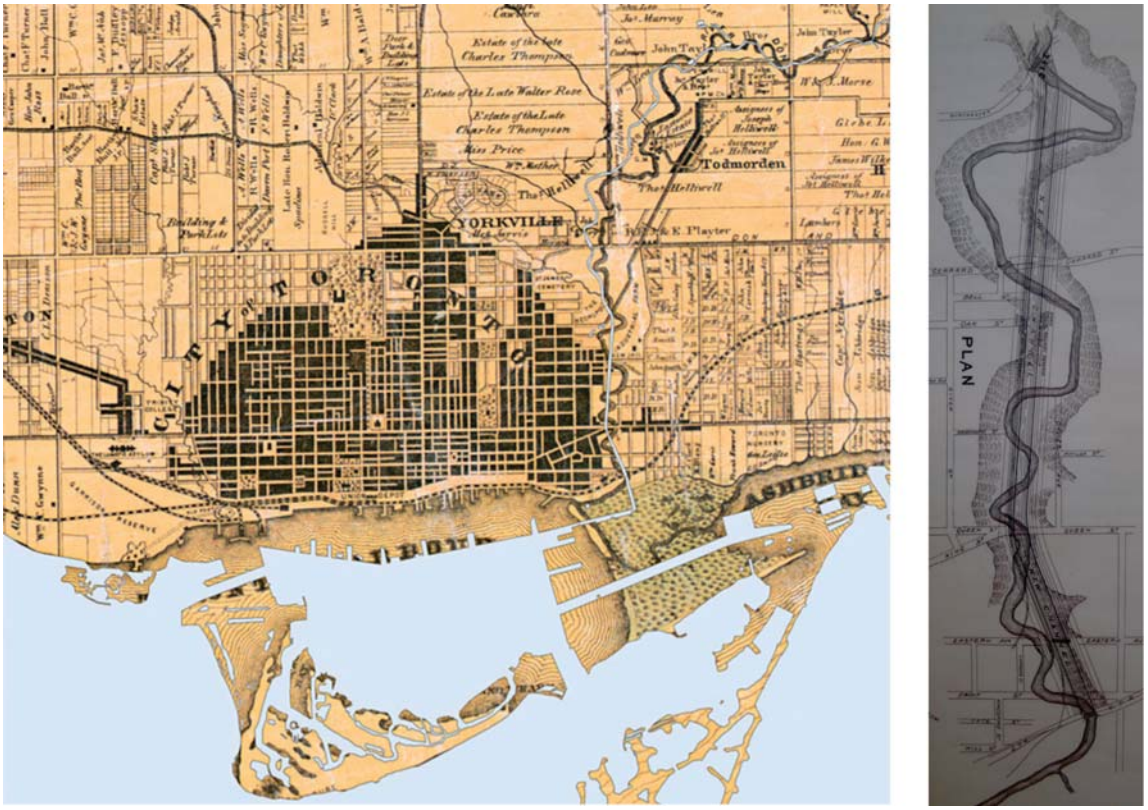


Fig. 17. Mapa de Toronto del siglo XIX - Detalle de los meandros del río Don antes de su rectificación. Fuente: maps.library.utoronto.ca.

Se propone, entonces, establecer estrategias de acción articuladas. Es importante remarcar que, hasta ese momento nunca se habían desarrollado políticas de planificación integradas para todo el valle. De este modo, motivados bajo la premisa de restablecer su calidad ambiental y de restaurar el diálogo entre el río y la ciudad, se establecen diversos lineamientos de planeamiento. Para lo cual, se realizan estudios hidrológicos particulares, vinculados a las lógicas originales del Don, como a su comportamiento luego de la agresiva rectificación y canalización del mismo. Estas investigaciones posibilitan determinar qué acciones realizar sobre el río, a fin de recuperar parte del delta perdido en las intervenciones históricas. Se proponen así diversas fases de transformación en el tiempo -ya que constituye un programa a largo plazo-. De este modo, también se establece la gestión necesaria a través de la articulación de las diversas agendas políticas, la participación de fondos públicos y privados, la colaboración de organismos públicos y la participación ciudadana de los distritos intervinientes.

Las propuestas de gestión e intervención incluyen:

- La cooperación entre: la municipalidad de Toronto, otros municipios de la cuenca del Don, los niveles superiores de gobierno, intereses privados, ferrocarriles, grupos comunitarios. Se propone: mejorar la calidad del agua, reforestar las pendientes del valle y permitir el acceso en diversos puntos al mismo.
- Lograr la conexión de los espacios abiertos del valle a través de intervenciones contempladas en el Acta de Planificación de Ontario.

- Lograr la "reparación del suelo" a partir del desarrollo de mecanismos que combinen nuevas tecnologías, normas y problemas de responsabilidad legal.
- Implementar estrategias de planificación que permitan restablecer los valores y la identidad del valle como un lugar de relevancia para la ciudad. Definir un área propia de actuación y realizar un plan oficial para la protección de todo el valle.
- Consignar acuerdos entre los diferentes niveles de gobierno, a fin de realizar las gestiones necesarias de organización de la propiedad de la tierra para llevar a cabo las estrategias de restauración de la cuenca del río Don.

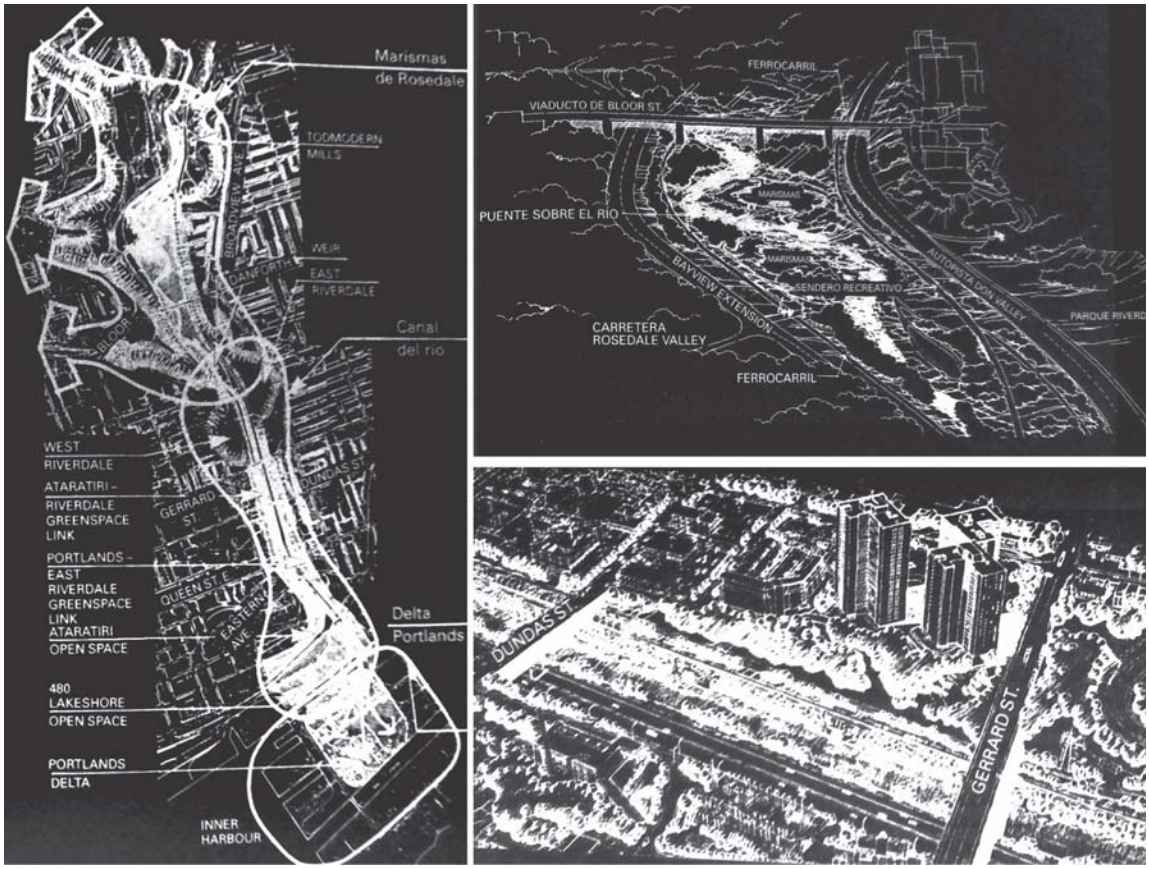


Fig. 18. Plan Estratégico para la parte baja del río Don. Fuente: Hough (2005).

Estas estrategias se compendian en la publicación denominada "*Bringing Back the Don*" - "Recuperando el Don"- de 1991. Ese mismo año, el municipio inaugura el "Sendero recreacional del bajo Don" y genera nuevas conexiones y puntos de acceso. A partir de estas iniciativas, la comunidad toma conciencia del rol del río y de la necesidad de reconectarse con el mismo. La participación activa de la sociedad resulta clave en las acciones de transformación de este valle fluvial, a través de la educación y la concientización ambiental. Las acciones llevadas a cabo son posibles gracias a la comprensión integral de las agendas sociales, económicas y políticas que posee el desafío común de mejorar la calidad ambiental y, con ella, mejorar la calidad de vida de toda la población.

La Agrupación para la recuperación del Don resulta disparadora de un cambio de mirada sobre la planificación integral de la cuenca del río, sumándose en los años posteriores nuevos organismos y asociaciones ambientales para contribuir a la regeneración de la

biodiversidad de esta región fluvial[18]. En marzo de 2001 se conforma el *Waterfront Toronto*, a fin de revitalizar todos los frentes costeros urbanos de manera integrada -que incluye los proyectos del río Don-. El área prevista de reconvención tiene aproximadamente unas 800 hectáreas -resultando el más amplio de Norteamérica-. Ese mismo año se aprueba el *Waterfront Culture and Heritage Infraestructure Plan*, en el cual se propone conectar todo el frente costero de Toronto integrando la herencia cultural del río con el centro de la ciudad.

2.2.4 América del Norte: Baltimore Inner Harbour.

Fig. 19. Baltimore Inner Harbour - Río Patapsco. Fuente: Imagen Earthstar Geographics SIO - Microsoft 2013.

La transformación del frente fluvial de Baltimore resulta la primera reconversión de *waterfronts* reconocida a nivel mundial. Baltimore es la ciudad más poblada del Estado de Maryland con 620.961 habitantes[19], mientras que su área metropolitana posee más de 2.600.000 pobladores. La ciudad se encuentra junto al río Patapsco, el cual desemboca en la Bahía Chesapeake. El rol portuario de Baltimore es clave en la transformación y crecimiento de la ciudad.

El puerto, ubicado en el corazón de la ciudad[20], en el siglo XIX se convierte en uno de los nodos industriales de mayor relevancia de la costa este norteamericana[21]. Sin embargo, después de la Segunda Guerra Mundial se sucede una crisis regional que se traduce en cambios en las estructuras económicas. De manera que, el puerto y sus instalaciones, como gran parte de las fábricas y del gran mercado comercial, quedan abandonados en el centro de la ciudad. A mediados de la década de 1950, diversos promotores y hombres de negocios crean la Comisión del Gran Baltimore[22]. Esta comisión encarga en 1957 la realización de un Plan Maestro para el área central de la ciudad a una firma de

[18] Por ejemplo en 1992, se establece la Agrupación para la Cuenca del Don, quienes publican en 1994 el reporte "Cuarenta pasos para un nuevo Don", los cuales se comienzan a implementar en ese año. Se inauguran en los años siguientes diversos proyectos e intervenciones como el "*Chester Springs Marsh*", el "*Weston Family Quarry Gardens*" y el "*Don Valley Brick Works*".
[19] Según datos del Censo de 2010.
[20] Baltimore es fundada en 1729.
[21] A comienzos del siglo XX son realizados nuevos muelles, mejoras y ampliaciones al puerto.
[22] Como explica Peter Hall (1996), el papel de James Rouse, promotor de Baltimore, es fundamental. El mismo ya había participado en la construcción de Columbia, siendo central su rol en la Comisión del Gran Baltimore.

planificación de Filadelfia: *Wallace McHarg Roberts & Todd*. Se inicia así la reconversión de más de 13 hectáreas del centro de la ciudad denominada "*Charles Center*" que contiene un programa mixto residencial, comercial y administrativo. Con este proyecto se pretende dar respuesta a la nueva estructura económica que emerge en el período de postguerra. Esta iniciativa abre el camino al mayor desafío pendiente: la revitalización de todo el sector del puerto interior de Baltimore. Para llevar a cabo este desafío de transformación urbana, la ciudad crea una nueva corporación privada, denominada "*Center City - Inner Harbour Development Corporation*". La misma es la responsable de coordinar, supervisar y fiscalizar el proceso de transformación del proyecto acordado. El Plan del puerto de la ciudad se realiza en 1964 nuevamente por la firma *Wallace*.

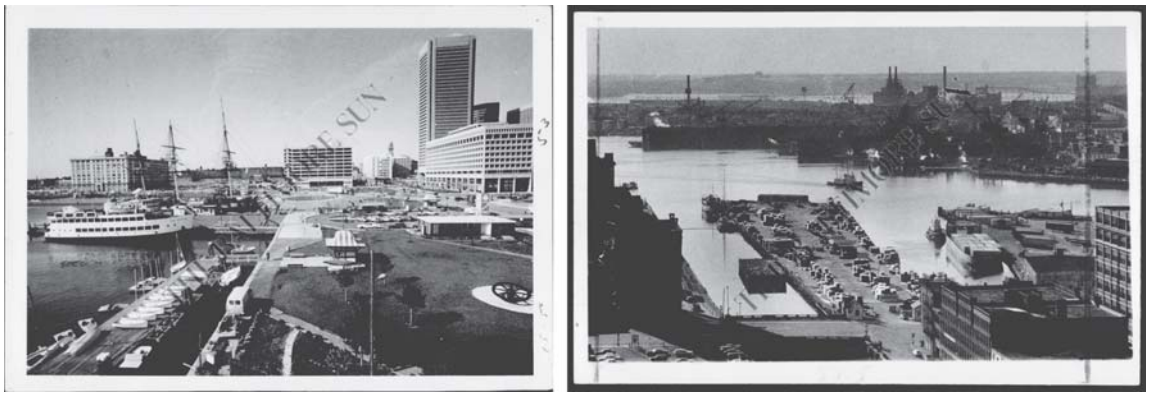


Fig. 20. Fotos del Puerto de Baltimore 1976-1977. Fuente: Archivo histórico fotográfico del periódico "The Baltimore Sun".

La reconversión del *Inner Harbour* marca un cambio en relación a la escala de transformación. Se abordan más de 100 hectáreas y se incorpora un programa complejo entre la articulación de usos residenciales, comerciales, culturales, recreativos, turísticos, entre otros. A su vez, existe una mayor participación pública y federal: se invierten 180 millones de dólares de la administración nacional, la ciudad aporta 58 millones de dólares y el sector privado sólo 22 millones. De este modo, se incorpora un factor clave: el gran patrocinio federal. Pero, a su vez, como explica Peter Hall (1996), éste se articula con las inversiones de los diferentes niveles estatales y con la participación privada.

El mayor objetivo previsto es transformar a Baltimore en una ciudad atractiva como parque regional turístico-recreativo. Por este motivo, se propone como acción clave recuperar el río y el agua como un servicio público. Para lo cual es necesario re-articular la ribera con el resto de la ciudad y reposicionarla como interés recreativo de la población. Es así que se construye en el borde del agua un muelle y un amplio paseo sobre las dársenas del puerto, conectando una serie de diferentes áreas de ocio. Diferentes atractivos y programas de actividades se incluyen en el diseño del nuevo *Inner Harbour*, tanto en el agua como en la costa mediterránea. Durante la década de 1970, se construyen en este paseo continuo: el Centro de Ciencias de Maryland, el World Trade Center, el Music Pavilion, el Acuario de Baltimore y el Pabellón de Mamíferos Marinos. Asimismo, desde el agua se plantean recorridos en barcos, submarinos, visitas portuarias y navegaciones a la bahía Cheasapeake.

Diversos festivales y ferias son los encargados de atraer la atención al nuevo frente costero. Los mismos se posicionan como la estrategia publicitaria central de la ciudad para la atracción de turistas al nuevo Baltimore. La primera feria realizada en 1970 atrae 340.000 visitantes y hacia 1973, los turistas llegan a ser más de dos millones. Como explica David Harvey (2008), la Feria de Baltimore se convierte en un núcleo de atracción de multitudes que acuden a la zona céntrica de la ciudad. De este modo, esta transformación de

waterfront se convierte, para algunos, en clave de éxito incuestionable. La ciudad en veinte años pasa de presentar problemáticas de deterioro, abandono y conflictos económicos-productivos, a ser uno de los focos turísticos principales de la región con 7.500.000 turistas anuales. Además, en el proceso de esta transformación se logran crear más de 30.000 puestos de trabajo, miles de nuevas viviendas y edificios de oficinas.

Fig. 21. Baltimore Inner Harbour 2013. Fuente: Fotografías Alejandra Monti.

Sin embargo, para otros, la transformación de Baltimore representa la *Disneysificación* de un centro urbano. Es decir, la ciudad se transforma en una mera escenografía sobre la cual realizar shows, espectáculos urbanos, con el objetivo primario de atraer el turismo a fin de obtener réditos económicos. En palabras de Peter Hall, se transforma a la ciudad como escenario:

> "Como pasa con el teatro, parece que sea de verdad, pero no es vida urbana como la que siempre hemos conocido: el modelo es la Calle Mayor de América que recibe a los visitantes que llegan al Disneyland (…) A su alrededor, las calles restauradas de manera encantadora tienen la misma cualidad: parecen un espacio urbano imaginario de una película de Disney, lo que pasa es que, por incongruente que parezca, son de verdad" (Hall, 1996:361).

Se sucede así, una "comercialización institucionalizada de un espectáculo más o menos permanente" (Harvey, 2008:111). Existen diversos factores que no son integrados al resto del programa. Por ejemplo: los conflictos sociales, la revalorización de la identidad local, el patrimonio existente, la arquitectura de las nuevas infraestructuras, entre otras tantas cuestiones. Es decir, paradójicamente, en esta nueva escenografía no es tenido en cuenta el papel de los actores locales, quienes debieran ser los protagonistas de la función cotidiana de la ciudad.

2.2.5 Latinoamérica: Malecón 2000.

La transformación del frente ribereño de Guayaquil es reconocida bajo el nombre de Malecón 2000. Esta ciudad resulta la más grande en superficie y la más poblada de todo Ecuador, con 2.278.691 habitantes, según Censo 2010. Además, su área metropolitana posee más de 3.000.000 de habitantes. Su rol comercial y portuario la posiciona en un lugar estratégico, no sólo nacional, sino también regional e internacional. Guayaquil debe su conformación y gran crecimiento al río Guayas. La cuenca del mismo posee una

dimensión de más de 34.500 Km^2 y en su desembocadura forma un estuario que desemboca al Océano Pacífico a través del Golfo de Guayaquil. Es a la vera de este río que la ciudad crece. Las actividades principales de la ciudad se desarrollan en torno al Guayas, especialmente aquellas vinculadas a su puerto comercial:

> "El río guayas es la razón y causa fundamental de la existencia de esta ciudad en este lugar geográfico particular, elegido a mediados del siglo XVI por las posibilidades que prestaba al encontrarse en la confluencia de dos grandes sistemas fluviales, nexo del comercio de productos de las colonias hacia la metrópoli y lugar propicio para la construcción de naves en madera, que consagrarían a la ciudad como el principal astillero del Pacífico sur" (Compte Guerrero, 2010:72).

Fig. 22. Malecón 2000, Guayaquil, Ecuador. Fuente: Imagen Earthstar Geographics SIO - Microsoft 2013.

El frente costero de Guayaquil adquiere una relevancia histórica crucial, ya que la dinámica de la ciudad se encuentra íntimamente articulada con el río. Esta ciudad se funda oficialmente en 1547 como astillero y puerto comercial de la Corona Española. Este puerto reviste gran importancia en el período colonial. Asimismo, la denominada "calle de la orilla" [23] se posiciona como lugar central para la ciudad: fachada urbana; centro de comercio; puerto y astillero; espacio recreativo, cívico y social. Este Malecón[24] se constituye, prácticamente, en la única puerta de ingreso a la ciudad.

Desde comienzos del siglo XX se proponen diversos proyectos para embellecer, ensanchar y modernizar este frente fluvial[25]. Pero es a finales de 1950 que ocurre un hecho clave en la transformación de este Malecón: el traslado de su puerto. La gran sedimentación del Guayas, junto al intenso tráfico fluvial, no permiten a embarcaciones de gran calado llegar hasta la orilla del río. Por lo cual, en 1958 se emite un decreto de emergencia para la creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, a través del cual se promueve la construcción de un nuevo puerto marítimo[26]. Es en 1963 con el arribo de la nave "Ciudad de Guayaquil" que se inaugura la Terminal Marítima Puerto Guayaquil[27].

[23] Se ubican en esta calle las principales construcciones políticas y civiles.
[24] A finales del siglo XVII, se comienza a ganarle tierras al río y se logra ensanchar el frente ribereño.
[25] Entre ellos se destacan: En 1931 se construye el Paseo de las Colonias, a través del aporte de diversas colonias extranjeras y se incorpora un paseo de fuentes, esculturas y áreas verdes. En 1936, por ordenanza municipal se dispone denominar este sector como Malecón Simón Bolivar. En 1938 se inaugura el Hemiciclo de la Rotonda, monumento que conmemora el encuentro entre Simón Bolívar y José de San Martín, que sucede en 1822 en Guayaquil. También en estos años, se realizan nuevos ensanches y ampliaciones del Malecón sobre el Guayas.
[26] Ubicado en la entrada del Golfo de Guayaquil, al sur de la ciudad.
[27] Este puerto marítimo de importancia estratégica, reposiciona a Guayaquil como nodo clave de vinculación en el mercado mundial, especialmente respecto a los productos: coco, bananas, arroz, entre otros.

Frente al abandono de las instalaciones portuarias originales, el Malecón Simón Bolívar comienza a transitar un proceso de degradación. De manera que los guayaquileños comienzan a darle la espalda al río:

> "El Malecón Simón Bolívar comienza un proceso de degeneración que lo convierte en un lugar conocido como zona roja por su inseguridad; se lo consideraba un sector sumamente peligroso en las noches, debido a los continuos asaltos, mendigos, prostitutas y borrachos que deambulaban, la falta de iluminación apropiada y a la venta de droga" (Wong Chauvet, 2005:184-185).

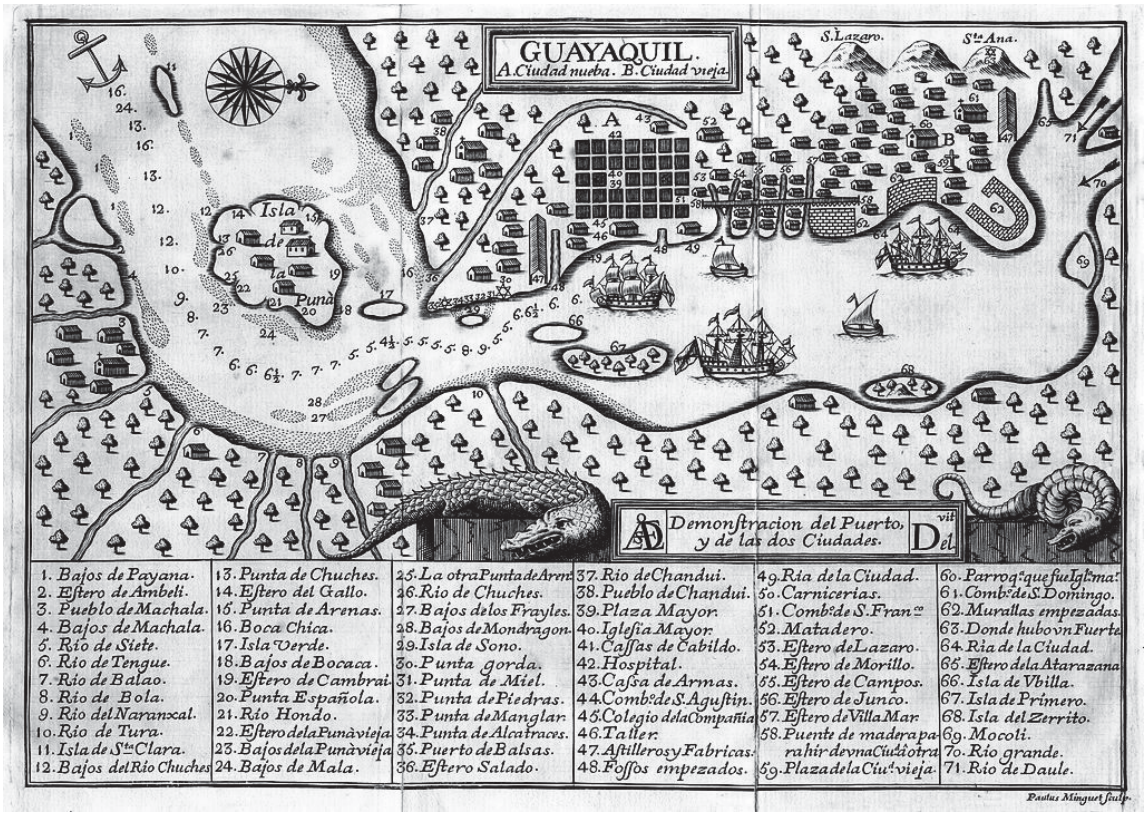


Fig. 23. Plano de Guayaquil de 1741, grabado por Paulus Minguet. Fuente: Castillo (1931).

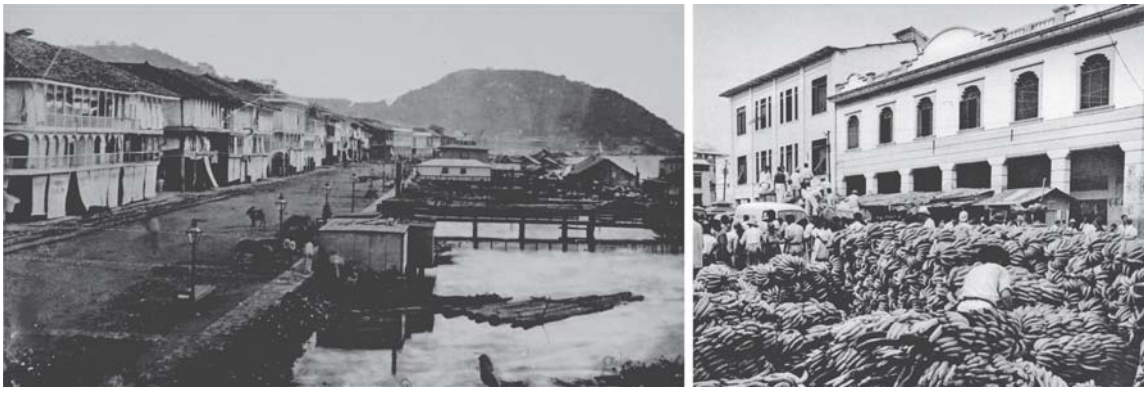


Fig. 24. Izquierda: Malecón en 1883. Derecha: Mercado de frutos del Malecón. Fuente: Archivo de Fotografías de la Biblioteca Nacional de Francia y Archivo Fotográfico Universidad de California [www.skyscrapercity.com].

En la segunda mitad del siglo XX se presentan diversos proyectos e iniciativas para realizar su reconversión. No obstante, como plantea Daniel Wong Chauvet (2005), no es hasta la llegada de la democracia -en 1979 para Ecuador- que se posibilita el cambio para muchas ciudades del país. Es a partir de ese hecho histórico que se descentraliza tanto el poder como los recursos y hay un cambio en la administración local en torno al desarrollo urbano. Sin embargo, en Guayaquil, las administraciones locales no reflejan este cambio de mirada hasta la década de 1990, que se sucede un cambio socio-cultural que hace de marco a la transformación del Malecón. En 1992 asume una nueva administración municipal que emprende el desarrollo urbano y social previamente reclamado. La reconversión del Malecón constituye un anhelo pendiente de los guayaquileños, que solicitan recuperar el río y reconectar el tejido con la ribera del Guayas. De manera que, en 1996, se plantean los primeros proyectos, abordados desde la recuperación histórica e identitaria de este sector urbano.

Fig. 25. Malecón 2000. Fuente: Elaboración propia en base a Zevallos Cánepa (2004).

En 1998 se inicia la construcción del Malecón 2000[28], posibilitado a través de la Fundación homónima, compuesta por entidades públicas y privadas y presidida por el Alcalde de Guayaquil. La misma se propone planificar, desarrollar, construir, administrar, financiar y mantener el malecón de la ciudad -como de otros proyectos de relevancia-. La primera etapa de la obra comprende ensanchar la explanada existente, a fin de ganar más superficie al río. El Plan propone un recorrido de norte a sur, de 2,5 Km de largo, desde el barrio Las Peñas hasta la calle Cuenca, con una superficie aproximada de 20 hectáreas. El proyecto se divide en tres sectores: norte, centro y sur.

El sector norte[29] responde principalmente a un programa cultural y recreativo. Se encuentran la Plaza Orellana, Plaza de la Pileta y Plaza del Vagón. A su vez están los Jardines del Malecón, en los cuales se propone la conservación de especies nativas y de protección de flora en peligro de extinción. También se inaugura el Museo Antropológico y de Arte Contemporáneo, constituyéndose como una pieza arquitectónica de articulación urbana. A inmediaciones del mismo se encuentra el edificio que comprende el Museo Marítimo y el IMAX. En la explanada exterior, conocida como Zona de la Planchada, junto al Fortín, hay diversos servicios, bares y restaurantes.

Fig. 26. Sector Norte Malecón 2000. Fuente: Revista Trama N° 97.

[28] Nombrado así ya que se preveía inaugurarlo en el año 2000.
[29] Se ubica a inmediaciones del Barrio Las Peñas hasta la calle Francisco P. Icaza y comprende siete hectáreas de superficie aproximadamente.

El sector centro[30] se constituye justamente como la pieza central del proyecto, utilizada como plaza cívica de la ciudad. Su función es principalmente cívico-cultural. Se sitúa frente a la Municipalidad y la Gobernación, comprende el monumento de la Rotonda de Bolívar y San Martín -elemento clave de la historia de Guayaquil-, como también la Torre del Reloj. Estos componentes son restaurados y articulados con la nueva explanada y anfiteatros. Se encuentran también en este sector el Club Naval y el Guayaquil Yacht Club con sus respectivos embarcaderos. Miradores, sala de exposiciones, estacionamientos y paseo continuo completan el programa de esta área central.

Fig. 27. Sector Centro Malecón 2000. Fuente: Revista Trama N° 97.

El sector sur[31] se desarrolla en el antiguo mercado del malecón y predominan las actividades comerciales. El nodo central de este sector resulta el Mercado Sur, construido en 1907 y refuncionalizado[32] en este proceso de transformación. En este sector también se encuentra la Plaza de Artesanos, la Plaza Olmedo y el nuevo Centro Comercial Malecón que se sitúa en una gran plataforma sobre pilotes que avanza sobre el río. La terraza del centro comercial resulta un gran mirador al Guayas con espacios de esparcimiento y servicios. Se completa el programa del sector sur con embarcadero fluvial, laguna y diversas áreas de recreación.

Fig. 28. Sector Sur Malecón 2000. Fuente: Revista Trama N° 97.

En el año 2002, se inaugura la fase final del Mercado sur y en los años siguientes se anuncian nuevas intervenciones de gestión público-privada para continuar el proyecto del Malecón 2000[33]. Sin duda, el puntapié inicial de esta refuncionalización ribereña marca un antes y un después en el desarrollo urbano de Guayaquil y en su proceso de transformación. Se convierte así el espacio más degradado de la ciudad en el principal foco de turismo. A su vez, se posibilita una reconexión de la trama urbana con el río Guayas. La revalorización del rol de los espacios públicos, la preservación patrimonial, la búsqueda de la identidad local, la reactivación del comercio de esta zona central son algunos de los temas claves de este

[30] Comprende desde la calle francisco P. Icaza, hasta la calle 10 de Agosto.
[31] Abarca desde la calle 10 de Agosto hasta la calle Cuenca.
[32] El mismo es patrimonio histórico de la ciudad. Su refuncionalización consiste en una remodelación arquitectónica que incorpora en las cabeceras del mercado dos cajas de vidrio autónomas que respetan la morfología original de la construcción.
[33] Como, por ejemplo, el Proyecto del Malecón del Salado o el Puerto Santa Ana, complejo inmobiliario y turístico a inmediaciones del cerro Santa Ana.

proyecto. De manera que, la puerta a la ciudad -que en el pasado constituye el Malecón-, hoy vuelve a ser la principal fachada urbana.

No obstante, si bien el Malecón 2000 resulta la obra más emblemática de regeneración urbana de Guayaquil, también pone en debate los mecanismos municipales que se activan en el mismo. Como sostiene Gabriela Navas Perrone (2012), la gestión del Malecón 2000 oculta fuertes contradicciones, como ser el debilitamiento de la acción pública frente a las políticas privatizadoras del proyecto. Es decir, se encubre una gestión empresarial de la administración pública:

> "los contenidos del contrato de comodato, la estructura del directorio para la toma de decisiones y la reforma del marco legal urbano, revelan una intervención excluyente, fragmentada y privatizada, en la medida que responde estrictamente a las exigencias del proyecto y los actores involucrados en su formulación" (Navas Perrone, 2012:117).

De este modo, se reclama a la gestión municipal que, bajo la presión de factores políticos y económicos, cae en la aplicación de una lógica mercantilista que fortalece a determinados sectores privados y no permite la participación activa de la ciudadanía en el proyecto. Esto ocasiona que algunos objetivos principales -como lograr la "regeneración integral" de la ciudad- no puedan llevarse a cabo satisfactoriamente. Se profundiza así el debate respecto a la reconversión de este sector urbano estratégico. Especialmente, su puesta en discusión en torno a los actores intervinientes de la ciudad y los mecanismos de proyecto, gestión, ejecución y regulación para su concreción. La continuidad de una mirada crítica es necesaria en todas las etapas del proyecto de renovación, a fin de rearticular los objetivos logrados con los aún pendientes o distorsionados.

2.2.6 Latinoamérica: Puerto Madero.

Fig. 29. Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina. Fuente: Imagen Earthstar Geographics SIO - Microsoft 2013.

La reconversión del sector de Puerto Madero constituye un punto de inflexión en las transformaciones de *waterfronts* en Latinoamérica. El mismo resulta, aún hoy, en objeto de crítica y debate. Este frente fluvial se localiza en Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina. Esta ciudad se sitúa a orillas del Río de la Plata y posee una población de 2.890.151 habitantes. El Área Metropolitana de Buenos Aires registra 12.806.866 habitantes (Censo 2010), y constituye el conurbano más grande del país. El rol del puerto de Buenos Aires -junto a la puja por su monopolio- es central en la configuración del Estado Argentino -ver capítulo 3: *A orillas del río*-. De manera que, la condición de "porteños" resulta un componente identitario central en el imaginario de los habitantes de Buenos Aires, que permanece hasta la actualidad.

En 1536 Pedro de Mendoza realiza la primera fundación de "Nuestra Señora del Buen Ayre" en el entonces llamado Riachuelo de los Navíos. Sin embargo, en 1580, Juan de Garay funda por segunda vez este asentamiento otorgándole el nombre de "Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires". Es a principios del siglo XIX, junto a la conformación de la Primera Junta y la declaratoria de la independencia, que este puerto se posiciona en un nuevo marco de referencia, siendo clave en el desarrollo comercial venidero. En los años siguientes, al producirse la separación de Buenos Aires con el resto de las provincias argentinas, se nombra a Rosario como puerto de la Confederación Argentina. De este modo, la disputa entre ambos puertos lleva al gobierno de Buenos Aires a fortalecer el suyo. Por lo cual, en los años siguientes a 1852 se efectúan diversas mejoras a sus instalaciones portuarias.

Sin embargo, no es hasta la década de 1880 que se posibilita la construcción del nuevo Puerto de Ultramar. No obstante, dada la envergadura de este proyecto, resulta blanco de disputas. Se identifican así, dos frentes de debate. Por un lado, la comandada por el Ingeniero Luis A. Huergo y, por el otro, encabezado por el empresario Eduardo Madero. Huergo plantea que la realización del nuevo puerto debe realizarse a partir de las mejoras del antiguo, en el Riachuelo, y propone una serie de dársenas en peine hacia el norte -protegidas por una escollera, abiertas hacia el río[34]-. Por el otro lado, Madero -con gran apoyo político y económico-, a través de un proyecto de los ingleses *Hawkshaw* y con la financiación de *Baring Brothers*, propone un proyecto mucho más ambicioso que es elegido por el Gobierno nacional.

Fig. 30. Fotos históricas de Puerto Madero. Fuente: www.arcondebuenosaires.com.ar

El Puerto Madero entonces, construido entre 1889 y 1897, se compone por una cadena de diques interconectados por canales[35]. Los mismos se extienden desde la Dársena Sur y con acceso al Canal Sur, hasta la Dársena Norte, en cuyo acceso se draga la nueva entrada del Canal Norte. Se realizan, a su vez, dos grandes operaciones de relleno que conforman la isla triangular de Buenos Aires. Estos extensos rellenos crean amplios espacios que sirven para incorporar las instalaciones de los depósitos, las vías y playas ferroviarias, calles de circulación, entre otras infraestructuras (Borthagaray, 1992). No obstante, este puerto, a

[34] Este proyecto presenta la ventaja de ser abierto y gradual; es decir, su dimensión se realiza a partir de etapas de acuerdo al tráfico y a la demanda. Por sus características se permite financiarlo con el propio funcionamiento, sin la necesidad de ningún empréstito extranjero (Borthagaray, 1992).
[35] Abordando la costa desde el Riachuelo hasta Retiro.

poco más de diez años de su inauguración, ya resulta insuficiente para el tráfico existente. Por lo cual, se llama a un nuevo concurso para su ampliación.

En las primeras décadas del siglo XX se proyectan las instalaciones del llamado Puerto Nuevo -desarrollándose éste bajo el criterio planteado por Huergo de peines abiertos-. Se construyen, entonces, las dársenas del Puerto Nuevo al otro lado de la Dársena Norte, completándose las obras en 1928. De manera que, el sector del Puerto Madero comienza a incorporar otros usos vinculados a lo recreativo. En el Plan Regulador y de Reforma de la Capital Federal de 1923-1925 ya se incorpora la recuperación paisajística del río, planteando una nueva Avenida Costanera. A su vez, en 1930 con el proyecto del Ingeniero Briano se prevé la desafectación definitiva del Puerto Madero frente a la ampliación del nuevo puerto. Estas posturas se incorporan en el plan para Buenos Aires de 1938 de Le Corbusier, Ferrari Hardoy y Kurchan. Este documento propone el reordenamiento del puerto, la remodelación del sector de Puerto Madero y la rehabilitación del sur como una nueva zona recreativa y deportiva.

La idea de reapropiación de esta área es recurrente en planes y propuestas posteriores, como el Plan Regulador de Buenos Aires -1958-1962-, el Plan Regional Metropolitano para el año 2000 -1969-, el Plan de Renovación Urbana Zona Sur de Buenos Aires de 1971 y el Ensanche del Área Central de 1983 -aún bajo la dictadura militar-. No obstante, es luego del retorno democrático de 1983 que se plantean nuevos proyectos de reestructuración para este sector portuario. Los diversos casos ya existentes a nivel internacional se posicionan como fuente de inspiración en la transformación de los espacios productivos obsoletos de Puerto Madero.

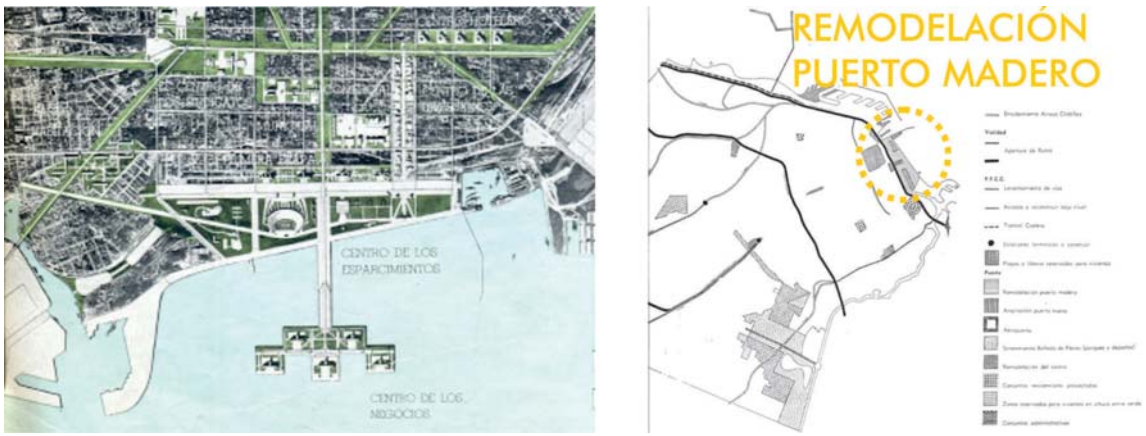


Fig. 31. Izq.: Plan Director para Buenos Aires de Le Corbusier 1937-1938. Der.: Plan Regulador para Buenos Aires 1958-1965. Fuente: Revista "La Arquitectura de Hoy", Abril de 1947 y Plan Director para Buenos Aires 1958-1965 - Sociedad Central de Arquitectos.

A mediados de la década de 1980, a partir de la división consolidada entre la ciudad y el agua[36], se plantean nuevas iniciativas para que Buenos Aires recupere su río. Se suceden así dos hechos de importancia. Por un lado, se declara Reserva Ecológica a los terrenos ganados al río -constituyéndose como área de reserva-, y por el otro, en 1989 se crea la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.[37]-. A través de ésta se transfieren los terrenos afectados a la reestructuración de Puerto Madero -aproximadamente 170 hectáreas-. Asimismo, en 1985 se lleva a cabo un convenio con el Ayuntamiento de Barcelona, mediante el cual se realiza el Plan Estratégico del Antiguo Puerto Madero 1990, a cargo del

[36] Materializada por una reja que separa los dos mundos.
[37] La misma se integra, en partes iguales, por miembros de la Municipalidad de Buenos Aires y por el Estado Nacional.

arquitecto Joan Busquets y del economista Joan Alemany. Sin embargo, diversos debates surgen en torno al mismo: la falta de participación pública, la carencia de un consenso previo, la demanda a un mayor protagonismo de los profesionales locales, entre otras. De manera que, finalmente, se lleva a cabo un Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero en el que se presentan más de cien estudios de arquitectos de todo el país.

El proyecto resultante consiste en una elaboración conjunta de los tres primeros premios del concurso de ideas. El mismo, desarrollado en etapas, se destaca por la propuesta de un programa mixto caracterizado por una franja de edificación entre los diques y la trama urbana de Buenos Aires, junto al desarrollo de nuevos parques territoriales hacia el río y la Reserva Ecológica. La refuncionalización de los viejos depósitos frente a los diques -para uso comercial en planta baja y residencial en altura-, se plantea en relación a amplios paseos públicos entre los mismos. A su vez, se proyectan torres sobre los bulevares Azucena Villaflor y Macacha Güemes que interrumpen la fisonomía del sector. Se articulan, entonces, la refuncionalización de edificaciones patrimoniales -incluidos elementos de origen portuario-, con los nuevos programas y construcciones propuestas. La Corporación Antiguo Puerto Madero S.A, a través de sus políticas de gestión, posibilita la ejecución del programa público-privado planteado.

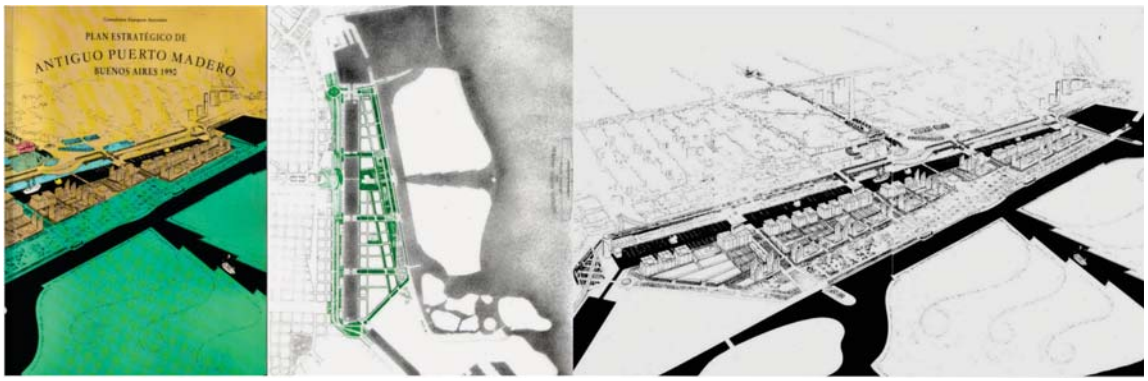


Fig. 32. Plan Estratégico del Antiguo Puerto Madero 1990. Fuente: Busquets y Alemany (1985).

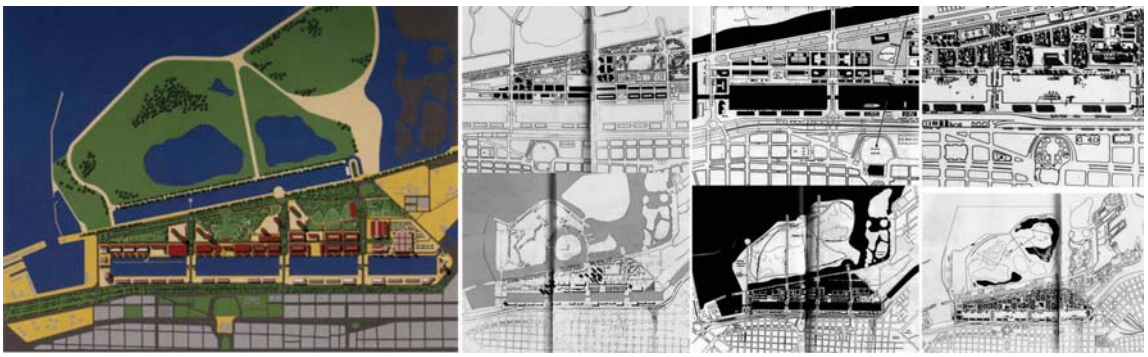


Fig. 33. Izq.: Proyecto resultante entre los tres equipos ganadores del concurso. Der.: Propuestas individuales de los equipos premiados del concurso. Fuente: Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero.

En este contexto, resulta representativo el debate en torno a las operaciones de transformación de Puerto Madero. Éxitos, deudas pendientes, objetivos incumplidos -entre otros-, encabezan las críticas y miradas sobre este proyecto. Si bien el mismo representa sin dudas una nueva imagen para la ciudad, una plataforma de difusión en el ámbito internacional y un foco de atracción turística, también oculta varios temas pendientes. La reconversión de este sector, anhelada durante décadas, históricamente ha simbolizado en el imaginario colectivo un espacio de oportunidad. Por un lado, constituye un área potencial

en sí misma, pero por el otro, significa un motor de transformación para todo el territorio en relación a una nueva articulación metropolitana. La carencia de una mirada integral al resto de los grandes proyectos urbanos y de todo el frente costero expone un desbalance entre costa norte y sur de la ribera. También así, el rol de la recuperación identitaria de este espacio, clave para la ciudad, es relativo; ya que, si bien se realiza una declaración patrimonial para preservar diversas instalaciones representativas de la identidad portuaria y su paisaje industrial, las operaciones realizadas sobre los mismos tienden a vaciarlas de contenido y significado. En palabras de Graciela Silvestri:

> "los viejos almacenes, que supuestamente debieran recuperar el encanto del paisaje industrial, abandonaron deliberadamente todo anclaje histórico para ofrecerse como productos de la globalización y cualquier bahía de ciudad tercermundista -Seúl o Hong Kong- puede ser su referencia (…) ¿Puede una reconstrucción ser otra cosa que Disneylandia?" (Silvestri, 1997:11).

Fig. 34. Foto aérea sector puerto madero década 1990. Fuente: Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. (1999).

Fig. 35. Reconversión Puerto Madero. Fuente: Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. (1999) y fotografías de la autora.

De esta manera, la materialización efectiva de los proyectos realizados resultan más representativos de la arquitectura global y de las demandas de reconversión de *waterfronts* presentes a nivel internacional que a las particularidades de la historia porteña, las tradiciones locales y al propio río. Lo económico por sobre lo simbólico, lo genérico por sobre lo particular, son algunos de los aspectos del paisaje resultante de las presiones financieras en la articulación público-privado del emprendimiento. Se conforma así, una nueva escenografía para las lógicas de las políticas neoliberales de los 90's donde los actores privados se convierten en protagonistas. Si bien el programa incorpora una gran cantidad de espacios públicos, los mismos no se encuentran francamente articulados con el resto de la ciudad. Como plantea Zaida Muxi:

> "El espacio público se utiliza como escudo ante cualquier cuestionamiento de los fines y estrategias que encubren esta recuperación. Se ha camuflado embelleciendo la memoria obrera de trabajadores e inmigrantes, para generar una empatía social con la zona que incite a pensar que diferentes grupos sociales pueden acudir y disfrutar de ese espacio democrático. En un espacio público monofuncional, espacio exclusivo de recreo puntual, no hay convivencia diaria ni multiplicidad de usos; es un espacio público que se comporta como no lugar, pues sólo puede acudirse a él en ocasiones especiales y con un programa previo, nunca de manera casual o cotidiana" (Muxi, 2004:162).

El proyecto y transformación de Puerto Madero se presenta como ejemplo del debate local-global sobre los procesos de transformación territorial contemporáneos. Las imágenes de la aldea global se reflejan en los diques del ex-puerto de Buenos Aires y posicionan a este sector en el panorama internacional de las transformaciones costeras de las últimas décadas. Sin embargo, las fotografías que se multiplican en revistas y libros a nivel mundial, encubren conflictos subyacentes en torno a la producción local de "hacer ciudad".

2.3 Algunas reflexiones en torno a las transformaciones de las riberas contemporáneas.

El análisis de diversas experiencias nos posibilita identificar patrones, procesos análogos de tendencia general que nos sirven de plataforma crítica para el estudio de otros casos de frentes ribereños. Especialmente en la presente tesis, este grupo interrelacionado de casos de estudio nos permite reflexionar sobre el ámbito territorial aquí abordado -la ribera de la Región Metropolitana de Rosario-, como también ampliar el debate y la teoría en torno a las transformaciones de *waterfronts* contemporáneos.

En el caso de Rotterdam, por ejemplo -como sucede en gran parte de los casos estudiados-, los nuevos requerimientos productivos, junto a la obsolescencia de las instalaciones existentes, ocasiona la construcción de nuevas infraestructuras portuarias en la región metropolitana de Rotterdam, alejadas del centro de la ciudad. Se liberan así las áreas históricas del puerto. Qué hacer en este sector se transforma rápidamente en un tema central de planificación, ya que se constituye como un espacio de oportunidad. Como explica Hoyle (2000), ésta área resulta de gran potencial tanto para hacer dinero, como para la rearticulación ciudad-agua en un contexto nuevo y actualizado.

El rol de integración del imponente puerto de Rotterdam con su frente ribereño metropolitano es crucial en el desarrollo regional. También así, resulta fundamental la actuación permanente de la planificación de iniciativa pública en la consolidación del cordón productivo portuario metropolitano. La continuidad del planeamiento estatal posibilita la integración de diversas necesidades y requerimientos, producto de la expansión tanto urbana como productiva. Asimismo, las reconversiones de las áreas obsoletas centrales de la ciudad también forman parte de esta planificación pública integrada -en concordancia con las directrices a nivel nacional-, lo que posibilita evitar intervenciones aisladas que persigan únicamente intereses privados. Por lo cual, el proceso de planificación de este caso de estudio nos permite reflexionar sobre la importancia de la continuidad de las políticas de planeamiento como su articulación permanente entre los diversos niveles estatales. A su vez, la participación de los distintos actores intervinientes, la revisión continua de los planes, la verificación de los objetivos y el reconocimiento de las posibles problemáticas que se pueden presentar, son algunos de los factores que, articulados, posibilitan una transformación atenta a las lógicas del territorio.

El IBA Emscher Park refuerza la importancia de la mirada integrada y continua en el proceso de planificación, desde el surgimiento de las iniciativas de transformación hasta en el control posterior de las intervenciones realizadas. Diversos temas, objetivos y proyectos se

desarrollan en numerosas localidades que abarcan más de 800 Km^2. No obstante, esta "reconstrucción paisajística" -como ellos mismos la llaman- de gestión público-privado, a más de dos décadas de su surgimiento se ha transformado en caso emblemático de transformación de regiones industriales degradadas a nivel internacional. La articulación entre las políticas de rehabilitación ambiental, la revalorización y refuncionalización de las instalaciones productivas obsoletas y la recuperación de miles de hectáreas de espacio público regional nos demuestran que es posible una reterritorialización regional integrada desde la importancia del valor del lugar.

La transformación de la ribera del **río Don en Toronto**, como sostiene Michael Hough (2005), tiene como fundamento principal quitar la máscara actual de degradación del río y revelar sus procesos y patrones originales. Es decir, identificar las marcas genéticas de este territorio y reinventarlo a partir de ellas. Nuevamente, en este caso de estudio, resulta crucial el rol de la sociedad que, desde la iniciativa de agrupaciones ambientales y foros de gran participación pública, consigue que el concejo municipal cree la "Agrupación para la recuperación del Don", a fin de restaurar los componentes naturales y culturales de toda la cuenca fluvial. La gestión integrada entre las agendas políticas de los diversos organismos públicos, junto a la activa participación ciudadana, resulta disparador para nuevas transformaciones de frentes de agua en Canadá motivadas por la revalorización de la historia ciudadana y de la calidad ambiental. La conformación en 2001 del "*Waterfront Toronto*" -con el objetivo principal de integrar las iniciativas de transformaciones costeras-, encauza la recualificación de los cursos fluviales, a través de la planificación articulada entre los diversos actores y niveles de gobierno intervinientes.

El **Baltimore Inner Harbour** constituye uno de los casos precursores de rehabilitación de *waterfronts* a nivel global. Además, la creación de la corporación privada "*Center City - Inner Harbour Development Corporation*" resulta un antecedente principal en la transformación de otros frentes fluviales posteriores a nivel global. Especialmente en aquellas donde la transformación se lleva a cabo a través de la coordinación de corporaciones análogas - *The London Docklands Development Corporation* en Londres o *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.* en Buenos Aires, por ejemplo-. Vemos en este caso, a diferencia de los anteriores, que el rol de los promotores privados también toma un lugar central en la iniciativa de reconversión ribereña. El fuerte posicionamiento de los emprendedores privados conlleva, como plantean diversos autores (Hall, 1996; Harvey, 2008) a que Baltimore se transforme en una mera escenografía urbana o parque turístico museificado que vacía de contenido la identidad local, dejando lugar a una "sociedad del espectáculo"[38].

En los casos estudiados de América Latina tiende a prevalecer la dicotomía entre lo global y lo local. Se identifica en el análisis del **Malecón 2000** y de **Puerto Madero** el fuerte rol de los promotores privados. Si bien existen grandes diferencias entre ambos, se identifica a través del análisis de los mismos una tendencia de "gestión empresarial" de la administración pública[39]. La importación de modelos norteamericanos y europeos de "corporaciones" encargadas de la transformación de estos enclaves urbanos, en un contexto latinoamericano de desigualdad social e inequidades socio-territoriales, produce efectos más complejos en relación a la re-costura ciudad/río y sobre la condición de "publicidad" de estos espacios. Ya que, generalmente los mismos, no suelen ser reapropiados por parte de toda la sociedad, sino son utilizados sólo por algunos grupos hegemónicos.

El análisis de la transformación de diversos *waterfronts* a nivel global nos posibilita identificar procesos comunes, a pesar de las diferencias existentes entre los mismos. En primer lugar, se

[38] En términos de Guy Debord (1967).

[39] Especialmente a partir de la década de 1990, la prevalencia de fuertes políticas neoliberales ocasionan que el rol del Estado se debilite frente a los promotores privados.

comprueba que la influencia de la comunidad local resulta factor decisivo en el proceso de cambio en estos frentes costeros[40]. Los ciudadanos resultan actores claves en la influencia del desarrollo, acciones e intervenciones a realizar en esos espacios, como también, en relación a la mirada crítica permanente sobre el uso efectivo de los mismos.

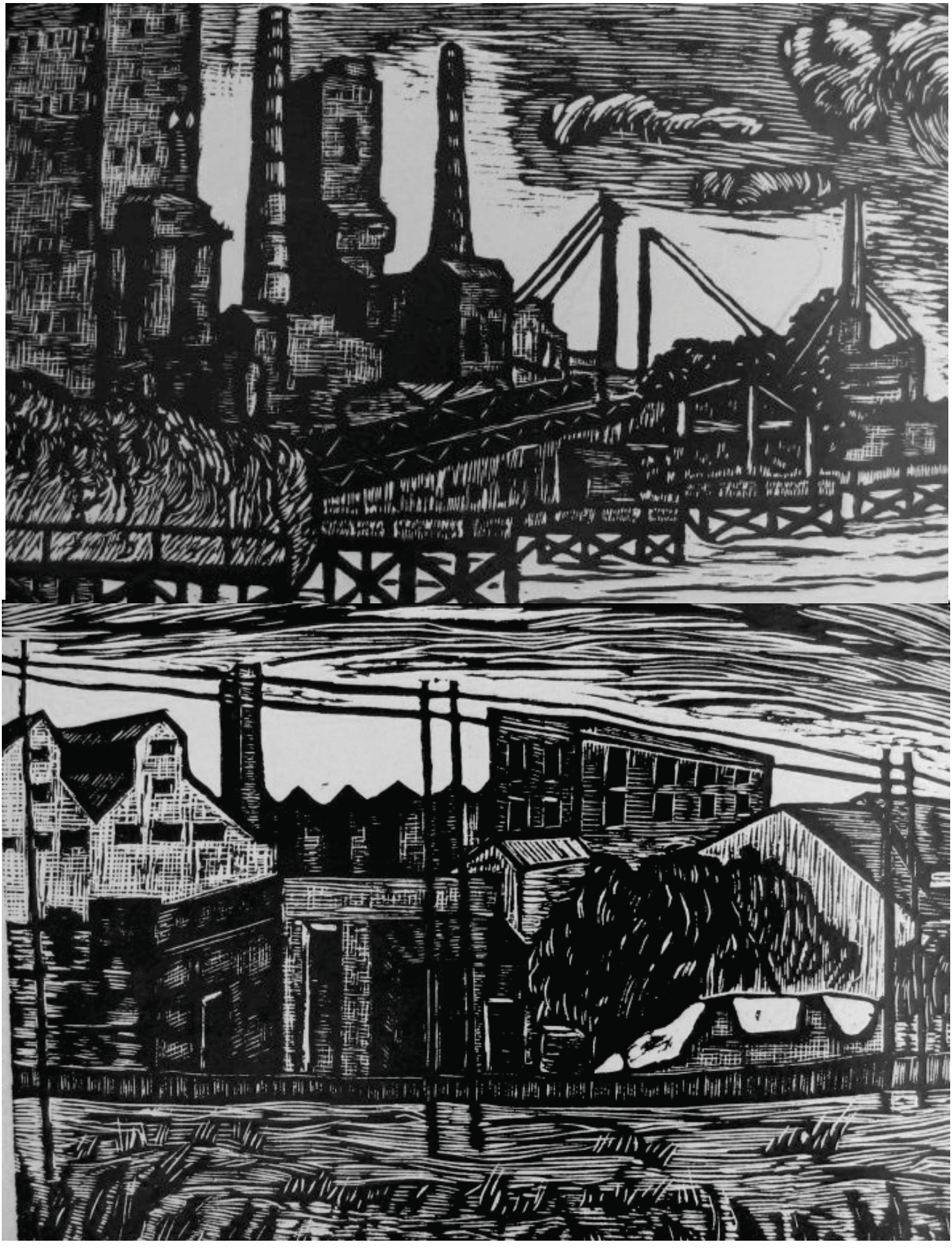
La refuncionalización de estos frentes de agua resulta materia de interés para múltiples actores de diversos ámbitos: municipios y comunas, sociedad en general, desarrolladores inmobiliarios, entre otros. No obstante, los intereses que motivan a estos actores a reclamar la revitalización de estas riberas resultan contradictorios entre sí. Por ejemplo, mientras que algunos solicitan su recuperación para espacios públicos, rehabilitación ambiental ribereña y reconexión con la trama urbana existente, otros plantean privatizarla -mayormente en oficinas y residencias para sectores altos y/o medios-altos de la población-. A su vez, desde las autoridades municipales, muchas veces se encaran estas reconversiones para una mayor atracción turística, pero también para atraer posibles inversiones privadas. La dificultad básica que involucra a estas reconversiones en ciudades portuarias es la reconciliación de los diversos objetivos, intereses e influencias involucrados.

Las transformaciones de *waterfronts,* si bien presentan procesos universales, también poseen características específicas al propio contexto donde se desarrollan. Ambas dimensiones, lo local y lo global, se encuentran presentes en estas reconversiones fluviales. Si bien su articulación no resulta tarea fácil, al analizar la relación ciudad-puerto y su transformación en general podemos reconocer un conjunto común de factores subyacentes a los casos exitosos. Como plantea Brian Hoyle (2000:415), el posible éxito de estas transformaciones dependen esencialmente de tres cosas: "integración, integración, integración. Primero, integración del pasado y el presente; segundo, integración de los objetivos e intereses contrastantes; y tercero, integración entre las comunidades y localidades involucradas". Por lo cual, la articulación entre lo local y lo global resulta, entonces, componente clave en los desarrollos de transformaciones ribereñas contemporáneas.

El estudio de estos casos nos permite reflexionar así, sobre los procesos presentes en la Región Metropolitana de Rosario en las últimas décadas. Varios de los temas centrales analizados en este apartado también constituyen un rol central en la problemática local: 1. La importancia de la planificación pública en la continuidad de las acciones de intervención; 2. El papel de las nuevas lógicas productivas y económicas, que conducen, tanto al traslado de las instalaciones portuarias de las áreas centrales de la ciudad, como a un cambio en la tríada ciudad-río-puerto; 3. La revalorización de las huellas históricas como componentes claves de identidad local; 4. La participación del mercado inmobiliario en estos espacios de gran potencial, que genera nuevos espacios residenciales mayormente de alto standing -en contraposición a asentamientos irregulares existentes-; 5 y 6. La re-costura entre ciudad y río, como espacios de oportunidad para el aprovechamiento de espacios recreativos y turísticos vinculados a una nueva mirada hacia los componentes ambientales ribereños.

Si bien éstos son sólo algunos de los diferentes temas presentes en la reconversión de frentes fluviales contemporáneos, resultan ser los más significativos en el estudio de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario. Estos seis grandes componentes de transformación serán analizados en detalle para este sector de estudio, en la Parte III de la presente tesis.

[40] Según plantean diversos autores como: Hoyle (2000); Breen y Rigby (1994).



PARTE II

[PRESENTACIÓN Y ANTECEDENTES DEL CASO DE ESTUDIO]

[La segunda parte de esta investigación se propone presentar el ámbito territorial de estudio y los criterios para su delimitación: la ribera de la Región Metropolitana de Rosario. Además, se desarrolla el proceso de transformación histórica de la misma, desde las primeras marcas de la colonización española hasta la década de 1980. Este recorrido histórico se presenta a partir de dos miradas que conforman los dos capítulos de esta parte: por un lado, la conformación y la transformación del territorio ; y por el otro, la perspectiva de la planificación y la mirada regional]

INTRODUCCIÓN

> *"En las inmediaciones del "estuario más grande del mundo", en las orillas de los ríos caudalosos que lo abastecen de agua, en las innumerables islas del delta que forman en la desembocadura, en la planicie de alrededor de 600 mil kilómetros cuadrados que se extienden al sur, al norte y al oeste, en ese lugar de paso al que ni los caballos querían acercarse, se formó, en nuestro siglo, una sociedad peculiar, característica, como resultado de la presencia indígena, de la colonización y del largo y adormecedor dominio español, del mestizaje, de la proliferación el ganado, de la inmigración europea, centroeuropea, balcánica, medio oriental y asiática, del impulso de la agricultura, de un relativo y fragmentario crecimiento industrial, de una explosión demográfica y de un crecimiento urbano desproporcionado en relación con la demografía rural y con el resto del país"*
>
> **JUAN JOSÉ SAER (2010)**

El ámbito territorial estudiado en la presente tesis se encuentra en la pampa ondulada de la República Argentina. El mismo se caracteriza por la conjunción de tierra y agua, presentando extensas llanuras interrumpidas verticalmente por el caudaloso río Paraná y seccionadas transversalmente por diversos meandros y cursos de agua. Las pendientes suaves, la fertilidad de la tierra junto al clima templado-húmedo favorecen las actividades agrícolas ganaderas -resultando uno de los espacios productivos rurales más importantes del país-. El frente ribereño occidental del Paraná presenta características geológicas y topográficas excepcionales que favorecen las actividades portuarias e industriales. Las barrancas de gran altura y el importante calado del río confieren características de puerto natural.

La conformación de Rosario y su región se encuentra favorecida por la privilegiada posición geográfica y estratégica junto a diversos condicionantes geopolíticos claves. Resulta así un punto coyuntural a orillas del río Paraná. Si bien originalmente este curso fluvial solo era

Imágenes pág. 76: Xilografías de Minturn Zerva.

utilizado para provisión de agua y pesca, posteriormente se constituye en el factor principal de transformación regional a partir del impulso portuario. La pampa y el río resultan así, desde época temprana, los componentes esenciales de la riqueza de este territorio.

En esta tesis la delimitación realizada para el estudio de la ribera metropolitana de Rosario no constituye una circunscripción taxativa y estática, sino resulta una sectorización dinámica, abierta y variable según cada proceso particular analizado. A su vez, se considera que la delimitación histórica del Área Metropolitana de Rosario -planteada en los distintos planes y organismos de planificación a través de la historia- resulta desactualizada; ya que, las nuevas dinámicas metropolitanas en este frente fluvial producen nuevas reterritorializaciones que requieren un cambio de mirada. Por lo cual, se considera necesario alterar el punto de vista y desanclarse de los límites históricos estáticos, a fin de comprender las nuevas relaciones, procesos, imaginarios y reinvenciones presentes en el territorio. Como explica Rogerio Haesbaert:

> "Con un nuevo recorte o "frontera", se puede legitimar ciertas identificaciones sociales previamente existentes o, lo que es más común, al mismo tiempo crear o fortalecer otras. Como todo proceso de representación territorial es sumamente selectivo, sólo algunos espacios serán "representativos" de la(s) identidad(es) que éstos ayudan a producir o reforzar" (Haesbaert, 2011:79).

Fig. 1. Barrancas de la ribera metropolitana occidental de Rosario. Arriba: barrancas Puerto General San Martín y San Lorenzo. Centro: Barrancas Granadero Baigorria y Capitán Bermúdez. Abajo: Barrancas Villa Gobernador Gálvez y Alvear. Fuente: Archivo fotográfico personal y archivo Metropolitana - Municipalidad de Rosario (MR).

Fig. 2. Hidrografía Región Metropolitana de Rosario. Fuente: Elaboración propia.

Se plantea así, una nueva perspectiva que posibilite unir ambas orillas del Paraná en una concepción integrada de la región, más allá de los límites jurisdiccionales provinciales. Es decir, se aborda el estudio del territorio metropolitano de Rosario haciendo foco en el río Paraná como elemento estructurador y unificador entre ambas orillas[1]. En este sentido, y retomando lo expuesto en el primer capítulo, se utiliza en esta investigación el concepto de Región Metropolitana[2], a fin de ampliar la mirada frente a los procesos de transformación territorial ribereños ocurridos desde la década de 1980. En el apartado SINAPSIS, a fin de esta segunda parte, profundizamos en el análisis-crítico y la justificación de la utilización del mismo para delimitar el presente objeto de estudio.

Asimismo, al analizar las complejas dinámicas presentes en la ribera de este territorio desde la perspectiva ampliada del espacio metropolitano, en esta pesquisa se aborda el estudio de ambas márgenes del río Paraná[3]. La orilla occidental analizada comprende desde la desembocadura del río Carcarañá hasta la desembocadura del Arroyo del Medio -en jurisdicción de la provincia de Santa Fe-, comprendiendo así, las siguientes localidades:

- *Timbúes*: La localidad de Timbúes se encuentra al norte del sector de estudio y cuenta con una superficie de 188 Km^2 y una población de 4.294 habitantes[4]. Su territorio es principalmente rural, ya que su área urbana es de poco más de 4,5 Km^2. Esta localidad se encuentra prácticamente rodeada por ríos. Su jurisdicción se delimita al este con los ríos Coronda y Paraná, al noroeste con el río Carcarañá, al sur con el distrito de Aldao y al sureste con la localidad de Puerto General San Martín. Si bien el frente costero[5] de esta localidad históricamente ha correspondido a usos agrícolas-ganaderos, en los últimos años ha crecido la ocupación industrial-portuaria en las barrancas sobre el Coronda y el Paraná -proceso que se encuentra en aumento-. Es de remarcar que la planta urbana se encuentra alejada de la costa.

- *Puerto General San Martín*: Se encuentra a 28 Km al norte de la ciudad de Rosario. Presenta una superficie de 41 Km^2 y una población de 13.409 habitantes. Limita al este con el río Paraná, al noroeste con la localidad de Timbúes y al sur con el arroyo San Lorenzo. Si bien cuenta con una amplia extensión rural -siendo predominante el suelo rústico por sobre el urbano-, esta localidad se destaca por su perfil industrial-portuario. La mayor parte del frente costero se encuentra ocupado de usos productivos, presentando grandes plantas industriales con infraestructura portuaria. Es de remarcar que, frente al avance de ocupación de la costa de usos productivos en los últimos años, esta localidad promueve la revalorización del arroyo San Lorenzo como espacio recreativo.

[1] Al mirar al río como elemento central estructurador del territorio, esta investigación propone una ruptura de la concepción tradicional del Paraná como elemento límite del Área Metropolitana de Rosario.

[2] La Región Metropolitana de Rosario es definida originalmente en el proyecto denominado "*Proceso de Formación Urbano-Territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario*" dirigido por el Arq. Adrián Caballero en 1991, luego retomado por el Plan Estratégico Metropolitano (2004) y posteriormente propuesto en el Anteproyecto de Ley de Creación de Regiones Metropolitanas de la Oficina de Asuntos Metropolitanos de la Provincia de Santa Fe en el año 2007. Se remite al lector al apartado SINAPSIS de la presente investigación.

[3] También se desarrolla en el mencionado apartado SINAPSIS de esta tesis la justificación de la mirada integrada de ambas orillas del río Paraná y la inclusión de la localidad de Victoria como componente de la Región Metropolitana de Rosario.

[4] Los datos de población que se exponen en esta introducción corresponden al Censo 2010.

[5] El frente costero de la jurisdicción de Timbúes -sobre los ríos Coronda y Paraná- tiene 23 Km de extensión aproximadamente. Esto la convierte en la localidad con mayor frente ribereño de la Región Metropolitana de Rosario.

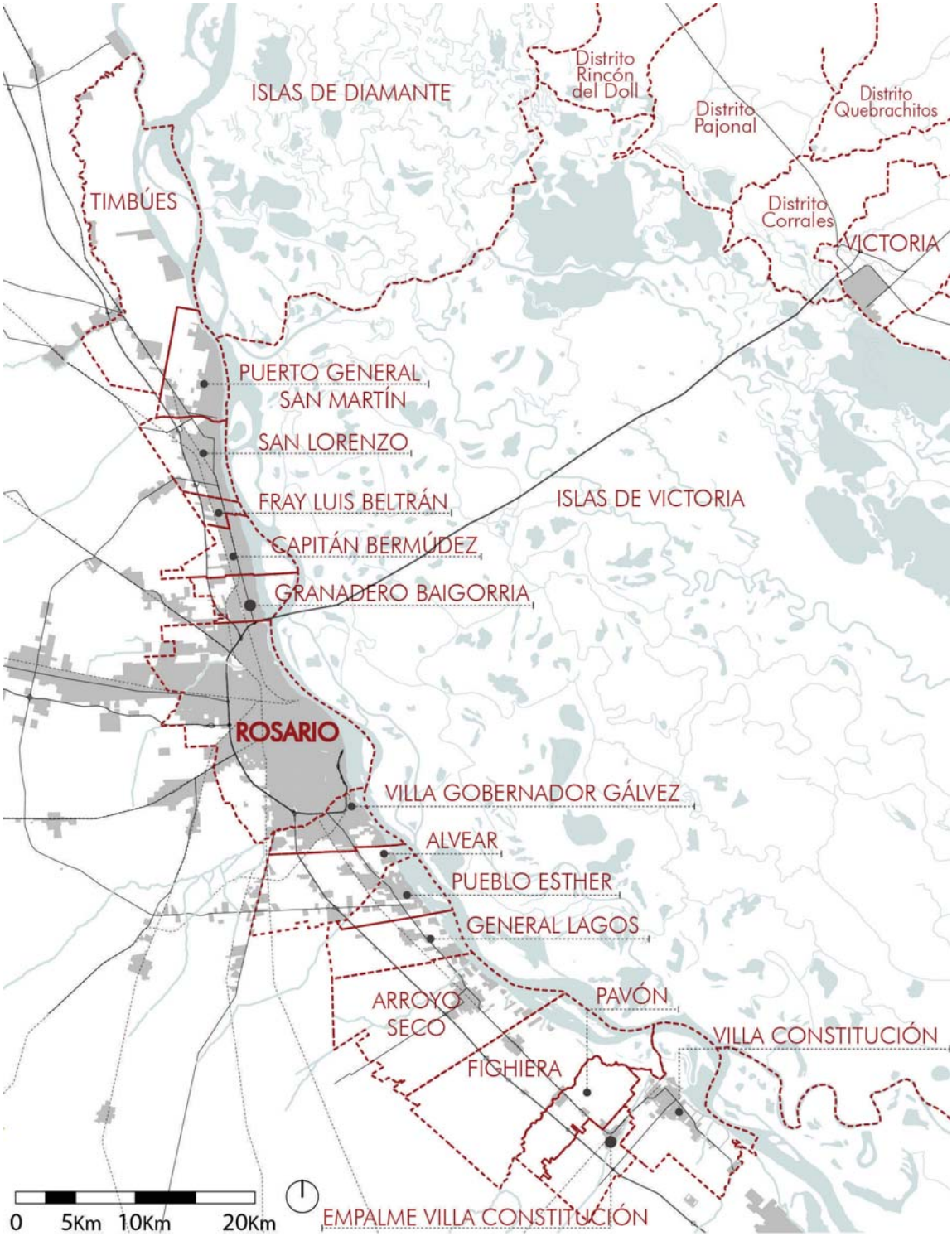


Fig. 3. Jurisdicciones sector de estudio de la Región Metropolitana de Rosario. Fuente: Elaboración propia.

- *San Lorenzo*: Se encuentra a 24 Km al norte de Rosario y cuenta con una superficie de 37 Km^2. Se divide de forma equidistante la superficie rural de la urbana. Su población es de 46.239 habitantes, siendo la localidad más poblada del llamado Cordón Norte[6]. Limita al este con el río Paraná, al norte con el arroyo San Lorenzo, al oeste con el distrito de Ricardone y al sur con la localidad de Fray Luis Beltrán. Esta ciudad presenta una gran concentración de componentes portuarios-industriales: posee más de 2,5 Km de su frente costero afectado a usos productivos. Sin embargo, en los últimos años, esta localidad cuenta con políticas urbanas que plantean liberar la ribera de estos usos a fin de lograr un paseo público-recreativo continuo. No obstante, el borde del arroyo San Lorenzo se encuentra comprometido de usos industriales presentando una alta vulnerabilidad en la margen sur del mismo[7].

- *Fray Luis Beltrán*: Su jurisdicción presenta una superficie de 8 Km^2 y su población es de 15.389 habitantes. Limita al este con el río Paraná, al norte con la localidad de San Lorenzo, al oeste con el distrito de Ricardone y al sur con la localidad de Capitán Bermúdez.

- *Capitán Bermúdez*: La jurisdicción de Capitán Bermúdez posee una superficie de 20 Km^2 y cuenta con 29.425 habitantes. Limita al este con el río Paraná, al norte con la localidad de Fray Luis Beltrán, al noroeste con el distrito de Ricardone, al suroeste con el distrito de Ibarlucea y al sur con la ciudad de Granadero Baigorria. Se destaca la presencia de grandes componentes industriales en su ribera, como por ejemplo la planta de Celulosa Argentina.

- *Granadero Baigorria*: Cuenta con una superficie de 17 Km^2 y una población de 37.333 habitantes. Su jurisdicción se delimita: al este con el río Paraná, al norte con Capitán Bermúdez, al oeste con Ricardone y al sur con la ciudad de Rosario. Se destaca la presencia de un gran predio expectante de transformación, a inmediaciones de la ciudad de Rosario, en el cual se prevé la realización del Parque Regional de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria junto a un gran emprendimiento inmobiliario. Asimismo, en dicho sector se encuentra el asentamiento irregular Remanso Valerio.

- *Rosario*: Se identifica como núcleo central y fundacional de todo el sistema metropolitano homónimo. La superficie de su jurisdicción municipal es de 195 Km^2, siendo predominantemente urbana. Su población es de 948.312 habitantes -resultando el tercer centro urbano más poblado de Argentina-. Es limítrofe del río Paraná al este, de las localidades de Ibarlucea y de Granadero Baigorria al norte, de Funes, Pérez y Soldini al oeste y del arroyo Saladillo al sur -junto a la localidad de Villa Gobernador Gálvez-. Es de remarcar que a partir de su rol portuario, desde mediados del siglo XIX, cambia la estructura de toda la región. Rosario se convierte en un centro estratégico a nivel regional, nacional e internacional. Asimismo, desde la década de 1980 esta ciudad plantea diversas directrices con el fin de recuperar su frente ribereño para espacios públicos-recreativos.

- *Villa Gobernador Gálvez*: Esta localidad es limítrofe de la ciudad de Rosario -media entre ambas el arroyo Saladillo-. Su jurisdicción limita con el río Paraná al este, el arroyo Saladillo al norte, la Ruta Provincial N° 18 al oeste y la jurisdicción de Alvear al sur. Su superficie es de 31 Km^2 y posee una población de 80.769 habitantes -es la mayor localidad del denominado Cordón Sur-[8]. El rol de esta localidad es eminentemente productivo y su frente costero se encuentra prácticamente ocupado por usos industriales, principalmente

[6] En el presente trabajo se denomina Cordón Norte al siguiente conjunto de localidades: Timbúes, Puerto General San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez y Granadero Baigorria.

[7] Existe una contraposición de las políticas públicas entre las localidades de Puerto General San Martín y San Lorenzo: mientras la primera plantea el uso recreativo del arroyo San Lorenzo, la segunda lo utiliza como vertedero de desechos industriales. Sobre este tema profundizamos en el capítulo 9 de la Parte III.

[8] En este trabajo se denomina Cordón Sur al conjunto de las localidades de: Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Pueblo Esther, General lagos, Arroyo Seco, Fighiera, Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución.

frigoríficos -se destaca la presencia del Frigorífico Swift desde la década de 1920-. Esta localidad comprende la unión de tres urbanizaciones distintas: Villa Gobernador Gálvez, Pueblo Nuevo y Villa Diego, las cuales se unifican bajo el nombre de la primera en 1978.

- *Alvear*: Se encuentra a 14 Km al sur de Rosario. La superficie de esta localidad es de 62 Km^2. Su población es de 4.451 habitantes. Los límites de este distrito son: al este el río Paraná, al norte Villa Gobernador Gálvez, al oeste Ruta Provincial N° 18 y el distrito de Piñero, al sureste el arroyo Frías junto a la localidad de Pueblo Esther. Esta jurisdicción es predominantemente rural y en las últimas décadas se consolida su producción industrial, especialmente con la radicación de: General Motors, Cargill en Punta Alvear, Ultrapetrol y el Parque Industrial Alvear. Es de remarcar la gran cantidad de loteos que se aprueban en la década de 1970 en esta jurisdicción -los cuales se encuentran dispersos en el territorio-, generando numerosas problemáticas respecto a la provisión de infraestructuras y servicios a los mismos.

- *Pueblo Esther*: Cuenta con una superficie de 29 Km^2 y una población de 7.195 habitantes. Limita al este con el río Paraná, al norte con el arroyo Frías -y la localidad de Alvear-, al suroeste con el distrito de General Lagos. En la década de 1970 se realizan la mayoría de los loteos que parcelan tierras rurales -se distinguen distintos proyectos y trazados que resultan no coincidentes entre sí-. Esta localidad, especialmente luego de la realización de estos loteos, tiene un marcado uso residencial de casas quintas para fin de semana y veraneo.

- *General Lagos*: Su distrito posee una superficie de 45 Km^2. Su población es de 4.112 habitantes. Limita al este con el río Paraná, al norte con Pueblo Esther, al oeste con Villa Amelia y al sur con Arroyo Seco. También en esta localidad se aprueban varios loteos nuevos en la década de 1970. Este distrito es predominantemente rural.

- *Arroyo Seco*: Se encuentra a 32 Km al sur de la ciudad de Rosario. Esta jurisdicción posee una superficie de 127 Km^2 y se registran 21.710 habitantes. Limita al este con el río Paraná, al norte con General Lagos, al oeste con Villa Amelia y Albarellos, y al sur con Fighiera. Resulta la tercera localidad en cantidad de habitantes del Cordón Sur. Su frente costero coexiste con usos diversos: rurales, residenciales -loteos abiertos y barrios cerrados-, recreativos -por ejemplo predio Asociación Médica-, y productivos-portuarios -Toepfer y Shell-.

- *Fighiera*: Posee una superficie de 137 Km^2 y una población de 5.028 habitantes. Limita al este con el río Paraná, al norte con Arroyo Seco, al oeste con Coronel Bogado y al sur con Pavón. Se destacan las actividades agrícolas-ganaderas -también así en su frente costero-. Es de remarcar la importancia de la presencia del arroyo Pavón al límite de su jurisdicción.

- *Pavón*: Su superficie es de 42 Km^2 y su población de 1.880 habitantes. Limita al noroeste con el distrito de Fighiera, al oeste con Rueda y al sur con Empalme y Villa Constitución. Esta localidad es predominantemente rural, al igual que en Fighiera es de gran importancia la presencia del arroyo Pavón. La trama urbana se encuentra alejada del frente costero -el cual no pertenece a su jurisdicción-.

- *Empalme Villa Constitución*: Superficie de 37 Km^2. Su población es de 6.410 habitantes. Limita al noreste con Pavón, al oeste con Rueda, al sur con Theobald y al sureste con Villa Constitución. Si bien no es un distrito ribereño, se encuentra en la encrucijada del Cordón Sur. Esta jurisdicción es predominantemente rural y presenta una gran articulación con la localidad de Villa Constitución.

- *Villa Constitución*: Se encuentra a 55 Km de Rosario y a 250 Km de Capital Federal. Su superficie es de 103 Km^2 y cuenta con una población de 47.903 habitantes. Limita al este con el río Paraná, al norte con Pavón, al oeste con Empalme y con Theobald y al sur con el Arroyo del Medio -limítrofe con la Provincia de Buenos Aires-. Esta localidad se encuentra sobre el frente costero del río Paraná. Se destaca la mixtura de usos, principalmente residenciales y portuarios. Es de remarcar la importancia histórica regional del denominado "Puerto Las Piedras". También resulta de gran relevancia la instalación de la planta de Acindar en 1951, ya que posteriormente Villa Constitución se posiciona como una localidad de gran importancia en el rubro metal-mecánico e industrial. Asimismo, presenta un gran potencial recreativo, especialmente por la proximidad de la Isla del Sol y del Arroyo del Medio.

A su vez, la orilla oriental, jurisdicción de la provincia de Entre Ríos, resulta predominantemente rural en el sector estudiado, encontrándose únicamente la ciudad de *Victoria*. Se considera que la misma se incorpora a la dinámica metropolitana de Rosario en el año 2003 -aunque ya se prefigura previamente-, con la inauguración del puente Rosario-Victoria. A partir del mismo se permite la conexión vial entre ambas localidades, distanciadas 60 Km entre sí. Es de remarcar que, a partir de la construcción de dicho puente, la ciudad de Victoria transita un profundo proceso de transformación. Por ejemplo, la misma presenta en el año 2010, 31.842 habitantes -un 40% más de población que el registrado por el Censo de 1991-. Se manifiestan cambios diversos en sus lógicas internas, ya que la especulación inmobiliaria también se incrementa en gran medida y aparecen, en esta última década, diversos complejos turísticos y recreativos como también nuevas urbanizaciones cerradas. En este período de estudio, no sólo existe un flujo de atracción de *Victoria hacia Rosario* -la ciudad central-, sino se destaca que *Rosario va a Victoria,* especialmente en torno a las actividades recreativas[9]. La localidad de Victoria se encuentra en el departamento homónimo, siendo el único municipio del mismo.

En los siguientes apartados se realiza una revisión histórica del proceso de formación y transformación de este territorio fluvial. En el capítulo 3, si bien se analizan las relaciones establecidas entre hombre y espacio geográfico desde sus primeras marcas antrópicas, el mismo se enfoca especialmente en lo que consideramos *"la invención del río"*. Dicha invención toma lugar desde mediados del siglo XIX a partir de las nuevas prácticas del espacio y los diversos agenciamientos que se registran en este territorio. A partir de este momento, el río Paraná se posiciona como eje estructural de la conformación del denominado Pago de los Arroyos. Asimismo, el capítulo 4 se focaliza en el proceso de planificación de esta región, haciendo énfasis especialmente en la mirada ampliada metropolitana y en los imaginarios sobre el frente costero. De este modo, se articulan entre ambos capítulos el territorio soñado y el que finalmente logra materializarse.

[9] Recordamos que la jurisdicción de las islas frente a Rosario pertenecen a Victoria. Además de los usos recreativos, en los últimos años se identifica un incremento de la población de Rosario que adquiere residencias en barrios cerrados de Victoria. Sobre estos temas profundizamos en los capítulos 8 y 9 de la Parte III de esta investigación.

03 A ORILLAS DEL RÍO

"En una remota mañana Tupâ (dios supremo de los Guaraníes) y Arasy (madre del cielo) bajaron a la tierra. Instalados sobre una colina, de Areguá, de allí crearon los mares y ríos, los bosques, las estrellas y todos los seres del universo. Allí Tupâ creó la primera pareja humana, en base a arcilla, plantas, insectos, agua y luz solar. Tupâ les dio muchos consejos (...) Les anunció que algún día llegarían a estas tierras los Karaieté, desde otros continentes, para marcar el destino de éste"

EXTRACTO DE LEYENDA GUARANÍ

3.1 La antropización del territorio: conquista y poblamiento.

Este territorio fluvial cuando es "descubierto" por la conquista española en el siglo XVI, se encuentra ocupado por distintos grupos aborígenes[1]. El sector ribereño, desde el río Carcarañá hasta el río Salado, está habitado por los Querandíes -nómadas y pescadores, siendo fundamental el componente fluvial para este grupo-. También en el litoral se encuentran los Chanás-Timbúes, a lo largo del río Paraná hasta el Paraguay -comprendiendo también a los Timbúes, los Corondas, los Carcaraes, Quiloazas, Mocoretaes, Minuanes, entre otros-. Estas etnias resultan principalmente canoeros y pesqueros, teniendo sus poblados junto a los ríos y lagunas. Se trata de culturas estrechamente vinculadas al río. Agua, tierra y hábitat se encuentran en una ecuación indisociable. A pesar de que estas tribus han sido diezmadas, aún continúan presentes en

Fotografía página anterior:
Cecilia Galimberti

[1] Los cuales fueron modificando sus localizaciones justamente por la conquista española, la cual introduce nuevas economías y desplaza a las poblaciones aborígenes provocando diversas guerras y alianzas.

este territorio a través de la toponimia de poblados, ríos y arroyos, como también de diversas representaciones culturales[2] y en el modo de vida de los isleros.

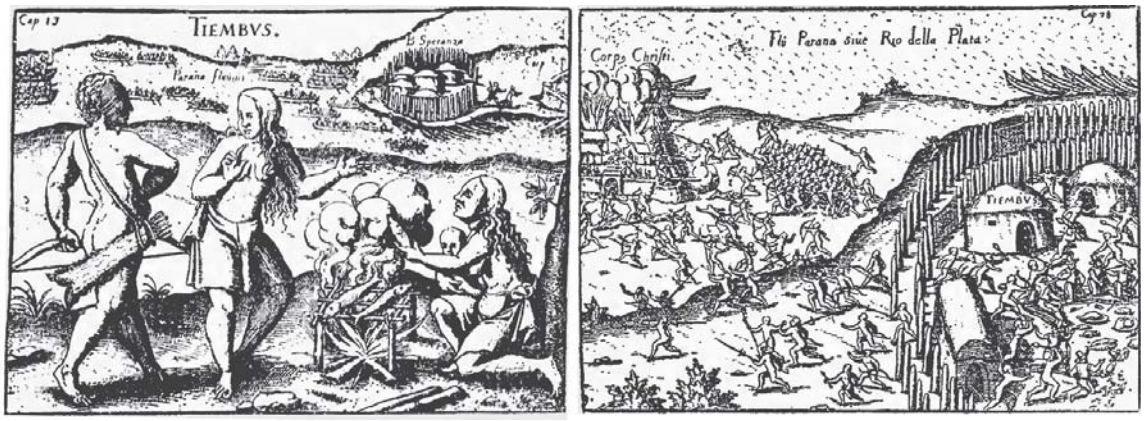


Fig. 1. Los Timbúes según crónicas de viaje de Ulrico Schmidl, "Viaje al Río de la Plata: 1534-1554". Fuente: Schmidl (1942).

Luego del descubrimiento del Río de la Plata en 1516 por Juan Díaz de Solís, remonta río arriba Sebastián Gaboto navegando por el Paraná -en busca del Alto Perú- y funda el 27 de Mayo de 1527 el Fuerte Sancti Spíritu[3] en la desembocadura del río Carcarañá en el Coronda -siendo elegida por sus condiciones propicias de puerto-. Se establece así, la primera marca en el territorio por los europeos en la región del sur santafesino. Es importante remarcar que de la construcción de este fuerte no resultó la fundación de un poblado sino un nodo crucial de apoyo para el avance hacia el norte. Sin embargo, a pesar de su existencia efímera -ya que fue destruida por ataques de tribus aborígenes al poco tiempo-, resulta un hito histórico en la dominación española de este territorio como hecho estratégico (Mongsfeld, 1983).

Es necesario destacar que en el sector de estudio de la presente tesis no se encuentran poblados de fundación española -a diferencia de otras regiones del país con abundancia de ciudades "coloniales" como: Buenos Aires, San Miguel de Tucumán, Córdoba, Mendoza o San Juan, entre otras-. La capital de la provincia, Santa fe de la Vera Cruz, sí cuenta con fundación formal el 15 de Noviembre de 1573 por Juan de Garay. Existen disputas y tensiones entre las diversas corrientes colonizadoras, como también personales entre los distintos conquistadores. En este contexto, Juan de Garay -enfrentado a Luis Cabrera[4]-, se adjudica el territorio de Santa Fe hasta 25 leguas al sur del fuerte Sancti Spíritu -aproximadamente hasta el actual Arroyo del Medio-. Existe así una disputa entre ambos, ya que prevén la potencialidad de este territorio fluvial como lugar estratégico y portuario.

[2] Por ejemplo las localidades de "Timbúes" y "Coronda", los ríos "Coronda" y "Carcarañá", entre otros; y a través de las representaciones culturales, como en la pintura de Raúl Domínguez, popularmente llamado "el pintor de las islas".

[3] Actual jurisdicción de la localidad de Puerto Gaboto.

[4] Es responsable de la fundación de Córdoba en Junio de 1573. A su vez, también funda el 18 de Septiembre de 1573 -a escasa distancia del fuerte Sancti Spíritu- el puerto de San Luis de Córdoba. Es de remarcar que Jerónimo Luis de Cabrera nombra como Gobernador Teniente de estas tierras a Lorenzo Suárez de Figueroa, por quien luego se denomina "pago de Don Lorenzo" y "Cañada Don Lorenzo", donde hoy se encuentra la localidad de San Lorenzo y el arroyo homónimo.

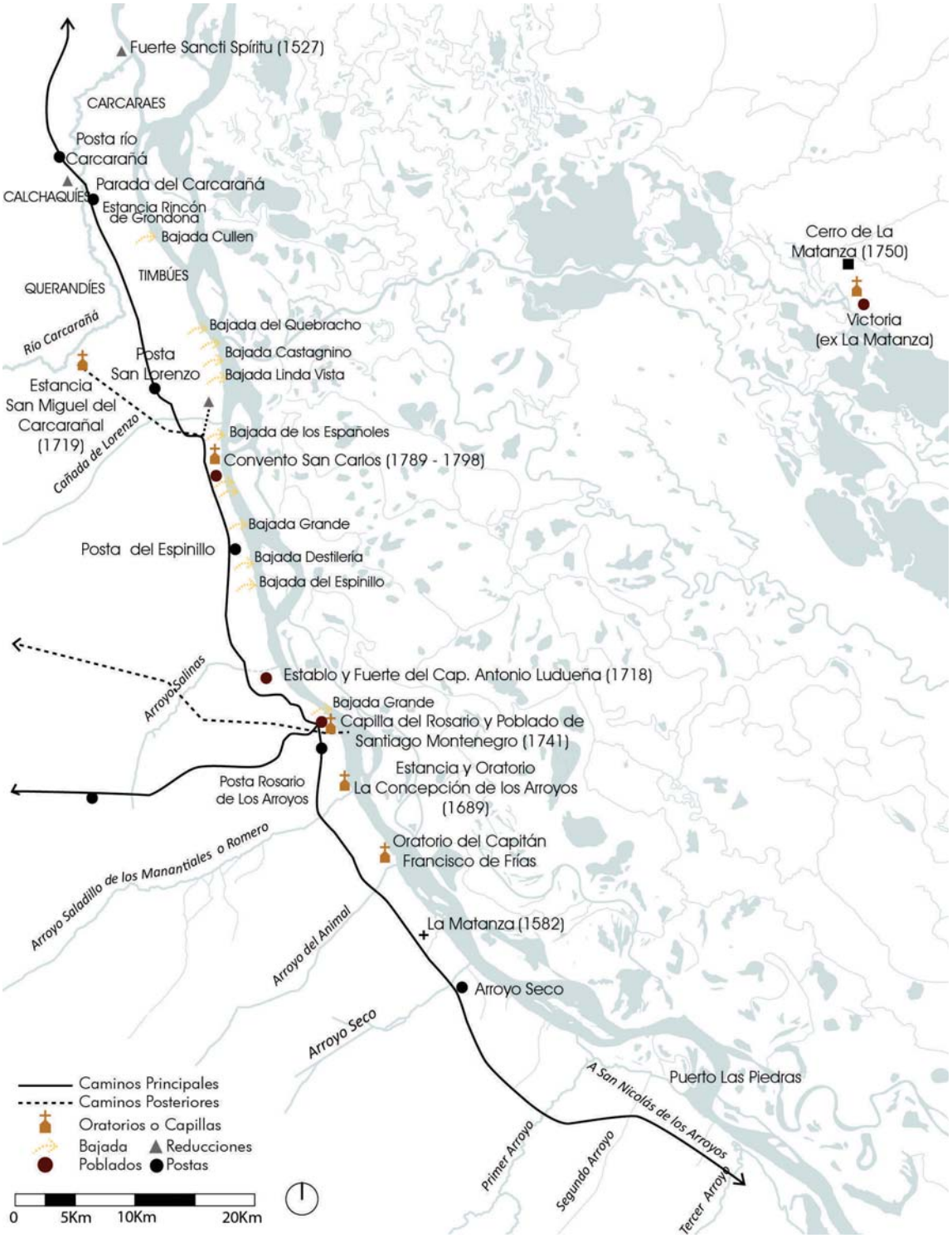


Fig. 2. Primeros asentamientos en el área de estudio desde 1527. Fuente: Elaboración propia.

En este contexto, frente a las invasiones exógenas, los pueblos originarios atacan defendiendo sus tierras pero también se trasladan a otros lugares más seguros[5]. Por ejemplo, los Chaná-Timbués se asientan en el Delta y los lugares de preferencia del río Paraná vuelven a ser adecuados para los nuevos pobladores. A su vez, por los ataques indígenas -entre otras causas- fundaciones españolas también se trasladan a otras posiciones territoriales -por ejemplo Santa Fe, originariamente ubicada en la actual Cayastá es reasentada en su posición actual-. También se produce el desplazamiento poblacional hacia las ciudades principales y se asegura así su consolidación.

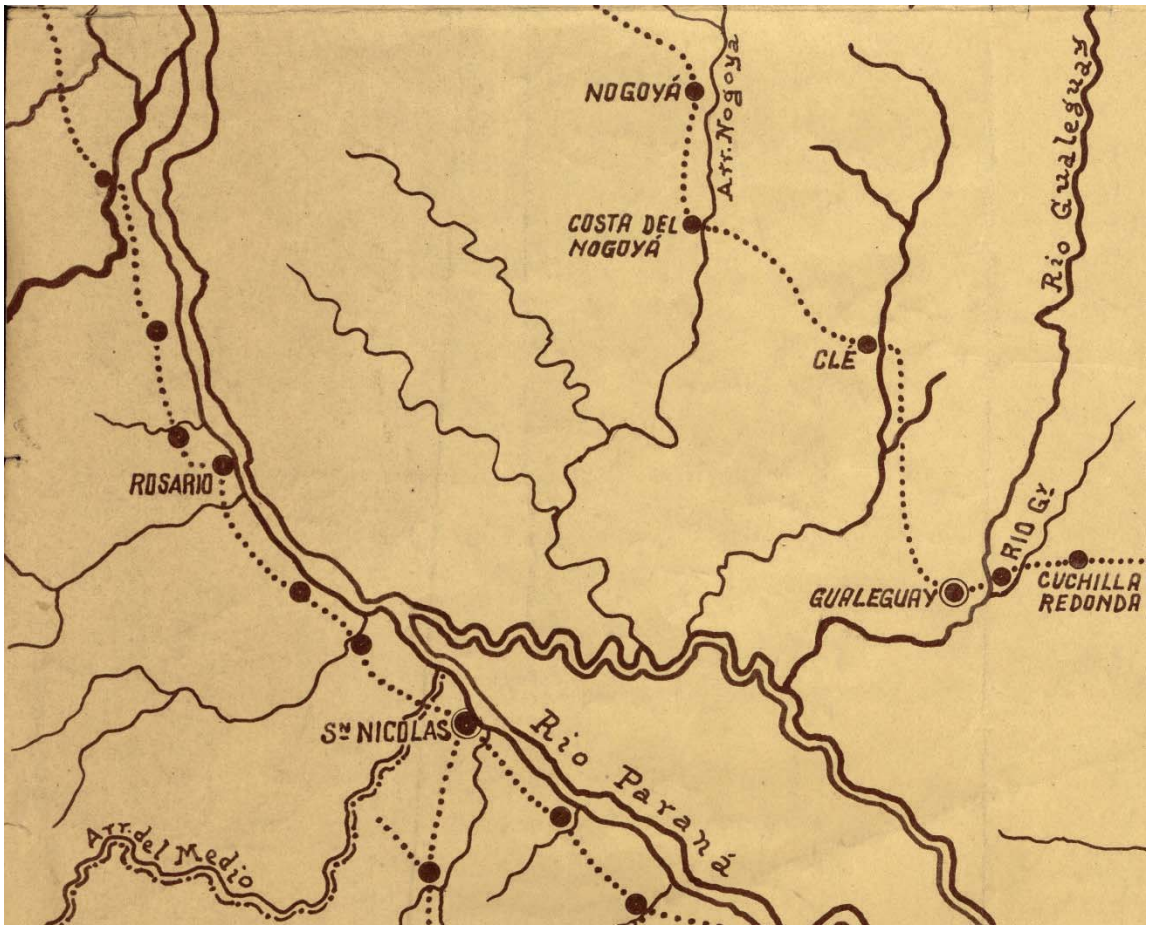


Fig. 3. Fragmento del plano de Walter B. L. Bose "Croquis de las Postas de Entre Ríos" s/f. Fuente: Departamento de Documentos Escritos - Archivo General de la Nación.

- La ribera oeste.

A principios del siglo XVII, el sector de estudio forma parte del territorio ya denominado como "Pago de los Arroyos". Este nombre, responde a la expresión que se utiliza en esa época para denominar al tramo de camino de carretas que en su vía cruza numerosos afluentes del río Paraná, desde el norte: "el río Carcarañá, la cañada de Lorenzo -Arroyo San Lorenzo-, arroyo Salinas -Ludueña-, arroyo Saladillo de los Manantiales o Romero -Saladillo-, arroyo del Animal -Frías-, arroyo Seco, Primer Arroyo o Pavón, arroyo del Medio, Tercer Arroyo o Ramallo y Cañada de las Hermanas al Sud" (Mongsfeld, 1971:8). Este territorio, que al comienzo de este período se encuentra casi despoblado -los Timbúes ya se

[5] Muchos pueblos aborígenes se extinguen en este período.

habían desplazado hacia las islas-, a través de los complejos procesos demográficos que hemos señalado, a finales del XVII presenta un perfil ya consolidado.

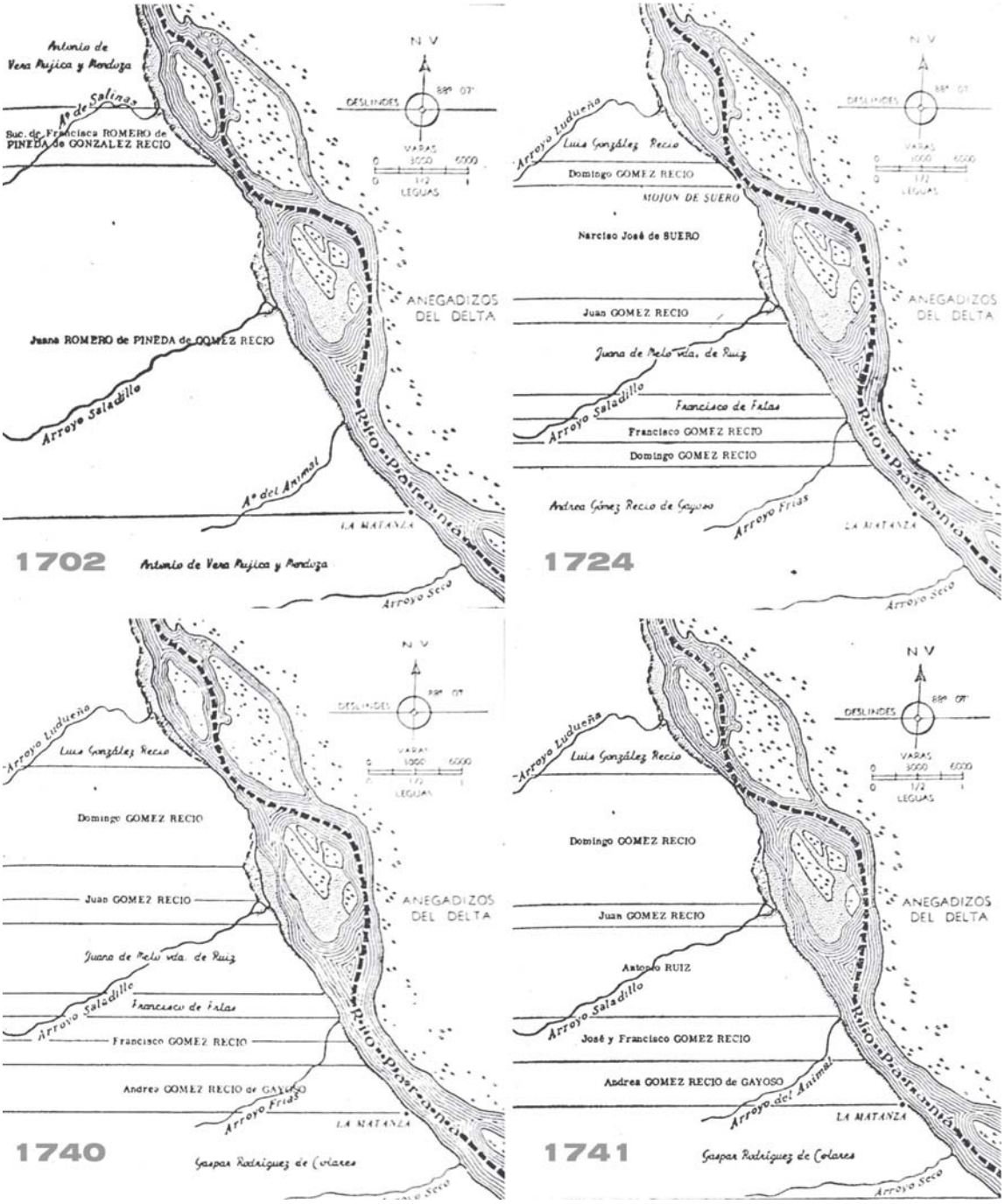


Fig. 4. La división de la merced de Luis Romero de Pineda a través de los años. Fuente: Montes (1977).

Los caminos de carretas que vinculan Buenos Aires con Córdoba y Santa Fe, junto al ganado cimarrón que se multiplicaba en las praderas de la pampa, son las únicas marcas del hombre europeo en este sector a finales del siglo XVI. En este contexto, surge la figura de los "accioneros" quienes toman propiedad sobre los vacunos -con la aprobación de la corona española-. El primer accionero de este territorio se afinca en el Arroyo del Medio, siendo sucedido posteriormente por otros más. De manera que, esta actividad constituye el comienzo del poblamiento para este territorio y esas concesiones devienen posteriormente en latifundios que dan origen a la subdivisión del suelo.

El otorgamiento de mercedes, por parte de los reyes españoles, comienzan en este período: la primera merced es otorgada en 1603 a Alonso Fernández Montiel, consiste en cinco leguas con frente al río Paraná entre el Arroyo Primero -hoy Pavón- hasta el Tercer Arroyo -hoy Ramallo-. En 1616 se instala la Reducción de San Miguel junto al río Carcarañá, frente a ésta en 1633 se asignan las tierras comprendidas entre el río Carcarañá y el actual arroyo San Lorenzo. En 1682 son otorgadas las tierras entre la Matanza y el arroyo Pavón.

Entre otros otorgamientos, es relevante la merced de 1689, de parte del Gobernador del Río de la Plata al Capitán Luis Romero de Pineda, de las tierras ubicadas entre el actual arroyo Ludueña y el paraje de la Matanza. En este lugar Pineda establece la estancia "La Concepción" en la desembocadura del actual arroyo Saladillo. Asimismo, frente al crecimiento poblacional se incrementa el tránsito de los caminos primarios, surgiendo así las diversas postas -para descanso de los caballos y de los viajeros-, y se produce la localización de pobladores en torno a las mismas, dando origen a nuevos asentamientos.

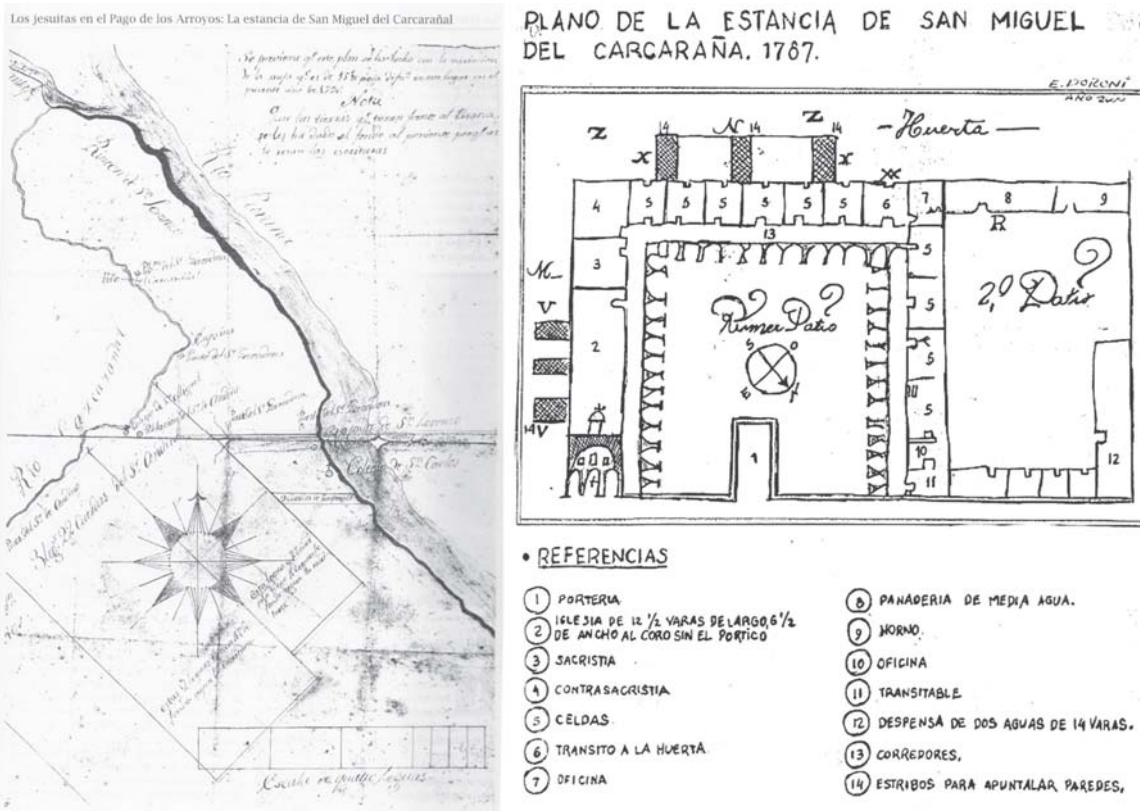


Fig. 5. Estancia San Miguel del Carcarañal y ocupación del sector norte del área de estudio en 1796.
Fuente: Caputo y Manavella (2001) y www.museodelosdesmochados.com.ar.

Es de remarcar que el poblamiento de esta área es espontáneo, carente de cualquier acto fundacional originario o plan preestablecido. La elección de los lugares para afincarse en este territorio de parte de los primeros pobladores resulta, en primer término, por las características geográficas del mismo -gran planicie interrumpida verticalmente por el caudaloso río Paraná y seccionada horizontalmente por los arroyos que confluyen al mismo-. A su vez, en esta "apropiación" del territorio, el rol de la fe religiosa es de gran relevancia, dados los numerosos oratorios domésticos y capillas que constituyen hitos territoriales en el proceso de poblamiento[6]:

[6] Por ejemplo, en la actual desembocadura del Arroyo Saladillo, el Capitán Luis Romero de Pineda implanta en 1689 su estancia y oratorio de la Concepción de los Arroyos y se incrementa el poblado en inmediaciones del

> "Llegaron así los pobladores a afincarse en el Pago de los Arroyos -la fértil tierra bañada por los arroyos- con la seguridad de ausencia de indígenas, agregando al incipiente comercio de vaquerías, el de los primeros cultivos de trigo. De esta manera aumentaron progresivamente los requerimientos de mano de obra, originando un mayor poblamiento, por el cuidado de los sembrados, labranza, siembra, siega, cosecha, trilla y demás operaciones requeridas por la explotación ganadera" (Mongsfeld, 1971:10).

A partir del ingreso de los españoles y el sometimiento de las tribus originarias, las islas del Delta del Paraná ya comienzan a utilizarse para el desarrollo de la ganadería -en el siglo XVI se introducen los primeros ejemplares de bovinos a estas tierras-. Desde esta época se recurre a la quema de pastizales para la práctica ganadera. Asimismo, las islas son espacio de extracción de maderas como de carbón para combustible. Las islas ya se encuentran vinculadas con las tierras continentales desde las primeras prácticas de los españoles. El traslado de ganado entre ambos territorios resulta práctica frecuente (Stancich, 2010). Así lo registra Florian Paucke, como vemos en la imagen siguiente:

Fig. 6. Dibujos de Florian Paucke, sacerdote jesuita que registra el territorio santafesino en la segunda mitad del siglo XVIII. Sus gráficos constituyen uno de los primeros registros de la vida de los Mocovíes y la relación de éstos con los jesuitas. Fuente: Paucke (2010).

En el caso de la actual región metropolitana, las sucesiones a herederos y transferencias de estas tierras fraccionan la merced originaria, que se subdividen sobre el Paraná y forman lonjas angostas con frente al río que se extienden varias leguas hacia el oeste. Numerosas familias se radican en las mismas. Principalmente esto se verifica desde la desembocadura del ahora arroyo Ludueña hacia el sur. Sin embargo, desde este arroyo hacia el norte -hasta el río Carcarañá- se registra un proceso poblacional diferente, ya que en 1719 se adquieren estas tierras por la Compañía de Jesús de Santa Fe. Los Jesuitas toman posesión de varios puestos en la extensión del territorio -inclusive el puesto de Don Lorenzo, sobre el Paraná, cambiando su nombre a San Lorenzo-.

Luego de la expulsión de los Jesuitas[7], parte de las instalaciones religiosas de la Estancia San Miguel son otorgadas a la Orden Franciscana. No obstante, dada la mala condición de éstas, los franciscanos deciden construir el nuevo Convento de San Carlos en el antiguo

mismo. A su vez, posteriormente, el Capitán Francisco de Frías compra tierras de Romero de Pineda e instala sus viviendas y oratorio en la desembocadura del Arroyo del Animal -actual arroyo Frías- que presta servicios al poblado.

[7] Los Jesuitas que toman posesión de la denominada Estancia de San Miguel del Carcarañal a principios de 1720 -en la actual jurisdicción de Aldao-, construyen luego el monasterio -con capilla, claustro, molinos, etc-, y establecen varios puestos de gran extensión en este territorio. Posteriormente los Jesuitas son expulsados de estas tierras por el Rey de España Carlos III y se venden estas tierras a nuevos pobladores como: Andino, Aldao, Correa, Pérez, Arraya y Roldán -apellidos que actualmente constituyen la denominación de dichos poblados-. Sin embargo se mantiene el monasterio desde 1775 como Colegio Misionero de la Orden Franciscana denominado "Colegio Franciscano de San Carlos" (Hierro, 1968, citado por Mongsfeld, 1971).

puesto de Don Lorenzo con frente al río Paraná, siendo habilitado en 1796 -y que será luego escenario de la célebre batalla-. La lonja del nuevo convento origina una subdivisión del suelo que se repite a lo largo del río Paraná, dividiendo a su vez el predio en solares menores, en los cuales se asientan nuevos pobladores en inmediaciones del convento. Posteriormente, a finales del siglo XVIII, el fuerte rol de la orden religiosa motiva la creación del "Curato de San Lorenzo" separándose del "Curato del Pago de los Arroyos" -esta división se mantiene hasta hoy en las actuales jurisdicciones del Departamento San Lorenzo y del Departamento Rosario-[8].

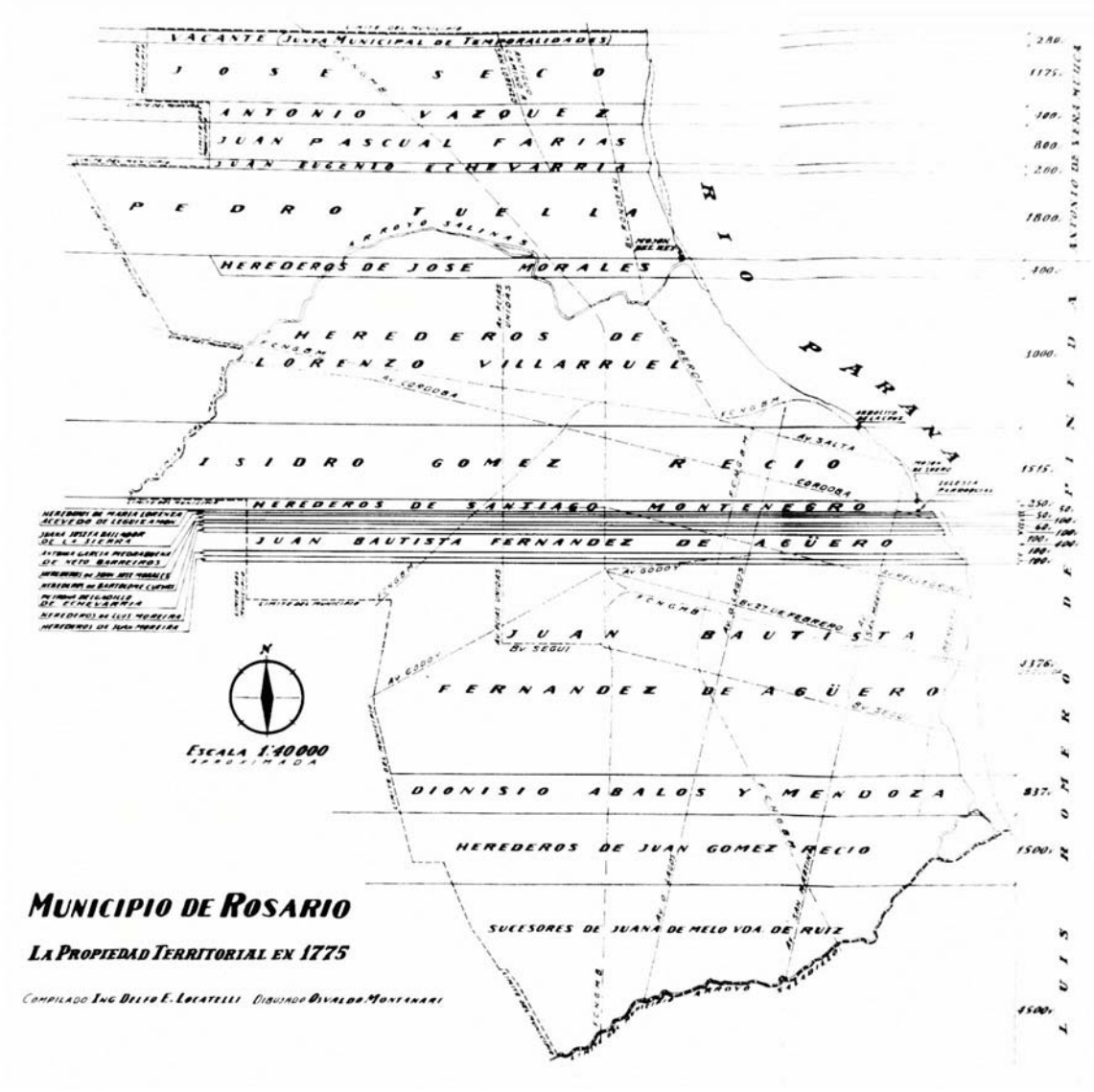


Fig. 7. La propiedad territorial en el municipio de Rosario en 1775. Fuente: Locatelli (1974).

En el centro histórico de Rosario, en 1724, se radica Don Santiago Montenegro en la merced de Domingo Gómez Recio. Emplaza su vivienda y pulpería en las cercanías de la denominada bajada grande -actual bajada Sargento Cabral- y realiza la venta de solares. Se incrementa así la población en este sector y Montenegro construye su propia capilla para

[8] Isabel Martínez de San Vicente (1985a) plantea que la subdivisión territorial de propiedad privada sobre la cual va produciéndose la parcelación en solares urbanos, contiene una diferencia clave con los trazados de las ciudades de fundación formal. Esto no solo determinará los crecimientos sucesivos, sino también serán causantes de conflictos surgidos de los deslindes de la propiedad, cambios de rumbo del tejido y deformaciones de la trama aún legibles en la actualidad.

servir al creciente poblado. La misma, denominada "Capilla Nuestra Señora del Rosario", contiene una imagen trasladada desde el norte de Santa Fe -debido al ataque de diversas tribus- y por ésta se da el nombre de la ciudad. Actualmente en el mismo predio se ubica la Basílica Catedral Nuestra Señora del Rosario.

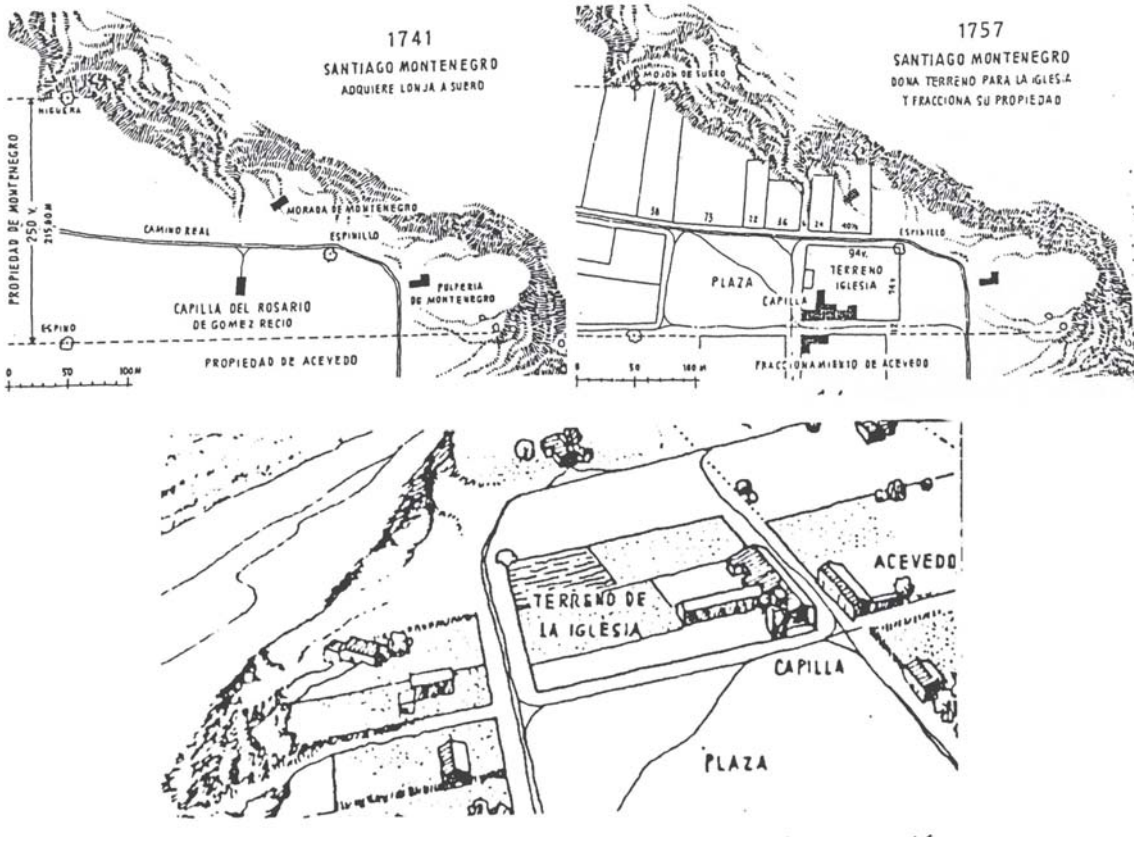


Fig. 8. Cartografías de la lonja de Montenegro y sus fracciones -Realizadas por Oscar Mongsfeld. Fuente: Mongsfeld (1982b).

Durante este período, si bien la mayoría de los poblados se afianzan en las proximidades del río Paraná y en la desembocadura de sus arroyos, el desarrollo del área aún no se vincula con el caudaloso río y su actividad fluvial. El comercio fluvial de mediados del siglo XVIII estaba permitido entre las ciudades que ordena la "cédula real" -Asunción, Santa Fe y Buenos Aires-. De este modo es declarado como "puerto preciso" el de Santa Fe, de manera que se imposibilita la actividad portuaria en el Pago de los Arroyos -no obstante, aumenta el contrabando frente al monopolio del río- y, a su vez, promueve el tráfico terrestre por carretas.

- La ribera este.

En la orilla oriental del Paraná, luego de un cruento enfrentamiento entre tribus originarias y españoles a mediados del siglo XVIII, quedan diezmadas las primeras y se inicia el nuevo ciclo poblacional, en lo que es actualmente el Departamento Victoria -Provincia de Entre Ríos-. Este espacio territorial pasa a ser conocido como Cerro de La Matanza. Luego, a principios del siglo XIX, la construcción de una capilla y la instalación de algunas familias generan el asentamiento de un pequeño poblado al margen este del río Paraná. Florian Paucke identifica en sus crónicas la existencia en "la otra vanda (sic)" de piedras de yeso, cuya utilización es de gran mejora para las casas e iglesias de la misión:

> "La otra banda del río tiene una orilla de altura de una torre desde la cual puede mirarse profunda y lejanamente el valle del Chaco. En esta orilla todo se ve de lleno de piedras y rocas. Allá se pueden encontrar las más bellas y diáfanas piedras de yeso (…) como yo mismo he cargado hasta diez y más barcas con estas piedras y las he llevado a mi reducción, he enlucido no sólo mi casa y la iglesia sino que he revocado por completo las paredes" (Florian Paucke, citado por Musich et al., 2005).

A comienzos del siglo XIX, principalmente vascos y genoveses se asientan en estas tierras e instalan numerosos hornos caleros en el barrio conocido como Quinto Cuartel o Barrio de las Caleras en inmediaciones del antiguo puerto, explotando las reservas naturales de piedra caliza[9]. En 1809, estos pobladores solicitan la fundación del pueblo y avanza el crecimiento del ejido urbano. En 1829, por decreto del gobernador de Entre Ríos, se cambia el nombre original de La Matanza por el de Victoria.

- Territorio testigo de la independencia nacional.

El río Paraná retoma protagonismo nuevamente a principios del siglo XIX en la lucha por la independencia, a pesar de que sus aguas seguían a merced de los españoles. Se realizan defensas de artillería en esta ribera, encabezadas por el General Manuel Belgrano, para lo cual se instalan las baterías "Libertad" -sobre la barranca cercano a la Capilla del Rosario- e "Independencia"- en las islas frente a dichas barrancas- para impedir el paso de los españoles. Para la inauguración de la primera, Belgrano enarbola por primera vez la bandera argentina el 27 de Febrero de 1812 a orillas del Paraná, en el entonces incipiente poblado.

Sin embargo, la superioridad náutica de los realistas vence el paso y logran penetrar en el Paraná. Por este motivo, el gobierno ordena al Teniente Coronel José de San Martín junto al Regimiento de Granaderos a Caballo que marchen hacia Santa Fe. Los mismos en el transcurso de su recorrido se detienen el 2 de febrero cerca de la posta del espinillo -actualmente ciudad de Capitán Bermúdez- hasta llegar al Convento San Carlos -en la actual ciudad de San Lorenzo-. En inmediaciones del río y del mencionado convento, luego del desembarco de las tropas españolas, se desata el denominado Combate de San Lorenzo. En el cual resulta vencedor el Regimiento de San Martín -a pesar de la superioridad numérica de los españoles-. Este breve combate resulta un paso decisivo en el proceso de liberación de América del Sur.

El Pago de los Arroyos también es testigo de las disputas entre las provincias que reclaman su autonomía desde la perspectiva federal de estados independientes contra la hegemonía de Buenos Aires. Este territorio se encuentra en la encrucijada de las guerras civiles argentinas, siendo escenario de guerrillas, saqueos y de batallas como las de Cepeda (1820) y Pavón (1861). A su vez, frente a los ataques anglo-franceses, el 4 de Junio de 1846 se desata la Batalla de Punta Quebracho[10] al norte del arroyo San Lorenzo -en la actual localidad de Puerto General San Martín-. Las tropas de la Confederación Argentina lideradas por Lucio N. Mansilla derrotan a la escuadra anglo-francesa, liberando las aguas del Paraná y poniendo fin al bloqueo naval de Francia e Inglaterra.

[9] Gran parte de la edificación de la ciudad de La Plata fue construida con la cal extraída de la localidad de Victoria.

[10] Ocurre ocho meses después de la denominada Vuelta de Obligado en aguas del río Paraná, -al norte de la Provincia de Buenos Aires-, en la cual se enfrenta la Confederación Argentina a la escuadra naval anglo-francesa.

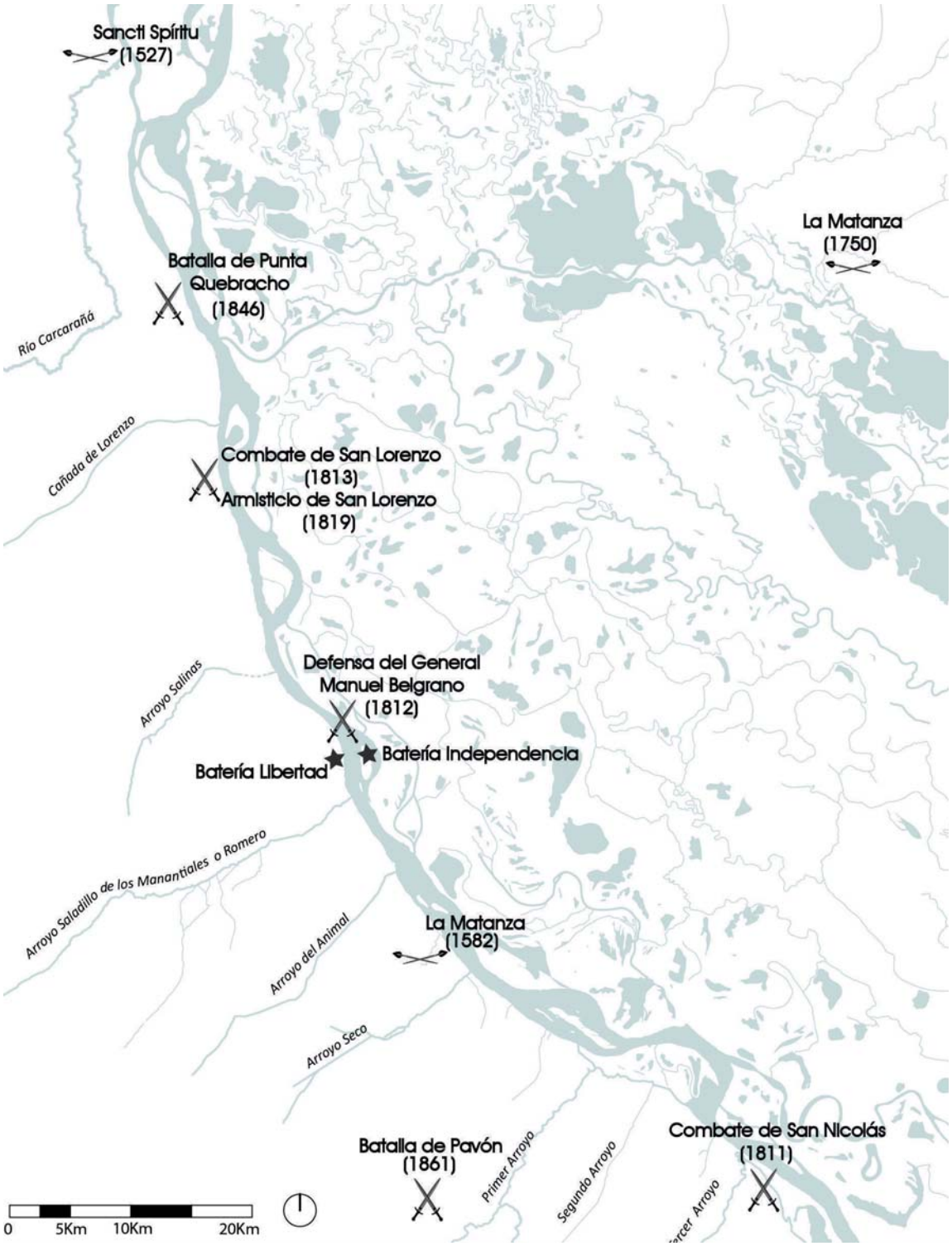


Fig. 9. Batallas y enfrentamientos históricos en la región. Fuente: Elaboración propia.

En estos años progresa la importancia del puerto de la Villa del Rosario, según un relato de viajero: "el Rosario es el emporio del comercio de la provincia de Santa Fe; es el puerto por el cual las provincias de Mendoza, Córdoba, San Luis y varias otras trafican con el exterior" (Carrasco 1897, citado por Mongsfeld, 1971:22).

En el territorio del Pago de los Arroyos, inicialmente marcado por diversas chacras dispersas, a mediados del siglo XVIII la población se encuentra repartida uniformemente entre el río Carcarañá y la zona sur del arroyo del Medio. Es importante remarcar que, a pesar de la presencia de diversos asentamientos fijos, la cantidad de habitantes en estos nodos todavía no eran suficientes para alcanzar la categoría de "pueblo". Su organización no responde a las normas urbanísticas derivadas de las Leyes de Indias -refrendadas luego por los Departamentos Topográficos Provinciales-; aunque persiste el damero tal como en otras "ciudades de reciente formación" de la llanura argentina (Martínez de San Vicente, 1985b).

En la primera mitad del siglo XIX, el crecimiento demográfico es mayor en los extremos del área, especialmente en San Lorenzo y San Nicolás. Sin embargo, en los años siguientes, especialmente luego de 1842, la Villa del Rosario aumenta en gran medida su población llegando prácticamente a cuadriplicar la población de San Lorenzo (Mongsfeld, 1971). Esta tendencia se consolida definitivamente luego de los sucesos que ocurren desde mediados del siglo XIX y que analizamos a continuación.

3.2 La "invención" del río.

A mediados del siglo XIX se inicia una nueva etapa en la formación de este territorio, a partir de diversos procesos que se desatan en este período -diferentes a los que toman lugar en los siglos anteriores-. Se produce así, una "invención del río" donde el Paraná ocupa un rol central en el crecimiento y transformación de la región. La ciudad de Rosario deja de ser, tanto un lugar de paso en los caminos a ciudades relevantes del país -Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe- como un pequeño centro de servicios de un área agrícola subsidiaria y pasa a integrarse en el nuevo sistema territorial vinculado a los mercados internacionales.

Las guerras civiles argentinas y el enfrentamiento entre las corrientes lideradas por Justo José de Urquiza -impulsor de la organización nacional- contra la supremacía de Buenos Aires, propuesta por Juan Manuel de Rosas, marcan la historia Argentina de la primera mitad del siglo XIX[11]. El 1° de Mayo de 1851, Urquiza realiza su "pronunciamiento" contra Rosas, en el cual acepta la renuncia de éste último al manejo de las relaciones exteriores de la Confederación Argentina. Asimismo, en los meses siguientes, Urquiza aliado con fuerzas de las provincias del litoral, Brasil y Uruguay conforma el Ejército Grande y avanza sobre Buenos Aires. El 3 de febrero de 1852, en la denominada Batalla de Caseros, culmina con la derrota de Rosas. Esta victoria inicia una nueva etapa para la región, como explica Miguel Ángel De Marco (1979): "El decidido apoyo que Rosario brindó a Urquiza en su campaña contra Rosas constituyó la piedra de toque de su rápido crecimiento".

El mismo año, Urquiza solicita al gobernador de Santa Fe, Don Domingo Crespo, erigir a Rosario como ciudad. La ley que establece esta declaratoria es aprobada el 3 de agosto de 1852 y promulgada dos días más tarde. A su vez, el 28 de agosto del mismo año 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 ahora Ciudad de Rosario como puerto y aduana de la Confederación. Poco después Urquiza firma el 3 de octubre de 1852, ratificando esta decisión, el decreto que declara que "la navegación de los ríos Paraná y Uruguay es permitida a todo buque mercante cualquiera sea su nacionalidad, procedencia y

[11] Es de remarcar que en este período se encuentra restringida la libre navegación de los ríos.

tonelaje". Con las medidas de la liberación de los ríos, la creación de su aduana y las leyes de tarifas diferenciales que favorecen a este puerto, Rosario y su región comienzan un período de creciente desarrollo, cambiando así plenamente su estructura económica. En 1856, a su vez, se sanciona la Ley de Derechos Diferenciales para la importación y en 1858, la Ley de Derechos Diferenciales para la exportación -las cuales también influyen notablemente en el desarrollo portuario y comercial de la ciudad-. Asimismo, Urquiza también nombra al poblado de Victoria como ciudad, a través de un decreto firmado el 8 de noviembre de 1851.

En el marco de la disputa entre el poder de Buenos Aires y la Confederación Argentina con sede en Paraná, ésta última decide fundar un nuevo pueblo en el existente "Puerto de la Piedras"[12]. El 14 de febrero de 1858 el General Juan Pablo López -gobernador de Santa Fe- asiste a la fundación de la "Villa de la Constitución", nombre puesto en 1857 en homenaje a los constituyentes del año 1853. Diversas cuestiones políticas y económicas motivan esta fundación al vislumbrarse la construcción del camino de acero a Córdoba. De este modo, el poblado se pone al amparo de la Confederación con la adhesión de Urquiza, a fin de constituirse en capital y sede nodal de la misma. Sin embargo, debido a que el ansiado ferrocarril no se concreta en estos años, el poblado queda en un letargo -frente a la importancia que adquiere Rosario y su puerto-.

Fig. 10. Fragmento de "Carta del Entre Ríos" realizada por el Ing. Nicolás Grondona -1862-. Fuente: Departamento de Documentos Escritos - Archivo General de la Nación.

La ciudad de Rosario transforma así su rol y su posicionamiento estratégico. Se convierte en un núcleo central regional y se intensifica la red caminera que converge a la misma. A partir de su puerto activo por barcos de ultramar se promueve la creación de nuevos muelles y el crecimiento portuario[13]. En 1854 se crea la primera Aduana sobre la costa al pie de la Bajada Grande -hoy Bajada Sargento Cabral-. A su vez, la construcción del sistema

[12] En el mismo, a mediados del siglo XIX, se registra la presencia de 397 habitantes, los cuales en 1855 habían elevado al jefe de la policía de Rosario, Nicasio Oroño, la solicitud de la fundación de un pueblo.

[13] Entre el río Paraná y la Aduana se otorgan las primeras concesiones de los muelles a privados, son ejemplo de esto: Muelle de Hopkins -1856-, Muelles de Castellanos -1859-, Muelle de Comas -1859-. De manera que, en 1858, el área portuaria de la ciudad abarca desde la Bajada Grande, hasta la Bajada Santa Cruz -hoy calle Ayacucho- (Martínez de San Vicente, 1985b).

ferroviario -de capital principalmente extranjero- constituye otro de los factores principales de transformación del territorio. En 1860 se conforma la Compañía del Ferrocarril de Rosario a Córdoba -luego llamado Nuevo Central Argentino-, que se inaugura en 1866. Éste es el inicio de la conformación de una red que une las productivas tierras agrícolas al puerto de Rosario y en torno a sus estaciones nacen nuevos poblados. Como explica Oscar Mongsfeld:

> "La estructura ferroviaria descripta abarca en total aproximadamente 2.580 Km, con diez empresas concesionarias iniciales y más de 160 estaciones ferroviarias en 25 líneas principales, ramales y empalmes, es decir, una intrincada red que cubre prácticamente toda la región del Pago de los Arroyos. En cada estación se formó un pequeño caserío, o bien un poblado de trazado regular que los propietarios de la tierra fundaron siempre y cuando el ferrocarril dispusiera allí una estación en las tierras que se donara a tal efecto. Algunas poblaciones permanecieron estancadas, otras en cambio prosperaron notoriamente, particularmente en estaciones de empalme o bifurcación" (Mongsfeld, 1983:12).

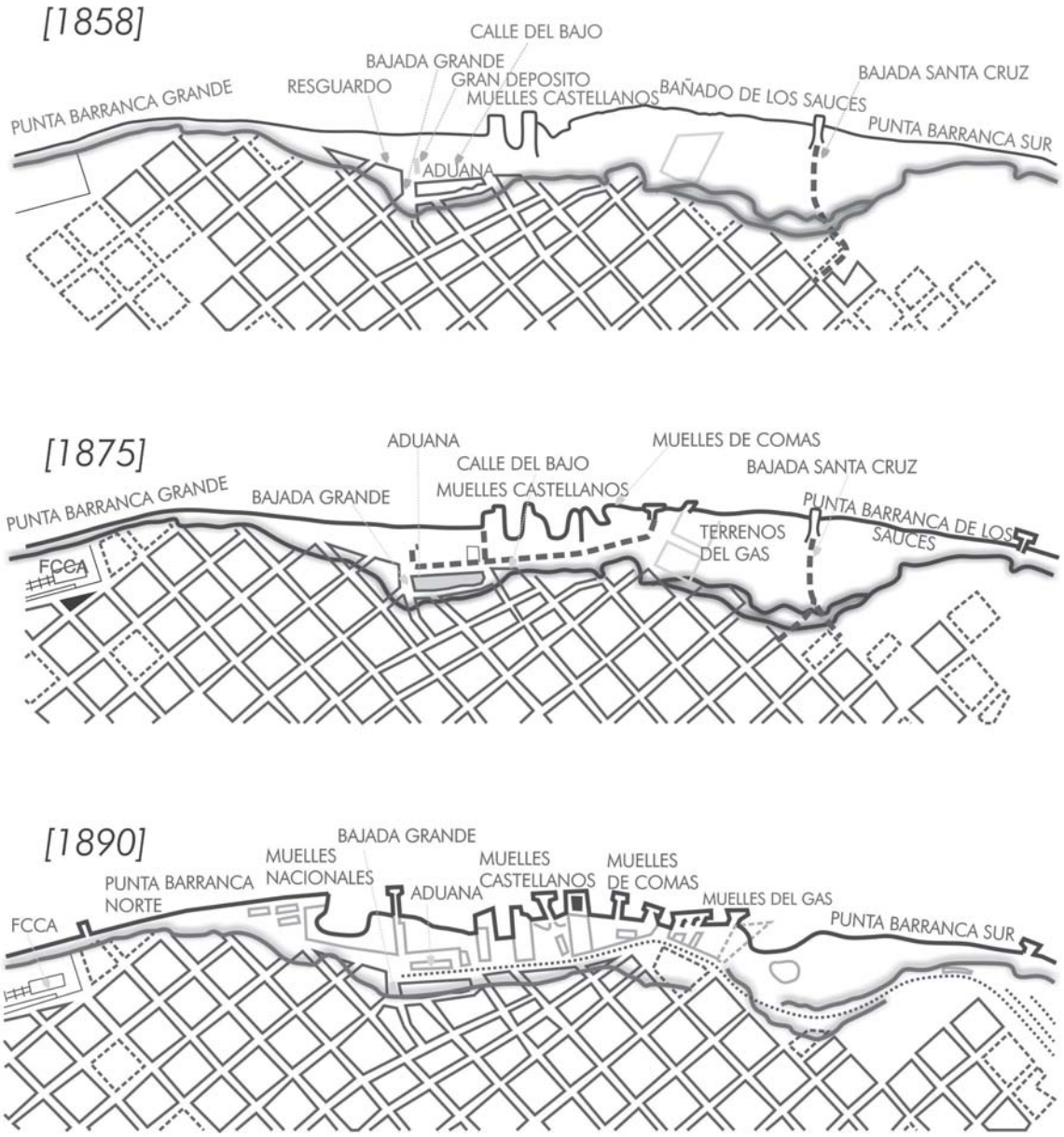


Fig. 11. Proceso de transformación portuario ribera central de Rosario: 1858 - 1875 - 1890. Fuente: Elaboración propia en base a Mongsfeld (1983).

Puede sintetizarse que la actividad productiva de los próximos años está dada por la tríada: área rural productora, transporte ferroviario y puerto exportador. El tendido de nuevas vías ferroviarias[14] como las nuevas instalaciones portuarias favorecen esta creciente expansión. Rosario se posiciona entonces como punto terminal de una vasta zona productiva. El Ferrocarril es el componente estructural más importante del territorio desde 1866 hasta la primera década del siglo XX y define la colocación definitiva de las principales componentes colectivas y de las distintas partes de la ciudad. De este modo, los distintos centros poblacionales toman su forma y su organización tanto de las particulares condicionantes infraestructurales y geográficas como de los grandes equipamientos que le otorgan su perfil productivo (Martínez de San Vicente, 1985a, 1985b).

Fig. 12. Fragmento del Plano Topográfico de la Pcia. de Santa Fe del Ingeniero y Agrimensor Carlos Chapearouge 1883. Fuente: Departamento de Documentos Escritos - Archivo General de la Nación.

La provincia de Entre Ríos inaugura en 1866 su Ferrocarril Primer Entre Riano (sic), estableciendo este camino de hierro entre la localidad de Gualeguay con Puerto Ruiz, en unos primeros 10 Km de vías. En 1882, se comienzan los estudios, factibilidad y construcción del Ferrocarril Central Entre Riano. Para el año 1887 se encuentra concluido el ramal hasta Uruguay y en 1889 se encuentran terminadas diversas extensiones, como a Villaguay y Gualeguaychú, sumando un total de 782 Km de vías (Musich et al., 2005). No

[14] Ferrocarril Central Argentino con muelles propios y con nuevas líneas hacia Tucumán; el Ferrocarril Oeste Santafesino de Carlos Casado, desde Colonia Candelaria hasta la barranca del sector central de Rosario para el transporte de cereal para su exportación, y posteriormente el ferrocarril Buenos Aires a Rosario.

obstante, en los años siguientes, la empresa de capitales ingleses conocida como el Ferrocarril de Entre Ríos -*The Entre Rios Railway Company Limited*- construye ramales en tierra entrerriana -comenzando sus operaciones en 1892- y compra parte de la red del Ferrocarril Central Entrerriano como también del Ferrocarril Primer Entrerriano. Se inaugura así la Estación Victoria en la localidad homónima, la cual ocasiona, a principios del siglo XX, que el puerto se traslade algunos kilómetros al oeste incrementándose la dinámica urbana en el centro cívico de la ciudad y disminuyendo la actividad en la zona del Quinto Cuartel.

En 1860 se crea la Comuna de San Lorenzo -denominando así al poblado que crece en torno al Convento San Carlos-, luego de que el Vaticano venda estas tierras al Gobierno Provincial de Santa Fe. En 1887 se inaugura la estación "San Lorenzo" del Ferrocarril Buenos Aires-Rosario -en su extensión a Sunchales-. Años después, en 1891, se inaugura el ramal Rosario-San Lorenzo del ferrocarril Provincial de Santa Fe y la estación denominada Pedro Araya. También es importante remarcar el rol del puerto cerealero, instalado en 1882 denominado Puerto Granaderos -luego adquirido por Dreyfus y Cía.- cercano a la desembocadura del arroyo San Lorenzo.

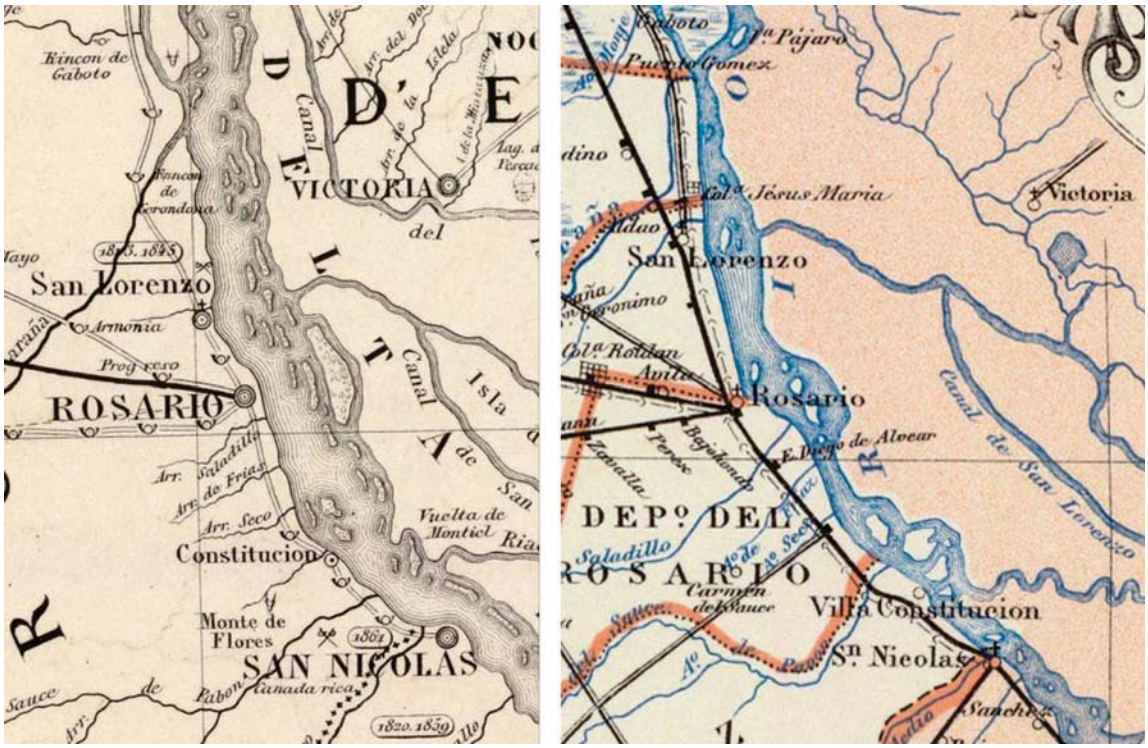


Fig. 13. Izquierda: Fragmento de plano de Martin de Moussy[15], 1865. Derecha: Fragmento de plano de Paz Soldán, 1886. Fuente: Martin de Moussy (1873) y Paz Soldan (1888).

En 1868 los hermanos Camilo Aldao y José María Cullen adquieren las tierras al sur del río Carcarañá y fundan dos colonias: la primera en 1874, al norte del campo de su propiedad se denomina Jesús María -hoy localidad de Timbúes- y en 1879, junto al arroyo San Lorenzo, fundan la segunda colonia con el nombre de General San Martín, que se concreta en 1884 -hoy localidad de Puerto General San Martín-. A su vez, el 7 de abril de 1879 Guillermo Kirk -escocés dedicado principalmente a la agricultura- compra a la sociedad "Aldao y Cullen" fracciones de tierra con frente al Paraná, en inmediaciones del actual arroyo San Lorenzo. Kirk construye un embarcadero conocido como "Embarcadero del

[15] Este plano pertenece al Atlas de la Confederación Argentina, encargado por el gobierno de Urquiza a Martin de Moussy. El mismo es impreso en París en 1873.

Escocés", como también un molino harinero, e inicia el proyecto de una nueva urbanización denominada "Linda Vista"[16].

La institución Municipal de Puerto General San Martín se realiza el 20 de diciembre de 1891, incorporando el trazado del pueblo Linda Vista a su jurisdicción. Ese mismo año se extiende el ramal ferroviario desde San Lorenzo al norte y se crean dos nuevas estaciones: Cullen al sur y Cerana[17] al norte. Esta última es donada por Miguel Cerana, quien también en 1891 construye el embarcadero Tránsito para el comercio de cereales y de ganado. Como plantea Adrián Caballero (1991) el origen de esta localidad no resulta producto de una urbanización y fundación unitaria, sino que es resultado de la sumatoria de gestos urbanizadores parciales e independientes -de ahí las diferentes lógicas de los tejidos[18]-. Posteriormente, junto a la extensión del Ferrocarril General Belgrano hacia al norte, se construye en 1892 la estación denominada "Timbúes" en la Colonia y Pueblo Jesús María. Con el transcurso del tiempo esta localidad toma el nombre de dicha estación. La urbanización de esta localidad, respetando la ubicación inicial de Jesús María, está situada a 5 Km aproximadamente de la costa del río Paraná. La misma presenta un vasto territorio rural con un frente costero de aproximadamente 23 Km de extensión.

En 1880 Domingo Borghi compra 300 Has próximas al embarcadero existente denominado "Bajo Fondo" y en 1887 junto a su hermano construyen el puerto cerealero denominado Puerto Canaletas de 600 m de frente. Se comienza a desarrollar así, simultáneamente, la urbanización del poblado "Puerto Borghi" -actual localidad de Fray Luis Beltrán[19]-. La misma crece y se desarrolla especialmente a partir de la inauguración de la estación Borghi en 1892 sobre el ramal ferroviario entre Rosario-San Lorenzo. A su vez, en 1883, Juan Martín Ortíz junto a su hermano Emilio adquieren la Estancia "Los Paraísos"[20], la cual es parcelada y subdividida; y en 1885, fundan la colonia Los Paraísos -cuya traza es aprobada al año siguiente-. En 1887, Ortíz inaugura una destilería de alcoholes denominada "Sociedad Anónima La Rosario Destilería de Alcoholes" y a los dos años, también aporta el capital necesario para construir una estación ferroviaria -del FF.CC Belgrano-. La creación de la misma es clave al desarrollo urbano, ya que es en torno a dicha estación que crece el poblado[21].

En 1884 el escribano Lisandro Paganini compra una fracción de terreno de 600 x 2.400 varas sobre el camino a San Lorenzo -actual Ruta Nacional N° 11-. Muchos inmigrantes arrendan fracciones de sus tierras para explotación agrícola. Un par de años después, el Ferrocarril Rosario-Buenos Aires prolonga su traza hacia el norte, pasando por los terrenos de Paganini. Dicho escribano promueve la creación de un pueblo vinculado a la estación "Paganini" inaugurada en 1886. En 1889, la localidad de Paganini cuenta con su trazado

[16] Actual Barrio Bella Vista de Puerto General San Martín.

[17] Esta estación genera una nueva urbanización que no es producto de una gestión fundacional sino de la evolución del trazado a partir de la instalación ferroviaria (Caballero, 1991).

[18] Se identifican así, tres momentos diferentes que dan sus orígenes: 1. Fundación de la Colonia y Pueblo General San Martín en 1884, 2. Pueblo y Colonia Linda Vista en 1889, y 3. Entendido como forma de posesión del territorio a partir de la donación de Miguel Cerana para la construcción de la estación ferroviaria Cerana.

[19] En 1950 toma el nombre de "Fray Luis Beltrán" -fraile argentino que combatió junto a San Martín en el Ejército de los Andes, siendo jefe del Parque de Artillería del mismo-. Es declarada ciudad en 1984.

[20] Las tierras de esta estancia abarca las actuales localidades de Ricardone, Fray Luis Beltrán y Capitán Bermúdez.

[21] Esta colonia, que en primera instancia se llama Los Paraísos -a partir del nombre de su estancia original-, pasa a denominarse Estación Ortíz en 1909, luego Pueblo Juan Ortíz en 1928 y finalmente en 1950 cambia su nombre por el de Capitán Bermúdez, por homenaje al General José de San Martín -al igual que sucede con la localidad de Fray Luis Beltrán-. Dado el crecimiento demográfico y la importancia productiva que adquiere esta localidad en las décadas posteriores, Capitán Bermúdez es declarada ciudad en 1971.

aprobado oficialmente[22]. En 1872 Tomas Fuhr ya había fundado en la barranca de estas tierras un horno de cemento romano. No obstante, debido a la competencia que origina el cemento Portland importado en la región, Fuhr comienza a realizar tejas, baldosas y caños cerámicos. Frente a la competitividad que también presenta este rubro, junto a otros problemas económicos, este horno queda en desuso[23]. El mismo es de gran relevancia ya que resulta la primera fábrica de cemento de Latinoamérica.

Fig. 14. Izq.: Fragmento del plano de la Pcia. de Santa Fe del Censo General de Gabriel Carrasco 1889. Der.: Fragmento del Plano Topográfico Catastral de la Pcia. de Santa Fe publicado por la oficina cartográfica de Pablo Ludwig 1895. Fuente: Departamento de Documentos Escritos - Archivo General de la Nación y Mapoteca de la Biblioteca Nacional de la República Argentina.

En 1886 se crea la Estación Alvear en las tierras que fuera propietario el Dr. Diego de Alvear[24]. Es a partir de la conformación de la misma que este poblado comienza a crecer en su entorno[25]. De este modo, en este caso también es el ferrocarril el promotor del crecimiento y desarrollo de la localidad. Entre los años 1915-1917, se solicita al Gobierno de la Provincia de Santa Fe la aprobación del trazado del Pueblo de Alvear y se crea la primera Comisión de Fomento delimitando así su jurisdicción. También en 1886 se habilita la Estación General Lagos, a partir de la cual crece el poblado posteriormente denominado

[22] En 1950, es cambiado su nombre por Granadero Baigorria también en homenaje al General San Martín en el aniversario de su fallecimiento.

[23] Las ruinas de este horno de cemento se encuentran dentro del asentamiento irregular denominado "Remanso Valerio" de la localidad de Granadero Baigorria. Principalmente se mantiene en pie el horno cilíndrico de techo abovedado de un diámetro de 8,80 m interior y una altura de 7 m. También se encuentra un túnel cavado en la barranca con galerías y canalizaciones. En el reverso de las baldosas, que aún hoy se conservan en el lugar, presentan la inscripción "Fuhr, Rosario de Santa Fe, República Argentina, 1875".

[24] En la localidad de Alvear, en inmediaciones del río, aún permanece la residencia que pertenecía al Dr. Diego de Alvear. La misma -si bien presenta grandes modificaciones-, resulta de gran valor histórico-patrimonial y actualmente se encuentra en tierras privadas de la empresa Cargill.

[25] Es de remarcar que ya en la década de 1850 en las tierras de Alvear se encuentra un puerto fluvial denominado "Punta Alvear", desde donde se enviaban a Buenos Aires cereales y papas.

del mismo modo. A su vez, la creación de esta estación también ocasiona el desarrollo de un pequeño poblado al norte de la misma -entre la Estación Alvear y la Estación General Lagos- denominada originalmente como Villa Esther, de manera que a fines del siglo XIX se crea la Comisión de Fomento de la entonces "Colonia Esther"[26].

En inmediaciones del Arroyo Seco, en 1887 la familia Aguirre dona tierras para la estación del ferrocarril y contrata simultáneamente al Agrimensor López Moreno para realizar la urbanización del "Pueblo Aguirre"[27] y el Gobierno de Santa Fe aprueba su trazado en 1889. Sin embargo, esta denominación oficial no prospera, ya que esta localidad desde sus orígenes comienza a ser reconocida como Arroyo Seco[28]. A su vez, en 1886, a dos kilómetros al sur del Arroyo Pavón -en inmediaciones del lugar de la batalla del ejército de la Confederación en 1891-, se inaugura otra estación del Ferrocarril Buenos Aires - Rosario, conocida como estación Pavón. Junto a la misma crece una pequeña urbanización homónima. Posteriormente, entre Pueblo Aguirre y Pavón se construye otra estación ferroviaria construida por el Ing. Fighiera, a partir del cual se nombra el poblado que se desarrolla en torno a ésta.

El 25 de febrero de 1888, el Ingeniero Enrique Mosconi funda el pueblo de Villa Gobernador Gálvez. El primer trazado oficial data del 3 de mayo de 1890 y un año después se realiza la construcción del ferrocarril Rosario-Buenos Aires por esta localidad. Su nombre se debe al Gobernador de la Provincia de Santa Fe, Dr. José Gálvez, amigo de Mosconi. Posteriormente se instalan en la misma, los talleres del entonces Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano como también la estación ferroviaria Villa Diego[29]. A partir de este hecho, crece la población en torno a ésta debido a la incorporación de personal ferroviario en estos grandes talleres.

En 1890, se inicia una nueva etapa para la localidad de Villa Constitución, ya que la llegada del ferrocarril -articulado con la actividad del puerto- permite un crecimiento de la economía y el desarrollo del poblado. Las actividades en el puerto ultramarino y de cabotaje resultan la base de sustentación de la economía de esta localidad -además del florecimiento de la producción agrícola regional-. Asimismo, como consecuencia del desvío del trazado ferroviario troncal de la ciudad de Villa Constitución -ubicada sobre la ribera del Paraná-, surge otra urbanización denominada Empalme Villa Constitución, en la conjunción del ramal que une el antiguo Puerto de las Piedras con la línea troncal ferroviaria entre Rosario y Buenos Aires.

La ciudad de Rosario se transforma vertiginosamente en los años posteriores cambiando su fisonomía e incrementado rápidamente su población. A su vez, surgen nuevos poblamientos en torno al núcleo central de la ciudad como Alberdi, San Francisquito, Ludueña, Saladillo, entre otros -que posteriormente quedan unificados con la expansión urbana de la ciudad, pasando a ser barrios de la misma-. También así, el poblado de San Lorenzo se extiende en torno al convento -pero a un ritmo muy desacelerado a comparación de la ciudad de Rosario-. Esta última crece desmedidamente en relación a las localidades cercanas. Se destaca así el rol de Rosario como nodo intercomunicacional en el desarrollo de las ciudades del interior. En 1875, esta ciudad presenta una población de 30.415 habitantes y las nuevas condicionantes ferro-portuarias la llevan a casi cuadriplicar su población en sólo veinte años, ya que en 1895 Rosario presenta 105.400 habitantes.

[26] Es recién en octubre de 1975 que las comunas de Pueblo Esther y General Lagos se separan, se definen sus límites y adquieren autonomía como Pueblo.
[27] En estas tierras ya existe la Posta del Arroyo Seco desde 1774.
[28] En 1962 la localidad de Arroyo Seco es declarada ciudad, presentando más de 10.000 habitantes.
[29] Este nombre deviene por estar emplazada en tierras de la sucesión del Dr. Diego de Alvear.

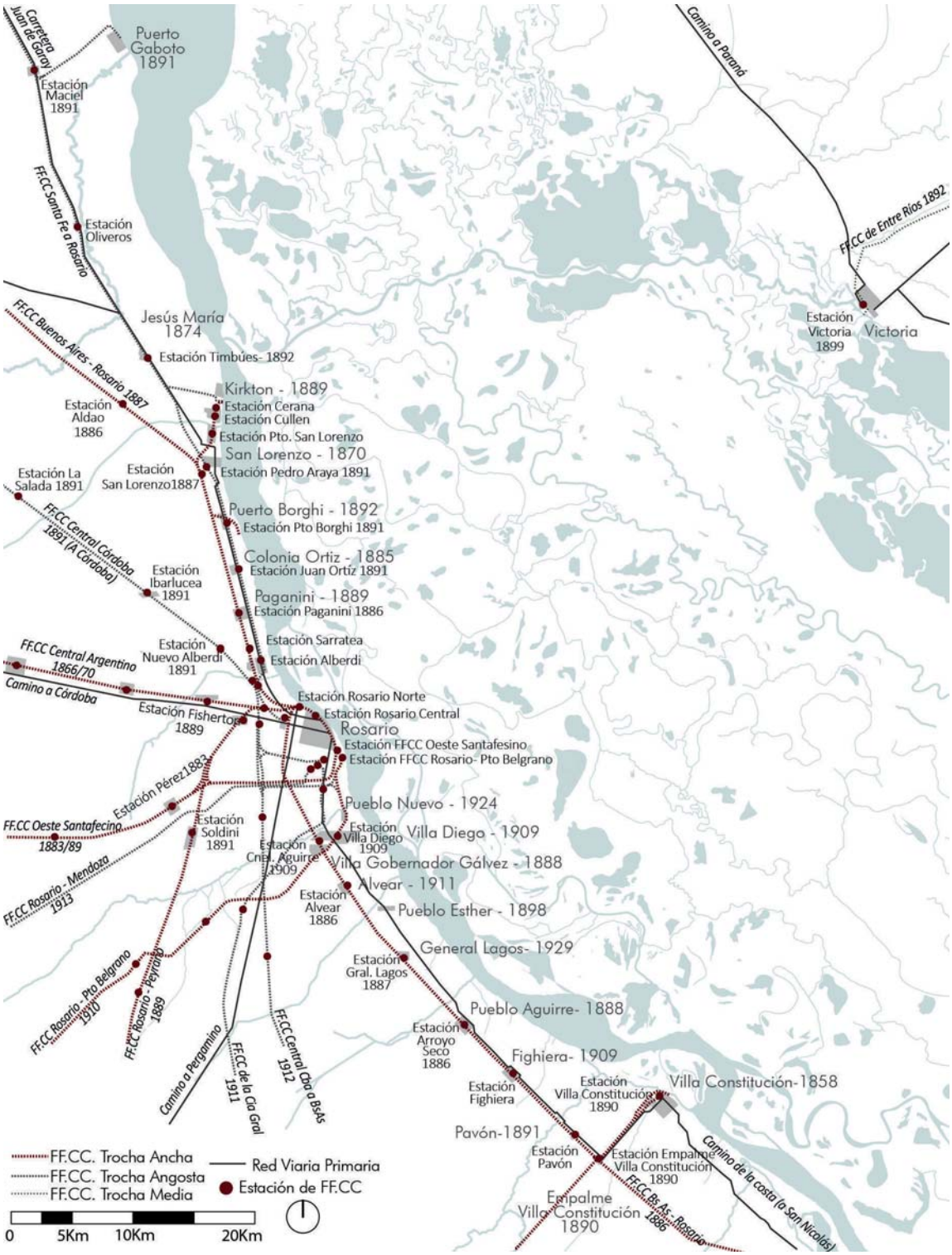


Fig. 15. Plano de trazados y estaciones ferroviarias. Fuente: Elaboración propia en base a Carta Topográfica 1920-1927, datos cartográficos de la provincia de Entre Ríos y Caballero (1991).

Fig. 16. Plano general del municipio de Rosario de 1895 - Publicado por el Departamento Municipal de Obras Públicas Director Ing. Ramón Araya. Indica los habitantes del Municipio de Rosario según Censo Nacional del 10 de Mayo de 1895 (105.400 habitantes). Fuente: Mapoteca de la Biblioteca Nacional de la República Argentina.

La mayoría de las localidades estudiadas en el presente trabajo se desarrollan en torno a las estaciones ferroviarias, las cuales resultan estructuradoras de los centros urbanos proveedores del puerto rosarino[30]. La región se consolida en el mercado internacional, posicionándose Rosario como el principal puerto exportador de productos agropecuarios de la misma. De este modo, esta ciudad, nodo crucial de trasbordo fluvial y ferroviario, se convierte a partir de este período en núcleo central de la región. Este sistema económico regional con Rosario como centro -con subcentros de producción-, desde mediados del siglo XIX, prevalece por sobre otros cercanos como: San Nicolás, Villa Constitución y San Lorenzo.

[30] Las localidades que surgen en torno a las estaciones del ferrocarril constituyen el área productora adyacente a lo que iba conformándose como la ciudad-puerto de Rosario -junto a políticas de colonización agrícola-. Rosario se convierte así en "puerta de entrada" para la inmigración masiva y en la "salida natural" de la producción cerealera -base de las exportaciones de la región-: "Este continuo proceso de crecimiento favorecido en algunas coyunturas como en la mencionada durante la Confederación y la guerra del Paraguay (…) convirtió a Rosario en los inicios de la década del '80 [1880] en el segundo centro portuario y ferroviario del país, en el desemboque obligatorio de la producción de las provincias del centro y el oeste del país" (Gallo, 1964: 147, citado por, Mongsfeld, 1971). De este modo, se produce una compleja interacción de factores que se potencian mutuamente.

CANTIDAD DE POBLACIÓN	Año 1720		Año 1850		Año 1875		Año 1890	
	Habitantes	%	Habitantes	%	Habitantes	%	Habitantes	%
CIUDAD DE ROSARIO	23	6,9	5.160	40,2	35.000	67,4	70.500	70,7
DEPTO. ROSARIO (demás localidades)	135	40,5	2.100	16,4	7.050	13,6	15.400	15,4
DEPTO. SAN LORENZO	175	52,6	5.560	43,4	9.870	19,0	13.800	13,8
TOTAL	***333***	*100*	***12.820***	*100*	***51.920***	*100*	***99.700***	*100*

CANTIDAD DE POBLACIÓN	Año 1910		Año 1930		Año 1950		Año 1970	
	Habitantes	%	Habitantes	%	Habitantes	%	Habitantes	%
CIUDAD DE ROSARIO	185.000	71,9	340.000	77,2	495.000	82,2	698.674	78,8
DEPTO. ROSARIO (demás localidades)	40.800	15,9	53.900	12,2	55.500	9,2	99.618	11,2
DEPTO. SAN LORENZO	31.500	12,2	46.300	10,5	51.500	8,6	88.625	10,0
TOTAL	***257.300***	*100*	***440.200***	*100*	***602.000***	*100*	***886.917***	*100*

Fig. 17. Cantidad de población comparativa: 1720 a 1970. Fuente: Elaboración propia en base a Mongsfeld (1971).

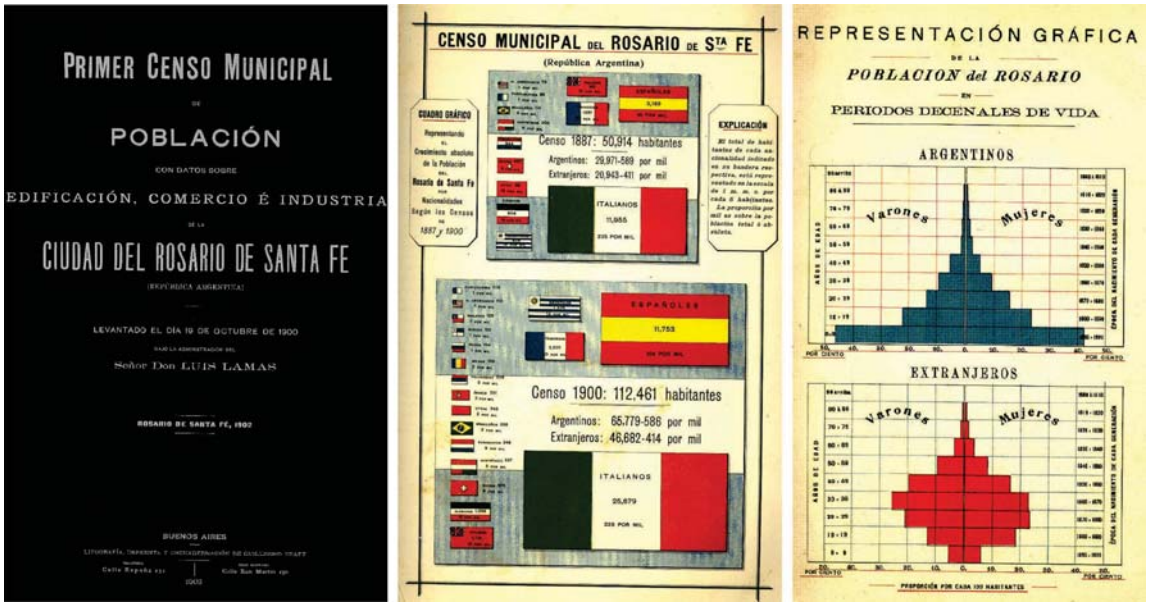


Fig. 18. Primer Censo Municipal de Rosario de Población. Realizado en 1900 y publicado en 1902. Fuente: Primer Censo Municipal (1902).

A fines del siglo XIX el crecimiento y el progreso sigue en auge, especialmente a partir del aumento de las actividades portuarias -en 1889 se produce su máxima recaudación-. 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. Así también se crean nuevas vinculaciones ferroviarias a puerto. En 1891 con la instalación de los ferrocarriles de trocha angosta -el FF.CC Provincial a Santa Fe y el FF.CC Córdoba y Rosario-, se produce la fusión del FF.CC Central

Argentino con el Oeste Santafecino y el FF.CC Buenos Aires al Rosario. En 1908 la Compañía Central de la Provincia de Buenos Aires une con vía férrea a Rosario con Bahía Blanca y en 1910 también surge el FF.CC Rosario a Puerto Belgrano (Mongsfeld, 1971).

Los contingentes de inmigrantes se incrementan entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. Esto se verifica en los diversos censos nacionales, provinciales y municipales realizados en este período: la ciudad registra en el Censo Nacional de 1895, 105.400 habitantes; mientras que cinco años después en el Primer Censo Municipal se identifican 112.461 habitantes -con 41,4% de extranjeros-; en 1906 -Segundo Censo Municipal- existen 150.886 habitantes y en 1910 unos 192.278 habitantes presenta el Tercer Censo Municipal.

3.3 En el umbral del siglo XX.

En el año 1910, la organización de la estructura territorial del área de estudio ya se encuentra concluida, dado que no se registran fundaciones de nuevos pueblos o colonias durante el siglo XX y que se encuentra completado el tendido de vías férreas (Martínez de San Vicente, 1985a). En ese año, en Argentina se registra una red ferroviaria de 35.064 Km de extensión.

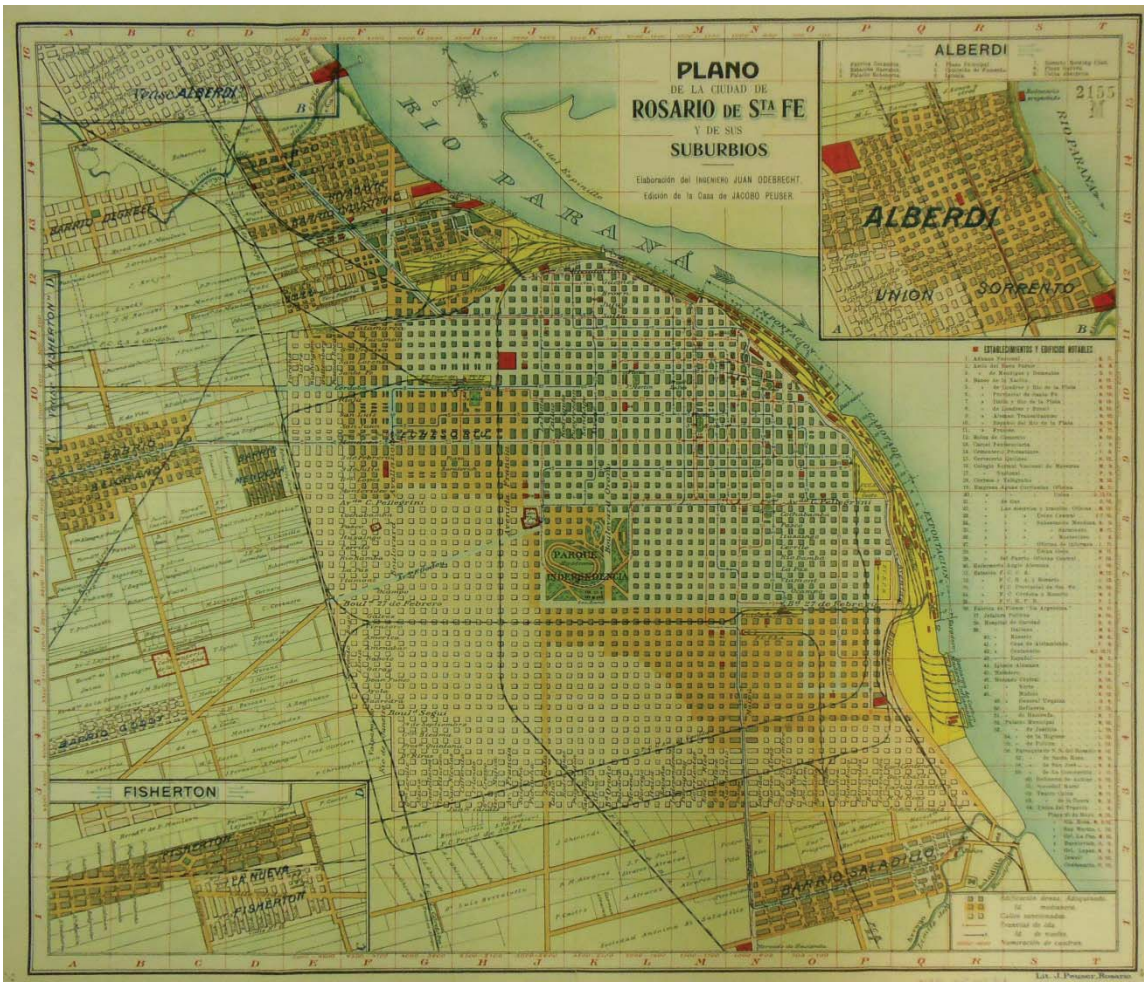


Fig. 19. Plano de la ciudad de Rosario de Santa Fe y de sus suburbios - Elaborado por el Ing. Juan Odebrecht y editado por Jacobo Peuser - S/F. Fuente: Mapoteca de la Biblioteca Nacional de la República Argentina.

La costa en el área central de la ciudad de Rosario es ocupada en su totalidad por usos productivos, portuarios y ferroviarios, mientras que presentan usos paisajístico-recreativos el sector costero norte -Alberdi- y el sur -Saladillo-. Especialmente éste último, a través de la Sociedad Anónima El Saladillo, se promueve como "el más importante de los barrios periféricos que en aquel tiempo se perfilaban aislados sobre los bordes de la trama urbana de Rosario (…) las ventajas diferenciales del arroyo y de la barranca asignaban al solar una importante exclusividad y excepcionalidad" (Roldán, 2005: 81 y 90). No obstante, a comienzo de la década de 1920, se visualizaba otro destino para este sector dada la inminente instalación del Frigorífico Swift en la desembocadura del arroyo Saladillo.

Fig. 20. Fragmento del mapa de los Ferrocarriles en Argentina en 1924. Fuente: Dirección General de Ferrocarriles (1925).

En las primeras décadas del siglo XX existen dos factores de singular importancia que introducen cambios en las estructuras económicas de la región: las industrias y el automóvil. El transporte cambia frente al novedoso mercado automotor. En la década de 1920 por ejemplo, ya se habilitan los primeros caminos pavimentados -iniciándose así el transporte de cargas por automotor-. Se desarrollan numerosas rutas y caminos viales convergentes a Rosario -principalmente con trazados paralelos al ferrocarril-, incrementándose el transporte de cereales por este medio. Por ejemplo, la pavimentación de la Ruta Nacional N° 11 -que conecta Rosario con Santa Fe-, proyectada en 1927 y concluida en 1942, posibilita un nuevo intercambio de flujos -tanto de personas como de mercancías- entre las localidades del cordón norte con Rosario, lo que contribuye a consolidar esta conurbación. Estos

componentes viales en el territorio resultan cruciales tanto en materia de comunicación y transporte regional, como también en la decadencia posterior del sistema ferroviario.

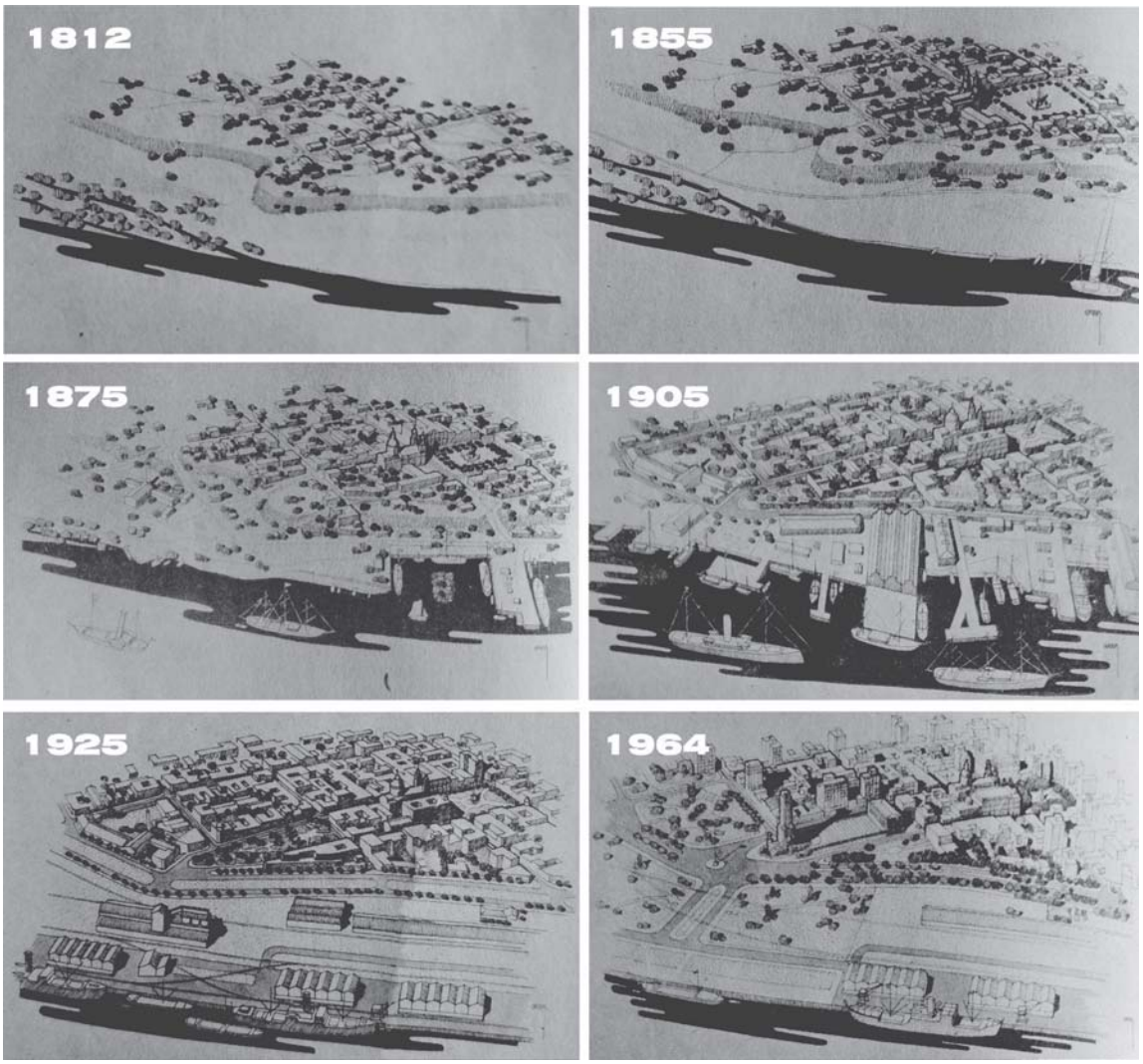


Fig. 21. Transformación del frente costero central de la ciudad de Rosario desde 1812 hasta 1964. Fuente: Mongsfeld (1964).

Es importante recordar que las instalaciones ferroviarias en Rosario son construidas por diversas empresas concesionarias, de las cuales, cada una de ellas cuenta con sus propios accesos a la ciudad y al puerto -como también patios de maniobra, recepción y despacho de trenes, estaciones de cargas o de pasajeros y talleres, además de las instalaciones de intercambio entre las distintas líneas-. Si bien a principios del siglo XX se fusionan algunas empresas, no se integran ni simplifican las infraestructuras existentes. Las mismas obstaculizan el tejido urbano de la ciudad frente a la gran expansión que presenta Rosario. Por lo cual, ya en las décadas de 1920 y 1930 se propone la transformación y supresión de ramales del llamado cinturón de hierro, cuyo trazado responde a las lógicas económicas de los concesionarios y no son concebidas desde una planificación urbanística[31]:

> "es necesario reconocer que desde el año 1854, en que se dictó la ley de concesión para construir el primer ferrocarril argentino, las empresas se desentendieron de los problemas

[31] A pesar de los planes y proyectos propuestos en estos años, no es posible iniciar la reestructuración ferroviaria dado que los ferrocarriles aún se encuentran concesionados y no se nacionalizan hasta 1948. Se remite al lector al capítulo 4.

edilicios de las ciudades cruzadas por sus líneas, aun cuando el origen y desarrollo de las mismas fuera en muchos casos consecuencia directa de la implantación ferroviaria"(...)"la anarquía estructural ferroviaria deriva en una anarquía completa de las estructuras urbanas" (Montes, 1963: 7 y 16).

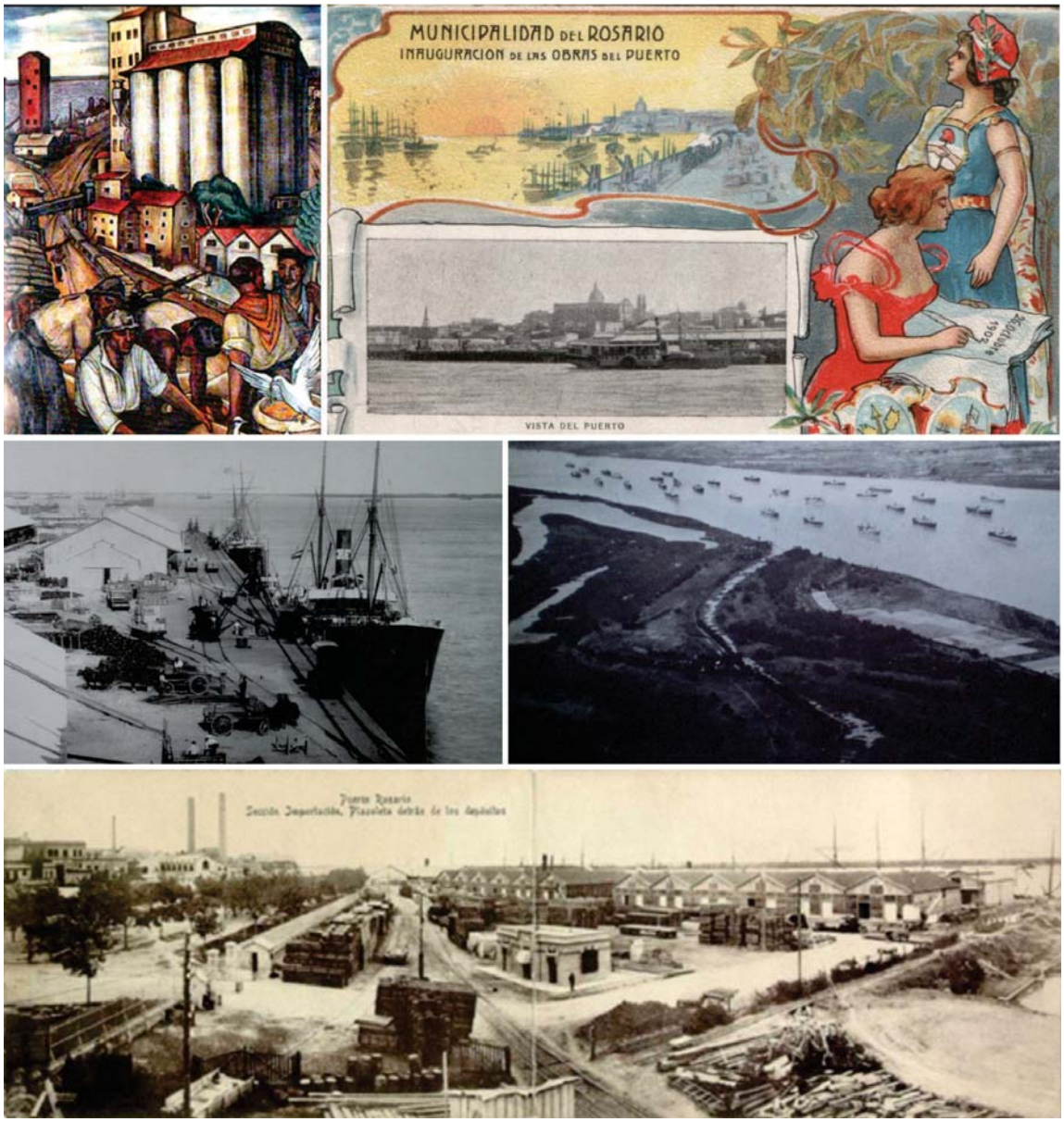


Fig. 22. Auge del Puerto de Rosario: Arriba izq.: Luis Ouvrad, Puerto de Rosario, 1942. Arriba der.: Postal de la inauguración de las obras del Puerto de Rosario, 1902. Centro izquierda y abajo: Puerto de Rosario. Centro derecha: Panorámica del río Paraná durante la primera guerra mundial. Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario, archivo Museo de la Ciudad de Rosario, Ielpi y Vila Ortiz (1995) y Archivo General de la Nación.

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 vio disminuida su actividad durante el transcurso de la misma -tanto en importaciones como en exportaciones-, 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 -en 1931 se inaugura en Rosario la primera etapa del elevador "Unidad IV"-. También así, se instalan en este período nuevas industrias: frigoríficas, envasadoras, molinos harineros, entre otros. Es de remarcar la instalación del frigorífico Swift entre los años 1917-1924, debido a la

compra de tierras a la Sociedad Anónima "El Saladillo" en la confluencia el río Paraná con el arroyo Saladillo. La instalación del Swift demarcó rotundamente el desarrollo local y, por consiguiente, su configuración urbana. Esta industria genera una nueva urbanización que conglomera a sus trabajadores en los terrenos próximos al frigorífico, denominado "Pueblo Nuevo", atrayendo nuevas inmigraciones de trabajadores extranjeros -y de otras regiones-[32]. Esta urbanización, si bien surge como núcleo aislado, depende de la Comisión de Fomento de Villa Gobernador Gálvez[33].

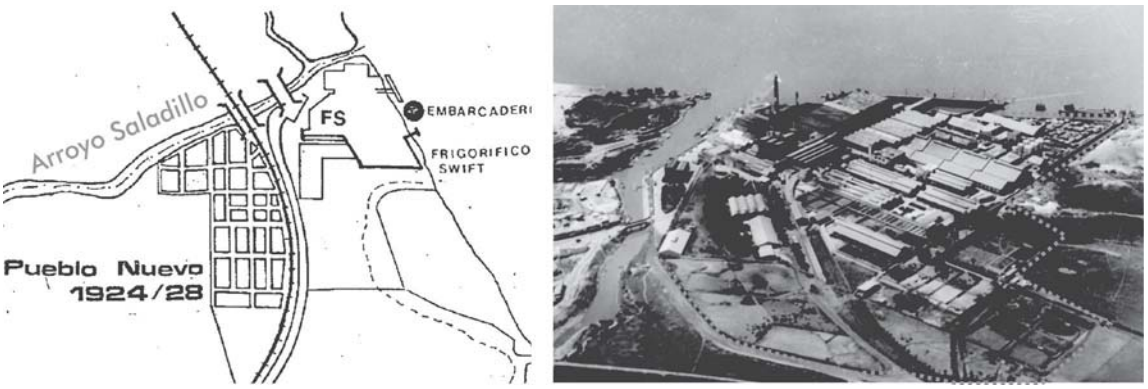


Fig. 23. Instalación del Frigorífico Swift en inmediaciones de la desembocadura del arroyo Saladillo. Fuente: Caballero (1991) y archivo Secretaría de Planeamiento - MR.

La primera guerra mundial junto a la crisis internacional de 1929-1932 desencadenan un proceso económico que se traduce en un crecimiento industrial nacional, tomando gran porte la ciudad de Rosario y sus localidades aledañas. Esta crisis provoca la reducción de los niveles de exportaciones e importaciones del período anterior, obligando así a generar a nivel nacional una industria sustitutiva de importaciones -ISI-, a fin de poder producir localmente lo que no podía importar del exterior. En este período, es notable el crecimiento industrial del departamento Rosario como también comienza a desarrollarse fuertemente la industria en el departamento San Lorenzo -favorecida por la inauguración de la pavimentación de la Ruta Nacional N° 11-. Se instala la planta y destilería de YPF -Yacimientos Petrolíferos Fiscales-, entre 1934-1938, siendo crucial para el gran crecimiento industrial del cordón norte del área[34]. Asimismo, Celulosa Argentina[35] se instala en 1929 y la empresa Electroclor -industria química destinada a producir derivados del cloro- lo hace en 1937, ambas en la actual localidad de Capitán Bermúdez. En Puerto General San Martin se habilita en 1935 un servicio de balsa-automóviles que vincula por primera vez en forma

[32] Posteriormente, con el transcurrir de las décadas y frente a las necesidades de actualización tecnológica, crecimiento y expansión de los procesos productivos, este frigorífico abandona las instalaciones originales y ejecuta un nuevo complejo industrial, realizando una nueva planta en el predio aledaño a la misma. Es así que, los edificios anteriores fueron abandonados a pesar del alto valor patrimonial que representan por ser testigos de la historia y la conformación de la región. Se remite al lector al capítulo 7 y su anexo respectivo.

[33] A pesar de que las tres urbanizaciones: Villa Gobernador Gálvez, Villa Diego y Pueblo Nuevo surgen de forma autónoma -manifestándose esta característica en su planta urbana- en tres momentos históricos definidos y diferenciados, debido a su conurbación posterior e íntima interrelación entre las mismas, en 1978 se define por decreto establecer para las tres la jurisdicción de la ciudad de Villa Gobernador Gálvez.

[34] Se transforma así vigorosamente su estructura productiva.

[35] Celulosa se emplaza en la ex Destilería La Rosario. La misma cumple un rol fundamental en la urbanización ya que promueve y/o cede la compra de tierras para la construcción de barrios obreros con vivienda incluida (Caballero, 1991), como a su vez promueve actividades culturales y recreativas en torno a la fábrica -por ej. Club Celulosa-.

regular el tránsito entre la ribera occidental del río Paraná y la localidad entrerriana de Victoria[36].

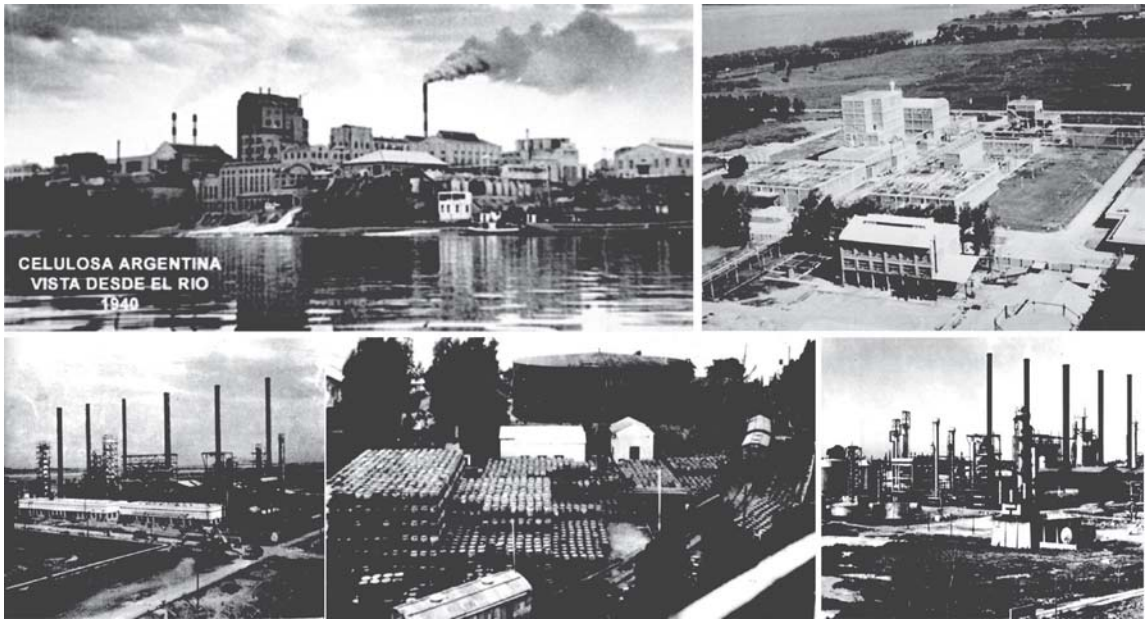


Fig. 24. Arriba: Celulosa Argentina y Electrocor, ambas en Capitán Bermúdez. Abajo: Destilería YPF en San Lorenzo. Fuente: Archivo de Capitán Bermúdez e YPF, Telam.

3.4 "La región cambió la voz"[37].

En las décadas siguientes, el puerto de Rosario comienza a perder el rol central que posee en los períodos anteriores, en parte por la disminución de importaciones y exportaciones -a pesar de la creciente actividad industrial-, como también por el papel que toman otros puertos nacionales -especialmente el puerto de Buenos Aires que concentra el grueso de las importaciones[38]-. Asimismo, en 1942 se produce el fin de la concesión portuaria de parte de la empresa francesa, quedando el puerto en posesión del Gobierno Nacional. Años después, en 1948 se nacionalizan también los ferrocarriles durante el primer gobierno de Juan Domingo Perón -con 43.666 Km de rieles en toda la Argentina-.

En los primeros años de la década de 1950, se instalan -especialmente en el corredor norte- grandes y medianas industrias -continuando la tendencia del período anterior-, como son: Verbano en 1950 en Capitán Bermúdez y Cerámica San Lorenzo en la localidad homónima. También así en el corredor sur se instala Acindar en Villa Constitución en 1951. Sin embargo, en los años siguientes se produce una etapa de readaptación de la economía nacional -que se refleja en la regional-, la cual se caracteriza por una pérdida de intensidad de la expansión industrial. No obstante, a principios de la década de 1960, las nuevas inversiones de capital extranjero resultan protagonistas en el crecimiento productivo.

Las localidades ribereñas cercanas a Rosario resultan el ámbito ideal escogido, principalmente por el capital extranjero, para localizar grandes plantas industriales. Especialmente vinculadas a la química y petroquímica dada la proximidad de la destilería de

[36] Es de remarcar que ya en 1847, Justo José de Urquiza encarga la construcción de un canal navegable de conexión al puerto de Victoria. Este anhelo se concreta en 1897 con la realización del canal que realiza el subprefecto Angel Piaggio.
[37] Parafraseando la novela de Mateo Booz (1938) "La ciudad cambió la voz".
[38] Seguido por los puertos de Mar del Plata, Bahía Blanca y Necochea.

petróleo y del oleoducto de Campo Durán - San Lorenzo, finalizado en 1959. Se instalan así en 1965-1968 PASA y PASA Petroquímica Argentina S.A. en Puerto General San Martín, Duperial en San Lorenzo y Sulfacid en Fray Luis Beltrán. También se incrementa la rama metalúrgica, molinos, entre otros. Como explica Mongsfeld:

> "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 frente al río Paraná. La elección de este frente costero se fundamenta principalmente por 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 planta de YPF-; disponibilidad de gas y petróleo; y mano de obra, producto de inmigraciones externas e internas. Es remarcable la afluencia de corrientes migratorias internas que suceden en este período gracias a la apertura del proceso industrial.

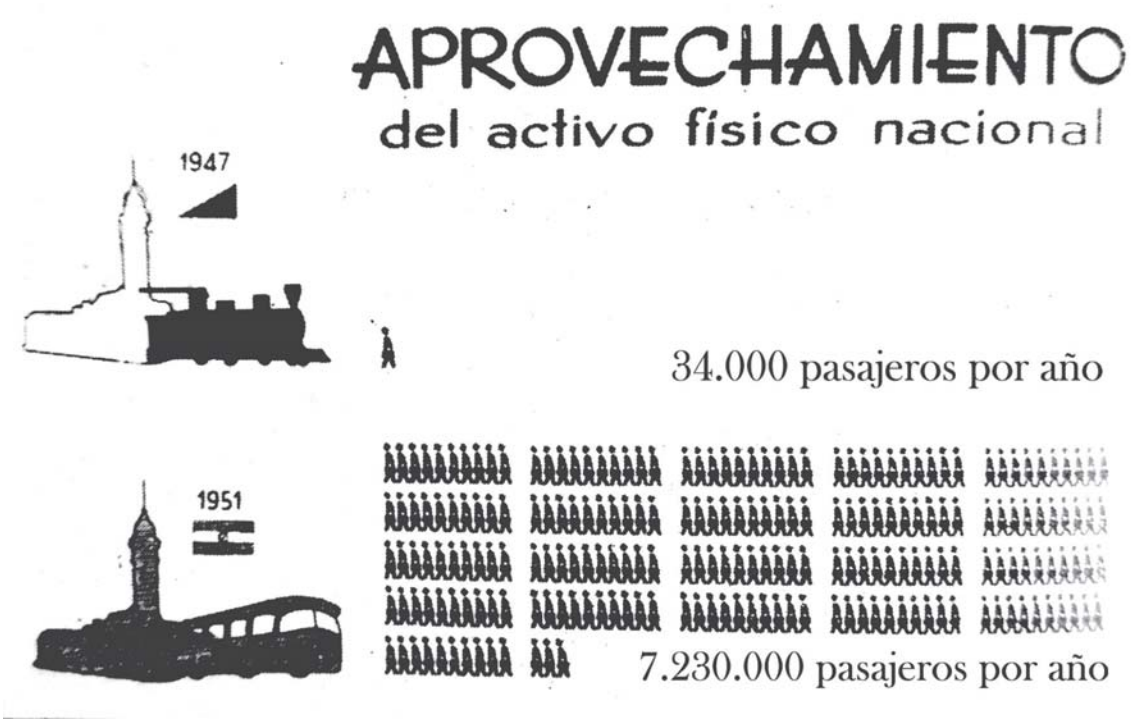


Fig. 25. Poster realizado en 1951 que indica la preponderancia del transporte de pasajeros por autobuses a comparación del transporte ferroviario. Fuente: Revista Historia de Rosario N° 33 (1981).

La disponibilidad de grandes extensiones de tierra frentistas al río en los distintos centros urbanos costeros del área, junto a la existencia de infraestructura como muelles, puertos, embarcaderos, elevadores de granos e industrias previas asentadas, presentan las condiciones ideales para la instalación de nuevas y numerosas plantas productivas. Esta proliferación industrial trae consigo la expansión de las áreas urbanas, conformando así el continuo cordón urbano-industrial que comprende 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-. Este proceso de conurbación se produce a partir de la década de 1950, en el cual se expanden muchas poblaciones hasta encontrarse y conformar un solo continuo urbano.

En este contexto, resulta crucial para el corredor sur, la instalación en Villa Constitución[39] de la industria textil lanera CILSA y la siderurgia ACINDAR en 1947, en relación al Plan Siderúrgico Argentino. Las mismas ocasionan un cambio estructural en esta ciudad, generando asimismo la construcción de nuevos barrios de trabajadores. A su vez, en las décadas siguientes se incorporan en este cordón nuevos componentes productivos, como resulta la instalación de la Papelera Royal -1966- y Basf -1972- en General Lagos. La pavimentación de numerosos caminos viales, especialmente los accesos a la ciudad de Rosario, facilita la mencionada expansión urbana. En 1966, se habilita el primer tramo de la Avenida Circunvalación -iniciada en 1954-.

ROSARIO
SAN LORENZO
CAP. BERMUDEZ
VICTORIA
ANTELO
POSTA DE SAN MARTIN
V. CONSTITUCIÓN
SAN NICOLAS
ROSARIO
ENTRE Victorio
Río Carcarañá
Río Paraná
Arroyo Barrancoso
Arroyo Palomas
Arroyo Saladillo
Arroyo Frías
Arroyo Tiegos
Arroyo Chicos
Arroyo Laureles
Arroyo Pavón
Arroyo del Sauce
Arroyo Pavón Arriba
Arroyo Los Porteños
Arroyo Corio
Arroyo Santa Lucía
Arroyo Las Tejas
Arroyo Las Tejas Chicas
Arroyo Paranacito
Arroyo Timbó Colorado
Arroyo Timbó Blanco
Arroyo Timbocito
Arroyo Carbón Gde.
Arroyo Victoria
Arroyo Rabón
Arroyo Zorzal
Arroyo Mangrullos
Arroyo Los Cañas
Arroyo Los Pajaros
Arroyo Los Cuarenta
Arroyo Los Caballos
Arroyo Los Todos
Arroyo Los Laurenzal
Arroyo Los Tigres
Arroyo Los Angeles
Arroyo Los Muchachos
Arroyo Los Sauces
Arroyo Los Laureles

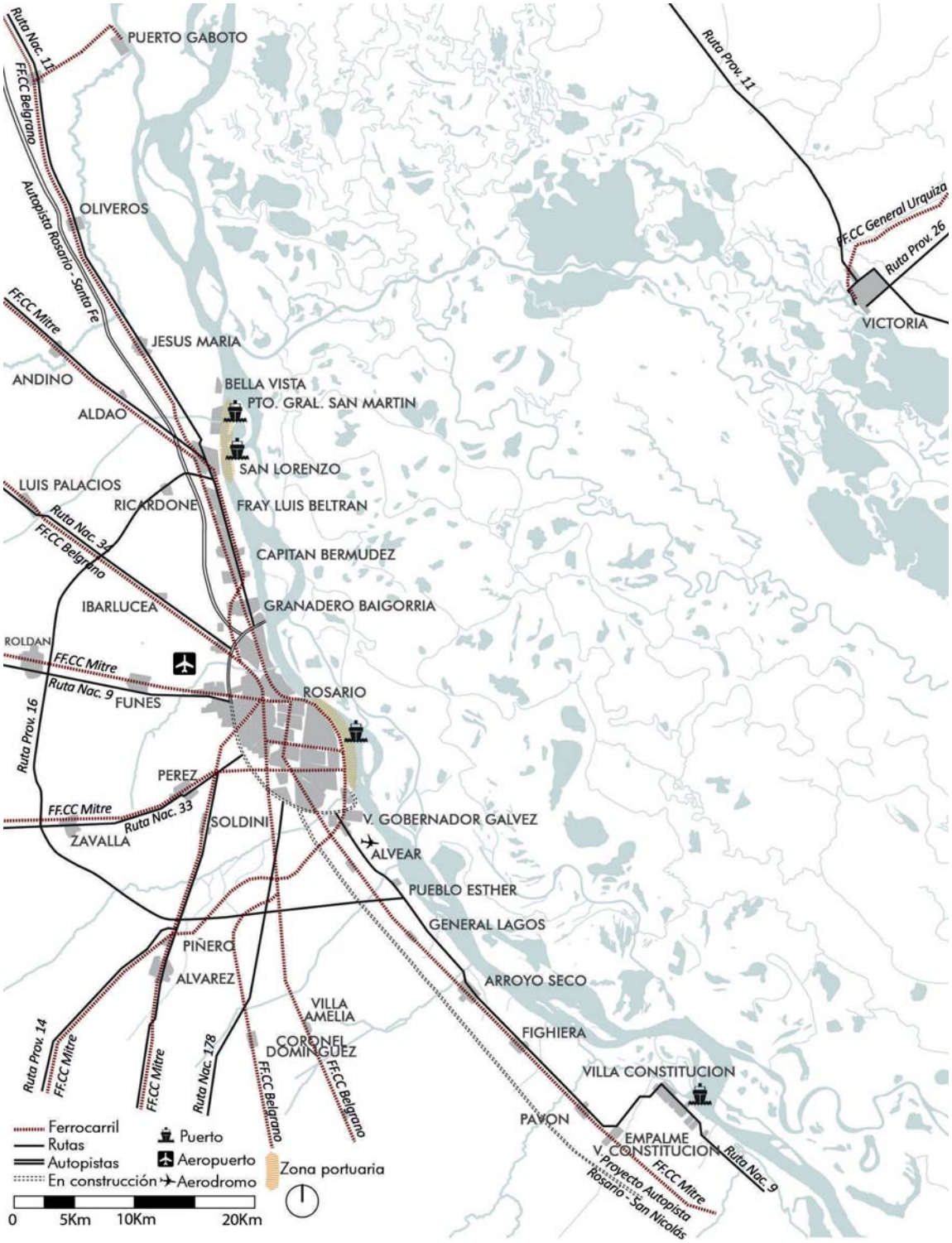


Fig. 27. Infraestructura de la Región Metropolitana de Rosario en 1970. Fuente: Elaboración propia en base a Cuadernos de la Prefectura del Gran Rosario (1971).

También así, la construcción de la autopista Rosario - Santa Fe cambia la estructura comunicacional del área. A pesar de los continuos reclamos para la transformación del transporte ferro-portuario, en las décadas siguientes solo se identifican algunos cambios, como es la supresión de algunos ramales ferroviarios que permiten mejorar la articulación entre la trama urbana y el FF.CC, o la desafectación de estaciones y expropiaciones -que permitieron posteriormente la concreción de la Terminal de Ómnibus Mariano Moreno, la ciudad Universitaria y el Parque Urquiza-. En materia portuaria, se lleva a cabo la construcción de nuevas unidades de elevadores de granos. En cuanto a la comunicación aérea, en 1970 se inaugura el aeropuerto internacional de Fisherton.

Durante este período, los niveles de empleo aumentan considerablemente en el sector del sur provincial, estando por sobre los niveles nacionales. En esta década, se destacan las políticas estatales[40] que conducen al desarrollo de la industria nacional. Se aborda desde la gestión política la necesidad de pensar y elaborar acciones de la región como unidad de planificación. Bajo esta perspectiva se crea en 1969 la Prefectura del Gran Rosario -por Ley provincial N° 6151-, siendo referente fundamental en la planificación territorial y definición de temas estructurales para la región -sobre la cual profundizamos en el capítulo siguiente-. Hacia 1970, el conocido "Embarcadero del Escocés" de Pto. Gral. San Martín, junto al "Embarcadero Dreyfus" -ex puerto Granaderos- de San Lorenzo, forman parte del complejo portuario denominado Unidad XV -en la desembocadura del arroyo San Lorenzo[41]. En Pto. Gral. San Martín se encuentran, a su vez, las Unidades XVI y XVII. Posteriormente se instalan nuevos puertos privados -como el puerto de Petroquímica Argentina S.A. en 1964-.

A partir de la década de 1970, en muchas localidades ribereñas se aprueban numerosos loteos, los cuales no responden a las lógicas internas de cada poblado -ubicándose muchas veces alejados de la trama urbana existente-. Se ocasionan así, diversos problemas vinculados a la infraestructura, servicios, movilidad y transporte, entre otros. Es ejemplo de esto, la localidad de Alvear, en la cual desde 1968 hasta 1976 se aprueban catorce nuevos loteos esparcidos en el territorio por toda su jurisdicción, quedando aislados y alejados entre sí gran parte de ellos. El inicio de la construcción en 1972 del tramo Rosario-San Nicolás[42] -de la entonces futura autopista Rosario-Buenos Aires-, resulta sin dudas un desencadenante por el cual, muchos de estos loteos se construyen anexos a la misma y distantes de las urbanizaciones originarias. Una situación similar en este período, ocurre en las localidades de Pueblo Esther y General lagos. Sin embargo, en estos casos se construyen más cercanos al río.

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 a la instalación de nuevas plantas de procesamiento como a la expansión de las existentes. También así, estas plantas comienzan a tener instalaciones propias de embarque[43] (Basadonna, 2002). La orilla occidental del río se consolida como corredor industrial y portuario, mientras que, las tierras continentales de Santa Fe resultan predominantemente agrícola-ganaderas, de gran importancia a nivel nacional.

[40] A través de diversos aparatos técnicos-profesionales, organismos y realización de diagnósticos a partir de los cuales se instrumentan nuevas políticas desarrollistas (Aguila, 2006). Es de remarcar el "Prediagnóstico de la Estructura Productiva del Área del Gran Rosario" publicado en Rosario en 1971. Investigación dirigida por Alejandro Rofman y elaborada durante la década de 1960.

[41] Esta unidad también es utilizada para atracadero de balsas y automóviles a Victoria -Entre Ríos-.

[42] Este tramo finalmente es inaugurado en 1978. La autopista Rosario-Buenos Aires inaugura su último tramo en 1987, quedando así terminada.

[43] Generalmente operando con permisos provisorios, por la reglamentación vigente.

Fig. 28. 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).

Por el otro lado, la orilla oriental, perteneciente a la provincia de Entre Ríos, presenta centros poblados de menores dimensiones y más distantes entre sí -recordemos que el canal principal de navegación se encuentra en la margen oeste del río- y hasta fines del siglo XX predomina una producción primaria mixta agrícola-ganadera. La zona de islas entre ambos márgenes, dada la inexistencia de vías de comunicación terrestres entre éstas y la tierra continental -hasta la inauguración del puente Rosario-Victoria en 2003-, asume un carácter distintivo a las actividades económicas del resto del área. Principalmente, se constituye como espacio de residencia para grupos familiares destinados a actividades fluviales y rurales -principalmente pesca, caza, ganadería y apicultura-. Estas poblaciones -y sus actividades- se encuentran íntimamente ligadas a la dinámica ecológica del área, a las bajantes y las crecentes del río (Stancich, 2010). De este modo, su modo de vida se encuentra directamente atento a las lógicas del ambiente al que pertenecen, respetando la dinámica de sus ciclos.

A mediados de la década de 1970 -con un nuevo golpe militar en 1976-, comienza un complejo proceso de reestructuración económica que modifica fuertemente el perfil productivo. Esto conduce a una crisis profunda -que denota grandes heterogeneidades- del cordón industrial del sur de la provincia de Santa Fe. Se finaliza así, el período basado en el desarrollo industrial, sustituido por un modelo de apertura económica. A partir de esta década, el territorio nacional atraviesa un prolongado proceso de crisis que se profundiza en los años siguientes.

La nueva política económica comienza a perfilarse bajo el liberalismo salvaje que intensifica los mencionados procesos de reestructuración. Se produce el cierre de numerosas instalaciones industriales, se incrementa el desempleo, se ocasiona una profunda recesión y se concentra el desarrollo económico sólo para algunos sectores. En 1983, el retorno democrático constituye una nueva etapa que representa el fin de un período sombrío para la nación. Sin embargo, el proceso estructural económico que comienza en aquellos años, continúa y toma diferentes matices en las décadas siguientes. Consiste en un período de cambios y nuevas lógicas económicas, políticas y territoriales que se suceden a nivel internacional, nacional y regional. No obstante, las mismas se traducen en forma particular en cada sector.

04 PLANIFICAR EL TERRITORIO

"Todos los hechos producidos en el Pago de los Arroyos, no son simples anécdotas históricas, sino instancias del proceso evolutivo, que han tenido siempre su razón de ser, ya sea por motivaciones naturales, o bien obedeciendo a una ideología en base a planes, programas o proyectos preconcebidos (...) Para conocer con relativa profundidad la situación actual en orden a la planificación de nuestra región, es necesario analizar brevemente las motivaciones y alcances que progresivamente dieron lugar a la estructura física existente"

OSCAR MONGSFELD (1983)

4.1 Primeros Planos para la ciudad de Rosario[1].

El territorio del sur santafecino presenta una identidad regional unívoca. Esta condición tácita que engloba y unifica a la serie de localidades en torno a la ciudad central de Rosario no sólo se reconoce desde el proceso de conformación y transformación de la región, sino también se la considera punto de partida para el desarrollo urbano local. La ciudad de Rosario posee amplios antecedentes en materia de planificación urbanística, siendo precursora a nivel nacional en política de planeamiento. Desde las primeras décadas del siglo XX, junto a la aprobación del primer Plan Regulador de la ciudad en 1935, la mirada ampliada del territorio regional resulta esencial en la definición de los distintos lineamientos planteados por los diversos planes y estudios urbanos propuestos.

[1] Es de remarcar que en este capítulo se hace hincapié en los planos y planes de Rosario debido a la amplia tradición de planificación de esta ciudad frente al resto de la región. No obstante, se focaliza en la mirada metropolitana, especialmente en torno a las propuestas y anhelos sobre el frente ribereño regional. Se remite al lector a leer el presente capítulo junto al "*Mapa de la Planificación - Parte I*" (ver anexo capítulo 4).

Fotografía página anterior: Cecilia Galimberti

A pesar de las diferencias teóricas en materia de planeamiento en cada momento histórico, de los diversos avances de ordenamiento territorial y de las distintas definiciones y delimitaciones realizadas para esta región, la identidad metropolitana se fortalece a través de los años. El reconocimiento de esta articulación indisociable entre las distintas localidades cercanas a Rosario lleva a la necesidad de una mirada supra-municipal que articule los distintos lineamientos y realidades presentes en cada poblado.

Desde mediados del siglo XIX, como desarrollamos en el capítulo anterior, Rosario y su región atraviesan un gran proceso de crecimiento y transformación. Se registran desde esta época los primeros planos de la ciudad de Rosario, los cuales presentan "una mínima precisión respecto a la organización urbana" (Martínez de San Vicente, 1985a). Se considera como el primer plano de Rosario el atribuido a Timoteo Guillón, realizado en 1853. En el mismo se presenta una cuadricula urbana de siete por siete manzanas a orillas del Paraná y se destaca la presencia de la entonces denominada Laguna Sánchez junto al tejido -actual ubicación de la Plaza Sarmiento-.

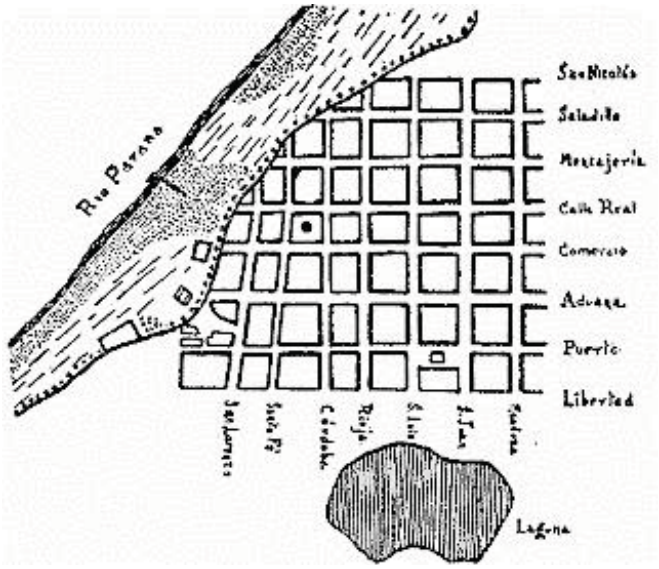


Fig. 1. Primer plano de Rosario atribuido a Timoteo Guillón (1853). Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.

Fig. 2. Plano de la ciudad de Rosario por Nicolás Grondona en 1858. Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.

Sin embargo, el primer plano oficial de la municipalidad es el realizado por el Ingeniero Nicolás Grondona en 1858. Éste, más allá de representar el estado de situación, condensa en gran medida la ciudad soñada que crece vertiginosamente. En dicho plano se representa una cuadrícula extensa de límites abiertos, continuos, sólo interrumpida por las barrancas irregulares y amplias del río Paraná. Es de remarcar que estas primeras cartografías no se proponen registrar la ciudad existente, sino las mismas se encuentran cargadas de proyectos y sueños anhelados, de rumbos posibles de transformación. Desde estos primeros documentos se verifica la ciudad imaginada superpuesta sobre la existente. Los primeros planos presentan en general un alto grado de abstracción en relación a la ciudad real.

Fig. 3. Plano de la ciudad de Rosario - presentado por el concejal Juan Coll de 1873 (Atribuido a Nicolás Grondona). Fuente: Departamento de Documentos Escritos - Archivo General de la Nación.

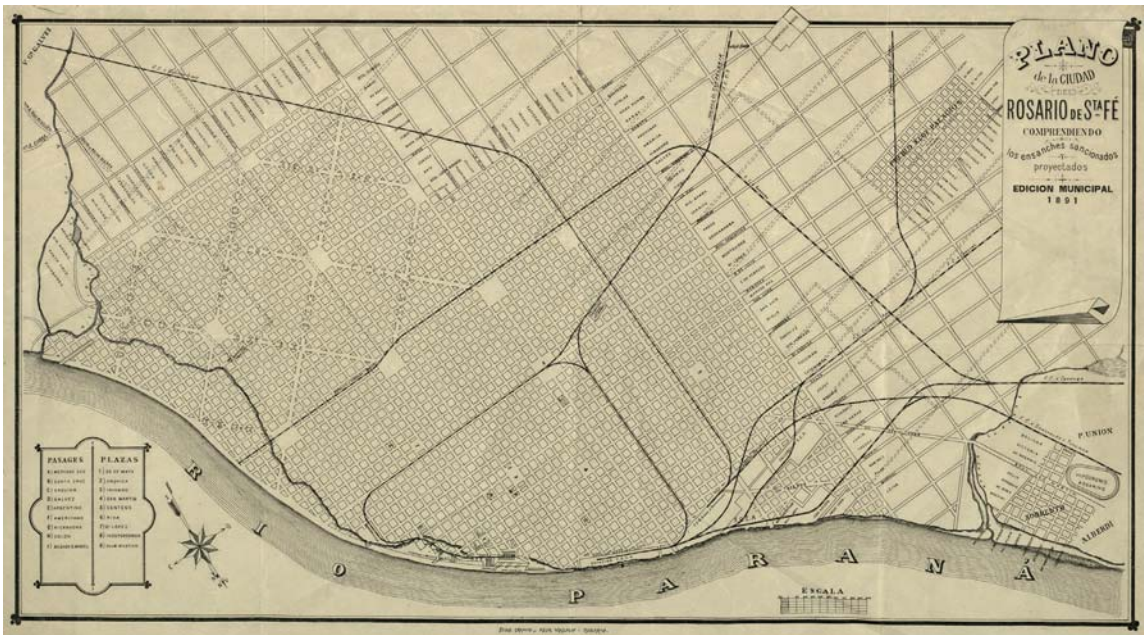


Fig. 4. Plano de ensanches sancionados y proyectados de la ciudad de Rosario de Santa Fe - 1891 - Edición Municipal - Litografiado por Felix Woelflin. Fuente: Departamento de Documentos Escritos - Archivo General de la Nación.

En los años siguientes se realizan una serie de planos que por sus lineamientos se denominan "planes de ensanche". En los mismos se propone la dirección de expansión que debe tomar Rosario. El primero de ellos es el presentado por el Concejal Juan Coll entre 1873 y 1875. Éste identifica cuatro zonas definidas: el sector identificado como "ciudad" - comprendido entre las actuales Avenida Pellegrini y Boulevard Oroño; el sector "extramuros", entre las actuales Avenidas 27 de Febrero y Francia; el sector "suburbios" que aborda la parte rural circundante a la ciudad; y el "bajo" que abarca las barrancas y los sectores portuarios. Son los diversos bulevares y avenidas los que sectorizan las distintas áreas propuestas, aquellos que definen los "límites" de la ciudad. A su vez, en 1890 aparece un nuevo plano de estas características: el Plano de Ensanche y Puerto Aprobados de los agrimensores Werner y Pusso. El mismo se encuentra vinculado a la concesión de obras para la construcción del puerto local e incorpora diagonales que altera la regularidad de la retícula planteada en el plano anterior.

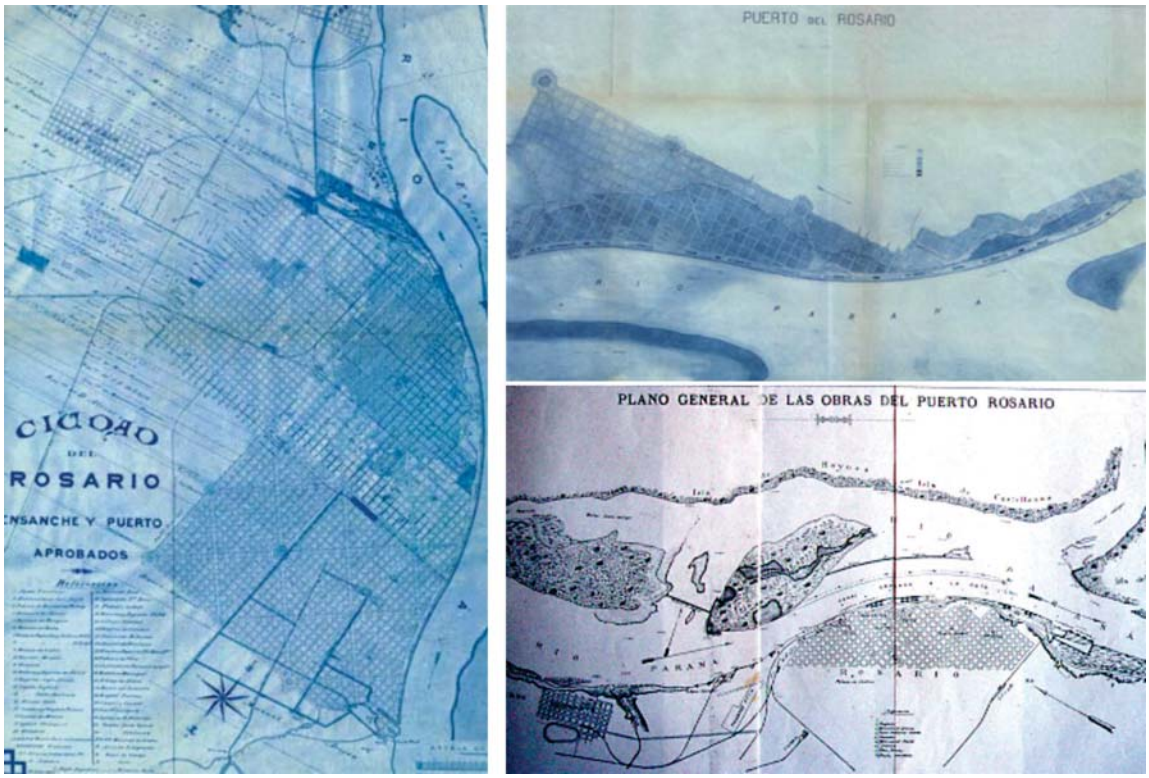


Fig. 5. Izq.: Proyecto de ensanche de Werner y Pusso de 1890. Der. arriba: Proyecto para el nuevo puerto de Juan Canals, 1891. Der. Abajo: Plan General de Obras para el Puerto de Rosario de 1908 Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario y Archivo Centro de Documentación Visual FAPyD.

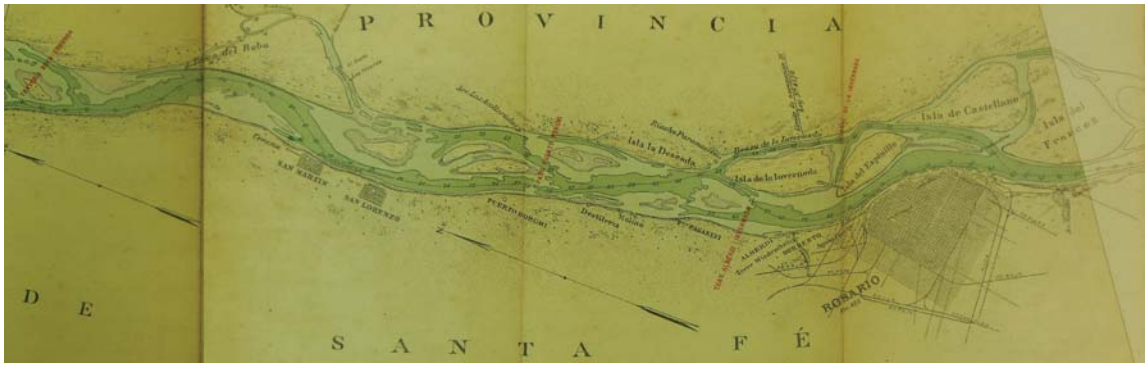


Fig. 6. Plano de navegación del río Paraná - M.O.P Comisión del Paraná Inferior 1913. Fuente: Ministerio de Obras Públicas (1913).

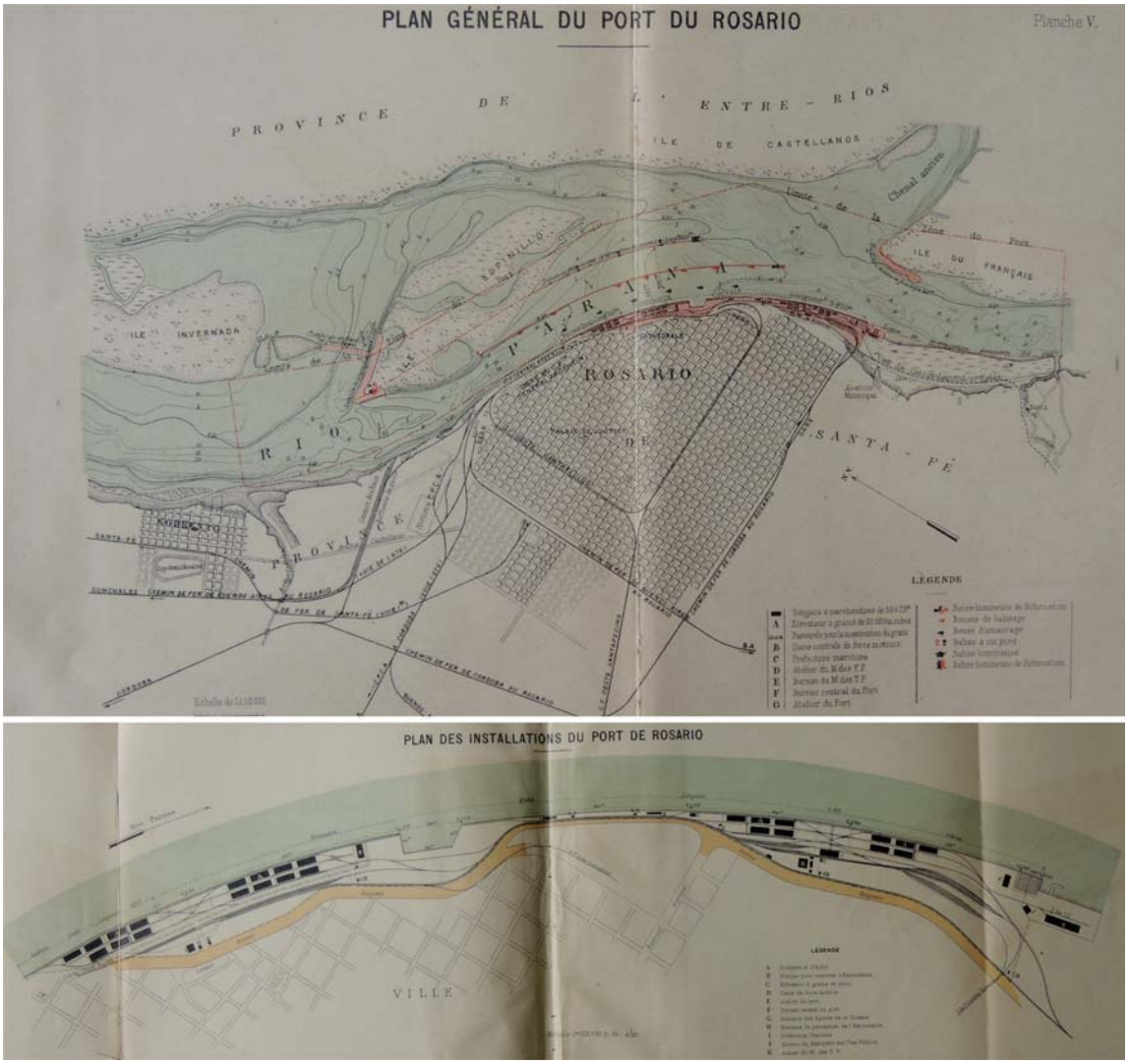


Fig. 7. Planos para el puerto de Rosario: "Plan General Du Port Du Rosario" y "Plan Des Installations Du Port Du Rosario"- M.G. Hersent 1903. Fuente: Hersent (1903).

También así, se presentan posteriormente diversos proyectos denominados de "embellecimiento", especialmente entre los años 1898 y 1904, período de gobierno del Intendente Lamas. Justamente es en estos años que se inaugura el Parque Independencia y se autoriza el desmonte de las calles Salta, Libertad, Progreso y Catamarca hacia el río. Asimismo, se inician las obras de la construcción del Puerto de Rosario en 1902 y se abre el primer tramo de la Avenida Belgrano a nivel de los muelles con motivo de la inauguración de estas instalaciones. A principios del siglo XX, ya se registran diversos debates en torno al carácter productivo del sector ribereño central de la ciudad. De manera que se plantean proyectos que proponen el embellecimiento de la misma -desde una perspectiva de transformación recreativa-.

En 1909, el Departamento Ejecutivo, a través de la intendencia de Isidro Quiroga, encarga al arquitecto francés M. Joseph Bouvard la confección de un plan completo de embellecimiento para la ciudad. El mismo, a partir del plano de la ciudad existente, plantea una serie de diagonales articuladas a través de espacios verdes en sus intersecciones. El sistema de plazas y diagonales propuestas no responden a ninguna lógica pre-existente o necesidad de conexión de hechos urbanos claves, sino solo a un repertorio meramente formalista. Este plan sólo queda en etapa de proyecto -dada su instrumentación no operativa-, siendo además ampliamente criticado y finalmente desestimado. El mismo no

alcanza a identificar los elementos esenciales de la ciudad, denotando un profundo desconocimiento tanto de la estructura urbano-territorial como de las marcas y los hechos primarios constitutivos. Como plantea Isabel Martínez de San Vicente (1985a): "El Plan Bouvard se aparta totalmente de la ciudad real y el sistema vial propuesto no toma como referencia a la estructura colectiva preexistente".

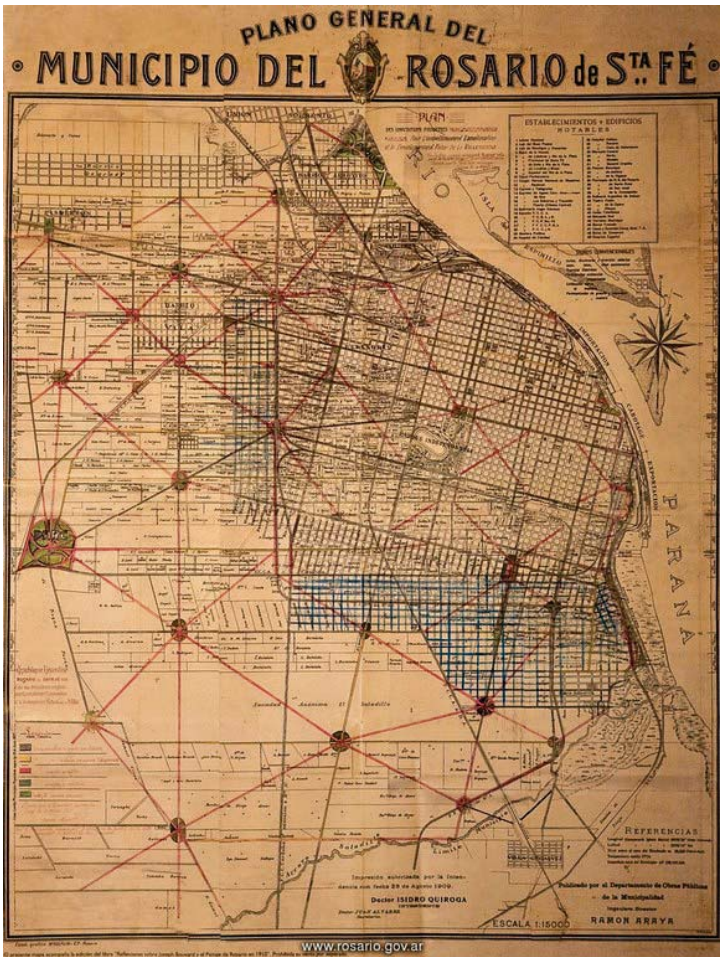


Fig. 8. Plan de M. Joseph Bouvard para la ciudad de Rosario - 1911. Fuente: Biblioteca FAPyD - UNR.

En los años siguientes, frente al surgimiento e incremento de las problemáticas existentes, se intensifican las críticas y pedidos de una planificación urbana organizada. Como explica Alberto Montes (1964), al analizar en retrospectiva el crecimiento de Rosario y su región, dado el libre juego de los intereses mercantiles existe una anarquía de las estructuras urbanas que conllevan a un trazado centonado. Es decir, el territorio se ha conformado amontonando fragmentos sin el orden debido y es la cartografía la que demuestra la yuxtaposición arbitraria de agregación de barriadas que responden a objetivos muy particulares:

"Es suficiente observar el plano de nuestra ciudad para comprender que ha sido trazado "a posteriori" de los hechos, lo cual se refleja en la falta de armonía general que caracteriza a los planos cuyo diseño se ha ejecutado en base a un planteo "a priori" de los objetivos para los cuales se proyectaron las estructuras físicas" (Montes, 1963:11).

Por este motivo, a principios del siglo XX se producen nuevos proyectos, planes y propuestas de iniciativas diversas, que plantean diferentes miradas a Rosario y a su transformación urbano-territorial.

4.2 La mirada regional en los primeros planes reguladores para la ciudad.

4.2.1 Plan Regulador y de Extensión de la Municipalidad de Rosario - 1935.

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 cuadriplica la población. Este crecimiento acelerado y vertiginoso, sin planificación previa, junto a la encrucijada ferro-portuaria establecida en el territorio a comienzos del siglo XX -

cuyo trazado responde a los intereses de las empresas concesionarias[2]-, conduce a una serie de debates que plantean la necesidad de la redacción de un Plan Regulador para la ciudad.

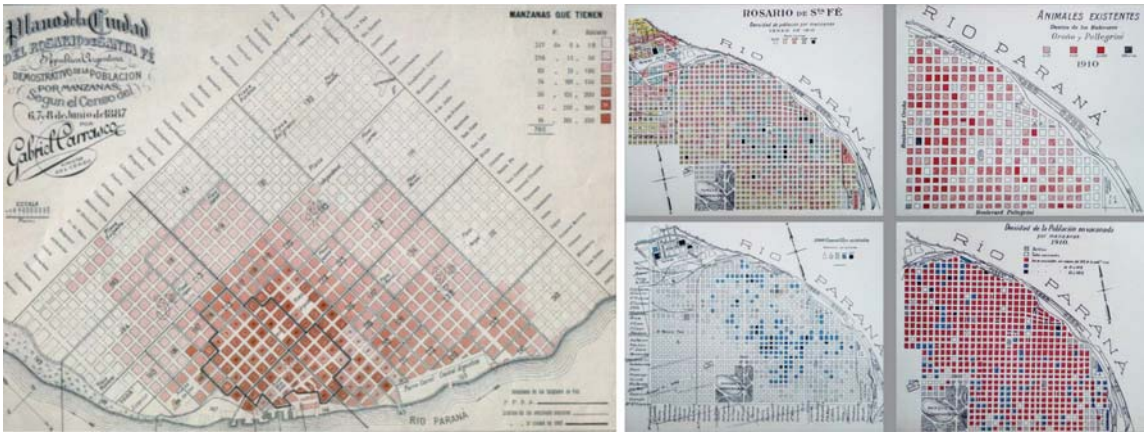


Fig. 9. Izquierda: Plano de Rosario según Censo Provincial de Santa Fe, Gabriel Carrasco - Derecha: Tercer Censo Municipal de Rosario de 1910. Fuente: Carrasco (1885) y Municipalidad de Rosario (1910).

Frente a las diversas problemáticas presentes en Rosario, se consideran como las más relevantes: la reorganización del sistema ferroviario-portuario, el mejoramiento de la vivienda obrera y la escasez de espacios libres utilizables para toda la población. En relación a este último punto -articulado con la reestructuración ferro-portuaria-, es importante detenernos en torno a los debates y discusiones ya existentes en la década de 1920 vinculados a la liberación del frente costero y a la rearticulación de la ciudad con el río. En este período, la mayor parte de la costa de la ciudad se encuentra destinada a instalaciones productivas -principalmente ferro-portuarias-. Por lo cual, desde diversos sectores de la población surge un malestar en torno a esta situación. Como explican Noemi 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, Rigotti; 1995:18).

Existen así, en los años posteriores, numerosas solicitudes y propuestas al Concejo Municipal relacionadas a la reconquista de este espacio ribereño. Si bien ya existían proyectos previos sobre una recuperación pública del frente fluvial, se multiplican estos planteos entre el período de 1925 y 1940[3].

[2] En este período son seis las empresas ferroviarias concurrentes a la ciudad. De trocha ancha: Ferrocarril Central Argentino y Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano; de trocha angosta: Ferrocarril Central de Córdoba, Ferrocarril Compañía General de la Provincia de Santa Fe, Compañía General de la Provincia de Buenos Aires y Ferrocarril Rosario-Mendoza.

[3] Entre los mismos se destacan: en 1926 la costanera propuesta por la Asociación Patriótica Amigos del Rosario, que incluye balnearios, piletas, cascadas en la ribera y el uso recreativo y deportivo de la Isla del Espinillo; en 1928 proyecto de los Ing. Devoto y De Lorenzi, que plantea un corredor vial sobre la barranca y diversos equipamientos deportivos y recreativos -como parque de atracciones, plaza de juegos atléticos, estadio municipal y clubes náuticos-; en 1929 y en 1932 la rehabilitación de los balnearios Arroyito y La Florida respectivamente; en 1931 la estación fluvial y faro de Ángel Guido; en 1934 el parque balneario Ludueña; en 1935 la recuperación de la ribera central en el Plan Regulador de Guido, Della Paolera y Farengo. (Adagio, Rigotti; 1995:19).

En 1927 se crea la Comisión Especial "Pro Embellecimiento Edilicio" en el Concejo Deliberante de Rosario, a fin de proyectar un plan orgánico para la ciudad. Por este motivo se plantea realizar un concurso para elaborar un Plan Regulador. Dicha comisión no es la encargada de realizar el plan, sino de proponer prestigiosos profesionales para afrontar dicha tarea[4]. A su vez, los problemas presentes en la ciudad, desde temprano el siglo XX, comienzan a ser motivo de discusión entre diversas vecinales, asociaciones civiles y profesionales. Los mismos sostienen que, para paliar esta situación, resulta indispensable la redacción de un Plan Regulador y promueven su encargo.

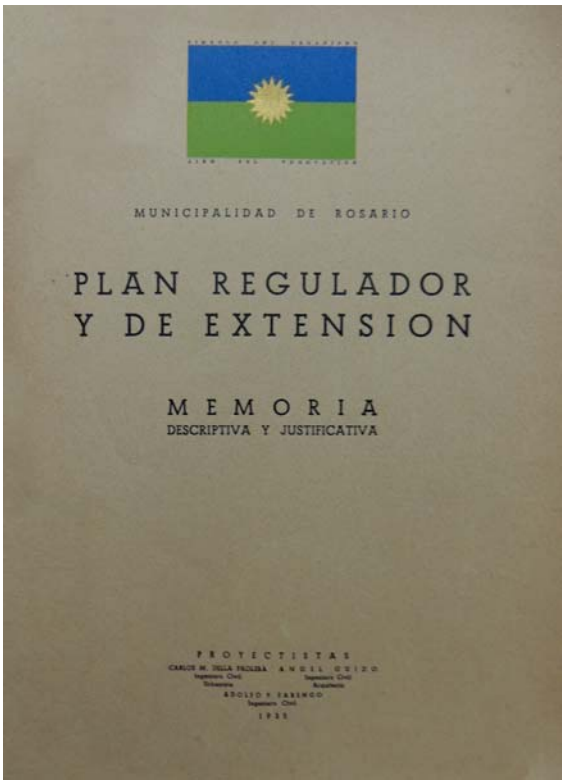


Fig. 10. Documento del "Plan Regulador y de Extensión" de la Municipalidad de Rosario, 1935.
Fuente: Della Paolera, Guido y Farengo (1935).

De este modo, en 1929 a través de la Ordenanza N° 58, la Municipalidad de Rosario encarga la realización del Plan Regulador 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 el mismo se identifica la importancia económica de Rosario en relación a su localización sobre el río Paraná y por su "dilatado Hinterland"[5] 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 a este territorio en un rol de gran importancia, tanto a nivel nacional como internacional, también así 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, Guido, Farengo; 1935).

En este contexto, la carencia de planificación urbana respecto a las instalaciones ferroviarias y portuarias -cuya disposición corresponde a los intereses de las empresas concesionarias-,

[4] Es de remarcar que la creación de esta Comisión Especial tiene como antecedente la experiencia de la Municipalidad de Buenos Aires, la cual por iniciativa de su intendente en 1924 crea una Comisión Especial de estas características (Bragos, 1992).
[5] Según plantea el documento del Plan Regulador de 1935 (Della Paolera, Guido, Farengo; 1935).

ocasiona que la ciudad se haya "quedado encerrada"[6] 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 "esta verdadera muralla"[7] 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" y sostiene que son dos hechos claves los causantes de este divorcio entre el río y la ciudad: la inauguración de las obras del Ferrocarril Central Argentino en 1863 y la concesión del puerto de Rosario en 1902.

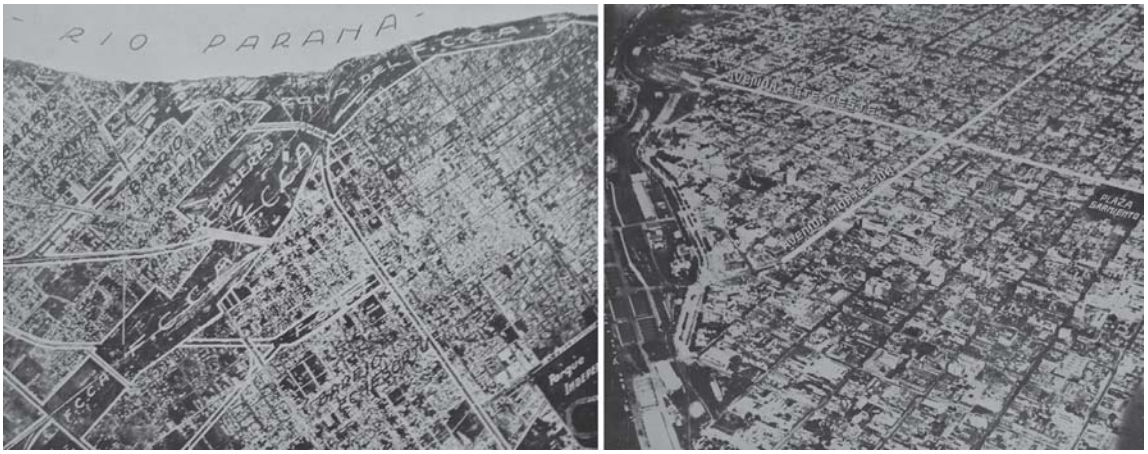


Fig. 11. Aerofotografías de Rosario - 1930 aprox. En la primera se indica con líneas blancas la delimitación de las zonas ferroviarias que dividen en fragmentos a la ciudad como también separan la trama urbana del río Paraná[8]. En la derecha se identifican las nuevas avenidas propuestas. Fuente: Della Paolera, Guido y Farengo (1935).

Se propone así, una reestructuración de las componentes ferroviarias[9] y portuarias para una mejor optimización y ordenación de estas infraestructuras, como también se plantea habilitar diversas zonas inaccesibles al público en ese momento:

> "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, Guido, Farengo; 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:

> "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, Guido, Farengo; 1935:51).

[6] Ibid
[7] Ibid.
[8] "Las líneas Férreas en todas las direcciones, obstruyen el tráfico y detienen el progreso de los barrios". Ibid.
[9] Consiste en unificar el tendido de las vías y eliminar pasos a nivel, la estación de cargas Rosario Este y las estaciones de pasajeros: Rosario Norte, Rosario Central y Ludueña; proponiendo una gran Estación Central de pasajeros para todos los ferrocarriles concurrentes a la ciudad.

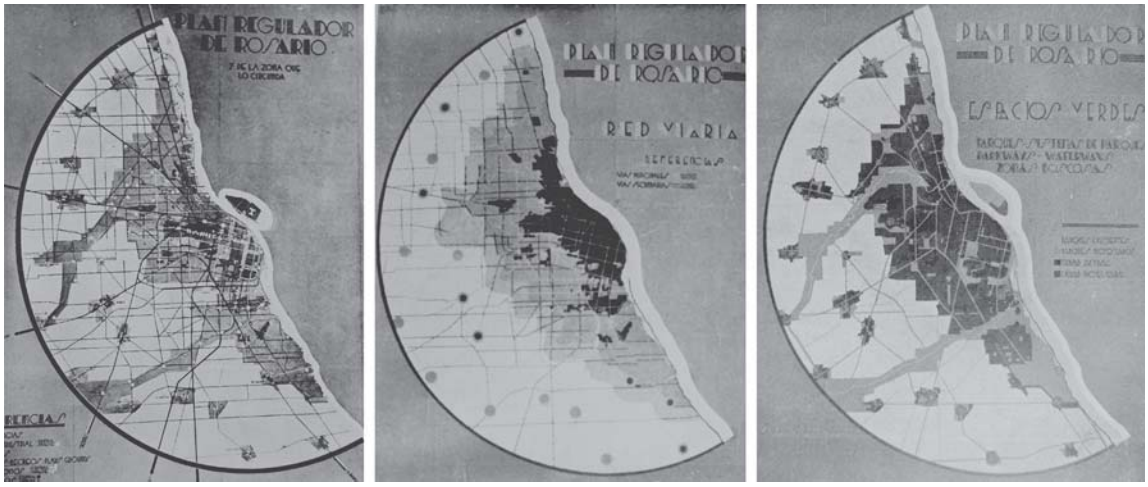


Fig. 12. Mirada regional del Plan Regulador de Rosario de 1935: "Rosario y su zona de extensión" con radio de 20 Km desde la Plaza 25 de Mayo. Análisis de la Red Viaria y de Espacios Verdes para Rosario y su zona de extensión. Fuente: Della Paolera, Guido y Farengo (1935).

Asimismo, es importante destacar la mirada regional que presenta este Plan Regulador. El mismo propone un plan de "extensión regional" que abarca una zona de 20 Km de radio con centro en la plaza 25 de Mayo de Rosario. Por un lado, prevé una extensión racional de los núcleos urbanos existentes y propone, por el otro, la creación de nuevos centros poblados alrededor de los cruces importantes de arterias regionales. De este modo, se realiza una cuidadosa organización regional que si bien no profundiza en detalle cada uno de estos poblados, sí establece un estudio de la conexión entre los mismos y su vinculación a través de la red general de arterias de tráfico. También así, plantea un programa para la formación de zonas verdes de cada uno de estos núcleos. De manera que, este primer Plan Regulador para Rosario propone diversos lineamientos precursores de una planificación metropolitana.

En este sentido, se destaca que los distintos grandes temas tratados en este Plan Regulador son abordados desde la perspectiva regional, por ejemplo las propuestas del sistema vial y del sistema de parques para Rosario y su zona de extensión. En la primera, se focaliza el estudio de la red vial y se propone una distribución radio-céntrica de arterias, especialmente en relación a las vías principales que corresponden a los accesos de la ciudad. A su vez, el sistema de parques también se plantea desde una mirada ampliada del territorio, es decir, se piensa en un continuo de espacios públicos parquizados que exceden los límites municipales y que involucran diversas localidades.

El sistema general propuesto comprende cuatro espacios verdes extensos ubicados al Norte, Noroeste, Sud y Sudoeste de Rosario. La zona verde de la región norte incorpora el cordón ribereño desde la ciudad hasta el camino de Celulosa en Capitán Bermúdez. Este sector se posiciona como el parque más importante para la recreación higiénica de los habitantes del conglomerado:

> "La zona Norte, dedicada a reservas boscosas tiene características inmejorables y su habilitación puede ser inmediata (…) Si añadimos a estas características de orden higiénico, la hermosura de su costa barrancosa desde la que se contempla el majestuoso espectáculo de nuestro gran río, se podrá tener medida de lo que significaría para Rosario". (Della Paolera, Guido, Farengo; 1935:50).

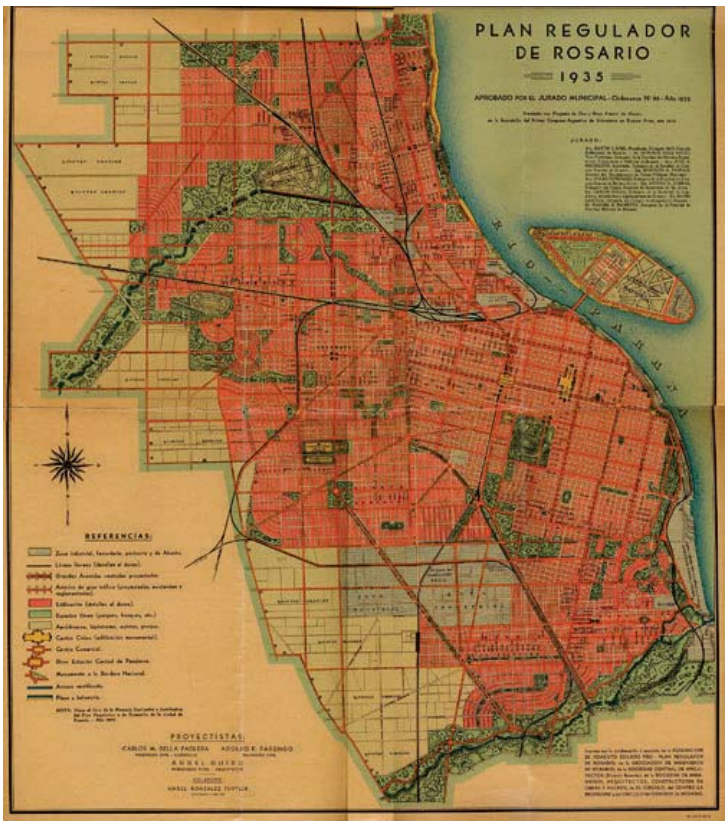


Fig. 13. Plano síntesis Plan Regulador de Rosario 1935. Fuente: Della Paolera, Guido y Farengo (1935).

La segunda zona de esparcimiento y recreación resulta la cuenca del arroyo Ludueña, "de gran utilidad para la población de la región circundante" -como explicita el plan- y llega hasta la propuesta localidad Satélite E -por Ruta N° 33 luego de Pérez-. Se propone así la canalización y el entubamiento del mencionado arroyo desde un punto de vista higiénico. La tercer zona de esparcimiento se encuentra vinculada al arroyo Saladillo debido a la presencia de sus quebradas, planteando incorporar las mismas en el parque "Quebradas del Saladillo". Por último, la cuarta zona de verde se plantea en las barrancas al sur del Saladillo a fin de generar un gran parque hasta la localidad de Alvear inclusive, ya que "posee una zona costanera sumamente favorecida" -como explica el documento-. Se proyecta, entonces, una zona boscosa hasta el monte Alvear, determinando así la extensión de parques regionales propuestos.

Dada la importancia que los autores del Plan Regulador le otorgan al río y su frente costero, los mismos proponen incrementar la relación asidua entre los habitantes de Rosario y su región con el Paraná. Por este motivo, además de la recuperación de espacios públicos y parques de gran parte de la ribera, también proponen "humanizar la isla del Espinillo", retomando ideas del urbanista Werner Hegemann[10] -quien propone incorporar en calidad de espacio verde a esta isla de aproximadamente 300 Ha.-. Se plantea ocupar más de la mitad de la misma con espacios libres de esparcimiento[11], como también se proyecta un gran aeródromo nacional y una zona especial dedicada a exposiciones. Es en esta isla que queda constituida la propuesta del quinto parque regional[12]. Este parque isleño se conecta con el sistema de parques ribereños. De manera que, el frente costero central de la ciudad forma parte de un parque lineal prácticamente sin interrupción[13]. Se propone asimismo el traslado de las instalaciones portuarias a la ribera baja del sur de la ciudad y desde la prolongación de la calle Callao hasta el balneario de Arroyito[14]. Para este sector central se plantea la creación de parques en:

[10] El mismo visita la ciudad de Rosario en 1931 y aconseja a las autoridades locales la adquisición de los espacios libres y sector de barrancas.

[11] Se propone instalar infraestructuras de servicios y deportivas como: canchas de futbol, basquetbol, polo, tenis, entre otras. También se plantea habilitar diversos balnearios.

[12] Se propone acceder a la misma, además del transporte fluvial, a través de la construcción de un puente levadizo a construir.

[13] Articulada a su vez con los "parkways" propuestos en las cuencas de los arroyos Ludueña y Saladillo.

[14] Es en estos dos sectores, destinados a las instalaciones portuarias, que también se propone la instalación de nuevos elevadores modernos de granos a fin de continuar con el progreso de la ciudad y su región. No obstante,

- *El sector perteneciente al Ferrocarril Oeste Santafecino;* desde Avenida Pellegrini hasta la calle Rioja. Debido a su proximidad al núcleo central de Rosario se prevé el crecimiento de un barrio residencial en torno al mismo que "con toda probabilidad, será uno de los más importantes del futuro de Rosario"[15]. Es de remarcar que ya en este plan se propone la creación del Monumento a la Bandera[16] en la conjunción de calle Córdoba y el parque ribereño -o sea, en la actual localización del mismo-, donde Belgrano enarbola la bandera Argentina por primera vez.

- *El área ocupada por el Ferrocarril Central Argentino*, desde la calle Rodríguez hasta la calle Sarmiento. Luego de la liberación de estos usos, se plantea la parquización de la barranca, a fin de cambiar la fisonomía y características de este sector. También se considera el desarrollo de un área residencial frente al mismo.

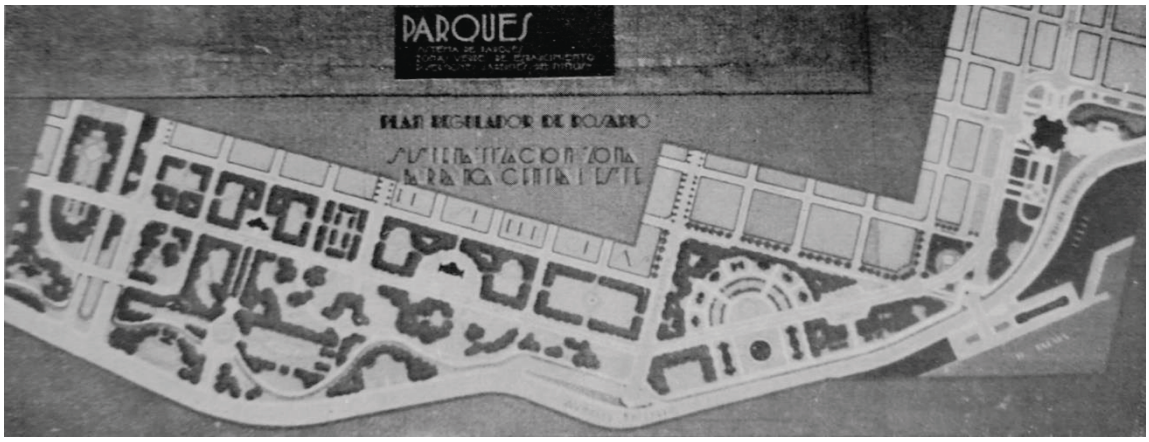


Fig. 14. Sistematización del Parque del Este y Avenida Costanera. Fuente: Della Paolera, Guido y Farengo (1935).

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 estas décadas. De manera que esta condición imposibilita tanto la reestructuración de dichas instalaciones[17] como la transformación de esos espacios en parques recreativos para la sociedad. Esta situación 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 Gobierno Nacional.

Posteriormente, 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[18].

en el informe crítico de los jurados que aprueban el mencionado Plan Regulador en 1935, uno de los mismos -A. Sobral- sostiene que Rosario no necesita un puerto de 10 Km sobre la ribera sino que, dado que gran parte de sus instalaciones se encontraban inactivas y deterioradas, en primer lugar es necesario optimizar la infraestructura existente -antes de seguir ampliándolas-.

[15] Efectivamente, décadas posteriores a esta propuesta, en el sector delimitado en este proyecto, se crea el Parque Urquiza y parte del Parque Nacional a la Bandera como también así se construye el anhelado Monumento Nacional a la Bandera. Actualmente el sector urbano en torno a los mismos resulta un sector residencial de gran jerarquía.

[16] Es de remarcar que es Ángel Guido -autor del Plan Regulador de 1935- quien junto a Alejandro Bustillo ganan el primer premio del Concurso de Anteproyectos 1939-1940 para la realización del Monumento Nacional a la Bandera. Finalmente el mismo es inaugurado el 20 de Junio de 1957.

[17] El proyecto de reestructuración ferro-portuario constituye el eje central del plan.

[18] Se cumple así una de las cláusulas del Convenio Miranda-Eddy -realizado el 17 de Septiembre de 1946-, consecuencia directa de los cambios dados por la situación económica internacional, al finalizar la II Guerra

Asimismo, la construcción de caminos pavimentados, la incorporación del autobús, el incremento del transporte de cargas por automotor -por ejemplo- y la crisis existente en materia ferroviaria cambia las lógicas de movilidad regional.

4.2.2 Plan Rosario - 1952.

Numerosos cambios transcurren entre las décadas de 1930 y 1950. Además de los ya mencionados, se sucede un gran crecimiento industrial en la ribera metropolitana dadas las grandes ventajas del extenso frente costero "comprendido entre Puerto Gaboto, en la desembocadura del Carcarañá, y en el límite Sur, coincidente con el arroyo del Medio"[19] (Montes, 1964:42). Existen diversas características atractivas que convocan a numerosas instalaciones productivas a radicarse en su costa, provocando, asimismo, un creciente tráfico regional.

A partir de la nacionalización de los ferrocarriles se unifican los nueve sistemas de instalaciones de las seis empresas privadas que operaban en Rosario y su zona de influencia. Se posibilita entonces la liberación de grandes superficies de playas, vías y estaciones. A fin de resolver el problema ferroviario, se focaliza en las necesidades de la ciudad de Rosario afectada por la anarquía de estas instalaciones. No obstante, diversos intereses entran en juego en torno a las futuras tierras liberadas de las mismas. La especulación inmobiliaria, la posibilidad de venta -a fin de obtener recursos para reestructurar el sistema ferroviario- y la necesidad de recuperación de estos espacios para uso público, por ejemplo, resultan posturas contradictorias que entran en debate, especialmente entre los años 1948-1954 (Montes, 1980).

Frente a este nuevo contexto, se propone la realización de un nuevo Plan Urbano para la ciudad. El mismo, es encargado al agrimensor Alberto Montes, Secretario Técnico integrante de la Comisión Nacional[20] desde la nacionalización de los ferrocarriles. La figura de Montes representa el paso de un urbanismo "modelístico"[21] -como se lo critica al Plan Regulador de 1935- a un urbanismo técnico, objeto de una praxis política. Como explica Martínez de San Vicente (1986a), Montes en sus trabajos se encarga de reivindicar la función técnica de la planificación, poniendo en crisis los planes anteriores, tildándolos de "románticos" y de carecer una real correlación con el proceso económico del país.

De este modo, el plan realizado por el Agr. Montes se encuentra íntimamente relacionado a los lineamientos políticos del gobierno peronista de la década de 1950. El desarrollo urbano propuesto se articula con las estrategias planteadas a escala nacional. Especialmente cobra particular interés la intercomunicación distrital y regional. Los temas centrales de transformación territorial son:

Mundial. Se complementa con otras medidas análogas que conllevan a la nacionalización total del sistema ferroviario. La misma, comienza en 1938 con la adquisición del Central Córdoba; luego en 1943, continúa con la línea Rosario-Mendoza y, en 1947, se transfieren las empresas de capital francés (Montes, 1963).

[19] Como contrapunto a la crisis económica internacional, la economía regional cambia a tipo mixta.

[20] El 25 de octubre de 1948 el Poder Ejecutivo de la Nación dicta el Decreto 33.056, a través del cual crea la Comisión Nacional que estudiaría la situación ferroviaria de Rosario y sus implicancias para toda la región.

[21] Según el Agrimensor Alberto Montes, autor principal del Plan Rosario de 1952, los postulados planteados por el Plan Regulador de 1935 "nunca alcanzaron el nivel de las realizaciones", llegando a definirlo como del "reino de la fantasía" (Montes, 1980:29).

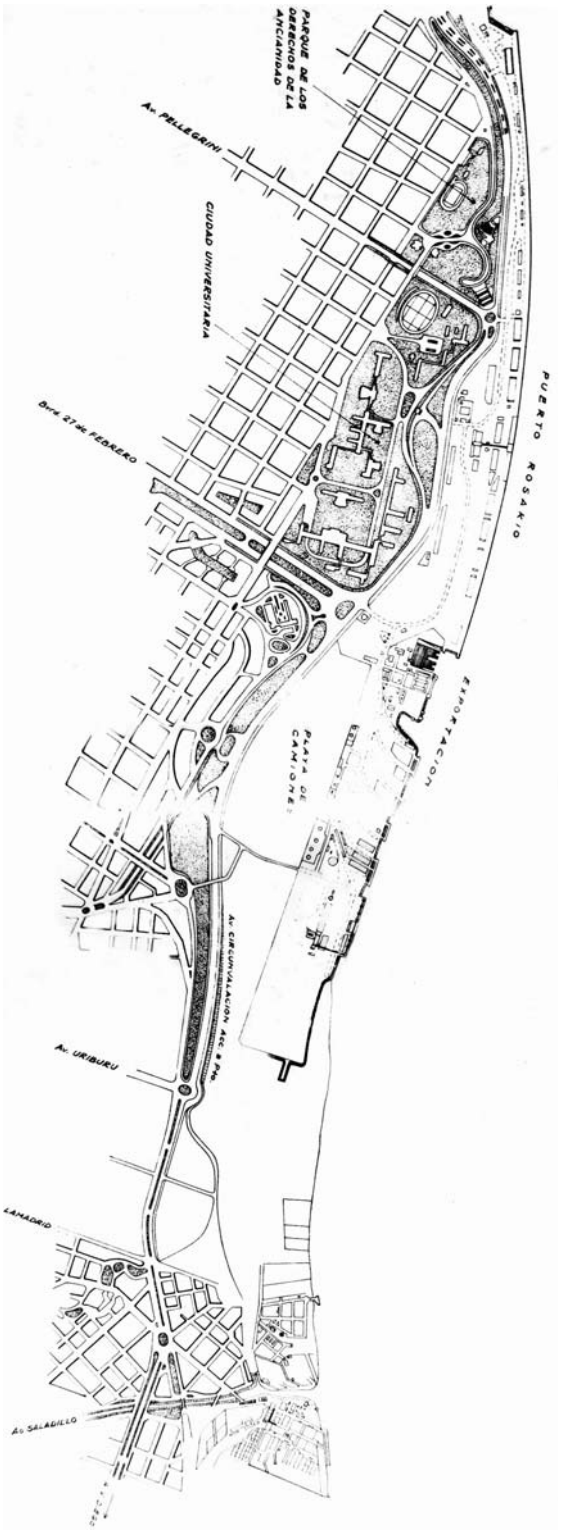


Fig. 15. Ribera sur de Rosario según Ordenanza N° 1.030. Fuente: Montes (1980:30-31).

+ *La reestructuración ferroviaria*; posible gracias a la nacionalización de los ferrocarriles. Se propone la concreción de una troncal ferroviaria norte-sur, a fin de eliminar numerosos ramales conflictivos dentro de la planta urbana.

+ *La liberación de las barrancas del río Paraná en Rosario*, de instalaciones no específicamente portuarias y el saneamiento de las cuencas de los arroyos Ludueña y Saladillo;

+ *La sistematización vial* -frente al importante desarrollo del sistema automotor-; para lo cual, se propone la creación de nuevas avenidas -se destaca el proyecto de la actual Avenida de Circunvalación-, ampliación y ensanche de existentes-.

+ *El rol de la conexión aérea regional*, a través de la tríada entre los aeropuertos localizados en Granadero Baigorria, Alvear y Rosario.

Este documento, denominado Plan Rosario, 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 y en 1958 por Ley Nacional N° 1826 se aprueba un nuevo proyecto de reestructuración ferroviaria basado en el realizado por el Ing. Farengo en el Plan Regulador de 1935. No obstante, con las primeras elecciones presidenciales realizadas posteriormente al golpe[22], 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[23]. Con la aprobación a nivel nacional de la reestructuración ferroviaria propuesta por el Plan Rosario, se posibilita comenzar la anhelada transformación territorial. De manera que, se retoman la propuestas interrumpidas por el golpe y se efectivizan numerosas expropiaciones y supresión de ramales ferroviarios. Durante este período se levantan 65 km de líneas férreas, se eliminan 34 pasos a nivel;

[22] Resultan elecciones democráticas "condicionadas", ya que existían proscripciones.

[23] Es de remarcar que, al ser uno de los temas centrales del Plan Rosario la reestructuración ferroviaria y al estar los ferrocarriles desde 1948 en manos del Estado Nacional, es necesario la aprobación del mismo por la nación, a fin de llevar a cabo dicho propósito.

permitiendo la habilitación del Parque de la Ancianidad -actual Parque Urquiza-, la primer traza de la Avenida de Circunvalación y de la Avenida de la Libertad, la cesión de terrenos y edificios del ex FF.CC Rosario-Puerto Belgrano para la creación de la Ciudad Universitaria, entre otras obras:

> "En esta tesis estaba contenido, por lo tanto, el germen, no solamente de lo que habría sido luego la actual Ciudad Universitaria, sino el de muchos otros proyectos que, como el Parque Urquiza, la Estación de Ómnibus de los servicios interurbanos, la avenida de Circunvalación, el acceso al Puerto, el Paseo Ribereño, amén de otras obras estaban contenidos en el texto de la Ordenanza 1030" (Montes, 1980:33).

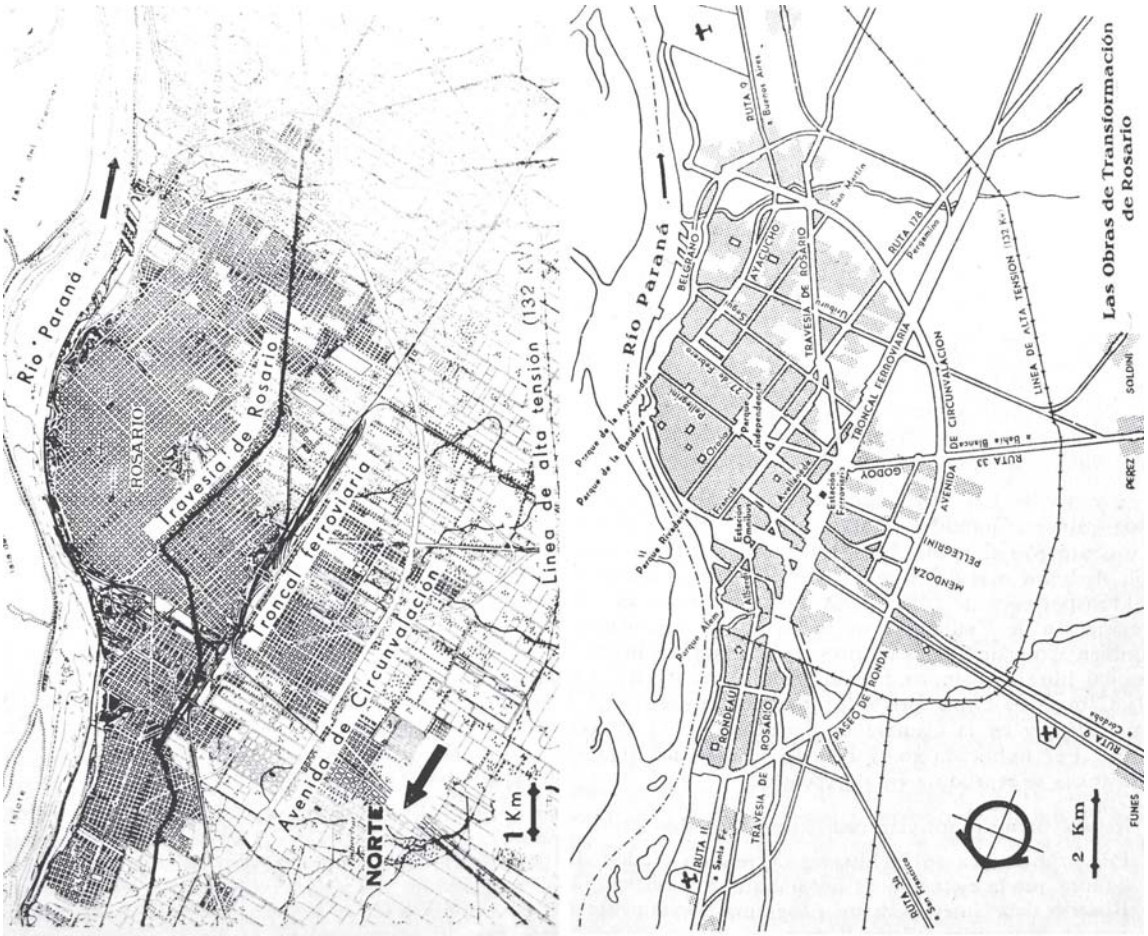


Fig. 16. Plan Rosario. Se observa el rol de la Avenida de Circunvalación propuesta, la travesía de Rosario y la nueva troncal ferroviaria: "El puerto de Rosario se expande hacia el sur, al pie de la barranca del Paraná. Se esboza una demarcación funcional del territorio creando los primeros distritos industriales ribereños y mediterráneos. Los terrenos liberados de instalaciones ferroviarias se aplican al cumplimiento de los otros aspectos del programa y al mejoramiento de la salubridad y seguridad colectivos"[24]. Fuente: Montes (1964).

Sin embargo, nuevamente en 1962 se produce un golpe de Estado que derrota al presidente Frondizi y se paralizan las obras programadas. En este contexto, se solicita al Poder Ejecutivo Nacional la derogación de la Ley 16.052 de 1961. Finalmente, en el año 1963 asume por elecciones Arturo Umberto Illia a la presidencia, continuándose en este período -1963-1966-, las mencionadas obras y expropiaciones ferroviarias.

[24] La orientación de los planos está dispuesta según el documento original, por eso se encuentra el norte hacia abajo.

Asimismo, en la reivindicación de la planificación planteada por Montes, él mismo considera necesaria la creación de un organismo de Prefectura de coordinación del Plan Rosario. En 1952, dicho autor había publicado un estudio titulado: "Las Prefecturas Regionales de Planificación" en el cual ya se propone debatir desde una mirada regional todas las modificaciones, prioridades y programas de etapas de planificación que resulten necesarios en el transcurso del tiempo. A continuación, profundizamos sobre este tema.

4.2.3 Importancia de la Cartografía Regional.

En el Plan Rosario la perspectiva regional se encuentra implícita tanto en los proyectos como en los lineamientos propuestos. Se reconoce que los límites jurisdiccionales resultan limitantes e insuficientes para abordar la planificación de cada localidad, frente a la imbricada articulación y complejidad del territorio existente. Por este motivo, la realización de este plan se encuentra acompañada del proceso de desarrollo de una "cartografía regional". En base a los cambios sucedidos a partir de finales de la década de 1940[25], el Agrimensor Montes propone la confección de una nueva cartografía "con la finalidad de que se dispusiera de una información amplia y en escalas adecuadas para el estudio de los problemas creados por la anarquía de las instalaciones ferroviarias rosarinas y por el desarrollo de la economía regional" (Montes, 1963:3).

Con este propósito se realiza la confección del mapa regional que incluye a las islas situadas frente al margen occidental del canal principal del río Paraná. Si bien no se incorpora todo el delta, se considera que el sector insular al formar parte de este territorio, no debe omitirse en la consideración de los problemas regionales identificados. Según plantea Montes (1963) la cartografía realizada ejerce una función estimulante para el "pronóstico del desarrollo industrial", ya que trae nuevamente en un primer plano a aquellas relaciones y valores geográficos que debido a "los viejos hábitos lugareños" se mantuvieron encubiertos, aún para los técnicos y especialistas.

Para la confección de estas nuevas cartografías ampliadas del territorio, a fin de adecuarlas a las necesidades de los estudios de la reorganización ferroviaria y del Plan Rosario, es necesario extender la mirada -más allá de los límites preestablecidos-. Esto se propone con el objetivo de exaltar aquellos elementos que puedan ser utilizados para una transformación acorde a las nuevas exigencias del desarrollo tanto social como económico de la región. De manera que se plantea actualizar la cartografía existente a fin de que acompañe al proceso de transformación metropolitana que sucede a comienzos de la década de 1950. Entonces, en agosto de ese año, a través de un grupo de cartógrafos se prepara la documentación para la confección del mapa regional en escala 1:50.000 y del plano de la ciudad y sus alrededores en escala 1:20.000. Es de importancia remarcar que estos planos se agregan al Plan Rosario. Esto denota la relevancia de la mirada regional que persigue el mismo, a fin de dar respuesta a las diferentes problemáticas presentes en la ciudad y su área de influencia. Según palabras de Montes sobre la importancia de estas cartografías y de su difusión:

> "La región cambia sus estructuras, como cambian la piel las culebras; pero los nuevos tejidos se van formando para preparar ese cambio, antes de que ello suceda. Por ello es tan difícil encontrar comprensión en el común de la gente para afrontar las obligaciones que impone el futuro de la comunidad. Las cartografías preparan el camino de la comprensión, que es como decir preparan el camino de un futuro mejor" (Montes, 1963:20).

[25] Especialmente la nacionalización de los ferrocarriles y el creciente desarrollo de la economía regional.

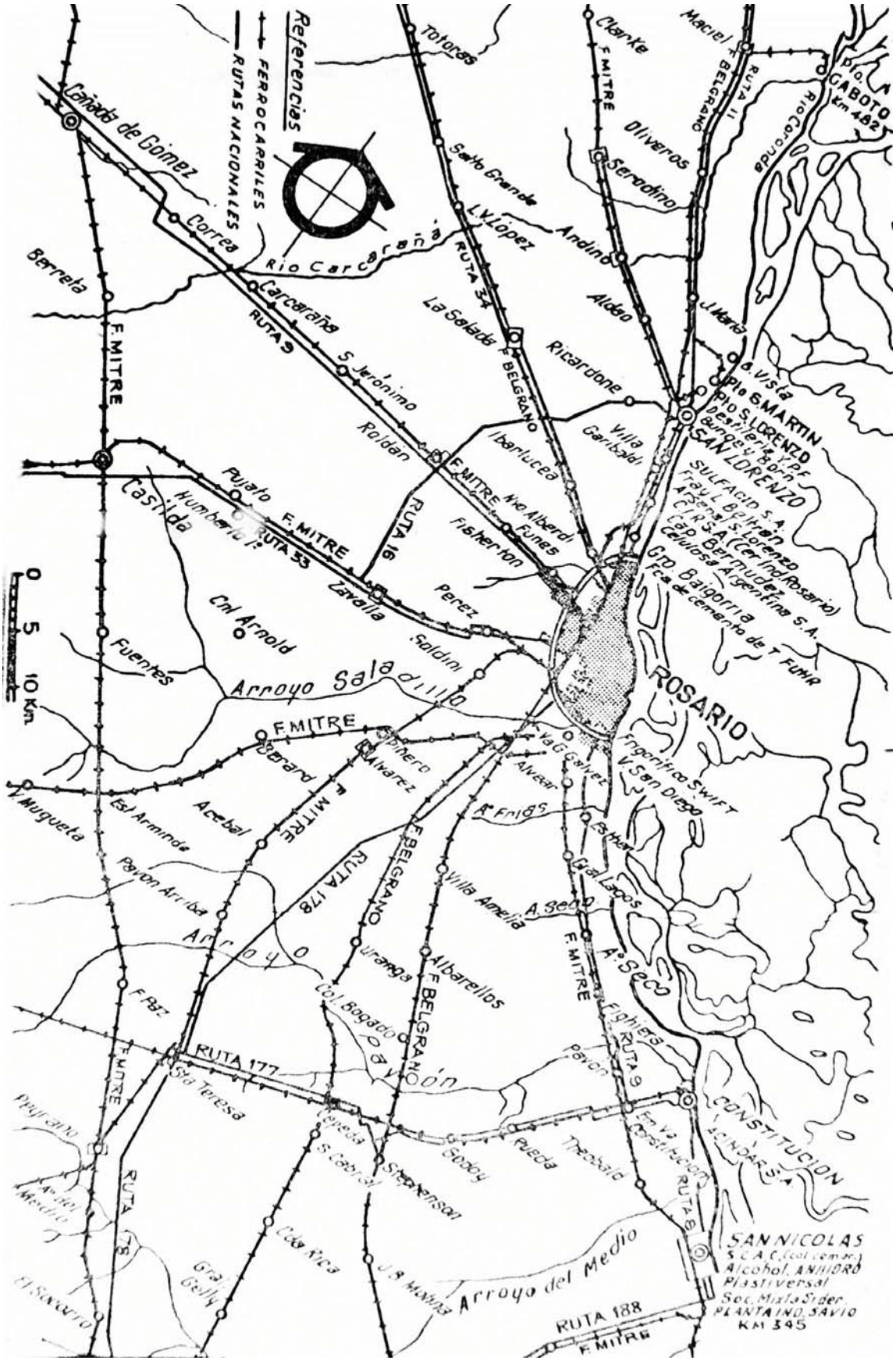


Fig. 17. El mapa del "Pago de los Arroyos". Esc.: 1:50.000. Fuente: Montes (1963).

La elección de la escala se encuentra vinculada, principalmente, a la representación de la totalidad del frente de barranca del canal principal del Paraná que ofrece condiciones favorables para el atraque de embarcaciones y, por lo cual, atractivo para industrias con exigencias portuarias. De manera que, se define como frente ribereño regional el sector comprendido entre Puerto Gaboto hasta la desembocadura del arroyo Ramallo -donde recientemente se había instalado la Planta Siderúrgica-. Se representan 140 km de frente fluvial, cuyos nodos principales son: Rosario, San Lorenzo, Villa Constitución y San Nicolás.

Asimismo, también se realiza una exhibición en septiembre de 1952 -en las vidrieras de la Casa Cassini de Rosario-, la cual es difundida a través de diversos medios periodísticos. La representación cartográfica escala 1:50.000 se traduce en un mural apaisado de la ribera -corriente del río de izquierda a derecha-, de 2,61m de ancho por 1,70m de altura.

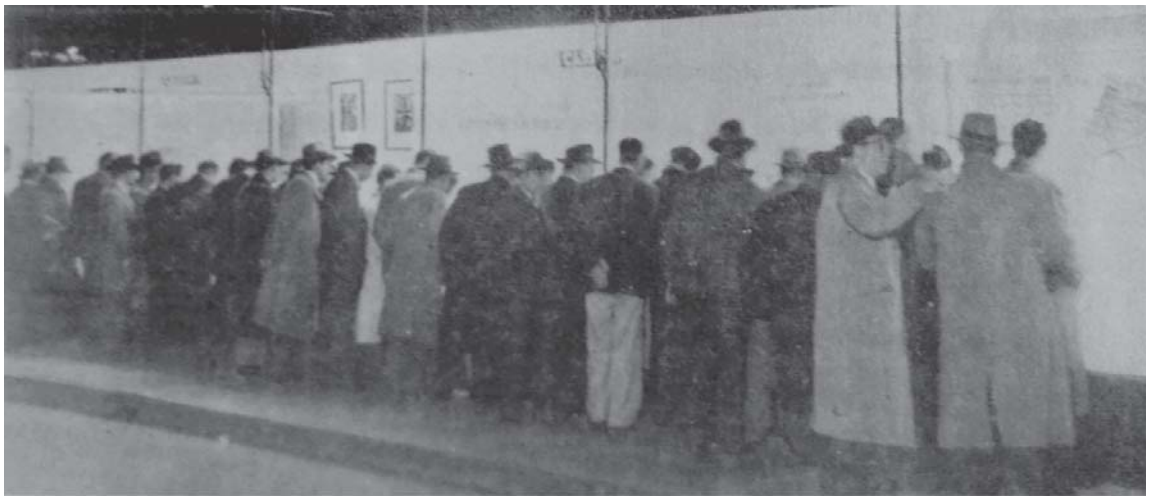


Fig. 18. Exhibición de las cartografías realizadas en las vidrieras de la Casa Cassini en septiembre de 1952. Fuente: Montes (1963).

La realización de este plano regional, a mediados del siglo XX, constituye un antecedente de relevancia para la presente tesis, ya que en él se destaca la necesidad de una mirada ampliada del territorio para el análisis del desarrollo de la economía de la región. Vemos además, que el rol de la ribera metropolitana de Rosario adquiere la mayor importancia para esta economía[26]. Es de remarcar, a su vez, el posicionamiento clave que presenta el cordón norte como polo industrial -estando indicadas en esta cartografía las diversas industrias presentes a la fecha-. Asimismo, es central el rol de la infraestructura ferroviaria y la intencionalidad de su reestructuración[27]. También se distingue la relación del sistema ferroviario con el vial.

En síntesis, este plano reivindica el rol de la cartografía, la relevancia de la mirada regional y su articulación con los planes reguladores locales -el Plan Rosario, en este caso-. A su vez, hace hincapié en el rol fundamental de la ribera del Paraná en el histórico Pago de los Arroyos, la importancia de incluir las islas en esta perspectiva -al menos en parte-, como también la relevancia de la divulgación y difusión pública. De este modo, su confección marca un nodo referencial para las realizaciones cartográficas realizadas en la década siguiente, especialmente por el Organismo de Prefectura del Gran Rosario.

[26] Se destaca que se define la escala del plano a fin de abordar el frente costero regional: desde Puerto Gaboto hasta San Nicolás.

[27] Principalmente resulta relevante la troncal ferroviaria dentro de la ciudad de Rosario.

4.2.4 Plan Regulador Rosario.

Durante la presidencia de Arturo Illia se crea, desde la Secretaría de Transportes de la Nación en 1966, la Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para Rosario[28]. 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 o Regulador.

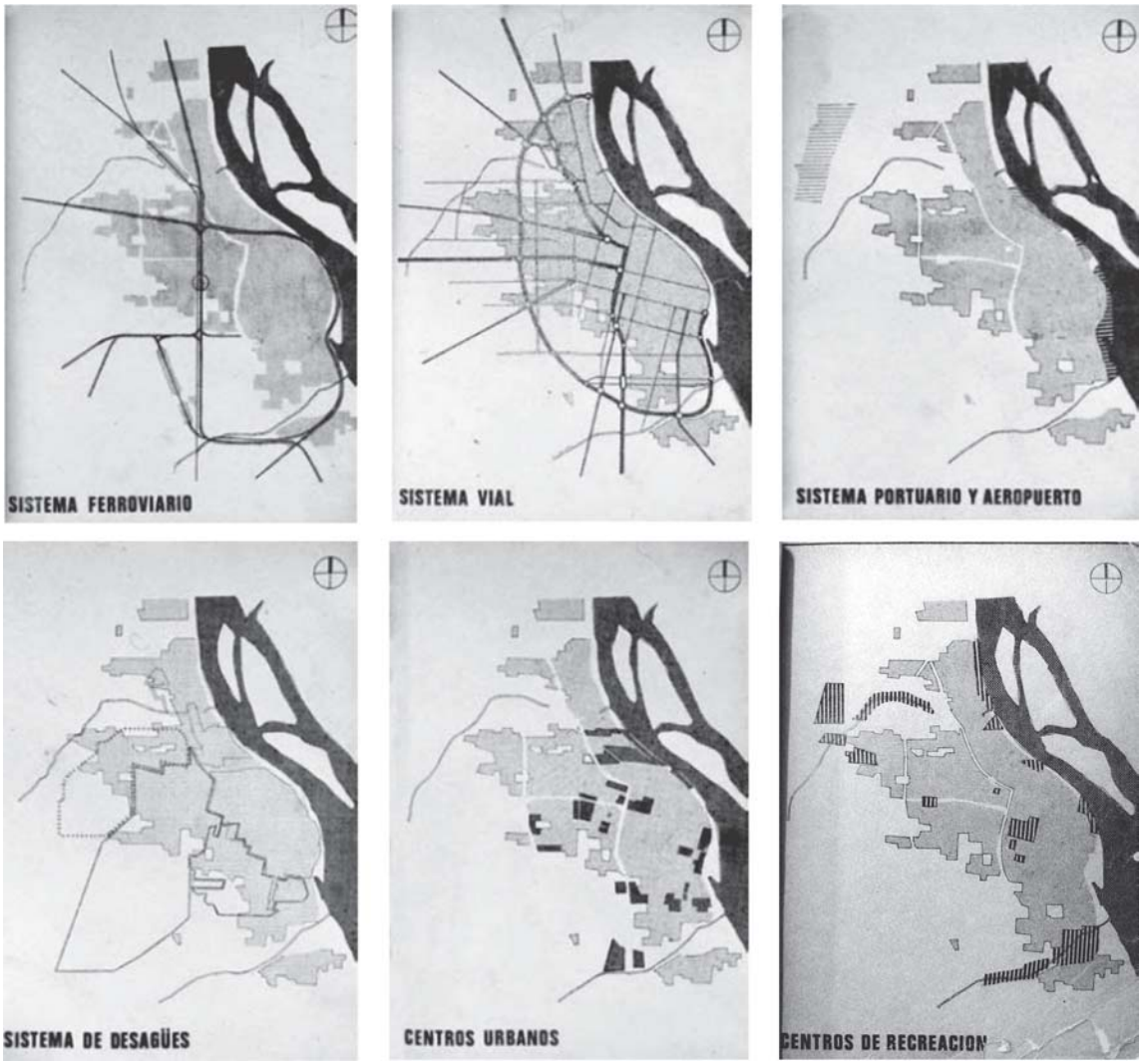


Fig. 19. Componentes principales del Plan Regulador de 1967. Fuente: Decretos municipales N° 34.318/67 y 34.983/67. Decreto provincial 4.188/68.

De este modo, se encomienda la redacción del Plan Regulador de Rosario a la mencionada Comisión Coordinadora Urbanística[29], a fin de aunar los lineamientos ya previstos en el plan de trabajos de la Coordinación Ferroviaria. Este nuevo Plan 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.

[28] Esta Comisión Coordinadora se encuentra integrada por representantes de Ferrocarriles Argentinos y delegados de la Provincia de Santa Fe y de la Municipalidad de Rosario.
[29] En la cual se destaca la figura del Arquitecto Oscar Mongsfeld.

El Plan Regulador de Rosario es aprobado en 1967 por Ordenanza N° 34.318 y por Decreto de Ley Provincial N° 4.188/68. El mismo cumple así las disposiciones de la Ley Nacional de Desarrollo N° 16.964 de 1966, a fin de articular la planificación local en "cualquier planificación que en escala nacional se proyecte"[30]. El Plan desarrolla los siguientes componentes principales: Sistema portuario, Sistema ferroviario, Sistema vial; Aeropuerto; Centros urbanos; Centros de recreación y Sistema de desagües.

En relación al frente costero de la ciudad se plantea desmantelar 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[31]. Respecto al sistema ferroviario se propone la construcción de una troncal y estación única de pasajeros -a fin de utilizar los terrenos liberados de dicha reestructuración para el desarrollo vial y urbano-.

A su vez, incorpora el cuerpo normativo necesario para reglamentar el desarrollo urbano en su aspecto privado: el Código Urbano y el Reglamento de Edificación. El primero, es definido como "el conjunto de normas destinadas a regular el desarrollo urbano por medio de la zonificación en sus aspectos físicos y funcional, integrándolo en una estructura que responda a objetivos fijados por este Plan Regulador" (Ordenanza N° 34.318, 1967:26). De manera que divide el área urbana en distritos que resultan de la racionalización y reordenamiento de la "zonificación espontánea" de la ciudad -como plantea dicho documento-. La definición de los índices edilicios y densidades propuestas se realizan bajo la hipótesis de considerar como "población óptima" de Rosario a 2.300.000 habitantes para el año 2036. Sin embargo, la aplicación del *zoning* en este período, ya resulta obsoleta, existiendo críticas a nivel internacional acerca de las limitaciones que presenta como instrumento de control urbano. Como plantea Isabel Martínez de San Vicente:

> "se trata, en nuestro caso, de una reglamentación meramente restrictiva, que mira a limitar las consecuencias más negativas de un absoluto "laissez faire", más que eliminarlas completamente. Enfoque -importado- dirigido a reducir los conflictos urbanos, pero, principalmente a salvaguardar las inversiones urbanas. Estará siempre presente el rol de la renta urbana y de la especulación" (Isabel Martínez de San Vicente, 1986b:6).

No obstante, a pesar de las críticas efectuadas hacia estos instrumentos, el Código Urbano[32], aprobado en 1968, se mantiene vigente hasta la primera década del siglo XXI.

4.3 La conformación de un organismo metropolitano: Prefectura del Gran Rosario. Hacia una definición metropolitana.

4.3.1 Creación de Prefectura - Definición del Área.

En 1969 por Ley Provincial N° 6.551 se crea la Prefectura del Gran Rosario[33], integrada por representantes de las diferentes comunas y municipios, con la misión de elaborar un Plan de

[30] Según se dispone en dicha Ley Nacional.
[31] Se definen a su vez las diversas Secciones Portuarias, determinadas según las distintas actividades como también se mantienen las instalaciones entre las calles Mitre y Sargento Cabral para ser utilizadas como Zona Franca del Puerto Rosario.
[32] Salvo actualizaciones fragmentarias menores.
[33] Institucionalizado el Sistema Nacional de Desarrollo, con la participación del CONADE, las provincias se adhieren creando los Consejos Provinciales de Desarrollo (COPRODE) e integrándose así a esa organización de planeamiento. Es así que se crea la Prefectura del Gran Rosario, integrada por representantes de los municipios y comunas adscritas, el COPRODE y el CONADE. La utilización del término de "prefectura", obedece al principio de autoridad de planeamiento integral en la regulación de los planes comunales (Mongsfeld, 1983).

Desarrollo de la estructura del Área Metropolitana de Rosario -AMR-. Este organismo se crea bajo la premisa ya instaurada en la década de 1960[34] que sostiene que, para que una planificación local sea efectiva, la misma debe producirse articuladamente en distintos niveles de gobierno -nacional, regional y local-. De lo contrario, sin la coordinación de estas diversas escalas, los planes locales pueden resultar contradictorios a la estrategia general y por ende muy difíciles de implementar.

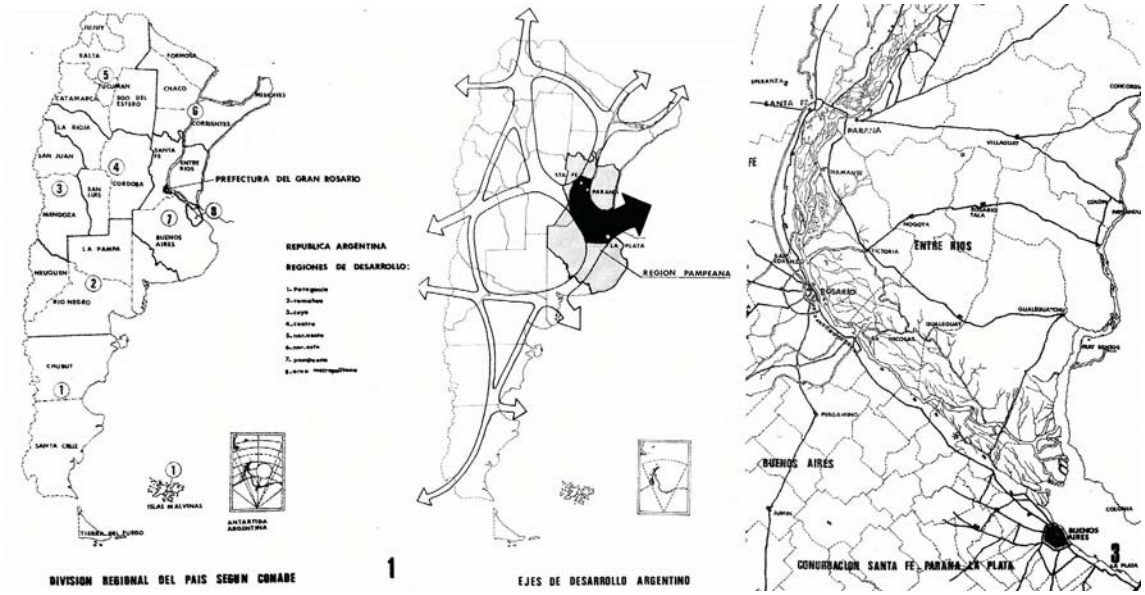


Fig. 20. Definición y circunscripción del área de estudio en relación al rol en la región Pampeana - CONADE[35]- y en la escala nacional. Fuente: Petruzzi (1971).

Además de resultar Ente Fiscalizador del Plan Regulador de Rosario, el objetivo principal del Organismo de Prefectura consiste en desarrollar un Plan de Desarrollo para toda el área, a fin de aunar criterios entre los municipios y comunas para que el desarrollo general total del AMR no sea meramente la sumatoria de las diversas acciones individuales de cada localidad, sino que se promueva el funcionamiento del área como unidad de una manera orgánica[36]:

> "Las funciones de Prefectura son las de asesoramiento, sin poder político o decisional. Es decir, que existe por un lado el poder político y por el otro al organismo de planificación. La elaboración de estrategias para el desarrollo debe ser tarea conjunta de técnicos y políticos, con lo cual será más factible llevar a la práctica la acción que se programe" (Ansaldi, Corea, Pla, 1971).

Las primeras actividades de Prefectura consisten en cumplir tres objetivos primarios: relevar el área; coordinar la elaboración de proyectos especiales; y la conformación y ordenamiento del archivo de antecedentes, banco de datos, cartografías, etc. Por lo cual, se

[34] Como veíamos por ejemplo en el estudio denominado "Las Prefecturas Regionales de Planificación" de Alberto Montes, o en el Plan Rosario y su recomendación de crear un organismo de Prefectura de coordinación.
[35] La CONADE (Comisión Nacional de Desarrollo) - Decreto 1907/67 Regiones de Desarrollo. Este organismo proporciona directivas vinculadas al campo económico, focalizando a la economía nacional como un conjunto.
[36] Se establecen como directrices básicas que:
a) Los Planes Reguladores de las municipalidades y comunas se deben ajustar al esquema propuesto preliminar de estructura física para el área.
b) Resulta necesario concretar el eje metropolitano norte-sur.
c) Hay que definir y desarrollar los nudos de intercambio.
d) Es necesario definir las áreas semi-urbanas y rurales.
e) Se requiere reestructurar el sistema de transporte.

parte de la necesidad de definir la estructura del área, a partir de la interpretación de sus problemáticas. En este sentido, se plantea necesario involucrar no solo los condicionantes físicos, sino también los económicos y los sociales: "se considera que la transformación material no es independiente a las otras variables, que en conjunto conforman la realidad de hecho. De este modo se propone una integración interdisciplinaria de los estudios realizados por todos los equipos" (Petruzzi, 1971).

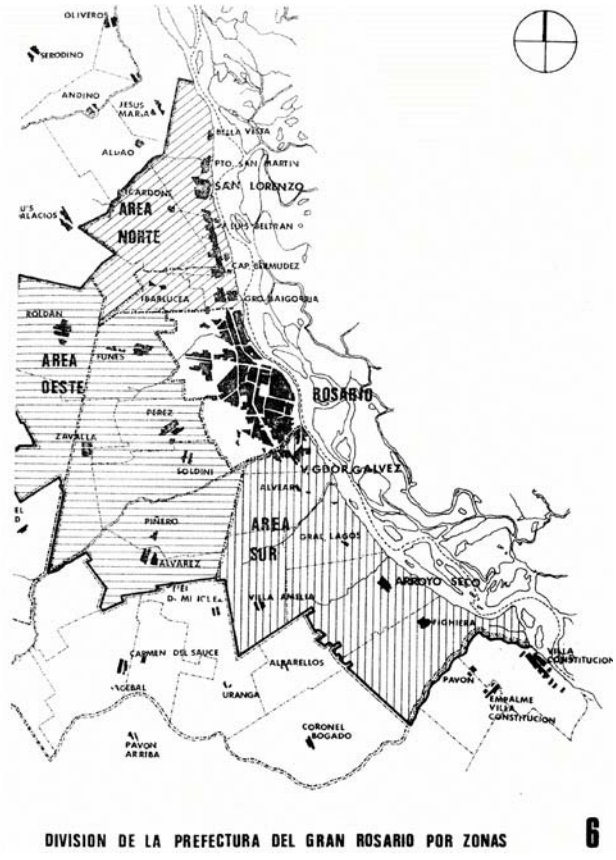


Fig. 21. División de la Prefectura del Gran Rosario por Zonas. Fuente: Petruzzi (1971).

Se plantea así, que la definición y circunscripción del área de estudio no puede limitarse a las jurisdicciones administrativas, sino que es necesario relacionarla a un nivel mayor -tanto regional como nacional- para poder identificar los factores externos que también influyen en su desarrollo. Prefectura analiza en primer lugar el rol del AMR en la escala nacional, partiendo de la definición dada por CONADE, -en la cual a nivel general se ubica en la región Pampeana-.

A partir de los análisis y estudios que se realizan en los primeros años de la conformación del organismo se reivindica el rol del río Paraná en el desarrollo de la ciudad de Rosario. No solamente como elemento estructurador inicial -una vez habilitadas las instalaciones portuarias-, sino Prefectura se enfoca particularmente en el rol potencial del mismo en la conformación del sistema portuario regional.

En el análisis de la escala regional se identifica que el área del Gran Rosario se inserta, tanto funcional como físicamente, en el corredor costero que se extiende entre Santa Fe y La Plata, el cual constituye un continuo urbano que tiende a transformarse en la "megalópolis del país". También es relevante su vinculación transversal entre Córdoba y Victoria -que permite conectar la Zona Norte, Centro y Mesopotámica del país-. De este modo, el organismo de Prefectura remarca el sentido abierto y dependiente de un contexto mayor al área de estudio.

Asimismo, se profundiza el rol preponderante del AMR para el resto de la región, identificado por la gran concentración de población, la localización de las más importantes industrias y comercios -complejo industrial San Lorenzo-Villa Constitución-, la densa red de infraestructura: vial, ferroviaria, importantes terminales portuarias y aeropuerto internacional. Este organismo se define administrativamente a través de acuerdos y consensos entre diversas comunas y municipios. La delimitación realizada se rige por criterios político-institucionales que no coinciden con los funcionales, sectorizando cuatro áreas:

1. *Rosario;*

2. *Zona Norte*: Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, San Lorenzo, Puerto San Martín, Ricardone e Ibarlucea;

3. *Zona Sur*: Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Gral. Lagos, Arroyo Seco, Fighiera y Villa Amelia;

4. *Zona Oeste*: Funes, Roldán, Pérez, Zavalla, Soldini, Piñero y Alvarez. Se identifica que estas localidades mantienen, principalmente, estrecha relación con la ciudad de Rosario y en menor medida entre ellos.

Se considera que en esta área de estudio se presentan tres tipos de centros: 1. La ciudad de Rosario, que genera el AMR.; 2. Centros de tamaño intermedio; -principalmente localizados en la franja costera-; y 3. Centros menores.

Se define entonces a la estructura general metropolitana como:

> "una estructura espacial-lineal, orientada según un eje norte-sur, que puede denominarse Eje Metropolitano Norte-Sur. Su característica fundamental es la concentración lineal y homogénea de la población urbana a lo largo del río. El eje metropolitano asimilará en su desarrollo, las poblaciones urbanas que se encuentran dentro del mismo, quedando así definidas claramente tres áreas: la urbana propiamente dicha sobre el eje paralelo a la costa y las áreas semiurbanas y rural continuas al eje urbano hacia el oeste. Puede considerarse también un eje potencial ESTE-OESTE que relacione Rosario con Victoria al Este y con Córdoba al Oeste"[37] (Ansaldi, Corea, Pla; 1972).

4.3.2 Lineamientos y desarrollos del Organismo de Prefectura del Gran Rosario.

Para realizar el diagnóstico del Gran Rosario, se elaboran diversos estudios referidos a la conformación regional, al crecimiento demográfico, la estructura económica del área -su comportamiento y potencial-, saneamiento ambiental, la estructura física territorial, el rol y articulación entre cada una de las localidades en estudio, entre otras. Estas investigaciones se publican en una serie de documentos denominados "Cuadernos de Prefectura del Gran Rosario".

Dada la temática de la presente tesis, vamos a detenernos a continuación en el diagnóstico realizado sobre el frente costero del área. En relación a la ciudad de Rosario se analiza la costa sectorizada según: + *área central*; + *área de transición*, en la cual se incluyen los proyectos de la Ciudad Universitaria, la estación Rosario Norte y la zona portuaria y; + *sector norte y sur*:

El área central de la costa rosarina comprende la franja que se encuentra entre Bv. Oroño y Av. Pellegrini. En la misma se distingue el "aprovechamiento parcial" del río como elemento paisajístico, debido a las barreras que conforman las instalaciones ferro-portuarias. Éstas fragmentan el sector ribereño e impiden el acceso a la costa en gran parte del recorrido. Se identifica en Av. Wheelwright que se encuentra en crecimiento un área residencial en altura

[37] Dentro del área metropolitana del gran rosario se definen los siguientes sectores:
- Eje Metropolitano, compuesto por las localidades de: Puerto San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Granadero Baigorria, Rosario, Villa Gobernador Gálvez, Alvear, General lagos, Arroyo Seco y Fighiera.
- Área semi-urbana, comprende las localidades de: Ricardone, Ibarlucea, Funes, Pérez y Soldini.
- El área rural comprende las localidades de Zavalla, Roldán, Piñero, Alvarez y Villa Amelia.

que "superando estas barreras físicas consigue visuales al río por sobre dichos muros"[38]. Se destaca la Plaza Guernica, como el "primer verdadero balcón al río que se abre irregular y abrupto a varios metros por sobre los muelles"[39]. También así, el comienzo de Av. Belgrano -continuación de Wheelwright- si bien se inicia con acceso directo al río, éste se encuentra "clausurado" por las rejas portuarias hasta el considerado segundo balcón con acceso a la barranca, a la altura del Monumento a la Bandera. A su vez, se considera que continuando por Avenida Libertad, "remontando la cresta de la barranca" se remata en el tercer balcón al río: el Parque Urquiza.

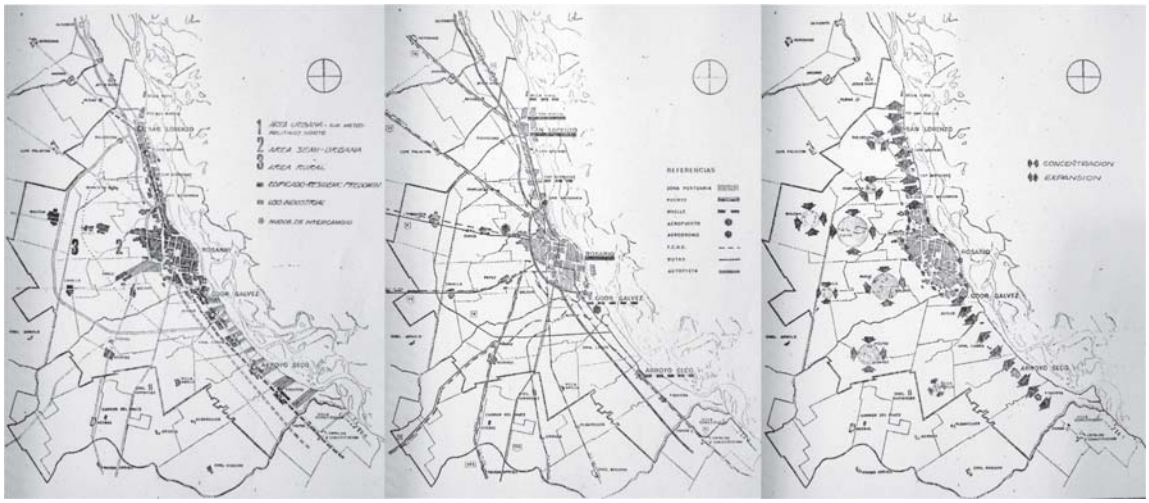


Fig. 22. Infraestructura propuesta para el área - Esquema preliminar del área - Tendencias de crecimiento. Fuente: Ansaldi, Corea y Pla (1972).

Prefectura plantea que este sector debe ser considerado una "unidad de diseño" articulada con la prolongación ribereña norte y sur. 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 "abierta al río"[40]. Asimismo se propone anexar este sector a las islas, ya que, dada la cercanía al centro de la ciudad, posee "por su espectáculo y como lugar potencial de recreación un atractivo particular para deportes náuticos y descanso"[41]. De esta manera se plantea constituir un sistema recreacional a escala metropolitana y nacional, transformando a Rosario en centro turístico regional.

Respecto al área de transición, se relacionan con el sector ribereño: la Ciudad Universitaria -en reciente desarrollo en el momento del estudio de Prefectura-; la Estación Rosario Norte, la cual es objeto de crítica debido a que priva a este sector de acceso al río y; la Zona Portuaria, encontrándose en esta área la segunda sección del Puerto. Se considera que el entorno urbano de estos sectores se encuentra deteriorado, existiendo una baja calidad edilicia -situación que se plantea necesario modificar-.

En el sector norte del frente costero de la ciudad se reivindica la posibilidad de actividades recreativas vinculadas a la costa norte, en relación a la Avenida Costanera, el balneario público La Florida y un gran número de clubes privados. No obstante, se plantea que aún hace falta un mayor recorrido de esta avenida, a fin de conectar la misma hasta la Av. de Circunvalación. Se remarca, particularmente en este sector, la presencia de asentamientos

[38] Según se establece en el Cuaderno de Prefectura N° 9 (Ansaldi, Corea, Pla; 1971).
[39] Ibid.
[40] Ibid.
[41] Ibid.

de pescadores. En relación al sector sur, se destaca el rol del Parque Sur[42] dadas las potencialidades que presenta el mismo por sus características, como la presencia del arroyo Saladillo y sus desniveles e irregularidades topográficas. Se propone en desarrollar en éste un Parque Regional con programa integral recreativo.

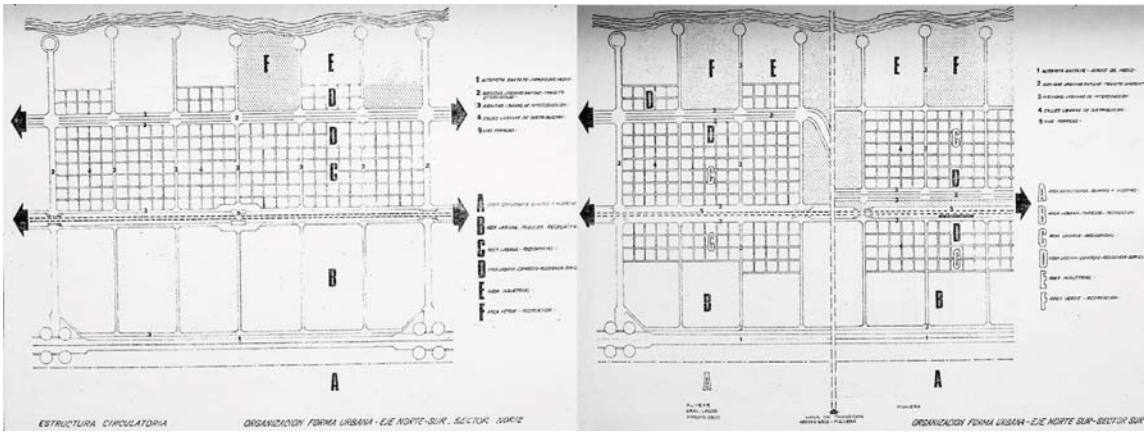


Fig. 23. Diagramas generales de organización propuesta para eje norte y eje sur. Fuente: Ansaldi, Corea y Pla (1972).

En relación al resto de las localidades ribereñas se identifican diferencias en torno al denominado eje norte y el eje sur. En el primero, eje conurbado, se focaliza el estudio del sector ubicado entre la Ruta Nacional N° 11 y el río Paraná. Esta franja se caracteriza por la localización de grandes componentes industriales en coexistencia con la trama urbana-, lo que ocasiona diversas dificultades y problemáticas. A su vez, se identifican diversos focos de atracción recreativa, algunos potenciales y otros ya desarrollados, dado el alto valor paisajístico del río sobre este sector.

En cuanto al eje metropolitano sur, el mismo no presenta una continuidad urbana como el norte; sin embargo, la Prefectura de Gran Rosario propone la futura conurbación de éste. En el sector sur, también se identifican grandes componentes industriales-portuarios sobre la ribera, aunque en un número mucho menor y con mayor distancia a la trama urbana -en relación al eje norte-. Este fragmento ribereño, si bien presenta instalaciones productivas, su carácter es predominantemente rural. Este sector cuenta, además, con grandes espacios potenciales para su aspecto recreacional; especialmente por la presencia de bajadas naturales, arroyos, cañadas y bañados. Para lo cual, se plantea la creación de diversos parques regionales[43]. Es de remarcar que, todavía en 1971, momento en que se publican estos estudios, gran parte de los loteos existentes en las localidades de este eje sur no estaban realizados; es decir, aun no se tenía una marcada vocación de casas de fin de semana como se adquiere a partir de esta década[44].

En síntesis, el organismo de Prefectura plantea la necesidad de articular la planificación local con las decisiones de otros niveles, tanto regionales como nacionales. En lo que respecta al frente costero, sostiene que resulta indispensable el control y organización de la localización industrial, a fin de que responda a una acción programada de planificación y no dificulte el desarrollo del área. Hace particular énfasis en tomar cursos de acción en torno a las posibilidades y potencialidades de este sector para la recreación; ya que, "el río

[42] Abarca las jurisdicciones de Rosario y Villa Gobernador Gálvez. El mismo comprende parte del ex parque de maniobras del Regimiento 11 de Infantería.
[43] Por ejemplo, la parquización del arroyo Pavón en las jurisdicciones de Arroyo Seco y Fighiera.
[44] Especialmente en las localidades de Pueblo Esther, General lagos y Arroyo Seco. La mayoría de los loteos ribereños de estas localidades son aprobados en la década de 1970.

está negado en casi toda su extensión y hay insuficiencia de parques urbanos y regionales"[45].

Finalmente, se propone un anteproyecto de lineamientos generales para el desarrollo del área, que se compone por normas a las que se deben ajustar los diversos municipios y comunas involucrados -especialmente relacionados al ordenamiento físico-. Los lineamientos propuestos tienen como objeto principal unificar criterios para coordinar la acción local, a fin de que "el desarrollo del Área Metropolitana de Rosario no sea la sumatoria de la acción individual de cada centro, sino el resultado de la integración de las partes" (Ansaldi, Corea, Pla, 1972:23). Se definen a nivel intermunicipal, a partir de objetivos y metas fijadas por los distintos gobiernos jurisdiccionales para el sector integrado por Rosario y por veinte localidades organizadas en zona norte, sur y oeste.

4.3.3 Complejo Regional Rosario - Victoria

> "La historia revela que el Paraná vinculó más a Rosario con los países europeos que con Entre Ríos, su vecina de enfrente. Prácticamente el puerto solo tuvo radio hacia el oeste, y ni como proyecto diose forma a la idea de un canal en línea recta hasta Victoria, que con cincuenta y tantos kilómetros de viaje hubiese permitido a los ferrocarriles y camiones de la Mesopotamia alcanzar el gran mercado rosarino. Adviértase en esa dirección amplios desarrollos comerciales, y para lograrlos convendría no descuidar al Este, consejo utilísimo asimismo para aprovechar mejor las bellezas naturales del río y de las verdeantes islas, hoy semidesiertas, desparramadas entre la costa santafesina y la entrerriana". Juan Álvarez (1943:18)

Además de diversos estudios, diagnósticos y lineamientos de transformación propuestos por Prefectura del Gran Rosario para la región, también este organismo ha estado a cargo de un estudio sobre el "Complejo Regional Rosario-Victoria". Esta investigación, coordinada por el agrimensor Enrique Klotzman, ha tenido por objeto recopilar la información y actuaciones hasta la fecha -1971- sobre la realización del mencionado complejo, como también presentar las primeras referencias cartográficas[46] sobre el área de interés y sus implicancias extra-regionales[47]. No obstante, antes de analizar este estudio de prefectura, vamos a detenernos en la cronología de los principales antecedentes históricos de la conexión entre ambas orillas, cuyas primeras iniciativas datan de mediados del siglo XVIII:

- Cronología histórica de la conexión física entre Rosario y Victoria:

La conexión Rosario-Victoria se sustenta en un anhelo de más de 150 años. En **1847**, Justo José de Urquiza[48], entonces gobernador de Entre Ríos, tiene la iniciativa de construir un canal para abrir el puerto de la ciudad entrerriana -actualmente denominado Canal de Uranga-. Años después en **1898**, el Subprefecto Ángel Piaggio construye, a pico y a pala, el primer canal que une las aguas del Barrancoso con las del Timbó Blanco, uniendo así Rosario y Victoria. Entre **1914 y 1916**, el Gobierno Nacional aprueba la licitación para la canalización del sistema de riachos de Victoria y plantea el ensanche y rectificación del

[45] Cuaderno N° 9 de Prefectura del Gran Rosario (Ansaldi, Corea, Pla; 1971).
[46] Este documento resulta precursor en cartografiar la mirada integrada de "las dos orillas" desde la planificación territorial, el cual registra ambas márgenes del río Paraná a la altura de Rosario - Victoria.
[47] Asimismo, presenta otros proyectos similares al propuesto, a nivel internacional como nacional.
[48] Es de remarcar que el rol de Urquiza es fundamental en la historia de la transformación de la región, como también en la mirada unificada de las dos orillas del Paraná. Como veíamos en el capítulo anterior, el proyecto de Nación promulgado por Urquiza propone a Paraná, Entre Ríos, como Capital provisoria de la Confederación Argentina y a Rosario, Santa Fe, como puerto y aduana de la Confederación.

canal de Piaggio. A su vez, éste presenta un proyecto para la realización de un camino carretero sobre las islas. En la **década de 1920** se aprueba la construcción de un canal-camino, no obstante este proyecto se frena en **1930** con el golpe militar del General José Félix Uriburu.

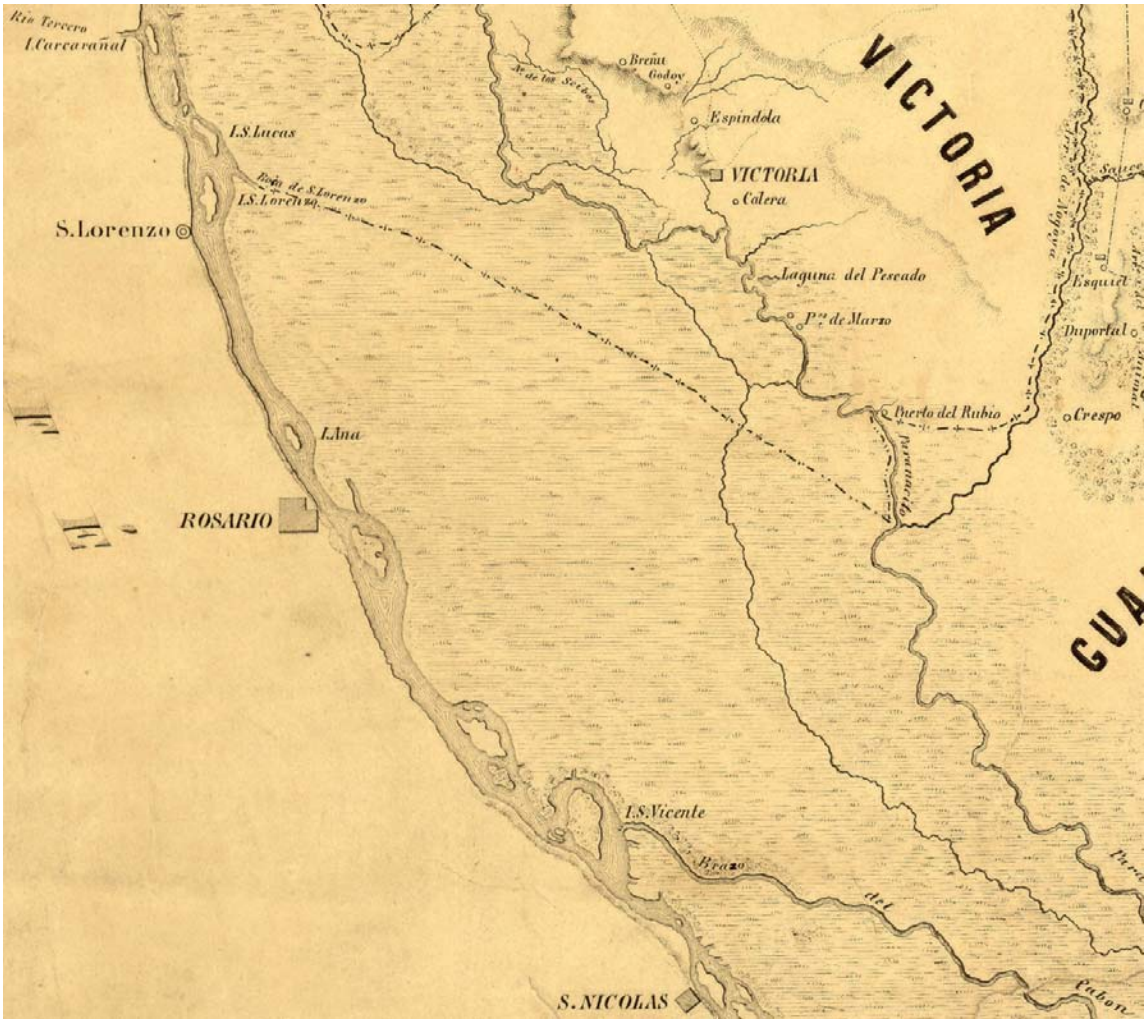


Fig. 24. Fragmento del mapa geográfico y geológico de Entre Ríos, realizado por Augusto Bravard - 1858. Fuente: Departamento de Documentos Escritos - Archivo General de la Nación.

En **1935**, se habilita el servicio de balsas automóviles desde Victoria a Puerto General San Martín y posteriormente a Rosario. Luego, en **1937**, el Ing. Luciano Micheletti presenta un informe sobre la construcción de un puente sobre el río Paraná que conecte ambas ciudades. En las **décadas de 1940 y 1950**, se retoman los intentos para concretar la obra del canal y mejorar las vías navegables, como también construir un camino terrestre, entre Rosario y Victoria. A través de la disposición N° 33.722 de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables se crea una comisión de estudio para este proyecto. El Senado de la Nación, en **1958**, aprueba el proyecto de la construcción del camino carretero -con una inversión de 200 millones de pesos-. También en ese año se constituye la Comisión Interprovincial camino Rosario-Victoria.

En la década de 1960, se crean diversas asociaciones[49] que tienen entre sus objetivos principales la concreción de esta conexión. En **1964**, el Ejército realiza un "Informe de Reconocimiento" en el que se destaca la importancia de la obra desde el punto de vista

[49] Como el Ateneo Don Angel Piaggio y la Asociación Amigos de Rosario.

militar y en 1967 se crea una Comisión de Trabajo "Proyecto Camino y Puente Rosario-Victoria" por decreto N° 2559/67 de la Provincia de Entre Ríos. En los años siguientes, se realizan diversos estudios de factibilidad, el desarrollo de plani-altimetrías y de investigaciones diversas. En 1971 se conforma el Complejo Regional Rosario-Victoria (CRRV), sobre el cual nos detendremos a continuación.

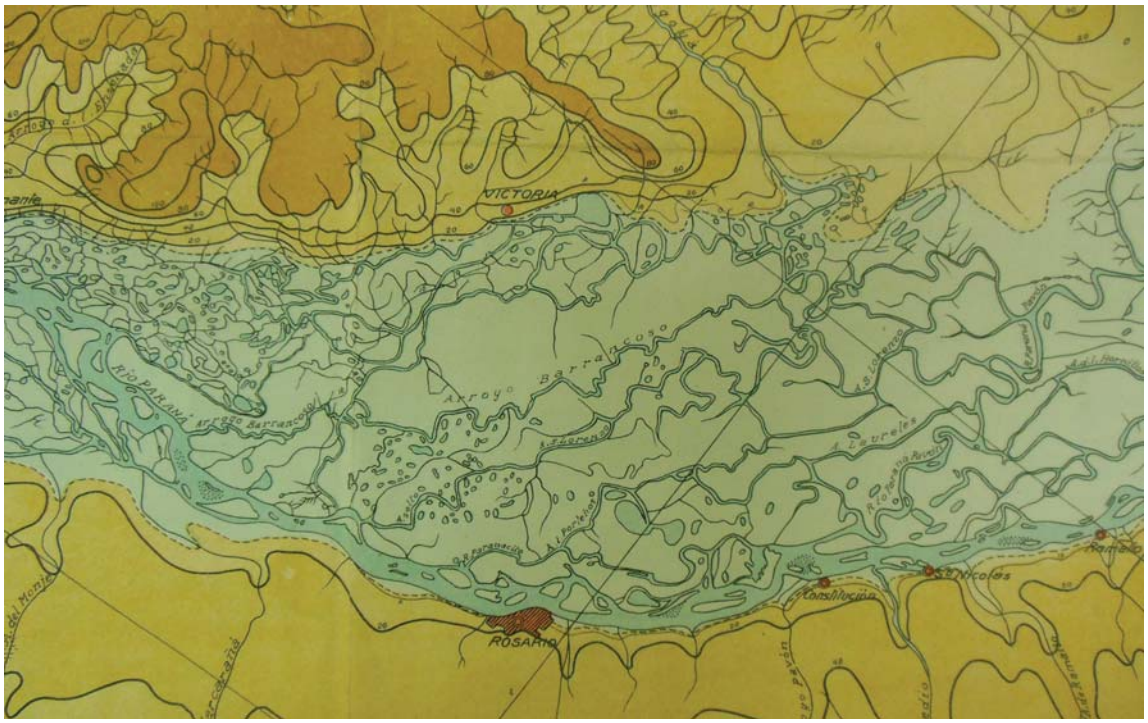


Fig. 25. Fragmento del mapa de la Región del Delta del Paraná 1941 - Ministerio de Obras Públicas -. Fuente: Mapoteca de la Biblioteca Nacional de la República Argentina.

- Estudio de la Prefectura del Gran Rosario sobre el Complejo Regional Rosario - Victoria:

La investigación realizada por Prefectura se centra en el rol del río Paraná y parte por indagar el carácter de barrera que posee el mismo en sentido transversal a su recorrido -contra el importante rol de comunicación que resulta en sentido longitudinal-, definiendo que existe una "geografía de la incomunicación":

> "El Río Paraná, como el eje de más alta jerarquía nacional y regional en cuanto al desarrollo histórico de los asentamientos, es motivo asimismo, del desfasaje en el crecimiento diferencial operado en ambas márgenes. La inserción del DELTA, extendido desde su cabecera frente a Diamante hasta la desembocadura del Río, robustece aún más el cuadro de incomunicación presentado" (Klotzman, 1971:3).

Frente a este estado de separación entre las dos orillas, se propone integrar los componentes de esta relación, los cuales se identifican como tres grandes unidades de análisis: 1. Gran Rosario; 2. Región de Victoria y 3. Delta Superior -área intermedia, correspondiente al sector en estudio-. Se propone así, un plan de integración para las mismas a través de un sistema de comunicaciones apto para el transporte de personas como de bienes y de informaciones. Este organismo considera que existe una toma de consciencia colectiva sobre una condición existente limitada, que frena el crecimiento regional; por lo cual es necesario crear condiciones adecuadas para la interacción de factores económicos, sociales y culturales.

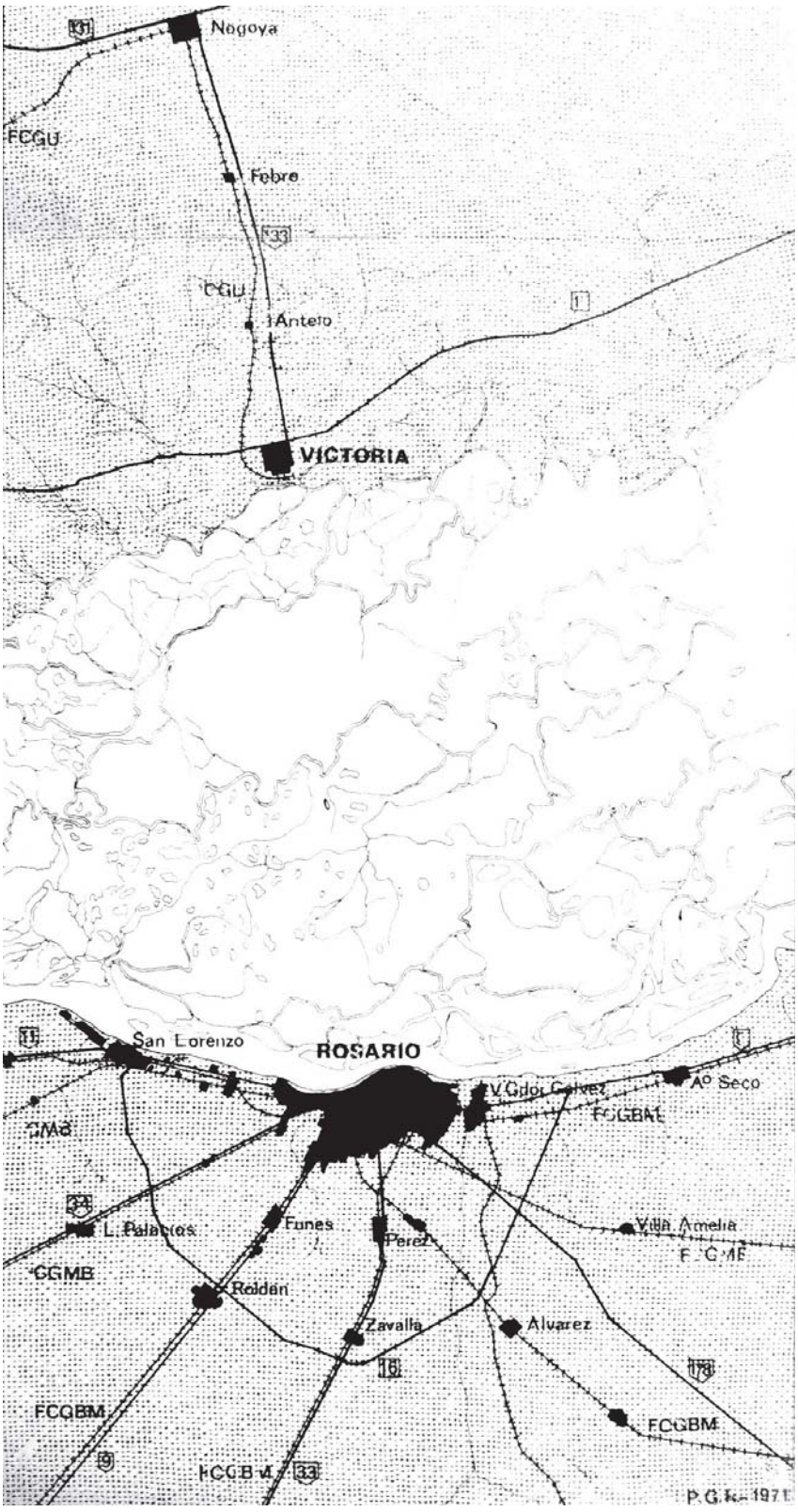


Fig. 26. Área de Estudio del Complejo Regional Rosario - Victoria: Cartografía realizada por el Organismo de Prefectura del Gran Rosario. Resulta uno de los primeros documentos de planificación territorial donde se presentan ambas orillas del Paraná -a la altura de Rosario y Victoria-. Fuente: Klotzman (1971).

El documento desarrollado por el Organismo de Prefectura del Gran Rosario plantea así, el estado de la cuestión de las "actividades en dos regiones" -una Rosario, como "la gran región" y la otra Victoria, como "la pequeña región"-; que resultan necesarias unificar, ya que presentan carencias de comunicación en diferentes aspectos. Se propone entonces, que el proyecto del Complejo Regional Rosario - Victoria debe comprender diversos frentes y no sólo estar enfocado a las comunicaciones -sino también al turismo, economía, sociedad, cultura, entre otros-. En los años siguientes a la presentación de este documento se realizan nuevos estudios de factibilidad, como también se firma un acuerdo interprovincial, presentándose el proyecto elaborado al Gobierno Nacional. Sin embargo, frente a una inestabilidad política y a pesar de los números reclamos y gestiones de parte de diversos actores sociales e institucionales, el mismo es postergado por un largo período.

4.4 Fin de una etapa de planificación.

A pesar de los numerosos estudios, investigaciones y propuestas elaboradas desde una perspectiva inter-jurisdiccional por el Organismo de Prefectura del Gran Rosario, existen diversos factores -como la carencia de una integración con el Gobierno Provincial, sumado a miradas opuestas en temas claves como la creación del Parque Industrial de Alvear-, que llevan a profundizar conflictos internos del organismo. Como explica Oscar Mongsfeld:

> "Consecuentemente cundió el desánimo del organismo, la disociación interna de su personal técnico, provocando la intervención y su posterior reorganización seguida por un proceso de decadente actuación" (Mongsfeld, 1983:30).

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. El Organismo de Prefectura del Gran Rosario queda disuelto así por Ley Provincial N° 7.870/76.

Durante el transcurso de este golpe militar (1976-1983), se realizan diversas acciones contrarias y opuestas a lo encomendado en los planes anteriores. Se desintegra la Comisión Coordinadora y se formalizan acciones inconexas entre diversos organismos. De este modo, se vuelve atrás en muchas políticas y mecanismos de gestión y planificación. A su vez, nuevamente se aprueba la ocupación de tierras ya liberadas de instalaciones ferro-portuarias -según lo dispuesto en el Plan Regulador aprobado en 1967-; produciéndose así, diversas transgresiones al mismo.

Como explica Oscar Monsfeld (1982) son múltiples y diversas las causas que motivan el fracaso de los planes y su aplicación a lo largo del período histórico abordado en este capítulo. Pero este autor, plantea que, la causa principal radica en la falta de la estabilidad política y de continuidad en los lineamientos de planificación:

> "La experiencia ha demostrado reiteradamente cual ha sido el proceso de elaboración de un plan durante cada gobierno de turno: disuadir inicialmente a las autoridades en la aplicación de incoherentes acciones, lograr que se persuadan de las ventajas del planeamiento, y una vez que maduren los objetivos, obtener la correspondiente legislación planificadora, pero cuando esto se logra, surge un nuevo gobierno que obliga volver a fojas cero para reiniciar la acción con la misma metodología. Con estas características se ha venido operando desde la promulgación de la Ordenanza N° 172 del año 1939, con el desfile por el Palacio Municipal de Rosario de 55 Intendentes en 44 años, con un promedio de mandato de 9 meses y 18 días para cada uno, índice elocuente de la perjudicial inestabilidad política para un ordenamiento administrativo" (Mongsfeld, 1983:31).

No obstante, a pesar del "fracaso de los planes y su aplicación" en este período -como plantea Mongsfeld-[50], asimismo se prefiguran los grandes temas de transformación que finalmente acontecen a partir del retorno democrático de 1983. Es decir, diversos anhelos y convicciones recurrentes, que recién se posibilitan a mediados de 1980, se reiteran sucesivamente desde las primeras décadas del siglo XX. A través del análisis desarrollado en el presente capítulo se comprueba el reclamo constante de recuperar el diálogo con el río desde una perspectiva recreativa y liberar el área central de Rosario de las instalaciones ferro-portuarias, a fin de transformarlas en nuevos espacios públicos ribereños. También así se destaca la persistencia de la mirada metropolitana desde el primer Plan Regulador para Rosario y su Zona de Extensión, a través del cual se abordan los principales aspectos de transformación territorial desde una perspectiva regional, como la propuesta del sistema vial y el sistema de parques -especialmente en relación a la ribera del Paraná y concibiendo un mayor aprovechamiento de las islas desde un rol recreativo-.

De este modo, estos aspectos planteados entre las décadas de 1920 y 1930 son retomados en las décadas siguientes a través de los demás planes propuestos[51]. Es así que, en los años posteriores se continúa profundizando sobre la importancia de la planificación regional. Es ejemplo es esto la necesidad de la construcción de una cartografía que posibilite la visión en conjunto del potencial del frente ribereño y la inclusión de las islas, a fin de contar con instrumentos técnicos adecuados para el desarrollo de un Plan Integral Metropolitano. En este sentido resulta clave el rol de la conformación de organismos supra-municipales -como la Prefectura del Gran Rosario-, a fin de aunar criterios entre los diferentes actores territoriales.

En este contexto, es que desde la Prefectura del Gran Rosario se reitera la importancia de la conexión vial entre Rosario y Victoria, dado el potencial y el crecimiento regional que significaría para toda el Área Metropolitana. De manera que ya se prefigura la integración del Gran Rosario con la región de Victoria y el Delta del Paraná. Este organismo propone así invertir el reiterado reclamo de "dejar de dar la espalda al río" a fin de convertir un territorio "abierto al río" -anexando al mismo al paisaje insular-. Bajo esta mirada, se formula construir un sistema recreacional a escala metropolitana a fin de trasformar a este territorio en un centro turístico regional y nacional.

Por lo cual, a continuación -en la Parte III de la presente tesis-, analizamos cómo estos postulados reiterados durante décadas finalmente toman lugar en la Región Metropolitana de Rosario, a partir del retorno democrático en 1983. Es en este nuevo escenario que se posibilita una encrucijada de diversos factores, lineamientos y actores; a través de la cual se genera una nueva perspectiva sobre la planificación local mediante un accionar continuo e ininterrumpido hasta la actualidad. Este período constituye el marco central de estudio de la presente tesis, en el cual se producen una serie de transformaciones estructurales con diferentes repercusiones en toda la ribera metropolitana.

Se considera que, a partir de esta recuperación democrática, se realiza un cambio de mirada en la planificación como en las relaciones territoriales que posibilita una "reinvención del río". Por un lado, se consolidan tendencias que profundizan los problemas existentes en diversos ámbitos, pero por el otro, se registran procesos que conducen a transformar las lógicas de producción del territorio que viabilizan nuevas reinvenciones, teniendo al río Paraná nuevamente como componente estructural clave de la región.

[50] En un contexto de gran inestabilidad política e imposibilidad de una gestión continua en el tiempo para la aplicación de los lineamientos propuestos.
[51] Aunque abordados desde otra mirada disciplinar.

“Difuminada en los límites, falta de rigor frente al orden plenamente nominado de la ciudad -con su cuadrícula de acero que marcaba cada recorte del espacio mediante un estricto y dinámico sistema de designaciones-, la otra orilla parecía encajar más en el rumor que en un decir distintivo y explícito. Como si persistiera quieta y sin habla, su naturaleza acallada por las exigencias de la precisión citadina la destinaba abiertamente al silencio.

Más allá de los retazos de nombres propios, que giraban aquí y allí para acabar hundiéndose tragados por los remolinos de la conservación, su geografía, puestos a designar los vecinos forasteros, entraba como a un guante al habla mansa del nombre común: era, simplemente, “la isla”. Una forma genérica y vagamente vacía que flotaba adherida a un inescrutable anclaje, cruzando el canal, al otro lado del río grande. Un lugar, básicamente, que las luces de la urbe industriosa y con gesto de jerarca no tocaba. ¿En qué momento ocurrió?¿Cuándo fue que volvió, como en un reverbero de aquella atención infantil, deambulante pero aguda, la presión del misterio puesto allí enfrente, recostado, como esperando a alguien que regresara de un largo viaje?¿Aquello que ahora mudamente, no obstante, nos interpelaba?

¿Fue parte de algún extraño fenómeno de alucinación colectiva? De pronto, todos parecíamos habernos detenido en un momento sólo a mirar. Nos acercábamos a los bordes de las barrancas, siempre a punto de desmoronarse, como si hubiéramos quedado atrapados en un campo magnético completamente nuevo que nos orientaba ahora hacia el este, hacia la región del sol naciente, hacia el cielo de la media luna, nuestro pequeño Japón, nuestra pequeña Kaaba entrerriana…

Y ni hablar de los mugidos suaves que cruzaban el silencio del río en medio de la oscuridad nocturna: nuestra propia tierra de las mil y una noches, nuestra India secreta -poblada de divinidades misteriosas a medio camino entre la vaca sagrada y el carpincho-, finalmente, se había revelado.”

Sonia Scarabelli (2009)

SINAPSIS*

> *"En estética, como en otros dominios de la investigación, las novedades revolucionarias frecuentemente resultan ser ideas migrantes que, en su hábitat nativo, eran lugares comunes"*
>
> **M. H. ABRAMS (1953)**

En el desarrollo de los capítulos 3 y 4 de la segunda parte de esta tesis vemos que en la conformación y transformación inicial de este territorio se identifican tres franjas territoriales con especificidades distintas. En primer lugar, el frente ribereño occidental del río Paraná incluye diversas localidades que, con el trascurrir de los años, muchas de ellas llegan a constituir una conurbación con alto grado de interdependencia -especialmente en torno a Rosario-. En segundo lugar, se identifica el territorio insular que presenta una dinámica particular. El mismo se transforma con lógicas completamente distintas que el territorio mediterráneo. Finalmente, en tercer lugar, se identifica la ribera oriental del Paraná; en la cual se destaca la urbanización de Victoria, como una isla de concreto en un mar de ruralidad.

A pesar de que en el período abordado en esta segunda parte existen miradas y propuestas que plantean la integración de este territorio, prevalece la lectura de estas tres bandas de manera independiente. No obstante, en las últimas tres décadas toman lugar diversos procesos de transformación que producen nuevos agenciamientos. Es decir, se produce una sinapsis territorial, una conexión entre las tres bandas. Por lo cual, en la presente pesquisa se analizan críticamente estos procesos desde una mirada integrada de este territorio. Se considera que partir de esta perspectiva ampliada posibilita un mejor abordaje y comprensión de las diversas reinvenciones que suceden en este frente fluvial.

Este apartado constituye asimismo una sinapsis del desarrollo de esta tesis, una conexión entre el proceso histórico de conformación física y planificada de este territorio con la transformación del mismo desde la década de 1980 hasta la actualidad. Este enlace, entre la Parte II a la Parte III, explica la propuesta de cambiar la mirada sobre este territorio y abordar su conocimiento y comprensión desde un nuevo punto de vista.

---

* Según la Real Academia Española, la palabra sinapsis proviene del griego σύναψις, que significa "unión", "enlace". Este término se refiere a la relación funcional de contacto entre las terminaciones de las células nerviosas; es decir, la conexión básica entre las mismas para que se produzca la comunicación neuronal.

Fig. 1. Esquemas de conformación y transformación de la Región Metropolitana de Rosario. Izq.: Se identifican tres bandas territoriales diferenciadas. Der.: Sinapsis territorial que se produce en las últimas tres décadas. Fuente: Elaboración propia.

Una mirada crítica en torno a la ribera de la Región Metropolitana de Rosario[2].

El territorio fluvial aquí estudiado se encuentra sujeto, desde sus primeras marcas antrópicas, a numerosas apropiaciones y diversas intensiones "tanto míticas como políticas". Como plantea Corboz (1983:14-35), "el territorio no es un dato, sino el resultado de diversos procesos". Es decir, el mismo "es objeto de una construcción (...) en consecuencia, el territorio es un *proyecto*". Su transformación a través del tiempo involucra diversos actores, intereses, planes e intenciones. Como veíamos en el capítulo 3, varias tensiones entran en juego en la definición de sus límites y fronteras -vinculados al poder y apropiación del mismo-: la conquista del territorio, las delimitaciones provinciales, la lucha por la definición del Estado Nacional y la capacidad de control del espacio concreto.

Son numerosos los proyectos territoriales que, a modo de capas, se superponen en este palimpsesto y contribuyen a la construcción sucesiva del mismo, por ejemplo: el proyecto de la Confederación, que conforma una red de nodos claves en la Argentina de "tierra adentro"; el sistema ferroviario, estructurador central del territorio en el siglo XIX, y su articulación con la colonización agrícola y con el sistema portuario; la trama de la red vial; entre otros. Asimismo, en relación a estos múltiples proyectos sucesivos, con el transcurrir de las décadas se identifica y fortalece la necesidad de una mirada ampliada de este espacio geográfico -que supere las diversas jurisdicciones existentes-. Es así que, desde los primeros pasos de la planificación local, la perspectiva territorial se hace presente.

La toponimia para referirse a este territorio es variada a lo largo de su historia: originalmente denominado "Pago de los Arroyos", posteriormente se identifica como:

[2] Es de remarcar que en el capítulo 5 de la Parte III -"*La reinvención de la planificación desde la ciudad real*"-, especialmente en el apartado "*5.3 Hacia una planificación regional – metropolitana*", desarrollamos con mayor profundidad el proceso de transformación de la mirada metropolitana en las últimas tres décadas y los antecedentes del término Región Metropolitana de Rosario. No obstante, se propone aquí anticipar la justificación de la utilización de este concepto en la presente tesis, como también explicar la incorporación de la orilla oriental y el territorio insular a las dinámicas de este espacio metropolitano.

Rosario y su zona de extensión, Rosario y su zona de influencia, Región de Rosario, Gran Rosario, Área Metropolitana, Región Metropolitana de Rosario, entre otras. No obstante, a pesar de las diversas miradas que proponen nuevos términos y delimitaciones, aquella que ha prevalecido con más fuerza hasta la actualidad, en materia de planificación territorial, es la de Área Metropolitana de Rosario[3] -desde su definición por la Prefectura del Gran Rosario en 1969, hasta la actualidad a través del ECOM - Ente de Coordinación Metropolitana-.

Sin embargo, en las últimas tres décadas, desde algunos ámbitos se propone sustituir el concepto de "Área Metropolitana" por el de "Región Metropolitana". Este cambio es propuesto originalmente por el proyecto de investigación denominado "*Proceso de formación urbano-territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario*"[4] de 1991, dirigido por el Arq. Adrián Caballero. En el mismo se plantea que es necesario conformar una "real conciencia de la dimensión metropolitana", para lo cual se requiere plantear una reformulación del perímetro metropolitano determinado. De este modo, se cuestiona la noción misma de "Área Metropolitana"[5] y se la reemplaza por el concepto de "Región Metropolitana". Como explica Caballero, se propone la utilización de este término:

> "como intento de concretar territorialmente la intención expuesta de ampliar y complejizar la noción tradicional de "área metropolitana", con la que históricamente se ha manejado, en el caso Rosario, el fenómeno expansivo de la "ciudad central" (fundamentalmente en el antecedente técnico-institucional más relevante: la Prefectura del Gran Rosario)" (Caballero, 1991:11).

De manera que se propone una nueva perimetración delimitada según los niveles reconocibles de máxima interacción. Es decir, el concepto de "Región Metropolitana" resulta "una suerte de sumatoria" de las distintas expresiones urbano-territoriales presentes en este espacio concreto (Caballero, 1991). Desde esta noción de interrelación compleja entre diversas localidades -a través de procesos económicos, sociales, culturales, políticos, etc.-, se retoma posteriormente este concepto en otros estudios y trabajos[6]. No obstante, es de gran relevancia su utilización en el Plan Estratégico Metropolitano -PEM-, en los primeros años de la década del 2000. Este plan define a la Región Metropolitana de Rosario como:

> "un ámbito urbano-rural que se estructura en torno a la ciudad central y se articula con otros centros urbanos que cuentan con mercados de trabajo y ámbitos comerciales propios, vinculados al centro. Incluye municipalidades relativamente alejadas de la de Rosario. Esta demarcación no es definitiva, su flexibilidad y movilidad está sujeta a las dinámicas económicas, productivas y sociales que involucran a los diferentes actores, en el proceso de construcción de un territorio metropolitano" (Municipalidad de Rosario, 2004:17).

[3] Es importante resaltar que en la historia de la planificación territorial de Rosario, para la delimitación de su área metropolitana no se han tomado los mismos criterios utilizados en otras provincias Argentinas -como Buenos Aires, por ejemplo-. Factores como la conurbación y la contigüidad física sólo se verifican desde Puerto General San Martín a Villa Gobernador Gálvez -en el frente costero-, mientras que otras localidades ribereñas como Alvear, Pueblo Esther, General lagos, Arroyo Seco -entre otras-, dadas sus interacciones y vínculos con el resto de este territorio, han sido consideradas históricamente partes del área, a pesar de no conformar un continuo urbano.

[4] El mismo surge de un convenio entre la Sub-Secretaría de Planeamiento y Control de Gestión de la Provincia de Santa Fe, la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la UNR y el Consejo Federal de Inversiones -CFI-. Vamos a profundizar sobre el mismo en el capítulo 5 de la Parte III.

[5] Entendida como extensión unitaria y homogénea.

[6] Por ejemplo en la Agencia de Desarrollo Región Rosario ADERR. Se profundiza este tema en el capítulo 5.

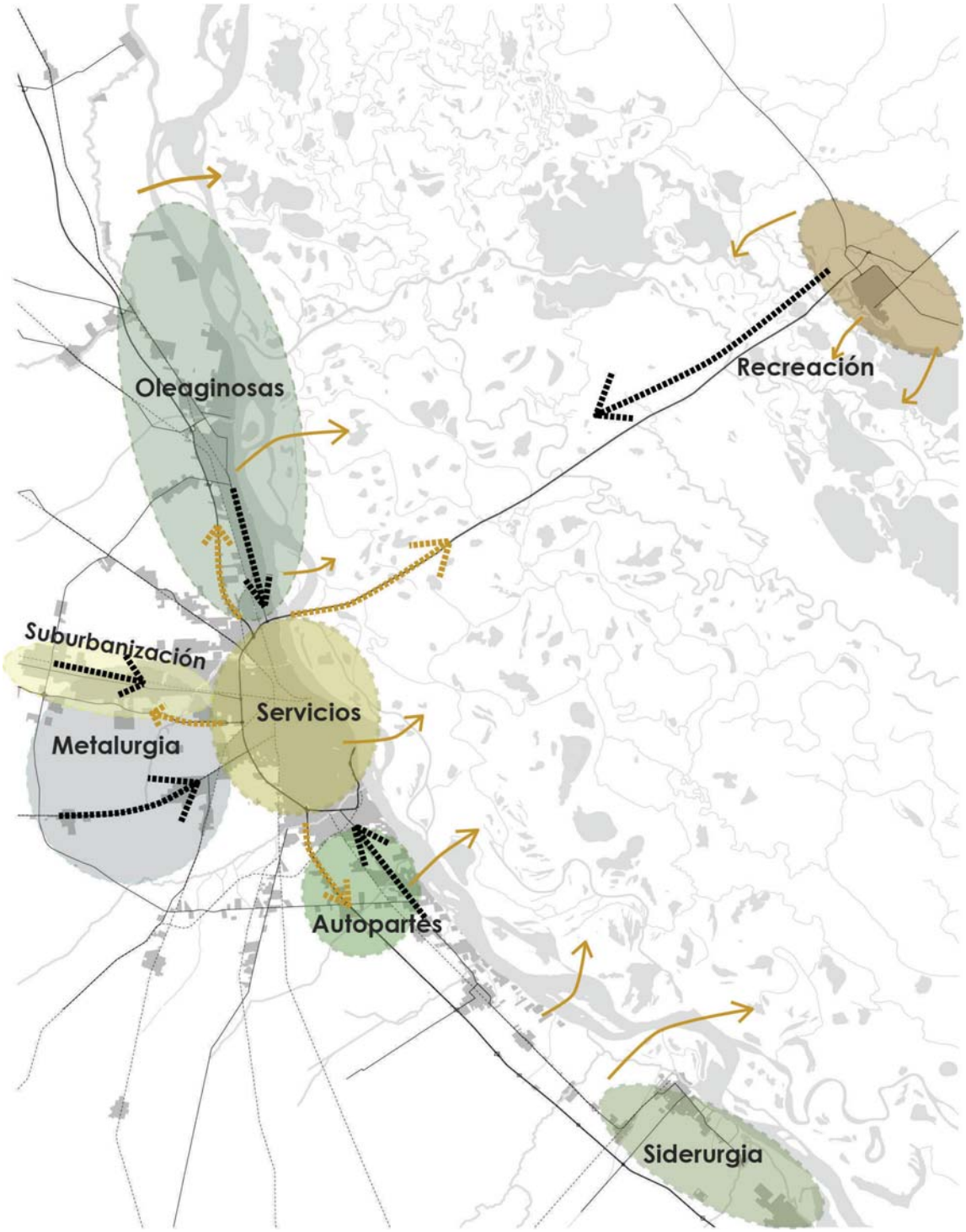


Fig. 2. Nuevas centralidades y vínculos en la Región Metropolitana de Rosario. Fuente: Elaboración propia en base al Plan Estratégico Metropolitano (2004).

El PEM nuevamente considera a la dimensión metropolitana en su mayor alcance territorial, focalizándose en las diversas realidades y procesos presentes en el territorio: "la forma metropolitana presupone un espacio de unidad de la diversidad, de conjunción de varias unidades territoriales, homogéneas hacia su interior, que conforman un espacio más amplio, precisamente, signado por su heterogeneidad" (Municipalidad de Rosario, 2004:19). Se identifican así, diferentes lógicas de transformación y nuevas configuraciones territoriales (ver figura 2):

1. La ciudad de Rosario como nodo central, dada la convergencia de fuerzas y flujos hacia ella; produciendo un efecto centralizador.

2. El eje articulador del río Paraná, principalmente en relación a las actividades portuarias. La ciudad-puerto por excelencia que era Rosario originalmente, se expande predominantemente hacia el norte, en primer lugar, y hacia el sur, en segundo lugar; produciendo nuevas centralidades vinculadas al flujo de oleaginosas, químicos y siderurgia -entre otros-.

3. Esto decanta en la identificación de nuevas centralidades productivas. Por lo cual, el escenario productivo regional tiene múltiples centralidades y nuevas dinámicas y relaciones.

4. Desde la perspectiva de nuevas articulaciones y proyección territorial, además del eje norte sur -que mencionábamos en el punto 2, como eje del Paraná-; asimismo, se consolida fuertemente el eje este-oeste, con la inauguración del Puente Rosario-Victoria, relacionando a la región a través del corredor bioceánico, conectando el Pacífico y Chile -hacia el oeste- con la República Oriental del Uruguay, al este.

Dadas estas nuevas dinámicas metropolitanas, el PEM[7] ya realiza una proyección de incorporar a Victoria -Provincia de Entre Ríos- a la Región Metropolitana de Rosario. De este modo, se identifican fuertes vínculos y relaciones de interdependencia social, productiva, económica, cultural -entre otras-, en el territorio, que exceden las jurisdicciones provinciales. En el año 2007, la Oficina de Asuntos Metropolitanos de la Provincia de Santa Fe propone el Anteproyecto de Ley de Creación de Regiones Metropolitanas, identificando en el espacio metropolitano[8] tres ámbitos de actuación[9]: 1. Conjunto de Municipios[10]; 2. Área Metropolitana y 3. Región Metropolitana.

ANTEPROYECTO DE "LEY DE CREACIÓN DE REGIONES METROPOLITANAS"	
ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO	REGIÓN METROPOLITANA DE ROSARIO
Comprende los municipios del espacio metropolitano, que configuran un territorio integrado, donde se manifiesta una interacción física, económica, socio-cultural y demandas político administrativas comunes. Se distinguen dos escalas de definición dentro del área metropolitana: • *La "conurbación"*: donde se verifican como condiciones la contigüidad física de núcleos urbanos. • *La "extensión"*: donde quedan incorporadas grandes extensiones rurales, no existiendo contigüidad física entre los núcleos urbanos pero sí una importante interacción económica, social y funcional.	Refiere a la unidad territorial inter-provincial que componen los municipios y comunas de la totalidad del espacio metropolitano, integrando municipios de otras jurisdicciones provinciales que mantienen fuertes vínculos económicos, sociales y funcionales entre sí.

Cuadro N° 1. Definición de Área Metropolitana de Rosario y de Región Metropolitana de Rosario según anteproyecto de Ley de Creación de Regiones Metropolitanas. Fuente: Elaboración propia en base a anteproyecto de "Ley de Creación de Regiones Metropolitanas" Provincia de Santa Fe - 2007.

[7] Publicado su documento base en el año 2004.
[8] Definido como la unidad geográfica integrada por territorios rurales y urbanos entre los que existen vínculos físicos, funcionales, económicos y sociales.
[9] Se consideran "ámbitos de actuación metropolitana" aquellos que se constituyen para desarrollar acciones de cooperación y coordinación, planificación y ejecución de políticas, programas y proyectos a través de figuras u órganos de gestión inter-municipal o supra-municipal.
[10] "Se refiere a dos o más municipios que pertenecen al espacio metropolitano, vinculados por intereses comunes, sin que sea condición necesaria la cercanía o la contigüidad espacial" (Anteproyecto de Ley de Creación de Regiones Metropolitanas).

Como vemos, este proyecto de ley no suplanta el concepto de "área" por el de "región", sino este último amplía la mirada del espacio metropolitano, a fin de integrar la totalidad del mismo -más allá de los límites de las jurisdicciones provinciales- a partir de los fuertes vínculos económicos, sociales y funcionales existentes.

En este sentido, la presente tesis retoma esta definición de Región Metropolitana. Consideramos que frente a los diversos procesos de transformación que toman lugar en esta ribera metropolitana en las últimas tres décadas, es necesario ampliar la mirada de las delimitaciones históricas del AMR. Por lo cual, también se plantea dejar de lado la noción del río Paraná como límite, a fin de identificarlo como enlace territorial.

En el período de estudio, identificamos diversas reinvenciones, nuevos agenciamientos que conducen a nuevas reterritorializaciones producidas sobre ese "otro territorio". Si bien en el resto de los capítulos de la tercera parte vamos a profundizar en el estudio de los procesos que se producen en este frente fluvial, a continuación nos detendremos en un breve análisis sobre la inclusión de la otra orilla y del territorio insular -precisamente la jurisdicción de Victoria, provincia de Entre Ríos- como componentes de la Región Metropolitana de Rosario.

- *¿Victoria... integrante de la Región Metropolitana de Rosario?*

> "Y únicamente al cabo de un momento, el observador se da cuenta de que, al alzar la vista hacia el horizonte, en la vaciedad singular de la extensión que se despliega ante sus ojos, falta también aquello que, en la configuración de todos los ríos, descansa la mirada y tranquiliza, completando la idea, el arquetipo de la noción misma de "río": la orilla opuesta" (Saer, 2010:29).

La ciudad de Victoria resulta cabecera del departamento homónimo, el cual posee una superficie de 6.822 Km^2. El mismo presenta un grado muy bajo de urbanización, dado que es Victoria el único municipio de dicho departamento. El resto de los poblados son centros rurales de población. Esta jurisdicción presenta un alto porcentaje de suelo rústico, del cual mayoritariamente corresponde a territorio insular: más de 3.760 Km^2 de islas han sido incorporadas a la jurisdicción de Victoria mediante la Ley Provincial de Entre Ríos N° 8.855/94.

Asimismo, esta ciudad presenta una condición particular de su emplazamiento en relación al resto de las localidades urbanas de la Provincia de Entre Ríos. Las ciudades entrerrianas más cercanas a Victoria son: hacia el norte, Diamante a 80 Km; hacia el sur, la localidad de Gualaguay a 103 Km; y hacia el este, Nogoyá a 44 Km de distancia aproximadamente. Es de remarcar además, que estas tres localidades presentan una escala y densidad poblacional relativamente análoga[11] a Victoria. La ciudad de Paraná, capital de la provincia de Entre Ríos, es la localidad de mayor jerarquía y de mayor cantidad de población entrerriana -con 247.863 habitantes-, y se encuentra a 118 km de Victoria. Sin embargo, Victoria se sitúa a 60 Km de la ciudad de Rosario a partir de la inauguración del Puente Rosario-Victoria en el año 2003, hecho que desencadena una profunda transformación regional -especialmente en esta localidad[12]-:

[11] Inclusive menor, como los casos de Nogoyá y Diamante.

[12] Si bien otras localidades ribereñas -como sucede con San Nicolás de los Arroyos que se encuentra a una distancia semejante a Rosario, 70Km-, presentan interconexiones con el denominado Gran Rosario, la dinámica territorial es distinta. La situación de "aislación" de Victoria en relación a otros núcleos poblados, la integración de Rosario con el territorio insular -de jurisdicción de Victoria-, la potencialidad de las nuevas relaciones posibilitadas por la conexión Rosario-Victoria -entre otras causas-; ocasionan que se plantee la inclusión de este localidad al estudio de la ribera metropolitana de Rosario. San Nicolás, por ejemplo, si bien está presente en

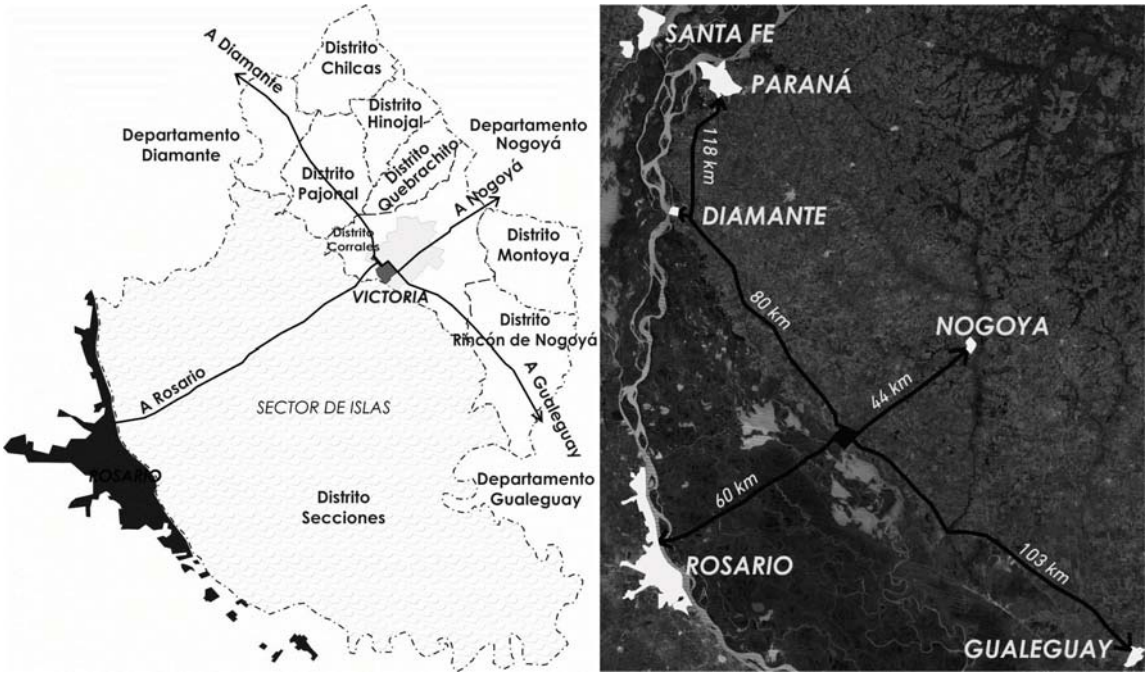


Fig. 3. Izq.: Jurisdicción del Departamento Victoria - Entre Ríos. Der.: Distancias de la ciudad de Victoria en relación a las localidades más cercanas. Fuente: Elaboración propia.

> "De ciudad estancada en un rincón de la provincia de Entre Ríos, con reducida conectividad con el resto del país pasa a tener contacto directo con la región centro del país al ubicarse sobre el eje vial que vincula a tres países de América del Sur, Brasil, Argentina y Chile, desde el Atlántico hasta el Pacífico. La construcción de la conexión vial sobre el Río Paraná que la pone en contacto directo con Rosario es la obra que da lugar a esta transformación creciente de la ciudad que aún continúa" (Bragos, Vassallo, 2010:41).

Esta conexión física, si bien se efectiviza hace poco más de una década, se encuentra presente en la historia regional que durante más de 150 años diversos actores han reclamado incesantemente la concreción de dicha unión[13]. De manera que, ese imaginario que refleja el vínculo de Victoria con la Región Metropolitana de Rosario se hace presente también en la carta actual de presentación al mundo de la propia Municipalidad de Victoria:

> "Victoria es un municipio del departamento Victoria (del cual es cabecera) en la provincia de Entre Ríos, República Argentina. El municipio comprende la localidad del mismo nombre, la localidad de Charigüé y áreas rurales e insulares. Se encuentra a 60 km de Rosario (Provincia de Santa Fe, comunicada con ésta mediante la ruta nacional N° 174 que cruza el Puente Nuestra Señora del Rosario y un complejo de 12 puentes más pequeños. Esta vía de comunicación concesionada se habilitó en 2003, se denomina en su conjunto Conexión Vial Rosario-Victoria sobre el río Paraná, y permite la conexión más directa entre Chile y Brasil (ruta eje del Mercosur)".[14]

Es decir, en su presentación oficial, Victoria únicamente hace referencia a Rosario, no mencionando ninguna otra localidad u articulación con el resto de las ciudades entrerrianas. Si bien esto se entiende, dado el carácter de jerarquía a nivel nacional que presenta la ciudad de Rosario, también así manifiesta el grado de interrelación existente con ésta -especialmente a partir de la construcción del mencionado puente-. Esta conexión vial -como

procesos metropolitanos de la región -especialmente con su localidad vecina de Villa Constitución-, su dinámica territorial con otras localidades bonaerenses -como Ramallo, San Pedro, Baradero, Pergamino, entre otras-, ocasionan otras dinámicas de interacción inter-regional -no abordadas en la presente tesis-.

[13] Se remite al lector a la "Cronología histórica de la conexión entre Rosario y Victoria" en el capítulo 4 -Parte II.

[14] Información General de la ciudad de Victoria en www.victoria.gob.ar.

desarrollamos en el capítulo 6- marca un quiebre estratégico de reposicionamiento geopolítico a nivel internacional y genera también así, diversas transformaciones en el ámbito local, a partir de nuevos vínculos, relaciones y potencialidades -económicas, turísticas, sociales, culturales, entre otras-. Es así que, desde antes de la inauguración del puente, diversos actores en Victoria manifiestan que "por la distancia somos conscientes que vamos a pasar a ser como una localidad más del aglomerado Rosarino" (La Capital, 16 de Febrero del 2003)[15].

Frente a la inminente conexión con Rosario y su región, la ciudad de Victoria -desde fines de la década de 1990- atraviesa diversas transformaciones a partir de su reposicionamiento en este territorio. Por lo cual, se producen nuevos emprendimientos vinculados principalmente al turismo y a la recreación, como también a ofrecer nuevas áreas residenciales asociadas al paisaje del campo, del río y sus actividades náuticas. Por ejemplo, el mercado inmobiliario también se ve prontamente alterado frente a la alta expectativa de la nueva conexión inter-regional. Nuevos barrios cerrados, como el Solar de Victoria de 572 Has o el Club de Campo Los Algarrobos de 350 Has, cambian la morfología territorial de la localidad junto a diversas inversiones y emprendimientos asociados a la atracción de nuevos visitantes y residentes.

En este sentido, los cambios en los flujos de movilidad de personas no sólo involucran a los victorienses que se trasladan frecuentemente a Rosario para acceder a los servicios[16] ofrecidos por la gran ciudad, sino también se produce el efecto inverso. Es decir, rosarinos y habitantes de la orilla occidental acuden a Victoria periódicamente, ya sea en búsqueda de nuevos modos de habitar -asociados al paisaje ribereño e insular- o atraídos por nuevas ofertas turísticas-recreativas. De manera que, Victoria se transforma en receptora de un despliegue de nuevas actividades, experimentando alteraciones respecto a la apropiación y los usos del suelo -especialmente sobre la ribera del Paraná, donde se localizan mayoritariamente estas transformaciones-. Como explica Schweitzer (2008), estos nuevos procesos han ido desplazando a las actividades tradicionales, incrementando sus visitantes en gran medida[17]. De modo que, las expectativas de un nuevo desarrollo reposicionan tanto al sector privado como a las autoridades locales frente a los nuevos escenarios que comienzan a perfilarse con la concreción del puente (Bragos, Vassallo; 2010).

La ciudad de Victoria reposiciona su rol en el territorio, convirtiéndose en un nuevo centro turístico para la región, especialmente a partir de su atractivo ribereño e insular. En este sentido, la costanera es el principal espacio elegido para comenzar sus mayores transformaciones, inaugurándose en el 2005 el balneario principal de la ciudad -estando aún en curso el proyecto del Plan Maestro del Frente Costero-. Asimismo, los emprendimientos asociados al turismo han sido punta de lanza de este proceso: en el 2004 se inaugura el Hotel 5 estrellas Sol Victoria Hotel-Spa-Casino[18], siendo el primer hotel de esa jerarquía en toda la región[19]; como el Casino de Victoria, inaugurado en el 2005 -resulta también el primer casino del Gran Rosario y alrededores-.

[15] Palabras de Daniel Zabala, presidente de la Federación Económica de Entre Ríos, el 16 de Febrero del 2003 - Diario la Capital.

[16] Principalmente educación -universitaria-, salud y servicios terciarios.

[17] *"En el 2003, año en que se inauguró el enlace, alcanzaron a 80.000 los visitantes, en el 2004 llegaron a ser 120.000 y en el 2005, ya con el Casino inaugurado, la cifra superó 1.200.000 visitantes"* (Schweitzer, 2008: 18-19). Según datos de la Dirección de Turismo de Victoria.

[18] A su vez, se incrementa en gran medida la plaza hotelera.

[19] La ciudad de Rosario inaugura su primer hotel 5 estrellas "Ros Tower" en el año 2006, y el hotel "City Center" en el año 2009.

Fig. 4. Mapa turístico de la ciudad de Rosario - Ente Turístico de Rosario MR - Año 2005 (aprox.).
Fuente: Mapoteca de la Biblioteca Nacional de la República Argentina.

También así, el parque temático y termal Victoria del Agua -de 200 Has aproximadamente- se constituye en un gran foco de atracción turística. Frente a estos hechos, se verifica que no solo Victoria *se acerca* a la dinámica metropolitana de Rosario, sino también el Gran Rosario *va hacia* victoria. Resulta ejemplo de esto, los planos turísticos de Rosario que incorporan como paseos recreativos de la ciudad a Victoria. En la figura 5, vemos el "Mapa de Rosario" desarrollado por el Ente Turístico en la primera década del 2000, en el cual se identifican dos particularidades que contribuyen a la argumentación de la relevancia de la ribera y de la integración de las dos orillas. Por un lado, este plano solo presenta el frente ribereño de la ciudad -desde la cabecera del mencionado puente hasta la Ciudad Universitaria-. Por el otro lado, expone en una mayor escala los focos turísticos principales de Rosario, cartografiando cuatro paseos recomendados: el centro de la ciudad; el Parque Alem; Fisherton y la ciudad de Victoria. Es decir, incorpora a esta última como un paseo más de Rosario.

Es de remarcar que si bien el gran territorio insular[20] frente a la ciudad de Rosario corresponde a la jurisdicción de Victoria, la interconexión entre la ribera occidental del Paraná y las islas frentistas a esta orilla presenta un alto nivel de conectividad, mucho mayor

[20] A excepción de algunas islas que corresponden a la jurisdicción de Santa Fe -cuya superficie es mínima en relación a las correspondientes a Entre Ríos-.

respecto a la ciudad de Victoria a 60 Km de distancia. Especialmente en las últimas décadas, la vinculación de los habitantes rosarinos[21] con el delta del Paraná, como de los habitantes isleños con Rosario[22], registra una relación tan estrecha y dinámica que para el imaginario colectivo las islas forman parte de Rosario -ver capítulo 8 "*Nuevos modos de habitar*"-. Éstas son frecuentadas asiduamente por los habitantes del territorio occidental al río. La flota náutica se incrementa vertiginosamente en los últimos años, como también las actividades y emprendimientos insulares -sobre este tema profundizamos en el capítulo 9-.

Además, las cinco bajadas del puente a las zonas de islas posibilitan una apropiación mayor de este territorio insular, pero no solo desde la perspectiva recreativa y de disfrute, sino también en gran medida desde la producción -ganadería, apicultura, entre otras-. Esta conexión este-oeste se constituye como un eje clave de intercambio de flujos inter-regionales -ya sea de movilidad de mercancías y de personas-. Según datos del INDEC, en el año 2012 se registra el paso de 2.336.551 vehículos, lo que significa un promedio de más de 6.400 automotores diarios.

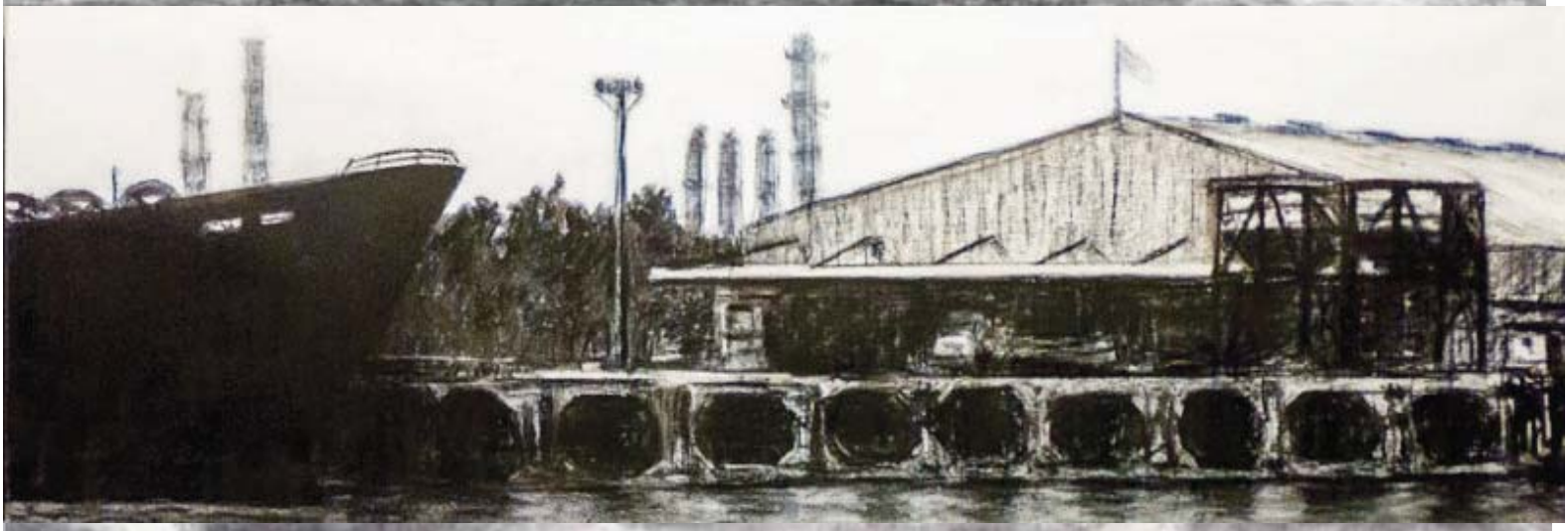
VEHÍCULOS PASANTES POR EL PUENTE ROSARIO - VICTORIA				
PERÍODO	TOTAL	AUTOMOTORES LIVIANOS	OTROS VEHÍCULOS	RECAUDACIÓN POR PEAJE
2008	2.101.307	1.528.883	550.650	27.312.820
2009	2.095.082	1.603.451	491.631	26.830.098
2010	2.089.099	1.436.014	653.085	30.463.049
2011	2.273.225	1.601.430	671.795	32.235.133
2012	2.336.551	1.651.105	685.446	32.945.820

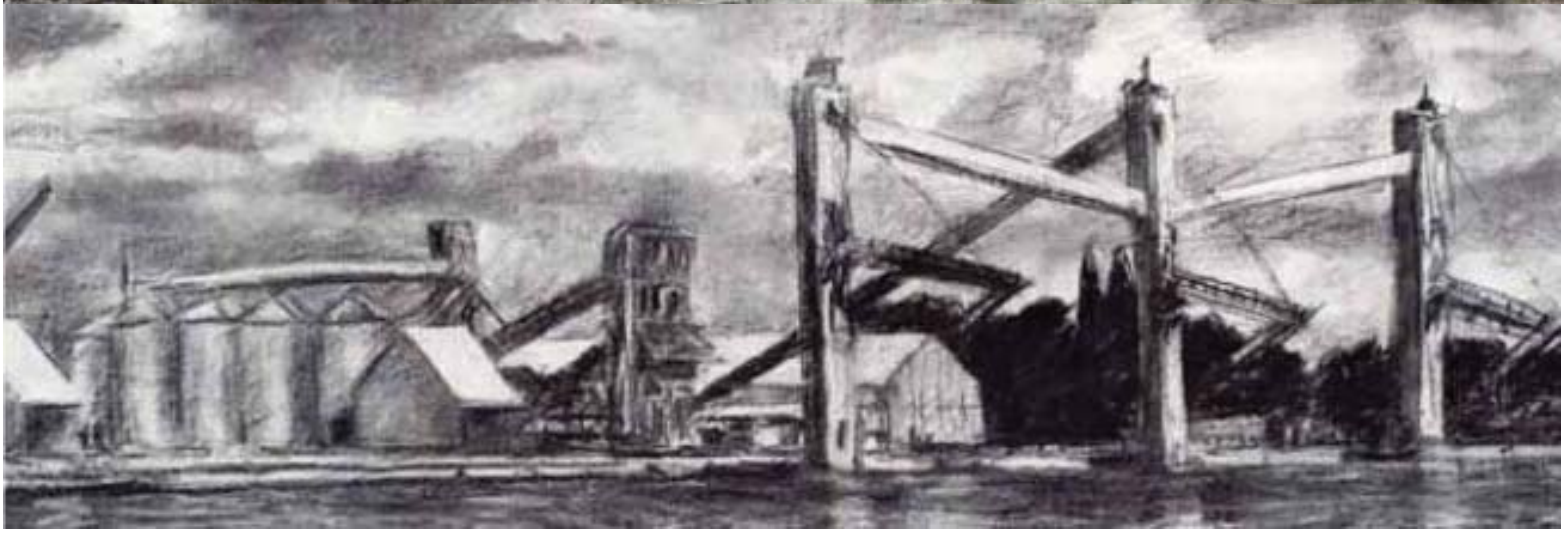
Cuadro N° 2. Vehículos pasantes por el puente Rosario - Victoria. Fuente: Elaboración propia en base a Indec - Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI).

En la presente investigación consideramos que los límites jurisdiccionales abstractos condicionan la mirada sobre el territorio. Es decir, las divisiones políticas parecen materializarse y constituirse en barreras físicas que impiden la visión global de los procesos intervinientes en el espacio concreto. Los cuales comprenden otras lógicas y exceden dichos límites. Justamente, muchas veces la visión taxativa sobre el territorio impide dar respuestas eficaces a conflictos comunes que superan las jurisdicciones intervinientes -por ejemplo, como sucede con la problemática ambiental vinculada al Delta del Paraná, que analizamos en el capítulo 10-. En este sentido, retomando a André Corboz, afirmamos que el territorio se encuentra en "perpetua metamorfosis", cambia sus relaciones estableciendo nuevos vínculos: "el territorio se extiende más allá, siempre diferente a lo que sabemos de él, a lo que vemos de él, a lo que queremos de él" (Corboz, 1983:36).

"Mirar más allá" de lo que sabemos, vemos y queremos de este territorio es el desafío propuesto en la presente tesis. Ampliar la mirada simboliza, en este sentido, un espacio de oportunidad y de nuevas potencialidades para comprender las lógicas territoriales y así, producir reterritorializaciones atentas a este palimpsesto territorial -junto a la complejidad de la interacción de sus capas antiguas con las contemporáneas-. En este desafío nos sumergimos completamente en los siguientes capítulos de la Parte III de esta investigación.

[21] Como del resto de las localidades de la orilla occidental del Paraná de la Región Metropolitana de Rosario.
[22] Especialmente habitantes de núcleos poblados como Charigüe, que al estar tan próximos a Rosario, frecuentemente asisten a la ciudad por provisiones o servicios.





PARTE III

[LA REINVENCIÓN DEL RÍO]

[Los capítulos que conforman la tercera parte de esta tesis tienen como objetivo analizar críticamente los diversos procesos de transformación presentes en la ribera de la Región Metropolitana de Rosario desde la década de 1980 hasta la actualidad, a fin de reflexionar sobre cuáles acciones contribuyen a la reinvención del río - desde una mirada atenta a las reglas genéticas locales- y cuáles profundizan los problemas y conflictos en el ámbito territorial de estudio]

INTRODUCCIÓN

"Si el conocimiento del pasado lejano resulta útil, ¿cómo no ha de serlo el del relativamente próximo…?"
JUÁN ÁLVAREZ (1943)

En la tercera parte de esta investigación se plantea analizar críticamente los procesos acontecidos desde la década de 1980 en la ribera de la Región Metropolitana de Rosario. Si bien gran parte de éstos toman lugar en las reconversiones contemporáneas de diversos *waterfronts* a nivel global -como desarrollamos en la Parte I-, vemos que el contexto local, con sus vulnerabilidades y sus potencialidades, presenta características particulares que requieren ser estudiadas específicamente. De manera que, a continuación, a través de seis capítulos temáticos explicamos las principales tendencias de transformación de este territorio en las últimas tres décadas. Nos enfocamos a interpretar los procesos de desterritorializacion-reterritorialización que toman lugar en el ámbito territorial de estudio, a fin de identificar cuáles de ellos resultan reinvenciones del río desde una mirada asociada a las reglas genéticas del lugar, y cuáles, en cambio, profundizan los conflictos y tensiones en este frente ribereño.

En el **capítulo 5** se abordan las transformaciones en la planificación de este territorio, a partir de una conjunción de factores que posibilitan abordar el mismo desde una perspectiva atenta a la ciudad real, de revisión permanente y de acontecimiento colectivo. En este sentido, especialmente en la ciudad de Rosario se identifican ciertas continuidades de acción y lineamientos estratégicos desde mediados de la década de 1980. Asimismo, en los últimos años, diversas localidades de la región han comenzado a desarrollar directrices de planificación a través de la realización de diversas normativas y/o planes urbanos. La relevancia de la mirada metropolitana, a pesar de presentar avances y retrocesos, se ha mantenido presente como componente clave en el planeamiento contemporáneo del ámbito territorial estudiado.

En el **capítulo 6** se analizan los cambios de los sistemas de producción -a nivel internacional y nacional-, enfocando el estudio de su correlato territorial en la ribera metropolitana de Rosario. Especialmente a finales de la década de 1980 se implementan una serie de cambios políticos-económicos que cambian el rol del Estado y comienza un profundo proceso de reestructuración. En este período se suceden complejas repercusiones, especialmente a partir de las presiones de la globalización sobre el ámbito local que conllevan a producir diversos cambios en: las lógicas del mercado, las tecnologías, las organizaciones de las infraestructuras ferro-portuarias, en la estructura productiva-industrial y en la agrícola-ganadera, entre otras. También así surgen nuevas potencialidades, a través

Imágenes pág. 164: **Félix Eliazar Rodríguez.**

de la creación de redes de organización territorial -como el MERCOSUR en 1991-. No obstante, a pesar de este crecimiento y posicionamiento regional en el marco internacional, las presiones exógenas del capital ocasionan, a su vez, diversos conflictos en la realidad local.

El estudio de las huellas materiales e inmateriales, desde el abordaje del patrimonio territorial, es desarrollado en el capítulo 7. En el mismo se analiza la importancia de la valorización de los componentes culturales y de las marcas históricas en los procesos de transformación contemporáneos. En este sentido, el imaginario colectivo y las representaciones culturales presentan un rol clave en la preservación de las huellas identitarias de la ciudad y la región. El patrimonio territorial, si bien se aborda desde una perspectiva atenta a sus caracteres históricos, se propone desde una reinterpretación y reapropiación a partir de las necesidades actuales de la sociedad local. Es decir, se considera al mismo no como un componente estático a *museificar* sino como un elemento activo de reinvención territorial.

A su vez, en el período estudiado en esta tercera parte, se identifican nuevas tendencias en los modos de producción del hábitat como también la consolidación de procesos presentes en décadas anteriores -sobre este tema se centra el capítulo 8-. En el mismo se estudia la diversidad existente de los modos de habitar de la ribera metropolitana de Rosario. Paradójicamente, en este frente costero, por un lado se incrementan las urbanizaciones cerradas y viviendas de alto standing -para clases altas y medias altas-; y por el otro, se acrecientan los asentamientos irregulares y hogares con condiciones de hacinamiento. Se identifican así tensiones y problemáticas que conducen a fragmentar la sociabilidad urbana y el encuentro con el otro.

El capítulo 9 desarrolla el cambio en la relación entre el Paraná y la población de estas localidades ribereñas. Se registra una reconquista del río y sus islas como espacio recreativo, incrementando la práctica de actividades náuticas-deportivas. De este modo, se logran concretar viejos anhelos de reconectar la trama urbana con la ribera, a partir de la continuidad de espacios públicos y de la creación de nuevos accesos y vínculos con el frente fluvial. Esta reinvención del río desde el ocio posiciona al sector de estudio como un nuevo foco de turismo regional, presentando especialmente en los últimos años nuevos desarrollos y potencialidades en su estructura metropolitana. No obstante, esta reinvención recreativa entra en conflicto con otros usos y la práctica del río muchas veces no se realiza desde una perspectiva atenta al mismo. Se identifica también una tendencia a valorar el paisaje ribereño como objeto del mercado turístico, llegando a poner en riesgo al propio ambiente.

Finalmente, en el capítulo 10, se propone reflexionar sobre la complejidad ambiental del ámbito territorial de estudio. Se analiza su matriz fluvial, su biodiversidad, como también los problemas que se presentan en los últimos años. Asimismo, se aborda el rol de la legislación vigente en materia de protección ambiental, a fin de identificar su articulación, cumplimiento y accionar.

La reinvención del río se constituye como factor potencial de reterritorialización, ya que a través de la misma se posibilita reinterpretar y fortalecer su propia identidad. No obstante, vemos que en estos modos de producción territorial -que engloban la reconquista del río-, existen acciones que, contrariamente a favorecer la integración regional, contribuyen al distanciamiento entre poblamiento humano y ambiente. En este sentido, se profundizan las tensiones presentes en este frente fluvial. Por lo cual, se propone a continuación, interpretar las diferentes lógicas que subyacen a cada uno de estos procesos de transformación, a fin de identificar aquellos intereses contradictorios que tienden a anular las lógicas propias del territorio, como también a reconocer las acciones atentas al desarrollo integral que buscan alcanzar su propia sostenibilidad.

05 NUEVAS MIRADAS EN LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

"En cada instante hay más de lo que la vista puede ver, más de lo que el oído puede oír, un escenario o un panorama que aguarda ser explorado. Nada se experimenta en sí mismo, sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello, con el recuerdo de experiencias anteriores (...) Todo ciudadano tiene largos vínculos con una u otra parte de su ciudad, y su imagen está embebida de recuerdos y significados. Los elementos móviles de una ciudad, y en especial las personas y sus actividades, son tan importantes como las partes fijas. No somos tan sólo observadores de este espectáculo, sino que también somos partes de él, y compartimos el escenario con los demás participantes"

KEVIN LYNCH (1959)

Entre las décadas de 1960-1970, la crisis del modelo de planificación tradicional trasciende internacionalmente en las esferas académicas, profesionales y administrativas, dada la necesidad de abordar el territorio con una mirada cercana y directa a la "ciudad real"[1]. En este contexto, Rosario registra una acumulación de experiencias potenciales respecto a una redefinición de la planificación local desde una mirada que atiende a su producción y utilización como acontecimiento colectivo. Estas nuevas directrices se legitiman desde el accionar de la administración pública, a partir de la recuperación democrática de 1983. Se resignifican así, ideas y debates en torno al rol de la arquitectura en la ciudad, ya establecidas desde la década de 1970 en otras instituciones locales como la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño -FAPyD- y el Centro de Arquitectos Rosario -CAR-. De este modo, se afronta un nuevo compromiso frente al escenario contemporáneo de las demandas colectivas, reconociendo la caducidad de los instrumentos urbanísticos existentes.

Fotografía página anterior:
Cecilia Galimberti

[1] Se remite al lector a leer el presente capítulo junto al "*Mapa de la Planificación - Parte II*" (ver anexo capítulo 5).

Es a partir de la articulación de diferentes actores, en diversas instituciones, enriquecidos por la circulación internacional de nuevas ideas y estrategias urbanísticas que se prefigura un cambio en la manera de soñar y transformar físicamente la ciudad. El retorno de la democracia permite la continuidad de políticas urbanas con lineamientos y objetivos esenciales de transformación territorial. Las nuevas directrices están basadas en el sentido colectivo de las necesidades sociales y en la actualización permanente del conocimiento de la ciudad real como el camino para construir cotidianamente el proyecto continuo de compromiso democrático.

Como desarrollamos en la Parte II, Rosario cuenta con amplios antecedentes de planificación urbana desde comienzos del siglo XX. Esta cultura del planeamiento que presenta la ciudad y su región es retomada en este período a través del detallado análisis de las propuestas de los planes anteriores, respetando aquellas ideas estructurales que se consideran esenciales para la transformación urbana[2]. Sin embargo, se aborda desde una mirada crítica y se ponen a prueba los instrumentos de planificación existentes -los cuales resultan ineficientes y caducos frente a las nuevas demandas reales del territorio-. Se plantea así, la necesidad de reelaborar una planificación más acorde a la ciudad real. La cual demanda nuevos enfoques metodológicos y nuevos instrumentos de análisis e intervención, en sintonía con las miradas internacionales.

Se constituye en la ciudad de Rosario, en este período, el mayor aporte a los avances de la redefinición del campo de lo popular, de los nuevos roles del Estado, del creciente potencial público de accionar privado, como también de las demandas características de la función pública del urbanismo. A partir de este cambio de mirada, se emprende el desafío de saldar la deuda acumulada del pasado, a través de: la recuperación de tierras ferro-portuarias para usos urbanos, la provisión de equipamiento, infraestructura, espacios públicos -tanto de escala barrial como urbana-, entre otros; dando así vuelta de página a la historia de la planificación local.

En este proceso de transformación urbana, resulta clave la articulación entre diferentes actores académicos, profesionales y políticos -en conjunto con las esferas de intercambio internacional-. Los mismos se encuentran con el objetivo común de elaborar políticas atentas a la transformación cotidiana de la ciudad que respondan a los intereses de todos los ciudadanos. Esto se refleja en la voluntad de continuidad de políticas públicas consensuadas, a través de las distintas gestiones administrativas -a pesar, en muchos casos, de pertenecer a distintos partidos políticos-. Como explica Juan Carlos Viotti (comunicación personal, 2008), los aspectos más significativos que presenta la ciudad de Rosario, justamente se deben a que nunca hubo marcha atrás en las políticas esenciales de transformación vinculadas a las nuevas condiciones territoriales y sociales, a los cursos de acción básicos elaborados desde una lectura estratégica sobre la ciudad presente, dinámica y de revisión permanente[3].

Resulta necesario destacar que en este capítulo se realiza un análisis detallado del caso de Rosario, ya que es en esta ciudad donde se posibilita y se produce este cambio de mirada a partir del cual se inserta en un marco continuo de desarrollo de políticas de planeamiento y gestión. La transformación del proceso de la planificación de Rosario resulta clave para comprender las directrices e intervenciones que se producen, desde mediados de la década de 1980 hasta la actualidad, en toda la región. Las demás localidades del frente costero

[2] Es de destacar en los diversos planes la reiteración de los temas centrales para la ciudad y su región desde el Plan Regulador de 1935 -de Guido, Della Paolera y Farengo-; principalmente se evidencia la necesidad de la reestructuración ferro-portuaria y la restitución del diálogo entre ciudad y río.

[3] A partir de estos diversos factores, Rosario se convierte desde la década de 1980 en referente a nivel nacional de planificación democrática del territorio.

metropolitano no registran procesos similares simultáneos, existiendo notables diferencias y desequilibrios respecto al desarrollo de planes y propuestas de planificación[4]. Es ejemplo de esto que aún hoy gran parte de las mismas no presentan Planes Urbanos y/o Estratégicos, como a su vez, algunos de estos poblados ni siquiera poseen lineamientos claros respecto al ordenamiento urbano-territorial. No obstante, a pesar del gran contraste existente entre Rosario y el resto de las localidades, esta ciudad ha marcado un cambio fundamental -constante en el tiempo- que ha servido de influencia al resto de los poblados del área.

Asimismo, en estos últimos treinta años, se retoman las ideas vinculadas a fortalecer la planificación metropolitana del territorio del Gran Rosario a través de distintas iniciativas, estudios y diagnósticos. En este sentido, desde diversas localidades de la Región Metropolitana de Rosario se comienza a transitar un camino hacia una planificación local y metropolitana, articulada e integrada. Se identifican decisiones que proponen establecer lineamientos y organismos de coordinación que permitan partir de objetivos comunes a fin de transformar las problemáticas en potencialidades, y así, desde la unidad, reinventarse a sí mismos.

5.1 Un cambio de mirada. (Década de 1980)

5.1.1 Hacia un cambio en la planificación urbana.

En la década de 1980, la crítica al urbanismo moderno ya estaba instaurada internacionalmente. El fin de los CIAM[5] en los años cincuenta implicó, no sólo una pérdida institucional, sino el fin de todo un sistema de ideas. La ciudad funcional -basada en el *zoning-,* junto a los mecanismos de control imaginados para materializarla, muestra sus límites. Aparecen así nuevos paradigmas, muchos de ellos en el sentido de una recuperación social, antropológica, del valor de la ciudad.

En Francia, por ejemplo, desde finales de los cincuenta, el marxismo humanista de Henri Lefebvre reclama al espacio urbano el derecho a la ciudad. Posteriormente en el mismo país se suma otra visión de rechazo a los postulados de la planificación moderna, a través de la sociología urbana de Manuel Castells, quien aboga por un estudio interdisciplinario de la ciudad. A su vez, en Italia, a comienzos de la década de 1960, un grupo de arquitectos autodenominados *la Tendenza,* y liderados por Aldo Rossi, postulan la recuperación del tejido urbano colectivo, histórico, a fin de recuperar a la ciudad como expresión social. Según explica García Vázquez (2004), estos profesionales plantean redefinir una ciencia urbana otorgando un estatuto científico al urbanismo. En el libro "*La Arquitectura de la Ciudad*", Rossi se refiere a la ciudad como producto de la colectividad, como expresión social y formula la figura de ciudad análoga como modo de vincular la historia, la memoria y el proyecto.

Estas ideas y planteos urbanísticos se articulan con las miradas españolas, especialmente en Cataluña en la década de 1970, cuando la recepción de "*La Arquitectura de la Ciudad*" llega a "trastocar toda la concepción del urbanismo catalán" (M. Torres Capell citado por Saiz Gutiérrez, 2006:87). Los análisis morfo-tipológicos presentes en dicha obra serían catalizadores de un amplio movimiento que daría lugar a la mayor aportación de la cultura urbanística catalana[6]: el morfologismo, representado por el Laboratorio de Urbanismo de

[4] Esto se debe principalmente a la reducida escala que presentan estos municipios y comunas en comparación con Rosario.

[5] Congreso Internacional de Arquitectura Moderna.

[6] A finales de la década de 1970, Cataluña atraviesa la transición hacia la democracia, período en el cual se desarrolla un pensamiento urbanístico democrático. Como explica Borja (2010), el vínculo entre la crítica intelectual y cultural de los 70s resultan el germen fundamental de los principales proyectos urbanísticos que se

Barcelona, dirigido por Manuel Solá-Morales. Las propuestas teóricas y metodológicas del mencionado Laboratorio se difundirían a toda España -teniendo también una relevante presencia en Rosario[7]-.

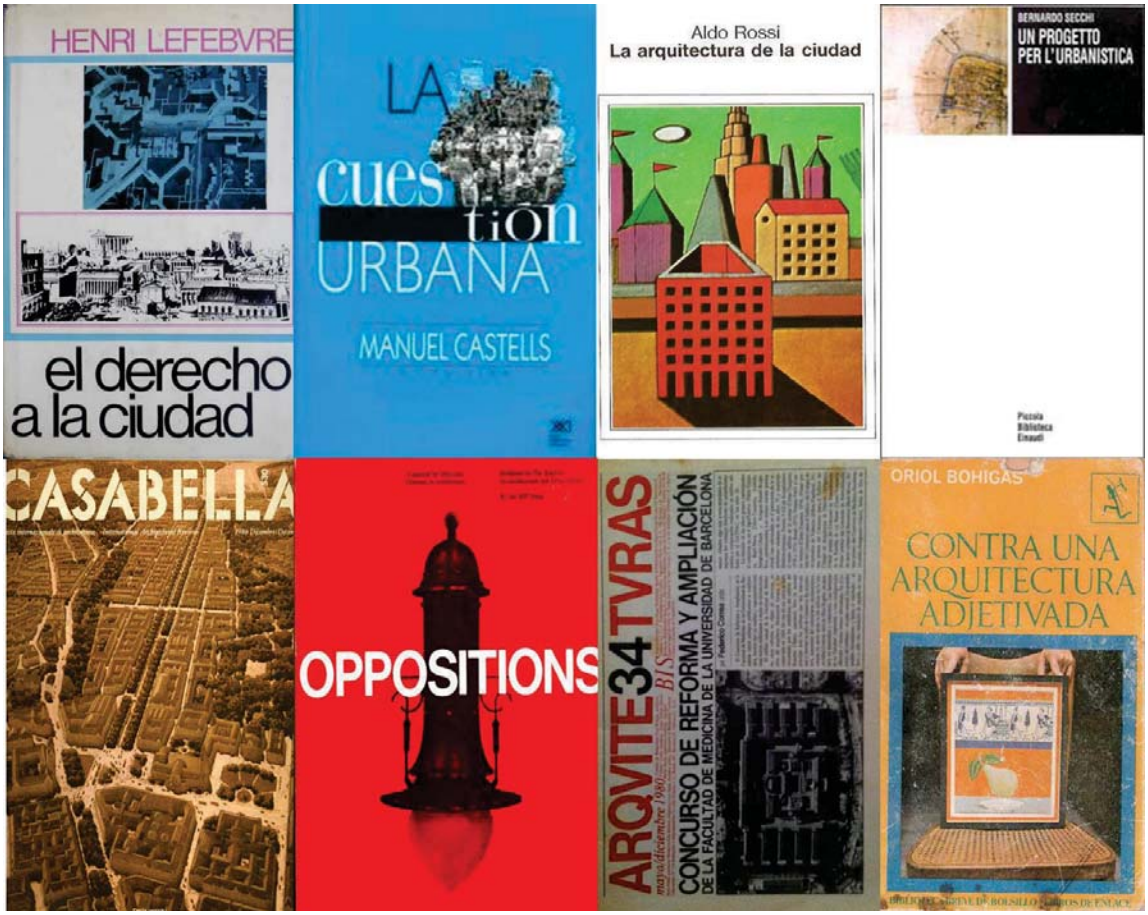


Fig. 1. Cambio de mirada de la planificación tradicional: Diversos libros y revistas publicados en los '60, '70 y '80. Fuente: Archivo personal.

En este contexto, resulta clave la figura de Oriol Bohigas, quien a través de sus múltiples publicaciones, la Escuela de Barcelona y la revista Arquitecturas Bis, plantea una participación de la arquitectura en la vida social mediante la afirmación de su propia identidad. Bohigas sostiene que a través de la arquitectura se construye ciudad y reclama la necesidad de superar los planteos demasiado esquemáticos del racionalismo. Según plantea Ezquiaga:

> "El reiterado fracaso de los planes generales como anticipación a largo plazo de la forma o modelo territorial pone de manifiesto la asimetría entre la simplicidad de las técnicas urbanísticas y la complejidad del fenómeno social –la construcción de la ciudad- sobre el que dichas técnicas se aplican. (…) En los años sesenta la reacción teórica frente al esquematismo funcionalista focalizó su atención sobre la dimensión dinámica de los hechos urbanos" (Ezquiaga, 1998: 10).

desarrollan durante la década de 1980 en Barcelona: "Hubo veinte años de reflexión, de crítica y de combate y veinte más, los ochenta y noventa, de acción y de transformación de la ciudad" (Borja, 2010:78).

[7] Principalmente, a través del encargo del proyecto del Parque de España en 1978, el cual es realizado por el estudio de arquitectura barcelonés Martorell-Bohigas-Mackay. Se remite al lector al capítulo 7 y su respectivo anexo.

Como explica Font (2002; 2004) la crisis del planeamiento tradicional refleja la necesidad de un nuevo marco de planificación estratégica, concebida desde la diferenciación entre "planes estructurantes" -también llamados directores- y "planes operativos" -incorporados en los anteriores-. Se afronta en este debate el modelo anglosajón -"el plan concertación"- con el modelo continental -"plan ley"-. El primero se caracteriza por otorgar gran flexibilidad al plan, sin embargo, los derechos y obligaciones urbanísticas del desarrollo territorial se definen recién en el momento de la actuación. Mientras que el segundo se caracteriza por la definición normativa de los derechos en el uso del suelo y de la edificación, pero también por la rigidez del sistema de planeamiento.

Por lo cual, las discusiones en torno a estas problemáticas permiten nuevas claves de lectura para la renovación del planeamiento urbanístico, a fin de asociar ventajas de ambos sistemas. Italia se convierte nuevamente en el centro de este debate durante las décadas de 1980 y 1990. En este contexto, se distingue el posicionamiento de Bernardo Secchi –profesor del Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia-, quien a partir de las nuevas condiciones urbanas reclama fundar una nueva metodología de análisis -a fin de elaborar planes que seleccionaran los proyectos a través de la especificidad del lugar-. Como explica García Vázquez (2004), Secchi plantea reducir al mínimo la expansión urbana sobre el territorio y dotar de significado a la ciudad existente -especialmente la periferia y zonas urbanas marginadas y degradadas-. Se propone establecer relaciones, "costuras" entre los distintos fragmentos que componen la ciudad.

El posicionamiento italiano sobre el cambio de la planificación resulta referente principal para la Actualización del Plan Regulador y la Revisión del Código Urbano de Rosario. La circulación de ideas a nivel internacional en estos años se realiza a través de numerosas publicaciones de libros y revistas[8], congresos internacionales, además de viajes e intercambios entre diferentes universidades. En Rosario, la FAPyD y el CAR forman parte de esta red. Docentes y arquitectos recientemente egresados de la Facultad de Arquitectura, obtienen becas de investigación en Europa[9], estudiando directamente de las fuentes del debate internacional -mencionadas anteriormente-. Los mismos, al regresar a Rosario, aportan estas nuevas perspectivas urbanas a través de una profunda reflexión en relación al contexto local tratando de encontrar nuevas lógicas de interpretación de las ciudades de reciente formación en la región (Martínez de San Vicente, 1998). Contribuyen así, tanto en la docencia -en el ámbito de la FAPyD-, como en la investigación -principalmente desde el CURDIUR[10]- Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales-, siendo protagonistas del debate y desarrollo de nuevas miradas sobre la planificación y el urbanismo, estableciendo nuevas relaciones entre proyecto urbano y ciudad real.

A su vez, el rol del CAR también resulta fundamental, tanto como organizador de diversas conferencias y seminarios -trayendo figuras como Oriol Bohigas en 1974 y 1978, Gandelsonas en 1980, entre otros-, como participante activo del debate entablado sobre

[8] Revistas como Casabella, Arquitecturas Bis, Revista 2C construcción de la ciudad, Oppositions, entre otras.

[9] Por ejemplo, los Arqs. Beatriz Chazarreta, Hector Floriani, Manuel Fernández de Luco e Isabel Martínez de San Vicente -recientemente egresados-, viajan a Italia, entre las décadas 1970-1980, estudiando con los principales protagonistas del debate internacional. Posteriormente, se reinsertan al ámbito local difundiendo estas ideas tanto en la Secretaría de Planeamiento y/o en la Facultad de Arquitectura de Rosario. Por ejemplo el Arq. Fernández de Luco es seleccionado por concurso a fin de integrar la nueva Dirección General del Plan Director, siendo coordinador de la misma y posteriormente Subsecretario de Planeamiento entre los años 1988-1989 y Secretario de Planeamiento entre los años 1990-1994. Asimismo, la Dra. Arq. Isabel Martínez de San Vicente y el Dr. Arq. Hector Floriani en 1985 colaboran con la Dirección General del Plan Director a través del convenio de la MR con CONICET-FAPyD, formando parte del equipo técnico encargado de realizar los estudios de diagnóstico de la ciudad de Rosario. Es de remarcar que estos profesionales han sido durante las últimas tres décadas docentes de la FAPyD; con lo cual se refuerza el postulado de la importancia del vínculo entre ambas instituciones -FAPyD y MR-.

[10] El mismo es un centro de investigación de la FAPyD-UNR.

las políticas urbanas emprendidas durante el gobierno dictatorial en el período 1976-1983. Es ejemplo de esto, la discusión expuesta en el Diario La Capital[11] en los primeros meses de 1983 entre el CAR y el intendente Alberto A. Natale. Asimismo, en este período se suman al debate otros actores sociales y políticos[12] que reclaman la falta de un nuevo plan urbano para la ciudad, como se manifiestan en las críticas publicadas en el Diario La Capital de mayo de 1983 que sostienen: "que se debe terminar con los anteproyectos faraónicos irrealizables que no fueron discutidos con los sectores interesados ni con los especialistas técnicos", ya que "esos planes no tienen en cuenta las necesidades presentes y las perspectivas de futuro de la ciudad" (La Capital, 9 de mayo de 2012).

5.1.2 Comienzo de una nueva etapa.

La recuperación democrática en 1983 brinda las bases para la creación de una nueva gestión urbana local, lo que genera un cambio total en la definición y estructura de la Secretaría de Planeamiento de Rosario. El Dr. Horacio Usandizaga, intendente recientemente electo, acude al CAR a fin de solicitar una sugerencia para el cargo de Secretario de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario. Desde esta institución se sugiere la figura del Arq. Juan Carlos Viotti. Este arquitecto cuenta con gran trayectoria[13] y experiencia en planificación urbana como también posee una participación activa en esos años en el propio Centro de Arquitectos. El Intendente Usandizaga, entonces, le propone a este arquitecto el cargo de Secretario de Planeamiento; quien acepta con la condición de que sea subsecretaria la Arq. María Delia Ansaldi -a quien conocía del IPRUL y de la Prefectura del Gran Rosario[14]-. Es así que, a pesar de una negativa inicial, el intendente finalmente acepta la fórmula Viotti – Ansaldi como los primeros Secretarios de Planeamiento del período democrático recientemente instaurado.

Juan Carlos Viotti (comunicación personal, 2008) explica que en el año 1984[15] comienza una etapa fundacional y pionera en la Secretaría de Planeamiento, ya que se define un nuevo modo de hacer planeamiento urbano, no definido hasta ese momento. Si bien la mencionada secretaría ya existía como tal, funcionaba como una repartición de apoyo a la Dirección de Obras Particulares –relacionada a la aplicación del Código Urbano-. De manera que, se plantea un cambio estructural del rol de la misma en la nueva gestión democrática, debido a que se pretende que ésta cumpla un papel coordinador entre todas las demás secretarías -a fin de articular acciones y obras-.

[11] Por ejemplo, en los artículos del Diario La Capital: "Se refieren a unos conceptos del Centro de Arquitectos" del 6 de Abril de 1983, y "Refiérense a aspectos de política urbana" del 5 de Mayo de 1983; se reflejan las miradas contradictorias entre la Municipalidad de Rosario –a través de la figura del intendente- y el CAR.

[12] Es de remarcar que, durante el período estudiado, el debate de los colectivos sociales sobre las políticas urbanas era prácticamente nulo. Esto se debe, por un lado, a la carencia de espacios disponibles para la confrontación y el debate, y por el otro, a causa de la dictadura -1976-1983-. Justamente es con el retorno democrático de 1983, en coincidencia con las nuevas miradas de planificación, que se plantea convocar la participación pública a fin de atender sus demandas colectivas.

[13] Juan Carlos Viotti trabaja desde 1957 en el Instituto de Planeamiento de Tucumán en el Plan Jujuy-Palpalá; posteriormente al regresar a Rosario ingresa en el Instituto de Planeamiento Rural y Urbano del Litoral -IPRUL-, fundado por Jorge Enrique Hardoy, realizando prácticas durante la mañana como asistente técnico de planeamiento y urbanismo y presenciando clases teóricas por las tardes a fin de estudiar las teorías internacionales presentes en esos años. Las mismas eran dictadas por figuras mundiales de la planificación, economía, sociología, geografía; como Pierre George, Mann y Mario Robirosa. Es de remarcar que el IPRUL contaba con un equipo multidisciplinar con figuras como Irma Rosa en estadística, el Dr. Arq. Yujnovsky de Buenos Aires -formado en Harvard-, el Dr. Dudnik en Economía, entre otros.

[14] Se remite al lector al capítulo 4 "Planificar el territorio", punto 4.3 "La conformación de un organismo metropolitano: Prefectura del gran Rosario".

[15] Los nuevos Secretarios de Planeamiento asumen a comienzos del año 1984.

Entonces, desde la Secretaría de Planeamiento se anuncia una nueva idea de Plan con motivo de la desactualización del Plan Regulador, concebido en la década de 1960, como también de las falencias que presenta su aplicación. Por tanto, resulta necesario una actualización de sus contenidos, una revisión de sus objetivos -debido el tiempo transcurrido desde su creación-, como también de dotarlo de un carácter dinámico. Esta postura, se fundamenta en las críticas y debates –tanto internacionales como locales- en torno al rol meramente normativo del urbanismo tradicional. Como plantea Campos Venutti:

> "El urbanismo tradicional es sobre todo un sistema normativo, donde la planificación es asumida como "metro para analizar la realidad". Un conocimiento más profundo del fenómeno urbano ha llevado a pensar en una planificación que "racionaliza" tendencias, estímulos ya presentes en el proceso urbano, y para ello han hecho falta evidentemente nuevos modelos de análisis y descripción de la estructura urbana. Nuevos modos de descripción del proceso urbano cuyos atributos son: mayor atención por la dinámica temporal; mayor flexibilidad; mayor conciencia del complejo de variables que intervienen en la definición de una estructura urbana, mayor sensibilidad por los aspectos políticos administrativos" (Campos Venutti, 1967; citado por Fernández de Luco, 1987b: 46).

De este modo, planteado el objetivo de actualizar el mencionado Plan Regulador, la Secretaría de Planeamiento en abril de 1985 forma el Equipo Técnico de la Dirección General del Plan Director. Para lo cual, convierte la oficina que dirigía Oscar Mongsfeld -quien apoya dicho cambio-, denominada Dirección General de Estudios Urbanos, por la nueva Dirección General del Plan Director. El propio Mongsfeld, a pesar de ser el principal profesional encargado de la realización del Plan Regulador de 1967, sostiene en 1982 a través del documento titulado *"Plan Regulador de Rosario: Diagnóstico para un nuevo emprendimiento"*, que "las falencias en la aplicación de un Plan Regulador (…) motivan en esta oportunidad no solamente una actualización de su contenido, sino también una revisión de sus objetivos, dado el tiempo transcurrido y el carácter dinámico que esencialmente le corresponde" (Mongsfeld, 1982). A fin de conformar dicha Dirección General se convoca a concurso para constituir un nuevo equipo técnico y se establecen convenios de participación con la FAPyD principalmente a través del CURDIUR y el CONICET - Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas-.

Se propone entonces, la necesidad de realizar un cambio notable en las bases de la ideas del Plan. Por lo cual, se plantea una profunda transformación del mismo, a fin de que éste deje de ser un proyecto terminado de ciudad -imagen a la cual hay que llegar- a cambio de que se constituya mediante líneas de acción y directrices. De manera que se establece realizar una estructura con sentido participativo-popular, de gestión continua, que posibilite interpretar el sentido profundo de la voluntad ciudadana. Si bien en esta etapa no llega a lograrse la participación pública en términos concebidos en la actualidad, la difusión y el debate resulta una de las bases del nuevo concepto de planificación propuesto. Esta iniciativa constituye un antecedente de gran importancia en las acciones participativas realizadas en las décadas posteriores.

En este sentido, se plantea la direccionalidad del Plan -de ahí el cambio de nombre de Plan Regulador a Plan Director-, con el objeto de que resulte un instrumento dinámico y abierto a nuevas lógicas existentes en la ciudad, ya que, como explica Viotti, "la que se ordena es una ciudad viva, que evoluciona" (Viotti, comunicación personal, 2008). A fin de crear un plan de estrategias con dinámicas combinadas, resulta indispensable partir de una actitud interpretativa sobre la ciudad -más que de imposición de normas-. Para lo cual, se parte de una primera etapa en la que se realiza un diagnóstico que posibilite un conocimiento profundo de la misma. A través de dicho estudio se tiene por objeto realizar una reconstrucción documental sobre el estado de la cuestión sobre la ciudad real, como así también de aquellos procesos que la construyen y de las lógicas que subyacen a los mismos.

Para cumplir este objetivo se parte de la puesta en vigencia del Plan Regulador en 1967 y se analizan tanto las normativas anteriores, como la incidencia de éstas sobre las transformaciones materiales de la ciudad[16].

5.1.3 El Plan como estrategia de acción.

La primera Secretaría de Planeamiento del retorno democrático se encuentra frente a una gran carencia de documentación actualizada y completa de la ciudad. Por lo cual, el primer paso consiste en estudiar y comprender la evolución de las principales variables de transformación de las décadas precedentes. Sobre esta necesaria base cognoscitiva, junto con la idea de intervención sobre procesos en curso, se fundamentan las bases para el trabajo de revisión y adecuación del Plan Regulador como de sus instrumentos de actuación.

Por este motivo, apenas constituida y conformada la Dirección General del Plan Director se comienza a trabajar para paliar ese déficit de conocimiento sobre la ciudad real. Los estudios[17] e investigaciones elaboradas se publican en el "Informe preliminar del Plan Director" y en el "Estudio Particularizado del Área de Atravesamiento Norte de la Ciudad de Rosario". Dichos documentos representan la reconstrucción exhaustiva del estado de hecho como también de los procesos en curso, sus características y tendencias.

A través de esta serie de investigaciones se identifican cuantiosas transformaciones que distancian la ciudad real de la ciudad soñada propuesta por planes anteriores. Esto contribuye a denotar la crisis de los instrumentos urbanísticos tradicionales y el carácter estático e inmutable del Plan Regulador de 1967. De este modo, se propone cambiar el concepto de Plan –visto como descripción de una ciudad ideal a la que hay que llegar- por un Plan que plantee estrategias de intervención basadas en la ciudad existente -pero posible a adaptarse a las variaciones y limitaciones del modelo de desarrollo-. Se plantea entonces un nuevo instrumento que se componga de direccionalidades de acción y de un cuerpo definido tanto legal -ordenanzas- como técnico, mediante indicaciones, proyectos y políticas de gestión.

En este sentido, la oficina del Plan Director "apunta a hacer evidentes los reales procesos de construcción de la ciudad, intentando (…) realizar una aproximación desprejuiciada a la ciudad real, para sacar a la luz los mecanismos ocultos, las lógicas subyacentes a su producción y transformación en el tiempo" (Fernández De Luco, 1987b: 42). Por lo tanto, se plantea realizar un salto cualitativo de los instrumentos de conocimiento y gestión urbana, verificando continuamente su vigencia y aplicación a lo largo del tiempo. Se propone así encauzar un mejor desarrollo urbano, entendido como el logro de un hábitat más equitativo que refleje una mejor calidad de vida para toda su población.

Se parte entonces de la realidad de hecho, teniendo en cuenta no sólo el estado físico de la ciudad sino también todas las decisiones urbanísticas previas. Esta premisa incluye por supuesto el Plan Regulador de 1967, que si bien la nueva Dirección General se propone actualizar -especialmente su metodología instrumental- también se plantea mantener vigente aquellos aspectos de sustancial validez, por ejemplo: el reconocimiento de valor primario de la componente ferroportuaria, los sistemas de recorridos urbano-territoriales y el sistema costero.

[16] El informe realizado en 1985 por la oficina del Plan Director hace referencia al vigente Plan Regulador 1967 como: "un Plan con falta de prioridades y estrategias de etapabilidad, que posee una gran brecha entre la ciudad real y las hipótesis de plan que son necesarias reconsiderar" (Municipalidad de Rosario, 1986).

[17] Realizados mediante un abordaje analítico-documental de la ciudad a fin de recomponer los procesos de construcción de la ciudad.

La ciudad, en estas casi dos décadas que transcurren entre la aprobación del Plan Regulador y del Código Urbano hasta la conformación de la Dirección General del Plan Director, se transforma y se regula de acuerdo a estos documentos. No obstante, especialmente en el período de la dictadura militar entre 1976-1983 se realizan obras por fuera de lo establecido en dicho Plan Regulador -por ejemplo las habilitaciones de nuevos componentes productivos en Puerto Norte-. A pesar de las reiteradas propuestas -desde el Plan de 1935- de liberar el sector ribereño central de Rosario de instalaciones portuarias, en la década de 1980, el mismo todavía se encuentra ocupado de estas actividades, ocasionando diversos conflictos en relación al tejido urbano circundante[18]. Asimismo, esto sucede con el entramado ferroviario, que si bien luego de la estatización de los ferrocarriles en 1948[19] se realizan diversas expropiaciones y levantamientos de ramales, la anhelada reestructuración se ve sujeta a diversas marchas y contramarchas. De manera que, a comienzos de la década de 1980 se registran áreas expectantes de transformación.

Fig. 2. 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 ferroportuarios de la ciudad de Rosario (1987).

A su vez, se realizan estudios respecto a la provisión de servicios e infraestructuras, como el sistema de pavimentos, el servicio cloacal, gas y agua corriente, zonas inundables, entre otros[20]. Los resultados de estos diagnósticos ponen en evidencia las limitaciones del Plan Regulador, como la falencia de varios de sus supuestos -especialmente los relacionados a la base demográfica y productiva- que han sufrido un profundo cambio en relación a las predicciones de expansión creciente a través del tiempo[21].

[18] El sector ribereño del área central se ve asiduamente afectado por los desprendimientos de polvillo que se sucede durante la carga de cereales; afectando principalmente al sector comprendido entre Av. Nuestra Señora del Huerto y Entre Ríos hasta la Avenida Belgrano y Santa Fe. Las actividades portuarias desarrolladas -el ingreso de caminos, carga y descarga de cereales, entro otras actividades-, ocasionan problemáticas al casco céntrico densamente poblado.

[19] Especialmente a partir de los postulados del Plan Rosario de 1952 -reivindicados por la Ley Nacional 16.052 de 1961- y por el Plan Ferrourbanístico del Plan Regulador de 1967.

[20] En base a estos análisis se comprende que a mediados de la década de 1980, la ciudad de Rosario presenta un 47% de su población sin servicios cloacales y un 25% de población sin servicio de agua corriente. Se registra asimismo, el estado de situación de la urbanización de la ciudad. Se identifican sectores efectivamente ocupados, zonas todavía no ocupadas pero ya comprometidas a un destino urbano y áreas todavía rurales con posibilidades de ser urbanizadas según el Código Urbano vigente en ese período. El análisis del estado de situación arroja como resultado la tendencia a una sub-ocupación de tierras y dispersión de la trama urbana, contradictoria a la capacidad de extensión de los servicios e infraestructuras.

[21] A través del análisis de la variable demográfica por ejemplo, se pone a la luz la imposible realización de aquellas previsiones que anuncian un crecimiento constante de la población municipal -2.300.000 habitantes para el año 2036-. Ya que se evidencia una desaceleración del crecimiento poblacional de la ciudad de Rosario desde la década de 1970. Asimismo, resulta notoria la diferencia del incremento de habitantes en los diferentes municipios y comunas del Gran Rosario en torno al propio municipio rosarino.

De este modo, a fin de poder reconstruir los procesos de transformación de la ciudad, se ponen en foco aquellos componentes que, en su modo particular de interrelación, caracterizan a la misma. Éstos son: los *hechos primarios*[22], aquellos que han demostrado una mayor capacidad de permanencia y estabilidad, y por lo tanto presentan una mayor capacidad de ser condicionantes de la estructura de la ciudad –morfológica y funcionalmente-; y *el tejido*, como la particular interrelación entre cada parte de la ciudad y el grupo de variables -como la subdivisión del suelo, edificación y distribución de usos-. A partir de la construcción de la base cognoscitiva de la ciudad, se permite enunciar las hipótesis de oportunidad de intervención y avanzar en el ajuste de los procedimientos de trabajo, tanto en las reparticiones municipales como en la articulación con agentes e instituciones ajenas a la administración municipal.

Finalmente, esta serie de estudios, debates y análisis sobre la ciudad existente decantan en las "Jornadas de divulgación sobre Ordenamiento Urbano y Aspectos Ferroportuarios de la ciudad de Rosario" realizadas los días 11 y 12 de mayo de 1987[23]. Estas jornadas se realizan con el objetivo de poner en conocimiento a toda la comunidad las etapas de avances de los estudios sobre el tema por parte de la administración municipal. Como anuncia el intendente Dr. Usandizaga en el discurso inaugural de las mismas:

> "Se organizan estas Jornadas de Divulgación, que tienen la finalidad de que a partir de una información básica puede iniciarse un debate, un proceso de participación sobre el tema del futuro de nuestra ciudad, apasionante sin duda, capaz de motivar a las instituciones y al hombre de la calle tras el lema: ROSARIO, LA CIUDAD PARA TODOS" (Usandizaga, 1987: 3).

En dichas Jornadas, el Arq. Fernández de Luco[24] expone el rol del Plan Director como estrategia de acción a fin de presentar al Plan como aquel que analiza, propone y produce las posibilidades y los modos de intervención –a diferencia del Plan tradicional que sólo denuncia los problemas-. Se anuncia al nuevo Plan como trinomio de: 1. *objetivos*, en cuanto enunciado de la intención de transformación; 2. *instrumentos*, para intervenir eficientemente sobre las distintas variables de transformación; y 3. *gestión*, a fin de utilizar tales instrumentos para la transformación efectiva de la ciudad según los objetivos planteados en el propio Plan.

De modo tal, que el valor del mismo consistirá en la utilidad que preste a la comunidad a fin de llevar adelante su proyecto de vida en sociedad y aumentar la calidad de vida urbana en términos de equidad. Se parte entonces, de reconocer a la ciudad de cada día como el resultado de la ciudad del día anterior con determinadas alteraciones relativas. Es decir, se identifica a la misma como obra de construcción que se retoma del estado existente y día a día se transforma en un nuevo proyecto de voluntad urbana. A través del seguimiento de dicho proceso, se permite descubrir cómo evaluar aquellas oportunidades de intervención efectiva, operando con aquellas articulaciones estabilizadas y sedimentadas respecto a la transformación de la ciudad. Por lo tanto, este nuevo Plan Director articula:

> "Las dos dimensiones, las variables primarias en cuanto una serie de ideas estructurales de referencia en relación a las cuales se buscan oportunidades de actuación; y una serie de indicaciones parciales, particulares, vinculadas a puntos precisos del territorio, a sus necesidades, oportunidades y posibilidades de transformación en un tiempo histórico determinado" (Fernández de Luco, 1987a: 51).

---

[22] Se comprenden como hechos primarios: la geografía, la costa, el ferrocarril, el sistema puerto-ciudad, las infraestructuras, la red vial jerarquizada, los servicios urbanos, entre otros.

[23] Las mismas son organizadas por la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario y con la participación de la Secretaría de Transporte de la Nación.

[24] Entonces coordinador de la oficina del Plan Director.

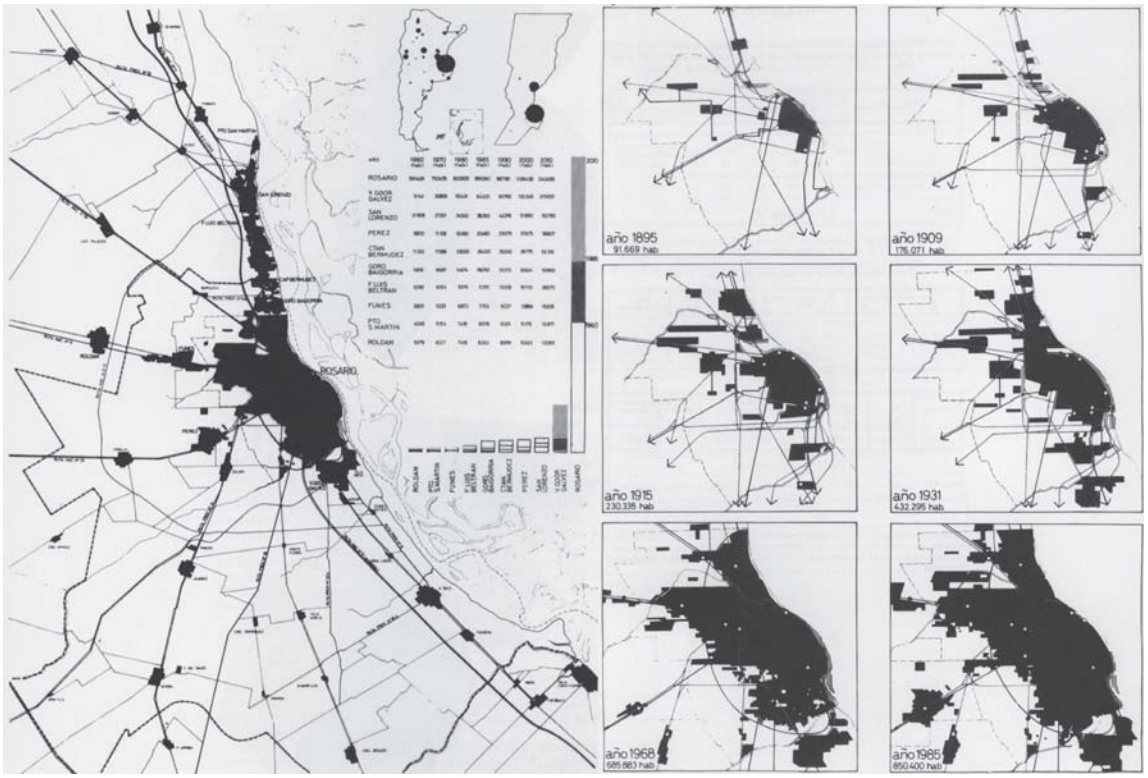


Fig. 3. Estudios demográficos de Rosario y su región. Fuente: Jornadas de Divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroportuarios de la ciudad de Rosario (1987).

A su vez, en dichas jornadas -según su nombre lo indica- presenta un rol central la exposición sobre los aspectos ferroportuarios de la ciudad de Rosario. Como explicamos anteriormente, el debate en torno a las instalaciones del ferrocarril y del puerto data de las primeras décadas del siglo XX. Su reestructuración resulta tema central recurrente en todos los planes propuestos para la ciudad de Rosario desde el Plan Regulador de 1935. Sin embargo, los sucesos acontecidos en la vida institucional del país -como así también en la ciudad-, en las cuatro décadas anteriores a la realización de las Jornadas de Divulgación[25], han retardado las soluciones a los grandes temas que históricamente fueron reclamados por los ciudadanos. Estos grandes temas son principalmente: la sistematización del complejo ferro-urbanístico, la remodelación portuaria y la liberación de la costa para un nuevo diálogo entre la ciudad y el río. El Arq. Raúl Sobrino expone la problemática que han significado las instalaciones ferroviarias, debido a la multiplicidad y dispersión caótica de las mismas. Por tanto, se presentan zonas totalmente fragmentadas por las vías, como también así, la costa se encuentra seccionada por la estructura ferro-portuaria que imposibilita el sistema directo con el río.

Las marchas y contramarchas en torno a la planificación urbana acaecidas a través de la sucesión de gobiernos democráticos y de facto entre el período que comprende la nacionalización de los ferrocarriles en 1948 y la recuperación democrática en 1983[26], ha retardado la concreción de obras y ha impedido la continuación de planes. Es a partir del nuevo gobierno democrático de 1983 que se crea la llamada Comisión Bipartita, a través de una coordinada integración de delegados de Ferrocarriles Argentinos y de la

[25] Es de remarcar que las *Jornadas de Divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroportuarios* de la ciudad se realizan en 1987, a treinta y nueve años de la nacionalización de los ferrocarriles acaecida el 1° de Marzo de 1948; resultando éste, hecho trascendental para posibilitar la esperada reestructuración ferroviaria.

[26] La ciudad de Rosario entre los años 1959 y 1984, tuvo 18 intendentes, lo que ha ocasionado la aplicación de diferentes métodos de acción y criterios de gestión en cuanto a propuestas de transformación territorial; agravado por la jurisprudencia del Gobierno Nacional, en cuanto poseedor de tierras ferro-portuarias.

Municipalidad de Rosario que propone un nuevo programa de transición. A su vez, el Gobierno de la Provincia, el 30 de abril de 1987, reinserta nuevamente a Santa Fe en el Convenio General Tripartito del cual se había renunciado en 1980 por decisión del Gobierno de facto provincial de turno[27].

Fig. 4. Estudios del sistema ferroviario de Rosario: estado de hecho de los FF.CC en 1948; Propuesta Ordenanza N°1.030/52; Plan ferro-urbanístico Plan Regulador 1967; y Plan de Transición propuesto por la Comisión Bipartita en 1986. Fuente: Jornadas de Divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroportuarios de la ciudad de Rosario (1987).

La Comisión Bipartita, a partir de su restitución, se aboca al estudio de antecedentes, respecto a las acciones y propuestas históricamente realizadas en cuanto a materia ferroviaria, a fin de recopilar toda la información necesaria para actualizar el Plan Ferrourbanístico. Se propone realizar un plan que dé prontas respuestas a los objetivos definidos como esenciales y de común acuerdo de todas las partes intervinientes. Asimismo, se exponen los estudios de diagnóstico y análisis técnicos en torno a las políticas de estructura portuaria y su inserción en el contexto portuario regional y nacional. A través del análisis de los mismos se reafirma la decisión de desactivar las instalaciones portuarias de zona norte y centro, y trasladarlas definitivamente al sur de la ciudad, a fin de "liberar gran parte de la costa y del paisaje, y crear la zona del balcón al río que Rosario tanto necesita" (Vázquez, 1987: 174).

Las Jornadas de Divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroportuarios resultan inaugurales de la elaboración del nuevo Plan Director y de la difusión de los estudios y conocimientos urbanos de Rosario. Las mismas tienen en sus bases la búsqueda del debate activo y la coordinación conjunta de todos los actores intervinientes en la construcción cotidiana de la ciudad.

5.1.4 La Actualización del Plan Regulador y Bases Documentales para la Revisión del Código Urbano.

En los años siguientes, se continúa con la profundización de los lineamientos presentados en las jornadas expuestas anteriormente y la elaboración del documento de actualización del Plan. Con la reelección del intendente Usandizaga, en 1989, asume como Secretaria de Planeamiento la Arq. María Delia Ansaldi –ex subsecretaria- y como subsecretario el Arq. Manuel Fernández de Luco –hasta entonces coordinador de la Dirección General del Plan

[27] Esto significó la desintegración del mecanismo de coordinación ferro-urbanística que funcionaba previamente.

Director-, quienes continúan con las mismos objetivos presentados en el período anterior[28]. Las condiciones de continuidad democrática y el debate generado en estos años ocasionan que en 1990 el Concejo Deliberante solicite al ejecutivo la elaboración de un nuevo Plan a través del decreto N° 7.956/90. Por consiguiente, en 1991 se presenta la tan esperada Actualización del Plan Regulador y bases documentales para la revisión del Código Urbano. En dicho documento, conformado por dos tomos, se plantean los puntos de partida para la revisión del mencionado Plan definiendo en el primer párrafo del Tomo I al Plan Director como:

> "Un **instrumento de gestión continua** para la transformación positiva de la ciudad y el territorio, cuya función es establecer las directrices y los lineamientos de la acción pública y privada. Por ello, precisar el punto de partida para su elaboración supone, más que nada hacer énfasis en esta **condición de continuidad**, condición que excluye, necesariamente, los años más oscuros de gobierno de la ciudad, aquellos en los que la gestión urbana democrática estuvo clamorosamente ausente" (Municipalidad de Rosario, 1991, Tomo I, p. 1).

De este modo, el Plan Director se concibe como un contrato social mediante el establecimiento de reglas que rigen democráticamente la construcción de la ciudad, asumidas desde el compromiso de la administración municipal de efectuar el seguimiento y la actualización técnica del ordenamiento y desarrollo urbano. Se lo define, entonces, como un instrumento programático mediante un conjunto de principios y directrices que orientan la acción de los actores que se apropian y producen espacio urbano, a partir de la lectura de la ciudad real. Es decir, el plan establece políticas y cursos de acción vinculados a los procesos presentes de la ciudad existente, pero estableciendo a su vez mecanismos para su actualización, revisión y modificación.

En el primer tomo se registran las tareas llevadas a cabo desde la creación de la Dirección General del Plan Director -como la presentación de los estudios realizados sobre los cuales se diseña su estructura-, políticas, estrategias e instrumentos de actuación. En el segundo tomo se plantean: los Objetivos Programáticos, la Estructura General del Plan y la Descripción de las Operaciones Estructurales (ver cuadro N° 1 en anexo capítulo 5).

De este modo, el Plan Director -a partir de un diagnóstico detallado durante años de estudio de las condiciones de la ciudad real, sus dinámicas y potencialidades- presenta un cuadro de políticas programáticas de gestión, articuladas entre los propios entes municipales con el accionar de las esferas privadas y públicas -provinciales y nacionales-. Se explica en cada momento –según prioridades de las demandas y recursos- el programa de obras y acciones públicas, junto a los emprendimientos específicos de promoción que posibilitan la ejecución coherente del Plan.

Este documento incorpora, a su vez, el diagnóstico sobre las variables sociodemográficas y se identifican en este plan, por primera vez, los asentamientos irregulares existentes en la ciudad -los cuales a partir de este momento serán una preocupación en los planes sucesivos-, en pos de establecer políticas para su regularización o relocalización según corresponda.

Es de remarcar que, a través de los estudios preliminares y del desarrollo del nuevo plan se busca el diálogo y consenso con el resto de los sectores de la administración municipal como también con los diferentes actores sociales y políticos que intervienen en la construcción cotidiana de la ciudad. Sin embargo, estos ámbitos de debate y confrontación -además de las mencionadas Jornadas de Divulgación- se limitan básicamente a la

[28] En los años siguientes asumen a cargo de la Secretaría de Planeamiento, como secretario el Arq. Manuel Fernández de Luco y como subsecretario el Arq. Rubén Palumbo (Período 1991-1993).

realización de mesas de trabajo y discusión[29]. Si bien como mencionamos anteriormente, la participación colectiva y las problemáticas ciudadanas son centrales en el desarrollo del Plan Director, los canales de difusión y participación colectiva, en el período analizado, se encuentran también en proceso de construcción. Es decir, en un proceso de "democratización" de las políticas urbanas[30].

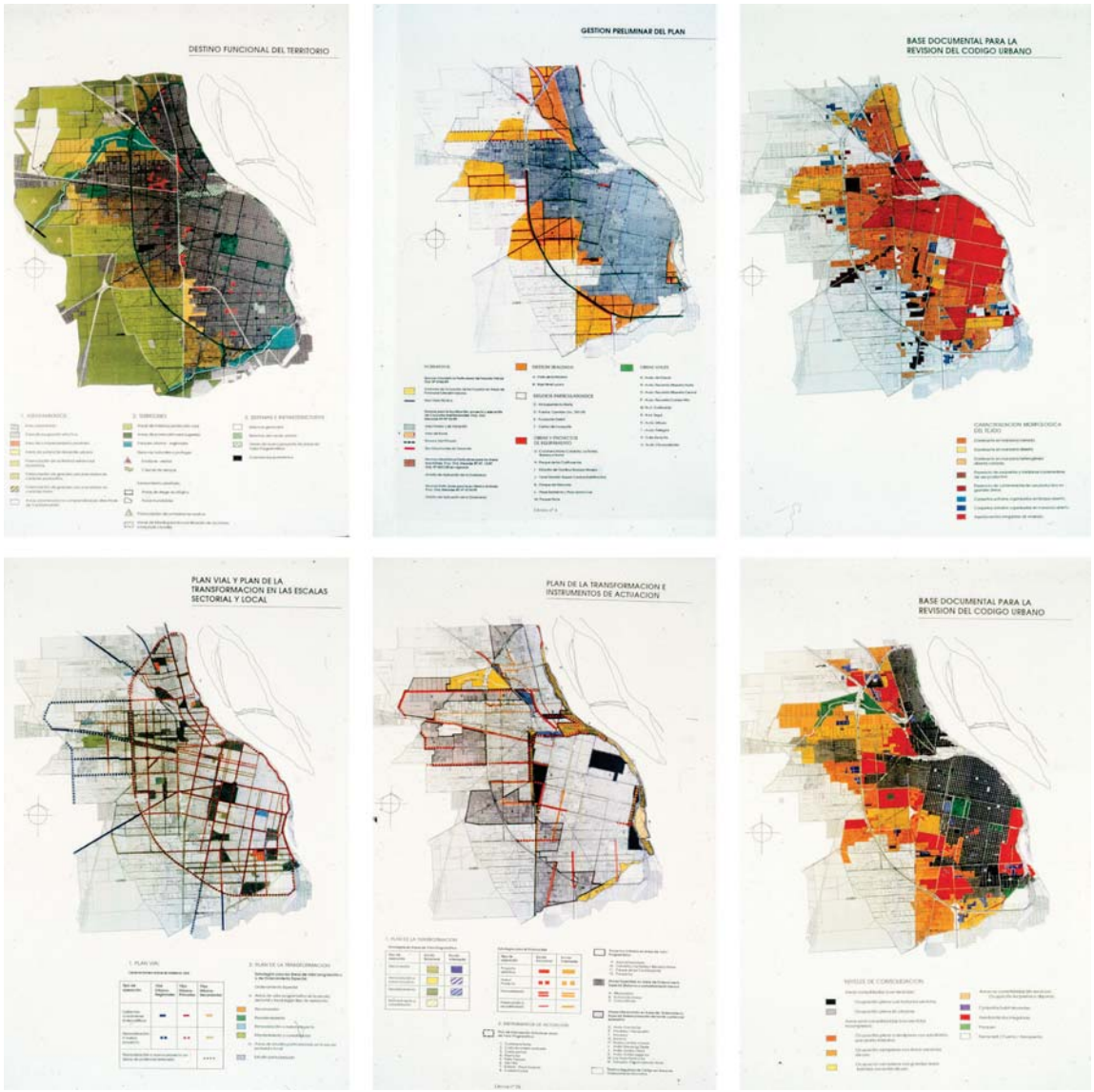


Fig. 5. Estudios y propuestas: Planos de la Actualización del Plan Regulador y Bases Documentales para la Revisión del Código Urbano. Fuente: Municipalidad de Rosario (1991).

[29] Por ejemplo, la mesa que se lleva a cabo en el mes de Julio de 1990, la cual tiene por finalidad "establecer mecanismos de comunicación directa entre las asociaciones representantes de sectores de la producción (industria, comercio y servicios) y las oficinas técnicas municipales dedicadas a la regulación reglamentaria de tales actividades" (La Capital, 29 de julio de 1990).

[30] Por este motivo no se plantean sustanciosas críticas, debates y conflictos en cuanto al cambio en el modelo de planificación; justamente es a partir de los nuevos planteos que se permite en las décadas posteriores abrir canales para una mayor vocación participativa ciudadana -en cuanto protagonistas de las políticas urbanas-.

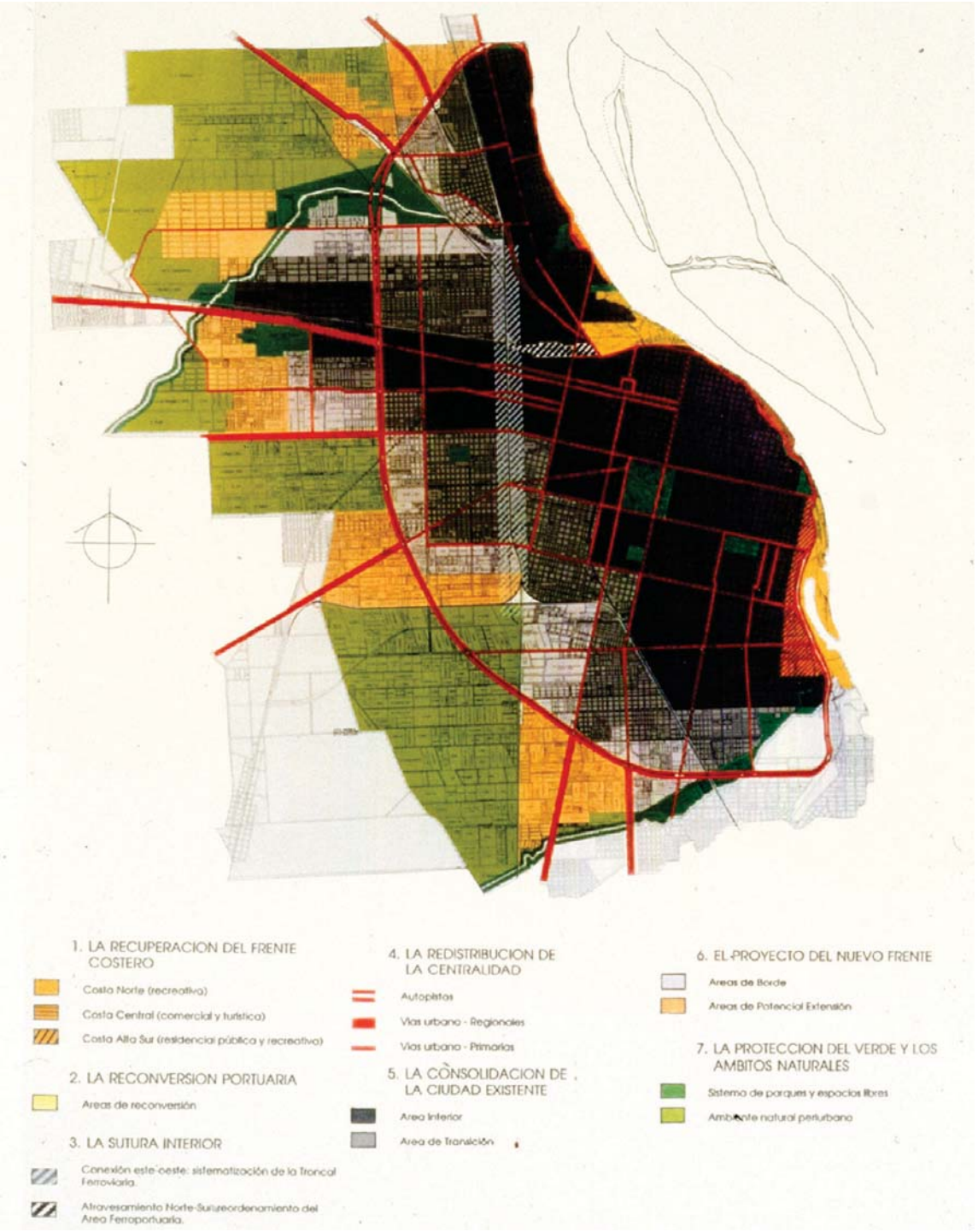


Fig. 6. Estructura General del Plan. Fuente: Municipalidad de Rosario (1991).

A pesar de responder a lo solicitado por el decreto N° 7.956/90, el documento de la Actualización del Plan Regulador y bases documentales para la revisión del Código Urbano tiene un largo tratamiento en el Concejo Deliberante, sin lograr su aprobación o contrapropuesta por parte de éste. Las vicisitudes acaecidas a nivel local, provincial y nacional en los años siguientes -sumado a la desactualización de la propuesta vigente-, ha llevado a seguir estudiando y formulando nuevas directrices, pero fundadas en los postulados y políticas de planificación realizadas en estos primeros diez años de gestión democrática. De manera que el Plan en los años siguientes se continúa desarrollando como condensador colectivo de programas urbanos a partir de su capacidad de actualización

permanente. Se comprueba así una articulación entre Plan y Proyecto y un anclaje a los valores del lugar permitiendo que "cada intervención se constituya en un aporte a la construcción de la ciudad de hoy que incorpore los valores de la ciudad heredada" (Martínez de San Vicente, 1998: 113).

5.2 La consolidación del planeamiento en Rosario. (Décadas de 1990 y 2000)

- Una nueva concepción estratégica del plan.

Los gobiernos de Carlos Menem (1989-1999) consolidan a nivel nacional el proceso de transformación económica estructural y la aplicación de políticas neoliberales. De manera que, en los primeros años de la década de 1990 se sucede la reforma del Estado. A su vez, durante las décadas de 1980 y 1990 en América Latina -coincidiendo con los procesos de recuperación democrática-, se instala en las agendas políticas de gran parte de los países de la región de América del Sur, el tema de la descentralización estatal. Como explica Magario (2007) entendemos como descentralización a:

> "un proceso administrativo, político y social mediante el cual se transfieren funciones, competencias y recursos desde una administración única o central hacia entes, ámbitos u organismos de menor jurisdicción territorial (...) el proceso de descentralización no se encuentra reducido a una política que involucra solamente al nivel del gobierno y la gestión estatal sino es considerado un instrumento a través del cual intentamos avanzar hacia la profundización de las relaciones democráticas, promoviendo, afianzando y redefiniendo la relación entre gobierno y comunidad" (Magario, 2007).

En este sentido, desde la municipalidad, se continúa la mirada iniciada en el período anterior basada en el análisis y el conocimiento exhaustivo de la ciudad real, a fin de construir un proyecto colectivo de ciudad. Se toma, entonces, la decisión de descentralizar la ciudad para dar respuesta a problemas vinculados a la modalidad centralizada de gobierno. Las desigualdades e inequidades económicas y sociales, presentes en la gran extensión territorial de todo el municipio, no condicen con una modalidad administrativa gubernamental ubicada en el centro de la ciudad -esto conduce a una mayor inequidad acerca del acceso a la misma de parte de vastos sectores sociales-. De manera que, en el año 1995 se inicia el proceso de descentralización con el objetivo de lograr un desarrollo más democrático de la ciudad. Se crea en 1996 el Programa de Descentralización y Modernización Municipal que, a través de diversos actores de la Municipalidad y la Universidad Nacional de Rosario, analiza las características socio-territoriales existentes en la ciudad y determina una nueva reorganización de la misma en seis distritos[31]: Centro, Norte, Noroeste, Oeste, Sudoeste y Sur.

En la década de 1990 se continúa construyendo un planeamiento local/regional con el objeto de recuperar la legitimidad social y de incorporar las voces de colectivos sociales antes excluidos. Como explica Ezquiaga (1997), se busca desarrollar una planificación que tome como punto de partida la realidad territorial en todos sus ámbitos, desde un enfoque estratégico, estructural y pluralista. Bajo este *leitmotiv*, se desarrollan los denominados "Planes Estratégicos" -con el objeto de establecer planes dinámicos en torno a la variabilidad de problemáticas y relaciones inter-actorales-. En este sentido, siguiendo la línea de la transformación del planeamiento comenzada en la década anterior y en torno a los debates sobre la Actualización del Plan Regulador de 1991[32], la Secretaría de

[31] Se concibe a cada distrito como una unidad territorial de administración, gestión y planificación dentro del todo que conforma la ciudad, el cual consiste en campo de aplicación de políticas públicas integrales con la participación de los distintos actores existentes en el mismo.

[32] Especialmente aquellos que suceden en el marco del Concejo Municipal entre los años 1992-1993.

Planeamiento presenta, en mayo de 1994, un documento titulado "El Proyecto Estratégico". Según Manuel Fernández de Luco (1998), este proyecto constituye el cuadro de referencia estable sobre las acciones de los diversos protagonistas -públicos y privados-, como también explicita los cursos de actuación sobre los temas fundamentales que las partes decidieran como tales.

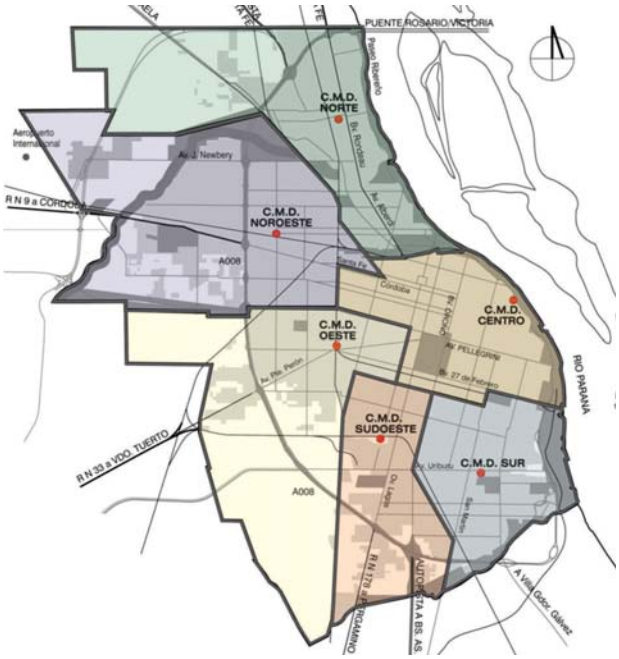


Fig. 7. Descentralización: División por distritos de la ciudad de Rosario. Fuente: Elaboración propia en base a www.rosario.gov.ar.

En 1995, comienzan las primeras tareas, realizadas por la Fundación del Banco Municipal y con la participación de múltiples actores involucrados, a fin de realizar un Pre-diagnóstico. Posteriormente se crea una Junta Promotora, junto a: un Consejo General, una Asamblea de la Ciudad, Comisiones Temáticas, Oficina Técnica y un Área de Coordinación. Entre todos estos actores se lleva a cabo el Diagnóstico, en el que se identifican los temas centrales de la ciudad, que se ordenan en cuatro ejes sectoriales de trabajo: físico-ambiental; económico-productivo; socio-institucional; y, centralidad regional y proyección internacional. A su vez, estos ejes se articulan con temas transversales que se convierten en cinco líneas estratégicas de transformación, de las cuales "La ciudad del río" es la primera de ellas. Este eje estratégico, se plantea con el objetivo de reconectar la ciudad con el río y generar así un sistema regional de espacios verdes. El mismo sostiene que resulta necesario "articular la ciudad con el río y las islas, promoviendo una transformación urbanístico-ambiental que siente las bases de un modelo de desarrollo sustentable y consolide una nueva imagen de Rosario" (Municipalidad de Rosario, 1998:84).

Finalmente en 1998 se presenta oficialmente el Plan Estratégico Rosario -PER-, el cual articula los diagnósticos y el conocimiento de la ciudad existente, junto a la formulación de proyectos y gestiones necesarias a mediano y largo plazo. Es necesario remarcar que este documento no sustituye al denominado Plan Director, sino que es un instrumento complementario y articulado al mismo. El Plan Director -o Plan Urbano- es el encargado de territorializar los proyectos consensuados, mientras que el Plan Estratégico se enfoca en las esferas económicas, sociales, culturales y educativas para que pueda desarrollarse ese modelo territorial acordado. Conforman en conjunto una estrategia de ciudad en todos sus ámbitos.

- Del Plan Director de 1991 al Plan Director de 1999.

Frente a los cambios acontecidos -globales, nacionales y locales- en la primera mitad de la década de 1990, el documento de Actualización al Plan Regulador presentado al Concejo Deliberante en 1991 queda desactualizado y en 1996 el Departamento Ejecutivo lo retira para su revisión. Dado el espíritu del mismo -de estar permanentemente articulado con la

realidad presente- se aborda su actualización desde la Secretaría de Planeamiento[33]. Se plantea así redefinir las bases conceptuales y de coordinación, participación y gestión del municipio. Nuevamente, la oficina del Plan Director es la encargada de los estudios, análisis y elaboración de la actualización del documento anterior.

A pesar de que el mencionado Plan Director de 1991 no adquiere su aprobación, diversas obras y lineamientos propuestos en el mismo se llevan a cabo entre las décadas de 1980-1990. En este período, se concreta el traslado de gran parte de las instalaciones portuarias al sur de la ciudad y se comienzan las tareas de refuncionalización del frente costero rosario. Se construye e inaugura el complejo cultural del Parque España y comienzan las obras de refuncionalización de diversas instalaciones de patrimonio ferro-portuario. Asimismo, se realiza la duplicación de la traza de la avenida ribereña central y la continuación del Paseo Ribereño al norte de la ciudad. A través de convenios con Ferrocarriles Argentinos se concreta la expropiación de tierras ferroviarias, como el Patio a la Madera y el viaducto norte y sur. A su vez, se finaliza la Avenida de Circunvalación y se mejora el entramado vial a través de nuevas pavimentaciones y aperturas. También se avanza en la extensión de los servicios en la planta urbana -principalmente gas, agua y servicios cloacales-.

Asimismo, los acontecimientos socio-político-económicos que se producen entre estos años, condicionan la transformación de la ciudad y su región. A nivel nacional, se implementa una profunda reestructuración del Estado que propone, por ejemplo, la implementación de políticas neoliberales extremas, el Plan de Convertibilidad, la privatización de empresas estatales -entre ellas se destaca el sistema ferroviario-. Asimismo, el contexto internacional, que transita un fuerte proceso de globalización, posibilita un nuevo marco de integración regional -como son el Mercosur y la Hidrovía Paraná-Paraguay-. Estas acciones repercuten de un modo particular en Rosario y su región, debido a su importante posicionamiento geopolítico. Se fortalece asimismo en estos años el cordón productivo-portuario ribereño y comienzan las obras del esperado puente Rosario-Victoria. Estos sucesos son solo algunas de las causas de la necesidad de abordar la ciudad desde una nueva mirada, desarrollando una actualización de los lineamientos del Plan Director, pero abordándolo desde una perspectiva metropolitana. En este contexto, en 1999 se presenta oficialmente el documento denominado "Plan Director de Rosario. Bases para el acuerdo". El mismo se auto-define como:

> "el Nuevo Plan Director es un instrumento urbanístico que interpreta los procesos de cambio de la ciudad y define formas de actuación para su transformación física y funcional en el ámbito del territorio municipal (...) debe entenderse como un instrumento inserto en un proceso dinámico y abierto, que necesitará de una permanente adecuación a una realidad cambiante" (Municipalidad de Rosario, 1999).

El Plan se presenta como un Plan-Proceso atento a los cambios reales que suceden y busca la participación de todos los actores implicados en la transformación del proyecto de ciudad. El mismo se concibe desde una articulación directa con los objetivos y lineamientos del Plan Estratégico, a través de una dinámica e interrelación constante. También así, se articula con el Programa de Descentralización y Modernización Municipal, a partir de definir lineamientos básicos a desarrollar en sectores de la ciudad, previamente definidos por dicho Programa, como resultan los "Planes de Distrito", a fin de seguir construyendo un proyecto colectivo de ciudad más equitativo. En este sentido, se caracteriza durante la década de

[33] La Secretaría de Planeamiento en el período de 1993-1995, tiene como secretario al Arq. Manuel Fernández de Luco y como subsecretario al Ing. Gerardo Bacci. Luego en el período siguiente -1995-1999- asumen como secretario el Arq. Rubén Palumbo y como subsecretario el Arq. Augusto Pantarotto. Entre mayo a diciembre de 1999, es secretario el Arq. Pantarotto y como subsecretario el Arq. Eduardo González. Entre los años 2000-2001 resulta secretario el Ing. Sebastián Bonnet y subsecretario el Arq. Eduardo González.

1990, la definición y articulación entre estos tres instrumentos: Nuevo Plan Director, Plan Estratégico y el Programa de Descentralización y Modernización Municipal.

Vamos a detenernos, a continuación, en dos aspectos esenciales que aborda el Nuevo Plan Director. Por un lado, la reincorporación de una perspectiva metropolitana y regional, y por el otro, la redefinición del sistema ciudad-río. El primero, denominado "Rosario, ciudad metropolitana" consiste en retomar la perspectiva metropolitana y regional frente a los nuevos procesos dinámicos de metropolización (ver cuadro N° 2 en anexo capítulo 5). Como desarrollamos anteriormente, a partir de la década de 1990 Rosario se posiciona como nodo estratégico de la región. Es así, que el Plan asume las nuevas oportunidades que presenta la ciudad ante el marco de una economía globalizada y la necesidad de la misma de complementarse con otras ciudades a escala internacional. Por lo cual se requiere ampliar la mirada a la escala de la Región Metropolitana: "la ciudad no puede ser pensada prescindiendo o ignorando la región donde se inserta. Significa reconocer también el proceso de transformación en el cual se encuentran la ciudad y su región en el presente e identificar las tendencias reales y potenciales de su crecimiento" (Municipalidad de Rosario, 1999).

Por otro lado, el primer Proyecto Estructural que identifica el plan se denomina: "El Sistema Ciudad - Río", el cual retoma el viejo anhelo de recuperación de tierras ribereñas, pero desde la nueva vinculación posibilitada entre el río y la ciudad a partir de los procesos iniciados en la década anterior. El traslado de las instalaciones portuarias al sur de la ciudad, la liberación de tierras ferroviarias[34] y la continuidad ininterrumpida de directrices de planeamiento desde el retorno democrático permiten un nuevo marco de desarrollo y de acción. Este proyecto aborda así los nuevos usos previstos, especialmente vinculados con el espacio público y la recreación, como la construcción y definición de la nueva fachada urbana sobre el río.

En el "Sistema Ciudad-Río" se articulan tres principios básicos que actúan sobre los tres tramos de actuación ya definidos en el Plan anterior: la ribera norte, la ribera central y la ribera sur. Como se explica en el Nuevo Plan Director (1999), el primer principio considera la dimensión regional de los proyectos, abordando tanto su diversidad funcional como su rol metropolitano y regional. Este principio se vincula con el desarrollo turístico - recreativo del río y las islas, con la articulación metropolitana de los dos parques regionales lindantes con los municipios aledaños -Parque de la Cabecera del Puente y Parque Regional Sur- y el nuevo rol de la costa central de la ciudad. El segundo principio se refiere a la reconversión ribereña con la concreción de nuevos espacios públicos, especialmente en la ribera central. El tercer principio, alude a la puesta en valor de los tramos urbanos ribereños en la barranca al sur de la ciudad, a fin de establecer nuevas operaciones de renovación urbana y paisajística. Se prevé la articulación entre la construcción de nuevas viviendas, la continuación de espacios verdes y la disminución de los impactos negativos por la proximidad del puerto.

Los estudios detallados de la ribera de Rosario, desde 1997 se particularizan en el "Programa de Recuperación del Frente Costero y la Reconversión Portuaria", dependiente de la Secretaría de Planeamiento. La creación del mismo tiene como objetivo principal: "el aprovechamiento integral de la Costa, reivindicando el carácter litoral de la ciudad, intentando compatibilizar su rol productivo-portuario con el desarrollo recreativo y el turismo regional" (Municipalidad de Rosario, 1997). Posteriormente a la presentación del Nuevo

[34] Es de gran importancia la Ley N° 21.146 del año 1994, "Cesión de Tierras", en la cual el Poder Ejecutivo nacional dispone la transferencia a título gratuito a favor de provincias, municipios y comunas, de bienes inmuebles innecesarios para el cumplimiento de sus fines. De este modo, quedan a disposición del municipio gran cantidad de tierras de jurisdicción nacional. Ver capítulo 6.

Plan Director, y profundizando el rol estructural clave dentro del plan 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".

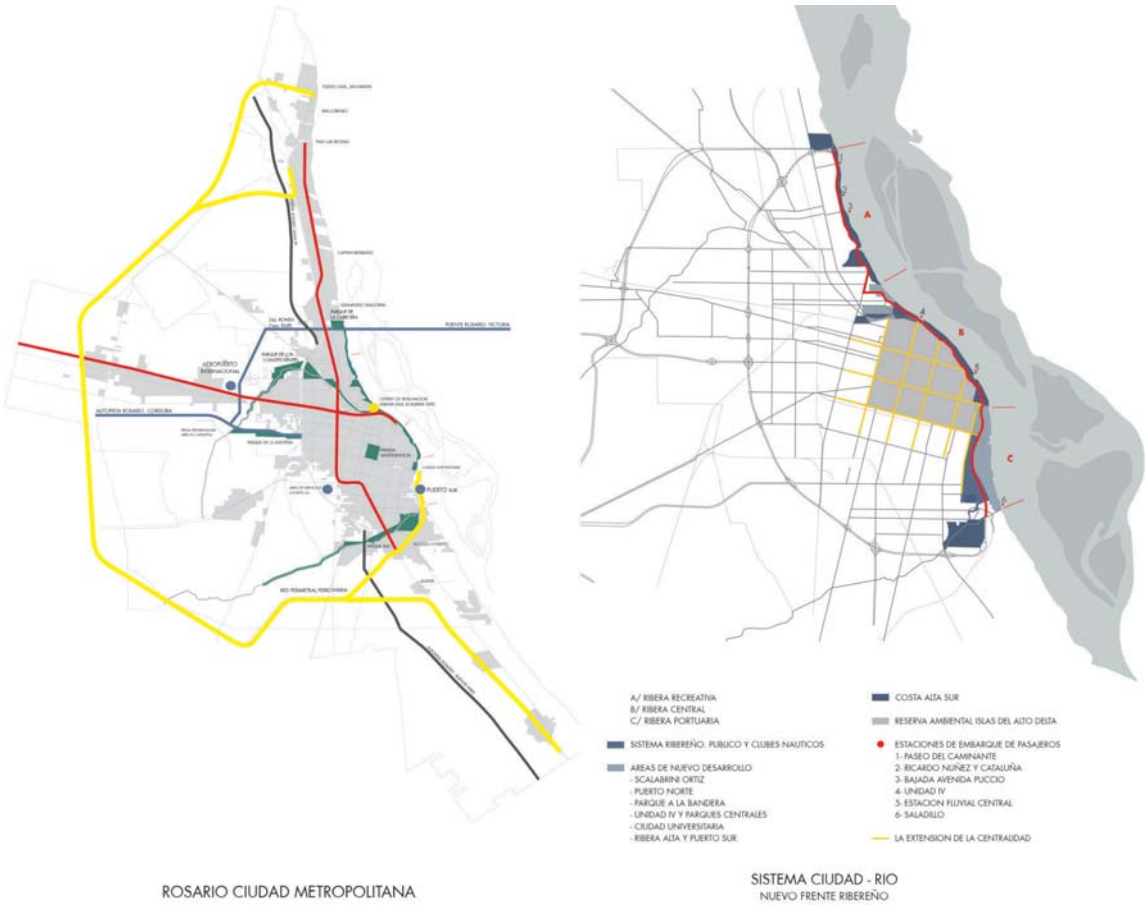


Fig. 8. Rosario Ciudad Metropolitana y el Sistema Ciudad-Río. Fuente: Plan Director de Rosario. Bases para el acuerdo. Municipalidad de Rosario (1999).

El documento del Plan Maestro se presenta a la Secretaría de Planeamiento en el año 2007[35] y 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 el sector para evitar transgresiones a los criterios que orientan esta 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 pesca. Por lo cual, este plan desarrolla un conjunto integrado de acciones, entre las principales 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

[35] Es de remarcar, que no llega a presentarse al Concejo Municipal para su aprobación.

efectos hacia el entorno metropolitano[36]. El desarrollo de este frente costero también se articula en los tres tramos mencionados anteriormente: Costa Norte, Costa Central y Costa Sur, debido a las características homogéneas de cada sector[37]. Este programa termina sus funciones en el año 2008.

- Actualización del Plan Estratégico y del Plan Director -fortalecimiento de la mirada metropolitana-.

Al igual que en el período anterior, este nuevo Plan Director es presentado al Concejo Municipal pero nuevamente queda en proceso de evaluación. No obstante, éste resulta guía para las transformaciones físicas que se llevan a cabo en la ciudad en los años siguientes. De este modo, se avanza con las propuestas planteadas en este documento y se desarrollan nuevos planteos de transformación en relación a los instrumentos de gestión presentados en el mismo. No obstante, dadas las nuevas reestructuraciones a nivel nacional que se transitan entre los años 2001-2003, junto a sus repercusiones a nivel local y la renovación de los funcionarios a cargo de la Secretaría de Planeamiento[38] de la Municipalidad de Rosario, se comienzan a desarrollar nuevas tareas de actualización del Plan Director y el Plan Estratégico.

Ambas actualizaciones se llevan a cabo desde una mirada metropolitana del territorio, ya que se considera que gran parte de los temas centrales de la ciudad -como movilidad, políticas ambientales, infraestructuras, servicios, marginalidad, entre otros- superan los límites correspondientes a cada localidad y es inadecuado abordarlos fragmentariamente. Existe un nivel de interacción tan elevado entre las diversas localidades de la región sobre estos temas, que resulta necesario un abordaje conjunto. De manera que, adquirir una visión metropolitana consiste en el próximo paso para poder afrontar las problemáticas presentes en el territorio.

Por un lado, se comienza el desarrollo del Plan Estratégico Metropolitano -PEM-, con el fin de "encontrar espacios colectivos adecuados para resolver cuestiones específicas. El PEM se constituye en un instrumento de planificación para facilitar la gestión estratégica del desarrollo territorial a escala regional" (Municipalidad de Rosario, 2004). Por el otro lado, en el año 2004, frente a los cambios que mencionamos anteriormente, se aborda la nueva actualización del Plan Director, tomando como documento base el último presentado ante el Concejo Deliberante, el "Plan Director Rosario. Bases para el acuerdo" del año 1999/2001. Se impulsa así, la redacción de un nuevo Plan Urbano, que luego de diversas instancias de estudio y discusión, se presenta como anteproyecto de ordenanza ante el Concejo Municipal en el año 2008 como "Plan Urbano Rosario 2007-2017"[39].

[36] 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).

[37] Se profundiza sobre estas directrices propuestas en el capítulo 9 "La reinvención del río desde lo recreativo".

[38] En el período 2001-2003 se desempeña como Secretario de Planeamiento el Arq. Daniel Vidal, quien es reemplazado en el año 2003 y hasta el 2011 por la Arq. Mirta Levin. Desde el año 2011 asume como secretario el Arq. Pablo Barese.

[39] Uno de los motivos principales de la actualización del mismo, radica en que en dicho año se cumplen cuarenta años de la aprobación del Plan Regulador de 1967 -es de remarcar que éste, ha sido el último plan urbano aprobado por el Concejo Municipal-, por lo cual, sus instrumentos de actuación, como el Código Urbano y el Reglamento de Edificación de Rosario, datan de 1968 y por consiguiente necesitan de una actualización acorde a la realidad contemporánea. Es de remarcar que el proceso de actualización de los mismos se había iniciado previamente de forma parcial, a través de una serie de ordenanzas sectoriales de actualización del Código Urbano.

La estructura del Plan Urbano 2007/2017, presenta algunas variantes respecto al Plan Director de 1999, especialmente en torno a los instrumentos propuestos, a los nuevos proyectos estructurales y a una mayor profundización sobre la vocación de la inserción metropolitana (ver cuadro N° 3 en el anexo del capítulo 5). A fin de relacionar y abordar los lineamientos de transformación de la ciudad en un panorama regional integrado se focaliza esencialmente en: el desarrollo de los grandes ejes de movilidad metropolitana -tanto vial como ferroviaria-, su vinculación con los procesos de urbanización del resto de las localidades del área, la relación con el puerto y el aeropuerto, el rol de los grandes parques metropolitanos, la cuestión ambiental y las infraestructuras económicas regionales. En este sentido, se incorporan como nuevos instrumentos de gestión los Planes Especiales Interjurisdiccionales -PEI-[40].

Fig. 9. Perspectiva metropolitana del PUR 2007-2017: Los proyectos metropolitanos de carácter estratégico: Fuente: Plan Urbano Rosario 2007-2017.

En cuanto al proyecto estructural del "Frente Costero", el mismo continúa los postulados anunciados en el Plan Maestro de la Costa y se enfoca especialmente a los objetivos y proyectos todavía no alcanzados en el período anterior. Especialmente se plantea la utilización sustentable del río desde la perspectiva productiva y recreativa, a fin de establecer su protección como recurso natural y paisajístico. Esta premisa consiste en uno de los mayores desafíos todavía a abordar en materia de planificación ribereña.

En el año 2008, nuevamente se plantea la actualización del Plan Estratégico[41]. En primer lugar se realiza un nuevo diagnóstico del estado de situación de la ciudad y su área de influencia, para elaborar los lineamientos que se publican en el documento "Plan Estratégico Rosario Metropolitana - PERM + 10"[42]. Este documento -al igual que el PEM- toma como tema central el rol de Rosario como ciudad metropolitana y elabora las diversas directrices a través de una mirada ampliada del territorio. La condición metropolitana se instala

[40] Los mismos son semejantes a los Planes Especiales del ámbito urbano, pero desarrollados a escala territorial metropolitana. Es de remarcar que éstos si bien se encuentran anunciados en el Plan Urbano Rosario 2007-2017, todavía se encuentra en curso su desarrollo -o mayormente no iniciados-.

[41] En el 2004 se había presentado el Documento Base y los Acuerdos Estratégicos Metropolitanos del PEM.

[42] En el mismo se presentan las estrategias de dirección de Rosario y su región hasta el año 2018.

definitivamente en las agendas gubernamentales de los últimos años. Justamente, sobre el proceso de transformación de la mirada metropolitana desde 1980 hasta la actualidad, nos focalizamos a continuación.

5.3 Hacia una planificación metropolitana.

El cambio de mirada de la planificación desde la ciudad de Rosario -que describimos en el apartado anterior-, está íntimamente articulado a una nueva perspectiva metropolitana en relación al reconocimiento de reconstruir una identidad regional. Además del carácter metropolitano que toman los Planes Urbanos y Estratégicos de Rosario en las últimas décadas, desde otros organismos se emprenden estudios, diagnósticos y se establecen lineamientos con foco en "la condición metropolitana". Se aborda así una reinvención de las potencialidades regionales presentes en la realidad contemporánea. Una realidad compleja y diversa, pero que une a tantas localidades diferentes en un espíritu común, un espíritu metropolitano.

La Secretaría de Planeamiento de la Provincia de Santa Fe, con el nuevo secretario del retorno democrático -el Arq. Adrián Caballero-, en abril de 1984 reúne a intendentes y representantes de 30 municipalidades de las localidades del Gran Rosario a fin de crear un sistema de coordinación de planeamiento metropolitano[43]. Se plantea así, aunar criterios a los problemas comunes presentes en el área[44] como también a desarrollar las bases de una estructura dinámica y eficiente de interrelación funcional de la región, a fin de organizar vinculaciones estables entre las localidades del Área Metropolitana de Rosario. Se crea, entonces, el Comité Técnico Urbanístico del Gran Rosario[45] -Co.Te.Ur-, liderado por el mencionado arquitecto, quien destaca:

> "la importancia del diálogo para aportar ideas tendientes a conformar un organismo provincial cuya función es establecer un sistema de planeamiento, ya que el área del Gran Rosario es como una gran ciudad (…) de alguna manera, está todo relacionado y lo importante es conseguir una unidad de concepción, planteando esquemas de planeamiento, obras y proyectos." Asimismo, define al Co.Te.Ur como un "organismo provincial dependiente de la Secretaría de Planeamiento y capaz de intervenir en acciones conjuntas con municipios y comunas, que de alguna manera sean coordinadas y organizadas para actuar dentro del área Gran Rosario. Dentro de este esquema se trata de concentrar la voluntad política a través del diálogo y las acciones conjuntas, aun compartiendo responsabilidades y estableciéndose convenios o actas de acuerdo con el comité y los municipios" (Caballero, 1984)[46].

En 1986, diversos conflictos políticos internos en la Provincia de Santa Fe conducen a que Caballero se separe del cargo de Secretario de Planeamiento[47] y asuma como asesor de dicha Secretaría. De manera que, en los años siguientes se aboca plenamente a la organización del Co.Te.Ur. Este Comité Técnico tiene como tarea principal desarrollar un ente unitario de planeamiento que coordine y relacione los distintos sistemas gubernamentales locales -en las diversas comunas y municipios presentes en el área-. Se plantea al mismo como nexo coordinador de las intervenciones y gestiones que involucren al

[43] Inserto dentro de la descentralización regional prevista en el plan global de gobierno.
[44] El temario inicial que da lugar al primer encuentro plantea tratar: problemas derivados de incidencia de las instalaciones ferroviario-portuarias en el ejido urbano, problemas de saneamiento y agua potable, áreas marginales, villas de emergencia, evacuados y migraciones, situación del transporte interurbano de pasajeros y carga (Diario La Capital, 21 de Abril de 1984).
[45] En la creación del Co.Te.Ur, resulta clave el planteo de Adrián Caballero -propulsor del comité-, quien sostiene la necesidad de abordar el territorio desde la continuidad funcional -en todas las dimensiones del mismo-.
[46] Palabras del Arq. Adrián Caballero en conferencia al Diario La Capital, publicado el 25 de abril de 1984.
[47] Es reemplazado por el Dr. Jorge Raúl Fernández.

Estado Nacional, Provincial o Municipal sobre este territorio[48]. Frente a la coexistencia de diversas jurisdicciones, se plantea integrar adecuadamente todos los distintos niveles a fin de encauzar la gestión y los cursos de acción a un camino común. Según se define en el documento inicial del Co.Te.Ur (1987) se pretende "establecer un sistema organizado de coordinación, proyectación, control, seguimiento y asistencia técnica (en el marco de la planificación urbana) para una aglomeración de alta complejidad y gran extensión, reconocida como el área metropolitana del Gran Rosario". Se identifica que esta área, a pesar de las diferentes características y rasgos que presentan cada una de las localidades, posee un carácter unitario. Esta "unidad" presenta una tendencia de continuidad que liga a todas las partes y sectores en un todo articulado y complejo.

De manera que, el abordaje de "lo metropolitano" adquiere una nueva dimensión para dar respuesta a las problemáticas que exceden el ámbito local -dado que posee otro alcance y complejidad-. Se propone así, realizar desde este organismo la creación de un "Plan de Ordenamiento Metropolitano" con la intención de abordar la planificación desde un enfoque integrador y abarcativo[49]. Sin embargo, por diversas cuestiones políticas y de gestión provincial, esta experiencia no logra desarrollarse con éxito y en los años siguientes se desintegra. El mismo destino atraviesan las iniciativas de los años inmediatos al Co.Te.Ur de creación de organismos metropolitanos de planificación del Gran Rosario[50].

No obstante, la intención de abordar la problemática metropolitana desde una perspectiva integrada sigue vigente a través de diversos estudios e investigaciones académicas. Tal es el caso del proyecto denominado "Proceso de Formación Urbano-territorial y Dinámica de Transformación del Área Metropolitana de Rosario", del año 1991, elaborado a través de un convenio entre la Sub-Secretaría de Planeamiento y Control de Gestión de la Provincia de Santa Fe, la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño -UNR- y el Consejo Federal de Inversiones -CFI-. Dicho proyecto, también a cargo del Arq. Adrián Caballero, tiene como objetivo de partida lograr:

> "la conformación de una real conciencia de la "dimensión metropolitana" del fenómeno, cuyo tratamiento a ese nivel, supondría la forma adecuada de intentar una solución posible a una serie significativa de necesidades y demandas (…) dicha toma de conciencia debe sustentarse en un conocimiento preciso y ajustado del "comportamiento" del sistema metropolitano" (Caballero, 1991).

Este proyecto parte entonces de la construcción de una base informativa e interpretativa del área, a fin de establecer, posteriormente, el desarrollo de alternativas concretas de actuación. Se realiza así, un estudio particularizado sobre cada una de las localidades que integran el Gran Rosario, que se sistematiza a través de fichas de análisis urbano. En las mismas se identifican los principales componentes de cada localidad[51] -relacionados al "Origen y consolidación" por un lado y por otro al "Desarrollo y estado actual"-.

---

[48] El mismo se enmarca dentro del "Sistema Provincial de Estudios y Planeamiento Metropolitano", siendo éste el primer elemento a consolidar del "sistema" provincial, con el fin de aplicar políticas de control y desarrollo descentralizadas y regionalizadas.

[49] Se propone que este Plan debe sustentarse desde la permanente relación y confrontación de las políticas globales estatales con aquellas particularidades de la identidad local, sustentado por la concertación de intereses y por la coordinación de las diferentes gestiones presentes.

[50] En 1988, luego de asumir el Dr. Reviglio como Gobernador de la Provincia de Santa Fe, se anuncia la creación del ente "Área Metropolitana del Gran Rosario (AMGRO)", que tiene como objeto la planificación para el desarrollo de dicha área, como parte del sistema de planificación provincial y vinculado al Sistema Nacional de Planificación. El mismo se presenta como anteproyecto de Ley Provincial; sin embargo, no llega a aprobarse ni a constituirse como tal. Es de remarcar que este documento identifica como sector de trabajo del AMR a las localidades de los departamentos Rosario, San Lorenzo y Constitución.

[51] Para esta categoría se analizan: características y componentes; antecedentes y gestión fundacional; situación político-jurisdiccional; patrón de urbanización; accesibilidad; hechos primarios; elementos y áreas de valor

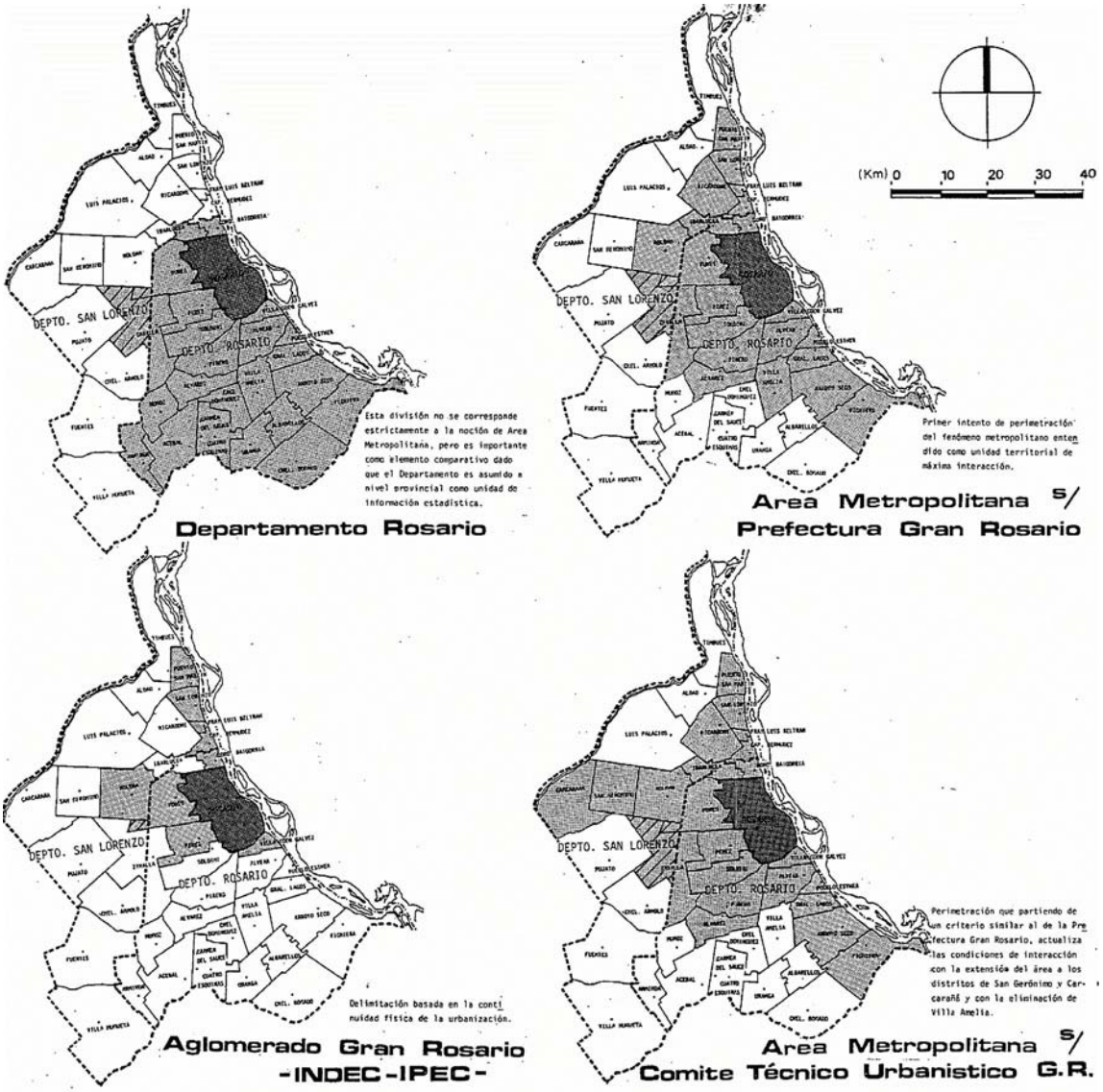


Fig. 10. Distintas definiciones y delimitaciones para Rosario y su región. Fuente: Caballero (1991).

En este trabajo, como desarrollábamos anteriormente, se replantea el tradicional concepto de "área metropolitana" -entendida como extensión unitaria y homogénea- y se establece una mayor diversificación de categorías a fin de aproximarse más a la complejidad real existente. Se proponen las siguientes categorías urbano-territoriales, cuya sumatoria define la noción globalizadora de "región metropolitana"[52]:

1. Ciudad Central: la ciudad de Rosario se reconoce como núcleo fundacional de todo el sistema metropolitano.

2. Aglomerado Gran Rosario: corresponde a las delimitaciones aplicadas a la elaboración de informaciones censales y estadísticas; como también a las observaciones neográficas y demográficas. En este caso el Aglomerado abarca: Puerto General San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez,

singular; servicios; población; rol económico y vinculación con el área. Por la categoría de "Desarrollo y estado actual" se analizan: características y componentes; gestión de urbanizaciones; situación político-jurisdiccional; evolución del patrón de urbanización; accesibilidad; hechos primarios; elementos y áreas de valor singular; servicios; población, rol económico y vinculación con el área.

[52] Este trabajo resulta un antecedente clave para la presente tesis, ya que es por primera vez que se define al sector de estudio como "Región Metropolitana".

Granadero Baigorria, Funes, Roldán, Pérez, Villa Gobernador Gálvez y Rosario (como ciudad central).

3. Extensión Metropolitana: incluye además de la ciudad central y a los distritos limítrofes al municipio de Rosario, a aquellos ligados a dicha ciudad por los "corredores metropolitanos". Es decir, se reconoce la máxima continuidad del proceso actual y potencial de urbanización. La perimetración de la "extensión" del Gran Rosario agrega a los distritos: Ibarlucea, Soldini, Alvear, Pueblo Esther, General lagos y Arroyo Seco.

4. Anillo Exterior: Se conforma, principalmente, por distritos eminentemente rurales, cuya polarización se vuelve selectiva entre Rosario y los "núcleos urbanos independientes". Según Adrián Caballero, los mismos corresponden a los denominados centros terminales. Se agrupan en el anillo exterior: Oliveros, Timbúes, Serodino, Andino, Salto Grande, Aldao, Lucio V. López, Luis Palacios, Ricardone, Correa, Carcarañá, San Jerónimo, Pujato, Zavalla, Coronel Arnold, Piñero, Pueblo Muñóz, Alvarez, Villa Amelia, Coronel Domínguez, Acebal, Carmen del Sauce, Cuatro Esquinas, Uranga, Albarellos, Fighiera y Pavón.

5. Centros o Aglomeraciones Terminales: Se trata de fenómenos significativos de polarización que dan lugar a concentraciones urbanas de magnitudes significativas, localizadas radialmente en una constante de distancia a la ciudad central, fuertemente conectadas a ésta a través de la infraestructura física-territorial, con un alto grado de interacción pero con jerarquía de "función central", lo que les otorga una cierta autonomía (esto define su condición de "límite" de interacción metropolitana, y de ahí su denominación como centros terminales) Constituyen dichos centro: La Aglomeración de Empalme Villa Constitución, Villa Constitución, San Nicolás, Casilda y Totoras.

6. Corredores y troncales metropolitanas: se los identifica como un fenómeno singular de "extensión lineal". Se encuentran vinculados a lo largo de ejes infraestructurales viales-ferroviarios. Estos ejes convergen a la ciudad central y la comunican con el país, permitiendo el acceso desde el interior a sus terminales portuarias y actividades centrales. Resultan conectores entre la ciudad central y los centros terminales; articulando, así, los distintos ámbitos de la estructuración metropolitana regional.

- "***Región Metropolitana***": Se introduce este concepto con el fin de "concretar territorialmente la intención expuesta de ampliar y complejizar la noción tradicional de "área metropolitana" (…) esta región así configurada, resultaría una suerte de "sumatoria" de las distintas expresiones urbano-territoriales del área, sistematizadas en las distintas categorías expuestas" (Caballero, 1991). Esta definición de Región Metropolitana resulta condición tanto de origen como resultante de dichas categorías. Este estudio es de suma relevancia, ya que representa una base cognoscitiva fundamental para los siguientes desarrollos de la mirada ampliada del territorio.

Las investigaciones sobre el ámbito metropolitano, en los años siguientes de la década de 1990, se diversifican en distintos espacios, principalmente en: unidades académicas de investigación dependientes de la Universidad Nacional de Rosario, en la Bolsa de Comercio, en el Instituto de Desarrollo Regional, entre otros. En este sentido, pareciera que la condición metropolitana, frente a las transformaciones acontecidas en esta década, resulta una plataforma indispensable para el futuro desarrollo regional.

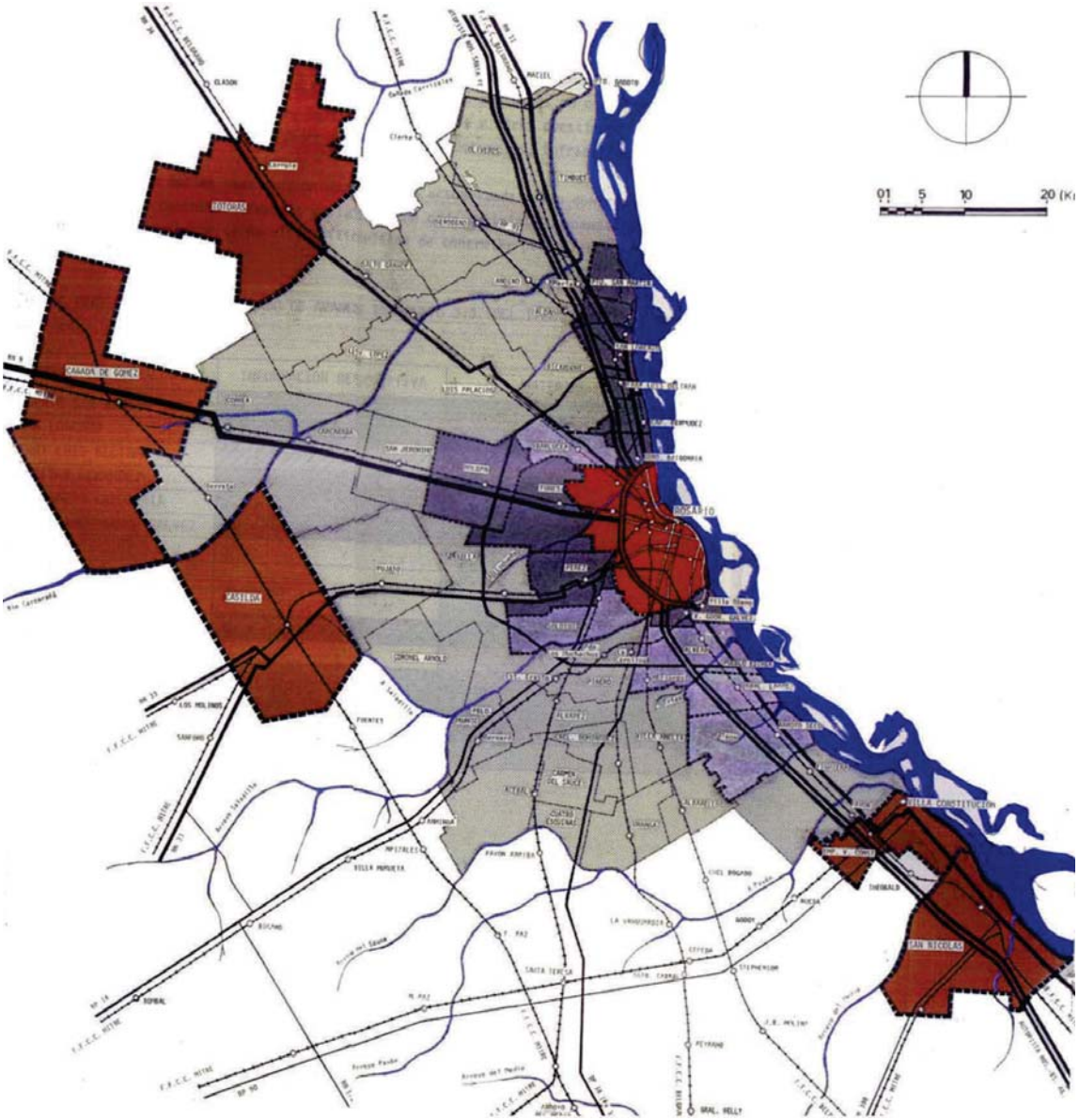


Fig. 11. Delimitación Región Metropolitana de Rosario según el proyecto: "Proceso de Formación Urbano-territorial y Dinámica de Transformación del Área Metropolitana de Rosario". Fuente: Caballero (1991).

En el año 1998, además de la publicación del PER, se presentan dos nuevas iniciativas para la institucionalización del Área Metropolitana de Rosario. Por un lado se ingresa a la Legislatura provincial un nuevo proyecto para la creación del AMGRO[53] -Área Metropolitana Gran Rosario-, como ente a cargo de la planificación y desarrollo de esta área metropolitana[54]. Sin embargo, este ente no llega a constituirse como tal. A su vez, en el mismo año, se conforma el Consejo de Intendentes para el Programa de Grandes Aglomerados Urbanos - GAU-, el cual se enmarca en el Programa de Desarrollo Integral de Grandes Aglomeraciones Urbanas del Interior -por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N°

[53] Presentado por el diputado Juan Carlos Venecia.

[54] Para la creación del AMGRO se propone integrar una asamblea metropolitana, un directorio -con un presidente electo por el gobernador-; un Director -seleccionado por la Municipalidad de Rosario- y seis directores ejecutivos de los municipios y comunas que formen parte. Además se plantea la creación de una Secretaría Técnica y de Planificación (Fernández Rudi, 2006).

248/98[55]. Este programa tiene como objetivo principal contribuir al desarrollo integral de los principales aglomerados del país[56] -Córdoba, Rosario, La Plata, Mendoza y Tucumán-. En esta línea de trabajo, el 29 de noviembre de 2001[57]- se firma el Acta de Compromiso Metropolitana, por el Gobernador de la Provincia de Santa Fe y por los Presidentes de Comunas e Intendentes del Gran Rosario -en el marco del PER-. Estos actores se proponen afianzar el desarrollo metropolitano, a fin de establecer iniciativas conjuntas para dar respuesta a las problemáticas presentes en toda el área. También se propone convocar a todos los sectores civiles de la sociedad para participar en el proceso de concertación de las directrices de planificación para el área. No obstante, gran parte de estas iniciativas no se continúan en el tiempo y es recién con la actualización del Plan Estratégico que se retoma como eje central la mirada metropolitana. Según se plantea en las Bases del Plan Estratégico Metropolitano -PEM-:

> "A pesar de estos antecedentes, la necesidad o conveniencia de una gestión metropolitana, así como la cooperación interinstitucional, no constituyen aún temas asumidos plenamente por parte de la población, ni de las organizaciones municipales, económicas y sociales, ni forma parte de la agenda prioritaria de políticas públicas" (Municipalidad de Rosario, 2004).

De manera que, en la base de actualización del PEM se parte de considerar que "lo metropolitano no sólo es fuente de problemas, sino también de oportunidades" -como se plantea en su Documento Base-. Se identifica así, que la Región Rosario se encuentra en un proceso de metropolización que se caracteriza por las diversas interconexiones socio-económicas entre las diversas localidades. Estas relaciones exceden los límites jurisdiccionales, abarcando varias comunas y municipios. Por lo cual, resulta necesario avanzar hacia "una nueva forma de organización política que articule los asuntos comunes" (Municipalidad de Rosario, 2004). En este sentido, se plantea generar una estructura metropolitana de planificación territorial estratégica, a través de la cual se puedan establecer programas conjuntos de gestión y desarrollo urbano de carácter supra-municipal.

El PEM retoma delimitaciones previas del área que describíamos anteriormente -según el criterio de continuidad urbana-: Aglomerado Gran Rosario y Extensión Metropolitana. Pero se basa especialmente desde el criterio de interdependencia funcional e incorpora a las localidades que interactúan desde diferentes dimensiones con la ciudad central. Por lo cual retoma la noción de *Región Metropolitana*, definiéndola como:

> "un ámbito urbano-rural que se estructura en torno a la ciudad central y se articula con otros centros urbanos que cuentan con mercados de trabajo y ámbitos comerciales propios, vinculados al centro. Incluye municipalidades relativamente alejadas de la de Rosario. Esta demarcación no es definitiva, su flexibilidad y movilidad está sujeta a las dinámicas económicas, productivas y sociales que

[55] El mismo cuenta con un crédito internacional otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo -BID-. En el contexto de este programa acontece un debate sobre la relevancia de la problemática metropolitana del Gran Rosario. El mismo aborda la necesidad de la elaboración de un diagnóstico común del área, a fin de establecer proyectos conjuntos que beneficien a la región. El Consejo de Intendentes se integra con los representantes de Rosario, San Lorenzo, Roldán, Villa Gobernador Gálvez y Granadero Baigorria, en representación del conjunto de intendentes que conforman el AMGRO.

[56] Excluyendo el Área Metropolitana de Buenos Aires -AMBA-.

[57] También así, en el año 2001, se crea la Agencia Regional de Desarrollo -ADERR- con el objeto de fomentar el desarrollo regional, a fin de fortalecer la competitividad empresarial, la equidad social y el equilibrio ambiental. La misma surge en el ámbito de discusión del PER, con la necesidad de generar un instrumento público-privado para fomentar e implementar orientaciones comunes para el desarrollo, en conjunto con la iniciativa de la Secretaría de Pequeñas y Medianas Empresas del Ministerio de Economía de la Nación de crear Agencias Regionales de Desarrollo en toda la Argentina. La ADERR, tiene como misión contribuir al desarrollo productivo de la región. Es de remarcar que en esta Agencia se define su alcance territorial desde el criterio de interdependencia funcional y toma el concepto de Región Metropolitana de Rosario.

involucran a los diferentes actores, en el proceso de construcción de un territorio metropolitano" (Municipalidad de Rosario, 2004:17).

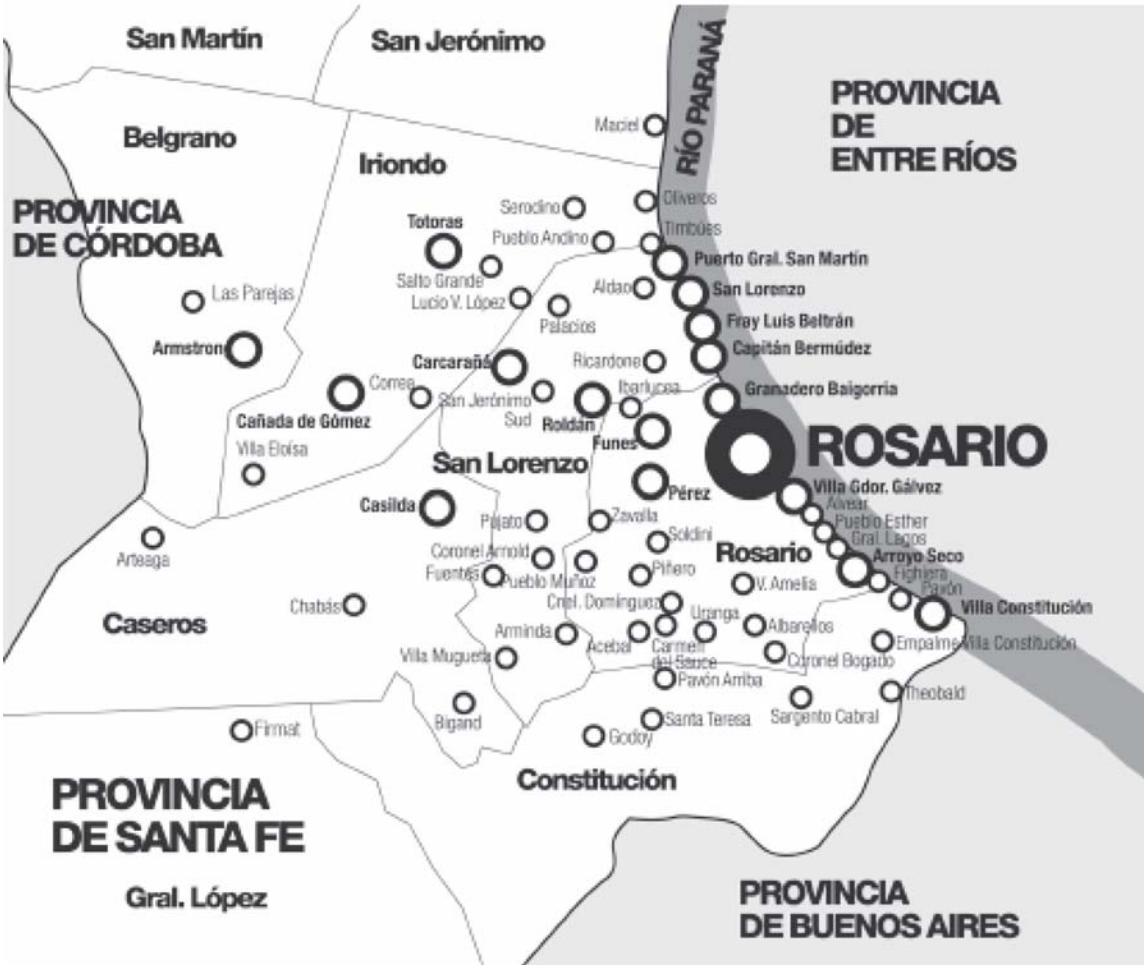


Fig. 12. Delimitación Región Metropolitana de Rosario según el Plan Estratégico Metropolitano - PEM -. Año 2004. Fuente: Municipalidad de Rosario (2004).

En este sentido, el PEM considera la dimensión metropolitana en su mayor alcance territorial, comprendiendo la diversidad de realidades territoriales, pero también la paridad de problemáticas y potencialidades. Se establecen así, cuatro ejes de actuación centrales para la región: 1. *El territorio metropolitano*, desde el análisis de su base ambiental, interpretando cómo se estructura y cómo se proyecta en otros espacios; 2. *El sistema económico regional*, sus dinámicas, sus dificultades y sus factores de potencialidad; 3. *La sociedad metropolitana*, analizando cómo se compone, cuáles son sus actores y cómo interactúan; y 4. *Las instituciones de las región*, abordando sus roles, alcances y limitaciones. No obstante, a pesar de los diversos estudios, diagnósticos, mesas y talleres de trabajo, el PEM no llega a presentarse como documento definitivo -debido principalmente a diversas vicisitudes políticas-. Sin embargo, éste resulta un componente de gran relevancia en el camino de la planificación de la Región Metropolitana de Rosario[58].

Esta visión metropolitana es retomada en el año 2005 por el Gobierno Provincial que crea la Oficina Provincial de Asuntos Metropolitanos -OAM-. La misma constituye un ámbito técnico de asesoramiento, dependiente de la Presidencia del Senado de la Provincia de Santa Fe y su objetivo principal radica en "desarrollar estrategias e instrumentos de planificación y ordenamiento territorial para los Sistemas Metropolitanos del territorio

[58] De este modo, el PEM se reconfigura años después y en el año 2008 se presenta el Plan Estratégico Rosario Metropolitana -PERM + 10-.

provincial y particularmente para la Región Metropolitana del Gran Rosario"[59]. La OAM funciona entre los años 2005 y 2007, y durante este período se desarrollan diversos proyectos y gestiones basados en que:

> "Territorio y Proyecto de transformación representen un compromiso social, técnico y político que debe articularse para ser sustentable en un lugar y en un tiempo, en torno a aspectos y demandas específicos, pero con la amplia participación y consenso de los actores públicos y privados involucrados"[60].

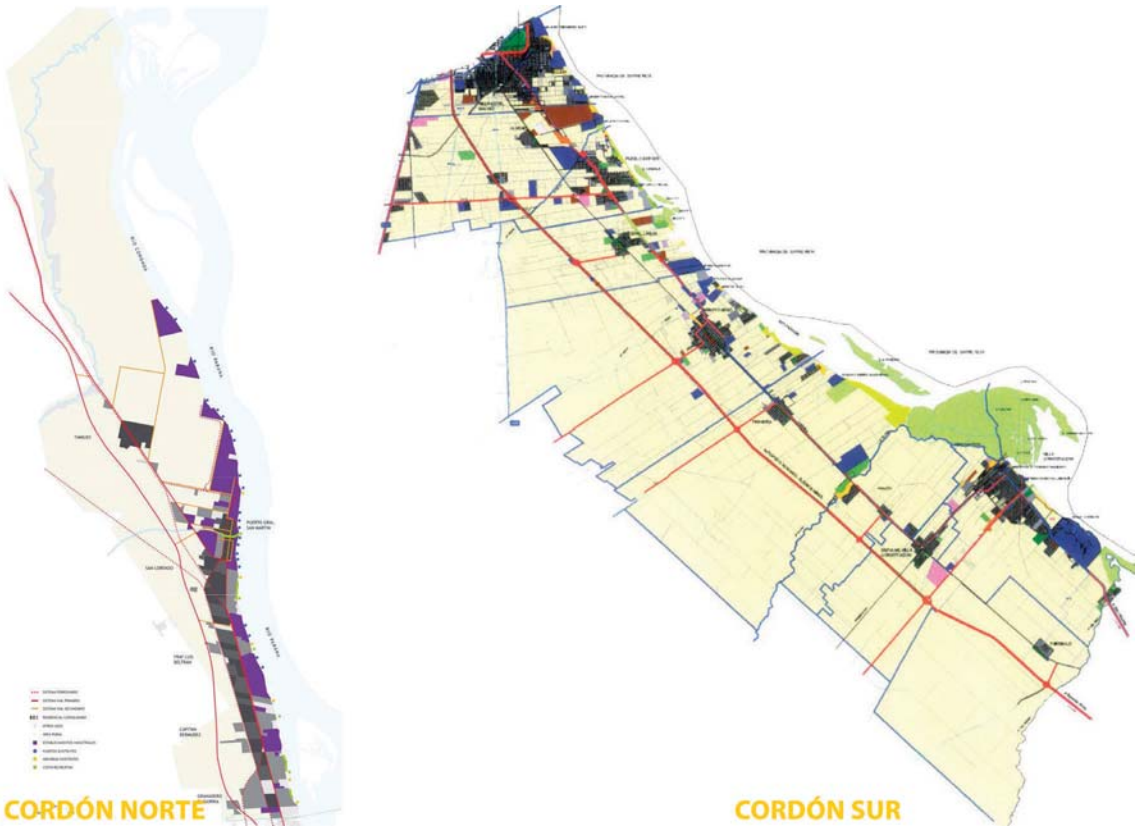


Fig. 13. Plan de Ordenamiento de la Costa Metropolitana del Gran Rosario: Cordón Norte y Cordón Sur. Izq: Cordón Norte. Der.: Cordón Sur. Fuente: Rigotti (2007) y Mateos (2007).

En este sentido, se elaboran tres ejes programáticos de proyecto y gestión. El primero vinculado a las políticas de desarrollo local para la ordenación del territorio con foco central en el ambiente; el segundo, enfocado en la accesibilidad, transporte e infraestructura logística de la Región Metropolitana del Gran Rosario; y el tercero, en el desarrollo económico y sistematización urbana, productiva y turística de la Costa Metropolitana. Se engloban así, en estos ejes, varios proyectos y estudios-diagnósticos. Resulta de particular relevancia el denominado: "Plan de Ordenamiento de la Costa Metropolitana del Gran Rosario. Cordón Norte y Cordón Sur". El mismo es realizado por un Convenio Marco entre el Gobierno de la Provincia de Santa Fe y el Consejo Federal de Inversiones[61]. Este Plan de Ordenamiento constituye un antecedente fundamental en la identificación del corredor ribereño metropolitano como un sector de transformación clave para la región del Gran Rosario. Ya que, esta franja costera a pesar de sus diversas caracterizaciones y problemáticas, se la identifica como un paisaje unitario con gran potencial para el

[59] Según explica el Arq. Ricardo Kingsland, coordinador de la Oficina de Asuntos Metropolitanos. http://www.senadosantafe.gov.ar/index-oam.asp.
[60] Ibid.
[61] Se contratan expertos para su realización: para el cordón Norte la experta a cargo es la Dra. Arq. Ana María Rigotti y para el Cordón Sur la experta a cargo es la Arq. Alicia Mateos.

desarrollo regional. Dicho trabajo nuevamente analiza las categorías y definiciones de región y área metropolitana, detalladas anteriormente, y considera la consistencia de una región del área costera del Gran Rosario, que a partir de sus singularidades, se identifica un Cordón Norte y un Cordón Sur[62].

Estos informes se articulan con el anteproyecto de "Ley de Creación de Regiones Metropolitanas" que también elabora la OAM, en el cual se propone la creación de "figuras legales que permitan encuadrar la Organización y Gestión de diferentes "Ámbitos de Actuación Metropolitana" en el territorio de la Provincia de Santa Fe". Se definen así, tres figuras para la organización y gestión: la Asociación de Municipios; el Ente Metropolitano y el Organismo Regional Metropolitano[63]. Sin embargo, esta ley no es aprobada por la Legislatura Provincial y la Oficina de Asuntos Metropolitana es cerrada luego del año 2007 con el cambio del Poder Ejecutivo provincial.

En los años siguientes, se retoma el concepto de Ente Metropolitano[64] como organismo político, administrativo, técnico y de gestión del Área Metropolitana y se crea en agosto de 2010 el "Ente de Coordinación Metropolitana"[65] -ECOM- por asociación voluntaria de municipios. Esta particularidad es de notable importancia, dado que las directrices no provienen de un organismo supra-municipal, sino que se construyen colectivamente y con lineamientos consensuados a través de la decisión voluntaria de todas las localidades participantes, con el objeto de promover un desarrollo territorial integrado. Bajo este espíritu, la Municipalidad de Rosario crea "Metropolitana. Unidad de Planificación y Gestión Estratégica Rosario" con el fin de acompañar y orientar el desarrollo del territorio metropolitano de la ciudad de Rosario desde la participación y asociación de todos los actores públicos, institucionales y privados involucrados en la transformación de este territorio.

No obstante, al resultar una participación voluntaria, aquellos municipios o comunas que no deciden participar quedan fuera del Ente de Coordinación. Esto constituye un gran conflicto para la planificación territorial, ya que la decisión sobre cuáles localidades conforman la Región Metropolitana queda relegada al ámbito político -y no a las lógicas territoriales-. Si bien se considera clave en un proyecto consensuado la participación voluntaria, surgen algunas dudas o debilidades en torno a la misma. Por ejemplo, nos preguntamos sobre aquellas jurisdicciones que no deciden formar parte de la mesa de debate: ¿quedan fuera de la región? ¿Aun cuando su relación funcional con el resto de las localidades y con la ciudad central sea crucial? ¿Cómo trabajar con políticas unificadas para un territorio, cuando el mismo se encuentra fragmentado en sus lineamientos de planificación? En este sentido, se hacen dos lecturas sobre la composición del mismo territorio: por un lado la *política*, que define como se compone el área según que intendentes o presidentes comunales participan en el ECOM; y por el otro, la *territorial*, que responde en relación a las dinámicas de procesos interrelacionados presentes en el mismo. Es de remarcar que este

[62] Comprenden el Cordón Norte las localidades de: Timbúes, Puerto General San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez y Granadero Baigorria. El Cordón Sur se compone por las localidades de: Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Pueblo Esther, General lagos, Arroyo Seco, Fighiera, Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución. Es de remarcar que en la presente tesis utilizamos esta delimitación de los cordones norte y sur.

[63] Ver apartado SINAPSIS.

[64] El Plan Estratégico Rosario de 1998 ya presenta en su tercer línea estratégica, el programa "Rosario Metropolitano" en el cual plantea el proyecto del "Ente de Coordinación Metropolitana", con el fin de que resulte "la autoridad político-administrativa, con competencias sobre aquellas cuestiones de índole metropolitana, en el ámbito territorial de la región Rosario" (Municipalidad de Rosario 1998:198).

[65] El ECOM es presidido por el Intendente de Rosario; cuenta con una estructura organizacional compuesta por un Consejo de Gobierno, integrado por todos los intendentes y presidentes de comuna de las localidades miembros; un Directorio, constituido como órgano ejecutivo de las decisiones del Consejo y como representante legal del Ente. Asimismo, cuenta con una Secretaría Ejecutiva y un Consejo Técnico Consultivo.

proyecto sigue en curso y presenta un carácter dinámico en su delimitación territorial, ya que, al concretarse cambios en los signos políticos de cada municipio o comuna, se agregan nuevos participantes a la mesa del ECOM.

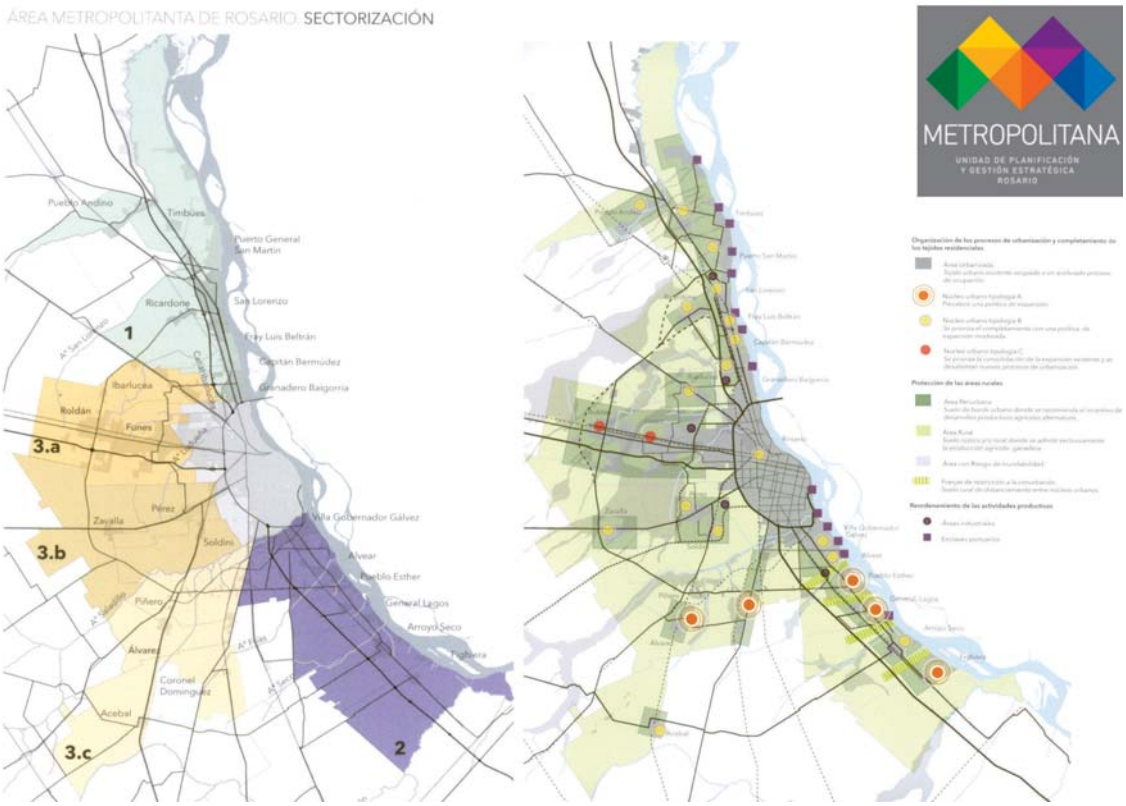


Fig. 14. METROPOLITANA: Unidad de Planificación y Municipios pertenecientes al ECOM. Fuente: Metropolitana: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica - Municipalidad de Rosario.

5.4 La planificación local en el ámbito metropolitano.

El resto de las localidades estudiadas resultan de una escala mucho menor que la ciudad de Rosario -recordemos que el municipio que sigue en cantidad de población es Villa Gobernador Gálvez, presentando menos del 10% de población que la ciudad de Rosario-. De las diecisiete localidades analizadas, siete poseen menos de 6.000 habitantes. Además Rosario es la única ciudad netamente urbana[66]. Estos factores resultan de gran relevancia cuando nos referimos a la capacidad de gestión de cada gobierno local, a la historia y experiencia en planificación local, la disponibilidad de técnicos especializados en ordenamiento urbano-territorial y a la existencia de un sector específico al tema en sus administraciones municipales o comunales[67].

La mayoría de las localidades que integran esta Región Metropolitana presentan una gran disparidad en relación a Rosario en materia de planeamiento. De este modo, vamos a detallar a continuación que políticas e instrumentos de planificación presentan en la actualidad cada una de las comunas y municipios ribereños aquí estudiados:

[66] En relación a la proporción urbana y rural en su distrito.
[67] A excepción de Victoria, ninguna de estas poblaciones posee una secretaría o área de planeamiento específica en sus municipios o comunas.

LOCALIDADES	INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN LOCAL
TIMBÚES	Esta localidad tiene una Secretaría de Obras Públicas y Privadas que tiene a su cargo las tareas de planificación urbana. En materia normativa cuenta con la Ordenanza de Zonificación N° 23/2004 (y sus modificatorias), la Ordenanza de Edificación N° 16/2005 y la Ordenanza de Loteos N° 06/2009.
PUERTO GENERAL SAN MARTÍN	Se encuentra en curso el desarrollo del programa: "*Planificación Urbana, Forestación, Recreación y medio Ambiente*" en relación al desarrollo del "Plan Urbano Estratégico" para la localidad. Asimismo cuenta con la Ordenanza de Zonificación 007/2003 con Decreto de Promulgación 300/2003.
SAN LORENZO	Posee un Plan Regulador aprobado por Ordenanza N° 1178/86 -complementado y actualizado por ordenanzas posteriores-. Además cuenta con un Reglamento de Edificación del año 2000 (aprobado por Ordenanza N° 2298/2000) - Se encuentra en desarrollo el Plan Estratégico San Lorenzo.
FRAY LUIS BELTRÁN	La localidad no cuenta con normativa específica de regulación urbanística.
CAPITÁN BERMÚDEZ	No cuenta con normativa específica de regulación urbanística. Se encuentra en proceso de elaboración un Código Urbano.
GRANADERO BAIGORRIA	Cuenta desde el año 1983 con una Ordenanza de Usos del Suelo. Utiliza el Reglamento de Edificación de 1968 de la ciudad de Rosario como referencia.
VILLA GOBERNADOR GÁLVEZ	Posee un Código Urbano y Reglamento de Edificación del año 1995, Ordenanza N° 1144/95 y sus actualizaciones en los años posteriores. Se aborda en los mismos las cuestiones referidas a la división y urbanización de la tierra, como las reglamentaciones sobre éstas.
ALVEAR	Cuenta con un Plan Regulador de 1972 y con ordenanzas posteriores que actualizan y modifican esencialmente el cambio en los usos del suelo. Actualmente se encuentra en elaboración una nueva normativa que especificará condiciones de Urbanización y Subdivisión del Suelo.
PUEBLO ESTHER	Tiene Plan Regulador del año 1976, sin embargo el mismo ha sido reemplazado por sucesivas ordenanzas de actualizaciones. Asimismo cuenta con la Ordenanza N°33/08 que establece áreas para la definición de los usos del suelo. También posee ordenanzas referidas a nuevas urbanizaciones.
GRAL LAGOS	No posee ordenanzas y normativas que regulen las nuevas urbanizaciones.
ARROYO SECO	Posee un Plan Urbano del año 1974, sobre el cual se han realizado sucesivas actualizaciones referidas tanto al Reglamento de División y Urbanización de Tierras como al Reglamento de Usos del Suelo (Por ejemplo la Ordenanza N° 2.041/2011).
FIGHIERA	No posee normativas referidas a urbanización y usos del suelo. Se encuentra en proceso de desarrollo el Plan Urbano local.
PAVÓN	No posee Plan Urbano o normativas referidas a urbanización y usos del suelo.
EMPALME VC	No posee Plan Urbano o normativas referidas a urbanización y usos del suelo.
VILLA CONSTITUCIÓN	Esta localidad cuenta con un Plan de Ordenamiento Urbano y Estratégico para la ciudad que modifica en forma total el Reglamento de Zonificación y Loteos aprobado en 1962. El mismo es aprobado por la Ordenanza 3.575/2008.
VICTORIA	Frente a la concreción de la construcción del Puente Rosario-Victoria, ésta localidad identifica las transformaciones que este hecho estructural traería consigo, de manera que, desde la década de 1980 comienza nuevos desarrollos en materia de planificación. Se aprueba en 1995 el "Plan de Ordenamiento Urbano para el Municipio de Victoria" por la Ordenanza N° 1.269/95 -con actualizaciones posteriores-. Especialmente se destaca la actualización efectivizada por Ordenanza N° 2.472/05 y es de remarcar que se encuentra en curso el Plan Maestro de la Costa de Victoria. Profundizamos el análisis sobre el proceso de transformación de la planificación de esta localidad en el Anexo del Capítulo 5.

Cuadro: La planificación local en el ámbito metropolitano. Fuente: Elaboración propia.

El cambio en materia de planificación urbana que se posibilita a partir del retorno democrático de 1983 en la ciudad de Rosario resulta disparador para las futuras intervenciones territoriales de toda la región. Si bien el proceso de planificación metropolitana se encuentra en curso, aún se identifican grandes desequilibrios entre las diversas localidades estudiadas. Mientras algunas localidades estudiadas nunca han tenido ningún plan, la ciudad de Rosario entre el período entre 1991-2008 presenta tres Planes Urbanos. Es decir, el Poder Ejecutivo Municipal plantea tres propuestas de planificación en diecisiete años sin llegar a ser aprobadas ninguna de ellas[68].

Dada la celeridad con que ocurren los procesos de transformación contemporáneos del territorio, tanto a nivel global como local, los planes parecen estar condenados a ser reemplazados por otros antes de terminar su ciclo. El tiempo de estudio y debate que transcurre desde su presentación oficial al Concejo Municipal hasta su posible aprobación, se extiende al período previsto para su actualización[69]. Por lo cual, frente a este desfasaje de los tiempos territoriales, políticos y legislativos, vemos que resulta necesaria una mayor integración por parte de todos los actores intervinientes -junto a una mayor difusión y consenso público- durante la elaboración y definición de directrices y políticas de actuación. Es decir, es necesario lograr una mayor participación y democratización durante los procesos de decisión y gestión.

A su vez, identificamos que son varias las localidades estudiadas que aún no presentan ninguna normativa respecto a usos del suelo y directrices de transformación urbana. No es casual que esto suceda en los poblados más pequeños que poseen una menor capacidad técnica e institucional para llevar a cabo la definición de estos lineamientos de planificación. Sin embargo, existe actualmente un proceso de cambio y concientización por parte de los gobiernos locales sobre la necesidad de desarrollar políticas consensuadas de ordenamiento territorial. Por ejemplo, en los últimos años, la mayoría de las localidades afrontan presiones de capitales privados -nacionales e internacionales-, ya sea para desarrollar nuevas urbanizaciones como para habilitar nuevos predios o plantas industriales y/o portuarias. En este contexto, estos poblados se encuentran cada vez más presionados para habilitar la transformación de tierra rural en industrial o en urbana -a pesar que el crecimiento demográfico no lo demande-, generando así nuevas dificultades a los mismos. Nuevamente, esto denota la debilidad del Estado frente a las demandas del capital y del mercado inmobiliario.

Las iniciativas de planificación y de abordaje metropolitano del territorio resultan cruciales para esta nueva concientización del planeamiento. La mirada integrada de los diversos actores[70] presentes en el territorio metropolitano permite fortalecer y desarrollar herramientas para la planificación de los territorios locales a partir de nuevas interrelaciones y colaboraciones interjurisdiccionales. Es indispensable esta perspectiva en el desarrollo de políticas y gestiones; ya que, la mayoría de los problemas y oportunidades que se registran en la región exceden la escala local, abarcando diversos municipios y comunas. Frente a esta dimensión metropolitana del territorio, se requieren nuevos abordajes interescalares, donde todos los actores -en los distintos niveles de gobierno y gestión- sean protagonistas.

---

[68] Nos referimos a la aprobación del Plan Urbano en su totalidad. No obstante, sí han sido aprobadas diversas propuestas sectoriales y actualizaciones parciales y sucesivas del Código Urbano y el Reglamento de Edificación.

[69] Recordemos que el Plan Director de 1991 plantea una actualización de dos años y permanece en estudio en el Concejo Municipal durante tres años hasta ser retirado por la propia Secretaría de Planeamiento para su actualización.

[70] Entre ellos: especialistas, integrantes del equipo técnico de la redacción del Plan Urbano Rosario y Plan Estratégico Rosario Metropolitana, miembros de distintas áreas disciplinares, intendentes, técnicos locales, ciudadanos, entre otros.

Si bien reconocemos que la mirada metropolitana se encuentra presente desde varias décadas en la planificación -numerosas propuestas de organismos, entes, planes metropolitanos, entre otros, dan cuenta de ello-, aún resulta débil en materia de gestión y articulación política. Es decir, a pesar de los diversos proyectos propuestos de abordaje regional -que desarrollamos anteriormente-, paradójicamente su multiplicidad[71] -en relación a las diversas propuestas simultáneas superpuestas[72]-, y su discontinuidad en el tiempo impiden paradójicamente que esa planificación metropolitana, consolidada en la teoría, sea efectiva en la práctica. La complejidad del territorio, en conjunto con la diversidad de intereses políticos en juego, dificulta un accionar articulado.

El desafío actual consiste en poder transpolar esa continuidad de directrices de planificación que se manifiesta en determinados temas del ámbito local de Rosario, a una escala regional. Para lo cual es necesario que los lineamientos de acción sean consensuados, con todos los actores intervinientes, perdurables a través del tiempo -más allá de los partidos e intereses políticos particulares de cada jurisdicción interviniente-, y dinámicos en cuanto a la capacidad de adaptarse a la complejidad y variabilidad de la interacción de procesos de transformación del territorio.

[71] Es de remarcar, que además de los aquí mencionados, existen otros centros de investigación, institutos, proyectos, organismos -tanto desde la iniciativa privada, mixta y especialmente desde el ámbito académico, especialmente en las Facultades de la Universidad Nacional de Rosario-, que tienen como objeto de estudio el Área o Región Metropolitana de Rosario. Los mismos resultan tan diversos, que resulta imposible abordarlos a todos en la presente tesis.

[72] Sin un proceso continuo en el tiempo -sino siempre interrumpida por un nuevo proyecto-.

06 TRANSFORMACIONES DE LAS DINÁMICAS PRODUCTIVAS

"A qué compararé este río espléndido? ¿Cómo describiré el más grandioso de los ríos? Su aspecto es majestuoso, dilatado su álveo, suave su corriente. Los altos buques despliegan su velamen y surcan libremente por su canal profundo y anchuroso. Extiéndase con sus afluentes caudalosos por miles de leguas sin obstáculos brindando a la industria y al comercio inmensas regiones, las más salubres y fértiles del globo, donde algunos pueblos nacientes abren hoy sus brazos fraternales a todos los pueblos de la tierra. (...) cada año se espacia por extensas llanuras, aunque la fecundidad que producen sus crecientes es un lujo de la naturaleza, perdido para el hombre en medio de las vastas comarcas que atraviesa, y de las dilatadas y numerosas islas que riega y fecundiza"

MARCOS SASTRE (1979)

Los primeros años democráticos reflejan un proceso de transición en el que se profundizan acciones ya iniciadas en el régimen dictatorial anterior como: el abandono del modelo económico de sustitución de importaciones, el aumento de la deuda externa y la distribución desigualitaria de los ingresos. A partir de 1989, con el gobierno de Carlos Menem, se implementan una serie de cambios, entre ellos: la profundización de las políticas neoliberales, las privatizaciones y las importaciones indiscriminadas -en conjunto con un fuerte proceso de globalización-. La Ley N° 23.696/89, conocida como Reforma del Estado, autoriza el inicio de un proceso de desregulación, ocasionando la privatización de gran parte de las empresas estatales[1]. Dichas acciones llevan a desplazar el rol público hacia el sector privado. Según explican Águila y Videla (2006), esta redefinición consiste en pasar de un sistema con fuerte presencia del Estado -en la articulación de la vida económica y social-, por otro modelo, en el cual éste se retira dejando enfrentados los diversos actores sociales.

Fotografía página anterior: Cecilia Galimberti

[1] En este marco se dispone la descentralización y transferencia de la administración y explotación de los puertos.

El accionar de estas fuertes políticas neoliberales, como plantea Edward Soja (2001), generan:

> "un nuevo híbrido que racionaliza, celebra y promueve con eficacia el proceso de globalización y la creciente globalidad de la producción industrial, el intercambio comercial, la integración financiera y el flujo de información. En primer plano ha ubicado a una nueva clase de empresarios económicos y políticos que operan (…) con el propósito de promover las condiciones que faciliten las libertades del capitalismo global: una privatización cada vez mayor de la esfera pública, la desregulación de todos los sectores económicos, la eliminación de barreras al intercambio y al libre flujo del capital, los ataques al Estado de bienestar y a los sindicatos y otros intentos por remodelar el poder de las autoridades políticas y territoriales establecidas a fin de controlar la globalidad de la producción y la producción de la globalidad" (Soja, 2001).

Este período evidencia una gran inestabilidad económica y una fuerte crisis marcada por el cierre de numerosas industrias en Argentina. A su vez, en el año 1991 se pone en marcha el Plan de Convertibilidad, a partir del cual se produce un profundo proceso de reestructuración económica y reconversión en el sector financiero -que se acentúa después de la crisis de 1994-. Junto al mismo se realiza una mayor apertura económica y produce la paridad garantizada por el Estado de "uno a uno" entre el peso argentino y el dólar, a fin de detener el proceso inflacionario. A la par de estas políticas se suceden complejas repercusiones, entre ellas se enumeran: una mayor desigualdad del crecimiento del mercado, aumento de la desocupación y subocupación, y profundización de la crisis del sector industrial. Asimismo, nuevos acontecimientos a nivel internacional como la constitución del MERCOSUR, las demandas de modernización de infraestructuras portuarias y la constitución de la Hidrovía Paraná-Paraguay plantean nuevos cambios a la región para los próximos años.

Posteriormente, se sucede otro proceso de reestructuración, en el año 2002, caracterizado por la devaluación del peso argentino junto a otras medidas de reconfiguración económica -por ejemplo el boom de la soja- las cuales alteran nuevamente el escenario económico, permitiendo así, la recuperación de la competitividad (Alonso, 2006). Se inicia, de este modo, una nueva etapa de crecimiento de actividades industriales al crecer los índices de empleo relacionados al sector, aunque paradójicamente no se traduce en una significativa mejora de la calidad de vida de la mayoría de la población. Si bien estos cambios toman lugar en todo el ámbito nacional, cada región reacciona de forma particular a estos procesos.

Asimismo, en las últimas tres décadas, el río Paraná cobra impulso nuevamente dejando a un lado los años que reflejaban escasos movimientos de embarcaciones -con instalaciones portuarias paralizadas y/o abandonadas-. El río se reinventa y asiste así, al crecimiento de la producción y la comercialización del sector primario y secundario al constituirse como eje de transporte regional del Mercosur. Como plantea Basadonna (2002), se afianza principalmente su actividad en el conjunto de terminales portuarias del llamado cordón industrial -dedicadas principalmente al comercio exterior-, pero presenta también el tráfico de cabotaje proveniente del Mato Grosso en Brasil y de los demás puertos de la Hidrovía Paraná-Paraguay. A continuación analizamos como repercuten estos cambios en los modos de producción -internacionales y nacionales- durante el período de estudio en el frente costero metropolitano de Rosario, a fin de reflexionar sobre los distintos lineamientos que intervienen en el territorio y cómo éstos inciden en las diversas capas que componen dicho palimpsesto.

6.1 Ciudad - Puerto - Región

La ribera metropolitana de Rosario consiste en una región portuaria por excelencia. Como desarrollamos en la Parte II de esta tesis, el puerto es motivo de crecimiento y expansión de Rosario y su *hinterland*. Es inimaginable pensar a este frente costero sin puerto, como también al puerto sin sus vínculos mediterráneos. Ambos componentes, el portuario y el urbano, se retroalimentan respectivamente posibilitando un crecimiento y desarrollo conjunto. Sin embargo, con la transformación de las lógicas y necesidades portuarias en las últimas décadas, la condición porteña entra en conflicto con la dimensión urbana. Las principales problemáticas se encuentran vinculadas a la localización de estas instalaciones -generalmente ubicadas en lugares centrales y estratégicos de las ciudades-. La necesidad de "estar cerca pero estando lejos" sería el oxímoron que resume el deseo de las localidades portuarias contemporáneas. No obstante, justamente es por la estratégica ubicación al margen del río Paraná, cercano al territorio pampeano productivo y gracias a las óptimas condiciones de navegabilidad y de conectividad, que este sistema portuario regional se consolida como uno de los más importantes de Argentina -y como nodo de conexión clave del comercio internacional-.

Los cambios en las demandas del mercado, el incremento de flujos de mercancías y las transformaciones tecnológicas llevan a cambiar las técnicas, organizaciones y formas de gestión de las infraestructuras portuarias. El puerto que no se adapta a las nuevas condiciones queda obsoleto y no puede estar a la altura de la productividad requerida por las políticas económicas. Frente a este estado de la cuestión, la UNCTA -Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo-, en 1992 estudia los modelos portuarios a partir de tres criterios básicos: 1. Políticas de desarrollo portuario en torno a las estrategias y actividades; 2. El alcance y extensión de las actividades portuarias; y 3. La integración y organización de las actividades. En base a esta clasificación se definen tres categorías de puertos:

1. Los llamados de *Primera Generación*: Generalmente anteriores a la década de 1960, caracterizados por operar como nexo entre el espacio terrestre y el fluvial. En la zona portuaria no se realizan otras actividades más que la carga, descarga y almacenamiento de mercancías. Presenta una función estática y determinada, tienden a organizarse en forma aislada.

2. Los Puertos de *Segunda Generación*: Éstos, además de ser centros de transporte, resultan focos industriales y comerciales. Surgen, en su mayoría, a mediados de la década de 1960 y suelen llamarse "puertos industriales". Los mismos mantienen una relación más estrecha con las empresas de transporte y de comercio -ya que han construido sus instalaciones en torno al puerto-.

3. Puertos de *Tercera Generación*: Son aquellos que se realizan a partir de la década de 1980. Éstos surgen debido a las demandas del comercio internacional, a la difusión global de la contenedorización a gran escala y el multimodalismo. Los mismos combinan una multitud de servicios y prestaciones, debiendo adaptarse rápidamente a los cambios tecnológicos. El puerto se constituye así, como una plataforma logística para las operaciones internacionales.

De este modo, las infraestructuras portuarias afrontan un profundo cambio en las décadas recientes en base a las nuevas demandas a nivel internacional. Deben ofrecer una compleja red de servicios, coordinadas con los demás conjuntos de organismos y empresas intervinientes, y articuladas en un sistema regional de integración económica. La gestión y organización portuaria requiere la conjunción de políticas y capitales -públicos y privados- en cooperación conjunta. Frente a esta necesidad de nuevas modalidades de gestión y

administración, desde los primeros años de la década de 1990, Argentina realiza un cambio estructural en sus políticas portuarias vinculado a la desregularización, la descentralización de la gestión y de la administración de sus puertos. Se aprueba así, un nuevo marco regulatorio legislativo para la actividad portuaria desarrollada en el país.

Recordemos que, a partir de la nacionalización de las instalaciones portuarias en 1942, el Estado Nacional fue monopolizando esta actividad, no permitiendo a los particulares que compitieran con la actividad portuaria estatal. De manera que, las numerosas empresas de capitales privados[2] que se instalan en el cordón metropolitano de Rosario, si bien construyen muelles exclusivos para la exportación de sus productos, éstos son autorizados por excepciones temporarias. Finalmente, luego de pujas económicas y políticas, dentro del nuevo marco de desregulación con la ya aprobada Ley de Reforma del Estado de 1989, se aprueba la Ley N° 24.093 en 1992 conocida como Ley de Puertos. La misma establece un nuevo marco jurídico en torno a la habilitación, administración y operación de los puertos[3] estatales y particulares existentes o a crearse en la Argentina.

6.1.1 *Rosario ciudad "porteña".*

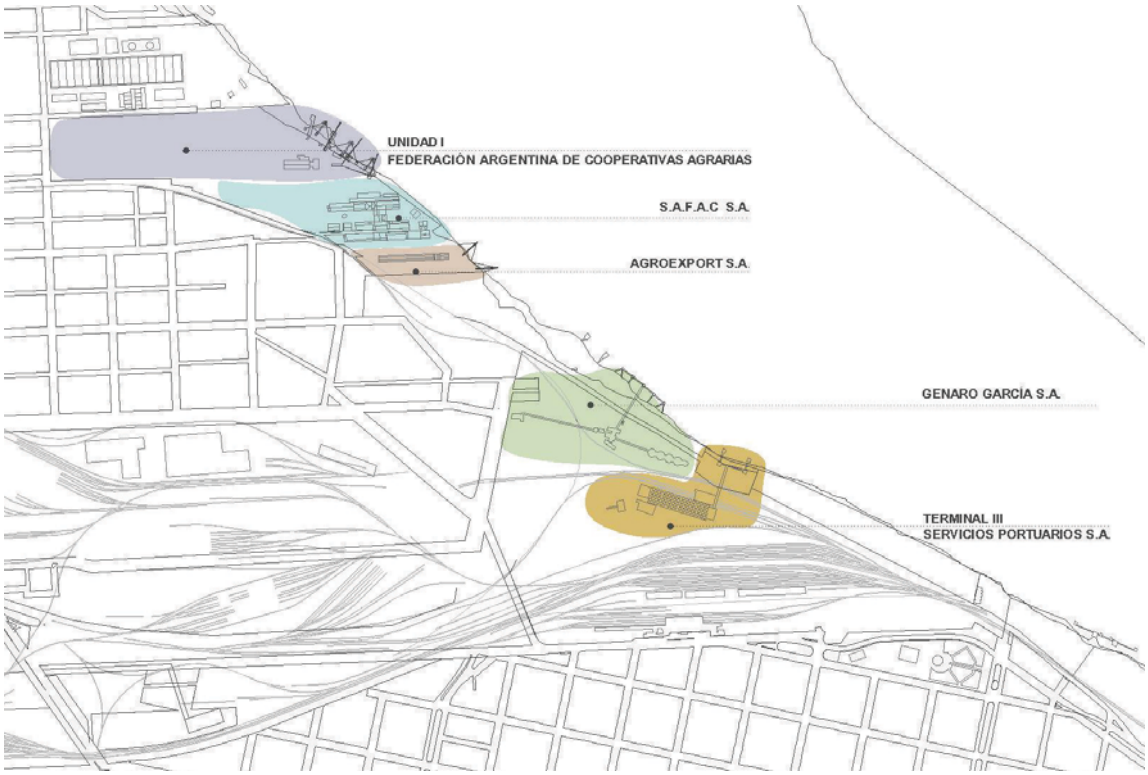


Fig. 1. Actividades portuarias en el llamado Puerto Norte de Rosario a comienzos de la década de 1980. Fuente: Elaboración propia.

[2] Especialmente del rubro químico, petrolero, siderúrgico, frigoríficos, entre otras.

[3] La Ley de Puertos N° 24.093/92 define a puerto como: "los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptas para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas."

Rosario, ciudad-puerto por excelencia, afronta en los primeros años de la década de 1980 un proceso de crisis y deterioro de su actividad portuaria. A pesar de seguir representando uno de los principales polos de exportación del país[4], las nuevas autoridades democráticas se encuentran con la existencia de graves conflictos portuarios y de almacenaje.

Fig. 2. Situación actual del puerto en el sector sur de Rosario. Fuente: Elaboración propia.

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 ferro-portuaria 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 de Rosario. 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-, a fin de posibilitar 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 mencionadas anteriormente. De este modo, desde el retorno democrático de 1983 se apela a recuperar dichas tierras a fin de hacer realidad la liberación de esta franja ribereña de instalaciones productivas.

Además de estas irregularidades y violaciones a las normativas vigentes, también se evidencia la desactualización de las instalaciones portuarias, siendo notoria la carencia de obras para que el puerto pueda alcanzar al máximo su potencialidad -según los nuevos requerimientos del comercio internacional-. El reclamo de recuperar el puerto para los rosarinos[5], toma lugar en 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 difunde este objetivo al público en general

[4] En estos años se encuentran en curso diversas obras de actualización y crecimiento de las terminales portuarias rosarinas.

[5] Desde 1943, con el Decreto N° 10.059, las instalaciones portuarias se encuentran a cargo del Estado Nacional. En primer lugar el Puerto de Rosario depende de la Dirección Nacional de Puertos y Aduanas hasta que en 1956 se crea la Administración General de Puertos -A.G.P-, a través de la cual queda la explotación de todos los puertos comerciales de la Argentina.

a través de conferencias y exposiciones vinculadas a la historia de Rosario y su puerto, a fin de llamar a la participación activa de la ciudadanía.

Simultáneamente, se reclama la realización de obras necesarias para la modernización del puerto como: la solicitud del dragado del canal Mitre, la finalización de la Avenida 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 infraestructuras.

Finalmente, en 1992 se aprueba la Ley Nacional N° 24.075 y el Decreto Nacional N° 1.479/92, a través de los cuales se transfiere a la Municipalidad de Rosario los terrenos ubicados en la prolongación de la calle Sarmiento y la Zona Franca de Bolivia, con destino de ampliación del Parque Nacional a la Bandera[6] y la Dársena de cabotaje al sur de la estación Fluvial. Asimismo, en el marco de las leyes anteriormente descriptas -Ley de Reforma del Estado y Ley de Puertos-, se dispone la transferencia de puertos de 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[7]-, asumiendo sus funciones en octubre de 1994.

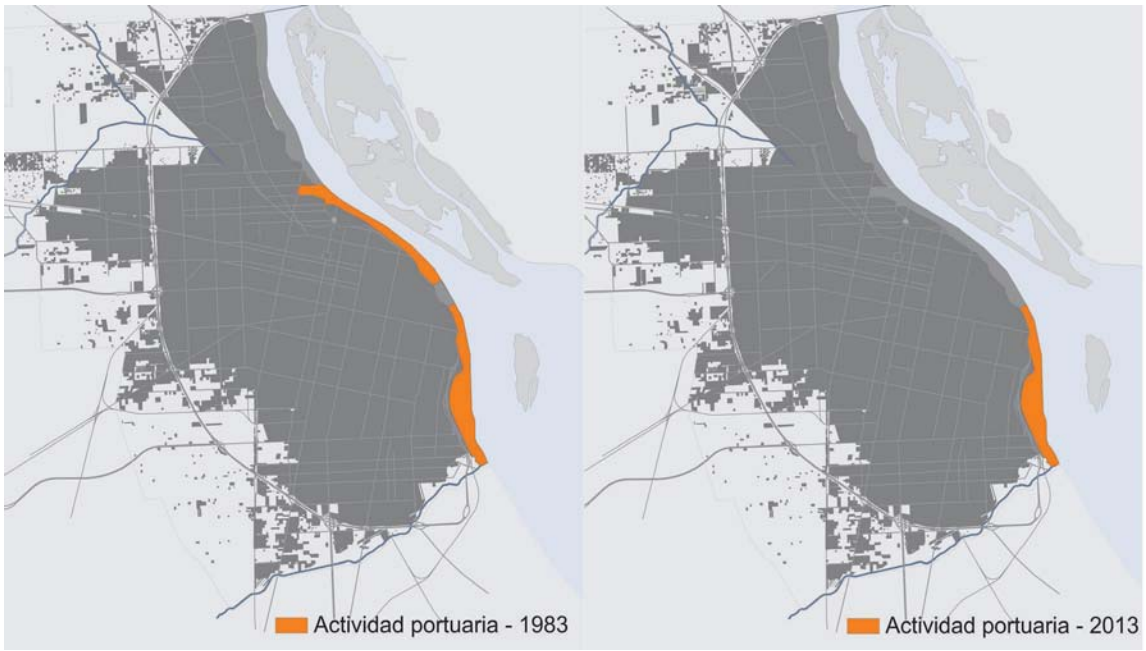


Fig. 3. Zona portuaria activa en 1983 y en 2013. En estos 30 años se consigue liberar la zona central de la ciudad de Rosario de actividades portuarias a fin de transformarla en usos recreativos. De este modo, con el retorno democrático se recupera el viejo anhelo de restituir el diálogo de la trama urbana con el río Paraná. Fuente: Elaboración propia.

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

[6] Es de remarcar que los terrenos portuarios al norte de la prolongación de la calle Sarmiento, ya habían sido cedidos por parte de la Administración General de Puertos en 1986 para la construcción del Complejo Cultural Parque de España. De manera que se continúa con la iniciativa de recuperar por parte de la Municipalidad los terrenos ribereños del área central de la ciudad a fin de realizar un espacio continuo recreativo, vinculando nuevamente la trama urbana con el río Paraná.

[7] El ENAPRO se compone por miembros de: Provincia de Santa Fe; Municipalidad de Rosario; empresas importadoras, exportadoras, de transporte fluvial, concesionarias de terminales portuarias, prestadoras de servicios; productores del área y trabajadores que presten servicios al ámbito portuario.

de sectores para la operación privada. A través del mismo se propone lograr la recuperación y la actualización de las instalaciones, a fin de integrar al puerto de Rosario en 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.

Asimismo, en 1996 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, desarrollándose en el año 2004 el Concurso Nacional de Ideas y Anteproyectos para incorporar a la ciudad las tierras recuperadas[8].

6.1.2 *Sistema portuario regional*.

El posicionamiento estratégico del frente costero occidental[9] del río Paraná -con excelentes condiciones naturales de barrancas y calado, gran interconexión de vías terrestres, entre otras características-, hacen de los 90 km de extensión ribereña, ámbito elegido para la instalación de grandes y numerosas instalaciones productivas[10]. Este sistema portuario regional[11] desde finales de la década de 1980 ya resulta un polo exportador consolidado. Por ejemplo, en esos años el complejo Puerto General San Martín-San Lorenzo ya concentra la mayor cantidad de exportaciones de agrograneles del país[12].

A su vez, a partir de la Ley de Puertos de 1992[13] este sector crece y se consolida aún más. Debido a dicha ley se regulariza también la situación de aquellas terminales con permisos provisorios. No obstante, es recién en 1997 que se comienzan a otorgar las habilitaciones definitivas. Es a través de los Decretos N° 119 al 123 de 1997 que se habilitan definitivamente las siguientes terminales portuarias: Terminal VI S.A., La Plata Cereal, Punta Alvear S.A., Cargill S.A.C.I, Asociación Cooperativas Argentinas y Louis Dreyfus Commodities. De acuerdo a estudios de La Bolsa de Comercio de Rosario este sistema portuario actualmente despacha el 77% de las exportaciones nacionales de granos, aceites y subproductos, posicionándose como el complejo oleaginoso más importante del mundo -con una capacidad de molienda de 134.000Tn./día-. Si bien predominan los puertos

[8] Sobre este tema se profundiza en el capítulo 8 y anexo correspondiente.

[9] El canal principal del río Paraná se encuentra en la orilla occidental, presentando condiciones óptimas de navegabilidad y puerto. Por este motivo, en este capítulo nos detenemos en el análisis de esta orilla. En la ribera oriental se encuentra únicamente el Puerto de Victoria. El mismo en la actualidad presenta características muy distintas a los ubicados en el llamado cordón industrial de la ribera occidental. El frente ribereño de Victoria está dedicado predominantemente a la pesca y a diversas actividades turístico-recreativas.

[10] Principalmente se destacan aquellas vinculadas al embarque de granos, subproductos y aceites. La mayor densidad portuario-industrial se registra desde el sur de la localidad de Timbúes, hasta la ciudad de San Lorenzo inclusive.

[11] Desde mediados del siglo XX, se desarrolla el perfil productivo del Gran Rosario, localizándose en su frente costero grandes industrias y plantas productivas. 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 terminales portuarias. De manera que, a partir de dicha normativa, comienzan a construirse nuevas terminales y ampliarse aquellas existentes, incrementando su capacidad. A mediados de la década de 1980 se alcanzan niveles de exportación récord para este sector.

[12] 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).

[13] A través de la cual se permite a los particulares administrar y operar puertos de uso público o privado, industrial, comercial o recreativo.

graneleros, otros productos completan la complejidad y magnitud de este gran complejo portuario regional[14]. De este modo, el frente costero metropolitano de Rosario se posiciona como puerta principal al comercio internacional.

Esta ribera presenta una gran cantidad de terminales portuarias de gran importancia, especialmente se destacan las construidas desde la década de 1980. Las mismas resultan nodos estratégicos multimodales para la concentración y operación de cargas. Es de remarcar que estas terminales pertenecen en su mayoría a capitales privados de multinacionales. A continuación, vamos a analizar en detalle el rol portuario de cada localidad en relación a la localización de sus terminales[15]:

Fig. 4. Frente portuario-industrial de Timbúes. Izq.: Propuesta de la Comuna de Timbúes para transformar su frente costero predominantemente rural a zona portuaria. Arriba: Central Termoeléctrica San Martín y Renova; Abajo: Complejo Louis Dreyfus y Complejo Noble Argentina S.A. Fuente: Comuna de Timbúes, archivo Metropolitana MR.

- *Timbúes*: Actualmente se encuentra instalada en el kilómetro 466 -margen derecha del río Coronda- la Termoeléctrica San Martín, con una profundidad al pie de muelle de 24 pies y se plantea llevarla a 33 pies. A inmediaciones de ésta, se encuentra el Complejo Agroindustrial Renova S.A -de propiedad de Vicentín, Oleaginosas Moreno y Molinos Río de la Plata-. El mismo, inaugurado oficialmente en abril de 2014, tiene una capacidad de procesamiento de soja de más de veinte mil toneladas diarias -considerándose la importante del mundo de estas características[16]-. Además en el kilómetro 464 -también sobre la misma margen-, se encuentra el Complejo Industrial Timbués de la empresa Louis Dreyfus, con

[14] Se incluyen a la lista productos químicos y petroquímicos, formaldehido, etileno, éteres glicólicos, BTX, SBR, NBR, PEBD, estirénicos, azufres para el agro y para el caucho e industrias, plastificantes y fertilizantes, cobre, biodiesel, fruta, azúcar, carnes, entre otros. (Según datos del IPEC, Instituto Provincial de Estadísticas y Censos de la Provincia de Santa Fe, Enero 2008).

[15] Especialmente a partir de datos del Informativo Semanal Bolsa Comercio de Rosario del 13 de Julio de 2012, a partir de la publicación del Centro de Navegación titulada "River Plate Shipping Guide. Incluyes Port & Inland Transport" del año 2011.

[16] Este mega-complejo agroindustrial con autoabastecimiento de energía y puerto propio, tiene una capacidad de almacenamiento de 310 mil toneladas de porotos de soja, 170 mil toneladas de subproductos y 45 mil toneladas de aceite, se prevé un ingreso de mil camiones diarios a la planta para el abastecimiento de materia prima.

muelle de 100 metros de frente y una profundidad de 33 pies. En el kilómetro 462 -a la salida del Coronda- se encuentra el Complejo Noble de Timbués, propiedad de Noble Argentina S.A, con muelle de 160 m de frente y una profundidad de 14,6 m. Se destaca que el grupo Noble, en el año 2004 resulta el primer inversor portuario en la costa de Timbúes. Es de remarcar que este distrito cuenta con un extenso frente ribereño al Coronda y Paraná, de aproximadamente 23 km de extensión -prácticamente ocupado por usos rurales-. Sin embargo, frente a las demandas del mercado internacional, la potencialidad de estas tierras y la escasez de grandes parcelas ribereñas disponibles en las localidades de Puerto General San Martín y San Lorenzo, el gobierno local de Timbúes propone transformar el suelo rústico a industrial, convirtiendo la mayor parte de este frente fluvial en zona portuaria. Esta decisión, impulsada por las lógicas del mercado global, sin duda afectará fuertemente a la comunidad local y regional. Sobre este tema profundizamos en los próximos capítulos.

Fig. 5. Puerto General San Martín. Minera La Alumbrera, Terminal 6 S.A., Alto Paraná S.A., Cargill, Mosaic S.A, Petrobras, Nidera S.A. Fuente: Elaboración propia en base a archivo Metropolitana MR.

- *Puerto General San Martín*: Esta localidad presenta prácticamente todo su frente al río Paraná ocupado de terminales portuarias e industriales. Se encuentran sobre esta ribera:

- Km 457 - *Minera La Alumbrera*. Muelle de 180 m de frente y 42 pies de profundidad. Sobre el mismo se despacha el concentrado de mineral de cobre que se extrae del yacimiento de Catamarca "Bajo La Alumbrera".
- Km 456 y 456.5 - *Terminal 6*. Pertenece a las empresas Bunge y Aceitera General Deheza, posee dos muelles de 161 y 155 metros respectivamente. La profundidad es de 40 pies. Durante años ha sido el principal puerto de despacho de granos, subproductos y aceites de Argentina.
- Km 455.6 - *Alto Paraná S.A.* (ex-Resinfor). Se construye entre los años 1991 y 1992 para exportar Metanol y UFC. Su muelle tiene un frente de 55 m y una profundidad de 34 pies.

- Km 454.5 - *Cargill* -Conocida como Terminal Quebracho-. Es construida entre 1978/79 y habilitada en 1980. Muelle de 130 m de frente y una profundidad de 12,5 m.
- Km 451.4 - *Puerto Fertilizante Quebracho*. Es propiedad de Mosaic S.A. Muelle de 270 m y profundidad de 9,5 m.
- Km 451.4 - *Petrobras Energía* (Ex - PASA - DOW). Muelle de 90 m de longitud y profundidad de 26 pies. Es un puerto de recepción de combustible.
- Km 450.8 - *Nidera* (IMSA) Es construido entre 1980/81 y habilitado en 1982. Muelle de 150 m con profundidad de 40 pies. Terminal de despacho de granos, subproductos y aceites.
- Km 449.5 - *El Tránsito*. Actualmente propiedad de Toepfer S.A., comienza sus operaciones en 1996. Muelle construido en 1968 con largo de 150 m y profundidad de 24 pies.
- Km 449 - *Pampa*. Pertenece a la empresa Bunge. Es construido entre los años 1996/97 y habilitado en 1997. Muelle de 125 m y profundidad de 40 pies.
- Km 448.5 - *Dempa*. Pertenece también a la empresa Bunge. Es construido entre los años 1951/52 y habilitado en 1952. Muelle de 125 m y profundidad de 40 pies.

Fig. 6. Puerto General San Martín y San Lorenzo. PGSM: Toepfer S.A, Bunge Muelle Pampa y Dempa - San Lorenzo: YPF, ESSO, Petrobras; A.C.A. Fuente: Elaboración propia en base a archivo Metropolitana MR.

- *San Lorenzo*: Se encuentran las siguientes terminales portuarias:

- Km 448.1 - *Chacabuco Berth* - Muelle de la Empresa YPF, con profundidad de 31 pies.
- Km 447.9 - *Esso*. Profundidad a lo largo del muelle de 24 pies. Construido entre los años 1942/43 y habilitado en 1943.
- Km 446.8 - *Petrobras Energía S.A.* Integrado por tres muelles.
- Km 446.6 - *A.C.A.* Pertenece a la Asociación de Cooperativas Argentinas. Es construido en los años 1983/84 y habilitado en 1985. Muelle de 176 m de longitud y profundidad de 40 pies.

- Km 443 - *Akzo Nobel San Lorenzo* (ex I.C.I). Dedicado a la exportación de productos químicos. Muelle de 60 m y profundidad de 30 pies.
- Km 442 - *Vicentin SAIC* -Es inaugurado en 1987. Presenta una longitud de 140 m y 40 pies de profundidad. Tiene capacidad para embarcar granos, subproductos y aceites a granel.
- Km 441.8 - *San Benito Terminal* - Propiedad de Molinos Río de la Plata, cuenta con un muelle de 145 m con profundidad de 56 pies.

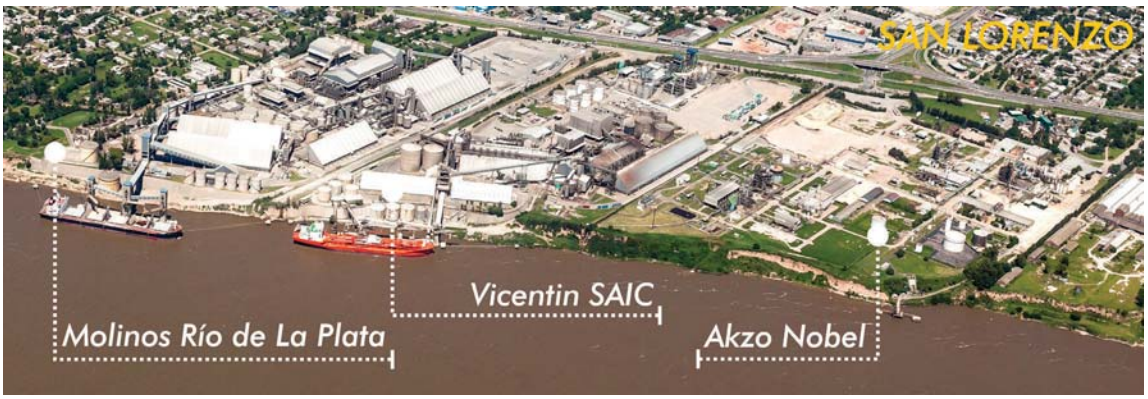


Fig. 7. San Lorenzo. Akzo Nobel, Vicentín, Molinos Río de La Plata. Fuente: Elaboración propia en base a archivo Metropolitana MR.

Fig. 8. Puerto Rosario. Terminales I y II, Sector 7, Unidades VI y VII. Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento y Metropolitana- Municipalidad de Rosario.

- *Rosario*: La actividad portuaria de Rosario -luego de desafectarse el frente costero norte y central-, se traslada al sector ribereño sur de la ciudad. Se destaca la Terminal Multipropósito I y la Terminal Multipropósito Sur, ambas se encuentran concesionadas por Terminal Puerto Rosario S.A. Al sur de la Terminal I se encuentran las Unidades VI y VII,

ambas concesionadas por Servicios Portuarios S.A. Finalmente, al sur de éstas últimas, se encuentra un sector de Reserva Portuaria, hasta el límite sur del arroyo Saladillo.

- *Villa Gobernador Gálvez*: En el kilómetro 406.5 se encuentra la Terminal portuaria Cargill S.A. construida entre 2005 y 2007.

- *Alvear*: En 2005 Cargill S.A. adquiere la terminal portuaria Punta Alvear S.A, en el kilómetro 406.6. Cuenta con un muelle de 225 metros y permite operar con buques de más de 240 m de eslora.

Fig. 9. Cargill S.A. Izquierda: Villa Gobernador Gálvez. Derecha: Punta Alvear. Fuente: Archivo Metropolitana MR.

- *General Lagos*: Louis Dreyfus Commodities se instala en el kilómetro 396 de General Lagos en el año 1991. Su muelle cuenta con una distancia entre dolphines extremos de 142 m, lo cual permite la operación de buques de más de 200 m de eslora.

Fig. 10. Louis Dreyfus en General Lagos y A. Toepfer en Arroyo Seco. Fuente: Archivo Metropolitana MR.

- *Arroyo Seco*: Se encuentra la terminal de Alfred C. Toepfer en el kilómetro 395.5, con muelle de 180 m de largo, adecuado para embarcaciones de hasta 275 m de eslora. Cuenta con 45 pies de profundidad. Asimismo se ubica la terminal privada Shell C.A.P.S.A en kilómetro 395.5, con actividad exclusiva de recepción de combustibles -cuenta con una profundidad de 9,50 m-.

- *Villa Constitución*: El puerto de Villa Constitución se comprende por las siguientes instalaciones:

- Km 368 - Muelles de Servicios Portuarios S.A. - Unidad 1.

- Km 366 - Terminal elevador de Servicios Portuarios - Unidad 2.
- Km 365.6 - Muelle costero.
- Km. 365 - Puerto Acevedo - Terminal Comercial Acindar.
- Km. 364 - Puerto Acevedo - Terminal Minera Acindar.

Fig. 11. Villa Constitución - Unidad 1 - 2 y Puerto Acevedo. Fuente: Archivo OAM - Provincia de Santa Fe.

Estas terminales se concentran en tres grandes complejos: 1. Puerto General San Martín - San Lorenzo -incorporándose recientemente la localidad de Timbúes-, especializado en exportación de agrograneles, aceites vegetales e hidrocarburos. La misma cuenta con importantes infraestructuras que avanzan sobre el río construidas en las últimas décadas con gran capacidad técnica, estando a la altura de las nuevas solicitaciones internacionales en materia portuaria-industrial; 2. Complejo Rosario -que aborda también las terminales de Villa Gobernador Gálvez, Alvear, General Lagos y Arroyo Seco-. En el mismo predominan las cargas diversificadas, contenerización y la operatoria de granos; y finalmente, 3. Las terminales portuarias de Villa Constitución, en las cuales predomina el flujo de contenedores, granos, minerales y aceros -Planta Acindar-.

De este modo, en las últimas décadas, el sistema portuario regional evoluciona y se adapta a los nuevos cambios y requerimientos productivos internacionales, como también a las transformaciones político-económicas a nivel nacional. La modificación de las estructuras portuarias -desde el punto de vista tecnológico, organizativo y de gestión- se realiza a fin de ser más competitivas, ante la complejidad de las demandas globales del intercambio de mercancías.

Según datos de la Bolsa de Comercio, vemos en la figura 12, que el 77% de la capacidad total de *crushing* a nivel nacional se encuentra ubicada en la Región del Gran Rosario, principalmente en las localidades del frente ribereño aquí estudiadas. Como plantea Julio Calzada (2013) estamos ante el complejo oleaginoso más importante del mundo -si se analiza el grado de concentración de fábricas y terminales portuarias en una determinada región-. En este sentido, el Gran Rosario supera a China, Estados Unidos y Brasil, presentando terminales modernas y eficientes en materia de *crushing*[17]. Si bien este sistema portuario regional constituye el mayor polo económico de la región, también acarrea numerosos conflictos a las localidades ribereñas donde se encuentran. Esto nos hace reflexionar sobre cuáles son efectivamente los beneficios que otorgan -cualitativa y cuantitativamente- a este territorio y su población.

[17] Muchas de estas terminales tienen una enorme capacidad de *crushing* a nivel individual, por ejemplo: Renova en Timbúes y Terminal 6, en Puerto General San Martín, tienen una capacidad de molienda de más de 20.000 ton/día; Molinos Río de la Plata, en San Lorenzo, se aproxima a esa cifra. En el orden de las 12.000-13.000 ton/día se encuentran las terminales de Cargill en Villa Gobernador Gálvez y Dreyfus en General Lagos.

Entre las diversas problemáticas que se registran en estas localidades podemos mencionar por ejemplo: alta contaminación y vulnerabilidad ambiental -que generan a su vez enfermedades a la población local-; graves dificultades por gran afluente de camiones en épocas de cosecha[18]; conflictos en la infraestructura vial; barreras entre la trama urbana y el río, que producen diversas fragmentaciones del tejido. Se identifica, una deficiencia en la organización y gestión integral de este sistema y un debilitamiento de poder por parte del Estado para ejercer el control y las acciones necesarias para paliar los efectos negativos que generan estas instalaciones a los territorios y las sociedades locales.

Capacidad de procesamiento diaria de las fábricas aceiteras en Argentina

Empresa	Localidad	Provincia	Nov. 2013	Subtotal	Part.
Terminal 6 S.A.	Pto. San Martín	Santa Fe	20.000		**9,7%**
Molinos Río (ex Pecom-Agra SA)	San Lorenzo	Santa Fe	20.000		**9,7%**
Vicentín SAIC	Pto. San Lorenzo	Santa Fe	6.500		**3,2%**
Cargill SACI	Va. Gob. Gálvez	Santa Fe	13.000		**6,3%**
Louis Dreyfus SACEIF	Gral. Lagos	Santa Fe	12.000		**5,8%**
Cargill SACI	Pto. San Martín	Santa Fe	9.000		**4,4%**
Bunge Arg. S.A. (ex La Plata)	Pto. San Martín	Santa Fe	8.000		**3,9%**
Louis Dreyfus SACEIF	Timbúes	Santa Fe	8.000		**3,9%**
Vicentín SAIC	Ricardone	Santa Fe	4.000		1,9%
Aceitera Chabás S.A. (Gral. Deheza)	Chabás	Santa Fe	4.000		1,9%
Buyatti SAICA (a facon Cargill)	Pto. San Martín	Santa Fe	3.350		1,6%
Nidera S.A.	Pto. San Martín	Santa Fe	6.500		3,2%
Bunge Arg. S.A. (ex Bunge Ceval)	San Jerónimo Sur	Santa Fe	2.200		1,1%
Molinos Río (Fab. Aceites Sta. Clara SAIC)	Rosario	Santa Fe	1.500		0,7%
AFA	Los Cardos	Santa Fe	600		0,3%
Tanoni Hnos SA	Bombal	Santa Fe	500		0,2%
Aceitera Ricedal	Chabás	Santa Fe	300		0,1%
Noble Argentina SA	Timbúes	Santa Fe	9.500		**4,6%**
Oleaginosa San Lorenzo SA	Pto. San Martín	Santa Fe	10.000		**4,8%**
Renova (Oleaginosa Moreno, Molinos, Vicentín)	Timbúes	Santa Fe	20.000		9,7%
Subgrupo Zona de Influencia de Rosario (actual)				**158.950**	**77%**
PROVINCIA DE SANTA FE (sin inactivas y proyectos)				**160.706**	**78%**
PROVINCIA DE CORDOBA				**18.950**	**9,2%**
PROVINCIA DE BUENOS AIRES (sin inactivas)				**21.175**	**10,3%**
OTRAS PROVINCIAS (sin inactivas)				**5.450**	**2,64%**
TOTAL NACIONAL con plantas activas				**206.281**	**100,0%**

Fig. 12. Capacidad de procesamiento diario de las fábricas aceiteras en Argentina - Noviembre 2013. Fuente: Elaboración propia en base a Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario 8 de Noviembre de 2013 - Informe Julio Calzada.

Además, a pesar de los elevados niveles de ingresos económicos que perciben estas terminales portuarias multinacionales, gran parte de las mismas se encuentran exentas al pago del impuesto a los ingresos brutos[19]. Esta situación ha sido motivo de debate en los últimos años, dado que diversos actores proponen realizar una reforma tributaria provincial y cambiar dicho escenario. Asimismo, dentro de este marco de discusión, también se ha propuesto la creación del llamado "impuesto ecológico", a fin de "obtener la mejora de los mínimos de contaminación"[20].

[18] Por ejemplo aíslan a las poblaciones de cada localidad al obstruir completamente las vías de circulación y generan importantes deterioros a las mismas debido al gran tonelaje que se traslada continuamente -se remarca que las infraestructura urbana de estos poblados no está preparada para recibir tal volumen de movilidad de cargas-.

[19] A partir de las políticas neoliberales de la década de 1990, como el Pacto Fiscal suscripto en 1993, se tiene como objetivo central la eliminación de gravámenes que provocaran efectos distorsivos en la economía.

[20] Según palabras del Gobernador de Santa Fe, Antonio Bonfatti. Si bien existe en la Provincia de Santa Fe una multa para las empresas que exceden los límites de contaminación, se propone un nuevo régimen tributario para promover la reducción de los mismos. No obstante, la oposición plantea que este impuesto parecería un tributo económico que autoriza a seguir contaminando. Ya que este impuesto sería traducido en un aumento de los productos y/o servicios que otorgan estas industrias. Esto implica que el usuario termina absorbiendo "el costo de la contaminación". Profundizamos sobre este tema en el capítulo 10.

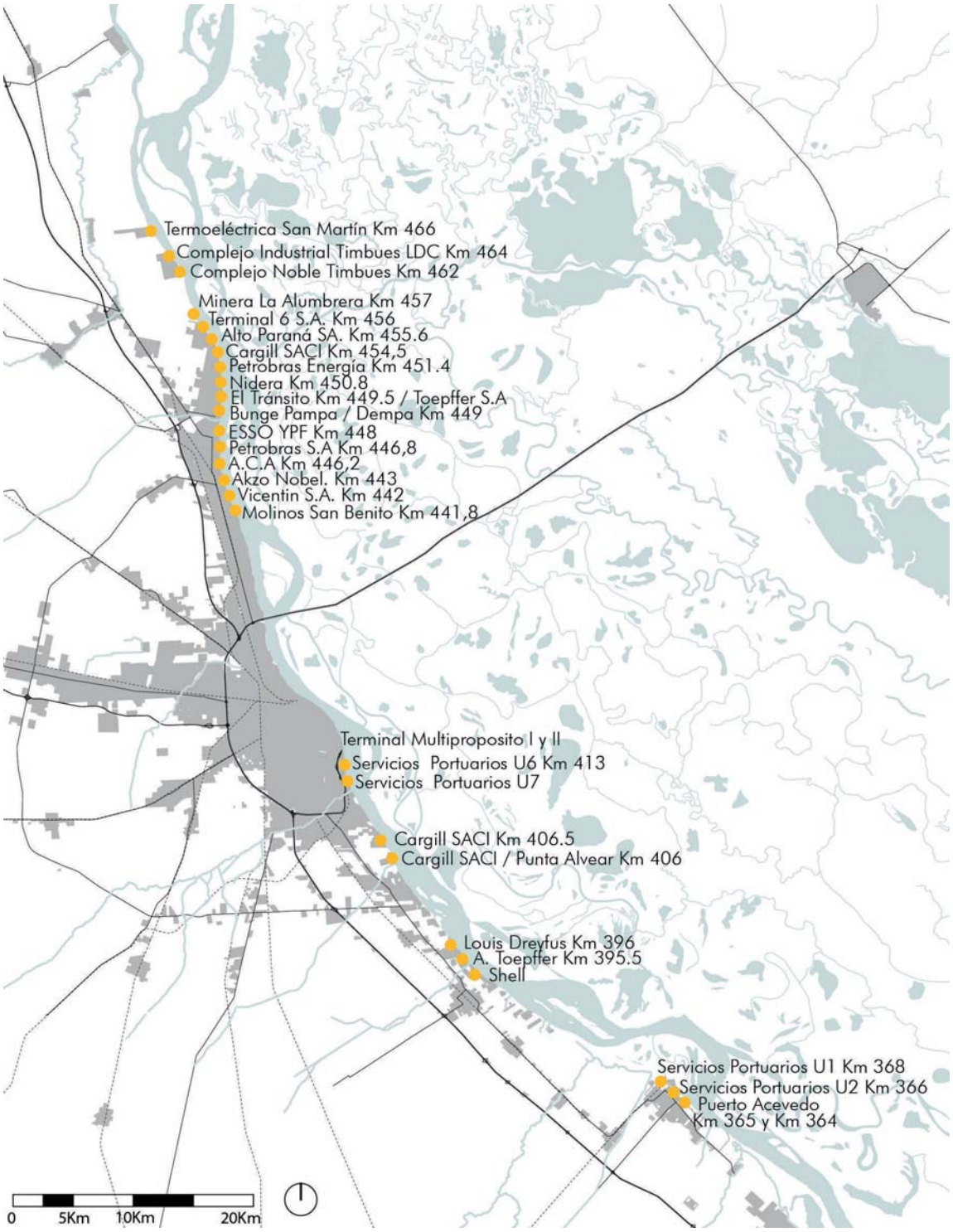


Fig. 13. Terminales portuarias en ribera metropolitana de Rosario. Fuente: Elaboración propia.

En este sentido, la dicotomía local/global nuevamente se constituye en términos conflictivos en relación a los vínculos entre economía y territorio. Gran parte de estos procesos tienden a responden a las presiones externas del capital -agravado por la liberación del rol del Estado-, dejando a un lado las necesidades y problemas que se suscitan a nivel local. No obstante, frente al creciente rol de la economía regional, es necesario establecer acciones y directrices con el fin de integrar las demandas globales con las propias de cada territorio.

6.2 Cambios en los sistemas de producción.

6.2.1 Transformaciones en la estructura productiva-industrial regional.

Además de la infraestructura portuaria, todo el cordón industrial de la Región Metropolitana de Rosario atraviesa una reestructuración productiva. Especialmente, a partir de la década de 1990, el sector industrial -en el marco de las condiciones macroeconómicas globales- se enfrenta a complejos desafíos. Las diversas instalaciones productivas muestran comportamientos muy disímiles entre sí. Se presenta, por un lado, un crecimiento en los índices económicos regionales, pero simultáneamente existe un fuerte incremento en las tasas de desocupación, se registra la caída de un gran número de empresas y el aumento de la pobreza.

En la década de 1990, los índices de desempleo en el Gran Rosario resultan de los más altos a nivel nacional. Cierran sus puertas importantes industrias, como sucede en 1993 con Electroclor, Verbano y frigorífico De Pauli, mientras que otras empresas atraviesan procesos de reconversión productiva. Gran parte de éstas actualizan sus sistemas tecnológicos despidiendo un gran número de trabajadores. Se realiza, en este sentido, un profundo cambio en la organización y gestión del trabajo, como sucede por ejemplo con el frigorífico Swift[21] en Villa Gobernador Gálvez.

Fig. 14. Nueva planta industrial de Swift en Villa Gobernador Gálvez. Fuente: www.swift.com.ar

El Swift[22] en 1980 es adquirido por la empresa norteamericana Campbell Soup Co. e inicia su proceso de reestructuración y crecimiento en los años siguientes. Sin embargo, no es hasta 1993 que se inaugura el nuevo complejo industrial en el predio adyacente a las históricas instalaciones de principios de siglo XX -las cuales quedan obsoletas y

[21] El mismo en veinte años reduce a la mitad su personal debido a sus actualizaciones tecnológicas, mientras que simultáneamente sigue exportando a gran cantidad de países manteniendo altos niveles de producción.

[22] Posteriormente, en 1999 un nuevo grupo inversor liderado por J.P Norgan Capital Corporation y Greenwich Street Capital Partners, adquiere la totalidad del paquete accionario. Finalmente, en 2005, Swift es adquirida por el grupo JBS S.A. -de capitales brasileros-, a través de dicha adquisición se inicia un nuevo proceso de crecimiento y expansión, a través de la compra de nuevas unidades productivas y mayores inversiones.

mayoritariamente en desuso-. Este proceso de reconversión industrial, frente a las nuevas demandas internacionales regulatorias del comercio de carne y subproductos, consiste principalmente en la optimización del capital fijo -equipamientos e innovaciones edilicias-, transformando así la organización del trabajo[23]. La respuesta a nuevas modalidades internacionales de producción vinculada a la demanda existente, denominado procesos *Just in time*, se enfocan al diseño de una nueva planta a fin de obtener una gran flexibilidad operacional en relación a los requerimientos del mercado. Como explican Soul y Vogelmann (2010) se tiende a la eliminación del stock y a los tiempos de espera dentro de la empresa. De este modo, estos cambios modifican las formas de organización de las relaciones laborales.

Asimismo, también se crean nuevas plantas industriales, mayormente de capitales exógenos. Las inversiones internacionales vuelven a tomar un nuevo rol en la economía regional. En este período se transfieren una cantidad importante de firmas locales a grupos externos y además se instalan nuevos complejos productivos, generando nuevos impactos en la región. Es de remarcar que la instalación de estas nuevas industrias transforman las lógicas territoriales internas de las localidades en las que se insertan, como también su relación con el resto del área. La creación de las mismas, en muchos casos, ocasiona la transformación de suelo rústico en industrial. También se registra la fusión y/o reactivación de industrias precedentes. En el área de estudio, por ejemplo, se instalan: la planta de molienda de semillas y terminal portuaria de la firma Louis Dreyfus[24] en 1992 en General Lagos; la planta de General Motors[25] en Alvear en 1997; el complejo industrial con puerto propio de Cargill en Villa Gobernador Gálvez y Alvear en 2006; entre otras.

La instalación de grandes plantas productivas junto a la creación de nuevos Parques Industriales ocasionan nuevas dinámicas de movilidad poblacional y de cargas. Por un lado, se identifica un aumento del traslado diario de trabajadores que viven en otros municipios y por otro lado se genera un gran aumento del transporte de cargas -como también su estacionamiento al costado de las rutas principales-. Como desarrollamos en el apartado anterior, esto genera un elevado conflicto urbano que se encuentra presente en la mayoría de las localidades estudiadas.

La profundización de la crisis, a lo largo de toda la década de 1990, colapsa finalmente en el mes de diciembre de 2001 -traducido en numerosas formas de movimientos y manifestaciones de la población argentina-. No obstante, los primeros años posteriores a la misma, el Gran Rosario vuelve a recuperar -e incluso a superar- los índices de crecimiento económico que había marcado en los años de mayor incremento de las décadas anteriores. Esto se debe en parte a la gran demanda internacional de productos agropecuarios, al fortalecimiento de la sustitución de importaciones en algunos sectores, al aumento de inversiones -principalmente de capital privado- y sobre todo a las características y particularidades que presenta la Región Metropolitana de Rosario. Según sostiene Pablo Ciccolella:

> "el sistema capitalista actual se ha transformado en un tipo de capitalismo que podríamos denominar capitalismo metropolitano, en tanto que se realiza a través del territorio urbano-metropolitano y en la medida que el capital privado aparece como ordenador territorial preponderante, basándose en los múltiples recursos o ventajas competitivas de cada porción del territorio, extrayendo las plusvalías más cuantiosas precisamente de las singularidades y

[23] Esto se traduce en una reducción significativa del personal y en procesos de intensificación del trabajo.
[24] Es una de las plantas "más grandes y eficientes del mundo", según lo indica la propia firma Louis Dreyfus Commodities. Presenta una capacidad de molienda de 12.000 toneladas por día.
[25] Es una de las cuatro plantas que General Motors instala en el mundo junto a las inauguradas en Polonia, China y Tailandia.

especificidades que hacen de cada territorio el lugar óptimo para cada tipo de producción" (Ciccolella, 2012:16).

En la franja territorial ribereña del cordón norte, el suelo industrial supera ampliamente a otros usos, con lo cual, esta situación presenta una serie de conflictos entre los componentes productivos y los residenciales. También así, se suma el avance desmedido de tierra industrial por sobre áreas de reserva o suelo rústico[26]. La adaptación de nuevas condiciones globales determina nuevas modalidades de producción del territorio. En este sentido, el diseño y acondicionamiento de estos modelos depende cada vez más a factores externos de la región. Los lineamientos, mecanismos y actores que operan sobre estos cambios responden mayoritariamente a la esfera de estrategias del capital internacional. Como explica Ciccolella (2000), las tendencias globalizantes avanzan por sobre las internas, perdiendo así el control de su proceso de transformación. En este contexto, resulta necesario focalizarnos en los desencadenantes locales de estas lógicas productivas, por ejemplo: los conflictos ambientales, los efectos que produce los cambios en los usos del suelo, las problemáticas vinculadas al transporte, los caminos de accesos y los mecanismos de transferencia -vinculados a las sociedades locales-, entre otros. Solo así podremos disminuir la brecha entre las tensiones y conflictos generados ante las nuevas des-reterritorializaciones.

6.2.2 Transformaciones en la estructura agrícola-ganadera.

Históricamente la región pampeana se constituye como polo agrícola-ganadero -resultando uno de los principales del país-. No obstante, la presión del mercado global, frente al gran potencial productivo de este territorio, conlleva a la modificación de los modos primarios de producción. Los acontecimientos político-económicos producidos en la década de 1990 -y la posterior salida de la convertibilidad en el 2002- genera condiciones favorables para la exportación de *commodities*, aumentando la demanda exterior de granos y productos derivados del complejo sojero. Asimismo, con la autorización del uso de la soja transgénica en 1996 -resistente al herbicida glifosato-, junto a otras innovaciones como la siembra directa, se produce una notable expansión de la plantación de esta oleaginosa profundizando el proceso de "agriculturación" (Stancich, 2010). De este modo, se genera una reconfiguración territorial de la producción, en la cual se incrementa vertiginosamente la superficie destinada al cultivo de soja.

El avance extensivo de este componente produce un detrimento de la superficie destinada a la ganadería. Esta última se desplaza hacia otros territorios de menor aptitud agrícola-como las islas-, o tiende a concentrarse en la práctica intensiva como el engorde a corral -*feedlot*-. Las tierras isleñas son así, ámbito elegido para el traslado de la producción ganadera, dado que las características inundables de su territorio no constituyen espacio adecuado para la agricultura pero sí resulta favorable para el ganado -contando con amplio acceso al agua y a pasturas-. Asimismo, las tierras insulares presentan un valor inmobiliario mucho menor al territorio pampeano mediterráneo, como también poseen una ubicación estratégica respecto a los puntos de comercialización. La inauguración del puente Rosario-Victoria -el cual cuenta con diversas bajadas a las islas-, posibilita un traslado más económico y eficaz del ganado, permitiendo una mayor accesibilidad y relación entre el territorio isleño y el continental. Es así que, en las últimas décadas, se incrementa notablemente la producción ganadera en las tierras insulares.

Frente a este contexto, como explica Stancich (2010), entre los años 2002 y 2009, la cantidad de ganado en las islas se incrementa en un 500% aproximadamente. Este

[26] Es ejemplo de esto, el frente costero del departamento Timbúes -históricamente de carácter agrícola-. En las últimas décadas se instalan en su extensión ribereña diversas industrias y se propone remplazar los usos rurales por industriales en la mayor parte de su frente fluvial.

incremento vertiginoso, representa una alta vulnerabilidad ambiental para el ecosistema del Delta del Paraná. Por ejemplo, la quema de pastizales aumenta considerablemente, llegando en el año 2008 a desatarse una quema en época de sequías que incendia gran parte del Delta. Las consecuencias de este incendio repercuten en toda la región santafesina, entrerriana, bonaerense, llegando a sentirse incluso en Uruguay[27].

6.3 Comunicación regional.

El crecimiento y transformación del sistema productivo se encuentra íntimamente vinculado a las vías de comunicación que posibilitan un nuevo fortalecimiento de las redes de organización regional. Por un lado, históricamente el río Paraná se constituye como eje fundamental norte-sur de enlace territorial, pero por el otro lado, en los últimos años la conexión vial Rosario-Victoria se posiciona como vínculo clave de articulación este-oeste. En este sentido, ambos ejes comunicacionales se relacionan con las diversas infraestructuras ferroviarias, viales y navegables. De este modo, los nuevos desafíos afrontados en materia de modernización de infraestructuras, sistemas productivos y las nuevas dinámicas económicas, necesariamente requieren su correlato en un nuevo marco de actualización de movilidad. Reposicionarse como polo productivo regional implica fortalecer y crear nuevos vínculos de comunicación en todas las escalas territoriales.

Según sostiene Nestor García Canclini (2008:13), el vértigo y la incertidumbre de afrontarse a la escala global conduce a establecer alianzas regionales entre países y a delimitar territorios y circuitos -tanto en los mercados, como en las sociedades y en sus imaginarios-, a fin de lograr una "globalización digerible con la que puedan tratar". De manera que, desde principios de la década de 1990 se desarrollan nuevas alianzas y tratados, en los cuales la integración regional, la globalización, la articulación de culturas y mercados diversos resultan tema clave en las agendas nacionales. En este contexto, en 1991 con la creación del Mercado Común del Sur -MERCOSUR-, se plantea el objetivo de aumentar la competitividad y eficiencia de las dimensiones del mercado de los países miembros[28], complementar los diferentes sectores de sus economías, acelerar el desarrollo y mejorar la inserción internacional de la región de América del Sur[29]. Es así que Rosario se ubica como uno de los potenciales nodos centrales de comercio:

> "la ciudad se inserta en un nuevo orden económico internacional a través del Mercosur, ofreciéndose como "Puerto y Puerta" del sur. Aprovecha su potencialidad geográfica como nudo intercambiador de transporte vinculado, su red vial y ferroviaria, la presencia del río y el puerto (…) como nudo de transporte y comunicaciones" (Municipalidad de Rosario, 1998).

En este sentido, se propone posicionar al Gran Rosario en una región estratégica y complementaria a escala internacional con otras ciudades. Esta premisa constituye uno de los objetivos principales en las agendas políticas locales. Por lo cual, la necesidad de una mayor conectividad entre los mercados internacionales requiere una actualización de las vías de comunicación y transporte, a fin de integrar las diversas áreas productivas y así aumentar

[27] Sobre las problemáticas asociadas al cambio de estos modos de producción y sobre cómo afectan al ambiente las presiones globales en los territorios locales, se remite al lector al capítulo 10 de la presente tesis.

[28] Está integrado por la República Argentina, la República Federativa de Brasil, la República Oriental del Uruguay, la República del Paraguay y la República Bolivariana de Venezuela.

[29] No obstante, estos acuerdos nunca llegan a abordar la complejidad que comprenden los vínculos globalizados, como explica Marc Abèlés: "Ni siquiera en los acuerdos más integrales y planificados de unificación, como el europeo, se resuelven efectos negativos (el desempleo), ni se llega a arreglos duraderos en cuestiones sociales y de mercado. Aún más difícil es organizar zonas de libre comercio donde se hace como que no es necesario armonizar las políticas de empleo, migratorias, y las relaciones interculturales (TLC) o se apresura la negociación económica sin tiempo para compatibilizar los sistema sociales y políticos (Mercosur)" (Abèlés, 1994; citado por Canclini, 2008:49).

los niveles de competitividad local. No obstante, en la actualidad, la Región Metropolitana de Rosario se enfrenta a grandes conflictos referidos a políticas de transporte. Por ejemplo, según datos del Instituto de Estudios de Transporte (2012), el traslado de mercancías exportadas se divide: el 79 % en camión, el 16% en ferrocarril y el 5% en barcazas. De manera que se movilizan aproximadamente 2 millones de vehículos automotores por año, de los cuales corresponden casi el 87% a flujos exportables del agro. Esta situación, genera numerosos problemas en torno a la movilidad en este territorio.

El reordenamiento, planificación y desarrollo de infraestructuras desde una perspectiva regional resulta fundamental para cumplir estas premisas. La modernización y la reconfiguración de las instalaciones ferroviarias, viales y portuarias resultan, como veremos a continuación, las principales líneas de trabajo en las últimas décadas. Paradójicamente, muchas veces, las nuevas organizaciones e infraestructuras creadas para una comunicación fluida y de mayor integración macro-regional e internacional conlleva a una mayor desintegración local, presentando numerosos conflictos que degradan la calidad de vida de la población.

6.3.1 Transformaciones ferroviarias.

En la Parte II de la presente tesis analizamos como el ferrocarril se constituye como hecho primario de la conformación y transformación de la estructura regional. En este sentido, la sistematización del complejo ferro-urbanístico se posiciona como uno de los grandes temas de planificación de Rosario y su región desde las primeras décadas del siglo XX. No obstante, frente a las diversas vicisitudes institucionales y la complejidad de las esferas jurisdiccionales intervinientes, las propuestas de reestructuración ferroviaria son reiteradas en los diversos planes y proyectos -reelaboradas según cada gobierno de turno[30]-, presentando diversas marchas y contramarchas.

La obsolescencia y problemáticas vinculadas a estas instalaciones se profundizan con el transcurrir de las décadas en todo el territorio nacional. Sin embargo, no es hasta mediados de 1980 que comienzan a posibilitarse mancomunadamente las transformaciones ferroviarias regionales durante tantos años demoradas. A comienzos de dicha década, Ferrocarriles Argentinos se encuentra en una profunda crisis marcada por un abultado déficit económico-financiero. Esto se refleja tanto en el profundo deterioro de sus servicios e infraestructuras, como en la acentuada obsolescencia del sistema. No obstante, la construcción de nuevas instalaciones portuarias en el frente ribereño metropolitano conduce a la realización de convenios para las instalaciones de nuevas trazas ferroviarias en el interior de estas terminales[31].

Sin embargo, a pesar de la construcción de estos ramales de acceso a puerto, simultáneamente a nivel nacional se agrava la situación de Ferrocarriles Argentinos. Como explica Raposo (2009), a comienzos de 1990 el sistema ferroviario resulta devastado: los tráficos caen en gran medida -45% durante el período 1970-1990-, los tendidos denotan un grave estado y se registra un marcado deterioro por falta de inversiones y de renovación -55% es regular o malo-. También así los vagones y locomotoras presentan una condición deplorable. Durante la década de 1980, el tráfico de cargas por ferrocarril representa sólo el 15% de cargas terrestres nacionales y el 50% de toda la infraestructura ferroviaria es

[30] A excepción de proyectos puntuales de modificación y reconversión de dichas instalaciones.
[31] Por ejemplo, en 1987 se construyen nuevas infraestructuras ferroviarias de acceso para el polo portuario de oleaginosas Terminal 6 S.A., en Puerto General San Martín.

calificada como regular o mala -además de la gran cantidad de unidades que ya se encuentran fuera de servicio-.

La particular situación que atraviesa Ferrocarriles Argentinos, junto al cambio de políticas estatales y económicas que se suceden a partir del primer gobierno de Carlos Menem, ocasionan una profunda transformación del sistema ferroviario. En el marco de la Ley de Reforma del Estado -N° 23.696/89- también se procede al despiece de Ferrocarriles Argentinos a fin de conducir a la privatización fragmentaria de sus instalaciones. A través del Decreto N° 666/89 se ordena la intervención oficial del mismo para el cumplimiento de un Plan de Coyuntura que plantea la descentralización de funciones y la transformación de su estructura. Se llama a licitación para la concesión de las instalaciones ferroviarias y se declara que "en los casos en que no sea posible implementar la Concesión Integral de Explotación se recurrirá a concesiones parciales de servicios"[32]. De este modo, se produce un profundo desarme y desarticulación de la red ferroviaria.

En palabras del presidente Menem: "ramal que para, ramal que cierra"[33]. Esta frase resume la situación de numerosas instalaciones ferroviarias que son desafectadas y abandonadas. Durante los primeros años de la década de 1990 se asignan las concesiones del resto de las infraestructuras de ferrocarriles de carga que quedan en servicio. Las mismas son adjudicadas a cinco empresas a nivel nacional: *Nuevo Central Argentino S.A.* (4.752 Km.), que une Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Tucumán, Río IV y Santiago del Estero (La Banda); *América Latina Logística Central S.A.* (Ex Buenos Aires al Pacífico S.A). (5.254 Km.), que comunica Buenos Aires con Junín, Rufino, San Luis, Mendoza, San Juan, San Rafael y accede al puerto de Rosario; *Ferrosur Roca S.A.* (3.377 Km.), que conecta Buenos Aires con Necochea-Quequén, Tandil, Olavarría, Bahía Blanca, Neuquén y Zapala; *Ferroexpreso Pampeano S.A.* (5.094 Km.), que enlaza a los puertos del complejo San Martín-Rosario con Bahía Blanca por medio de dos líneas troncales y varios ramales; *América Latina Logística Mesopotámica S.A.* (Ex Ferrocarril Mesopotámico S.A). (2.704 Km.), que articula Buenos Aires con Rojas, Concordia, Paraná, Paso de los Libres, Monte Caseros, Corrientes y Posadas; y Belgrano Cargas S.A. (7.347 Km.), que vincula Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Resistencia, Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, San Juan y Mendoza, y la localidad de Salta con Formosa[34].

En la segunda mitad de la década de 1990 se denotan las falencias e incumplimientos realizados por las empresas concesionarias. Por lo cual, en 1997 se desarrolla la renegociación de contratos y se dispone a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte para controlar dicho sistema. Dadas las distintas características e iniciativas que impulsan las transformaciones ferroviarias dentro de la ciudad de Rosario y en el resto de la región, a continuación vamos a detenernos en el análisis de estas dos situaciones de manera separada:

- *Caso ciudad de Rosario*:

En la ciudad de Rosario, con el retorno del gobierno democrático, se producen nuevas negociaciones entre las autoridades de la Municipalidad y de Ferrocarriles Argentinos, restaurándose el Convenio General tripartito a fines de 1983 -desintegrado en 1980 durante el gobierno de facto-. Se conforma así la Comisión Bipartita que propone un nuevo programa de transición para la transformación de las instalaciones ferroviarias.

---

[32] Artículo 4° del Decreto 666/89.
[33] Frase del discurso de Menem al anunciar la privatización de Ferrocarriles Argentinos.
[34] Según datos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte de Argentina http://www.cnrt.gov.ar.

Fig. 15. Reestructuración ferroviaria en la ciudad de Rosario. Izq.: Plan de transición ferroviaria propuesta, Comisión Bipartita - 1986. Der.: Reconversión Patio de la Madera. Fuente: Municipalidad de Rosario (1987) y archivo fotográfico Municipalidad de Rosario.

En el año 1984[35], Ferrocarriles Argentinos cede a la Municipalidad de Rosario el sector llamado "Patio de la Madera" –de aproximadamente 45.000 m^2-, para la creación de un complejo recreativo cultural. Éste representa un paso clave en la gestión y refuncionalización de las antiguas instalaciones obsoletas ferroviarias, ya que posibilita una rearticulación en la trama urbana de la ciudad. Asimismo, en el frente costero, es el anteproyecto del Parque España el que resulta puntapié inicial de la transformación de las infraestructuras ferro-portuarias. El mismo, de más de 14 hectáreas de extensión, es encomendado al estudio MBM en 1978 pero comienza a construirse recién en 1985[36]. A partir de este proyecto se inicia la reestructuración del sector ribereño central rosarino. Para lo cual, se produce la desafectación de las tierras de uso ferro-portuario y se traslada su jurisdicción -del Estado Nacional- al Municipio de Rosario. Comienza así el proceso de recuperación del frente fluvial rosarino, a fin de constituir el llamado "balcón al río" -a través de la continuidad de espacios públicos ribereños desde el norte hacia el sur de la ciudad-.

De este modo, se fortalece la nueva relación entre el río y la trama urbana a través del completamiento 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. Por un lado, se prolonga la Avenida Costanera, desde calle Nuñez al norte, conectándose con la Avenida Circunvalación. Por el otro lado, se duplica la traza del recorrido ribereño central entre las calles San Martín y España -vinculando a las avenidas del Huerto, Wheelwright, Rivadavia y Aristóbulo del Valle-. Esta transformación vial también recupera y refuncionaliza el obsoleto túnel ferroviario que también se incorpora a la duplicación de la traza de la avenida ribereña central[37].

[35] En el marco de la mencionada Comisión Bipartita.
[36] Dada su importancia, nos detenemos sobre este proyecto en el capítulo 7 y su respectivo anexo.
[37] El mismo comienza en calle Sarmiento hasta la ex estación Rosario Central, donde se encuentra la trinchera existente para llegar a nivel de la prolongación teórica de calle Paraguay.

Fig. 16. Parque España de Rosario. Fuente: Archivo fotográfico de la Municipalidad de Rosario.

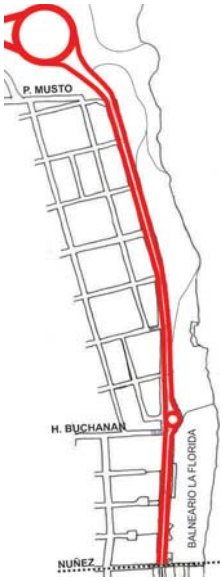
Fig. 17. Túnel ferroviario transformado en el túnel Pte. Arturo Illia. Fuente: Naranjo (1970) y fotografías de la autora.

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[38]. Según manifiesta en 1988 el intendente Horacio Usandizaga: "de esta manera le estamos ganando terrenos al ferrocarril, recuperándolos para la ciudad, tomando un contacto más directo con el río". Se interviene así, en el conjunto de galpones y edificaciones ferroviarias, ya que, para lograr esta conexión vial, muchos de ellos requieren ser demolidos o trasladados. No obstante, asimismo, muchas de estas instalaciones son preservadas debido a su valor y riqueza patrimonial, -como resulta con la ex estación Rosario Central y el llamado Galpón N° 10-. Sobre este tema profundizamos en el capítulo siguiente[39].

Posteriormente, en 1992, a través de la Ley Nacional N° 24.146 conocida como "Ley de Cesión de Tierras", 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:

[38] En conjunto de las tareas de parquización e iluminación de este sector en desuso.

[39] Es de remarcar que estas instalaciones a comienzos de la década de 1980 se encuentran en estado de abandono y gran deterioro; con lo cual, comienza un proceso de relevamiento y de revalorización de la historia ferroviaria de la ciudad. Se remite al lector al capítulo 7.



"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"[40].

Es a partir de estas reformas que cambia el modo de gestión sobre las tierras ribereñas históricamente pertenecientes al Estado Nacional. Se posibilita así producir nuevas modalidades de reinvención del río, durante décadas anheladas[41].

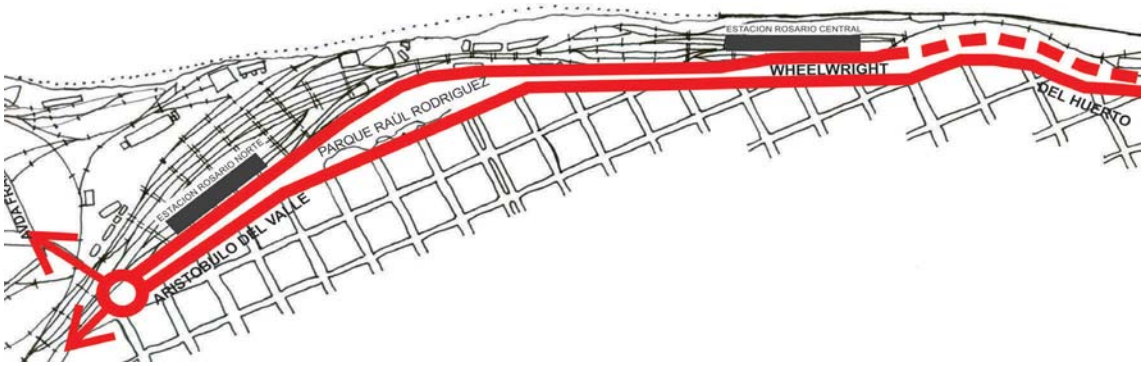


Fig. 18 y 19. Arriba: Apertura vial desde la calle Ricardo Núñez hasta Av. De Circunvalación, del sector Ribereño Norte. Abajo: Apertura de doble mano del sector ribereño central, comunicando la Av. Del Huerto, Wheelwright y Aristóbulo del Valle. Fuente: Elaboración propia.

- Reestructuraciones ferroviarias en la Región Metropolitana de Rosario:

Durante los primeros años de la década de 1990, en la Región Metropolitana de Rosario se sucede por un lado, la concesión ferroviaria total del transporte de cargas, mientras que por el otro, se cancelan gradualmente la mayoría de los servicios de pasajeros -tanto locales, como de media y larga distancia-. A través de las nuevas empresas concesionarias[42] se trasladan principalmente granos, aceites y otros productos desde diversas locaciones del interior del país hasta las terminales portuarias de este frente costero en estudio. El transporte ferroviario de cargas[43] resulta un componente esencial en la consolidación del crecimiento productivo regional, motivo por el cual, resultan necesarios nuevos equipamientos e inversiones para el sector del Gran Rosario.

[40] Artículo 1° de la Ley Nacional N° 24.146/92 - "Transferencia de Inmuebles de Propiedad del Estado Nacional, innecesarios para el cumplimiento de su gestión".
[41] Profundizaremos sobre la reconversión ribereña del frente costero central de Rosario, especialmente en los capítulos 7 y 9.
[42] Se constituyen como empresas concesionarias de cargas: Nuevo Central Argentino y Belgrano Cargas S.A. -ambos con acceso directo a Rosario a las terminales portuarias del cordón metropolitano-, junto a América Latina Logística -ALL- y Ferroexpreso Pampeano SA (Raposo, 2009).
[43] Frente a los altos niveles de cosecha y exportación de productos primarios y manufacturas de origen agropecuario.

Fig. 20. Plan Circunvalar en el marco del sistema integrado de transporte de la Provincia de Santa Fe.
Fuente: Elaboración propia en base a Mariana Monge (2011).

La modernización del sistema de movilidad se posiciona como tema central en la región, especialmente a partir de la consolidación del cordón industrial metropolitano como nodo clave de la actividad agroindustrial y exportadora del país. En este contexto[44], a fines de la década de 1990 se propone el denominado Plan Circunvalar Rosario. El mismo consiste en una de las principales reestructuraciones ferroviarias para la región. A través de éste se plantea incentivar el transporte de cargas ferroviario por sobre el vial, siendo el mismo más económico que el realizado por camión[45].

El Plan Circunvalar consiste en un conjunto de obras viales y ferroviarias a desarrollar a corto, mediano y largo plazo. El componente más emblemático es un anillo ferroviario de 90 km de longitud, paralelo a la ruta nacional AO12, de dos vías de trocha ancha y una de trocha angosta, entre las localidades de Timbúes y Arroyo Seco. Este corredor resulta punto de convergencia de los 10 ramales que confluyen en Rosario. Este plan persigue el objetivo de minimizar las interferencias en las áreas urbanizadas, a fin de reordenar los accesos ferroviarios y mejorar el ordenamiento operativo y funcional del transporte de cargas en la región. No obstante, la historia de este proyecto se encuentra colmada de numerosas idas y venidas, conflictos, disputas y debates que han ocasionado la paralización del mismo.

Como explica la Arq. Mariana Monge[46] (Comunicación personal, 2013), en las últimas décadas existen diversas propuestas en torno a la reestructuración ferroviaria. El primer proyecto del Plan Circunvalar -a cargo del Ing. Juan Basadonna- propone la construcción de un nuevo anillo que se articula con el aeropuerto de Rosario -con el fin de conformar una movilidad de cargas aeroportuarias-. No obstante, posteriormente se modifica esta propuesta[47] y se plantea el anillo ferroviario paralelo a la Ruta Nacional AO12. Sin embargo, esta decisión no se encuentra exenta de conflictos y debates[48]. Por lo cual, se desarrolla un nuevo proyecto que presenta una ubicación más distante a los centros poblados, a fin de minimizar los conflictos urbanos y de reducir los costos de expropiación de tierras.

Además de las disputas sobre la localización del trazado y de su financiación, existen otros conflictos que requieren una solución integrada. Por ejemplo, uno de los problemas radica en que la búsqueda de subvención se efectúa en torno a la traza principal ferroviaria y se dejan de lado las áreas logísticas, los diversos accesos y transbordos necesarios -que también requieren una definición precisa e integrada respecto a las políticas de vialidad-. También así, es relevante prever el proceso de transición del traslado de los trenes de carga del trazado actual al nuevo. Ya que, de efectivizarse el circunvalar, se liberaría una gran superficie de tierras ferroviarias que quedarían expectantes de ser usurpadas por asentamientos irregulares[49]. En este sentido, resulta indispensable la articulación de políticas a fin de lograr una reconfiguración efectiva de toda la región.

[44] Como mencionamos anteriormente, recordemos que el mayor porcentaje de movilidad de cargas es por sistema automotor y que el mismo ocasiona diversos conflictos a las poblaciones que atraviesan. De manera que la reestructuración del sistema ferroviario se posiciona como un componente de gran potencialidad para dar respuesta a estas problemáticas.

[45] Según la Bolsa de Comercio de Rosario (Informativo Semanal N° 1308), el transporte ferroviario tiene un recorrido medio de 450 Km y un costo de flete de 2,5 centavos de dólar la ton/Km, mientras que el transporte por camión de granos realiza un recorrido de 300 km a un costo de 6 centavos US$ la ton/Km (Raposo, 2009).

[46] Coordinadora de la Unidad Especial de Gestión Ferroviaria de la Provincia de Santa Fe.

[47] Dado que las principales cargas que se trasladan en FF.CC. no son factibles de ser transportadas por vía aérea.

[48] Principalmente se destaca la oposición que plantea la localidad de Roldán. Ésta objeta la cercanía de la traza con la trama urbana del municipio. Especialmente se desatan numerosos conflictos en el 2008, año en el cual se encuentra en proceso de financiación por el Banco Mundial -que requiere el aval total de la población-.

[49] En las últimas décadas, en el Gran Rosario, la intrusión de tierras e infraestructuras ferroviarias por parte de asentamientos irregulares resulta un fenómeno en aumento.

El proyecto Circunvalar Rosario consiste en un ambicioso plan que requiere elevadas inversiones económicas, numerosas expropiaciones, la articulación de los distintos actores involucrados -incluidos los diversos gobiernos municipales, el provincial y el nacional-, entre otros componentes. Este alto nivel de complejidad -junto al elevado financiamiento requerido- conduce a que aún el Plan se encuentre en suspenso -a pesar de llevar más de una década en curso desde su publicación inicial-. Es de remarcar, que en este período de estudio se registra una notoria carencia de planificación integral, debido al conjunto de decisiones aisladas que dan respuesta a las necesidades de las terminales portuarias y a los productores -dejando a un lado los problemas de la población-.

En este contexto, no se registra la articulación de políticas que aborden las diversas temáticas y los diferentes niveles estatales intervinientes. Por lo cual, mientras se continúa debatiendo y realizando estudios de factibilidad económica, es indispensable que se pongan en práctica soluciones a corto plazo que al menos posibiliten disminuir o acotar estos efectos contradictorios. Para lo cual, es indispensable el fortalecimiento del poder estatal para realizar controles, como también para desarrollar las intervenciones necesarias a fin de reducir los mencionados conflictos.

6.3.2 Transformaciones viales.

Las transformaciones viales y la construcción de la red de caminos nacionales y provinciales, desde las décadas de 1920-1930[50], resultan una de las principales causas de la conurbación presente en el frente costero[51]. Las principales rutas viales presentes en el sector de estudio son:

- *Ruta Provincial N° 21* -ex Ruta Nacional N° 9-. Une la Región Metropolitana de Rosario con Buenos Aires. Es construida entre las décadas de 1930 y 1950. La misma transcurre paralela al río Paraná y es espina dorsal de las localidades del cordón sur -atravesando sus tejidos-. Resulta una ruta altamente urbanizada. Presenta un alto nivel de congestión cotidiano y es utilizada como vía primaria en las localidades de: Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Pueblo Esther, General Lagos, Arroyo Seco, Fighiera, Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución.

- *Ruta Nacional N° 11* -comunica la región de Rosario hacia el norte del país, hasta la República del Paraguay-. La misma transcurre paralela al río Paraná, de norte a sur. Es una vía netamente urbana en el corredor norte, atravesando y vinculando las localidades de: Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, San Lorenzo, Puerto General San Martín y Timbúes. Esta ruta -al igual que la N° 21 para el sur- es estructural en torno a la articulación y estructuración del cordón norte, siendo la arteria vial más importante para todos estos centros urbanos.

Ambas rutas -la N° 21 y N° 11- son vías primarias esenciales para las localidades del frente costero metropolitano. Dada su temprana construcción, en las primeras décadas del siglo XX, se constituyen como rutas troncales del área. En cercanía a sus trazas se desarrollan usos comerciales como también residenciales. En la actualidad, las mismas presentan cotidianamente elevados niveles de tránsito. Es de remarcar los conflictos que generan los camiones de carga en épocas de cosecha en todas las localidades que atraviesan.

[50] Gran parte de las rutas nacionales y provinciales comienzan a construirse en dicho período.
[51] Junto a la instalación de grandes plantas industriales y la localización de nuevos loteos en las localidades existentes.

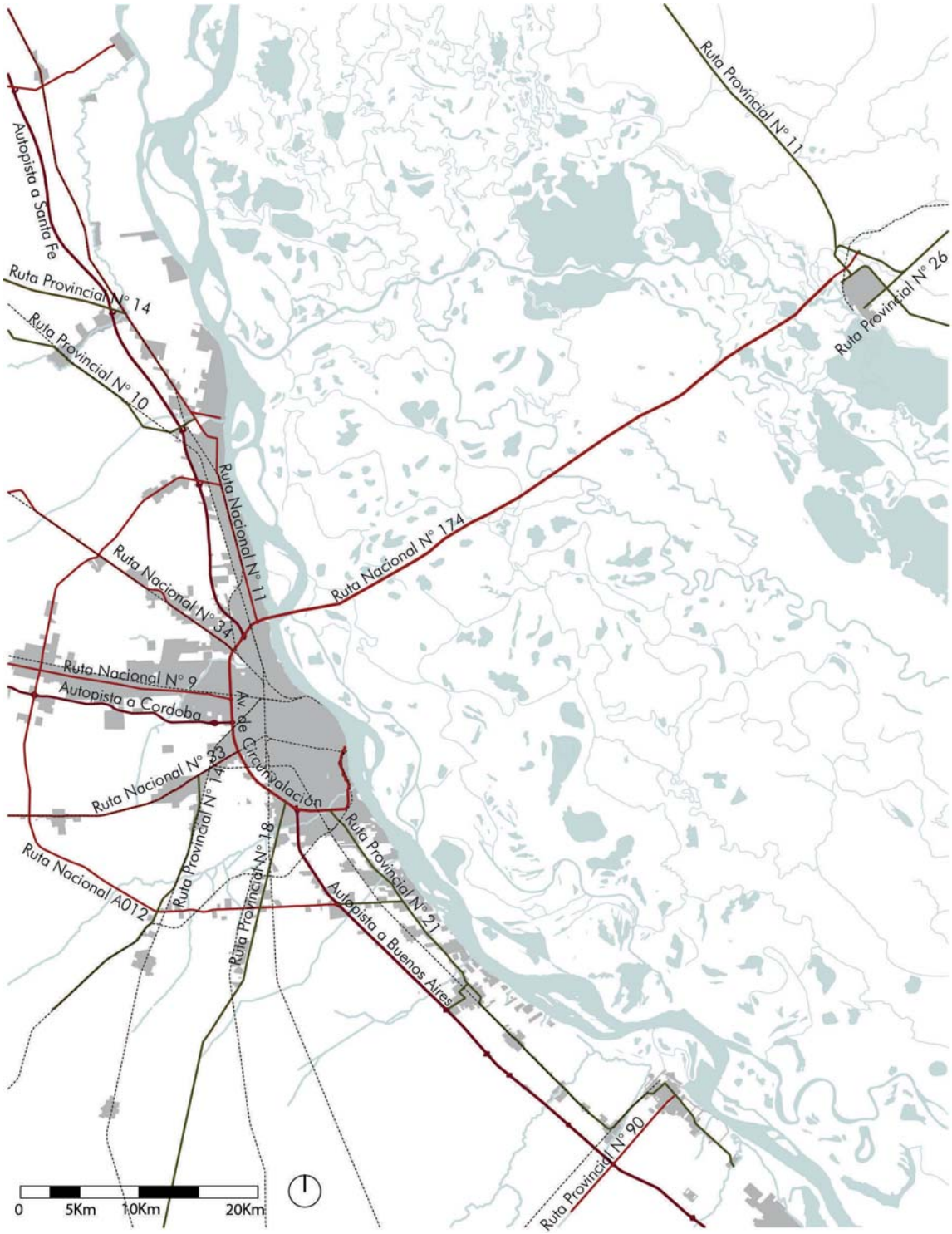


Fig. 21. Infraestructuras viales y ferroviarias. Fuente: Elaboración propia.

En la década de 1970 se inauguran las autopistas de vía rápida, paralelas a dichas rutas. Las mismas se construyen debido a los problemas de tránsito que ya presentaban estos componentes viales en la década de 1960. En 1972 se inaugura la Autopista Rosario - Santa Fe -paralela a la Ruta Nacional N° 11- y en 1978 se inaugura el tramo Rosario - San Nicolás de la Autopista Rosario-Buenos Aires -paralela a la Ruta Provincial N° 21-. La construcción de estas vías, cambian las lógicas de movilidad del área como también contribuyen a la dispersión y expansión de las urbanizaciones en el territorio, ya que se comienzan a urbanizar áreas adyacentes a las mismas - principalmente vinculadas al sector industrial y al terciario[52]-.

En los últimos años, se registra un proceso de urbanización en los terrenos adyacentes a estas vías rápidas. Esto genera el incremento de la especulación inmobiliaria, no sólo vinculada a estos lotes sino también de aquellos que se encuentran entre la planta urbana de cada localidad y el nuevo corredor industrial en crecimiento -principalmente en los accesos de la autopista a estos poblados-. De manera que aumenta la presión para transformar suelo rural a urbano, contribuyendo a la dispersión urbana en el territorio.

Un proceso similar ocurre en torno a la Autopista Rosario-Santa Fe, sobre la cual se incrementan los usos productivos asociadas a la misma. Ejemplo de esto resulta el futuro Parque Industrial en San Lorenzo de 35 hectáreas ubicado en la intersección de esta autopista con la Ruta Provincial N° 10. No obstante, no sólo se genera el incremento de usos productivos y terciarios, sino que también se habilita la creación de complejos residenciales. Por ejemplo, es el caso del proyecto Tierra de Sueños Puerto General San Martín que prevé la creación de 2500 lotes residenciales en la intersección de la autopista Rosario - Santa Fe y la Ruta Provincial N° 18.

Sin embargo, se registran políticas contradictorias. Por ejemplo, por un lado se aprueban estas nuevas localizaciones industriales y residenciales junto a la autopista, y, por el otro, se decreta en el año 2011 a la Autopista Rosario-Santa Fe como corredor biológico con el objetivo de conservar "la biodiversidad, restauración del paisaje y ecosistema natural"[53]. Se propone así recomponer el estado original de la región[54]. Si bien esta norma rige en el tramo de la autopista del distrito de Santa Fe, es notoria la disposición de directrices contrapuestas para el mismo corredor.

La conexión vial con el resto de la región y provincias se completa con: la Autopista Rosario-Córdoba -conecta ambas ciudades-, que si bien se proyecta en la década de 1970, se inaugura finalmente en el año 2010. La Ruta Nacional N° 34, que vincula esta región con el norte de nuestro país -llega hasta la Provincia de Salta-. La Ruta Nacional N° 9, transcurre paralela a la Autopista Rosario-Córdoba y conecta la región con el norte de la Argentina. La Ruta Nacional N° 33 atraviesa el suroeste de la provincia de Santa Fe y luego cruza de norte-sur la provincia de Buenos Aires hasta Bahía Blanca. La Ruta Provincial N° 14 articula Rosario con el suroeste de la Provincia de Santa Fe. La Ruta Provincial N° 18 comienza en Rosario y finaliza en el Arroyo del Medio, en la intersección con la Provincia de Buenos Aires. Finalmente, la Ruta Nacional AO12, que se la conoce como la "segunda

[52] Por ejemplo, la Ley Provincial N° 11.285, sancionada en 1995, declara "Zona de Desarrollo Industrial" a los terrenos adyacentes a la autopista Rosario-Buenos Aires, correspondientes a los distritos de Alvear, Pueblo Esther, Villa Amelia y General Lagos, para la radicación de actividades industriales compatibles con la actividad metalmecánica como también así de servicios conexos.

[53] Según el anuncio del Secretario de Medio Ambiente de la Provincia de Santa Fe, Cesar Mackler, en Diciembre de 2010.

[54] La implementación de esta normativa contempla la creación de bosquecillos y áreas de descanso. Además se prohíbe la cosecha en las banquinas y caminos a fin de evitar la erosión genética. Se plantea rescatar especies nativas y evitar la pérdida de la biodiversidad -prohibiendo también el uso de agroquímicos-, en esta lonja de más de 1.000 hectáreas.

circunvalación" de Rosario -dada su traza semicircular-, conecta San Lorenzo y Pueblo Esther rodeando a la ciudad de Rosario con 67 Km de extensión.

Fig. 22. Urbanización sobre la Autopista Rosario-Santa Fe - Localización futuro Parque Industrial en San Lorenzo y Tierra de Sueños Puerto General San Martín. Fuente: Elaboración propia en base a Imagen Google Earth 2013.

A partir de estas redes de movilidad se articulan nuevas relaciones territoriales y se desarrollan nuevos procesos e interacciones en torno a los mismos. Por ejemplo, la facilidad de traslado que posibilitan las vías rápidas ocasiona en las últimas décadas procesos opuestos. Por un lado, cada vez más habitantes tienen su residencia en Rosario y trabajan en grandes plantas industriales ubicadas en otras localidades del área, trasladándose así diariamente por estas autopistas. Pero, por el otro lado, se incrementan nuevas urbanizaciones de residencia permanente -ya sean cerradas o abiertas-, que ofrecen un estilo de vida asociado a la tranquilidad, la naturaleza y al acceso a la vivienda propia. Sin embargo, muchas de las familias que eligen esta última opción trabajan en Rosario o envían a sus hijos al colegio en esta ciudad, de manera que también se movilizan cotidianamente desde estas nuevas residencias a Rosario[55].

En este contexto se destaca al automóvil particular como medio de transporte principal elegido, lo que conduce a un modelo poco sustentable en términos de movilidad. Estas tendencias residenciales dispersas promueven la baja densidad territorial y contribuyen a la dificultad de disponer un medio de transporte público efectivo que permita reemplazar los desplazamientos individuales. De manera que, aquellos que no pueden acceder a un automóvil propio, deben recurrir a otro tipo de vehículo -como motocicletas, bicicletas, taxis, remises, *trafics-,* o caminar grandes distancias hasta acceder al transporte público existente -el cual en gran parte de estas localidades presenta bajas frecuencias y tiempos lentos de traslado-.

[55] Este proceso si bien se registra en el cordón sur y norte, especialmente se verifica en el llamado cordón oeste de la región. En relación a la autopista Rosario-Córdoba, a partir de la década de 1990, se produce un proceso acelerado de suburbanización. Especialmente las localidades de Funes y Roldán -vinculadas al barrio de Fisherton de Rosario- atraviesan un marcado proceso de urbanización a través de numerosos emprendimientos inmobiliarios -construcción de barrios cerrados y abiertos- que multiplican en gran escala la planta urbana de dichas localidades. Es de remarcar que estas localidades no corresponden al ámbito territorial aquí estudiado, no obstante se considera importante mencionar estas dinámicas de suburbanización y dispersión territorial, ya que diversas localidades abordadas en esta tesis -por ejemplo Pueblo Esther, General lagos y Arroyo Seco- están atravesando actualmente procesos iniciales similares al ocurrido en el corredor oeste. Para una mayor profundización sobre las dinámicas de suburbanización en el cuadrante oeste de la Región Metropolitana de Rosario, se remite al lector a consultar: Bragos et al. (2003, 2005).

Fig. 23. Colapso de infraestructura vial en época de cosecha - Camiones a la espera de ingresar a las terminales portuarias. Fuente: Instituto de Estudio de Transporte y Diario Sin Mordaza.

Baja densidad y dispersión en el territorio son dos características presentes en el cordón sur de esta región metropolitana que acarrean grandes dificultades para la mayor parte de las localidades. Por ejemplo, el distrito Alvear posee diversos loteos dispersos en su jurisdicción. Parte de los mismos se autorizan en la década de 1970 y se construyen asociados a la Ruta Provincial N° 18. Sin embargo, éstos se encuentran a 3 kilómetros aproximadamente del núcleo urbano de dicha localidad. Esta situación genera numerosos inconvenientes, no sólo asociados a la movilidad, sino también a la dotación de servicios e infraestructuras. Estos temas, característicos de las nuevas dinámicas metropolitas del territorio, necesitan ser abordados a partir de políticas integrales de ordenamiento territorial y de reglamentaciones coordinadas a través de las distintas escalas jurisdiccionales[56].

6.3.3 Puente Rosario Victoria - Sobre el río de dos orillas.

> "El puente se tiende «ligero y fuerte» por encima de la corriente. No junta sólo dos orillas ya existentes. Es pasando por el puente como aparecen las orillas en tanto que orillas. El puente es propiamente lo que deja que una yazga frente a la otra. Es por el puente por el cual el otro lado se opone al primero. Las orillas tampoco discurren a lo largo de la corriente como franjas fronterizas indiferentes de la tierra firme. El puente, con las orillas, le aporta a la corriente las dos extensiones de paisaje que se encuentran detrás de estas orillas. Lleva la corriente, las orillas y la tierra a una vecindad recíproca. El puente coliga la tierra como paisaje en torno a la corriente. De este modo conduce a ésta por las riberas. (…) El puente reúne, como el paso que se lanza al otro lado, conduciendo ante los dioses. (…) El puente coliga según su manera junto a sí, tierra y cielo; los dioses y los mortales. (…) Pero sólo puede abrir un espacio a un paraje aquello que en sí mismo es un lugar. El lugar no está ya presente antes del puente. Es cierto que antes de que esté puesto el puente, a lo largo de la corriente hay muchos sitios que pueden ser ocupados por algo. De entre ellos uno se da como un lugar, y esto ocurre por el puente. De este modo, pues, no es el puente el que primero viene a estar en un lugar, sino que por el puente mismo, y sólo por él, surge un lugar".
>
> Martin Heidegger (1951)

La conexión Rosario-Victoria, como desarrollamos en el capítulo 4, presenta antecedentes de más de 150 años. Luego de la década de 1970 continúan registrándose numerosas gestiones y acciones para concretar la conexión física entre ambas localidades. No obstante, es recién en 1991 con la constitución del Mercosur que se abre un mayor abanico de posibilidades vinculadas al desarrollo regional y la conexión territorial internacional. De manera que, el viejo anhelo de la concreción de este puente se visualiza nuevamente en esta década como una infraestructura estratégica de comunicación. La condición geopolítica

[56] Sobre este tema se profundiza en el capítulo 10, ítem 10.2.3 "*Procesos de urbanización*".

de Rosario resulta trascendental para su transformación en polo portuario internacional, ya que su localización estratégica posiciona a esta región en centro neurálgico de intercambio y de integración sudamericana. En este contexto, esta conexión vial resulta paso estratégico para la vinculación este-oeste entre Chile con Uruguay y el sur de Brasil, posibilitando nuevos desarrollos en materia de integración regional-continental.

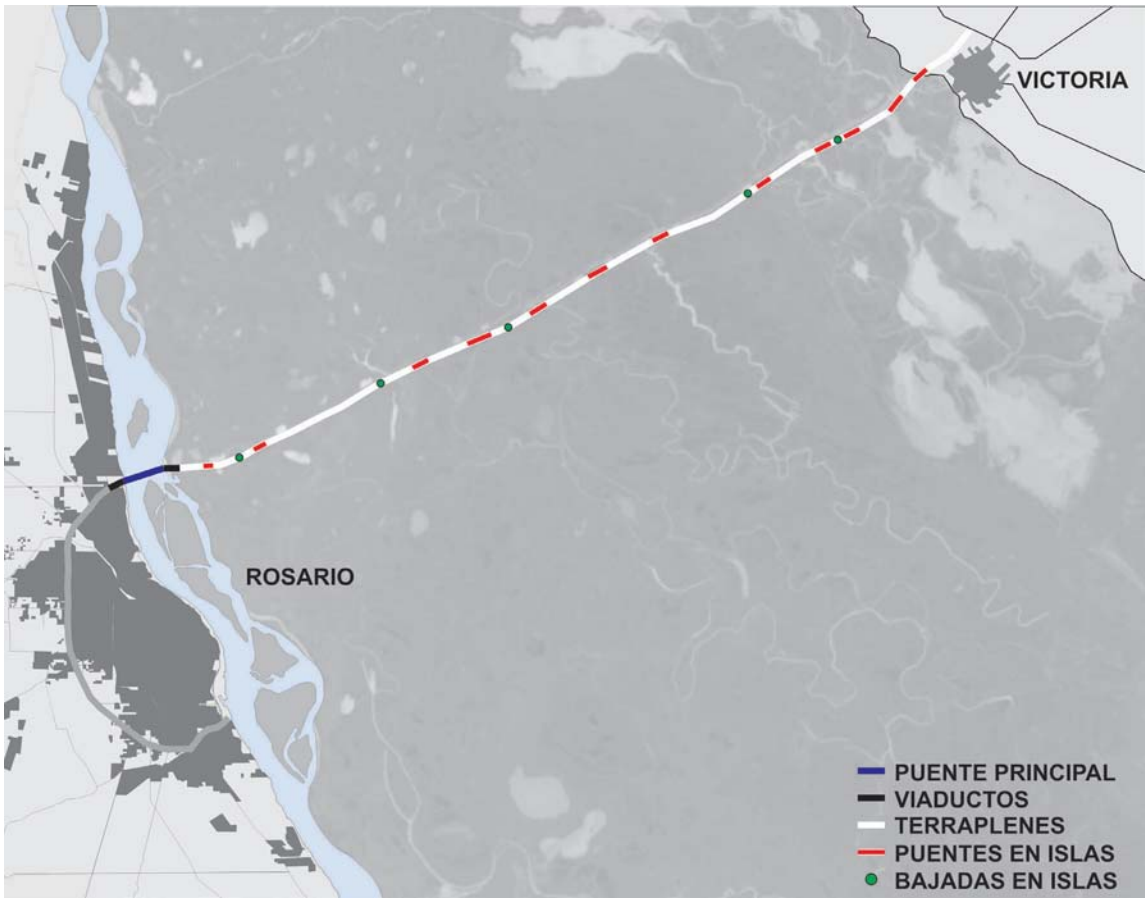


Fig. 24. Puente Rosario - Victoria. Puente principal de 350 m, 12 puentes en las islas, un puente de acceso a Victoria y 47 Km de terraplenes. Fuente: Elaboración propia.

Frente a este nuevo panorama internacional, la concreción del puente se hace inminente. De manera que, luego de numerosas gestiones ininterrumpidas entre diversos actores públicos y privados -intendentes, gobernadores, ministros, presidentes, instituciones, ciudadanos, entre otros-, finalmente arranca la obra en 1998 y se inaugura en 2003. El puente Rosario-Victoria representa así un eslabón clave del sistema de transporte multimodal. La conexión tiene 59,4 km de longitud y se compone de un puente principal, doce puentes en las islas y 47,1 km de terraplenes sobre las mismas. La empresa concesionaria es Puentes del Litoral S.A. por un plazo de 25 años -hasta el 13 de septiembre de 2023-.

A partir de la inauguración del puente Rosario-Victoria, podemos afirmar que cambia la histórica visión del "Área Metropolitana de Rosario". Consideramos que a partir de este hecho la localidad de Victoria se inserta en esta trama metropolitana regional. Esta localidad entrerriana adquiere una nueva dialéctica con Rosario. Como explicamos en el apartado "Sinapsis" de la presente tesis, esta conexión vial posibilita concretar físicamente nuevos vínculos, relaciones y potencialidades en las distintas escalas territoriales. Tanto desde el ámbito local -la transformación que sucede en la propia ciudad de Victoria, por

ejemplo,-, a nivel regional -a partir de las nuevas dinámicas interprovinciales que se generan entre ambas orillas del Paraná- y a escala global, dados los nuevos lazos e interrelaciones entre los mercados de Chile, Brasil y Uruguay -como su conexión fluvial al resto del mundo-.

En palabras de Heiddeger (1951), "el puente, con las orillas, le aporta a la corriente las dos extensiones de paisaje que se encuentran detrás de estas orillas". El puente reúne, coliga, hace aparecer ambas márgenes. Es justamente por el puente que una deja de ser indiferente a la otra, y posibilita una nueva trama de potencialidades, de nuevas relaciones impensadas antes de su concreción física: "No es por el puente el que primero viene a estar en un lugar, sino que por el puente mismo, y sólo por él, surge un lugar". Es decir, esta conexión vial por un lado nos hace encontrarnos a nosotros mismos desde el conocimiento del ámbito local, pero por el otro simultáneamente posibilita generar nuevas articulaciones en la red global. Como planteamos en el primer capítulo, la dialéctica global/local posibilita comprender la valorización del propio lugar en relación a las economías regionales y transnacionales. Una nueva mirada a la composición del territorio local posiciona a éste como espacio multidimensional para producir nuevas reterritorializaciones donde se nutren articuladamente lo global con lo local.

6.3.4. Vías Navegables.

A comienzos de la década de 1980, a pesar del alto nivel agroexportador de esta región, el canal navegable principal del Paraná presenta condiciones limitadas de competitividad internacional. Frente al gran potencial del sistema portuario regional, se solicita desde diversas entidades la realización de obras para devolver la magnitud de este río como vía navegable estratégica. Entre las principales obras requeridas se encuentran: el dragado del Paraná, a fin de contar con un calado adecuado -el mismo constituye el reclamo principal-; la solicitud de balizamiento y la eliminación de obstáculos para permitir el paso fluido de buques de gran eslora.

A su vez, frente al avance del proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay, para los cinco países que conforman la Cuenca del Plata[57] resulta de interés prioritario el desarrollo del sistema fluvial de los ríos: Paraguay, Paraná, Uruguay y Río de la Plata. En 1989 se acuerda crear el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná y en 1992 se suscribe el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra[58]. Esta vía de navegación, junto a la potencial unión con la denominada Hidrovía Paraná-Tieté, abarca una de las principales regiones geográficas del Mercosur. El proyecto de esta vía fluvial consiste principalmente en la utilización de los ríos Paraná y Paraguay para el transporte de embarcaciones, barcazas y chatas hasta el Río de la Plata -con un costo bastante inferior al del flete terrestre-. Resulta central el embarque en buques de gran calado para el transporte de productos primarios e industriales de los países pertenecientes a la mencionada Cuenca. En este sentido, los puertos del frente costero metropolitano de Rosario tienen un posicionamiento estratégico en este esquema.

En el año 1992 se lleva adelante la licitación de parte del Gobierno Nacional para concesionar las tareas para lograr el calado a 32 pies de profundidad en el río Paraná, desde Santa Fe hasta el Océano Atlántico.

[57] Los cinco países de la llamada Cuenca del Plata son: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.
[58] Considerada la Carta Magna de la Hidrovía.

Fig. 25. Hidrovía Paraguay - Paraná y su vinculación con la Hidrovía Paraná - Tieté. Fuente: Elaboración propia.

La misma es ganada por la empresa Hidrovía S.A y en la actualidad ya se han alcanzado 34 pies de calado. El dragado adecuado del río Paraná es uno de los factores principales del desarrollo de la industria agroexportadora. Según datos del Plan Estratégico Metropolitano (2008) luego de alcanzar en el 2006 los 34 pies entre Puerto General San Martín y el Atlántico, el movimiento de buques de ultramar en los puertos regionales crece un 23.90% en el año siguiente.

De acuerdo a informes de la Bolsa de Comercio de Rosario (Sesé, 2013), en el año 2000, las exportaciones de granos, aceites y subproductos ascienden a 48,4 millones de toneladas para los puertos de Argentina, mientras que, en el 2013, el embarque de esos productos llegan a 73,1 millones de toneladas, es decir un 51% más en doce años. Se incrementa, aún más en ese período de tiempo, el porcentaje de toneladas exportadas desde las terminales portuarias de la ribera metropolitana estudiada en la presente tesis.

El aumento del calado efectivo en el área de estudio contribuye en gran medida el incremento del tránsito de buques. A través de las diversas obras aún en curso, el potencial de la Hidrovía continúa en ascenso. Sin embargo, también es necesario analizar cuidadosamente el impacto ambiental de este proyecto. Las actividades propuestas para el desarrollo de la Hidrovía pueden producir serias alteraciones hidrológicas y de la biodiversidad de la región -sobre este tema nos focalizamos en el capítulo 10-. Esta situación, nos lleva indefectiblemente a reflexionar sobre la necesidad de articular el desarrollo económico y sus posibilidades estratégicas de posicionamiento regional en el mercado global, junto a la preservación del paisaje ribereño, teniendo en cuenta toda su riqueza multidimensional, natural y cultural.

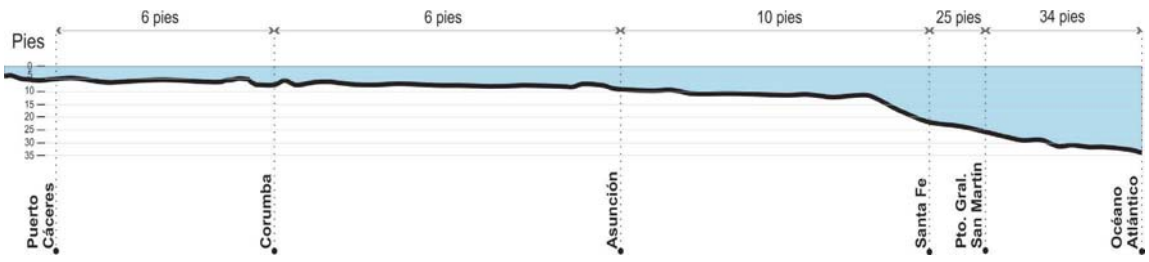


Fig. 26. Corte calado de Hidrovía Paraná - Paraguay -desde Puerto Cáceres hasta Océano Atlántico-. Fuente: Elaboración propia.

En este período, los cambios del capitalismo y los procesos de globalización inciden de un modo particular en el ámbito territorial estudiado. Las nuevas relaciones entre la economía y el territorio, en el marco del predominio del accionar del capital privado por sobre el poder estatal, producen grandes reconfiguraciones productivas-espaciales que incrementan los desequilibrios y rupturas sociales en las metrópolis contemporáneas. Gracias a las características y atributos que posee la ribera metropolitana de Rosario, ésta se reposiciona en el marco internacional como nodo estratégico de potencial desarrollo. Por lo cual, la misma resulta escenario de diversas transformaciones de las estructuras productivas portuarias, industriales, agrícolas, ganaderas como también de las diversas redes de conexión -sistema vial, ferroviario, vías navegables, etc.-.

No obstante, a pesar del gran desarrollo económico regional, el mismo no se traduce equitativamente en una mejora de la calidad de vida para los pobladores locales. De lo contrario, el vertiginoso incremento de gran parte de estos procesos genera nuevas tensiones -como el aumento de problemáticas ya existentes para los habitantes-. Existe así una fractura entre la ciudad como espacio de sociabilización y el uso de la misma como plataforma funcional a la producción capitalista. Por un lado, la Región Metropolitana de Rosario se convierte en uno de los polos de *crushing* agroalimentarios más importantes del mundo -atrayendo importantes capitales multinacionales-, pero por el otro, la existencia de estas plantas industriales-portuarias ocasiona paradójicamente diversos conflictos para la población, por ejemplo: aumentan las enfermedades vinculadas a la polución aérea -polvillo por el manejo de cereales-, se registra el incremento de roedores y volcado de desechos; existe una importante contaminación sonora y se genera el colapso de las infraestructuras viales por tránsito de carga pesada -que aíslan a los ciudadanos y producen importantes roturas a los componentes públicos y privados-.

De este modo, las grandes transformaciones de la estructura productiva regional -industrial, portuaria, agrícola, ganadera, etc.-, junto al reposicionamiento estratégico internacional que adquiere el Gran Rosario en el marco del Mercosur -principalmente por la conexión del puente Rosario-Victoria y la Hidrovía Paraná-Paraguay-, representan una oportunidad de gran relevancia para el desarrollo -en su sentido más amplio- de esta región metropolitana. No obstante, parecería que la hegemonía del capital privado oligopólico engulle al poder público y queda relegada la planificación integral que aboga por el bienestar social. Frente a este contexto, resulta necesario articular el posicionamiento global de la región con las realidades y necesidades de las poblaciones locales donde se encuentran los grandes componentes estratégicos de producción. Es substancial que las sociedades de este territorio resulten mayormente beneficiadas del crecimiento económico regional y no que, contrariamente, sigan presentando mayores dificultades.

07 LAS MARCAS ACTIVAS DEL PATRIMONIO TERRITORIAL

"En toda ciudad se van superponiendo en estratos los momentos relevantes de su historia, van quedando islas de objetos, resistencias fragmentarias que remiten a globalidades pasadas, imposibles ya de recomponer. Toda ciudad viva tiene como misión servir de puente entre el pasado y el futuro, ya no puede existir futuro sin memoria del pasado"

WIM WENDERS (citado por Montaner, 1992)

En los últimos años, el patrimonio se reposiciona como un componente fundamental en las directrices de intervención y planeamiento urbano-territorial. Sin embargo, todavía se registran normativas o lineamientos vinculados a la preservación que se focalizan en la salvaguarda del patrimonio material, haciendo particular énfasis al objeto autónomo a revalorizar. En este sentido, queda relegado tanto el relevamiento y protección de los valores inmateriales, como también el abordaje del patrimonio territorial desde una mirada ampliada.

En la presente investigación se parte interpretando al territorio no como un simple dato material sino como un sistema multidimensional que se construye a través del tiempo y resulta generador de identificación social. En este sentido se aborda al patrimonio territorial de la Región Metropolitana de Rosario desde una lectura integrada. Asimismo, se desarrolla con especial detenimiento la revalorización de las marcas históricas en el frente costero de la ciudad de Rosario, ya que éste resulta punta de lanza de la valoración de los componentes patrimoniales del resto de la ribera metropolitana. Junto a la recuperación de este frente

Fotografía página anterior:
Cecilia Galimberti

fluvial para espacio público comienza el proceso de reconversión de gran parte de las huellas ferro-portuarias de la ciudad.

La restauración y refuncionalización de las marcas históricas, posteriormente se reproduce en el resto del área de estudio. Gran parte de las localidades ribereñas que forman parte de la Región Metropolitana de Rosario también se proponen recuperar el vínculo entre la población y el río a través de una revalorización patrimonial del territorio. Si bien todavía estas propuestas se plantean de forma aislada, esta región presenta un gran potencial de abordaje integral de sus componentes. Estos rastros, aún presentes en el palimpsesto territorial -ya sea en la memoria o materialmente-, leídos en conjunto relatan la esencia de la conformación y la transformación del Pago de los Arroyos.

En este sentido, en esta tesis se considera que las miradas parciales del patrimonio territorial fragmentan y sectorizan el enorme potencial de la identidad regional que liga y unifica. Como sostiene Carta (2002), la protección y valorización del patrimonio cultural debe ser objeto de una inversión colectiva, destinada tanto a la reutilización de la propiedad desde el sentido material, como desde un nuevo significado en términos de representación social. Sin embargo, esta perspectiva cultural debe ser activamente comprometida con el pasado de la comunidad y responder a sus necesidades actuales. Dentro de los recursos presentes en el ámbito territorial, el patrimonio constituye un recurso escaso y no renovable, con lo cual, su valorización social es decisiva para la permanencia del mismo.

Este frente fluvial presenta un gran potencial como recurso patrimonial colectivo que se posibilita a partir de la recuperación y puesta en valor de numerosos espacios e instalaciones identitarias. Se manifiesta así un diálogo activo entre nuevos usos y gran parte de las preexistencias del lugar y se comienza a conformar una nueva fachada sobre el río, como retrato vivo de los procesos de cambio que han tenido y tienen lugar en el territorio. No obstante, también existen políticas que conducen a borrar las marcas de la memoria colectiva o a convertirlas en simples fragmentos de un pasado tergiversado por nuevos intereses.

7.1 Un cambio de mirada en la revalorización patrimonial.

En las últimas décadas, se registra a nivel global una nueva mirada sobre las componentes de valor patrimonial. Distintos autores[1] proponen una lectura integrada de las marcas y vestigios presentes en la actualidad, en la cual el patrimonio es entendido como recurso territorial. Como explica Ortega Valcarcel (1998), se trata de mirar al territorio como un patrimonio de raíz cultural, haciendo foco en la construcción del espacio -más allá del edificio-. Es decir, comprenderlo como un gran complejo heredado que disponemos como legado de las sociedades precedentes en el devenir histórico. Justamente depende de nuestras acciones de qué manera vamos a sucederlo a las generaciones futuras.

En este sentido, el territorio resulta una fuente histórica de las sociedades del pasado, un elemento de identidad social. Dicha identidad se define a partir de la representación colectiva de sus habitantes y de la íntima relación que se establezca entre éstos con su entorno. La mirada que tenemos hacia el territorio es una construcción cultural que puede ser compartida o no por los distintos grupos sociales presentes en el mismo. Diversos imaginarios a través del tiempo se mezclan con la ciudad física, a veces quedan perdidos entre sus paredes y otras constituyen los motores esenciales para su transformación.

[1] Por ejemplo: Ortega Valcarcel (1998); Carta (2002); Sabaté (2004); Dematteis y Governa (2005); Magnaghi (2011).

En este contexto, el patrimonio cultural debe responder a las demandas de todos los ciudadanos -no únicamente a la de los grupos hegemónicos-. Sin embargo, las representaciones territoriales presentes en las urbes actuales también revelan las desigualdades sociales existentes en las mismas. Aquello que es considerado patrimonio no necesariamente es compartido por toda la población. También se denota una capacidad diferente de relacionarse y apropiarse del mismo, dependiendo de las diversos grupos sociales. De manera que, cuando hablamos de la conservación de los bienes simbólicos, muchas veces las distintas miradas existentes en la ciudad se contraponen entre sí y para algunos lo que es considerado patrimonio, para otro no lo es. Es así que, se requiere establecer un reconocimiento patrimonial que responda a todos los imaginarios. Como sostiene Nestor García Canclini:

> "En la medida en que nuestro estudio y promoción del patrimonio asuma los conflictos que lo acompañan, puede contribuir al afianzamiento de la nación, pero ya no como algo abstracto, sino como lo que une y cohesiona en un proyecto histórico solidario a los grupos sociales preocupados por la forma en que habitan su espacio y conquistan su calidad de vida" (García Canclini, 1999:33).

De manera que, volver la mirada hacia la identidad del lugar representa un enfoque estratégico en el horizonte cultural. Como explica Alberto Magnaghi (2011:114) hay que "considerar el territorio como patrimonio a aprovechar para producir riqueza, atribuyéndole nuevos valores como recursos y para seguir aumentando constantemente el valor, a través de la producción de nuevos actos territorializantes". Por lo cual, entender el territorio como patrimonio no implica museificarlo, sino de lo contrario, consiste en interpretar sus reglas particulares a través de la integración y relación de las componentes ambientales, edificadas y antrópicas que suceden a lo largo del tiempo. Es decir, es necesario realizar una reinterpretación del lugar para transformarlo activamente en relación a las necesidades contemporáneas de su población. Según plantea Rabinow, "la descripción del patrimonio territorial se construye por tanto como interpretación del proceso de "acumulación selectiva" a través de la cual se identifica y se cuenta no tanto lo que permanece del pasado, sino más bien, aquello que está reactualizado en el presente" (Rabinow, 1989; citado por Dematteis y Governa, 2005:38). Justamente es a partir de la reinterpretación y de la transformación de las huellas territoriales que es posible conservar sus caracteres identitarios.

De este modo, el patrimonio es entendido como el "lugar de la memoria" (Sabaté, 2010), como legado de la experiencia y del esfuerzo de la comunidad, constituye así la herencia de la sociedad y su territorio. Por lo cual, cobra sentido cuando es abordado desde una perspectiva integrada de revalorización, no a través de simples proyectos aislados de reutilización de edificios singulares. En este sentido, a continuación analizaremos el patrimonio territorial de la Región Metropolitana de Rosario desde una mirada unificada de sus marcas identitarias.

7.2 El patrimonio territorial de la Región Metropolitana de Rosario.

Al ampliar la escala de abordaje del patrimonio territorial, constatamos que las marcas locales resultan piezas de un rompecabezas que cobra sentido cuando tomamos distancia y miramos las mismas en relación a las otras, más allá del valor propio de cada una de ellas. Por lo cual, la perspectiva metropolitana en la revalorización patrimonial representa un rol distintivo que pone en relación los diversos bienes autónomos, otorgándoles una nueva dimensión. En este sentido, vamos a desarrollar la mirada ampliada del patrimonio local que corresponde a un pasado común, a una identidad que unifica la región. Son numerosos los relatos y las historias que se condensan en este palimpsesto territorial, dejando diversos vestigios y marcas en las múltiples capas superpuestas del tiempo y el espacio. A

continuación, abordamos tres grandes relatos presentes en el sector de estudio. Relatos que, a su vez, contienen historias superpuestas, huellas tangibles e intangibles que se interrelacionan entre sí y resultan testigos de este territorio heredado.

7.2.1 Marcas territoriales de la conquista del territorio.

- Las primeras marcas de la producción territorial -Un recorrido patrimonial hasta el siglo XIX-

Este apartado no se propone contar la historia de este territorio ni analizar el proceso de conformación de la región -motivo de desarrollo de la Parte II-, sino que se plantea revalorizar las huellas heredadas del mismo. Es decir, identificar en una lectura común las marcas identitarias, ya sean materiales o inmateriales, que se encuentran en las capas más profundas de este palimpsesto o hayan sido ocultadas por capas más recientes -como ocurre con gran parte de las primeras marcas de los colonizadores de esta región fluvial-.

Fig. 1. Fuerte Sancti Spíritu en Puerto Gaboto. Actual yacimiento arqueológico. Fuente: Cocco, Lettieri y Frittegotto (2011).

En este patrimonio territorial resulta un hito histórico el Fuerte Sancti Spíritu[2], primer asentamiento español de la Cuenca del Plata, establecido por Sebastián Gaboto en 1527 en el área de la desembocadura del río Carcarañá[3]. Según registros históricos, el mismo es destruido en 1529 por ataques de aborígenes y al no presentar rastros visibles, surgen debates en torno a su localización exacta. Sin embargo, estudios realizados especialmente a partir de 2006[4] logran identificar la localización de este emplazamiento en la margen norte del Carcarañá. A través de estas excavaciones arqueológicas se recupera una alta concentración de materiales de origen europeo asociados a materiales de origen local.

[2] En 1942 es declarado lugar histórico de relevancia por la Comisión Nacional de Museos y Monumentos, a través del Decreto 112.765 del poder Ejecutivo Nacional.
[3] Actual localidad de Puerto Gaboto.
[4] Proyecto de investigación interdisciplinario, dirigido por los arqueólogos Fabián Lettieri, Gabriel Cocco y Guillermo Frittegotto.

Según explican Cocco et al. (2011), la cantidad y diversidad de las muestras encontradas constituyen una colección de gran relevancia para la región, el país, como también resultan una de las más importantes de Sudamérica -dado su período colonial temprano-. Esta región ribereña presenta así, marcas fundamentales para la historia de la colonización de América Latina.

Asimismo, cercano a este fuerte, aguas arriba del Carcarañá -en el margen sur de este río-, casi dos siglos después se establece la Compañía de Jesús. Los Jesuitas fundan en 1719 la estancia San Miguel del Carcarañal[5], que constituye el mayor asentamiento rural jesuita en tierras santafesinas. El mismo funciona hasta 1767 -año en que los Jesuitas son expulsados del territorio Hispanoamericano-. Las tierras adquiridas -de 300.000 hectáreas aproximadamente-, ocupan gran parte del sector norte del área de estudio. Al igual que el Fuerte Sancti Spíritu, en la actualidad no existen rastros a nivel de superficie del terreno, sino que sus vestigios se encuentran cubiertos de siembra de soja. No obstante, la localización del yacimiento arqueológico está identificada y en el año 2012 la Municipalidad de San Lorenzo a través de su Museo de Historia Regional, junto a las comunas de Aldao y Andino, conforman el proyecto de recuperación de este sitio clave para la historia del área, a fin de integrarla a un circuito histórico regional[6].

Luego de la expulsión de la Compañía de Jesús, estas tierras son subastadas en 1774 y adquiridas mayoritariamente por diversos propietarios. No obstante en 1780, la capilla San Miguel pasa a manos de un grupo de Franciscanos que con el objeto de propagar la fe, crean el Apostólico Colegio de San Carlos. Sin embargo, los mismos se trasladan en 1796 en el entonces Pago de Don Lorenzo. El conjunto del Convento y Colegio San Carlos es declarado Monumento Histórico Nacional en 1940 por Ley N° 12.648 -retomamos a continuación el análisis de estas instalaciones, ya que también resultan escenario clave en la historia de la independencia del país-.

Asimismo, las primeras estancias, capillas y oratorios resultan huellas -lamentablemente borradas en su mayoría- de estas primeras marcas colonizadoras de la región. Entre ellas se destaca la Estancia de la Concepción y oratorio homónimo, ubicados a inmediaciones del arroyo Saladillo a fines del siglo XVII, propiedad de Juana Romero de Pineda -hija de Luis Romero de Pineda, quien recibe la merced de estas tierras en 1689-. Sin embargo, en la actualidad, no se conservan rastros físicos de los mismos. Como explican Dócola y Puig (2007), los oratorios construidos en las diversas estancias resultan un hito fundante de apropiación del territorio y que, a pesar de su ausencia material, aún se conserva en la tradición y el patrimonio intangible de la región. Estos oratorios si bien han consistido en pequeños espacios precarios, los mismos han congregado a la población distante que habitaba estas tierras entre los siglos XVII y XVIII.

- Un nuevo camino para la Argentina -marcas en el territorio del siglo XIX-

Las marcas del patrimonio común del territorio metropolitano se consolidan aún más en el siglo XIX. En este período, estas tierras resultan escenario de luchas y batallas de la construcción de la nación. Es así que se fortalecen las huellas de apropiación de las mismas. Analizamos a continuación, aquellos vestigios principales -tangibles e intangibles- del siglo

[5] En la jurisdicción de la actual localidad de Aldao, frente a Andino, correspondiente al Departamento San Lorenzo.

[6] Asimismo la Secretaría de Producciones, Industrias y Servicios Culturales de la Provincia de Santa Fe, en el 2013 otorga concesión de investigación -según lo establecido en la Ley Nacional N° 25.743- al proyecto denominado "Proyecto de rescate patrimonial de la Estancia San Miguel del Carcarañal", a cargo de la Lic. Mónica Valentini.

XIX que dejan sus rastros en este territorio -lo configuran y transforman-, hasta la llegada del ferrocarril -que analizaremos en el apartado siguiente-.

Fig. 2. Estancia Rincón de Grondona. La misma con el transcurrir de los años ha sufrido diversas ampliaciones y modificaciones. Actualmente se encuentra muy deteriorada, con riesgo de derrumbe en algunos sectores. Arriba: Fachada principal. Abajo: Fachada posterior. Fuente: Fotos de la autora.

Si bien a fines del siglo XVIII se instalan postas[7] que resultan hitos territoriales, a comienzos del siglo XIX se crean nuevas de gran relevancia -como la de Pavón en 1814-. De manera que, la articulación de caminos entre las diversas postas resulta crucial para el comercio regional de este período -antes de la instalación del ferrocarril-. A su vez, en esta red comunicacional, también el asentamiento de estancias se constituye como hecho clave de apropiación del territorio. Según plantean Dócola y Puig (2007), estas estancias comienzan a ubicarse arroyos arriba, porque resultan los puntos más fáciles de localización para asegurar agua al ganado. A pesar de la diversidad e importancia de las mismas, pocos son los casos que aún perduran en el territorio. En la franja costera estudiada, especialmente se destacan en la actualidad dos construcciones: la Estancia Rincón de Grondona y la Estancia de Alvear.

La Estancia Rincón de Grondona se localiza en inmediaciones del río Carcarañá en la jurisdicción de Timbúes. La misma presenta una larga nómina de sucesión de propietarios y, si bien lleva su nombre en honor a Felipe Grondona -propietario entre 1790 - 1825-, algunos historiadores plantean que la edificación principal se construye en la segunda mitad del siglo XIX[8]. Este predio ha llegado a ser uno de los establecimientos económicos más importantes de la región, por la diversidad de producción y dimensiones. A su vez, la llamada Estancia de Alvear, frente al río Paraná y ubicada en la localidad homónima, si

[7] Como la Posta del Espinillo de 1774 y la Posta de San Lorenzo de 1790.
[8] Algunos autores la fechan en 1869.

bien presenta diversas modificaciones, aún resulta testigo de la historia metropolitana. La misma lleva este nombre por haber pertenecido al Dr. Diego de Alvear, quien ha llegado a concentrar miles de hectáreas en este territorio.

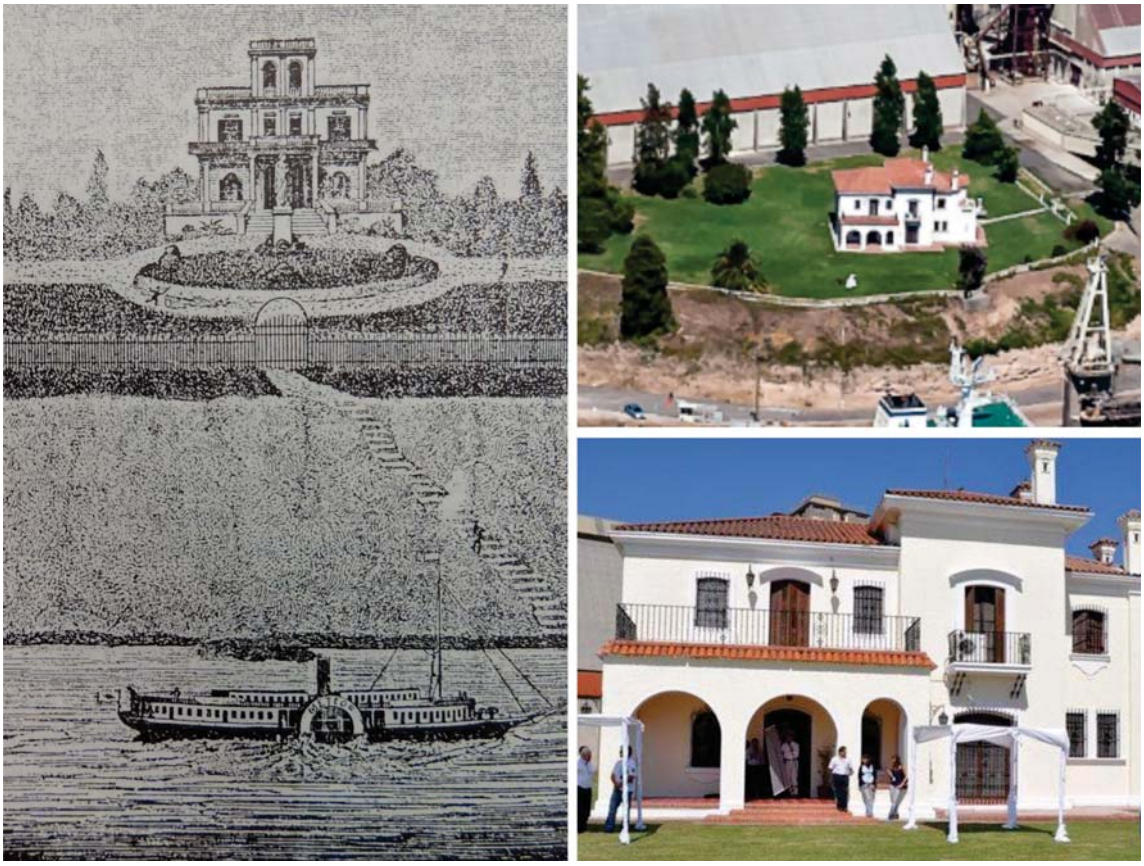


Fig. 3. Estancia de Alvear. La imagen izquierda corresponde a grabado del libro "La Rejión (sic) del Trigo" de Estanislao Zeballos. En las imágenes de la derecha se visualiza su estado actual. Se comprueba que esta estancia también ha atravesado numerosas reformas y modificaciones. Actualmente se encuentra en el predio privado de la empresa Cargill. Fuente: Zeballos (1984), archivo Metropolitana MR y Cargill.

Especialmente en la primera mitad del siglo XIX, este territorio ha sido escenario de diversas disputas y batallas claves libradas por la soberanía nacional. La presencia de los Generales Manuel Belgrano y José de San Martín, por ejemplo, dejan marcas imborrables en las capas de estas tierras. La bandera Argentina es enarbolada por primera vez en la costa del Pago de los Arroyos, hoy inmortalizada en el Monumento Nacional a la Bandera de Rosario. También así, el combate de San Lorenzo -única contienda librada por San Martín en territorio Argentino- constituye un componente esencial del patrimonio territorial junto al Campo de la Gloria, las barrancas del río donde desembarcan las tropas españolas, el Convento de San Lorenzo y el Pino Histórico -en el cual, según se conmemora, bajo su sombra descansa San Martín luego de la jornada del 3 de febrero[9]-.

Asimismo, en 1846, al norte del Campo de la Gloria en la actual localidad de Puerto General San Martín, se desata la Batalla de Punta Quebracho. En la misma, las tropas de la Confederación Argentina, a manos de Lucio Mansilla, defienden la soberanía nacional.

[9] Cada 3 de febrero esta batalla cobra vida y los granaderos vuelven a ocupar estas tierras a través de representaciones culturales de la población en las que se conmemora este hecho histórico de la identidad regional.

Desde 1939 una gran cruz de quebracho[10] resulta el símbolo físico de este patrimonio intangible y en 1983 se crea un Parque Histórico[11] en estas tierras. También así, resulta significativa la batalla de Pavón en 1861, la cual, según nos trasmite la historia oral, comienza a inmediaciones del río Paraná y se desplaza hacia el oeste -terminando en el distrito de Rueda-[12]. Vemos así, como estas huellas presentes en la región metropolitana componen una historia común que pierde su sentido y fortaleza si es seccionada y fragmentada. Un patrimonio territorial, tangible e intangible, resulta plataforma común de las diversas memorias e imaginarios locales.

Fig. 4. Izq.: Campo de la Gloria y Convento en San Lorenzo. Der.: Conmemoración de la batalla de Punta Quebracho en Puerto General San Martín. Fuente: Foto de la autora, archivo Metropolitana MR y Municipalidad PGSM.

Fig. 5. Convento de San Carlos en San Lorenzo y Abadía del Niño Dios en Victoria. Fuente: Fotos de la autora y Municipalidad San Lorenzo.

Como explicamos anteriormente, los oratorios, capillas y marcas religiosas resultan componentes fundamentales de la apropiación del territorio. Además del mencionado Convento San Carlos de San Lorenzo existen otras huellas activas de la fe cristiana. La Abadía Benedictina del Niño Dios en Victoria resulta ejemplo de esto. La misma es fundada el 30 de Agosto de 1899 y resulta el primer monasterio benedictino de Hispanoamérica -siendo uno de los mayores focos de atracción turística de la ciudad de Victoria-. Asimismo, se destacan numerosas capillas e iglesias en todas las localidades ribereñas que generalmente resultan testigos de las primeras marcas de conformación de cada poblado. A

[10] Es de remarcar que, en la década de 1970, este predio es comprado por la firma Cargill, la cual ordena el traslado de la cruz de quebracho conmemorativa a dos kilómetros de distancia de su ubicación original.
[11] Decretado Lugar Histórico Nacional por la Ley 25.088/99.
[12] Como explican Dócola y Puig (2007), los muertos de la misma son enterrados en Oratorio Morante, en inmediaciones del Arroyo del Medio.

su vez, en el frente ribereño metropolitano se destaca el Seminario Arquidiocesano San Carlos Borromeo ubicado en Capitán Bermúdez. El mismo constituye un área patrimonial de gran relevancia. Por un lado, se destaca el edificio proyectado por los arquitectos Tito y José Micheletti en 1939 y por el otro, es relevante su parque con una arboleda de gran valor.

Fig. 6. Seminario San Carlos Borromeo en Capitán Bermúdez e Iglesias de diversas localidades de la ribera metropolitana de Rosario. Fuente: Fotos de la autora.

7.2.2 Patrimonio ferroviario metropolitano.

El ferrocarril se constituye como factor primario de transformación de la región metropolitana, dejando sus marcas en la mayor parte de estas localidades. El trazado de sus vías unifica este territorio como si fueran costuras de acero que impiden separarse de esa historia común. En este contexto, la revalorización de las huellas ferroviarias resulta uno de los componentes claves del patrimonio territorial. Si bien la recuperación de estas marcas comienza en la ciudad de Rosario, la mayoría del resto de las localidades refuncionalizan gran parte de las instalaciones ferro-portuarias presentes en sus poblados. En este sentido, previamente establecida la Ley Nacional N° 24.196/92 de "Cesión de Tierras"[13]; en 1994 se sanciona en el ámbito provincial santafesino la Ley N° 11.153 -Decreto N°1896/94-. A través de ésta se declaran Monumentos Históricos Provinciales a las Estaciones Ferroviarias existentes en los pueblos y ciudades de la Provincia de Santa Fe. Asimismo, se considera también de interés provincial la documentación relativa a los ferrocarriles que han recorrido la provincia, como cualquier otro elemento utilizado por los mismos y que se consideran de interés histórico. A su vez, se autoriza al Poder Ejecutivo Provincial para que establezca acuerdos con municipios y comunas con el fin de preservar estas componentes ferroviarias.

[13] En la cual se transfieren a título gratuito a favor de provincias, municipios y comunas los bienes inmuebles -entre ellos pertenecientes a los ferrocarriles- que el Estado Nacional decide desprenderse.

El patrimonio ferroviario regional presenta una gran riqueza y valor, existiendo en la actualidad numerosas instalaciones y elementos del mismo. Es de remarcar, que no solo resultan de gran importancia los componentes edilicios aislados, sino especialmente se destaca su relación de posición en el territorio y con el resto del sistema ferroviario. Si bien aún gran parte de los mismos se encuentran en uso -siendo concesionados por empresas privadas-, resulta necesaria una revalorización patrimonial integral del mismo.

Fig. 7. Estaciones ferroviarias ribera metropolitana de Rosario - Parte I-. Fuente: Fotos de la autora y de Panoramio -El Roble3-.

Las estaciones ferroviarias que se encuentran actualmente activas y vinculadas al transporte de cargas son: la Estación Timbúes, en la localidad homónima, originalmente del Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe, ahora perteneciente al Ferrocarril Belgrano Cargas. En la ciudad de San Lorenzo se encuentran la Estación Pino de San Lorenzo -también originaria del Ferrocarril de Santa Fe, actualmente en uso por el Ferrocarril Belgrano Cargas- y la Estación San Lorenzo -ex Ferrocarril Buenos Aires-Rosario-, conocida como Estación Mitre[14]. En Granadero Baigorria se localiza la denominada Estación de la Esperanza, la cual se encuentra en malas condiciones. En Villa Gobernador Gálvez se destaca por sus dimensiones[15] el complejo de la Estación Villa Diego. El mismo se encuentra restaurado y en buenas condiciones por ser hoy base del Ferro Expreso Pampeano. Asimismo, en dicha localidad también se encuentra la estación Coronel Aguirre que presenta grandes condiciones de deterioro, estando usurpada por asentamientos irregulares. En la localidad de Empalme Villa Constitución se encuentra el complejo homónimo que, en el año 2011, recupera su rol de estación de pasajeros -luego de veinte años que no se detenía el ferrocarril de pasajeros existente en la región-.

A su vez, gran parte de los cuadros de estación desafectados presentes en este territorio han sido refuncionalizados por parte de la sociedad local: en Puerto General San Martín, la ex estación Cullen -del ex Ferrocarril Buenos Aires-Rosario-, actualmente es el Museo Histórico Estación Cullen desde el año 1996. La Estación Puerto San Lorenzo -Ferrocarril Buenos Aires-Rosario-, en la localidad homónima, ha sido restaurada a fin de alojar una Biblioteca Barrial-. En Fray Luis Beltrán, la Estación Borghi -del Ferrrocarril de Santa Fe- es refuncionalizada y hoy es la Casa de la Cultura. También así, la Estación Ortiz -del

[14] Ambas estaciones se quieren recuperar por parte del municipio -como se ha hecho con la Estación Puerto San Lorenzo, transformada en una biblioteca barrial-.
[15] Talleres, depósitos, playas de maniobras de trocha ancha y angosta e instalaciones ferroviarias diversas.

originario Ferrocarril de Santa Fe- en Capitán Bermúdez es restaurada y constituye un espacio cultural de encuentro para toda la comunidad[16]. Asimismo, en el cuadro de Estación Paganini -Ferrocarril Buenos Aires-Rosario- en Granadero Baigorria, actualmente se encuentra la Casa de la Cultura de esta localidad.

Fig. 8. Estaciones ferroviarias ribera metropolitana de Rosario - Parte II-. Fuente: Fotos de la autora y de Panoramio -El Roble3-.

La localidad de Alvear también restaura su cuadro de estación ferroviario, generando nuevos espacios públicos y de encuentro para la comunidad. Se refuncionaliza la estación para diversas dependencias municipales y otras instalaciones ferroviarias asociadas a ésta se reactivan para albergar actividades culturales. En General Lagos un sector del cuadro de estación también es recuperado para fines educativos. A su vez, el Complejo de la Estación Arroyo Seco ha sido reactivado, encontrándose en el mismo el Museo de Arroyo Seco y una biblioteca municipal[17]. En la estación de Fighiera se desempeñan diversas tareas del Municipio -por ejemplo, bromatología-. En Empalme Villa Constitución, además de

[16] Además de funcionar en la misma diversas dependencias municipales. Esta estación es representativa para la cultura local, ya que es el lugar elegido para desarrollar la Fiesta anual de la Porcelana de Capitán Bermúdez.
[17] Además, el parque de la estación de Arroyo Seco resulta escenario de festivales y muestras locales

recuperar la estación como parada oficial del tren de pasajeros, en el año 2010 comienza su restauración para fines culturales.

En la otra orilla, este patrimonio también reivindica su rol en la historia regional. El sistema ferroviario en la provincia de Entre Ríos comienza en 1866 a través de la conexión de Gualeguay a Puerto Ruiz y en el período de 1887-1889 se instala el ramal Victoria-Nogoyá. La estación de Victoria se construye finalmente en 1899 sobre el frente costero de la ciudad -a fin de conectarse con el puerto de la misma-. En la actualidad, dicha estación, si bien pertenece a la Municipalidad de Victoria y se destina a un Centro Cultural, se encuentra muy deteriorada, resultando un componente regional expectante de revalorización. Asimismo, además de los cuadros de estación, otros componentes de la historia ferroviaria representan un valioso patrimonio. Por ejemplo: casillas de control, torres de tendido eléctrico y puentes ferroviarios. Actualmente, se mantienen en pie numerosos ejemplares de los mismos, algunos en uso y restaurados, mientras que otros están degradados y obsoletos, pero que aún resultan testigos presentes de la historia de este territorio.

7.2.3 Patrimonio productivo-industrial.

El río Paraná, desde mediados el siglo XIX, se convierte en uno de los ríos más trabajadores de la Argentina. Como desarrollamos en la Parte II, numerosas instalaciones portuarias e industriales se asientan en su ribera a lo largo de todo el sector de estudio. Gigantes cerealeros, amplios muelles, chimeneas y galpones son algunos de los componentes del paisaje ribereño que interrumpen las imponentes barrancas naturales. De este modo, las instalaciones productivas resultan elementos fundamentales del patrimonio territorial metropolitano. No obstante, también existe un rechazo a las mismas en el imaginario colectivo, debido a que éstas obturan la relación de la trama urbana con el río y generan, a su vez, altos niveles de contaminación y vulnerabilidad ambiental[18].

Se propone entonces, analizar la valorización del patrimonio industrial de la ribera metropolitana de Rosario desde una mirada integrada de las diferentes componentes que conforman el paisaje. Se abordan tanto las huellas activas como las que fueron borradas o abandonadas, pero que continúan presentes en la memoria y en las representaciones populares. Existen numerosos enclaves de diferente carácter y origen que requieren ser preservados a través de una visión conjunta. La revalorización del patrimonio territorial resulta un espacio de oportunidad para transformar las problemáticas vigentes en espacios de recuperación identitaria y cohesión ciudadana. Algunos de los ejemplos del patrimonio industrial presentes en el sector de estudio son:

1820 - *Hornos de Cal* en el Barrio Quinto Cuartel, en Victoria. Los mismos resultan componentes claves de la historia productiva local y regional. Este conjunto productivo-residencial, a pesar de su gran valor histórico-patrimonial, en la actualidad se encuentra degradado y gran parte de sus instalaciones están en ruinas.

1868 - *Viejo Molino harinero de Pavón,* ubicado a inmediaciones de los saltos del arroyo homónimo.

1872 - *Horno de Fuhr*, en Granadero Baigorria. Éste constituye la primera fábrica de cemento de Latinoamérica y la primera instalación industrial de la región. Es instalado por el

[18] A pesar de que gran parte de las instalaciones productivas resultan dispositivos fundacionales de la región metropolitana y componentes esenciales de la identidad de cada poblado.

alemán Thomas Führ. Si bien se encuentra en ruinas constituye uno de los principales ejemplos de arqueología industrial en el área.

Fig. 9. Hornos de Cal de Victoria - Horno de Führ en Granadero Baigorria - Refinería de Azúcar en Rosario-. Fuente: Fotos de la autora y archivo Diario La Capital.

1882 - *El embarcadero del escocés*, en Puerto General San Martín. Es construido por Guillermo Kirk para acopio y molienda de granos. Han sido demolidas sus construcciones originales y actualmente es propiedad de Bunge y Born. Existen componentes productivos de valor como el gran galpón de ladrillo con grandes aventanamientos de la ex industria Pigmentos Delta.

1888 - *Refinería Argentina*, en Rosario. Ésta resulta la primera refinería de azúcar en Argentina. Luego, en 1947, es adquirida por la Maltería SAFAC, a fin de instalar la Maltería Argentina. En la actualidad, este predio forma parte del Plan Especial para Puerto Norte de Rosario.

1911 - *Usina Sorrento*. Ubicada en la zona norte de Rosario, aún conserva su uso primario como central térmica. Se mantienen gran parte de las instalaciones originales y se encuentra en proceso de restauración.

1924 - *Frigorífico Swift*, en Villa Gobernador Gálvez. Resulta uno de los componentes productivos que transforman la configuración territorial sur. El mismo se instala en inmediaciones de la desembocadura del arroyo Saladillo en el río Paraná y su asentamiento transforma rotundamente el desarrollo local y la morfología urbana. Esta industria genera una nueva urbanización que conglomera a sus trabajadores en los terrenos próximos al frigorífico, denominado "Pueblo Nuevo", atrayendo nuevas inmigraciones de trabajadores extranjeros -y de otras regiones- debido a la posibilidad de trabajo en la misma. En la década de 1990 se construye la nueva planta industrial en inmediaciones de las instalaciones originales, quedando éstas abandonas y en desuso[19]. Las mismas resultan componentes patrimoniales de gran relevancia y de gran valor potencial de refuncionalización urbana. Se destaca especialmente la chimenea de ladrillos visto, la cual resulta hito de la historia productiva.

1929 - *Celulosa S.A*, en Capitán Bermúdez, resulta un complejo productivo-recreativo-residencial de gran valor patrimonial. En 1929 se instala Celulosa Argentina en un gran predio ribereño. Dos años más tarde, junto a la pavimentación de la Ruta Nacional N° 11, comienza la producción de papel. Originalmente a partir de la paja de trigo y luego de la madera de los árboles. Este complejo resulta de gran relevancia paisajística, histórica y cultural para la Región Metropolitana de Rosario. Presenta un gran bosque de eucaliptus que constituye un pulmón de aire para la ciudad. Asimismo se encuentran diversas

[19] Profundizamos sobre este tema en el anexo capítulo 7 "Propuesta de reconversión de las instalaciones del Frigorífico Swift".

construcciones de gran valor patrimonial: el conjunto residencial para el personal jerárquico -tipología chalet californiano-; la usina termoeléctrica; el edificio de portería y el conjunto de ingreso, -proyectado por la Arq. Mila R. Carniglia-, destacándose la torre del reloj junto al edificio de administración; y las construcciones destinadas a las actividades sociales.

Fig. 10. Usina Sorrento de Rosario - SWIFT en Villa Gobernador Gálvez - Celulosa en Capitán Bermúdez. Fuente: Fotos de la autora.

1933/36 - *Batallón Arsenal 211* y Fábrica militar "Fray Luis Beltrán". Esta última es pionera de todas las fábricas militares de la nación. La misma es puesta en marcha con el objetivo del desarrollo de la producción nacional de los elementos básicos para la defensa del Estado. En 1904 se instala la piedra fundacional y en los años posteriores se realizan las diversas construcciones: el pórtico de ingreso, los pabellones industriales, el barrio destinado al personal técnico y jerárquico, junto a las instalaciones deportivas y recreativas. Se destaca también las diversas arboledas y masas forestadas del predio.

1936 - *Refinería de YPF*, en San Lorenzo. Dicho predio resulta de gran interés cultural, no sólo por su valor simbólico, sino por su conjunto de gran valor arquitectónico y natural;

1937 - *Molinos Río de La Plata*, -hoy A.C.A-, de gran importancia productiva, se ubica en un extenso terreno ribereño en San Lorenzo. Este complejo presenta instalaciones diversas dedicadas a la producción de aceite. Se destacan los galpones, naves industriales, tambores y silos de actividades portuarias. Asimismo presenta componentes residenciales y forestadas de gran riqueza.

1947 - *Acindar* y *Cilsa* en Villa Constitución. Ambas generan una gran transformación en el sector sur de la región. Mientras que Cilsa es cerrada y desmantelada -sólo quedan fragmentos de la misma-, Acindar crece y se posiciona como un hito clave de la industria regional.

1950 - *Edificio Sulfacid* -actualmente Ar Zinc S.A-, en Fray Luis Beltrán frente al Paraná; y *Saipe - Kopp*, -actualmente en desuso- dedicado originalmente a la elaboración de jabones y afines, en la localidad de Granadero Baigorria.

1950 - *Fábrica Cerámica Fighiera*, ubicada en la localidad homónima, actualmente activa, representa un hito territorial frente a la presencia de sus chimeneas y componentes edilicios.

1951 - *Verbano*, componente identitario fundamental de la localidad de Capitán Bermúdez y de la región. Gracias a esta industria crece en gran medida esta localidad, resultando la porcelana, elemento patrimonial clave para la misma. Anualmente se desarrolla la Fiesta de la Porcelana, evento de mayor convocatoria de la localidad.

1952 - Las instalaciones de *Cerámica San Lorenzo -originalmente perteneciente a la Quinta Borghi, actualmente propiedad de Pagoda S.A. Grupo Guerrero-*, en la localidad de San Lorenzo. Este predio se encuentra ubicado en inmediaciones de la costa del Paraná. Se

destacan una serie de pabellones ubicados sobre el río -especialmente nave industrial-. También es de relevancia el barrio residencial del personal jerárquico y las dependencias del ingreso.

1966 - *Papelera Royal*, en General Lagos, predio de 24 hectáreas que presenta un bosque de diversos ejemplares -principalmente eucaliptus-. Dicha papelera fue desactivada y en la actualidad existe un barrio cerrado y la construcción de otro country junto a éste.

Fig. 11. Fábrica Militar en Fray Luis Beltrán y Capitán Bermúdez- Cerámica Fighiera en Fighiera - FAIART (ex Verbano) en Capitán Bermúdez. Fuente: Fotos de la autora.

Éstos son solo algunos de los nodos de la red patrimonial productiva de la región metropolitana. Gran parte de ellos se encuentran activos, otros sólo preservan rastros de su importancia histórica. No obstante, al conectarlos entre sí, conforman un tejido de gran riqueza territorial, de la identidad de la misma. Como explica Bibiana Cicutti:

> "(...) los edificios productivos, sus infraestructuras, son las que dieron sustento a la conformación de la ciudad como capital físico y social, al tiempo resultan potencialmente activos e integrables a la cultura contemporánea reconociendo que este patrimonio de la producción es parte de nuestra identidad cultural hoy" (Cicutti, 2007).

La revalorización de la memoria colectiva de estos espacios se encuentra íntimamente vinculada a su entorno territorial y a su dimensión ambiental, social y cultural. Por lo cual, su abordaje debe realizarse a través de políticas integradas que afronten la conservación patrimonial y edilicia de este conjunto, simultáneamente a la protección del paisaje ambiental. El patrimonio histórico -industrial, natural y cultural-, constituye un recurso cultural clave para el desarrollo sostenible de las identidades locales, en pos de su desarrollo futuro.

7.3 Revalorizar las huellas históricas desde una nueva relación entre río y ciudad - Un *zoom* a la ciudad de Rosario.

Los componentes ferroviarios y portuarios constituyen elementos claves en la historia rosarina. No obstante, la presencia de los mismos en el frente costero de la ciudad ha significado una existencia conflictiva y contradictoria, ya que son también éstos los que han imposibilitado a la población urbana de encontrarse con el río. Como planteamos anteriormente, junto al proceso de refuncionalización de la ribera de Rosario para espacios públicos comienza la revalorización patrimonial del sistema ferro-portuario. Se recupera así la relación entre la trama urbana con el río, como también las marcas históricas claves de la identidad de este territorio.

Recordando lo desarrollado en el capítulo 5, con el retorno democrático de 1983 se posibilitan llevar a cabo nuevas directrices y lineamientos en las políticas de planificación local. Justamente la consigna de "Recuperación del frente costero" se posiciona como una

de las operaciones estructurales claves a concretar. Asimismo, también toma fuerza la perspectiva de revalorización de los bienes existentes en la ciudad a través de la preservación del patrimonio ambiental, urbano y arquitectónico.

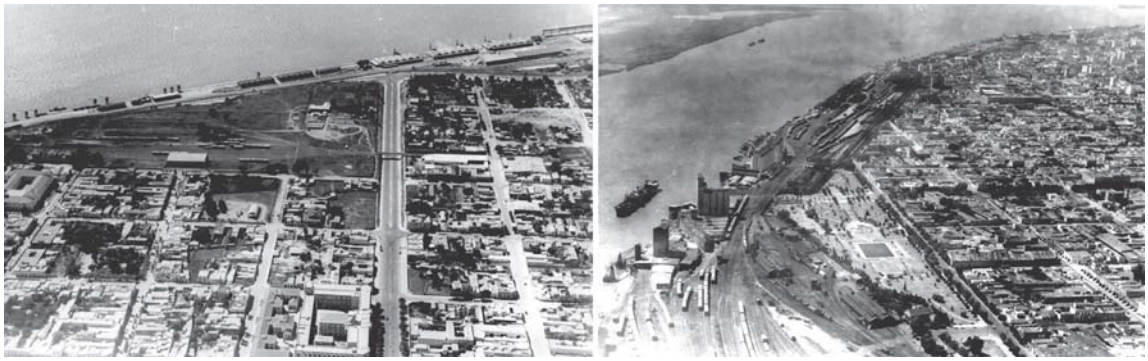


Fig. 12. Frente costero central de la ciudad de Rosario en 1939. Fuente: Archivo Municipalidad de Rosario.

En el año 1984 se constituye una Comisión Evaluadora integrada por diversos actores[20] a fin de abordar un estudio detallado de los componentes patrimoniales de la ciudad. Bajo esta iniciativa se aprueba el Decreto N° 998/1984, mediante el cual se plantea que toda modificación propuesta a las edificaciones anteriores al 1° de enero de 1953[21] deberá ser aprobada por dicha Comisión Evaluadora. Son diversos los estudios y acciones realizadas en los años posteriores a fin de revalorizar los elementos identitarios de la ciudad[22].

En este contexto, la valoración patrimonial pasa a ser tema central en las agendas políticas y académicas de los años siguientes[23]. Bajo estas iniciativas se pretende instaurar la noción de patrimonio desde el planeamiento y no sólo desde casos puntuales[24]. Finalmente, a través del Decreto N° 573 y de la Ordenanza N° 6.171 de 1996 se crea el actual Programa Municipal de Preservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbano, dependiente de la Secretaría de Planeamiento[25]. Si bien ya en el Plan Director de 1991 se propone establecer políticas de preservación en la ciudad en relación a "la potencialidad que ofrece su patrimonio ya construido", se profundiza esta temática en el Nuevo Plan Director de 1999. En el mismo se plantea "La preservación del medio ambiente y del patrimonio construido" y

[20] Secretaría de Planeamiento, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Museo de la Ciudad y Centro de Arquitectos Rosario

[21] En realidad este documento lleva un error intrínseco, ya que la idea movilizadora de dicha iniciativa consiste en que sean evaluados todas las edificaciones con antigüedad mayor a treinta años, a fin de que no resulte una fecha arbitraria estática en el tiempo.

[22] En este sentido, crecen las articulaciones entre la Municipalidad de Rosario y el CURDIUR, a través de diversos estudios e investigaciones referentes al patrimonio territorial local. Por ejemplo, en 1988 se establece el Convenio de Preservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico de la ciudad de Rosario, entre ambas instituciones.

[23] Por ejemplo, en 1992, se lleva a cabo el "Seminario Nacional: El Patrimonio de las ciudades", organizado entre la Secretaría de Planeamiento de la MR y el CURDIUR de la UNR. El mismo tiene como objetivos: poder debatir sobre las distintas experiencias desarrolladas, realizar un examen de la problemática de la preservación patrimonial a nivel urbano, indagar sobre los instrumentos normativos, analizar el rol de los distintos agentes en el proceso de construcción y transformación urbana, y la participación cotidiana de los ciudadanos sobre este tema.

[24] Es decir, es necesario pensar en paseos, zonas, sectores que, más allá de su importancia estética, resultan de indudable importancia en cuanto al nivel cultural, histórico y social de la ciudad y la región.

[25] Entre las funciones generales del mismo se destacan los objetivos: *A*. Generar mecanismos apropiados para declarar bienes de valor patrimonial a muebles o inmuebles -sean públicos o privados- como a zonas, áreas y/o eventos que se considere de importancia por sus valores; *B*. Elaborar elementos base de preservación tendientes al conocimiento del "corpus urbano"; *C*. Proponer pautas jurídicas y económicas para lograr la adecuada preservación de los bienes -sean tangibles o intangibles-; D. Gestionar proyectos de áreas de valor patrimonial y; E. Constituir grupos interdisciplinarios que aborden las problemáticas vinculadas a la preservación.

se proponen diversos instrumentos de gestión a fin de garantizar la protección de bienes. Asimismo, en los primeros años de la década del 2000 se plantean numerosas propuestas específicas de preservación patrimonial[26] que se incluyen en el Plan Urbano Rosario 2007-2017.

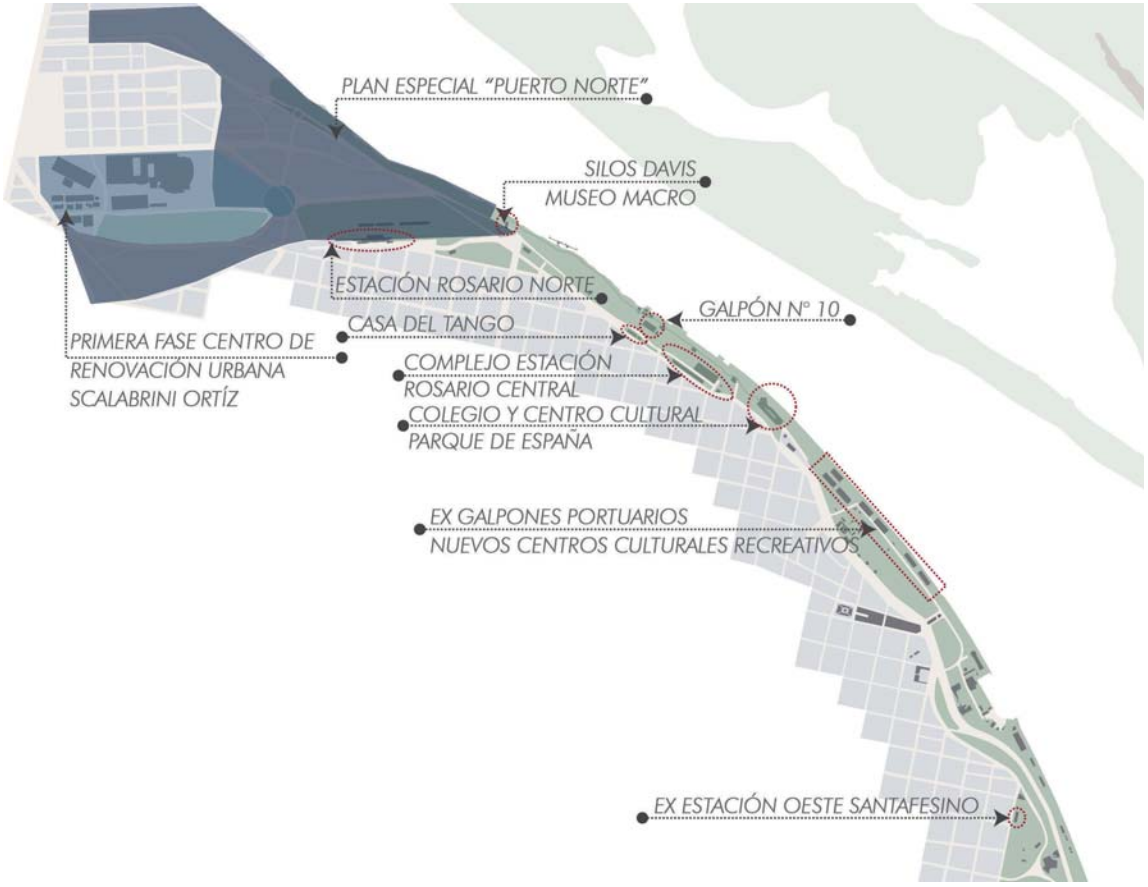


Fig. 13. Huellas patrimoniales en el frente ribereño de Rosario. Fuente: Elaboración propia.

En estas últimas décadas, dada la continuidad de políticas de preservación territorial y de refuncionalización de áreas productivas a nuevos espacios públicos, el frente costero de la ciudad de Rosario se posiciona como ejemplo clave de revalorización de las marcas heredadas. Bajo estos lineamientos, finalmente se logra restituir tanto el dialogo entre la ciudad y el agua como entre la historia y el presente. A continuación vamos a desarrollar el proceso de transformación de esta ribera, haciendo foco en la reinterpretación que se realizan de sus huellas ferro-portuarias.

- La revalorización del patrimonio territorial en el frente fluvial de Rosario.

- El **Parque España**[27] resulta el puntapié inicial de la transformación ribereña de Rosario. Este proyecto -realizado por el estudio de arquitectura MBM, Martorell-Bohigas-Mackay-, plantea una nueva relación entre la ciudad y el río, gracias a la liberación y puesta en valor de los espacios históricamente ocupados por instalaciones ferro-portuarias. Este parque

[26] Se plantean diversos instrumentos, normativas y políticas de gestión. Entre ellos se destacan: el "Inventario y Catalogación de Bienes del Patrimonio Histórico Arquitectónico y Urbanísticos de la Ciudad de Rosario", la definición de "Áreas de Preservación Histórica" y los "Tramos de preservación", entre otros instrumentos.
[27] Profundizamos sobre este tema en el anexo correspondiente al capítulo 7.

también es precursor de la valoración de las huellas productivas, ya que el patrimonio resulta factor activo en el mismo. Oriol Bohigas propone una reinterpretación de las marcas históricas de este territorio, a través de un minucioso relevamiento del lugar y de la identificación de una serie de edificaciones ferro-portuarias a restaurar.

Fig. 14. Frente costero central en 1944 y a comienzos del 2000. Fuente: Archivo Municipalidad de Rosario.

Entonces, en este proyecto la valoración patrimonial toma un nuevo protagonismo[28]. Resultado del detallado análisis realizado por el arquitecto catalán en la zona de estudio, podemos mencionar la selección de diversas edificaciones a preservar. Por ejemplo, la propuesta de conservación de los antiguos muelles de madera y la reutilización de los túneles ferro-portuarios existentes. A través de la refuncionalización de estos últimos, no solo se posibilita la recuperación identitaria, sino se permite reutilizar un gran espacio interno en la barranca con formas neutras aptas para situaciones muy diversas. Además de la revalorización de estos componentes, Bohigas realiza múltiples conexiones con la historia que embraza a este territorio[29].

Si bien el proyecto del Parque España es encargado al estudio MBM en 1978, no es hasta el retorno democrático que se posibilita su desarrollo. En 1984 se retoman las gestiones[30] 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. Es de remarcar que si bien el anteproyecto propuesto plantea tres sectores -denominados este, centro y oeste-, debido a diversas vicisitudes solo llega a inaugurarse el *sector este* del mismo, en noviembre de 1992[31].

No obstante, los sectores *centro* y *oeste*[32] se completan en parte luego con otros elementos, con otros autores. La gente se lo apropia, lo enriquece con múltiples acontecimientos,

[28] La mirada atenta al patrimonio se encuentra presente en gran parte de la obra de Oriol Bohigas.

[29] Es ejemplo de esto la elección de los materiales vinculados a la arquitectura existente. El ladrillo visto -componente esencial de la infraestructura ferroviaria- es el elemento determinante en la constitución del edificio principal. Asimismo, se destacan diversas analogías de elementos simbólicos presentes en otros proyectos o lugares de la ciudad que pueden constituir pares dialécticos: la montaña y el laguito proyectada en el sector oeste, en relación a los existentes en el Parque Independencia; el Paseo de Palmeras en correspondencia al Boulevard Oroño; o también el ícono de las dos columnas monumentales, presentes también en el Plan General del Acceso Ribereño Norte de la Municipalidad de Rosario en la culminación de la bajada Puccio - proyectado en ocasión del Mundial de Fútbol de 1978 y finalmente no realizado-.

[30] A fin de lograr el financiamiento necesario, el proyecto del Parque España se incorpora al Programa de los festejos del V Centenario del Descubrimiento de América.

[31] Esto es, el edificio para el colegio y centro cultural, la escalinata y las áreas externas: abajo rambla y estacionamientos y arriba el tratamiento de las terrazas.

[32] En el *sector este* se condensan las actividades educativas, culturales como también se detallan las significaciones colectivas. Se destaca el edificio del Centro de Cultura Hispánica, emplazado en la barranca, cuya cubierta resulta continuidad del parque a nivel superior. En el *sector central* se plantea la reutilización de

actividades, usos. El Parque España se convierte en una de las principales ágoras de la ciudad. Tanto en la propia escalinata como en la rambla nueva abajo se potencian situaciones con una fuerte componente de espontaneidad, de apropiación libre, no planificada. Desde la calle la obra puede pasar casi desapercibida, semienterrada en la barranca -se aparta de los recorridos habituales de los rosarinos-. Aparece como un edifico-escalera, propileo descubierto y con un centro vacío, junto a sus enigmáticas columnas. Lecturas históricas seguramente indescifrables para el caminante común, pero la gente lo invade alegremente y lo reinventa todos los días[33].

Fig. 15. Edificio del Centro Cultural Parque España desde el río Paraná. Fuente: Foto de la autora.

Bajo este espíritu liderado por reinventar las marcas del pasado -a través de una transformación activa que conserve sus rasgos identitarios-, se aborda la reconversión de todo el frente ribereño urbano. Son numerosas las huellas del patrimonio ferro-portuario existentes en este sector que son refuncionalizadas en pos de las necesidades actuales de la población. De manera que, galpones, silos, tanques de agua y edificaciones tejen el entramado de la historia portuaria y ferroviaria en la actual apropiación colectiva de estos espacios. En el conjunto del patrimonio territorial presente en la ribera rosarina se destacan:

- **El Complejo de la Estación Rosario Central**, se encuentra entre el río Paraná y las actuales Av. Wheelwrigth, Balcarce y Av. Corrientes. Si bien el mismo constituye una de las instalaciones ferroviarias de mayor importancia de la ciudad[34], es clausurado el 1° de agosto de 1978. En los años siguientes a esta fecha, este complejo se deteriora y queda en un estado de abandono y desidia. No es hasta 1988 que, junto a las tareas de demolición del muro de Avenida Wheelwright -a fin de duplicar la traza vial y efectivizar el paseo ribereño-, comienzan los trabajos de reparación de la torre de este complejo. De este modo, las tareas que se emprenden entre finales de 1980 y principios de 1990 se encaran de acuerdo a los lineamientos establecidos por la Comisión de Preservación del Patrimonio Urbano y Arquitectónico de la Municipalidad de Rosario.

viejos edificios ferroviarios, a fin de reconvertirlos en espacios de actividad pública. Se propone como elemento principal, la refuncionalización de la estación Rosario Central, en espacios de ferias y exposiciones temporales y servicios anexos al parque. Finalmente, el *sector oeste,* de carácter fuertemente recreativo paisajístico, se organiza alrededor de un lago y montículo artificial. Se incluyen, en este sector, muelles y clubes de pescadores y un gran restaurante situado en relación a la refuncionalización de un galpón ferroviario.

[33] Para un mayor desarrollo de este proyecto, se remite al lector al artículo "Parque España: Un proyecto para la reconversión del frente fluvial de Rosario" (Rosado y Galimberti, 2011).

[34] Por ejemplo, la torre de la estación -denominada "Torre de los Ingleses"-, resulta pieza clave de la historia de la ciudad. Se construye como eslabón final de la finalización del tendido de las vías que unen Rosario con Córdoba, en la concesión otorgada a Guillermo Wheelwright en 1870.

Fig. 16. Estación Rosario Central - En 1913 y en 2013. Fuente: Colección Mikielievich y foto de la autora.

Varios usos son propuestos como destino de estas instalaciones[35]. No obstante, es recién entre los años 1994-1995 que la nave ferroviaria central de este complejo ferroviario es elegida para desarrollar la llamada "Isla de los inventos". La cual consiste en un espacio de juegos y actividades lúdicas-educativas para la niñez, para lo cual se remodelan unos 4.000 m^2 de boleterías, andenes y dependencias adyacentes originarias de la ex-estación. A su vez, en el marco de la descentralización del Estado municipal, también se propone a la misma para albergar el Centro Municipal de Distrito Centro -CMD-. De modo que se realiza una profunda remodelación de otros 3.800 m^2 de superficie de este complejo[36]. El mismo finalmente se inaugura en 2005, junto a la parquización exterior y la articulación con las demás transformaciones realizadas en el marco de la recuperación del frente costero.

- El denominado **Galpón N° 10**, ubicado junto a la barranca del Paraná, en la prolongación de la calle España -en inmediaciones de la Estación Rosario Central-, en terrenos que pertenecían al ex Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre. El mismo resulta la primera estación ferroviaria de Rosario[37], pero deja de serlo pocos años después, al inaugurarse la Estación Rosario Central en 1868. De manera que, en las décadas siguientes, éste es readaptado como depósito de cargas identificado con el número 10 -motivo por el cual es conocido hasta hoy como Galpón N° 10-.

[35] En 1987, por ejemplo, se propone un sistema de mercados comunitarios en el sector de los andenes de la Estación Rosario Central. Se plantea que funcionen ochenta puestos de venta de productos básicos, para lo cual es necesario adecuar la antigua estación a través de una remodelación edilicia -que consiste en rellenar tres de las vías para permitir espacio libre para operar- junto a una refuncionalización de toda el área. Sin embargo, dos años después esta estación vislumbra una oportunidad de volver a sus épocas de gloria. Nuevamente abre sus puertas en 1989, luego de décadas de estar cerrada, para ser estación de pasajeros. En este año se inaugura el Ferrobús, un sistema piloto de transporte de pasajeros interurbano que parte desde esta estación y bordea la ciudad de Rosario a través de las vías ferroviarias existentes, hasta llegar a Villa Gobernador Gálvez. No obstante, esta experiencia resulta de muy poca duración y luego de un par de meses se clausura. Posteriormente, con la controversia de la privatización de los ferrocarriles en 1992, se propone que esta estación vuelva a recuperar su uso inicial frente a la posible puesta en marcha del tren de pasajeros de Rosario a Buenos Aires -desde la iniciativa privada-. No obstante, este proyecto se desestima y finalmente es la estación Rosario Norte la elegida para la conexión de pasajeros con Rosario -liberando así del uso ferroviario al trecho entre ambas estaciones-.

[36] El proyecto del CMD Centro, corresponde al Arq. Laureano Forero.

[37] La misma resulta la edificación más antigua conocida de la ciudad y se considera la estación de pasajeros más antigua existente en la Argentina. (Diario La Capital, 23 de noviembre de 1987). En la misma, el 19 de abril de 1863, el presidente Bartolomé Mitre inaugura los trabajos de construcción del Ferrocarril Central Argentino.

Esta edificación ferroviaria resulta de gran relevancia para la historia local. A comienzos de la década de 1980 desde distintas entidades se reclama su importancia y revalorización[38]. No obstante, estas iniciativas son dejadas a un lado y se concesiona a la empresa "Bodegas y Viñedos Peñaflor" para su actividad industrial. Posteriormente, ya en la década de 1990, en el marco de la reconversión de la costa central de la ciudad de Rosario, se lleva adelante su refuncionalización para albergar un salón de fiestas y un restaurante. Dicho proyecto se inaugura en agosto de 2004, junto a la remodelación de los espacios verdes circundantes.

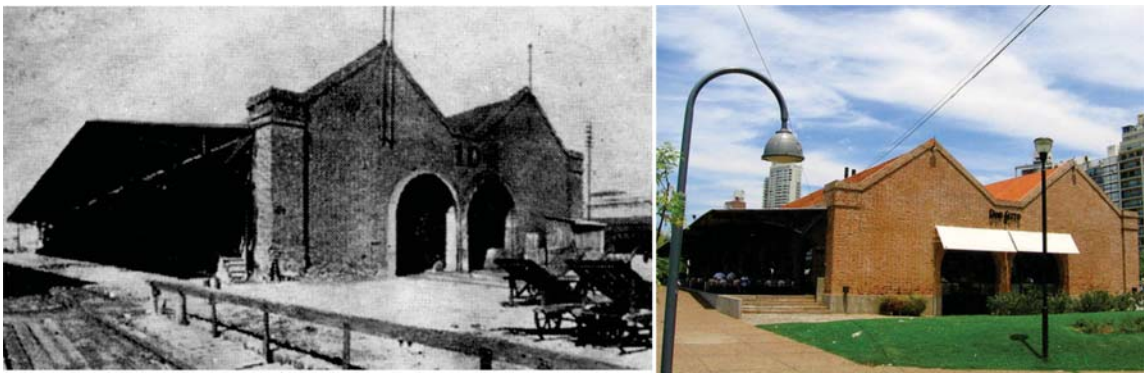


Fig. 17. Galpón N° 10 - Comienzos del siglo XX y en el año 2013. Fuente: Colección Ángel Ferrer y foto de la autora.

A pesar de que este proyecto es bien recibido por gran parte de la población de Rosario, otra sector resulta crítico sobre las transformaciones realizadas. Es decir, se instaura un debate sobre el tratamiento que se realiza sobre las huellas ferro-portuarias existentes. Por un lado, se celebran las intervenciones realizadas en estos *terrain vague*, pero por el otro se rechazan los lineamientos de remodelación que se efectúan[39]. De este modo, se genera una discusión que, si bien es específica de la disciplina y se encuentra instaurada a nivel internacional sobre el rol del patrimonio colectivo y su preservación, también es propia del ámbito local -por parte de toda la sociedad-, en relación a que acciones tomar sobre la cultura heredada para trasmitirla a las generaciones futuras.

- La denominada **Casa del Tango**, en la intersección de la Avenida Wheelwright y España. Este conjunto de instalaciones ferroviarias datan de la década de 1860 y corresponden a: los antiguos tanques de agua ferroviarios, a la estación denominada "Rosario Central Cargas" y al inmueble popularmente denominado "Viejo Teatro". Dichas instalaciones son consideradas de relevancia y no son demolidas en la duplicación de la traza ribereña en la década de 1980. 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-.

Diferentes conflictos -como *okupas* habitando en ellas, problemas de gestión, complicaciones económicas, entre otras-, fueron las causas para que este proyecto demore

[38] Por ejemplo en 1983, Angel Ferrer plantea: "este edificio subsiste hoy día y debería ser convenientemente preservado en vista de su valor histórico". De manera que, con motivo de la celebración del día del urbanismo, el 8 de Noviembre de 1987, el CEUR -Centro de Estudios Urbanos de Rosario- realiza un documento a fin de remarcar la importancia histórica del mismo y la necesidad de su rehabilitación: "Tenemos pues, junto al río Paraná, un testimonio físico de alto nivel histórico, representando a esa época tan particular que marcó el comienzo de la evolución de nuestra ciudad y el país y ganar un lugar en el mundo civilizado. Sería injusto y censurable que un hito histórico-urbano de esa significación no se preserve debidamente" (Diario La Capital, 23 de Noviembre de 1987).

[39] Por ejemplo, la demolición de gran parte de las instalaciones, el levantamiento de las vías ferroviarias, la selección arbitraria de las edificaciones a remodelar, como también las refuncionalizaciones vacías de su contenido original.

más de siete años en materializarse. No obstante, en el año 2004 es su inauguración -al menos en parte-. Como en los casos anteriores, la refuncionalización aquí abordada consiste en la demolición de los tabiques interiores y también modifica profundamente las conexiones internas. Lo que se preserva principalmente es la envolvente exterior -especialmente, a través de la restauración del ladrillo visto original-. De este modo, los componentes histórico-culturales se fusionan y entremezclan, -como si el paso del tren ausente, deja en el aire la nostalgia que resuena al dos por cuatro-.

Fig. 18. Actual Complejo Cultural Casa del Tango en instalaciones ferroviarias. Fuente: Archivo Diario La Capital y fotos de la autora.

- Los **galpones portuarios**, localizados en el sector entre el Parque España y la zona franca de Bolivia. Éstos, una vez desafectados de las actividades portuarias, a comienzos de la década de 1990, comienza a prefigurase su reconversión. Este sector en inmediaciones del río resulta un área de gran potencial, dada su situación de fuelle entre el Parque España y el Parque Nacional a la Bandera. Además, la conservación que presentan estas instalaciones posibilita pensar en la restauración y refuncionalización de las mismas.

En este proyecto, el galpón ubicado en la prolongación de Sargento Cabral y el río es el espacio elegido para la primera gran transformación de estos depósitos. El mismo 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 convertirse en el Centro de la Juventud, un espacio de desarrollo de talleres y diversas actividades también para jóvenes. A su vez, el Galpón N° 1 es dedicado a esta franja etaria y funciona la escuela de rock y artes urbanas junto a otras actividades dedicadas a la música y a bandas locales. Este sector, resulta así un sector urbano transformado para constituir un espacio de

encuentro denominado "Franja Joven" de la ciudad. La continuidad de estas ideas y proyectos, llevan al municipio a encarar una mayor reconversión de este sector[40].

Fig. 19. Arriba: Centro de la Juventud. Abajo: Centro de Expresiones Contemporáneas. Fuente: Fotos de la autora.

- Los denominados **Silos Davis**, construidos en la década de 1930 por el Arq. Ermete De Lorenzi. Una vez que se concreta el traslado de las actividades portuarias de la costa central de la ciudad, esta terminal es adquirida por la Municipalidad de Rosario a fin de ser reconvertida para destinarla a un centro turístico. Para lo cual, en 1994 se establece el llamado a Concurso Nacional de Anteproyectos para definir alternativas de ordenamiento para el sector comprendido entre la Avenida Wheelwrigth, España, Alvear y el río Paraná. Este concurso se lleva a cabo entre los años 1996 y 1997, pero el mismo desata un gran debate en torno a la preservación edilicia y su reconversión, especialmente en torno a la Unidad IV también ubicada en dicho predio -ver anexo del capítulo 7-.

No obstante, a pesar de diversas discusiones, la definición concreta de preservar los Silos Davis se mantiene firme en el tiempo y a fines de la década de 1990 se plantea reconvertir el mismo para uso público. En 1998, se reacondiciona para desarrollar la Vidriera de Cordic, exposición de decoración y arquitectura. Esta exposición cultural fue el estreno de su

[40] Desde la Municipalidad de Rosario se propone realizar en este espacio el Corredor Cultural del Paraná, entre el Centro Cultural Parque España y el Anfiteatro Humberto de Nito. De manera que, en los últimos años, comienzan las obras del proyecto integral de remodelación de los viejos galpones portuarios. Las obras de recuperación de los Galpones N° 11, 13, 15 y 17 consisten principalmente en la remodelación de las cubiertas y de la estructura general. De este modo, el Galpón N° 11 se habilitará como centro cultural y escuela de rock. El Galpón N° 13, será el escenario de la "Fábrica Cultural". Entre los galpones 13 y 15, se plantea un "Skatepark" para skaters y bikers. En el Galpón N° 15, se desarrollarán las existentes escuelas de rock y artes urbanas; mientras que, el Galpón N° 17 será concesionado para desarrollar diversas actividades gastronómicas.

destino definitivo: el Museo de Arte Contemporáneo de Rosario -MACRO-[41]. Este proyecto desarrollado entre los primeros años de la década del 2000, es inaugurado el 16 de Noviembre de 2004. El mismo comprende la refuncionalización de la torre y los ocho cilindros utilizados originalmente como almacenamiento de granos, a fin de albergar diez pisos destinados principalmente a las exposiciones de la colección del museo. Esta pieza urbana, testigo del pasado portuario, es retratada en la década de 1940 por Luis Ouvrad como símbolo del progreso de la ciudad, hoy nuevamente se constituye emblema distintivo de la cultura urbana rosarina.

Fig. 20. Luis Ouvrad y los silos de Rosario, 1940. Fotos de los Silos Davis en 2011. Fuente: Bolsa de Comercio Rosario y fotos de la autora.

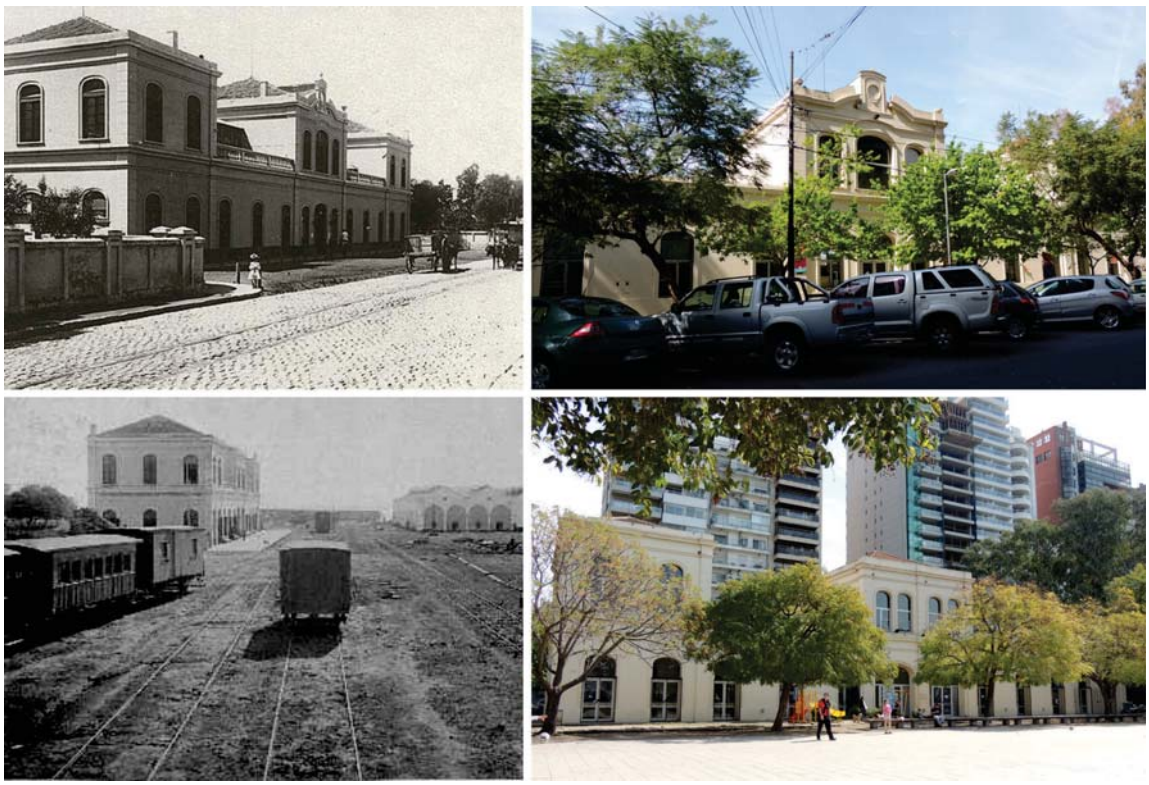


Fig. 21. Estación Oeste Santafesino. Fuente: Archivo Centro de Documentación Visual de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño -CDV - FAPyD-, y fotos de la autora.

[41] Articulado con el Museo Municipal de Bellas Artes Juan B. Castagnino.

- La **Estación Oeste Santafesino**[42], se encuentra en el denominado Parque Urquiza -predio originario del Ferrocarril Oeste Santafesino-. La misma se diferencia del resto de las construcciones ferroviarias de capitales ingleses, ya que presenta líneas arquitectónicas diferentes a las tradicionales construcciones de ladrillo visto. Este predio, a mediados del siglo XX es transformado a fin de destinarse a un parque público. Desde 1952, la Estación Oeste Santafesino ha sido escenario de múltiples actividades -educativas, religiosas y culturales-. La misma, a finales de la década de 1980 se encuentra muy deteriorada, motivo por el cual resulta clausurada. No obstante, bajo los lineamientos de preservación patrimonial del municipio, en la década del 2000 se retoman los trabajos de restauración y en mayo del 2007 es reinaugurada para volver a albergar diversas actividades culturales y educativas.

- La **Estación Rosario Norte** se mantiene activa en sus actividades hasta 1991[43]. Sin embargo, en 1997 se incorpora un nuevo servicio de pasajeros entre Buenos Aires y Tucumán, volviendo a reactivarse como estación terminal ferroviaria. A pesar de que casi ininterrumpidamente ha mantenido su función original -al menos en parte-, también es sujeta a su revalorización patrimonial y a su refuncionalización en el marco de la transformación de la costa de Rosario. A mediados de la década de 1990, frente a las nuevas disposiciones nacionales en materia de desafectación ferroviaria, la Municipalidad de Rosario obtiene gran parte de sus instalaciones. De este modo, encara su rehabilitación y traslada en ella la Secretaría de Cultura Municipal[44]. No obstante, continúa siendo la estación terminal de pasajeros de larga distancia. De este modo, esta estación resulta ejemplo de que la resignificación y revalorización de las compontes urbanas de valor patrimonial no necesariamente deben estar en desuso u obsoletas, sino es posible articular proyectos que vinculen la historia local, las funciones originales -cuando resultan activas y necesarias- con las diversas necesidades presentes desde distintos sectores de la sociedad.

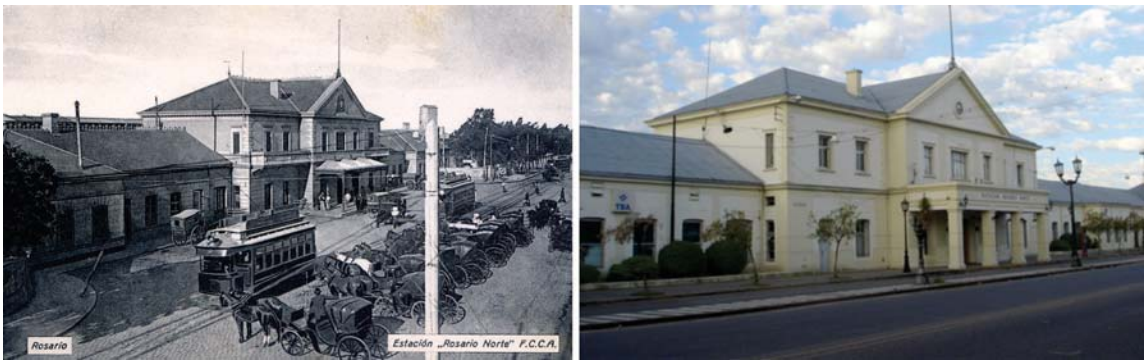


Fig. 22. Estación Rosario Norte - Primeros años siglo XX y año 2010. Fuente: Archivo CDV - FAPyD y foto de la autora.

- En inmediaciones de la Estación Rosario Norte, se encuentra un sector urbano con numerosas huellas y marcas del pasado productivo de la ciudad. Históricamente este sector, debido a sus características[45], ha sido elegido por diversas actividades productivas. Por un

[42] Propiedad originaria de Carlos Casado de Alisal. Este español radicado en Argentina en 1857, funda el Ferrocarril Oeste Santafesino y la ciudad de Casilda. Esta línea ferroviaria que originalmente une la actual localidad de Casilda -ex Colonia Candelaria- con el puerto rosarino, luego sigue aumentando su extensión a fin de transportar la gran producción agrícola de la región con el río Paraná.

[43] Año en el cual el Gobierno Nacional elimina los servicios de pasajeros de larga distancia y privatiza los servicios de carga, de manera que en el período 1992-1993 dejan de funcionar los trenes que operan en esta estación.

[44] Este edificio, también es sede transitoria del Museo de la Memoria hasta el año 2011.

[45] Por ejemplo, la altura de sus barrancas, la accesibilidad al río y la lejanía de la trama urbana a mediados del siglo XIX.

lado, se destaca la instalación de la "Refinería de Azúcar"[46] en 1886, pero luego con la instalación de otros establecimientos productivos[47] se desarrolla un barrio de perfil obrero-industrial. Dado su alto nivel de productividad, este sector requiere la conexión con el resto del país. Es así que, conjuntamente a estas industrias, se articula un complejo sistema ferroviario[48].

A pesar de las vicisitudes que cambian la vocación de esta área urbana, son numerosas las marcas que quedan vigentes en este territorio. El puerto, el ferrocarril y la industria, si bien ya no se encuentran activos en este sector, están presentes a través de huellas materiales e inmateriales: playas de maniobras y talleres ferroviarios, viviendas de trabajadores vinculados al FFCC, silos, muelles, plantas industriales, entre otras. Desde el Municipio de Rosario se propone la refuncionalización de esta área urbana, para lo cual se realizan diversas fases de transformación. El primer paso de reconversión se realiza bajo el proyecto denominado "Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz", a través del programa de urbanización especial aprobada su Fase N° 1 en 1996 y su Fase N° 2 en el año 2005, por Ordenanza N° 7.892 -conocida comúnmente como "Plan Especial de Puerto Norte"-.

Fig. 23. Foto aérea Barrio Refinería y Talleres F.C.C.A. Fechada entre 1920 y 1940. Fuente: Archivo CDV - FAPyD.

Este plan, en su primera fase[49] comprende principalmente la transformación del predio correspondiente a los Talleres Ferroviarios y la sistematización vial del área. En la segunda

[46] Primera refinería de azúcar de la Argentina.
[47] Como la Cervecería Quilmes, la Arrocera Argentina, la aceitera Santa Clara y posteriormente la Maltería SAFAC -en la ex Refinería-.
[48] Son tres las empresas ferroviarias que atraviesan este sector: Ferrocarril Córdoba - Rosario, Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe y Ferrocarril Rosario - Buenos Aires.
[49] Como se establece en la Ordenanza N° 6.271/96, se define a la primera fase del Desarrollo del Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz "al proyecto de urbanización de la vialidad primaria estructural, de los servicios y equipamientos urbanos concentrados y de los ámbitos públicos a crear que, sobre las áreas

fase se abordan las tierras ferro-portuarias denominadas: Talleres, Patio Cadenas, Patio Parada, Playa Balanza Nueva y Puerto Norte[50].

Los lineamientos de preservación resultan muy diversos y arbitrarios en este sector. De manera que identificamos, a nivel general, tres modelos de protección patrimonial[51], o bien, tres modos de posicionarse frente al mismo: 1. La promovida desde el Estado como defensor de los bienes colectivos; 2. La que se encuentra en litigio entre la presión del mercado y el poder público, pero que prevalecen los criterios considerados a priori por éste último, y 3. La que el Estado cede ante la presión del mercado inmobiliario.

Fig. 24. Foto aérea antes del comienzo de la renovación urbana Plan Especial de Puerto Norte: Barrio Refinería, Talleres F.C.C.A, unidades productivas-portuarias Puerto Norte. Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento MR, archivo Isabel Martínez de San Vicente, Museo Itinerante Barrio Refinería.

Se considera que forman parte del primer grupo, las propuestas de preservación cuyo *leitmotiv* consiste en conservar el patrimonio para las generaciones futuras a través de una respetuosa valorización de su existencia. Esto se logra a través de una mirada atenta al mismo en relación a su historia y a la identidad propia del territorio. Para lo cual, es necesaria la participación activa de todos los ciudadanos -y no sólo de técnicos o

inicialmente disponibles, permita originar condiciones de nuevas centralidades urbanas y locales capaces de equipar y caracterizar en sus valores urbanos las sucesivas fases de desarrollo".

[50] Profundizaremos sobre estas normativas en el capítulo 8 y el anexo correspondiente al mismo.

[51] Es de remarcar que, consideramos que las intervenciones que corresponden a uno u otro modelo no se definen ni por la propiedad jurídica del inmueble -si es público o privado-, ni por el grado de preservación propuesto. Es decir, no se considera que las obras que prácticamente no pueden modificarse corresponden al primero y las que se permite un alto grado de cambio forman parte del tercer modelo. Sino, se identifican estos modelos en relación a qué es definido patrimonio y cómo es tratado este recurso en pos del beneficio de toda la población.

promotores inmobiliarios-. Esto sucede cuando la propia comunidad se involucra en el reclamo de la valorización de las huellas territoriales. Por ejemplo, en el sector de estudio, se destaca la rehabilitación y puesta en valor del Complejo Arquitectónico Patrimonial "Parque Scalabrini Ortiz". El mismo si bien comprende diversas instalaciones y proyectos, se destaca la refuncionalización[52] de los ex talleres del Ferrocarril Central Argentino, en un nuevo complejo educativo en los que se localizan la sede de la Regional VI del Ministerio de Educación y los talleres de las escuelas técnicas N° 471 y N° 467. Es de remarcar que aún se encuentran en curso diversos proyectos de rehabilitación patrimonial de este complejo. Es ejemplo de esto, el plan de revalorización del denominado barrio inglés, a través del cual se plantea restaurar los edificios del *Batten Cottage*, *Morrison Building* y la Iglesia Anglicana -como también su espacio urbano-[53].

Fig. 25. Complejo Arquitectónico Patrimonial "Parque Scalabrini Ortiz" -Fotos 2014-. Fuente: Archivo CDV - FAPyD y fotografías de la autora.

Fig. 26. Batten Cottage y Morrison Building -Fotos 2014-. Fuente: Fotografías de la autora.

En el segundo grupo, se encuentran aquellas intervenciones en las que, si bien la presión del capital y del poder privado es muy fuerte, el Estado prevalece en la definición de los lineamientos de preservación patrimonial. Resulta ejemplo de esto, la primera fase del

[52] Dicha refuncionalización ha sido realizada desde una mirada sensible a las marcas patrimoniales. Si bien se readapta a nuevos usos -en relación a las necesidades actuales de la población-, se ha restaurado respetando las lógicas propias de los componentes. Es decir, la nueva construcción no interviene en los muros existentes en la inauguración de los talleres; se restauran todas las fachadas conservando las aberturas originales; se readecuan los accesos reinsertándolos en la trama urbana, pero respetando la jerarquización del conjunto edilicio; se pone en valor la totalidad de la estructura metálica original; entre otras acciones.

[53] Si bien el mismo ha sido declarado en 1996 de interés patrimonial para el Municipio, la carencia de controles, el complejo entramado jurisdiccional, la falta de directrices claras de políticas de preservación para el mismo, entre otras causas, ha ocasionado un grave deterioro de esta pieza urbana. No obstante, el concurso de ideas realizado en el año 2011, junto a las diversas acciones realizadas desde el Colegio de Arquitectos de Rosario, el Programa de Preservación y Rehabilitación del Patrimonio de la Municipalidad de Rosario y el compromiso de gran parte de sus habitantes, posibilitan un nuevo curso de acciones atentas a estas marcas identitarias de la ciudad.

Programa de Urbanización especial del Centro de Renovación Urbana Raúl Scalabrini Ortiz - Área Talleres (Sector 4 - Distrito R5-2c). Este sector urbano, perteneciente al Estado Nacional, es adquirido por firmas privadas -Alto Palermo S.A. y Coto C.I.C.S.A-, a fin de realizar un centro comercial. A pesar de las disputas en torno a las demandas del privado versus los lineamientos planteados por el Estado, éste último define previamente las políticas de intervención y los componentes patrimoniales a restaurar y preservar[54]. De este modo, se refuncionalizan las instalaciones principales de dicho predio, conservando sus fachadas y gran parte de las estructuras originales[55].

Fig. 27. Centro de Renovación Urbana Raúl Scalabrini Ortiz - Área Talleres Sector 4 - Distrito R5-2c - Alto Rosario -Fotos 2014-. Fuente: Fotografías de la autora.

Finalmente el tercer grupo, comprende los casos de recualificación urbana en donde la presión del mercado inmobiliario arrasa con las huellas identitarias, las lógicas propias del barrio y sus habitantes. Es decir, se utilizan los recursos patrimoniales como una estrategia de marketing comercial. En estos casos se denota un débil accionar del Estado, ya que éste sucumbe a las demandas del privado. Por ejemplo, la reconversión urbana que sucede en las siete unidades de gestión del "Plan Especial Puerto Norte". Si bien profundizamos sobre el mismo en el próximo capítulo, aquí nos detenemos a analizar las políticas de preservación patrimonial abordadas.

Este sector urbano, como mencionamos anteriormente, presenta numerosas marcas de la historia productiva, económica y cultural de la ciudad, como las instalaciones de la Refinería de Azúcar -luego Maltería Safac-, y los numerosos silos y muelles, vestigios del puerto rosarino. No obstante, esta área resulta seccionada y dividida por partes -unidades de gestión-. La misma es abordada de forma independiente a las lógicas del conjunto urbano colindante, y se proyecta según las demandas de cada promotor inmobiliario. Del mismo modo es tratado el patrimonio en este sector: fragmentariamente.

[54] Como se dispone en la Ordenanza N° 6.271/96: "Se deberán mantener, a los efectos de conservar el carácter del área, las características originales de: -Los dos grandes edificios frentistas a la proyectada doble traza de calle Junín, - Los edificios frentistas a la proyectada prolongación de calle Humberto Primo". No obstante, se admiten en los mismos la sustitución de usos actuales.

[55] Además, aquellas edificaciones que no son utilizadas para nuevos usos, no son demolidas y aún continúan expectantes a futuras refuncionalizaciones.

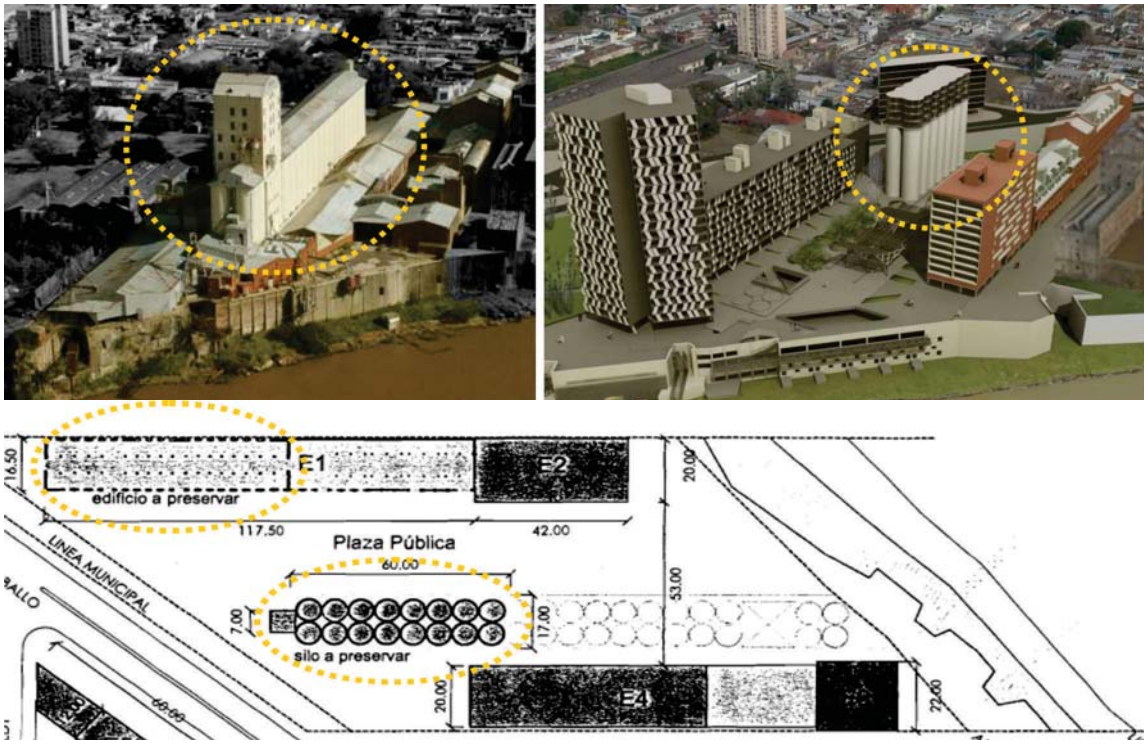


Fig. 28. UG 2: Ciudad Ribera. Fragmentos a preservar. Fuente: Ordenanza N° 8.237/08 - Municipalidad de Rosario.

Fig. 29. UG 2: Ciudad Ribera. Fragmentos preservados - estado de situación año 2014. Fuente: Fotografías de la autora.

El conjunto unitario de instalaciones productivas-portuarias es desmembrado, seccionado y demolido sectorialmente. Se dejan algunos fragmentos de algunos componentes edilicios históricos perdidos entre nuevas masas edificadas. Se "preservan" pequeños pedazos inconexos, inconclusos. Por ejemplo en la Unidad de Gestión N° 2, llamada "Ciudad Ribera", se mantiene sólo un fragmento de los silos existentes en el predio, como también sólo una fracción de otra edificación considerada de valor patrimonial. Esto se avala a través de la Ordenanza N° 8.237/08, en la cual, a pesar de definir este sector como Área de Preservación Histórica: "reconociendo en la suma de edificios de Valor Patrimonial un conjunto de gran significación histórica, donde se encuentren numerosos testimonios de los procesos productivos que se dieron en este sector de la costa", únicamente se considera la preservación de tramos discontinuos. Un tratamiento similar de preservación patrimonial se realiza en el resto de las unidades de gestión. Este accionar nos llama a reflexionar sobre nuestro legado histórico y sobre la presión del *laissez-faire* de la economía y de la predominancia de los intereses privados por sobre los bienes colectivos. El debate del significado de la revalorización patrimonial y sobre "¿qué estamos preservando?" debe ser un debate vivo, activo -no de puertas cerradas-, en el cual deben participar todos los actores de la sociedad y no sólo los grandes grupos económicos.

La mirada patrimonial del territorio tiene como objetivo poder superar los conflictos y contradicciones entre pasado y futuro, entre lo local y lo global, a fin de lograr una integración entre los diversos elementos que conforman la red multi-cultural del palimpsesto territorial. Como explica Maurizio Carta (2002), este enfoque está inmerso en un campo de oportunidades de desarrollo a través de la historia del lugar. La protección y valorización de las huellas existentes debe ser objeto de una inversión colectiva, destinada tanto a la reutilización de la propiedad desde el sentido material, como desde un nuevo significado en términos de representación social. Es decir, esta perspectiva cultural debe ser activamente comprometida con el pasado de la comunidad y responder simultáneamente a sus necesidades actuales.

En palabras de Magnaghi (2011:111) "el patrimonio territorial está constituido por un sistema vivo de alta complejidad, y como tal debe ser tratado en cuanto recurso para producir riqueza". El patrimonio no está vinculado a su valor de uso ni al de intercambio, sino que el mismo tiene un valor que prescinde del actual. Es decir, éste se constituye como un recurso territorial, un bien común a todas las generaciones -pasadas, presentes y futuras-. Como sostiene Sabaté (2010:11-25), son los residentes los principales recursos de un territorio. Por lo cual, son éstos los actores esenciales en reconocer el valor del patrimonio acumulado, en mantenerlo y adecuarlo. Pero también en realizar un justo equilibrio entre preservación y actualización, un balance entre conservación y transformación: "No es tan solo cuestión del mero mantenimiento de un legado patrimonial. Hoy más que nunca, frente a la globalización, tematización y banalización de tantos paisajes, resulta imprescindible intervenir en ellos valorando su código genético y su memoria".

Dentro de los recursos presentes en el ámbito territorial, el patrimonio es un recurso escaso y no renovable, con lo cual su valorización social es decisiva para la permanencia del mismo. La presencia en la planificación de la valoración de las componentes culturales parece ser un camino adecuado para el fortalecimiento de la identidad colectiva del territorio. Como sostiene Ortega Valcárcel (1998), la conciencia del territorio en el profesional del planeamiento urbano-territorial es condición esencial para una política de preservación y valoración de las marcas heredades del pasado. Sin embargo, para que esas políticas públicas perduren en el tiempo es necesario que esa conciencia sea compartida por toda la sociedad, para que todos puedan tener los mismos recursos y las mismas condiciones de apropiación de dicho patrimonio. Ya que, estas acciones son más efectivas mientras respondan a una mayor cantidad de miradas e imaginarios de la compleja sociedad presente en las metrópolis de hoy.

A pesar de los diversos ejemplos y procesos de transformación llevados a cabo en el sector de estudio en estas últimas décadas, es importante mantener una mirada crítica permanente sobre las intervenciones realizadas, a los proyectos futuros y a los anhelos pendientes. Estas acciones deben fortalecer la identidad de la región y no tratar a estos componentes como simples contenedores de nuevas funciones. Abordar el patrimonio territorial como recurso desde una mirada integrada implica generar nuevos desarrollos y potencialidades del lugar desde la escucha atenta de todos los actores. Para lo cual, se requiere un compromiso colectivo de defensa patrimonial, a fin de no transformar al mismo en un mero escenario de estrategia de marketing territorial con el objetivo de incrementar el turismo o potenciar el mercado inmobiliario.

08 NUEVOS MODOS DE PRODUCCIÓN DEL HÁBITAT

"¿En qué consiste la esencia del habitar? (...) Habitar, haber sido llevado a la paz, quiere decir: permanecer a buen recaudo, resguardado en lo ***frye****, lo libre, es decir: en lo libre que cuida toda cosa llevándola a su esencia.* ***El rasgo fundamental del habitar es este cuidar (custodiar, velar por).*** *Este rasgo atraviesa al habitar en toda su extensión. Así, dicha extensión nos muestra que pensamos que el ser del hombre descansa en el habitar, y descansa en el sentido del residir de los mortales en la tierra (...) La auténtica penuria del habitar reside en el hecho de que los mortales primero tienen que volver a buscar la esencia del habitar; de que* ***tienen que aprender primero a habitar*** *"*

MARTIN HEIDEGGER (1951)

Las reestructuraciones generadas en los frentes costeros también se encuentran vinculadas a los cambios en política de vivienda. A nivel mundial, estas reconversiones presentan diversas oportunidades, por ejemplo de recuperación de tierras anteriormente asociadas a usos productivos para generar nuevas modalidades residenciales -mayormente de alto standing-. Las transformaciones llevadas a cabo en los *Docklands* en Londres, en *Kop Van Zuid* en Rotterdam o en *Puerto Madero* en Buenos Aires, son casos paradigmáticos de reutilización y consolidación de estos espacios abandonados para usos habitacionales.

También es característico en este período convertir tierra rural en urbana a través de emprendimientos inmobiliarios que fomentan la creación de urbanizaciones cerradas. La expansión de los barrios privados en Argentina se constituye como una de las dimensiones más emblemáticas y radicales del proceso de privatización que atraviesa el país especialmente desde la década de 1990. Se sucede así, un desdibujamiento de los límites entre lo privado y lo público, comenzando a afirmar un modelo de ciudadanía privada basada en la auto-regulación. Como sostiene Svampa (2011), estas nuevas modalidades de

Fotografía página anterior:
Cecilia Galimberti

urbanización se vinculan directamente con el aumento de las desigualdades sociales y la crisis del Estado para garantizar la seguridad de todos los ciudadanos.

La consolidación de estos procesos se encuentra vinculada a la concentración de la riqueza para algunos actores, mientras que otros sectores profundizan su nivel de empobrecimiento. De este modo, se ocasionan fuertes desigualdades y contrastes en la calidad de vida de la población como también se intensifica el debilitamiento de los vínculos sociales. En las últimas décadas, especialmente en Latinoamérica, la desindustrialización, la reforma del Estado y el aumento de la inseguridad urbana han contribuido a ampliar aún más la brecha que separa a los grupos más beneficiados y a aquellos actores empobrecidos y excluidos. Es notable, en el período de estudio, el aumento de la segregación espacial en el interior de nuestras ciudades[1]. El crecimiento de la desocupación, la precarización y la subocupación del trabajo son algunas de las características principales de las transformaciones que suceden en la realidad local.

Estas desigualdades se verifican en la ribera metropolitana de Rosario a través de la creación de nuevas lógicas de producción del hábitat y en la consolidación de tendencias ya existentes. Simultáneamente, se incrementan tanto los asentamientos irregulares y hogares con condiciones de hacinamiento, como también se crean barrios cerrados o viviendas de alto estándar para la clase alta y media-alta. De manera que, paisajes de la pobreza coexisten en el frente ribereño metropolitano con paisajes de los promotores inmobiliarios vinculados a los espacios idílicos residenciales. Nuevamente la costa del río Paraná es el espacio elegido para ambas realidades, siendo notoria la fragmentación socio-territorial en la misma. La coexistencia de estos modelos opuestos profundiza las diferencias y la inequidad entre estos grupos sociales.

A continuación analizaremos las distintas modalidades residenciales predominantes que identificamos en este frente fluvial[2]. En primer lugar, se registra una tendencia a conformar una fachada urbana en altura en el tejido urbano frente al río en el área central de la ciudad de Rosario. Consideramos que estas edificaciones presentan lógicas distintas, según los momentos de construcción de cada una de ellas. En segundo lugar, también en Rosario, se identifica la refuncionalización de grandes áreas productivas en nuevos sectores residenciales. Esta modalidad, como mencionábamos al comienzo de este capítulo, sucede en gran parte de las transformaciones de *waterfronts* a nivel global. En tercer lugar, en contraposición a estos modos residenciales de alto standing, en el ámbito territorial estudiado se registran viviendas en el Delta del Paraná. Este modo de habitar posee características particulares, íntimamente vinculadas a las dinámicas del río.

Finalmente, los últimos dos apartados ejemplifican las desigualdades y los contrastes presentes en gran parte de las ciudades latinoamericanas. Por un lado, se analizan los asentamientos irregulares existentes en este frente costero, que si bien se registran desde principios del siglo XX se incrementan en las últimas décadas. Por otro lado, se estudian las urbanizaciones cerradas que aumentan vertiginosamente en la ribera metropolitana de

[1] Según sostiene Maritella Svampa (2011), en Argentina el proceso de segregación social es más tardío que en otros países de América Latina. El mismo comienza a producirse a partir de las transformaciones socio-económicas ocasionadas desde la última dictadura militar de 1976 y se profundiza especialmente con el gobierno de Carlos Menem desde 1989, a partir del fuerte modelo neoliberal y la reducción de las funciones del Estado -con la privatización de sus áreas más importantes-. De manera que, las nuevas dinámicas sociales, producto de estas transformaciones, producen la aparición de nuevas formas de pobreza y de mayor desigualdad social.

[2] Es de remarcar que si bien la modalidad residencial tradicional en la historia de este territorio es la correspondiente al tejido urbano -y a la tipología de construcción entre medianeras-, nos enfocamos a analizar aquí las modalidades residenciales ribereñas que implican un quiebre o una ruptura a la modalidad ordinaria de urbanización.

Rosario en los años recientes. Resulta paradójico como estos modos de habitar se encuentran tan próximos espacialmente y tan distantes en cuanto a las relaciones sociales, necesarias para hacer ciudad.

8.1 Los rascacielos del Área Central de Rosario[3].

A partir de la década de 1980 se profundizan las transformaciones de la fisonomía de la ribera rosarina. Antes de este período, el tejido de la ciudad frente al río se caracteriza principalmente por presentar una fachada de construcciones bajas junto a un continuo de rejas y paredones correspondientes a las instalaciones ferro-portuarias. No obstante, parte de este sector ribereño ya había comenzado el proceso de sustitución edilicia, ya que se empieza a prever la construcción de una fachada urbana en altura, especialmente en torno a los grandes espacios públicos ribereños como son el Parque Nacional a la Bandera y el Parque Urquiza. Este proceso, que podemos fechar en la década de 1960, se consolida con la aprobación del Código Urbano en 1968. De este modo, entre esa década y la actualidad, podemos distinguir tres momentos claves de consolidación de tejido urbano del frente costero. Los mismos persiguen distintas ideas de ciudad, aunque en todos la dialéctica espacio privado/espacio público resulta crucial para comprender las lógicas internas de cada uno.

- *1° Momento*: Décadas 1960 - 1980.

Si bien este período es anterior al estudiado en esta parte de la tesis, resulta de relevancia incluirlo en este apartado ya que constituye la génesis de la transformación aquí analizada. En la década de 1960, se afianza el puntapié inicial de la construcción de edificios en altura en el frente costero rosarino. Especialmente en el sector conocido como Barrio Martin[4], en inmediaciones del actual Parque Urquiza y el Parque Nacional a la Bandera. La consolidación de estos grandes espacios públicos sobre el río -en el centro de la ciudad- contribuyen al proceso de sustitución del tejido urbano -en todo el sector-, lo que se traduce en la conformación de un frente residencial en altura.

En la figura N° 1, vemos el análisis realizado por Oscar Mongsfeld en 1964 para el sector del Parque Nacional a la Bandera. Este arquitecto plantea que la "cercanía de edificios en altura que se vienen levantando aisladamente, presentan un cuadro confuso dentro del cual la torre del monumento -principal elemento de la composición espacial- puede llegar a pasar desapercibida en el conjunto". Prevé además, que la construcción de estos edificios seguirán "compactando las manzanas circundantes hasta sus máximas capacidades en volumen y altura uniforme" (Mongsfeld, 1964:22). De manera que, este arquitecto propone un ordenamiento edilicio integrado entre el espacio público y el tejido urbano. Vemos en la imagen derecha del proyecto propuesto, la génesis del modelo de ciudad propuesto en el Código Urbano que se aprueba en 1968 -del cual justamente Mongsfeld resulta el autor principal-.

[3] Este proceso de sustitución de edificios en altura en el frente ribereño sucede únicamente en el área central de la ciudad de Rosario, ya que en el resto de las localidades de la región predomina una trama urbana de baja altura en relación a la baja densidad poblacional del resto de las localidades -recordemos que después de Rosario, la localidad con mayor cantidad de población de la región registra menos del 10% de habitantes que la ciudad central-.

[4] Este barrio debe su nombre a la instalación de los depósitos de la "Yerbatera Martin y Cía.", ubicada en inmediaciones de la barranca, entre las actuales calles: Av. De la Libertad, Mendoza, Ayacucho y Colón. En la década de 1970, el mismo se constituye como el barrio de mayor altura de Rosario.

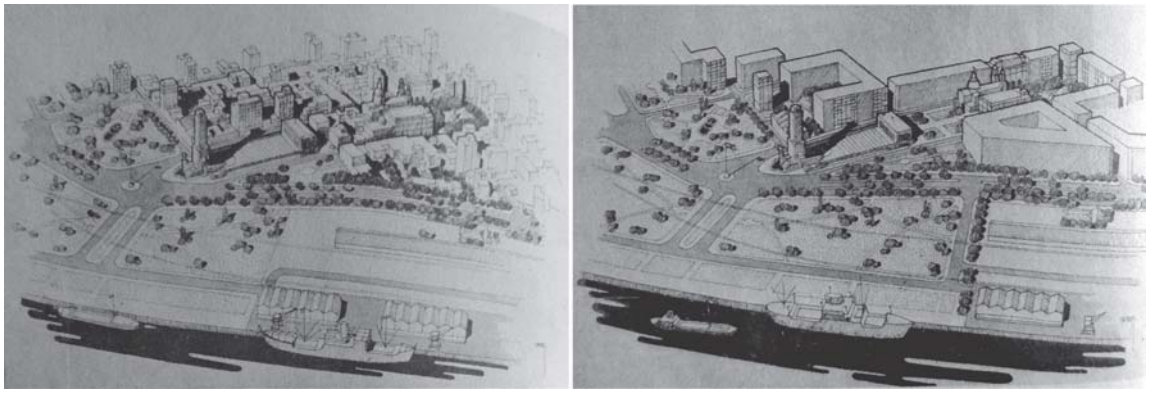


Fig. 1. Dibujos de Oscar Mongsfeld sobre el Parque Nacional a la Bandera en relación a la trama urbana circundante. Izquierda: Estado actual del sector en 1964. Derecha: Propuesta de ordenamiento edilicio. Fuente: Mongsfeld (1964).

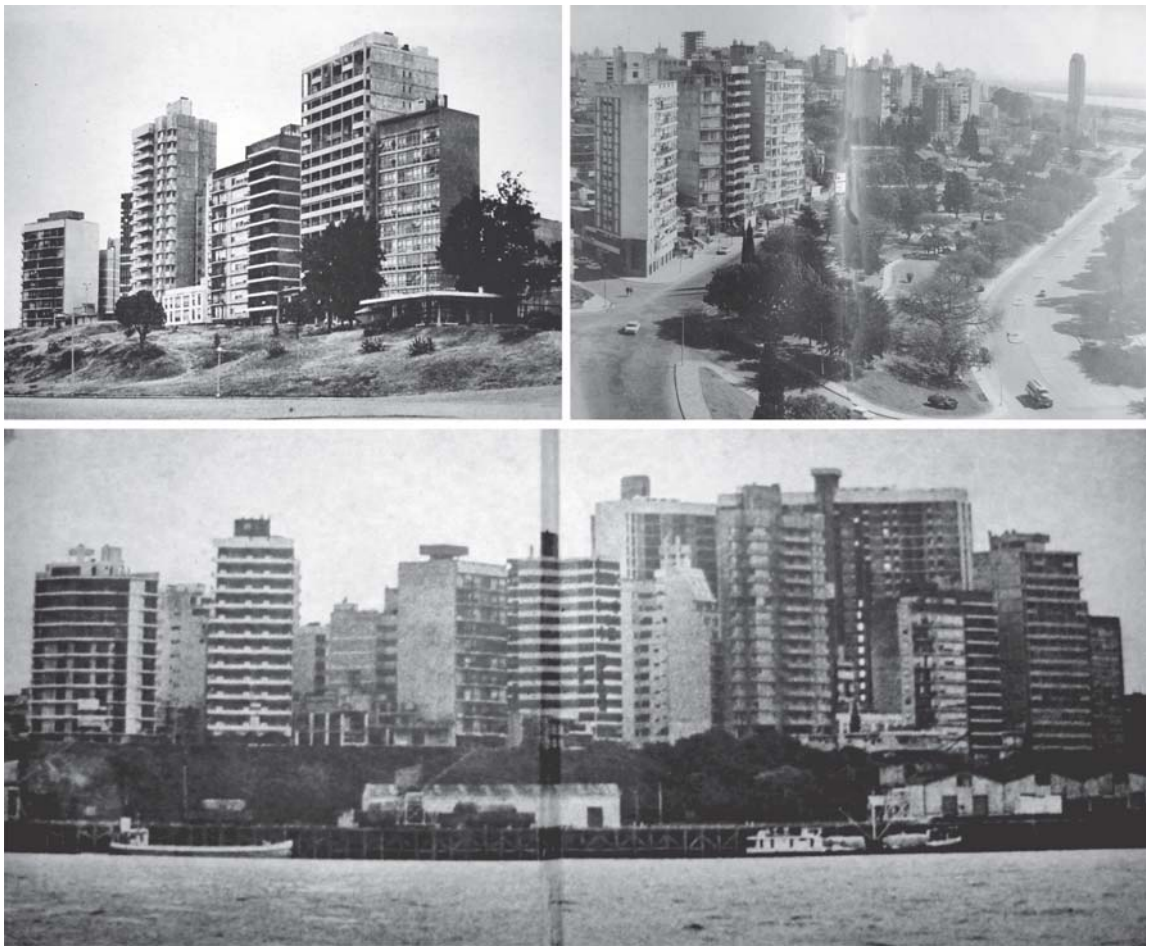


Fig. 2. Frente Costero sobre Av. Libertad y Parque Nacional a la Bandera en 1970. Fuente: Naranjo (1971 y 1970).

El Código Urbano plantea una articulación entre las fachadas edilicias y el espacio público. La altura del tejido permitida se encuentra íntimamente vinculada al ancho de calle sobre la cual se eleva la construcción y plantea normativas especiales para aquellas edificaciones frentistas a grandes avenidas, parques y plazas del área central. En algunos de estos casos, se establece una altura mínima de planta baja y diez pisos y no existe restricción de altura máxima: "En Av. De la Libertad y del Huerto, la altura mínima es la correspondiente a Planta Baja y 10 pisos altos, altura que se mantendrá en la acera Sur de calle Salta, entre Mitre y

Sarmiento, en la acera Oeste de calle Mitre, entre Salta y Av. del Huerto, y en la acera Sur de calle Jujuy, entre Corrientes y Entre Ríos" (Municipalidad de Rosario, 1968).

En este sentido, en los años siguientes se consolida la construcción de la fachada urbana de diez o más pisos en este sector ribereño -especialmente vinculada a los grandes parques del área central de la ciudad-. Es de remarcar que, a pesar de que en estas avenidas no existen limitaciones de altura máxima, la misma no difiere en gran medida a la que se registra en el tejido interior de este sector en estudio. Asimismo, la tipología edilicia consiste en la construcción de edificios en altura de propiedad horizontal entre medianeras -la que también prepondera en el resto del tejido-. Por lo cual, no se identifica un quiebre abrupto entre la trama urbana y el río, sino que esta fachada urbana en consolidación se constituye como un espacio de transición articulado entre ambas realidades: el tejido urbano y los parques públicos ribereños.

- *2° Momento*: Décadas 1980 y 1990[5].

El segundo momento del proceso de transformación de la fachada urbana del área central sucede en las décadas de 1980 y 1990. El mismo también se encuentra asociado a la transformación del espacio público ribereño. Particularmente, con el retorno democrático -como desarrollamos en los capítulos 5, 6 y 7-, el sector ferro-portuario del área central se sumerge en un profundo proceso de cambio. En estos años sucede: la liberación de infraestructuras ferro-portuarias del área central; la demolición de los muros ferroviarios y la apertura vial de este sector -con continuidad de la Av. Del Huerto, Wheelwrigth y Aristóbulo del Valle-; el inicio de las obras del Parque de España y el proyecto de continuidad de espacios públicos ribereños -junto a la revalorización patrimonial de gran parte de las construcciones existentes-. Matías Piccolo describe el estado de la cuestión del frente ribereño en esos años:

> "Como los bordes de la ciudad que dan al río estuvieron ocupados durante muchas décadas por aquellas vías y galpones, el acceso a las barrancas, salvo por algún que otro resquicio o bajada entre los paredones, estaba completamente vedado, con la consiguiente privación de un espacio inmejorable para el esparcimiento y la observación del paisaje fluvial. Para conseguir esto hubo que desactivar el puerto, los muelles privados, las plantas de acopio, el ferrocarril, traspasar los terrenos a la órbita municipal, derribar muros, abrir calles y avenidas, desmalezar y plantar árboles (...). Este proceso le llevó a la ciudad, en mi experiencia, un cuarto de siglo" (Piccolo, 2010:41-42).

Anteriormente a este proceso de transformación, desencadenado en la década de 1980, el sector comprendido entre Puerto Norte y el Parque Nacional a la Bandera era considerado un sector degradado, vinculado a las instalaciones productivas. Por este motivo, no es hasta que comienza la efectiva transformación del mismo que la fisonomía de esta franja costera comienza a cambiar. De este modo, principalmente las avenidas: Belgrano -desde calle Buenos Aires-, del Huerto, Wheelwright y Rivadavia comienzan a transitar un profundo proceso de sustitución edilicia, junto a la transformación del espacio público ribereño -frentista a estas arterias-. El cambio progresivo de las tierras costeras productivas a un parque urbano continuo se acompaña de una plusvalía del tejido urbano lindante, la cual se traduce en una reestructuración morfológica de este frente ribereño.

[5] Es importante remarcar que este segundo momento se define entre estas décadas debido a los acontecimientos relevantes que posibilitan que comience esta transformación urbana. No obstante, el mismo sigue aún en curso, como completamiento de parcelas frentistas ribereñas donde la normativa vigente aún sigue permitiéndolo.

Rosario se prepara para estrenar su primer rascacielo junto al río

Se inaugura en marzo. Tiene 33 pisos y una vista privilegiada: se ve la ciudad entera e incluso Victoria

PABLO R. PROCOPIO
LA CAPITAL

Locales

Pasó a ser el más alto de la ciudad. La vista desde sus balcones es imperdible.

PRIMER RASCACIELO. En poco tiempo quedará inaugurado el edificio más alto de la ciudad. Una obra de 112 metros (33 pisos) ubicada en Avenida del Huerto y Corrientes. Trabajaron 400 personas durante 36 meses.

Fig. 3. Tapa y nota "*Rosario se prepara para estrenar su primer rascacielo junto al río*" del Diario La Capital del 14 de Enero de 2002. Fuente: Diario La Capital.

Fig. 4. Arriba: Foto aérea fragmento del área central ribereña de Rosario en 2004. Abajo: Foto aérea mismo sector en 1990. Vemos que el proceso de sustitución edilicia de edificios en altura se incrementa en gran medida en este período. Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento MR y archivo Dra. Arq. Isabel Martínez de San Vicente.

Se consolida así, una nueva fachada urbana a través de la cual, según plantea Bohigas (1979), se "determina realmente espacio público". Este proceso, aún en curso, se intensifica desde finales de la década de 1990 hasta la actualidad. A diferencia del período anterior, a partir de esta fecha se incrementa la altura de estos edificios, alcanzando algunos más de 100 metros de altitud. En la primera década del siglo XX, se destaca la inauguración de varios "rascacielos" en el *skyline* rosarino. Entre ellos se distingue el edificio ubicado en la intersección de las calles Av. Del Huerto y Corrientes con 112 metros, es decir, 33 pisos de altura. En el 2002 -año de su inauguración-, éste resulta el edificio más alto de la ciudad: "en el rascacielo [sic] rosarino se respira otro oxígeno. El que da la libertad de sentirse volando sobre un río marrón. El que pueden percibir quiénes tuvieron la oportunidad de invertir (…) y comprarse un techo de 120 mil dólares (en la convertibilidad) como mínimo" (Diario La Capital, 14 de enero de 2002).

Estos edificios de alta gama, para sectores de alto poder adquisitivo, se multiplican en los años siguientes dominando el mercado inmobiliario. En este sentido, otro ejemplo relevante es la llamada "Torre Aqualina", cuyo slogan sostiene que estas "residencias en "altura" prometen "un nuevo concepto en estilo y calidad de vida que ofrece las vistas más bellas de Rosario". Esta torre de 39 pisos y 125 metros de altura, ubicada en la esquina de San Luis, Alem y Avenida Libertad, se inaugura en 2009, año en el que resulta la más alta de la ciudad[6]. Desde el inicio de su proyecto, en 2003, ha sido objeto de debate en relación al posible impacto ambiental respecto a su entorno urbano. La misma contribuye al reclamo de revisar y actualizar el código urbano vigente desde 1968:

> "Sucede que el río es la vedette para que trepe el precio de la propiedad y por eso se irá levantando, en realidad está completándose, un gran paredón habitacional con un promedio de 70m de altura cuyo fuerte es no tener nada por delante que pueda bloquearle la vista del Paraná y sus islas. El atractivo más notable de esta zona del centro al borde de las barrancas, y más allá de las ventajas de los servicios socioculturales de cualquier centro urbano, es el de poseer la parte más arreglada de parque fluvial donde la mirada se distiende a cielo abierto y descansa en un horizonte de líneas verdes y marrones" (Piccolo, 2010:15).

Preocupa el impacto ambiental del que será el edificio más alto de Rosario

Fuerte polémica por una torre de 39 pisos a metros del Monumento

Fig. 5. Torre Aqualina en el área central de Rosario. Nota Diario La Capital sobre el debate en torno al posible impacto ambiental por la construcción de la misma -25 de Agosto de 2003-. Fuente: Diario La Capital, fotos de la autora y sitio web Aqualina.

Estas construcciones, provistas de *amenities* y diversos servicios, actualmente siguen en aumento, consolidando el sector ribereño. Las mismas proveen una nueva oferta al mercado inmobiliario que compite con el estilo de vida ofrecido por los barrios cerrados pero dentro

[6] Hasta que se inauguran en 2010 las torres *Dolfines Guaraní* en Puerto Norte con 136,5 metros de altura.

de la trama urbana y vinculada al espacio público, lindante con las diversas tipologías presentes en la ciudad.

- *3° Momento*: Décadas 2000 y 2010.

En este período, si bien continúa la lógica de sustitución edilicia comenzada en la etapa anterior, también se plantea la promoción de un nuevo modelo de ciudad a partir de la actualización del Código Urbano, que propone un cambio de la normativa urbana[7]. En el año 2006, se aprueba la Ordenanza N° 8.125, denominada como "Plan Especial Barrio Pichincha", en la cual se plantea una normativa particularizada para este sector. Vamos a detenernos a analizar la nueva figura aquí incorporada denominada "Frente de Renovación Urbana -FRU., Avdas. Rivadavia y Aristóbulo del Valle"[8]. A través de la misma, se propone "una profunda sustitución edilicia"[9], distinguiéndose dos sectores: FRU sector 1 y FRU sector 2.

Fig. 6. FRU Sector 1 y Sector 2 en Barrio Pichincha. Fuente: Ordenanza N° 8.125/06.

En el FRU sector 1 -correspondiente a los lotes frentistas a Av. Rivadavia de la manzana N° 28-, se establece una altura máxima de edificación de 36 metros. No obstante, el Sector 2 del Frente de Renovación Urbana plantea dos condiciones tipológicas posibles: a) edificio entre medianeras y b) edificios exentos de altura controlada. Para el primer caso, la altura admitida es de 13 metros. En cambio, para el caso de perímetro libre se establece una altura de 66m. Sin embargo, para poder optar por esta segunda alternativa, el frente mínimo de lote sobre Av. Rivadavia o del Valle debe ser de 25 metros. Es de remarcar que, en el tejido de la ciudad de Rosario no es frecuente encontrar parcelas con esta dimensión frentista[10]. Por lo cual, claramente se propone una unificación de lotes, a fin de poder acceder a este beneficio.

Ahora bien, según la misma normativa, estos edificios exentos deben tener un espacio circundante mínimo de 6 metros respecto a las medianeras y una separación entre torres de

[7] Actualización progresiva del Código Urbano que comienza con la aprobación de la ordenanza N° 8.125 en el año 2006, a través del "Plan Especial Pichincha", seguida en el año 2008, por la Ordenanza N° 8.243 de "Reordenamiento Urbanístico del Área Central" y la Ordenanza N° 8.244/08 denominada "Reordenamiento Urbanístico del Primer Anillo Perimetral al Área Central". En el 2012, con la Ordenanza N° 8.980 se aprueba el "Reordenamiento Urbanístico del Segundo Anillo Perimetral al Área Central"; y en el año 2013, se actualiza la normativa del resto de los cordones a través de la Ordenanza N° 9.068/13.

[8] Es de remarcar que, si bien en la actualización del Código Urbano, que comienza en este período, existen numerosos cambios y nuevas figuras normativas, vamos a detenernos a analizar aquellas correspondientes al sector estudiado en la presente tesis.

[9] Según lo define dicha normativa.

[10] La mayoría de los lotes urbanos de este sector tiene dimensiones bastante menores.

10 metros. En este sentido, si llevamos a la práctica lo planteado en la misma -para la construcción de edificios de perímetro libre en parcelas de 25 m de frente en todo el FRU - Sector 2-, tendríamos la resultante edilicia que se muestra en la figura 7:

Fig. 7. Posible resultante morfológica de altura máxima si el FRU Sector 2 se sustituye en su totalidad por edificios exentos de 66 m de altura, en parcelas de 25 m de frente. Fuente: Municipalidad de Rosario (2011).

La resultante morfológica hipotética -de situación de máxima- propuesta por la normativa vigente, conduce a que reflexionemos sobre la idea de ciudad que subyace a la misma. Podemos identificar que existe un quiebre sobre el modelo urbano anteriormente anhelado, en relación a la tipología edilicia propuesta en los períodos anteriores y en éste. Asimismo, la ordenanza mencionada plantea además que la altura máxima del área general en el Barrio de Pichincha es de 13m. Por lo cual, de llegar a concretarse el frente de renovación urbana total de 66m, representa un límite abrupto entre el tejido interior y la franja ribereña. Esta situación nos conduce a reflexionar sobre: ¿Cuáles son los motivos de promover un frente de 66 m de altura, conformado por placas edificadas de 13m de ancho separados cada 12m? ¿Qué ventajas trae consigo esta tipología en relación a la construcción entre medianeras? ¿Qué diferencias proyectuales se pueden obtener en una torre de 13m de frente? ¿Qué réditos promueve esta normativa en relación a la fachada urbana total del

frente costero y una diferencia de altura tan notoria entre el tejido general y el frente ribereño?

Si bien actualmente no es posible responder gran parte de las preguntas aquí planteadas, sí podemos afirmar que este cambio normativo corresponde a un nuevo modelo de ciudad deseado en los últimos años. Esto se confirma con el proyecto del Plan Especial Puerto Norte que propone el desarrollo de una nueva morfología urbana, diferente al resto del tejido urbano circundante. Este Plan Especial -que analizaremos en detalle a continuación- formula nuevas tipologías edilicias y especialmente plantea una nueva relación entre espacio privado y espacio público.

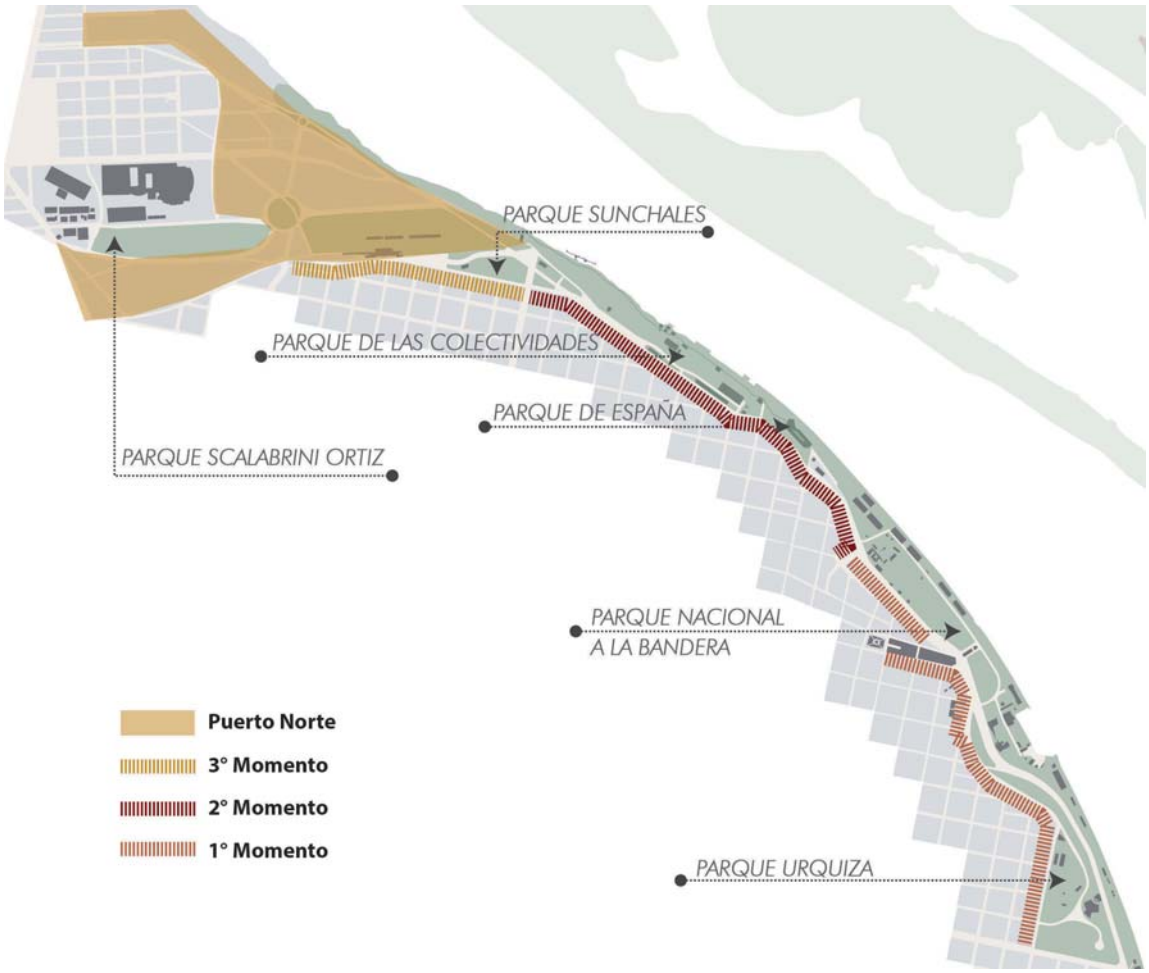


Fig. 8. Tres momentos de transformación de la fachada urbana ribereña del área central de la ciudad de Rosario en relación a la transformación del espacio público de su frente costero. Fuente: Elaboración propia.

8.2 Puerto Norte.

Además de los edificios en altura de alta gama dentro del tejido urbano y de la proliferación de barrios cerrados, también se encuentran entre las nuevas alternativas residenciales de categoría aquellas desarrolladas en áreas de reconvención de instalaciones productivas obsoletas. Esta modalidad se ha llevado a cabo en varias ciudades del mundo. No obstante, es importante reflexionar sobre cómo se producen estas intervenciones en el ámbito local, analizando si las mismas responden a modelos exógenos o si parten de la revalorización de la identidad local.

En Rosario, es representativo el caso de Puerto Norte, un sector ubicado estratégicamente en el frente costero de la ciudad con una extensión de 100 hectáreas. Originalmente esta área corresponde a usos productivos -portuarios, ferroviarios e industriales-, sin embargo en la Ordenanza n° 1.030 del año 1952 -Plan Rosario- se plantea trasladar las instalaciones del llamado Puerto Norte al sur. Posteriormente esta decisión es ratificada por el Plan Regulador Rosario del año 1967. El mismo propone la finalización del funcionamiento de los puertos de la zona norte, planteando "el desmantelamiento de todas las instalaciones portuarias existentes en el Área de Puerto Norte, que incluye sectores de propiedad privada también destinadas al uso portuario, reemplazándolas por nuevas instalaciones, a construir, en el Puerto Sur", a fin de recuperar "un amplio frente urbano que posibilite la parquización de espacios libres" (Municipalidad de Rosario, 1967).

Fig. 9. Foto aérea sector Puerto Norte en 1998. Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento MR.

Es así que el Código Urbano de 1968 ya considera al área de Scalabrini Ortiz y Puerto Norte, como distrito R5, identificado como sector de reserva urbana. Luego de décadas de litigio legal, se logra liberar el sector de los usos productivos-portuarios y se desarrolla desde la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario un nuevo modelo de gestión y concertación público-privado a través de elaboración del Plan Especial de Puerto Norte, en el que se divide el sector en unidades de gestión desarrollados en sucesivos Planes de Detalle.

El proceso normativo que posibilita la reestructuración de este sector urbano comienza a vislumbrarse en la década de 1990. La Ley Nacional de Cesión de Tierras de 1992 y el Convenio Marco entre la Municipalidad de Rosario y Ferrocarriles Argentinos en 1996 posibilitan la ejecución de proyectos de reestructuración ferro-urbanística, a fin de avanzar en la desafectación de instalaciones y terrenos ferroviarios para su utilización en diversos proyectos urbanos. Además en 1996 se aprueba la Ordenanza N° 6.271, a través de la cual se define una primera fase para el desarrollo de la zona denominada Scalabrini Ortiz. En la misma se especifican diversos equipamientos urbanos, servicios y demás ámbitos públicos a crear -como los nuevos usos e índices edilicios permitidos-. La Ordenanza N° 6.895 de 1999, aprueba el anteproyecto urbanístico de esta primera fase.

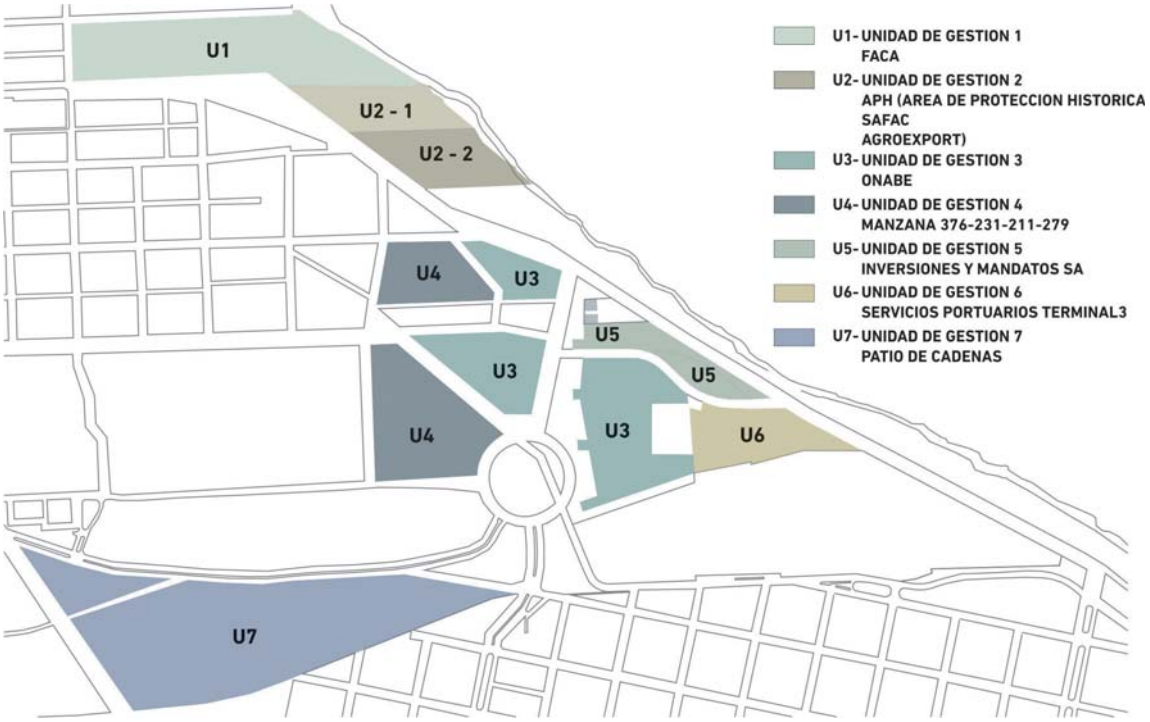


Fig. 10. Sectorización de Unidades de Gestión - Plan Especial Puerto Norte. Fuente: Elaboración propia.

La segunda fase, consiste en la reestructuración de Puerto Norte, Patio Cadenas y Balanza Nueva. En la misma se define al nuevo sector de Puerto Norte como parque poli funcional que contemple la construcción de viviendas, parque público y edificaciones destinadas a otros usos -especialmente recreativos-. Según plantea dicha normativa, la propuesta es "ofrecer un programa alternativo y complementario a los valores existentes en el área central, un lugar para los nuevos temas y no para el traslado de los existentes (...) constituir una alternativa de modernización del centro tradicional de la ciudad"[11].

En el año 2004, se realiza un convenio entre la Municipalidad de Rosario y el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe para la organización del "Concurso Nacional de Anteproyectos e ideas para la definición del Plan General para la segunda fase del Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz". En el mismo, obtiene el primer premio el equipo de trabajo liderado por el Arq. Juan Munuce. La memoria descriptiva del proyecto plantea:

> "Nos interesa construir un trozo incompleto de ciudad…un tanto defectuoso…inconcluso…que se mezcle con ese tiempo [el tiempo acumulado y con la vaguedad formal del área] sin dar demasiadas lecciones acerca de la ciudad futura. (...) Pensamos que esta arquitectura debería tener un descanso merecido, por eso solo limpiamos los medianeros de chapas oxidadas para construir el vacío necesario. (...) El edificado es concebido como un plegado que varía su altura produciendo llenos y vacíos que son patios y terrazas de casitas sobre un jardín de silos abandonados. (...) Este proyecto quiere ser un vacío sobre el vacío existente. Nos interesa construir el baldío en el baldío. Un trozo donde la ciudad se suspende alegremente para inquietar los ojos aturdidos de tanta ciudad reglada de tanta libertad vigilada..." (Munuce, 2004)

[11] Recordemos que las instalaciones y vías existentes en este sector que incluyen Playa Balanza Nueva y Patio Cadenas, junto con la ya recuperadas de Talleres -el ahora Parque Scalabrini Ortiz- suman 148 Has.

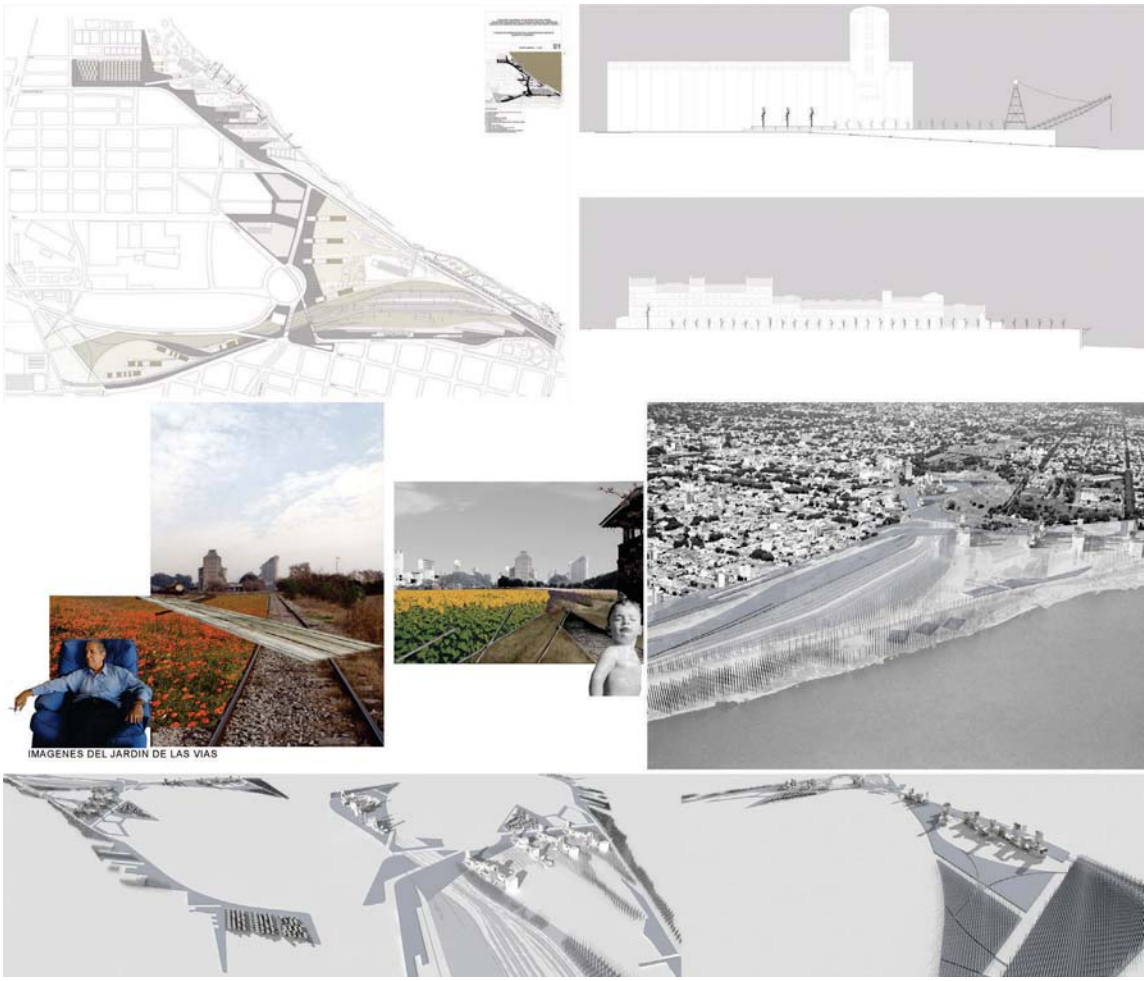


Fig. 11. Imágenes del proyecto ganador del Concurso Internacional de Ideas para Puerto Norte. Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento MR.

El jurado de dicho concurso considera acertada la revalorización de los edificios patrimoniales propuestos como también la permeabilidad espacial y visual que se logra según el emplazamiento de las nuevas construcciones. No obstante, plantean que existen falencias e indefiniciones, por lo cual recomiendan al municipio a profundizar y definir técnicamente esta propuesta.

En el año 2005, a través de la Ordenanza N° 7.892, se aprueba la segunda fase de esta renovación urbana. Ésta comprende tierras del Estado Nacional administradas por el ONABE y predios privados sujetos a reconversión, correspondiente en su mayoría a empresas cerealeras: FACA S.A., A.F.A, SAFAC S.A., Agroexport, Servicios Portuarios Unidad III, Inversiones y Mandatos S.A., Silos Minetti S.A. Se definen así, nuevos indicadores urbanísticos, usos del suelo y modalidades de ocupación admitidos. Éstos se fijan en relación a las previamente definidas "Unidades de Gestión"[12]. El cuerpo normativo completo de Puerto Norte queda compuesto entonces, por una ordenanza básica y siete ordenanzas complementarias -vinculadas a cada unidad de gestión- (ver anexo capítulo 8). El objetivo principal perseguido en este proyecto, según la Municipalidad de Rosario, consiste en:

> "la apropiación pública de los terrenos portuarios garantizando nuevas instancias de acceso público al área (...) se recuperan para el uso público 42 de las 100 Ha que integran el área.

[12] 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.

También se garantiza la libre circulación y uso de los espacios públicos ubicados en el borde de la barranca" (Municipalidad de Rosario, 2011).

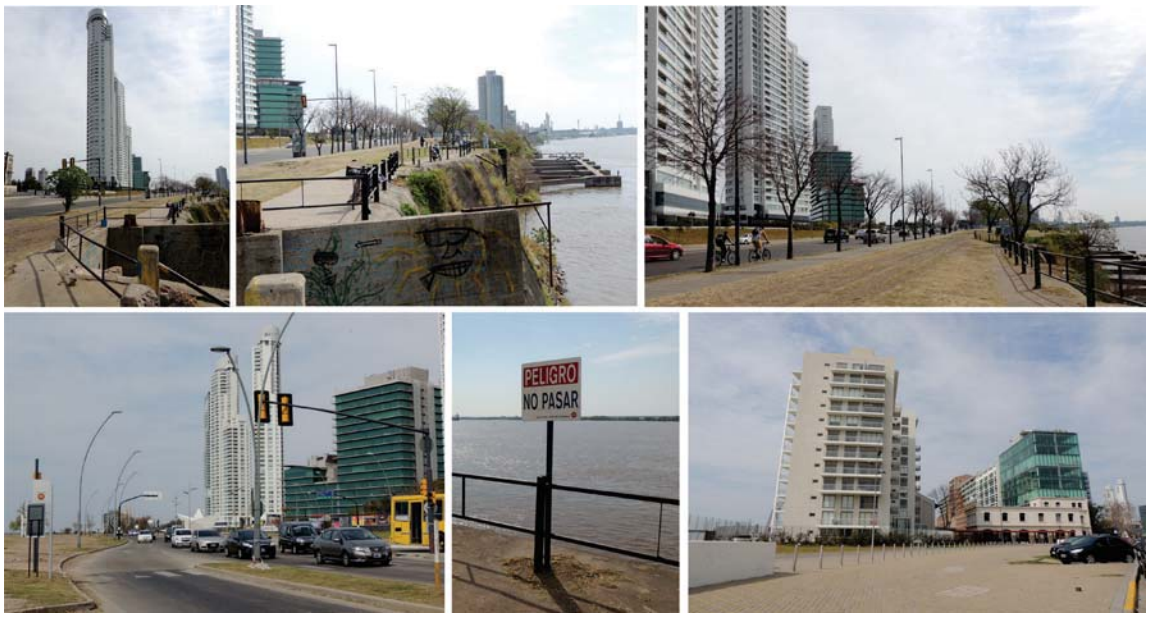


Fig. 12. Espacios públicos en el sector de Puerto Norte. Fuente: Fotos de la autora.

Es de remarcar que si bien el proceso de transformación de Puerto Norte aún se encuentra en curso[13], se considera que la apropiación pública propuesta no responde al imaginario y a los reclamos colectivos realizados durante décadas -desde las primeras del siglo XX-. Puerto Norte resulta un proyecto urbano que surge de la demanda popular de liberar la ribera de funciones productivas y recuperarla para el disfrute de toda la sociedad -y restituir el anhelado dialogo con el río-. Sin embargo, el mismo con el transcurrir de los años termina siendo absorbido por la maquinaria inmobiliaria especulativa.

De manera que, en este caso de estudio los intereses privados producen una *topofagia* urbana del espacio público. Es importante remarcar que la recuperación cuantitativa de éste no asegura una verdadera *publicidad* del espacio. Producir espacio público requiere intencionalidad, proyecto, escucha atenta a las voces colectivas -de quienes eligen y se apropian del mismo cotidianamente-. Es decir, su definición no se limita a aquello que no corresponde a la propiedad privada, sino que debe incluir intrínsecamente en su desarrollo al rol de la identificación territorial y al intercambio con el otro. Esta marginalización del espacio por sobre el poder de la especulación, como explica Alberto Magnaghi (2011) ha generado, por un lado, la hipertrofia de la funcionalidad y del tráfico operativo y, por el otro, la hipotrofia de las relaciones sociales y del habitar.

Asimismo, como analizábamos en los casos de estudio del capítulo 2, la reconversión de *waterfronts* a nivel mundial incluye generalmente proyectos de refuncionalización de estructuras obsoletas en áreas para oficinas y nuevas residencias. No obstante, también notábamos que estos procesos de transformación difieren en los casos latinoamericanos, en donde las desigualdades e inequidades socio-territoriales son mayores que en aquellos europeos o norteamericanos. De manera que, en la realidad político-económica de la Argentina, los modelos de "gestión empresarial" afrontados por parte de la administración

[13] Se encuentran en construcción gran parte de las Unidades de Gestión y otras, como la Unidad 7, 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.

pública tienden a profundizar la brecha entre las desigualdades urbanas y a contribuir a la fragmentación por sobre la articulación del territorio. Como explica Adrián Gorelik:

> "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).

Fig. 13. Asentamientos irregulares entre las unidades de gestión de Puerto Norte. Fuente: Fotos de la autora.

Fig. 14. Rejas y reclamos de la transformación del Plan Especial de Puerto Norte. Fuente: Fotos de la autora y argentina.indymedia.org.

Si bien este proyecto se encuentra todavía en construcción en la mayor parte del área, las rejas perimetrales de aquellos sectores ya terminados recuerdan aquellas pertenecientes a las instalaciones ferro-portuarias negadas durante tantas décadas. A su vez, por fuera de estas rejas, estas unidades de gestión de desarrollo inmobiliario para clase alta y media-alta lindan con asentamientos irregulares y unidades habitacionales precarias. Parecería, entonces, que los límites presentes en este sector urbano han cambiado de dueño y de nombre, pero siguen presentes en el imaginario colectivo y en el reclamo de la apropiación de estas tierras para la sociedad en su conjunto.

El sector de Puerto Norte y Scalabrini Ortiz representa una gran marca identitaria del territorio metropolitano. Como plantea Ignasi Solá Morales (1996), para actuar desde la arquitectura y el urbanismo en estos espacios, "vacíos urbanos", es necesario partir de la escucha atenta de los flujos, las energías, los diversos ritmos que ha establecido el paso del tiempo y la pérdida de los límites. La ordenación urbana de estos espacios no puede consistir en una mera reordenación urbanística para que se integren nuevamente a la trama eficiente y productiva de la ciudad -aquella "ciudad reglada de tanta libertad vigilada"-. Consideramos que de hacerlo, corremos el riesgo de cancelar el poder y la riqueza de la ausencia y el vacío. Por lo tanto, resulta necesaria una atención integrada, tanto desde las nuevas arquitecturas y la innovación como de los valores de la memoria, a fin de mantener viva la expresión urbana de este territorio. Sino, podemos caer en la tentación de convertir *este* lugar en *otro*.

8.3 Habitando el río.

A los componentes residenciales que desarrollamos en los apartados anteriores se contrapone otro modo de habitar lejano a la trama urbana e íntimamente vinculado a la vida del río. Nos referimos aquí a las viviendas del Delta del Paraná. Este hábitat resulta uno de los más primitivos del área, ya que desde los pueblos originarios, como los Chaná-Timbúes, se han elegido estas tierras para vivir. Posteriormente, al igual que el territorio continental, las mismas han sido colonizadas por inmigrantes europeos. Éstos, junto a sus descendientes, se han dedicado a las actividades propias del río. Se destacan principalmente los quinteros, pescadores, puesteros, apicultores, cazadores, entre otros. En la figura N° 15 vemos que en cartografías oficiales de comienzos del siglo XX ya se registran loteos en el territorio isleño frente a Rosario.

No obstante, en las últimas décadas se observa por un lado, una disminución de las familias tradicionales isleñas y por el otro, un incremento de nuevos habitantes que, si bien viven en la orilla mediterránea, construyen y adquieren viviendas en las islas como residencias de fin de semana. De manera que, este hábitat insular se encuentra sometido a diversas transformaciones: mientras aumenta el flujo de los nuevos pobladores citadinos, la población tradicional -con antepasados isleños- se reduce considerablemente. Asimismo, en este período de estudio se produce un redescubrimiento de las islas desde la perspectiva recreativa, por lo cual se incrementa vertiginosamente el turismo en los años recientes -especialmente en verano-[14].

Según datos del Censo 2001[15], el sector de islas correspondientes a la jurisdicción de Victoria registra 326 viviendas[16] con una población de 1.007 residentes. Es de remarcar que estos habitantes se encuentran mayormente dispersos en el territorio insular, ubicados generalmente cerca de riachos y arroyos navegables. De este modo, este sector del delta del

[14] Sobre este tema profundizamos en el capítulo 9.
[15] Es de remarcar que no se ha podido acceder a estos datos correspondientes al Censo 2010.
[16] De las cuales se clasifican: 32 como casas, 160 como ranchos, 69 casillas, 26 viviendas móviles y un local.

Paraná presenta una muy baja densidad poblacional con 0,26 Hab/Km^2 aproximadamente. Un factor común a estos pobladores es su alto nivel de movilidad, ya sea por motivos laborales, educativos o de servicios se ven obligados a movilizarse frecuentemente tanto por tierra como mayormente por agua.

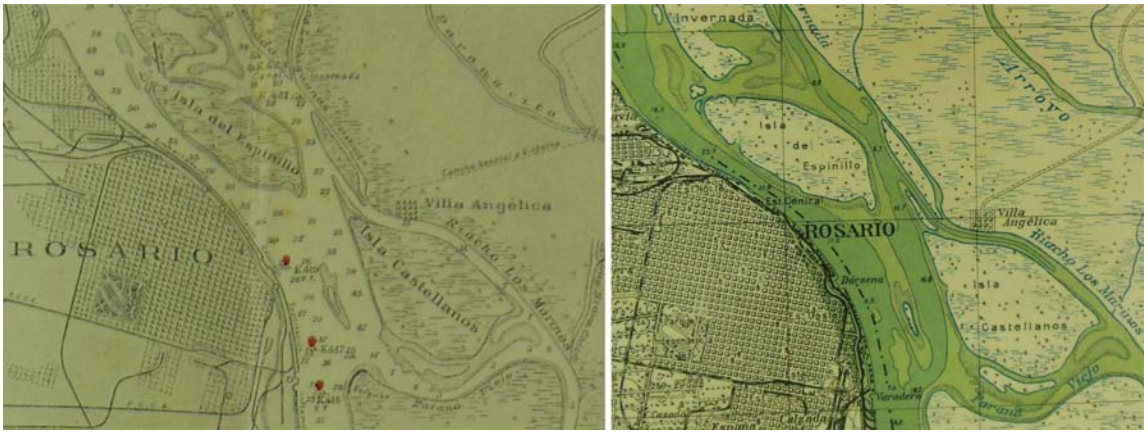


Fig. 15. Loteo Villa Angélica. Izq.: Plano del Río Paraná compilado con datos del Servicio Hidrográfico y MOP - 1927. Der.: Carta topográfica de Rosario y alrededores, levantada en los años 1919-1923. Ejército Argentino e Instituto Geográfico Militar. Fuente: Archivo mapoteca de la Biblioteca Nacional de la República Argentina.

Fig. 16. Viviendas en el delta del Paraná. Fuente: Fotografías de la autora.

A su vez, las viviendas presentan características distintas entre sí, ya que se registran construcciones realizadas con diversos materiales como chapa y madera o mampostería. Algunas se construyen sobre pilotes y otras no, como también poseen terminaciones diversas en sus interiores. Un factor común a todas las construcciones es que ninguna cuenta con suministro de servicio de electricidad, por lo cual se utilizan diversos generadores, baterías, paneles solares y equipos electrógenos para la provisión de energía. El agua utilizada

proviene del río y sus arroyos -luego de tener tratamientos especiales-, de la recolección de lluvia o de la compra de bidones[17].

Es de remarcar que este hábitat isleño se encuentra íntimamente vinculado a la dinámica ecológica del delta. Como explica Stancich (2010), la población se encuentra ligada a las bajantes y crecientes ordinarias del Paraná, como también a aquellos regímenes extraordinarios. Durante las inundaciones regulares hay actividades que deben ser abandonadas -por ejemplo la ganadería- y los habitantes se vuelcan a otros oficios como la caza y la pesca. No obstante, hay crecientes extraordinarias que llevan a que éstos abandonen sus viviendas y sean evacuados a territorio continental.

Si bien estos pobladores se encuentran en las diversas islas de la jurisdicción de Victoria -como La Invernada, Espinillo, El Pimpollal, La Brava, del Francés, entre otras-, se destaca por su cantidad de habitantes y sus características, la Isla Charigüé. La misma se encuentra a la altura del kilómetro 428 del Paraná, frente a Rosario. Sólo diez minutos en lancha distan entre esta ciudad y el mencionado pequeño poblado insular[18]. El mismo se desarrolla sobre la costa del arroyo Las Lechiguanas y se accede ingresando por la desembocadura norte del riacho Los Marinos. Justamente la mayor concentración de pobladores isleños se encuentra frente a la ribera santafesina, debido a la facilidad de acceso a las urbanizaciones ubicadas en la orilla occidental del río. Por este motivo, estos habitantes presentan una mayor relación con Rosario que con Victoria -a pesar de pertenecer a tierras entrerrianas-.

Fig. 17. Loteo Charigüé. Izq.: Fragmento de catastro de islas de Victoria - Entre Ríos. Der.: Foto satelital. Fuente: Archivo Mg. Arq. Mirta Soijet y Digital Globe Microsoft.

El "Pueblo Charigüe"[19], a mediados del siglo XX llega a constituirse como un poblado con una gran vida social, a través de espacios recreativos como clubes, bailes, el "Boliche de

[17] La mayor parte de las viviendas cuentan con cámaras sépticas y pozos ciegos. El gas utilizado es envasado.
[18] A mediados del siglo XX, el mismo era conocido como "Pueblo Charigüe", presentando diversas actividades sociales como bailes y torneos. Además cuenta con capilla, clubes sociales, comisaría, centro de salud y escuela.
[19] Es de destacar que actualmente parte de este sector insular se encuentra en litigio respecto a la propiedad de la tierra. Un sector de 2.000 hectáreas de este loteo resulta propiedad de la Municipalidad de Rosario por una donación realizada en la década de 1950 por el empresario inmobiliario Carlos Deliot, pero que actualmente se encuentran usurpados. Es de remarcar, que esta área si bien pertenece al municipio de Rosario, su jurisdicción corresponde a la Provincia de Entre Ríos. A pesar de que este litigio presenta más de 60 años, recién en los últimos años el municipio avanzó con acciones para recuperar estas tierras. Desde la Municipalidad de Rosario

Don Taco", entre otros. Si bien el mismo ha cambiado notablemente, todavía cuenta con: un centro de salud; una comisaría; la Escuela Provincial N° 26 "Leandro Alem"; y un centro cultural denominado "Museo El Paraná y sus Islas" fundado por el artista plástico J. Mario Domínguez Teixeira, a través del cual se realizan diversas actividades culturales y religiosas para la comunidad.

Actualmente, en el Charigüé se verifica lo expuesto anteriormente sobre la tendencia habitacional isleña en los últimos años. Es decir, disminuye considerablemente la población tradicional y se incrementa simultáneamente las residencias recreativas para vacaciones y fines de semana por parte de habitantes de Rosario y de otras localidades cercanas. Como explica el charigüeño Roberto Simó:

> "Ya los del pueblo quedan pocos; cada vez es más la gente que viene los fines de semana. Antes eran todas quintas que se trabajaban, de las cuales quedan pocas. (…) Cuando yo iba a la escuela éramos 80 alumnos, pero después el número se fue reduciendo. La gente grande se iba muriendo, los hijos algunos quedan y otros se iban a Rosario o a Victoria. Quedamos yo, mi mujer, mi sobrino y unas diez familias" (Simó, 2013)[20].

Fig. 18. Construcciones en Charigüé. Arriba Izq.: Policía. Arriba Centro: Escuela. Der.: Centro Cultural. Abajo Izq.: Viviendas. Fuente: Fotografías de la autora.

De este modo, se registra un cambio en los modos de habitar de las islas. Por un lado se registra un éxodo de los pobladores originarios a las urbes cercanas y por el otro lado, habitantes de estas ciudades acuden frecuentemente al territorio insular para su aprovechamiento turístico-recreativo. Si bien aquellos que construyen o adquieren propiedades en este sector respetan las lógicas propias de este paisaje, todavía es necesario, por un lado, fortalecer la concientización social sobre el valor cultural y ecológico del Delta y por el otro, desarrollar nuevas estrategias de cuidado y control a fin de preservar este territorio y su identidad cultural.

se propone realizar una reserva ecológica y recreativa. Si bien los habitantes de Charigüé se oponen a esta toma de posición del municipio, por parte de éste último se plantea conciliar con los habitantes locales.

[20] "Un diálogo en el Charigüé", entrevista publicada en Rosario Express, Junio de 2013.

8.4 Asentamientos irregulares[21].

La reestructuración causada por el capitalismo a escala mundial, e incrementada por las profundas reformas -tanto institucionales como macroeconómicas-, en América Latina ha ocasionado cambios notables en la configuración territorial, en las políticas públicas, en la planificación urbana y en las concepciones sobre la ciudad. Como explica Cuenya (2000), si bien se han creado nuevas oportunidades también se han agudizado las desigualdades inter e intra urbanas, provocando una radical transformación y una intensa fragmentación espacial y sociocultural. Asimismo, Svampa (2001) plantea que junto al proceso de urbanización se produce una fractura social que se traduce en formas específicas de segregación[22] a través de verdaderos guetos de pobreza como son: las villas miseria en Argentina, las favelas en Brasil, las callampas en Chile, entre tantas otras -con nombres distintos pero con un patrón similar en toda Latinoamérica-.

En este contexto, las nuevas lógicas del mercado y de las estructuras económicas mundiales -agravadas en los ámbitos locales frente a las especificidades de cada región- han generado grandes movimientos migratorios nacionales e internacionales. Debido a la creciente crisis, estas masas poblacionales se enfrentan: a la pauperización del empleo, a la incapacidad de las políticas públicas para dar respuesta a las crecientes necesidades poblacionales y a una mayor inequidad en la distribución de los ingresos. Por lo cual, se ven obligadas a movilizarse en búsqueda de nuevas fuentes de trabajo. Esto, como plantea Sanchez Mazo (2007), provoca un crecimiento de la fragmentación social que señala la existencia de una multiplicidad de acciones colectivas y prácticas dispersas que, a pesar de posibilitar una pluralidad de proyectos, imposibilita la coexistencia y coincidencia armónica entre los mismos. Se incrementa así la ruptura entre los vínculos sociales y se desata una crisis que produce desencantamiento y malestar general.

A su vez, se genera exclusión al impedir el acceso de colectivos sociales a la participación ciudadana, a la justicia, a los procesos políticos y al mercado laboral, volviendo a profundizar el aislamiento tanto social como espacial de los individuos. De manera que, como estos grupos no tienen cabida en la "ortodoxia socio-espacial" -en palabras de Nogué (2007:16)-, no tienen otra opción que generar sus propias geografías de la exclusión. Paradójicamente, en este contexto global, "es más sencillo hacer inversiones en un país extraño que volverse ciudadano. La globalización es imaginada con más facilidad para los mercados que para los seres humanos" (García Canclini, 2008:81). La ciudad que antes prometía integración, solidaridad y seguridad ha sido reemplazada por una ciudad que separa los grupos y las comunidades manteniéndolos a distancia.

Frente a este estado de la cuestión, nos encontramos ante paisajes fracturados que parecen territorios transitorios o efímeros, pero que al mismo tiempo se encuentran fuertemente arraigados al lugar -a pesar de su condición irregular o de aparente temporalidad-. Como explica Raquel Tardín (2007), estos paisajes de la desigualdad son objeto de una construcción social de gran complejidad que denuncia las relaciones de exclusión existentes entre la ciudad formal y la informal, tanto espacial como social, resultado de diversos conflictos y ambigüedades entre ambas realidades a lo largo del tiempo. De este modo, estos paisajes desiguales nos hacen pensar en las condiciones reales que son ofertadas a los ciudadanos entre la inclusión y la exclusión física, social y cultural. Esta situación conlleva a reflexionar sobre las zonas de tensión entre diversas realidades, sobre quiénes son considerados ciudadanos y quiénes no, sobre qué es considerado ciudad y qué no. Por

[21] Se considera como "asentamiento irregular" a todo conjunto de viviendas afincadas sobre terrenos públicos y/o privados, siendo sus habitantes ocupantes ilegales de los mismos (Piccolo et al., 1992).

[22] La segregación se manifiesta no solo desde un aspecto físico-material, sino comprende lo social, ideológico y jurídico. En este sentido, al hablar de marginalidad, nos referimos a una "integración no alcanzada" (De Castro et al., 1996), a un derecho limitado, a la separación entre aquellos que tienen acceso a la ciudad y los que no.

consiguiente, se acentúa la fragmentación urbana -en todos sus sentidos- y se confrontan los límites entre las diversas realidades, conformando finalmente una situación territorial y social de difícil lectura y comprensión en su totalidad, que denuncia la complejidad de nuestros territorios urbanos actuales.

Es así que, en el ámbito territorial estudiado, nos encontramos ante un espacio urbano fragmentado donde se separan por un lado, los sitios especializados, modernizadores y competitivos y por el otro, lugares que funcionan por fuera de los subsistemas orientados al mercado mundial. Si bien, como explica Cuenya (2000), esta sectorización se superpone en gran parte con los viejos límites económicos y sociales de la ciudad[23], en las últimas décadas se profundiza la brecha de desigualdad y exclusión entre los diversos actores.

Es de remarcar que, si bien este modo de habitar -que denota exclusión, segregación y desigualdad en las ciudades contemporáneas- está presente en todo el territorio metropolitano, nos focalizaremos a analizar los asentamientos irregulares que se encuentran en el frente costero metropolitano de Rosario, objeto de estudio de esta tesis. Los mismos presentan características particulares dado su estrecho vínculo con el río. Mayormente, viven en ellos grupos asociados a la pesca y a las actividades vinculadas al Paraná y sus afluentes.

Fig. 19. Asentamientos irregulares en la ribera metropolitana de Rosario - Asentamientos en Villa Gobernador Gálvez, San Lorenzo y Fray Luis Beltrán. Fuente: Fotos de la autora y archivo fotográfico MR.

Si bien la conformación de varios de estos asentamientos se remonta a mediados del siglo XX[24], en las últimas décadas, se incrementa el número de familias que viven en ellos -aunque posean oficios no relacionados con el río-. Actualmente se registran numerosos asentamientos irregulares en todo el frente fluvial metropolitano. Los mismos presentan diversas diferencias pero también analogías entre sí. Por un lado, éstos poseen disimilitudes respecto a la cantidad de familias existentes, la fecha de establecimiento original, los servicios e infraestructuras que poseen. Por el otro lado, todos se encuentran vinculados mayoritariamente a la pesca, se localizan en situación de barranca baja[25] para un fácil acceso al agua y están en graves situaciones de exclusión y vulnerabilidad ambiental.

[23] Desde los cuales los territorios han sido segregados a partir de la posición social de los diversos actores urbanos y la relación de estos con la tenencia del suelo.
[24] Surgiendo por el asiento cercano al río de pescadores.
[25] O si se encuentran en parte en barranca alta, tienen un franco acceso al río por bajadas internas. Por ejemplo, el sector de barranca alta del asentamiento Remanso Valerio.

En la ribera de la Región Metropolitana de Rosario se identifican más de un decenar de estos enclaves, registrándose en la mayoría de las localidades aquí estudiadas. Entre ellos se destacan: El Espinillo, Virgen del Rocío y el Remanso Valerio, en la localidad de Granadero Baigorria; el asentamiento de Barrio La Florida y El Mangrullo, en Rosario; La Ribera, Costa Esperanza y Güereño, en Villa Gobernador Gálvez; la bajada La Barbi en Pueblo Esther, entre otros[26]. Los mismos se encuentran sometidos a diversas problemáticas y dificultades. Muchos de estos asentamientos costeros están localizados en áreas de barrancas con problemas de erosión, peligro de derrumbe o de inundación. Otros se localizan en sectores vulnerables, como en márgenes de arroyos altamente contaminados. La mayoría de ellos presenta una carencia total de servicios e infraestructuras.

Fig. 20. Asentamientos irregulares en la ribera metropolitana de Rosario - El Espinillo, El Mangrullo, Güereño y La Barbi. Fuente: Archivo fotográfico Secretaría de Planeamiento y Metropolitana - MR.

Como explica Puey (2008), esta modalidad de ocupación también se caracteriza por presentar una situación conflictiva en relación al uso del suelo y a la propiedad de la tierra. En gran parte de los mismos se manifiesta el progresivo aumento del número de habitantes residentes, tratándose no sólo de expansión o densificación de asentamientos existentes, sino también del surgimiento de nuevos. Además de estar sometidos a graves condiciones de precariedad, cada vez más se incrementa la rotura de vínculos sociales y se profundiza la segregación. Por ejemplo, esto se evidencia con el aumento de urbanizaciones cerradas que se instalan junto a los mismos y construyen grandes muros para distanciarse de estos asentamientos con el fin de no verlos, ocultarlos e ignorar su existencia.

En este sentido, la localización de barrios privados o emprendimientos residenciales en altura de alto standard tiende a profundizar la brecha social al generar nuevas barreras -materiales e inmateriales-. Se profundizan así, las condiciones de exclusión y confrontación

[26] En el anexo a este capítulo se exponen tres casos de análisis particularizados que ejemplifican la exclusión y fragmentación socio-espacial existente en el frente ribereño en estudio: el primero, es el caso del "Remanso Valerio" en la localidad de Granadero Baigorria -en el cordón norte de la región-; el segundo, el asentamiento "El Mangrullo" en la ciudad de Rosario; y por último, el caso de los asentamientos irregulares localizados en General Lagos -en el cordón sur-.

de sectores, ya que paradójicamente, cuanto más próximo se está físicamente, más distantes son los contactos sociales. Entonces, la ciudad deja de ser un espacio compartido para convertirse en un espacio de alienación, ruptura y negación implícita hacia el otro. Los habitantes de estos asentamientos se encuentran marginados en muchos aspectos y lamentablemente también se encuentran ocultos o invisibles por parte de la planificación y las políticas públicas. Si bien en las últimas décadas los mismos se incorporan en los planos oficiales, todavía esta condición de visibilidad no se registra en la realidad. Es fundamental analizar y conocer los modos de producción del hábitat de estos ciudadanos, a fin de poder realizar políticas e intervenciones que colaboren a disminuir las desigualdades existentes.

Son numerosas las carencias que atraviesan estos sectores de población, en primer lugar la problemática al acceso a la vivienda y a regularizar la posesión y tenencia de la tierra. También es notable la falta de infraestructuras y servicios, como la dificultad a acceder a un trabajo estable. Para resolver estos conflictos, indefectiblemente se requiere la presencia estatal a través de políticas coordinadas entre las diversas instituciones y niveles. La falta de integración entre las jurisdicciones intervinientes conduce a malgastar esfuerzos y a hacer que los diversos proyectos superpuestos -y a veces contradictorios entre sí-, resulten ineficaces. Por lo cual, es urgente evitar la duplicación de tareas y pérdida de recursos. La solución frecuente de parte de la administración pública tiende a ser el traslado de estas familias a otros sectores urbanos, sin tener en cuenta que la proximidad al río para los mismos resulta esencial -al vivir mayoritariamente de la pesca-. De manera que, las iniciativas propuestas generalmente no llegan a concretarse[27].

En este sentido, la participación activa de los propios habitantes en el desarrollo de las políticas a realizar resulta fundamental para asegurar el éxito de las mismas. Es necesario, entonces, estar atentos a las necesidades de estos sectores, a fin de elaborar estrategias para mejorar su calidad de vida y restaurar los lazos sociales fragmentados, a fin de que realmente tengan "derecho a la ciudad" en todos sus aspectos.

8.5 Urbanizaciones cerradas ribereñas.

Varias localidades ribereñas de la Región Metropolitana de Rosario, especialmente en el cordón sur, han tenido desde mediados del siglo XX un creciente rol residencial veraniego. Podemos fechar esta situación a partir de la década de 1970, período en el que se incrementa la parcelación de tierras rurales para la realización de nuevos loteos de casas quintas. Es notable esta tendencia en los usos del suelo, principalmente en la localidad de Pueblo Esther, donde se registra un gran aumento de viviendas para uso de fin de semana cuyos propietarios viven en Rosario. A su vez, la construcción de nuevas autopistas, especialmente el tramo Rosario-San Nicolás de la autopista Rosario-Buenos Aires -que comienza en 1972 y se inaugura en 1978- resulta otra condición para profundizar esta tendencia.

Sin embargo, no es hasta la década de 1990, a partir de los condicionantes político-económicos vinculados a la creciente crisis, la profundización de la desigualdad social y la distribución inequitativa de la riqueza, que se consolidan como nueva forma de habitar las urbanizaciones cerradas en sus diversas tipologías. Las mismas se postulan como el espacio idílico elegido por la clase alta y media-alta, a fin de alejarse de los males presentes en la ciudad -asociado a altos índices de inseguridad, pobreza y marginalidad-. Se persigue así,

[27] Como se comprueba en el trabajo de relevamiento denominado "Asentamientos Irregulares en Rosario" de la Fundación del Banco Municipal (1992), pocas veces se tiene en consideración las experiencias, soluciones e iniciativas de los propios pobladores, lo que significa un modo muy fragmentado y generalmente equívoco de la percepción de sus necesidades.

un imaginario vinculado a lo bucólico del campo -cuyo nombre en inglés *country* hace referencia-, al espacio libre y actividades deportivas dentro de un predio cerrado y controlado por cámaras de seguridad.

El incremento de estas urbanizaciones cerradas, como explica Maristella Svampa (2001), pone al descubierto las consecuencias de la desarticulación de las formas y modelos de socialización existentes en la base de una cultura igualitaria. Se consolida, en cambio, una matriz de relaciones sociales más jerárquica y rígida, ya que estas urbanizaciones cerradas asumen a priori la segmentación social debido a su acceso restringido y a la constitución de fronteras cada vez más rígidas:

> "Las urbanizaciones privadas, en tanto nuevas modalidades de ocupación del espacio urbano, se corresponden con una lógica global, presente en otras sociedades. Sin embargo, en nuestro país la notable expansión que éstas han tenido en los últimos diez años refleja de manera hiperbólica el fenómeno de privatización de la sociedad. (…) En síntesis, el caso argentino ilustra la convergencia entre un "estilo de vida verde" crecientemente mercantilizado y una fragmentada clase de servicios, operada en un cuadro de acusada dualización social e incremento de las desigualdades" (Svampa, 2001:78-79)

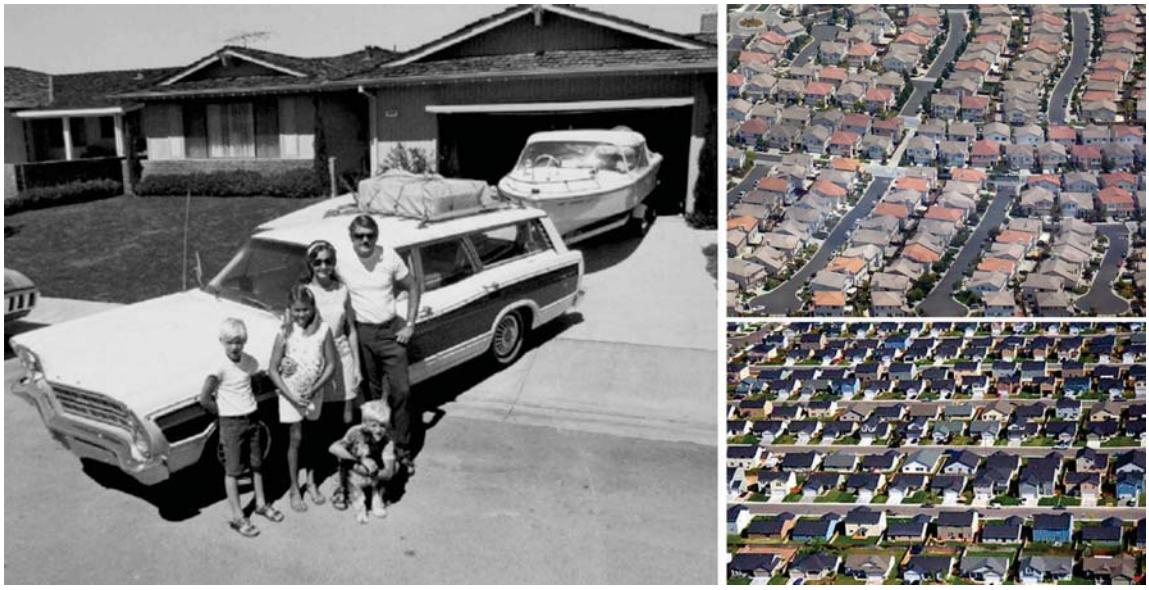


Fig. 21. *¿The American Dream globalizado?* - La importación del imaginario del suburbio norteamericano. Fuente: Fotografías de Bill Owens y Jill Fehrenbacher.

En este sentido, la dialéctica local/global en materia de habitar trae aparejada la importación del imaginario de un modo de vida asociado al "estilo de vida verde", principalmente asociado al suburbio norteamericano como el marco ideal para la familia. Parecería que el *American dream* de la segunda mitad del siglo XX también sería posible en el territorio Argentino -como se manifiesta en las últimas décadas del dicho siglo-. Se caracteriza, entonces, la tendencia a privatizar la ciudad, a crear un nuevo régimen de ciudad cerrada en la cual existe una dinámica social homogeneizadora. Es decir, como garantía de seguridad y de bienestar social los habitantes de cada barrio cerrado pertenecen a la misma clase social, tendiendo a una homogeneidad absoluta -lo cual también se verifica en la resultante material de estos predios-.

Fig. 22. *"Un nuevo estilo de vida" "Donde todos pueden cumplir su sueño" "Donde el verde manda"* - Revistas y suplementos de diarios exclusivos sobre la vida del Country, contribuyen a fortalecen este "producto". Fuente: Diario Clarín, Diario La Nación, y www.d-revistas.com.

Un nuevo estilo de vida y una nueva imagen del mismo se comercializan como un producto más del capitalismo global, generando transformaciones en los territorios locales y en las lógicas propias de cada localidad. Se crean así, ciudades dentro de ciudades, enclaves cerrados, ajenos a las dinámicas del poblado o de la jurisdicción donde se insertan. Por lo cual, se producen nuevos conflictos físicos y sociales a las comunidades preexistentes. Existe, de este modo, un cambio cultural en las lógicas del habitar donde el espacio público de sociabilización es rechazado, cercenando así los principios básicos de la *civitas*. La ciudad se fragmenta y se aísla.

Se destaca, en las últimas décadas, el incremento vertiginoso de estas urbanizaciones en todo el territorio metropolitano de Rosario. A su vez, cambia la relación entre las diversas localidades entre sí; ya que estas viviendas en mayor medida resultan residencias permanentes y no únicamente para fines de semana[28]. En este sentido, el espacio urbano queda relegado a cumplir funciones administrativas y/o laborales anulando la esfera de lo público y social.

[28] Se consolida esta tendencia especialmente en los últimos diez años.

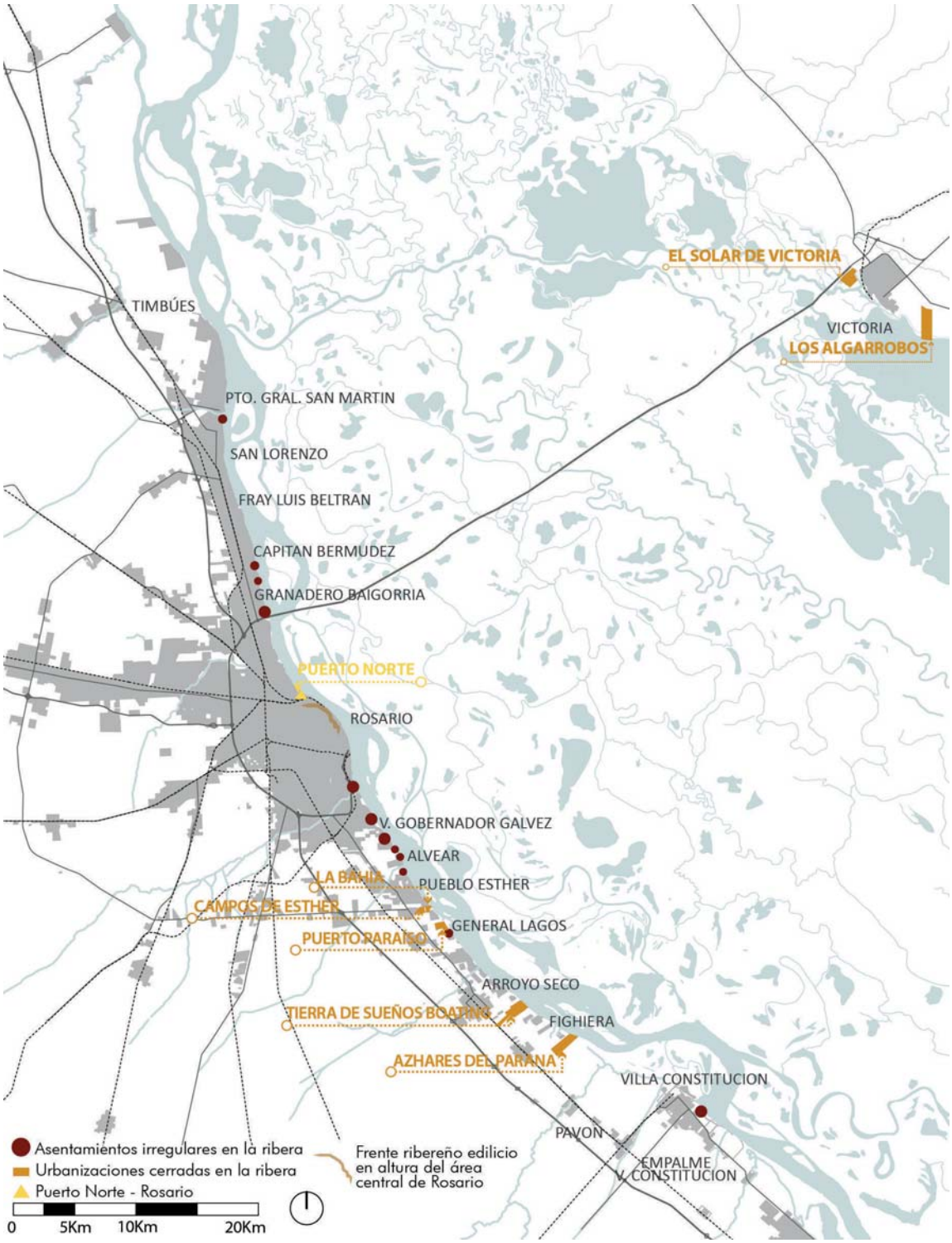


Fig. 23. "Nuevos modos de habitar" en la ribera de la Región Metropolitana de Rosario. Fuente: Elaboración propia.

De este modo, los emprendimientos inmobiliarios de alta categoría crecen y se consolidan desde la década de 1990 en el Gran Rosario. Se avanza sobre tierras agrícolas para la creación de estas nuevas urbanizaciones, a partir de una fuerte especulación financiera en base a los réditos económicos que genera transformar suelo rústico en urbano. Además, como explica Caballero (1991): "El río Paraná, hecho geográfico y paisajístico de gran importancia y magnitud, es la causa única de todas las urbanizaciones sobre la costa". Por lo cual, las tierras con acceso al mismo resultan el enclave ideal para estos emprendimientos, a fin de ofrecer no sólo un paisaje ribereño atractivo, sino la posibilidad de desarrollar diversas actividades recreativas vinculadas al ocio y al disfrute del río.

En el período de estudio, en ambas orillas de la Región Metropolitana de Rosario se crean numerosos enclaves destinados a urbanizaciones privadas, como también nuevos emprendimientos inmobiliarios en curso. Entre ellos destacamos[29]:

- En Pueblo Esther, las urbanizaciones cerradas cercanas al río son: *Campos de Esther*, que cuenta con 130 lotes en un predio de 17 hectáreas y el *Country La Bahía,* con 54 lotes y 12 Has. de superficie. Éste último cuenta con acceso al río Paraná y según su página web ofrece a sus habitantes "la seguridad que imponen las exigencias de la vida actual"[30].

- En General Lagos: el *Club de río Puerto Paraíso*, construido en el predio de la ex Papelera Royal, presenta 123 lotes en un terreno de 20 Has. El mismo se encuentra lindante a un asentamiento irregular sobre la barranca.

- En Fighiera: el *Club de Campo y Barrio Cerrado Azahares del Paraná*, propone diversos equipamientos deportivos y amarras y guarderías. Éste se desarrolla en un predio de 80 hectáreas y se promociona como "el emprendimiento urbanístico cerrado, más importante del interior del país"[31].

- En Arroyo Seco: *Tierra de Sueños Boating*, un mega-emprendimiento en un terreno de 100 hectáreas que propone 1500 lotes y diez torres de 25 pisos cada una.

- En Victoria: Se encuentra *El Solar de Victoria - Country Náutico*, que se promociona como "el primer Country Náutico de la Provincia de Entre Ríos". El mismo está formado en total por 205 hectáreas -previstas en tres etapas-, a través de seis islas interconectadas, con una gran laguna de 18 hectáreas para deportes náuticos, ubicada en el centro del complejo. La primera, ya prácticamente ocupada en su totalidad, abarca una superficie de 12 hectáreas con 83 lotes de 1200 m^2 de superficie cada uno. Todos los lotes tienen frente fluvial -es una de las características de este predio-, lo que permite a cada parcela tener su propio muelle privado. Asimismo, se encuentra en desarrollo el *Club de Campo Los Algarrobos,* situado en un área periurbana -a 3 Km de la ciudad de Victoria-. El proyecto total de éste comprende 350 hectáreas de superficie, con 668 lotes de 1500 a 3000 m^2 c/u, a desarrollar en cuatro etapas que, en su concreción, tendrá acceso a la Laguna del Pescado.

Todas las urbanizaciones cerradas ubicadas en la margen occidental del río Paraná se encuentran en el cordón sur -ver fichas de análisis en el anexo del capítulo 8-. Esto se debe especialmente a que, a diferencia del cordón norte, este frente costero no se encuentra

[29] Se seleccionan las urbanizaciones cerradas con frente al río Paraná o una distancia al mismo de 1 km como máximo.
[30] Según se promociona desde su página web: http://www.countrylabahia.com.ar.
[31] Como se publicita en la página web: http://www.azaharesdelparana.com.

conurbado, presentando grandes extensiones rurales frentistas al río. Estos poblados mayormente concentran su tejido urbano en relación a la ahora ruta provincial N° 21[32], dejando amplios sectores de suelo rústico sobre el Paraná. Asimismo, en la orilla oriental del río, también crecen en gran medida las urbanizaciones cerradas, especialmente a partir de los procesos de transformación acontecidos por la concreción de la conexión vial entre las provincias de Santa Fe y Entre Ríos.

Fig. 24. Urbanizaciones cerradas en la ribera metropolitana de Rosario. Fuente: Archivo Metropolitana MR, www.tierradesuenos.com.ar, www.azharesdelparana.com, www.panoramio.com,www.gmaingenieria.com.ar.

Si bien toda urbanización con un perímetro cercado y controles de seguridad se incluyen en el concepto de urbanización cerrada, podemos distinguir diversas tipologías. Sin embargo, el marco legal vigente en Argentina sobre las mismas es confuso en relación a la definición y categorización de cada una de ellas. De manera que, entre las diversas categorías presentes en las urbanizaciones cerradas, consideramos las siguientes[33]:

- *Club de campo o country club*: Consisten en urbanizaciones cerradas entre 10 a 300 Has. aproximadamente, cuyos lotes tienen como mínimo 600 m^2, con viviendas unifamiliares y/o multifamiliares. Es de gran importancia la existencia de áreas comunes con equipamientos destinados a usos deportivos, recreativos y de servicios -ocupando un 40% del terreno aproximadamente-. Se localizan en áreas periurbanas o rurales.

- *Club náutico*: Variante de la tipología anterior. Se caracteriza por su localización a la vera de un curso de agua, con equipamiento para la práctica deportiva y recreativa náutica. Por ejemplo: amarras, guardería de embarcaciones, muelles privados, etc.

- *Barrio cerrado*: Urbanizaciones cerradas entre 1 a 400 Has. aproximadamente, para viviendas unifamiliares. En este caso, no es obligatorio que posean instalaciones o equipamientos deportivos. Se localizan en áreas urbanas o complementarias.

[32] Originalmente surgen asociados al tendido ferroviario, creciendo la urbanización en torno a los cuadros de estación.

[33] La definición de las mismas se realiza en base a la legislación de la Provincia de Buenos Aires -la cual posee los mayores avances en este tema- y según la Tesis Doctoral de la investigadora del CONICET, Dra. Arq. Sonia Vidal-Koppman (2007).

- *Mega-emprendimientos o Ciudades privadas*: La población proyectada en los mismos varía entre 25.000 a 130.000 personas, dispuesta en conjuntos de barrios asociados. Presentan una superficie de 300 Has. o más. Se caracterizan por poseer, además de equipamientos deportivos, un pequeño centro cívico con comercios, talleres, etc. Contiene unidades unifamiliares y condominios. Se localizan en áreas semi-rurales.

A pesar de las diversas auto-denominaciones de cada uno de estos emprendimientos, a partir del análisis realizado y de las definiciones indicadas anteriormente, consideramos que la urbanización Campos de Esther corresponde a la categoría de Barrio Cerrado, mientras que: El Solar de Victoria, La Bahía, Puerto Paraíso y Azahares del Paraná, corresponden a la tipología de Club Náutico. También reconocemos que corresponde a esta última categoría el emprendimiento Tierra de Sueños Boating, ya que, a pesar de autodenominarse Ciudad Náutica y calificarse como "la primera de este tipo en la provincia de Santa Fe", su superficie total es de 100 Has., estando muy por debajo de las 300 Has. indicadas en una ciudad náutica. A su vez, en la misma se calcula una población total inferior a 10.000 habitantes y no plantea equipamientos cívicos-comerciales.

Es de remarcar que estas urbanizaciones cerradas se encuentran mayormente desvinculadas de las localidades a las que pertenecen y forman parte. A través de estas nuevas lógicas del habitar se tiende a destruir la esfera del intercambio de sociabilidad urbana. Como plantea Richard Sennett (2004:220) "la gente se retira tras los muros de la diferencia". La homogeneización de las estructuras económicas también se traduce en la estandarización de los entornos residenciales. Es decir, estos nuevos componentes urbanos reproducen modelos genéricos totalmente descontextualizados del lugar.

Es notable la carencia de un marco legal claro e integrado en los diversos niveles estatales sobre este tema. No existen, a nivel nacional, políticas de urbanizaciones cerradas articuladas con las provinciales. Cada provincia tiene sus respectivas normas de ordenamiento del suelo, las cuales suelen ser conflictivas respecto a los intereses de cada localidad. De manera que, la aprobación de nuevas urbanizaciones cerradas depende prácticamente a la decisión de cada poblado[34]. Sin embargo, gran parte de éstos, no poseen la capacidad técnica ni de gestión suficiente para afrontar la presión de la especulación del mercado, ni para abordar el estudio complejo que requiere la reconversión de suelo rural a urbano -muchas veces alejado de la planta urbana-, en áreas carentes de infraestructuras, en conflicto con usos rurales aledaños, -además de las problemáticas vinculadas a la esfera social-. Como sostiene Svampa:

> "Existen múltiples dimensiones entre las urbanizaciones privadas y los municipios. Éstas no sólo dependen de la voluntad de "encierro" y autonomía que manifiestan con ostensible arrogancia ciertas urbanizaciones privadas sino también de la política de atracción o de rechazo que desarrollan los respectivos intendentes. Pese a su debilidad, el municipio continúa siendo uno de los actores centrales del proceso de privatización del espacio (...) Pero los límites del municipio son claros. Superados por el proceso de expansión del fenómeno, éstos resultan ser actores demasiado "débiles" como para propulsar una normativa que encuadre la acción de grandes o medianos grupos de inversores, muchos de los cuales poseen aceitados vínculos con el mundo de la política "grande". Sin embargo, como hemos visto, la batalla por dotar de una legislación única y de alcance nacional a las nuevas urbanizaciones todavía no ha terminado" (Svampa, 2001: 199 y 79).

[34] A excepción de la aprobación que debe realizar la Secretaría de Medio Ambiente de la Provincia -de Santa Fe o de Entre Ríos, dependiendo la jurisdicción-.

En la actualidad, el ámbito provincial sólo tiene jurisprudencia en la aprobación o no de estas nuevas urbanizaciones a través de la categorización ambiental de estos loteos. Por ejemplo, en la provincia de Santa Fe, a través de la Resolución N° 292 del año 2013, el Ministerio de Aguas, Servicios Públicos y Medio Ambiente plantea la necesidad de abordar en forma integral los complejos impactos sociales y ambientales generados por los emprendimientos urbanísticos. La misma reivindica el rol del ordenamiento territorial y de la planificación de los procesos de urbanización, según lo estipula la Ley Provincial N° 11.717, el Decreto N° 101/03 y el Decreto N° 7.317/67[35].

Sin embargo, en los últimos años, las consideraciones esbozadas en estas normas no han sido tenidas en cuenta para la aprobación de loteos residenciales, provocando impactos sociales y ambientales. Asimismo, la mencionada resolución ministerial sostiene que: "los cambios de usos del suelo realizados por Municipios y Comunas pueden generar incompatibilidades entre diferentes emprendimientos, como así también habilitación de sitios a urbanizar sin la adecuada evaluación de restricciones y condicionamientos ambientales"[36].

No obstante, la puesta en práctica de estas normativas y procedimientos legales resulta compleja, como también la realización de un efectivo control y fiscalización sobre el cumplimiento de las mismas. Es necesario una mayor concientización en el ámbito local, de parte de todos los actores intervinientes en el territorio, sobre los impactos que estas urbanizaciones producen no solo en el ambiente, sino también en el ámbito social de cada una de estas comunidades. Como plantea García Canclini:

> "La desintegración y la desigualdad, o sea la dualización entre la ciudad global y la ciudad local marginada e insegura, son el principal obstáculo para que muchas ciudades se reubiquen en esta nueva etapa de su desarrollo. Señalan Borja y Castells que un alto riesgo de la globalización es que se haga para una elite: «se vende una parte de la ciudad, se esconde y se abandona al resto»" (Borja y Castells, 1997:185; citado por García Canclini, 2008:168).

Para revertir la situación existente de fragmentación e incremento de la ciudad dual en nuestros territorios se requiere un mayor compromiso de toda la población como también mejorar las articulaciones políticas en todos los niveles estatales. Es necesario un desarrollo de lineamientos políticos-económicos-sociales integrados que apunten al aumento de las capacidades individuales y colectivas, como así también de las distintas formas de participación social, en búsqueda de una mayor equidad social.

[35] Se profundiza sobre los aspectos jurídicos-legales en el capítulo 10.

[36] A su vez, muchas de estas urbanizaciones tampoco cumplen lo dispuesto según las normativas de Bienes en Zonas Inundables, ni de Factibilidad Hídrica. De manera que, esta resolución -292/13- plantea que estas urbanizaciones deberán ser sometidas a categorización ambiental -según términos exigidos por el Decreto N° 0101/03- en relación a la evaluación de sus características particulares y a las de su entorno. Asimismo, los municipios y comunas que propongan cambios en los usos del suelo a fin de permitir nuevas urbanizaciones, deberán presentar un informe detallado a la mencionada Secretaría de Medio Ambiente, con el objeto de que esta última evalúe el ordenamiento territorial y la planificación de las mismas en función del desarrollo sustentable del ambiente; cumpliendo además, con los requerimientos y disposiciones del resto de las normas provinciales existentes.

El frente fluvial metropolitano de Rosario resulta espacio elegido por diversos modos de habitar. Del análisis de los casos estudiados se desprende que las transformaciones de los componentes residenciales y los modelos desarrollados en los últimos años se encuentran íntimamente vinculados a las nuevas demandas del mercado, las relaciones políticas y la economía global. Se promueven así modelos de ciudad que están impulsados mayormente por el capital económico y la especulación inmobiliaria.

Generalmente estas propuestas, en lugar de dar respuesta a los problemas presentes en las ciudades contemporáneos, profundizan los conflictos y aumentan la brecha de la desigualdad, la fragmentación y la segregación tanto social como territorial. Se denotan así paisajes ocultos yuxtapuestos a paisajes propulsados por el marketing urbano que se muestran como símbolo de una mejor calidad de vida, del ocio, el turismo o como emblema de desarrollo urbano. Sin embargo, desde la planificación urbano-territorial contemporánea resulta condición esencial hacer visible lo invisible, mirar donde nadie quiere mirar, porque sólo así podremos disminuir la desigualdad social y espacial.

En estas últimas décadas, el Estado se sumerge en una crisis en la que parecería estar imposibilitado de garantizar la seguridad de todos sus ciudadanos. Es decir, el mismo cede frente a la presión del mercado y deja de "velar por" los intereses de todos los individuos o de "custodiar" su hábitat. Es así que, gran parte de los pobladores se ven privados de la libertad inherente a la esencia del habitar. Mientras determinados agentes experimentan nuevas y múltiples territorialidades, otros se ven imposibilitados de desplazarse libremente en estos territorios y de lo contrario, se ven atascados en un espacio mínimo y reducido de territorialidad precaria. Frente a este contexto, como plantea Heidegger, tal vez tengamos que "aprender nuevamente a habitar".

09 DEJAR DE DAR LA ESPALDA AL RÍO: LA CONQUISTA DEL ESPACIO PÚBLICO

"De pronto, hacia los años noventa, el porcentaje de población con piragua, kayak, gomón, lancha, propios o prestados, creció en la ciudad de Rosario en proporciones alarmantes. Sólo los botes de madera, con sus colores primarios descascarados, permitían identificar a los genuinos baqueanos del Paraná (...) Rosario cambiaba: la urbe hacía girar pesadamente su cuerpo cubierto de herrumbre y la famosa "espalda" se volvía, de un día para otro, pues mirada y atención, euforia celebrada de cara a un paisaje que, no obstante haber vivido ignorado por décadas, le entregaba sin sombra de rencor sus tesoros más preciados (...) lo que había empezado como "conquista del espacio público" adquiría rápidamente visos de conquista a secas"

SONIA SCARABELLI (2009)

En los últimos treinta años, a partir del cambio en la planificación rosarina, la consigna de recuperar el frente costero constituye nuevamente uno de los principales lineamientos de planeamiento local, retomando así proyectos previos que ya vislumbraban la reestructuración de la costa. El postulado que sostiene que "Rosario creció de espaldas al río" ha resonado durante décadas en diversos imaginarios urbanos. Paradójicamente, esta frase resuena en Rosario, justamente una ciudad que se inventa a sí misma a mediados del siglo XIX gracias al Paraná y a sus actividades. Pero, como desarrollamos en la Parte II, desde las primeras décadas del siglo XX la población reclama el frente fluvial para usos sociales. En este sentido, crece aceleradamente un malestar frente a estas instalaciones que imposibilitan el disfrute del río.

La condición productiva de la ribera, cuyas infraestructuras ferroviarias y portuarias han ocupado 11 Km de extensión de los 16,7 Km que posee la totalidad del frente fluvial, resulta condicionante en cuanto a las intervenciones necesarias para poder reinventar la relación anhelada entre la ciudad y el frente fluvial. Esta persistencia en el imaginario colectivo de

Fotografía página anterior:
Cecilia Galimberti

recuperar el Paraná para uso recreativo logra finalmente materializarse a partir de la década de 1980. Esto se posibilita gracias al accionar conjunto de un gran número de actores, que ya prefigurado el cambio desde el proyecto y la teoría, encuentran en los lineamientos municipales el ámbito ideal para concretar anhelos recurrentes de reconquistar la ribera desde una nueva mirada sobre el espacio público y las huellas patrimoniales existentes. Bajo estas directrices, en Rosario se llevan a cabo una serie de proyectos articulados que buscan una recuperación ribereña continua desde el norte hasta el sur, desde el punto de vista recreativo, vial, turístico, cultural, residencial y comercial.

Posteriormente, frente a la experiencia desarrollada en Rosario, gran parte de las localidades de la región metropolitana proponen recuperar las márgenes del Paraná y/o de sus arroyos afluentes desde la perspectiva del ocio y el disfrute. Por ejemplo, ciudades como San Lorenzo, Fray Luis Beltrán y Pueblo Esther, desarrollan políticas de liberar el frente costero de actividades productivas y desarrollar una avenida ribereña continua con miradores y enclaves públicos de acceso al río. No obstante, otras urbanizaciones presentan su frente fluvial muy comprometido con instalaciones industriales-portuarias, como resultan las localidades de Puerto General San Martín y Alvear. De este modo, se produce una superposición de políticas contradictorias que generan conflictos entre los municipios vecinos. Se evidencia así la carencia de articulación de directrices coordinadas desde una perspectiva metropolitana.

A su vez, en éste período, junto al reclamo de la recuperación de la costa para usos recreativos se produce un cambio en la relación con el río y sus tierras insulares. Es decir, este pariente del mar se convierte en paisaje ideal de disfrute y también escenario para desarrollar diversas actividades náuticas-deportivas. Se incrementa vertiginosamente la población que adopta estas actividades, creciendo en gran medida la plaza náutica y los emprendimientos turísticos y recreativos en los clubes costeros y las islas.

Justamente, esta reinvención del Paraná y su Delta como disfrute social se encuadra en un nuevo marco de posibilidades -especialmente con la inauguración del Puente Rosario-Victoria-. Dado que el frente ribereño occidental se encuentra prácticamente ocupado de diversos usos e instalaciones, junto a la situación de barranca alta en gran parte de su ribera[1], la población se vuelca a ese "territorio virgen", paisaje natural expectante de ser apropiado -como aparenta el sector insular que se encuentra tan cercano a dicha orilla-. Asimismo, la otra orilla -la lejana y distante-, parece acercarse con el puente. Un nuevo territorio se vuelve accesible y cercano. Es así que los habitantes de la ribera occidental se vuelcan a la ciudad de Victoria, dado su gran potencial recreativo y de disfrute fluvial. De este modo, se establece una dialéctica cada vez más fluida entre ambas márgenes del Paraná.

Se posibilitan así, nuevas configuraciones territoriales interesadas en los componentes ambientales existentes[2]. De este modo, a partir de una reinvención del río como práctica colectiva, el sector de estudio se convierte en foco turístico regional y nacional. No obstante, este nuevo polo de atracción también acarrea consigo diversas problemáticas latentes. Por ejemplo, el gran incremento de habitantes que frecuentan este territorio anfibio, junto al vertiginoso aumento de la flota náutica, atentan contra la sostenibilidad del delta y su población.

[1] Junto a la existencia de asentamientos irregulares, amarras o clubes privados en gran parte de los sectores bajos.

[2] Que hasta este período resultaban desconocidas o inaccesibles por gran parte de la población regional.

9.1 Dejar de "darle la espalda al río".

A pesar de que la Región Metropolitana de Rosario crece y se transforma a partir de la conexión establecida con el Paraná, gran parte del colectivo social, desde las primeras décadas del siglo XX, considera que Rosario fue creciendo "a espaldas del río". Esta frase popular se multiplica en los diversos imaginarios que solicitan acceder a la costa como espacio recreativo y de disfrute. Numerosas son las críticas que dan cuenta de ello. Por ejemplo, en diciembre de 1933, el reconocido poeta Federico García Lorca al visitar a la ciudad y conocer el Paraná pregunta: "¿Tenéis un río?" y frente al gran paredón continuo de rejas y ladrillos que separa el tejido con el frente fluvial, agrega: "¿Por qué lo habréis encerrado?!"[3].

El reclamo de dejar de dar la espalda al Paraná es reiterado por gran parte de los rosarinos, especialmente entre las décadas de 1970 y 1980. Se proclama incesantemente poder volver hacia el río, es decir reinventarlo. Esta consigna de recuperar el diálogo con los componentes fluviales de un modo distinto -abierto a la comunidad-, no sólo se evidencia en cartografías oficiales sino se refleja también en el imaginario colectivo[4]. En el mismo se representa la necesidad de los ciudadanos de acceder a la ribera, durante tantas décadas cerrada. En este sentido, las infraestructuras ferro-portuarias ubicadas a lo largo de la costa de Rosario resultan un obstáculo también para este imaginario. Principalmente, esta situación se profundiza después de la desafectación de las mismas, cuando el abandono y el vacío expectante hacen eco en muchas manifestaciones artísticas, como sucede por ejemplo en la literatura. Como describe Daniel Briguet:

> "Rosario Norte es el esqueleto de lo que fue. Una estación despojada de trenes, de gente y de movimiento. Y carcomida por la inacción de los años en desuso. La entrada principal está cerrada por un tejido y más allá pueden verse montículos de arena y bolsas de cemento. (...). Entro por una puerta lateral, que da sobre la antigua playa de estacionamiento, y me deslizo debajo de la bóveda que cubre las vías principales. Sólo veo a un par de obreros descargando material sobre el viejo andén. (...) Un poco más allá de la bóveda están los galpones donde comienza el Crotario. Casillas, depósitos o viviendas que antes estaban ocupadas por el ferrocarril" (Briguet, 1988).

Dichas instalaciones se perciben como una barrera entre la ciudad y el agua. Dicha barrera no sólo está presente en el imaginario, sino que también se materializa con la existencia de largos paredones pertenecientes a las infraestructuras ferroviarias que parecen dividir la ciudad en dos. Esta situación se refleja también en los diarios y revistas de esos años:

> "A despecho de su envidiable situación física, emplazada a orillas del gran río, Rosario ha vivido prácticamente de espaldas al Paraná. Y ello es así porque, a pesar de constituir el magnífico telón de fondo permanente, ese río y las islas han estado virtualmente vedados a los rosarinos. Con las pocas excepciones de los cultores de la náutica, incluyendo remeros y veleristas, y también un puñado de amantes de la pesca deportiva, el grueso de la población no ha tenido -ni tiene- acceso al río. A lo sumo, unos pocos "miradores" en el Parque Nacional de la Bandera, en el Parque Urquiza, en un sector del Acceso Ribereño. Inclusive la honorable y clásica estampa del movimiento portuario, con su carga febril de cereales, constituye un espectáculo inaccesible para morosos viandantes e inclusive visitantes que llegan a nuestra ciudad para contemplar el gran Paraná, y los barcos que amarran en sus muelles o aguardan en la rada exterior su oportunidad de estibar sus bodegas con granos de la feraz tierra circundante. Nada de eso es posible, por las prohibiciones existentes para acceder a la

[3] Según registros del Archivo del Diario La Capital: Diario La Capital, 22 de Diciembre de 2013, "García Lorca, crónica de una visita".

[4] Dicho imaginario puede relevarse en múltiples cartografías -mapas cognitivos, itinerarios, relatos, entre otros-; los cuales en dialéctica con diversos planes y planos oficiales -que analizamos en los capítulos 4 y 5- construyen la forma física -y continuamente abierta- de la ciudad.

zona portuaria. Sería deseable que, del mismo modo que la ciudad y sus habitantes han comenzado a ganar espacio y acceso a enclaves que fueron de la empresa ferrocarrilera, pueda llegarse sin trabas al fascinante mundo del río" (Diario La Capital, 17 de mayo de 1985).

"Me sentí avergonzado más de una vez por la indiferencia hacia ese inmenso río que pasa por nuestras narices y que nunca encontramos la forma realmente de sacarle el jugo. (…) Hoy pareciera que el Paraná se ha dado cuenta de todos los desprecios que se le han hecho y lentamente se está muriendo, o tal vez se va para otro país. Lo cierto es que cada día trae menos agua"[5] (Revista Risario N° 32, 1986).

"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).

De este modo, existe un sentido de pertenencia del río y su frente fluvial de parte de los habitantes. Sin dudas el mismo se constituye como componente identitario clave que todos reclaman para sí:

"Nuestro cinturón acuoso es un elemento sin el cual no existiríamos. Porque, ¿quién se atreve a imaginarse un Rosario sin Paraná? ¿Para qué tendríamos puerto? Y si no lo tuviéramos, ¿qué sería el Bajo? ¿Habría barrancas? ¿Seríamos la cuna de la bandera o Belgrano hubiera buscado otra parte para izar la enseña patria por vez primera? ¿Cómo hubieran hecho los Españoles para desembarcar en las cercanías del convento de San Lorenzo? (…) En fin, como es posible apreciar, sin la ubicación del río exactamente en el lugar donde está, no seríamos nada. Allí se gestó en gran medida el espíritu nacional, la Vuelta de Obligado, y como si esto fuera poco, por las aguas marrones se deslizó en las últimas décadas nuestro potencial industrial"[6] (Revista Risario N° 32, 1986).

"Rosario está definido, sustancialmente, por el Paraná, uno de los grandes ríos del mundo. Ciudad puerto, primer puerto del país en lo que hace al embarque de granos, debe su desarrollo a esa inmensa vía de agua, cuya longitud es de 4.700 Km y cuya cuenca abarca una superficie de 3.140.000 Km^2. Aunque gran parte de la ribera está ocupada por el puerto, Rosario se halla unida al río por sus playas, que todos los veranos atraen crecida cantidad de bañistas, y por los clubes dedicados a los deportes acuáticos (…) Es otra cara de Rosario, unida a su río no sólo por los elevadores que cargan el grano en los ávidos vientres de los buques, sino también por el goce del don fluvial, cuyo valor económico, fundamental, no es el único"[7] (Revista de la Bolsa de Comercio N° 1429, 1984).

Es así que estos numerosos reclamos condensan en nuevas políticas de transformación urbana que se continúan desde mediados de la década de 1980 hasta la actualidad. Se posibilita recuperar ese diálogo con el río durante tantas décadas anhelado a través de diversas acciones que se suceden, no sólo en el área costera de Rosario, sino en gran parte del territorio fluvial de la región. De este modo, en los últimos años, cambia el imaginario colectivo, representando ahora cómo "se da la cara al río". El frente ribereño se transforma

[5] Nota "Sacarle el jugo al Paraná" – Revista Risario N°32 – Primera quincena de Febrero de 1986.
[6] Nota "Lo que la corriente se llevó" – Revista Risario N°32 – Primera quincena de Febrero de 1986.
[7] Nota "Rosario y el Paraná" – Revista de la Bolsa de Comercio, N° 1429, Marzo de 1984.

entonces, de sector olvidado y oculto, en la imagen más representativa de la ciudad, a través de la cual nos mostramos a los otros[8].

La transformación ribereña de Rosario desde la perspectiva recreativa, a través de un continuo de espacios públicos, se posiciona en los años siguientes como un ejemplo a seguir de la transformación de *waterfronts* en Argentina. Así lo refleja el dibujante REP por ejemplo, en un plano de la ciudad de Rosario en 2006, quien resume a la ciudad con su frente costero central -ya que según este autor es el sector urbano más representativo-. REP hace especial hincapié en la forma en que la ciudad le da "la cara" al río Paraná: "Y, para que los porteños no sigamos negando al río que nos besa, me encantaría que la intendencia rosarina maneje nuestros asuntos. Aceptaré que Buenos Aires sea un barrio más de Rosario"[9].

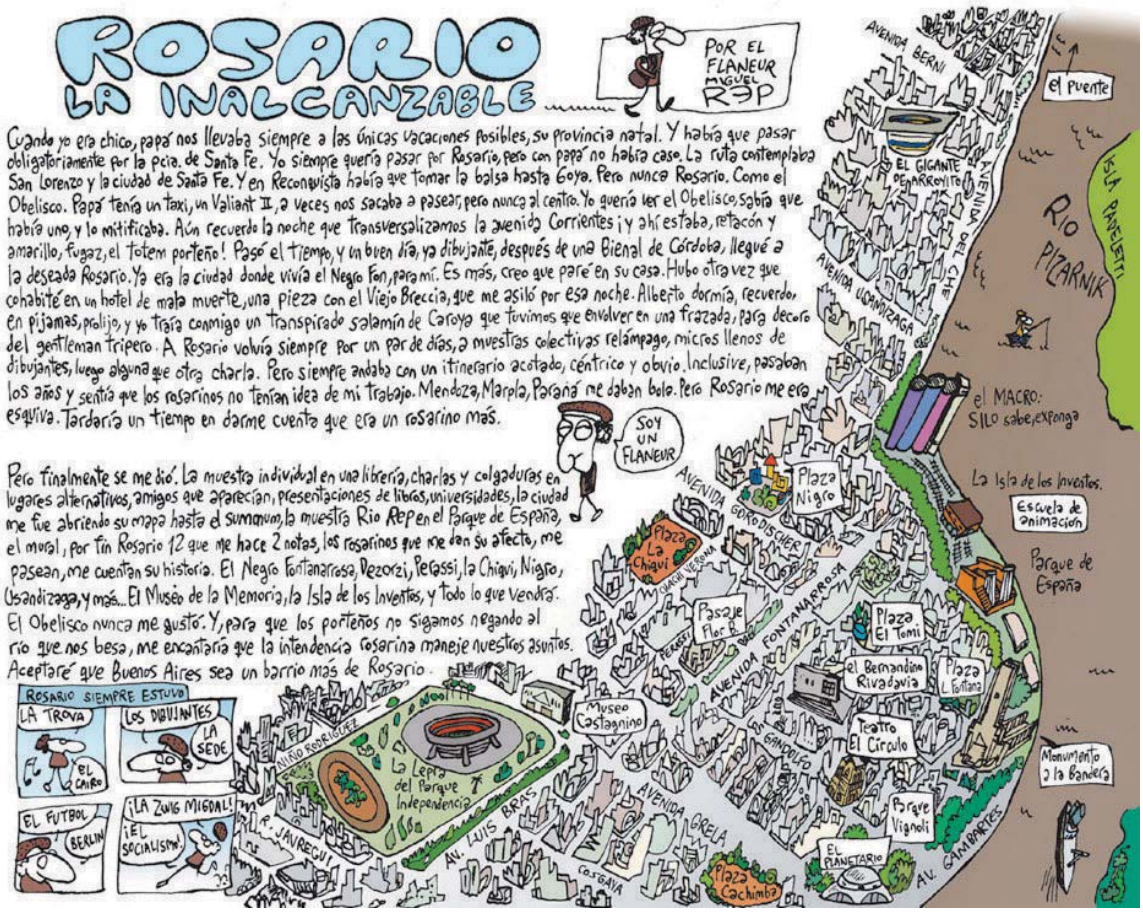


Fig. 1. Plano de Rosario según REP "Rosario: La inalcanzable"- 2006. Fuente: Contratapa Diario Rosario 12 (13 de Diciembre de 2006).

En éstas últimas tres décadas, se profundizan y desarrollan diversas opciones de encuentro con este componente fluvial, desde la náutica hasta la pesca deportiva, desde la

[8] Esto se evidencia en los planos turísticos de Rosario confeccionados desde la década de 1990, en los cuáles se realiza un hincapié particular sobre el frente costero. El foco realizado sobre la ribera es tal, que sólo ésta es representada en estos mapas -como si el único componente de valor urbano fuera su río-.

[9] En esta "cartografía ficcional" REP nombra a las calles según los representantes ilustres de la ciudad, como ser Gambartes, Fontanarrosa, Grela, Berni, Che Guevara, Bras, Gorodischer, entre otros. Toma como nodos, muchos de los íconos del proceso de transformación de la costa realizados en los últimos años, como lo son: el Parque de España, La isla de los Inventos y el MACRO (Museo de Arte Contemporáneo de Rosario). De esta manera, también estas cartografías de la mirada exterior nos construye, al mirarnos frente al espejo de cómo nos miran.

contemplación al disfrute activo. Se invierte entonces la mirada tradicional de vivir dando la espalda al río:

> "Durante años la ciudad vivió a espaldas del río. Creció bajo la pujanza de las actividades portuarias pero se negó el privilegio de disfrutar lo que la naturaleza le brindó a manos llenas. Sin renegar de su destino inicial hoy se comprende que también es posible vivir junto al Paraná"[10] (Diario La Capital, 6 de Junio de1998).

Fig. 2. Izquierda: Publicidad de Puerto Pirata 1988. Derecha: Incremento sostenido de la flota náutica en el río Paraná vinculado al disfrute del mismo. Fuente: Archivo Diario La Capital y fotografías de la autora.

De este modo, gran parte de la población se vuelca al río para el disfrute de actividades recreativas. En este sentido, los clubes ribereños incrementan notablemente su número de socios y sobre todo su plaza náutica[11]. En este nuevo diálogo con el río, aquellas islas lejanas de propiedad ajena comienzan a participar activamente en la vida cotidiana de la población mediterránea. Se plantea una nueva mirada sobre la vida del río, las islas y los isleños. Se incorporan así, indisociablemente a las prácticas recreativas y de goce del río, el aire y el sol.

Los emprendimientos insulares en estos últimos años se multiplican y se incrementan los balnearios en las islas[12]. También así, se incrementa sostenidamente, año tras año, la flota náutica: kayaks, canoas, motos acuáticas, botes, veleros, lanchas, yates y cruceros. El crecimiento, en estas últimas décadas, es tan elevado que actualmente se encuentra saturado el servicio de guarderías de la ciudad. Según datos de Prefectura actualmente hay

[10] Nota "La ciudad gana espacios y descubre rincones ocultos del majestuoso Paraná", Diario La Capital, Sábado 6 de Junio de 1998.

[11] Por ejemplo, en 1986 el Club Náutico Sportivo Avellaneda expande sus instalaciones y compra un predio en la isla "La Invernada" frente al Club a fin de ampliar las actividades náuticas y de recreación con 24.000 m^2. A su vez, en estos años lleva de 200 metros a 500 metros lineales la playa, ganándole al río con su nueva caleta unos 25.000 m^2. Dicho club entre 1984 y 1987, cuadriplica su superficie, pero a su vez, en ese mismo período, incrementa en un 30% su número de socios; mientras que, los deportistas activos -vinculados al río principalmente- se quintuplican, pasando de 700 a 3.500 usuarios.

[12] Por ejemplo, en 1988 se habilita el balneario "El Paraíso" construido por el Municipio de Capitán Bermúdez en la isla Los Mástiles -una formación natural de arena y sedimentos- ubicada frente a la ciudad.

10.200 embarcaciones registradas en Rosario y según registros recientes se inscriben 400 nuevas embarcaciones por año. Si sumamos a este registro los kayaks y piraguas, se estima que el parque náutico total excede las 25.000 embarcaciones. A pesar de que existen más de veinticuatro espacios de guardado entre clubes y guarderías, los mismos se encuentran totalmente saturados. La mayoría de éstos presentan amplias listas de espera -algunas que exceden más de setenta vehículos-.

Asimismo, es notable el crecimiento de estas guarderías y clubes ribereños con amarras y guardado en varios poblados ribereños. Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, San Lorenzo y Pueblo Esther resultan las principales localidades elegidas para incrementar estos espacios -además del aumento de varios emprendimientos residenciales cerrados con amarras exclusivas-. Según datos de la Cámara Náutica de Rosario, este frente ribereño resulta el segundo parque náutico más grande del país, luego del histórico Delta de Buenos Aires.

En este contexto, aumentan también los accidentes náuticos debido a la compleja coexistencia de tantas actividades. Frente al incremento desmedido de estas embarcaciones, se comprueba la presencia de vacíos en la legislación vigente y el desconocimiento de las reglas náuticas por parte de muchos usuarios -como también cambios en sus lógicas debido a la masividad reciente-. Es así que existe una división en el imaginario colectivo de aquellos que abrazaron al río y sus costumbres desde varias décadas atrás y entre aquellos que se acercan en los últimos años (ver anexo del capítulo 9). Por ejemplo un remador histórico de estas aguas plantea:

> "La fisonomía del río y la isla cambiaron muchísimo. En aquel tiempo no era muy común venir al río, era como un destino extraño, y tampoco estaba el puente. El río estaba más asociado al concepto del isleño, del pescador, era como irse al extranjero. Te ibas a la isla y te decían que para qué, si allí no había nada. Justamente, de eso se trata. Era ir a encontrarte con todo lo que no hay en esta costa, en la ciudad. (…) Y no hace mucho tiempo que cambió la imagen del río, de lo que es su gente y sus usos y costumbres. En el río siempre se manejaron determinados niveles de cortesía y buenas costumbres que lamentablemente se fueron perdiendo (…) Si hubiese mayor conciencia, respeto, aprendizaje y capacitación sería buenísimo. Hoy por hoy te das cuenta quién es un hombre de río y quién lo utiliza como moda, quién está de paso"[13] (Diario La Capital, 13 de enero de 2013).

De este modo, cambia totalmente la configuración de las actividades vinculadas al paisaje ribereño y el aumento excesivo de las mismas trae consigo aspectos negativos. Por lo cual, resulta necesario afrontar estas transformaciones desde la planificación y la gestión coordinada, a fin de asegurar la protección ambiental y la identidad propia de este territorio. En este sentido, de vivir a espaldas del río pareciera que hoy se vive solo en torno al mismo -al menos desde la perspectiva turística-. Este cambio del imaginario colectivo se advierte en estos últimos años, por ejemplo desde las crónicas periodísticas:

> "De esa ciudad que vivía "de espaldas al río" ya no quedan rastros en la actualidad. Todo lo contrario. Hoy el gran riesgo que se corre es terminar viviendo de espaldas al resto de la ciudad, quedarse mirando desde la costa hacia afuera en lugar de dirigir la vista y la atención hacia el interior[14]" (Diario La Capital, 24 de enero de 2012).

A continuación desarrollamos los cambios que se producen en el frente costero del Paraná, impulsados por el objetivo de articular la trama urbana con el río, a fin de posibilitar un nuevo espacio de encuentro social. De este modo, durante este período de estudio, se

[13] En nota periodística "Un parque náutico de más de 8 mil kayaks y piraguas" publicado en Diario La Capital, 13 de enero de 2013.
[14] En nota periodística "De espaldas al río o a la ciudad" de Adrián Gerber publicado en Diario La Capital, 24 de enero de 2012.

desatan diversos procesos de transformación en la ribera metropolitana que reconfiguran nuevas territorializaciones que otorgan un nuevo marco de potencialidades para Rosario y su región metropolitana.

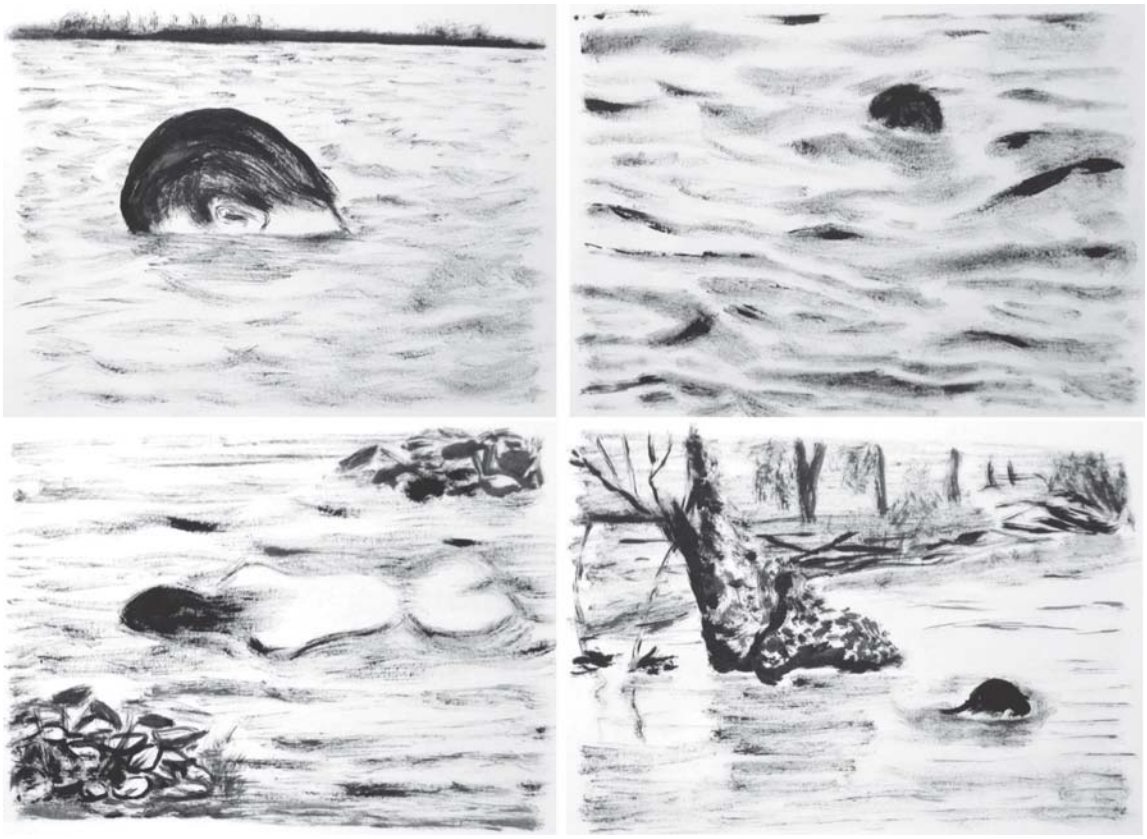


Fig. 3. Serie "Casi boyitas" de Daniel García-. Fuente: daniel-garcia.blogspot.com.ar.

9.2 La recuperación ribereña como espacio recreativo.

La reinvención del río como espacio recreativo constituye una de las transformaciones más significativas realizadas en estos últimos treinta años. Se establecen nuevos vínculos y relaciones con el agua desde el ocio y el esparcimiento. Por un lado, la ciudad de Rosario logra recuperar como espacio público gran parte de su costa central y articula, a través de lineamientos continuos en el tiempo, diferentes espacios de su frente fluvial urbano reestableciendo el diálogo entre el Paraná y el tejido. Este posicionamiento es tomado posteriormente por otras localidades de la región que plantean recuperar su ribera para el disfrute de la población.

Asimismo, como ya mencionamos, la inauguración del puente Rosario-Victoria posibilita una nueva reconfiguración regional y permite "hacer visible" la otra orilla del Paraná. Aquella ribera lejana, distante, ahora se posiciona desde un nodo clave vinculado al paisaje del ocio. Por un lado se abordan las políticas y transformaciones de la ribera de Rosario, precursora de las intervenciones ribereñas regionales y, por el otro lado, se analizan los lineamientos presentes en el resto del frente fluvial metropolitano, desde la perspectiva recreativa y de disfrute del río por parte de toda la población.

9.2.1 Reconversión ribereña de la ciudad de Rosario.

Rosario, en las últimas tres décadas, logra configurar casi en su totalidad un recorrido ribereño público-recreativo, transformando completamente su frente fluvial. Se retoman las históricas expectativas sobre la recuperación de la costa, logrando así concretar el deseo de la población de recobrar gran parte de ese espacio durante mucho tiempo negado. Según plantea el documento del Plan Director de 1991, la recuperación ribereña: "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 micro regional de la ribera y de los sectores desafectados de la actividad portuaria"[15] (Municipalidad de Rosario, 1991).

Asimismo, esta continuidad de políticas se ejemplifica en los lineamientos propuestos en los diversos planes urbanos. Por ejemplo, en el Nuevo Plan Director, presentado en 1999, continúa siendo el sistema Ciudad-Río uno de los proyectos estructurales centrales de Rosario. Como se explica en dicho documento:

> "Este nuevo modo de vinculación de la ciudad con su río se expresa en la condición distinta del acceso a la ribera, hasta hace muy poco tiempo restringida prácticamente en su totalidad; en los nuevos usos que aparecen, en particular aquellos vinculados con la recreación; y, en la construcción de una nueva fachada sobre el río, que simboliza los procesos de cambio que hoy tienen lugar en la ciudad. De esta manera, se pone en marcha una vieja aspiración de la ciudadanía que se remonta a las primeras décadas de este siglo: liberar el borde sobre el río de instalaciones ferroportuarias y convertirlo en un ámbito recreativo de uso público" (Municipalidad de Rosario, 1999).

Entonces la figura del Plan, como explica Adrián Gorelik (2004) por medio de la técnica trae una doble reconciliación: entre el pasado y el futuro, pero también entre la sociedad y la administración pública. De este modo, como desarrollamos en el capítulo 5, el Plan se sitúa en la coyuntura de analizar la ciudad física e incorporarle las capas de las miradas colectivas. En este sentido los planos del plan, también resultan cartografías cargadas de imaginarios, de soñar cómo debería ser la ciudad. Por ejemplo, en el caso del plano del Plan Maestro de la Costa se condensan los deseos de cómo debería transformarse la ribera de la ciudad[16]. La reconversión de este espacio público costero rosarino, es ejemplo de la permanencia de los grandes proyectos urbano-territoriales a través del tiempo y de la voluntad de llevarlos a cabo a partir de la continuidad de la gestión y de las directrices de planeamiento[17]. De manera que, como se registra en parte del imaginario colectivo, la reconversión de la ribera de Rosario conduce a:

> "recuperar el uso de la costa para la ciudad, lo que significa transformar la condición presente de "margen" sin identidad, por la condición de "lugar", como ámbito perteneciente al patrimonio colectivo y representativo de una nueva imagen recreativa y turística de Rosario, convirtiendo esa franja costera en un lugar vivo y urbanísticamente integrado a la ciudad" (Diario La Capital, 27 de Diciembre de 1990).

El proceso de reconversión de la ribera rosarina, si bien resulta un único proyecto estructural, se desarrolla en tres sectores o unidades de actuación delimitadas según sus características particulares, condiciones topográficas-paisajísticas y sus potencialidades de uso. Se concentran así, las diversas acciones y transformaciones, en tres extensos tramos: Costa Norte, Costa Central y Costa Alta Sur. A continuación analizamos cada uno de estos sectores.

[15] Tomo II "Actualización del Plan Regulador y Bases Documentales para la revisión del Código Urbano", Pág. 17.
[16] Según la mirada de técnicos y urbanistas, pero a su vez cargada de la memoria colectiva.
[17] Aún a pesar de los diferentes partidos políticos presentes en el poder ejecutivo en las últimas décadas.

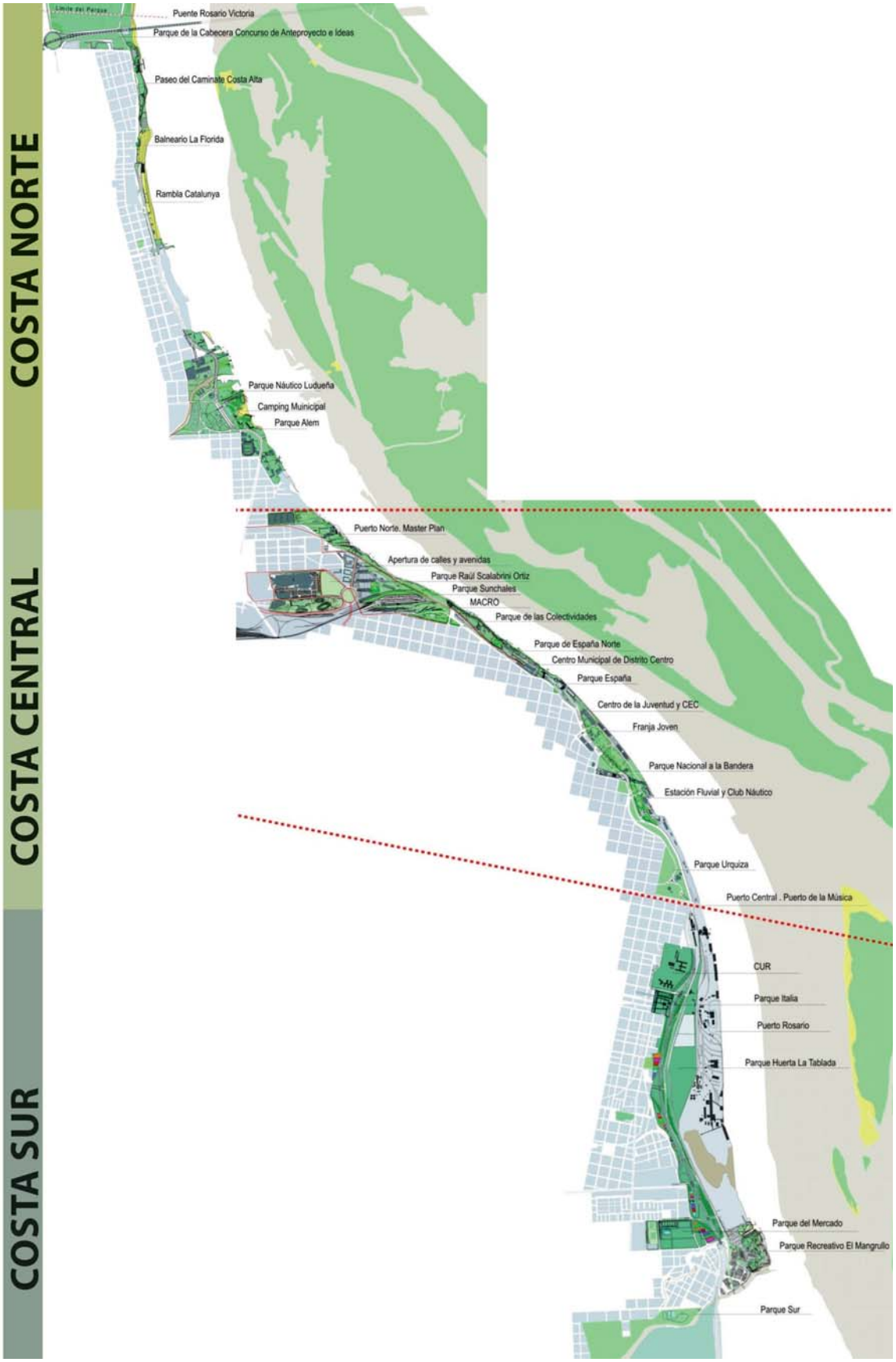


Fig. 4. Plan Maestro de la Costa - Municipalidad de Rosario. Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento MR.

- Reconversión ribereña norte de Rosario.

El sector delimitado como Costa Norte, abarca desde el proyectado Parque de la Cabecera -límite jurisdicción con Granadero Baigorria- hasta la planta potabilizadora de agua -entre las calles Juan José Paso y French-. Gran parte del mismo ha sido históricamente el único enclave de utilización del Paraná con fines recreativos y deportivos de la ciudad desde las primeras décadas del siglo XX. A partir de las intervenciones realizadas desde mediados de la década de 1980, esta franja costera profundiza su vocación vinculada al ocio. Los principales lineamientos que se abordan desde el retorno democrático tienen como objetivo consolidar este sector como corredor recreativo. Para lo cual se realizan diversas obras, entre las cuales se destacan: la recuperación de áreas para uso público, aperturas y conexiones viales, habilitación y extensión de nuevos balnearios, puertos deportivos, camping y sectores de paseo[18]. Se propone así lograr un aprovechamiento integral recreativo-deportivo de la zona ribereña norte de Rosario.

El balneario "La Florida", ámbito por excelencia de disfrute del río por parte de la población, registra un gran incremento de visitantes año tras año. No obstante, el mismo en la década de 1980 registra sólo 350 m de extensión -lo que deriva en un notorio hacinamiento de sus usuarios-. De manera que, en esa década, a través de diversas intervenciones se triplica la superficie de playas que se dividen en tres balnearios: La Florida, Catalunya I (entre las calles Ricardo Núñez y Gallo) y Catalunya II (entre Gallo y Puccio)[19]. Conjuntamente se emprende el proyecto de remodelación de la costanera norte a través de la construcción de diversas estructuras de uso público que puedan dar continuidad a todo el paseo ribereño, a fin de superar las diversas discontinuidades presentes y obtener un mayor uso turístico de esta ribera[20].

Fig. 5. Balneario La Florida - Catalunya I y Catalunya II (Foto año 2005). Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento MR.

En las décadas siguientes se continúa la concreción de diversas obras persiguiendo el objetivo de incrementar el rol recreativo de este tramo ribereño. Por ejemplo, se destaca en 1993 la remodelación completa del balneario La Florida y la ampliación del complejo recreativo del parque Alem. A su vez, otras de las intervenciones más significativas son el Paseo del Caminante y el muelle en Costa Alta, inaugurados en 1997. Este espacio

[18] Asimismo, este sector registra en parte de su frente fluvial un área ocupada por asentamientos irregulares de familias de pescadores -quienes viven aquí por la proximidad del río-. Por lo cual, se otorga a estos habitantes terrenos de la zona ribereña no utilizados para la obra, construyendo a su vez una galería techada para que puedan comercializar sus productos.

[19] En las mismas cada concesionario se encuentra a cargo de construir el equipamiento necesario como: sanitarios, bares, restaurantes con terrazas al río, entre otros.

[20] Por un lado, se propone aprovechar la belleza del paisaje inexplotado de esta zona, brindándose al río sin obstáculos, y por el otro mejorar el saneamiento del sector. Para lo cual se requiere modificar las cañerías de descarga para controlar los desechos en la costa, como también la existencia de residuos y sustancias flotantes en la misma. Como sostiene el Intendente Hector Cavallero, quien inaugura las obras en 1990, "lo más importante que se ha hecho aquí es el trabajo de saneamiento, ya que este lugar era un verdadero pantano cloacal, y fue necesario un trabajo muy intenso".

recreativo consiste en un paseo peatonal de más de 600 metros de longitud, construido bajo la barranca, que culmina en un muelle ubicado aproximadamente a 50 metros de la costa.

Fig. 6. Paseo del Caminante (Foto año 2005). Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento MR.

Asimismo, frente al incremento del rol náutico-deportivo y turístico del río en la costa norte de Rosario, se multiplica aceleradamente la plaza náutica, las guarderías, caletas y amarras. Este sector es escenario principal de dicha transformación, especialmente en torno de los diversos clubes privados que se encuentran en gran parte del mismo. En este sentido, se instaura un gran debate sobre la condición de *publicidad* de este recorrido, ya que justamente, gran parte de esta superficie ribereña se encuentra ocupada por asociaciones privadas -pero mayormente asentadas en terrenos municipales-. Es decir, la cesión de permisos de uso y explotación a clubes privados sobre la costa ha vedado el libre acceso al río a gran parte de la población[21]. Esto se articula con el debate en torno al camino de sirga[22], dado que estas instalaciones se encuentran, a su vez, en los 35 metros que dispone la ley. Por lo cual, esta franja ribereña, debería consistir en un camino público y libre de construcciones[23].

Fig. 7. Sector Costa Norte prácticamente ocupada de clubes privados -con numerosas caletas y amarras-. Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento MR.

Es de remarcar que si bien han pasado casi treinta años del inicio de la transformación de este sector, aún este proceso se encuentra en curso. Nuevas obras y proyectos se llevan a cabo actualmente en este tramo, como el Parque Náutico Ludueña[24] y el nuevo Acuario Río Paraná. Asimismo, también continúan presentes diversas críticas y posiciones encontradas respecto a la ocupación efectiva de esta franja ribereña. De este modo, diversos debates se encuentran vigentes, lo que nos conduce a reflexionar sobre que significa que la costa sea un bien público, quiénes tienen efectivamente acceso a ella y como se lleva a la práctica la restitución del diálogo entre los ciudadanos y el río.

[21] Mayormente a principios de la década de 1980.
[22] Planteado por los Arts. 2.639, 2.640 y 2.750 del Código Civil y el Decreto N° 61.327/40 del Gobierno Nacional.
[23] Vamos a profundizar sobre este tema en el capítulo siguiente, denominado "Ecotopo ribereño", en el apartado 10.4 "Legislación ambiental".
[24] Transformación del borde norte del Parque Alem sobre el Arroyo Ludueña, a través de diversas instalaciones y equipamientos. Se plantean espacios públicos junto a un complejo náutico-recreativo que presenta guarderías y amarras para veleros y cruceros, bares, salón de eventos, entre otros.

- *Reconversión ribereña del área central* de Rosario.

La transformación de la ribera central de Rosario constituye una de las reconversiones más significativas, desde la perspectiva recreativa, de todo el frente costero urbano de la región. La liberación del uso productivo de estas tierras y su refuncionalización en espacio público constituye uno de los anhelos y de los proyectos recurrentes de mayor jerarquía en la historia de la planificación local. Como explicamos en el capítulo 7, las marcas ferro-portuarias existentes en este sector urbano son mayormente revalorizadas a partir de una nueva mirada sobre el patrimonio territorial.

Fig. 8. Reconversión costa central de Rosario (en curso) fotografiada desde el río Paraná - Año 2012.
Fuente: Fotografías de la autora.

Este tramo abarca desde el Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz hasta la prolongación de la Avenida Pellegrini. Son numerosas las voces que reclaman recuperar este "gran balcón al río". Frente a la continuidad de directrices y políticas de intervención, el sector ribereño del área central de la ciudad se convierte en un parque polifuncional, conformando un continuo de espacios públicos entre: el Parque Sunchales, Parque de las Colectividades, Parque España, Parque Nacional a la Bandera, Estación Fluvial, Clubes Náuticos y la futura incorporación de la Zona Franca de Bolivia. Dado que este sector históricamente ha correspondido a infraestructuras ferroviarias y portuarias, la jurisdicción estatal de estas tierras ha contribuido a la gestión para su transformación en espacios públicos[25]. Según sostiene el Plan Maestro de la Costa, la ribera central de Rosario:

> "asume el rol predominante de costa recreativa pública y cívica, debido a que son tierras e instalaciones del dominio municipal o provincial (este último comprende el área portuaria asignada por el ENAPRO a desarrollo urbano), destinadas a actividades de esparcimiento y turísticas, casi en su totalidad, e íntimamente relacionadas con la centralidad tradicional de la ciudad" (Municipalidad de Rosario, 2007).

Esta franja fluvial se posiciona como el espacio urbano de principal atracción turística de la ciudad. Es decir, representa la imagen de marketing urbana. Asimismo, se constituye como un ejemplo emblemático a escala nacional de recuperación de *waterfronts* urbanos para espacio público. No obstante, a pesar del valor que presenta esta reconversión ribereña,

[25] Especialmente a partir de la Ley Nacional N° 24.149 de 1992 de Cesión de tierras que dispone a título gratuito aquellas infraestructuras no privatizadas, pertenecientes al Estado Nacional, a favor de las provincias, municipios y comunas. Sobre este tema se remite al lector a los capítulos 6 y 7.

resulta necesario reflexionar sobre el rol efectivo de la transformación de este sector en el conjunto del sistema ribereño -urbano y regional-. Es decir, requiere que debatamos y nos preguntemos colectivamente acerca de: ¿Qué sectores de la población se apropian cotidianamente del mismo? ¿Cómo se vincula este espacio estratégico central en relación a los de la periferia urbana? ¿Resulta un espacio público inclusivo de encuentro de todas las clases? ¿Qué políticas complementarias son necesarias implementar para lograr una mayor equidad en el uso recreativo de estos espacios? Estas son solo algunas preguntas directrices con el fin de que mantengamos una reflexión crítica permanente sobre las transformaciones que ocurren en este sector estratégico y sobre cómo articularlas con las aún pendientes.

- Reconversión ribereña sur de Rosario, -desde el enfoque recreativo-.

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).

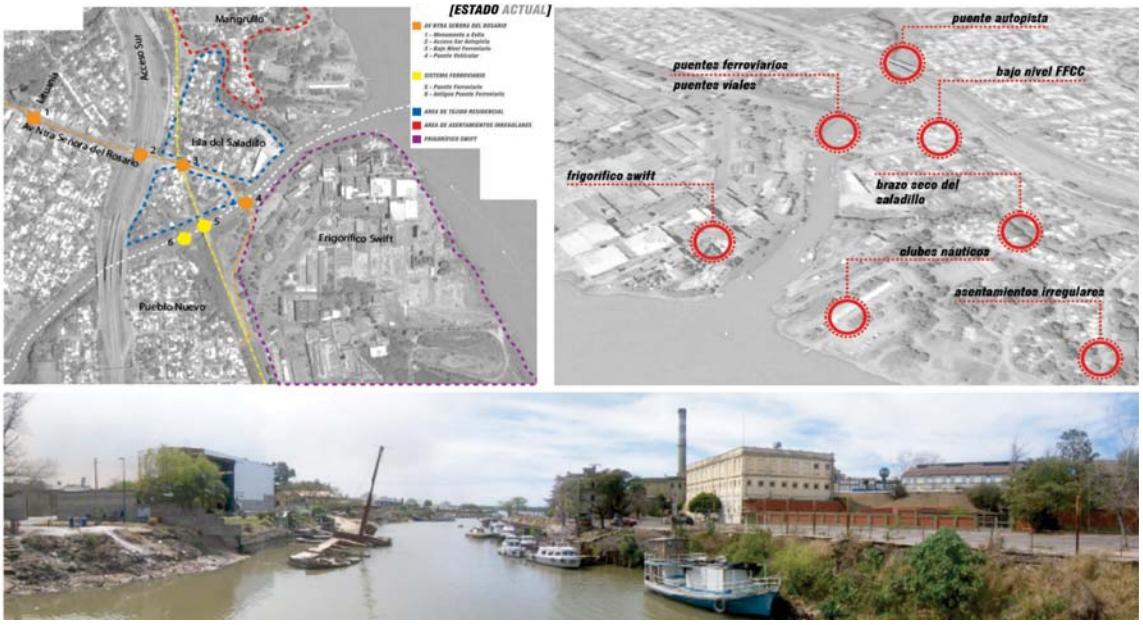


Fig. 9. Estado de situación 2009 de la ribera baja sur de Rosario, en la desembocadura del arroyo Saladillo-. Fuente: Archivo Dirección General de Coordinación Metropolitana - MR.

El sector de barranca alta, está limitado por la Avenida Pellegrini al norte, la calle Lamadrid al sur; el eje constituido por la Avenida 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 -cercanos a estas instalaciones[26]- y clubes con equipamiento de guarderías náuticas.

[26] Ver anexo correspondiente al capítulo 8 - Asentamiento irregular "El Mangrullo"-.

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. Como veíamos en los casos anteriores, la ribera de Rosario se reposiciona como el espacio turístico-recreativo principal de la ciudad -atrayendo además nuevas inversiones y generando especulaciones inmobiliarias al tejido lindante-. No obstante, la costa sur es relegada completamente de esos nuevos agenciamentos, presentando 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.

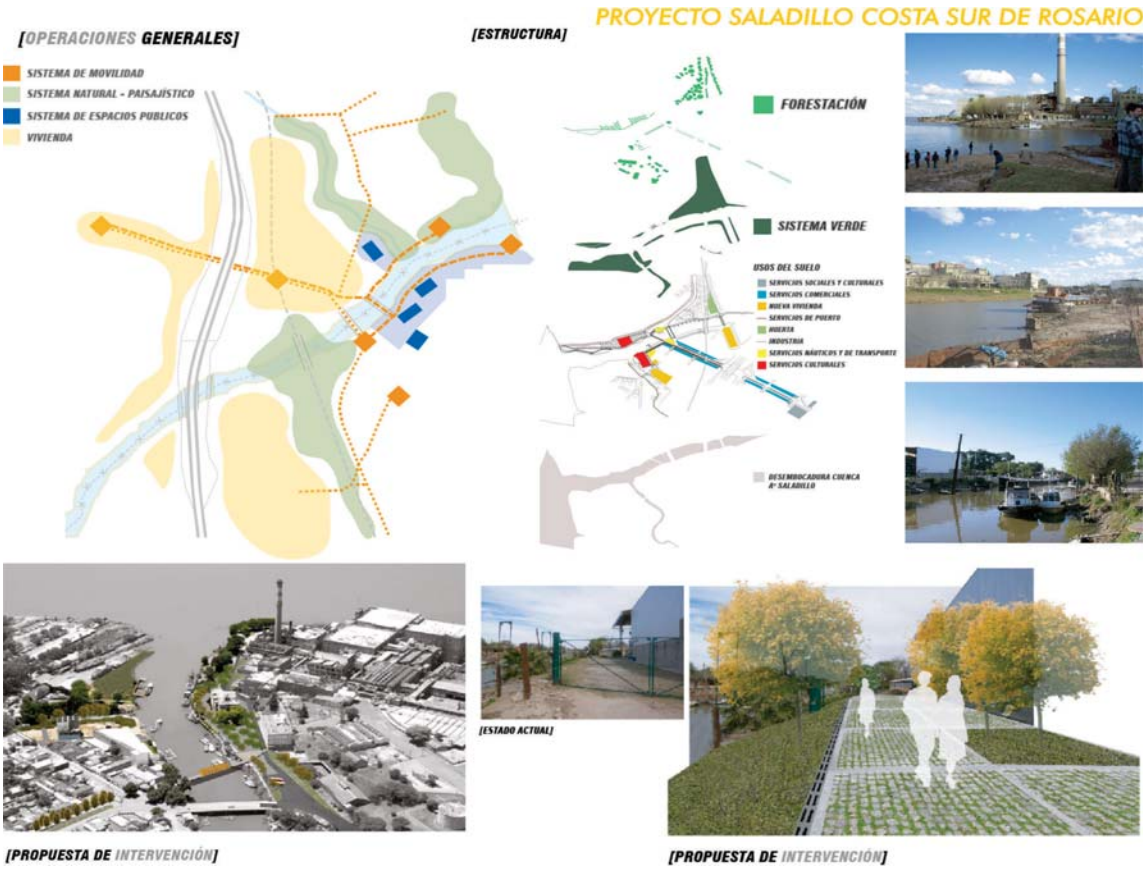


Fig. 10. Proyecto de reconversión ribereña sur de Rosario. Fuente: Proyecto realizado en la Dirección General de Coordinación Metropolitana de la MR[27].

Sin embargo, a pesar de la desidia existente en este fragmento urbano, también se proponen diversos proyectos y enclaves de recuperación paisajística con gran potencial de transformación urbana y territorial. Entre ellos se destacan: la construcción del Parque Ribereño El Mangrullo[28]; la preservación ambiental de la barranca sur; y el completamiento y articulación del sistema de espacios verdes denominados "de interfase puerto-ciudad"[29]. 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[30]. De todos modos, la mayoría de estas propuestas

[27] Del cual la autora de la presente tesis formó parte del desarrollo del mismo.
[28] En el marco del Plan Maestro de reconstrucción de borde del Arroyo Saladillo.
[29] 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
[30] En coordinación con el Municipio de Villa Gobernador Gálvez. Ver propuesta de transformación en el anexo correspondiente al capítulo 7.

aún siguen siendo una cuenta pendiente. Por lo cual, este sector todavía resulta expectante de nuevas territorializaciones inclusivas, a fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

9.2.2 Reconversión ribereña de las localidades de la Región Metropolitana de Rosario.

En los últimos años, frente al cambio de mirada del río como paisaje vinculado al ocio[31], diversas localidades ribereñas metropolitanas comienzan a establecer una mayor relación recreativa con el Paraná y sus afluentes. Por ejemplo, la ribera occidental norte, a pesar de presentar una marcada condición productiva también posee enclaves para el disfrute del río:

Si bien el poblado de Timbúes se encuentra alejado del frente costero del Paraná, su jurisdicción está prácticamente rodeada de componentes fluviales[32], presentando una vasta extensión ribereña. Por un lado, el espacio elegido por sus habitantes para las actividades recreativas es la ribera del Carcarañá[33], pero por el otro lado, el sector ribereño del Coronda y del Paraná posee una extensión de 23 km aproximadamente y presenta características topográficas excepcionales: barrancas altas -con sectores de vegetación nativa-, algunos tramos de bañados en su parte inferior, un par de bajadas naturales al río, áreas de reserva natural, entre otras.

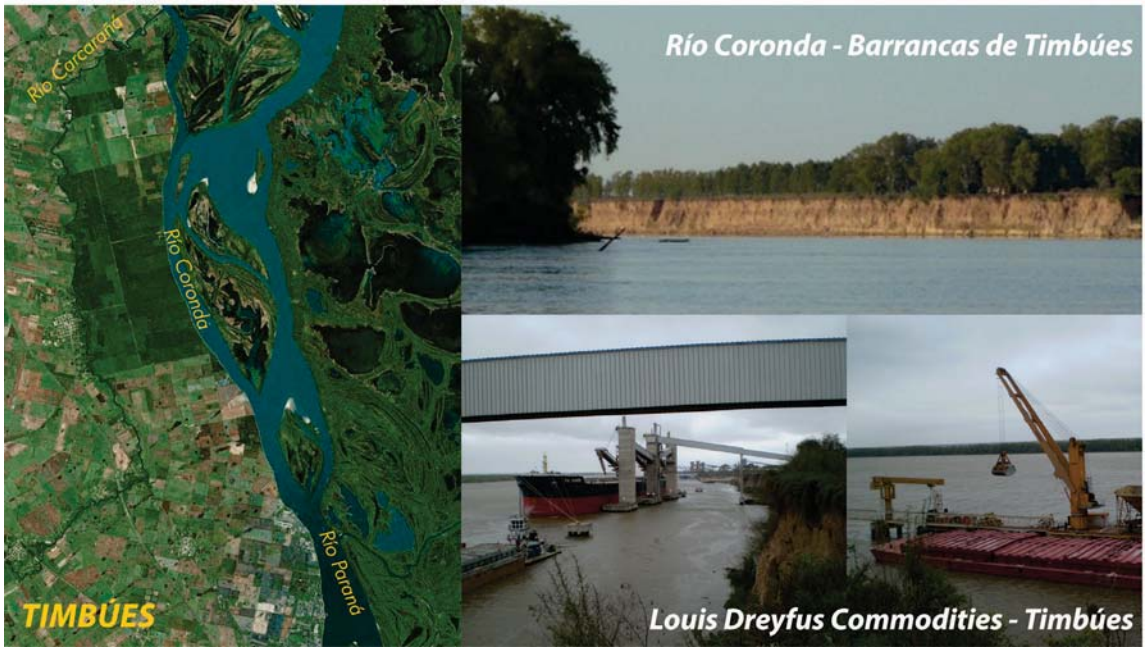


Fig. 11. Frente ribereño jurisdicción Timbúes. Fuente: Google Earth, fotografía de Guarú del Río y fotografías de la autora.

No obstante, actualmente dicho frente fluvial se encuentra en proceso de ocupación de grandes predios productivos. Firmas como Agrium, ACA, Noble Argentina, Louis Dreyfus,

[31] Especialmente a partir de los antecedentes de la transformación del frente costero de Rosario.
[32] La localidad de Timbúes se encuentra mayormente delimitada por los ríos Carcarañá, Coronda y Paraná.
[33] En la misma se presentan diversos sectores destinados al ocio como: el Complejo la Olla, Rincón de Timbúes y Costa Timbó. Estos complejos recreativos con acceso al río Carcarañá presentan cabañas y diversos servicios e instalaciones. Se destaca especialmente Costa Timbó, ya que resulta un predio de 184 hectáreas que aborda un Club de Campo Residencial que posee bosque propio, canchas de golf y de tenis, club de pesca, entre otros servicios e instalaciones -como spa, salón de eventos, *club house*, etc.-. No obstante, es de remarcar que los mismos son de propiedad privada.

Termoeléctrica José de San Martín han adquirido importantes parcelas aledañas[34], de manera que han quedado caminos comunales en su interior -usándolos de forma exclusiva-. Asimismo, las bajadas también han sido usurpadas por estas empresas privadas y sólo queda una de uso público. De este modo, la franja territorial este de la jurisdicción está inaccesible a la población. Los caminos que atraviesan la misma, como la Av. Brigadier López, Darwin y Av. Cacique Mangoré, están en muy mal estado dado el alto caudal de camiones que transitan diariamente. Esta situación se complejiza porque los lineamientos de planificación esbozados por la comuna de Timbúes proponen seguir ocupando con usos portuarios-industriales todo el frente fluvial del Coronda-Paraná.

Sin embargo, en la desembocadura del Carcarañá en el Coronda existe un área de reserva histórica ecológica de gran valor natural. En ésta se encuentran componentes de fauna y flora a preservar. Se destaca especialmente un bosque de espinillos autóctonos. Pero su acceso resulta prácticamente inaccesible para la población, ya que además de pertenecer a un predio privado no existen caminos en condiciones para poder llegar al mismo[35]. Por otra parte, también resulta de gran relevancia el predio de la ex-estancia Rincón de Grondona, que consiste en un área de riqueza paisajística natural con componentes patrimoniales de gran importancia -tanto para la historia local como regional[36]-. El mismo actualmente pertenece al Sindicato de Ceramistas, está subutilizado y presenta grandes condiciones de deterioro[37]. Al igual que la reserva, tampoco es accesible para los ciudadanos. Además, las islas presentes en este sector -Los Pájaros, Encanto Chico y Encanto Grande- resultan componentes de gran potencialidad para su uso recreativo y turístico. No obstante, también pertenecen a actores privados.

Fig. 12. Frente ribereño jurisdicción Timbúes. Fuente: Fotografías de la autora.

[34] Este proceso sigue actualmente en expansión.
[35] Es de remarcar que la mayoría de la población local nunca ha accedido a dicho predio y no lo conocen.
[36] Ver capítulo 7 -Patrimonio territorial metropolitano-.
[37] Este predio décadas atrás, a través de un convenio del Sindicato de Ceramistas y la Comuna de Timbúes, era utilizado como ámbito de recreación y campamento para colegios y grupos juveniles. No obstante, posteriormente dejó de utilizarse por cuestiones políticas-institucionales. Además se destaca que junto a este predio se encuentra un loteo que, si bien está en las bases catastrales de la provincia de Santa Fe, nunca fue ocupado.

De este modo, en este caso se identifica una preponderancia de los intereses privados por sobre el Estado. La comuna de Timbúes resulta muy débil desde el punto de vista institucional -recordemos que es un pueblo de poco más de 4.000 habitantes- para afrontar procesos de transformación que responden a demandas de capitales exógenos, de grandes empresas o de privados con amplias extensiones de tierras. En este sentido, es de suma relevancia la articulación con otras jurisdicciones y niveles estatales, como el fortalecimiento local y la participación activa de sus ciudadanos.

Junto a la jurisdicción de Timbúes se encuentra la ciudad de Puerto General San Martin -PGSM-. Dado que esta localidad posee prácticamente todo su frente costero ocupado por usos productivos-portuarios, se utiliza como ámbito paisajístico-recreativo la margen norte del arroyo San Lorenzo. Paradójicamente, esta situación resulta opuesta a la que se plantea en la vecina ciudad de San Lorenzo. Ya que, en ésta última desde hace unos años se comienza a recuperar la ribera del Paraná para usos recreativos y se condensan las actividades productivas en el mencionado arroyo -al contrario que PGSM-. De manera que, se produce un escenario conflictivo: mientras el margen norte del arroyo es un ámbito de disfrute, la costa sur es utilizada como descarga de desechos industriales contaminantes. Ambos municipios, se encuentran imbricados en un conflicto de intereses opuestos. Esto sucede por la toma de decisiones localistas y la falta de políticas consensuadas y articuladas para este territorio, las cuales deben ser integradas y asentidas por todos los actores y jurisdicciones implicadas.

Fig. 13. Conflicto de intereses sobre el arroyo San Lorenzo - Puerto General San Martín y San Lorenzo. Fuente: Archivo Metropolitana MR y fotografías de la autora.

No obstante, a pesar de la predominancia de usos productivos en la ribera del Paraná en Puerto General San Martín, también este frente fluvial registra algunos enclaves recreativos. Entre los más significativos se encuentran: el "Lugar Histórico Nacional Batalla de Punta Quebracho", que además de su valor patrimonial es un espacio público recuperado con mirador al río; y la Bajada del Morro, en la prolongación de calle Sarmiento, a través de la cual se accede a la barranca inferior de Bunge Muelle Pampa, con una pequeña playa

natural. A su vez, desde el área de turismo de la localidad se promueve "vivir el río". Por lo cual, se proponen recorridos recreativos desde el puerto de cabotaje de PGSM a fin de apreciar el paisaje productivo y recorrer las islas ubicadas frente a la localidad[38].

Fig. 14. San Lorenzo - Transformación del frente ribereño del Paraná. Fuente: Municipalidad de San Lorenzo y fotografías de la autora.

La localidad de San Lorenzo, a pesar de resultar uno de los principales polos exportadores, también es una de las principales ciudades de este corredor que establece en los últimos años una política de apertura de la ciudad hacia el Paraná. La misma se propone recuperar su frente costero para actividades recreativas. Se destaca el Paseo de la Libertad, inaugurado en 2009 y ubicado en la barranca a la altura del Campo de la Gloria. Éste constituye uno de los principales ejemplos de espacio público costero de la ciudad, resultando el principal mirador al río y sus islas. A su vez, en la última década se concreta el paseo ribereño de más de mil metros ininterrumpidos desde calle Tucumán hasta la bajada de calle San Luis. Además cuenta con grandes componentes recreativos y de disfrute fluvial como el Polideportivo Municipal y el Club Náutico. De este modo, cultura, recreación y prácticas deportivas resultan la tríada sobre la cual se rearticula la trama urbana con el Paraná, tanto para disfrute local como para atracción turística en esta localidad.

Fray Luis Beltrán si bien presenta la mayor parte de su frente costero destinado a actividades productivas, también posee enclaves recreativos vinculados con el río. Entre ellos se destaca el Camping Municipal y la Bajada Quinta Zelaya. En relación a esta última recientemente se ha construido el Paseo Quinta Zelaya, incorporando diversos servicios recreativos, deportivos y de pesca. Asimismo, la ciudad de Capitán Bermúdez también recupera parte de su ribera para el disfrute de su población. Son de relevancia: la Avenida y el Parque de la Costanera; la bajada Sarmiento -conocida como de Los Pescadores-; la bajada de Las Lanchas; el Club Náutico Bermúdez; y la Isla Los Mástiles, ubicada frente a esta localidad. No obstante, aún se encuentran grandes espacios fluviales expectantes[39] -de propiedad privada-, que constituyen áreas de oportunidad para efectivizar una reconversión continua e integral de su ribera.

[38] La página web de la Municipalidad de PGSM, promociona poder vivenciar "las costumbres y vida del islero", así como conocer la flora y la fauna: www.mpgsm.gov.ar/ciutur.php#parque.
[39] Se destacan: el predio del Seminario San Carlos Borromeo, el frente costero de la fábrica FAIART Argentina, el Barrio y el bosque de Celulosa.

La ciudad de Granadero Baigorria posee diversos nodos de vinculación con el río. Se destacan principalmente: la Avenida Costanera Santa Rita -si bien no es continua en toda la ciudad, presenta en su totalidad una gran extensión-; diversas bajadas de la ciudad a la costa -especialmente El Espinillo y La Estrada-; la Reserva Baigorria; y la Ciudad Deportiva del Club Rosario Central. Asimismo, en los últimos años se incrementan las guarderías y caletas de embarcaciones como Boating Granadero Baigorria -norte y sur-, y Tifón Water Planet -en construcción-. No obstante, a pesar de los distintos focos recreativos y de encuentro con el Paraná, la ribera de esta ciudad se encuentra fragmentada por diversos usos -residenciales, productivos, recreativos y presenta también diversos asentamientos irregulares (ver capítulo 8)-. Si bien la coexistencia de usos no necesariamente resulta problemática, sí lo es cuando éstos no se encuentran coordinados con políticas integrales.

Fig. 15. Frente costero de Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez y Granadero Baigorria. Fuente: Municipalidades de Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez y Granadero Baigorria - fotografías de la autora.

En la ribera occidental sur[40], se presentan numerosos sectores de oportunidad para nuevos desarrollos paisajísticos y públicos-recreativos. No obstante, también se registran políticas contradictorias de usos del suelo y la carencia de una planificación articulada entre todas las localidades estudiadas:

Por ejemplo, la ciudad de Villa Gobernador Gálvez -VGG-, desde las primeras décadas del siglo XX presenta gran parte de su frente fluvial ocupado por frigoríficos. Además, si bien existen sectores libres en la costa, éstos no se encuentran integrados a la planta urbana y no presentan políticas o lineamientos en pos de su recuperación como espacio público o de articulación con el tejido. De lo contrario, se encuentran ocupados mayormente por

[40] Como ya explicamos, la franja ribereña sur -a diferencia del corredor norte-, no se encuentra conurbada, presentando grandes extensiones de suelo rústico ribereño.

asentamientos irregulares. Asimismo, el arroyo Saladillo -que separa la jurisdicción de Rosario con VGG- posee altos niveles de contaminación y vulnerabilidad ambiental, debido a los desechos industriales que se vuelcan en sus aguas y a los basurales presentes en sus márgenes. No obstante, en esta localidad existen espacios expectantes de transformación con gran valor potencial para actividades de uso público. Por ejemplo, se destacan el Parque Regional Sur y las diversas propuestas para el reordenamiento y saneamiento de las márgenes del Saladillo[41].

Fig. 16. Frente costero de Villa Gobernador Gálvez, Alvear y Pueblo Esther. Fuente: Archivo fotográfico Metropolitana MR y fotografías de la autora.

Una situación similar presenta la localidad de Alvear, cuya ribera se encuentra prácticamente ocupada de usos productivos y portuarios -empresas Cargill y Ultrapetrol-. Solo está disponible un fragmento de costa baja de gran valor paisajístico pero que, como en casos anteriores, está usurpada por asentamientos irregulares. Asimismo, resultan conflictivas las políticas de uso y ocupación en torno al arroyo Frías -límite entre las jurisdicciones de Alvear y Pueblo Esther-. Ambas localidades poseen lineamientos opuestos en torno al mismo. Por un lado, Alvear habilita la localización del Parque Industrial junto al arroyo -y de otras instalaciones productivas-, por lo cual el Frías es utilizado para el volcado de desechos de estos componentes. Por otro lado, Pueblo Esther lo aprovecha con fines paisajísticos-recreativos. De manera que se manifiestan diversos conflictos y tensiones entre ambas localidades dada la degradación que presenta dicho arroyo[42]. Además, en su desembocadura se localiza un asentamiento de pescadores que ve afectado su trabajo

[41] La Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario se encuentra realizando un Plan Maestro de reconstrucción del borde del arroyo Saladillo. El mismo engloba cuatro Planes Especiales y diversos proyectos puntuales. El saneamiento de los arroyos resulta un tema pendiente y de relevancia desde el Plan Regulador de 1935.

[42] También la planta de tratamiento de desagües cloacales de Alvear vierte los desechos al arroyo Frías.

debido a los altos niveles de contaminación que se registran y que producen la muerte de peces. Nuevamente se destaca la carencia de políticas integrales territoriales a nivel de la región metropolitana sobre estos aspectos.

En la comuna de Pueblo Esther, a diferencia de las dos últimas localidades analizadas, el frente costero es predominantemente residencial y recreativo -si bien se presentan areneras y una fábrica de barcazas-. No obstante, la misma está ocupada mayormente por lotes privados hasta el río. Sin embargo, también se presentan diversos enclaves de uso público, como: la bajada junto al arroyo Frías, el sector de costa baja junto a su desembocadura, el Parque Vernazza, el Paseo Ribereño, la bajada Rimoldi y el Camping Municipal Pueblo Esther. Asimismo, en el año 2012 la provincia de Santa Fe entrega a la comuna el usufructo[43] de las islas Garibaldi y N° 10, localizadas frente a su frente costero, para el desarrollo de actividades turísticas y recreativas.

La ribera de la localidad de General Lagos presenta diversos espacios de oportunidad, especialmente el sector de costa baja y la isla perteneciente a la misma. No obstante, en los últimos años, se produce una aceleración de su transformación a través de la construcción de nuevos barrios cerrados -como Puerto Paraíso[44] (ver figura 17)-. Asimismo, también se encuentran las plantas industriales de Basf y Louis Dreyfus Commodities junto a grandes predios rurales -latentes a ser ocupados por nuevas componentes productivas-portuarias-. De manera que, resulta indispensable poder definir lineamientos de ordenación territorial y políticas de usos del suelo coordinadas, a fin de que la transformación de este frente fluvial no esté conducida por las demandas del mercado y las presiones económicas.

Fig. 17. Transformación del frente ribereño en General Lagos. Años 2002 y 2014. Fuente: Google Earth.

El frente costero de Arroyo Seco se encuentra fragmentado por usos productivos, residenciales[45] y recreativos -principalmente clubes privados-. También en esta ciudad se registra una alta contaminación de los arroyos y cañadas que atraviesan el territorio. El Arroyo Seco y el canal Saboca[46] reciben los desechos y descargas de distintas plantas industriales[47] -como de la empresa Arcor y de los diversos frigoríficos ubicados sobre el arroyo-. Este sector ribereño se caracteriza por presentar diferentes situaciones topográficas: barranca alta y baja, bajíos y planicies de inundación con vegetación natural de gran relevancia. Es de destacar que también posee varias bajadas y miradores de acceso público, como fragmentos expectantes de transformación con condiciones favorables para usos

[43] A través de un contrato de comodato por 20 años de duración.
[44] El mismo es construido en un predio de relevancia histórica y con caleta propia que modifica ampliamente este paisaje ribereño y el sector de bañados. (Ver capítulo 8 y su anexo correspondiente).
[45] Se destacan los barrios del Puerto y Acevedo.
[46] Este canal presenta un nivel de contaminación tan alto que desde el municipio se prevé su entubamiento.
[47] Como también presenta diversos basurales en sus márgenes y lagunas de tratamiento de líquidos cloacales del municipio.

recreativos. No obstante, en los últimos años también en esta localidad se suceden nuevas aprobaciones para la reconversión de grandes superficies de tierra rural a urbana, alejadas del tejido de la ciudad[48], a fin de la construcción de nuevos barrios privados como "Tierra de Sueños Boating" -de 100 hectáreas de superficie-[49].

Fig. 18. Frente costero de General Lagos y Arroyo Seco. Fuente: Fotografías de la autora.

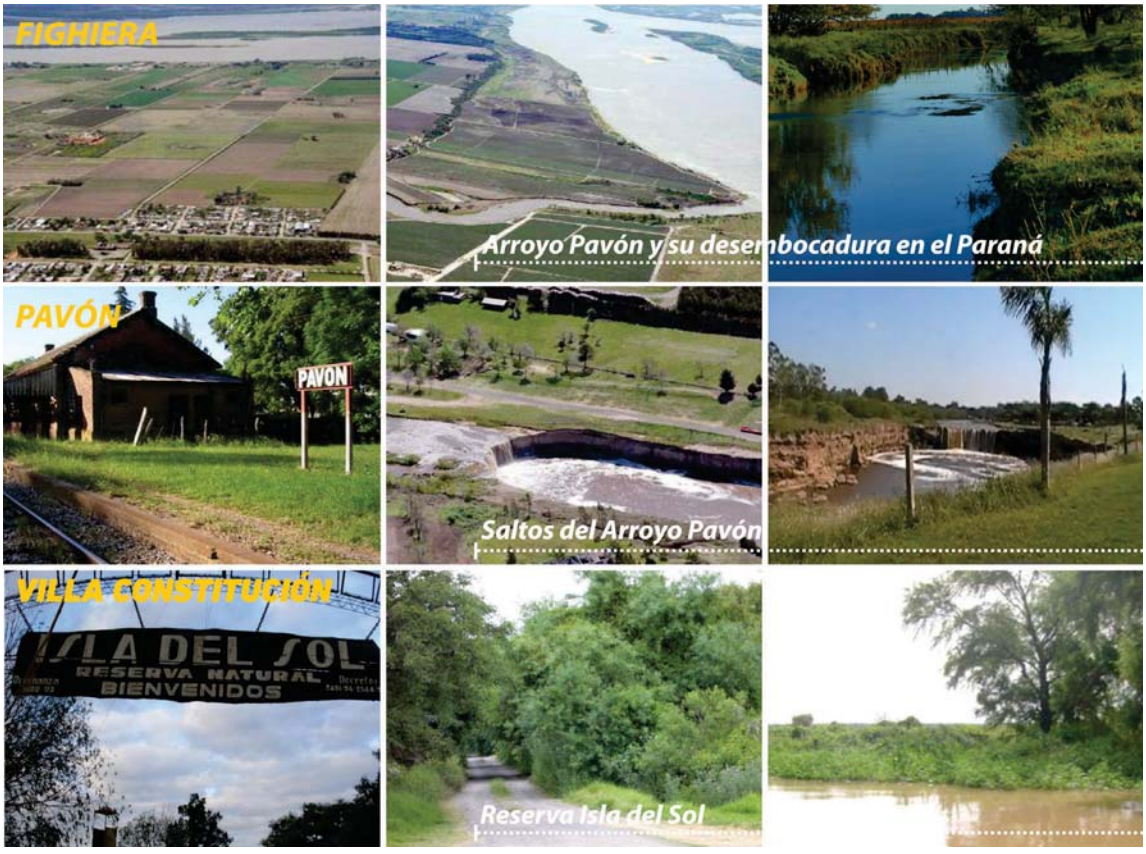


Fig. 19. Frente costero de Fighiera, Pavón y Villa Constitución. Fuente: www.atlasdeladiversidad.net, Municipalidad de Villa Constitución y fotografías de la autora.

[48] Favoreciendo la dispersión del territorio y fomentando urbanizar nuevas tierras carentes de infraestructuras, cuando aún la planta urbana de la ciudad presenta grandes vacíos expectantes a ser completados.
[49] Ver capítulo 8 y su respectivo anexo.

Una situación análoga existe en la localidad de Fighiera, en la cual se convierten 80 hectáreas de suelo rural frentista al río Paraná para la realización de un barrio cerrado distante del tejido urbano del pueblo[50]. La propuesta de esta urbanización privada propone la construcción de dos caletas propias. De este modo, se verifica la modificación de este paisaje ribereño -especialmente de la destrucción de parte de bañados presentes en este sector-. La ribera de Fighiera posee un bajo nivel de ocupación y presenta un paisaje de gran riqueza para su utilización recreativa -que incluya políticas de protección ambiental-. La misma posee barrancas y extensas áreas de costa baja con presencia de vegetación nativa, diversas bajadas y miradores accesibles al uso público.

Se destaca además el club de pescadores, los Bañados de Fighiera y la isla el Novillito. A su vez, el arroyo Pavón -limítrofe de las localidades de Fighiera y Pavón-, resulta un componente de enorme potencial turístico. Este componente fluvial posee características de gran relevancia, destacándose su salto de agua, el tramo en cañón con barrancas forestadas -y acceso a miradores sobre el mismo-. La localidad homónima a este arroyo se encuentra delimitada por su curso principal y por su brazo seco -sector ocupado únicamente por actividades rurales-. Es de remarcar que dicho brazo seco delimita con la Isla del Sol[51]-en jurisdicción de Villa Constitución-, una reserva ecológica de 120 has que presenta diversos componentes de biodiversidad de relevancia[52]. Esta isla constituye un enclave recreativo, turístico y cultural de gran valor.

Además de esta reserva ambiental, el frente costero de la ciudad de Villa Constitución se encuentra ocupado por distintos usos. Predominan los grandes componentes portuarios y productivos -como el predio de Acindar-, y también residenciales. No obstante, se registran enclaves paisajísticos de gran valor para uso recreativos como: las playas naturales públicas -en gran parte ocupadas por asentamientos irregulares-, bajíos y planicies de inundación, el paseo ribereño inferior y especialmente el sector de la desembocadura del Arroyo del Medio.

Asimismo, como planteamos anteriormente, la orilla oriental del Paraná se reposiciona en los últimos años como foco recreativo de la Región Metropolitana de Rosario. La ciudad de Victoria incrementa su rol turístico a través de diversas actividades vinculadas al río y sus islas, son ejemplo de ello las mejoras y construcción de balnearios, el incremento de los puertos deportivos, los muelles de pesca y la realización de la avenida costanera[53]. A su vez, esta nueva apropiación recreativa también atrae a nuevas inversiones económicas: el Casino Victoria y Hotel Sol Victoria de cinco estrellas, el parque temático y termal Victoria del Agua, además de los ya mencionados procesos de urbanización para la construcción de nuevos barrios cerrados asociados al río y sus actividades lúdicas.

De este modo, comprobamos que el privado -a través de los promotores inmobiliarios o de las firmas de capitales predominantemente extranjeros- presenta un rol muy fuerte en la definición de los lineamientos de transformación del frente fluvial, denotando un debilitamiento del rol del Estado. Justamente debería ser este último el actor principal que

[50] Recordamos que esta localidad posee sólo 5.000 habitantes.
[51] La "Reserva Natural Isla del Sol" es creada el 18 de Junio de 1993 y posteriormente es incluida en el Sistema Natural de Áreas Protegidas que preside la Administración de Parques Nacionales de la Nación.
[52] Los albardones bajos se encuentran ocupados por bosques de sauce criollo y aliso de río, a su vez contiene en su interior diversas lagunas en las cuales se desarrollan comunidades herbáceas hidrófilas. También se destacan el ceibo, el curupí, el sauce colorado, el espinillo, el canutillo y el chilca -todas estas especies autóctonas-. Además en la isla existe una gran diversidad de fauna. Se destacan: carpinchos, lobitos de río, coipos y distintas aves del ecosistema isleño.
[53] Encontrándose en curso el proyecto del parque lineal ribereño con equipamientos turísticos-recreativos dentro del Plan Maestro del Frente Costero.

establezca, conduzca y fiscalice las políticas de intervención territorial, en pos del beneficio de toda la población.

Fig. 20. Ciudad de Victoria y sus islas. Fuente: Municipalidad de Victoria y fotografías de la autora.

9.3 Nuevo rol del turismo regional.

Durante estas últimas tres décadas cambia completamente la función turística de Rosario y su región. El rol paisajístico-recreativo que adquiere el río y sus islas posiciona al sector de estudio en un nodo de gran atracción de visitantes. No obstante, este posicionamiento se construye de forma gradual en el tiempo, comenzando con aspiraciones bajas -y prácticamente limitado a la ciudad de Rosario- hasta resultar un foco turístico a nivel nacional e incorporando varias localidades de la región metropolitana[54]. En primer lugar son la ciudad de Rosario y la provincia de Santa Fe[55], luego seguidas por otras localidades, las que comienzan a establecer directrices vinculadas a la promoción turística. Los balnearios y los espacios vinculados al río y a los arroyos son los enclaves principales elegidos para su difusión.

Se destaca desde finales de la década de 1980 como se incrementan notablemente las publicidades en diversos medios de comunicación acerca de las opciones turísticas que

[54] Por ejemplo, en el año 1983 se constituye la Comisión Asesora Municipal de Turismo con el fin de promover el turismo a Rosario. Pero desde las bases de dicha Comisión se considera que Rosario no posee "atributos naturales de excepción", sino que tiene "aspiraciones modestas" ya que ofrece aspectos destacables aunque desconocidos fuera del ámbito local. De manera que, entre los años 1984-1985, se presentan propuestas para promover turísticamente a Rosario. En primer lugar, se plantea que son los propios rosarinos y los habitantes del Gran Rosario los que no conocen intrínsecamente a la ciudad: "todos la han olvidado a tal punto que Rosario fue adquiriendo la condición de cenicienta, que aún no fue descubierta en sus posibilidades que consideramos puede satisfacer a todos los gustos. (…) Es hora de despertar a Rosario de su condición de cenicienta para proyectarla en una primera instancia como centro de miniturismo (…) Es una convocatoria a los entes oficiales para que Rosario deje de ser la cenicienta, la ciudad no visitada, la que ¿para que ir hasta allá?, si no tiene nada para ver" (Ugarte, 1984). Se considera así, que es necesario comenzar fomentando el mini-turismo, porque una vez financiado este, el turismo nacional e internacional llegará como consecuencia. Se promueve esta postura desde diversos frentes -Concejo Deliberante, Municipalidad, actores vinculados a la historia local, entre otros-.

[55] La postura de difundir el turismo también es tomada por el gobierno provincial, realizando diversas tareas de divulgación y promoción de "Santa Fe Turística". También así, se parte de la iniciativa de promover el llamado mini-turismo, convocando y atrayendo en primer lugar a los propios santafesinos.

presenta la Región Metropolitana de Rosario. En estas propuestas, es notable el lugar central que ocupan los espacios fluviales. Con slogans recurrentes como "*Ruta del sol…belleza y encanto del río Paraná*", se publicitan reiteradamente las playas y parques, las guarderías náuticas y los clubes ribereños, incrementandosé en gran medida, año tras año, los ciudadanos que adoptan estas opciones.

Fig. 21. Turismo en Rosario y su región metropolitana. Fuente: Arriba: Revista Risario, N° 20, Año 1985. Abajo izquierda: Diario La Capital del 25 de Mayo de 2003. Abajo derecha: Diario La Capital del 13 de Enero de 2002.

A su vez, este reposicionamiento de Rosario como centro de turismo metropolitano permite reformular proyectos históricos de conformación de espacios públicos de carácter regional, pero ahora relacionados a las nuevas prácticas recreativas y al espacio público como ámbito de encuentro social. Proyectos como la recuperación de las cuencas de los arroyos Saladillo y Ludueña y la conformación de nuevos parques regionales -como el Parque Sur[56] y el Parque de la Cabecera del puente Rosario-Victoria- se constituyen en temas centrales en la agenda del fortalecimiento regional desde la nueva perspectiva metropolitana -en relación a sus cursos de agua y a la naturaleza-. Se combinan así, varias propuestas de

[56] El primer antecedente de la creación de Parques Regionales en la Provincia de Santa Fe, data del 9 de agosto de 1935, año que se sancionó la Ley Provincial de Parques N° 2.466. En dicho documento, artículo 6, inciso b, se especifican las previsiones para la construcción de un parque en el sector sur de la ciudad de Rosario. En 1971, se retoma dicha iniciativa y se realiza el proyecto del Parque Sur. La idea generadora del proyecto, data de la Prefectura del Gran Rosario, (a través de la Arq. Marta Polleri de Clligaro y el Agrim. Enrique Klotzman). En 1972 se realiza el transpaso legal de este espacio utilizado para maniobras del ejército, a la jurisdicción de la Provincia de Santa Fe. En noviembre de 1973 se sanciona la Ley N° 7.009, a través de la cual se crea el parque Regional Sur del Gran Rosario "con el carácter de primera unidad de recreación del Sistema Provincial de Parques Regionales".

saneamiento, recreación y reapropiación de estos grandes espacios vacantes desde una mirada atenta a la biodiversidad existente. Sin embargo, a pesar de las diversas iniciativas y gestiones, la intervención de estos grandes espacios todavía resulta tema pendiente.

La propuesta de aumentar el desarrollo turístico regional se fortalece, a fin de instaurar una "mentalidad turística"[57] y realizar la infraestructura necesaria para llevar a cabo las nuevas propuestas y el incremento de visitantes. Resultan ejemplo de esto, los eventos de gran relevancia a nivel internacional que toman lugar en Rosario como: el III Congreso de la Lengua, el Mundial de Hockey y el Rally Dakar, entre otros[58]. Pero no solo esta ciudad resulta foco de atracción turística, sino gran parte de las localidades ribereñas comienzan a difundir sus opciones y propuestas.

Fig. 22. En los últimos años aumenta ampliamente la publicidad turística de Rosario a través de diversos medios y fuentes. Fuente: Ente Municipal de Turismo de la Municipalidad de Rosario, Colegio de Arquitectos CAD2 - CAPSF.

Justamente, es nuevamente el río Paraná -con sus afluentes e islas- el enclave que presenta mayores atractivos. Aún en localidades que poseen su frente ribereño mayormente ocupado por usos productivos se focalizan en aquellos sectores liberados y sobre todo en las islas -a fin de explorar ese paisaje tan distinto y tan cercano-. Localidades como Puerto General San Martín, por ejemplo, enfoca su promoción turística a nivel "nacional e internacional" -como ellos mismos indican- en las posibilidades de vivir el río, desde paseos recreativos y culturales en lancha, hasta "alternativas de turismo de pesca *all inclusive*"[59]. Frente a la congestión náutica que sucede principalmente los fines de semana de verano en Rosario y las islas frentistas a dicha ciudad, varias localidades ribereñas de la región proponen un turismo alternativo, con mayor vivencia de la naturaleza, en un paisaje aún poco explotado. También se ha incrementado notablemente la construcción de cabañas[60] y complejos junto a las costas de los ríos y arroyos, como en las islas.

Las orillas del Paraná y su territorio insular se constituyen así en un polo de atractivo turístico metropolitano -más allá de cada jurisdicción local o provincial-. Se identifican diversas rutas turísticas-culturales de gran potencial como: el *turismo religioso*, constituyéndose como nodos centrales del mismo el convento Franciscano San Carlos en San Lorenzo y la Abadía Benedictina de Niño Dios en Victoria, conectando numerosas Iglesias y Oratorios de

[57] Como plantean un grupo de empresarios turísticos en las reuniones con el Poder Ejecutivo local en 1988.
[58] De este modo, desde varios años, Rosario se encuentra frecuentemente con su plaza hotelera ocupada al 100% y con sus espacios ribereños colmados de visitantes.
[59] La propuesta dada por el área de turismo del municipio propone: Jornadas de pesca con guía para pescar, anzuelos, carnada; almuerzo de pescado, desayuno y cena. Noche en carpa con "todo incluido".
[60] Es de remarcar que las tarifas de estas cabañas son análogas a alojamientos similares en otros puntos turísticos de relevancia nacional.

diferentes fechas fundacionales en este territorio; *el turismo arquitectónico*, presentando en toda la región obras de gran relevancia de diversos períodos históricos y de arquitectos de importancia regional, nacional e inclusive internacional; el *turismo ambiental* o *ecoturismo*, caracterizado por conocer las áreas naturales protegidas, especialmente los diversos enclaves naturales de valor ambiental como barrancas e islas en este Delta del Paraná -a partir de la mirada atenta sobre este territorio que contribuya a su conservación-; el *turismo de pesca*, el cual revaloriza la actividad de diversas poblaciones asentadas en estas barrancas como a clubes y cooperativas; el *turismo productivo*, el cual permite el recorrido fluvial para observar estos grandes componentes portuarios e industriales característicos de la ribera occidental del Paraná; el *turismo cultural*, que conecta los distintos acontecimientos históricos y patrimoniales de esta región, desde el conocimiento de los habitantes nativos, como de la historia escrita desde los primeros inmigrantes de este territorio.

Estas rutas turísticas aquí propuestas, simplemente son expuestas a modo de ejemplo, a fin de demostrar la enorme potencialidad recreativa de este ámbito geográfico si se amplía la escala de la mirada y se piensa en conjunto de manera integrada. Ya que, cada localidad tiene una implicancia mayor al formar parte de una red mucho más rica y fortalecida.

Fig. 23. Imagen cotidiana en verano en el delta del Paraná en la Región Metropolitana de Rosario.
Fuente: Fotografía de la autora.

Frente al incesante reclamo en el transcurso de las décadas, Rosario logra dejar de dar la espalda al río. A través de diversas gestiones y un accionar ininterrumpido, gran parte de la costa rosarina central se reposiciona en un continuo de espacios públicos. Esta re-costura entre la trama urbana y el frente fluvial se acompaña de un redescubrimiento del Paraná y sus islas como espacio recreativo y de disfrute. De manera que, en los últimos años, se produce un gran incremento de la flota náutica privada y de los visitantes que ocupan el río y el territorio insular -como sus balnearios y los nuevos emprendimientos turísticos fluviales-.

No obstante, esta reconquista ribereña trae aparejado diversos conflictos y problemáticas. Por ejemplo, la creciente ocupación de turistas en el Paraná y su Delta evidencia la falencia de una coordinación entre las jurisdicciones de Victoria y Rosario -por ejemplo respecto a políticas de control y protección-. Cada vez son más frecuentes los accidentes náuticos, como también existe una mayor contaminación vinculada a estas prácticas -visitantes que dejan basura en las islas y el río-. De este modo, como mencionamos anteriormente, existe una confrontación entre el tradicional hombre de río y aquel que simplemente está de paso, que es ajeno a la preservación del ambiente y la identidad de este territorio.

Asimismo, a pesar de la refuncionalización de la mayor parte del área central de la ribera rosarina, el proyectado Plan Maestro de la Costa aún se encuentra inconcluso y, contrariamente al impulso inicial, actualmente existe un predominio de actividades privatizadoras en estos espacios -o bien de acceso restringido a un determinado sector de la población-. Los espacios ribereños rosarinos vinculados a los sectores más vulnerables justamente son los que aún se encuentran pendientes de reconversión -como por ejemplo la costa sur y la desembocadura del arroyo Saladillo-. Esto nos conduce a reflexionar si estos espacios reinventados para la recreación representan una verdadera condición de *publicidad* para todos los ciudadanos o si sólo resultan escenario de disfrute para determinados actores sociales. Nuevamente las demandas de las presiones económicas prevalecen en estos procesos y la reinvención del río como espacio recreativo tiende a convertirse en un mero escenario turístico.

A su vez, a pesar de la voluntad de diversas localidades ribereñas de recuperar su frente fluvial como espacio de disfrute público, muchas de ellas se enfrentan con diversos obstáculos. Por un lado es notoria la debilidad comunal o municipal frente al poder de grandes componentes privados que ocupan los espacios ribereños y, por el otro lado, existen lineamientos y políticas aisladas -e incluso contradictorias- entre los diferentes poblados. Por lo cual, la carencia de una planificación coordinada dificulta la posibilidad de llevar a cabo las distintas intenciones particulares de una reconexión entre la ciudad y el río. En este sentido, resulta crucial establecer nuevas políticas integradas que resguarden las lógicas propias de este territorio a fin de que, en la vorágine de disfrutar el ambiente y de atraer nuevos turistas a la región metropolitana, no terminemos destruyendo sus recursos esenciales.

10 ECOTOPO RIBEREÑO

"Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley. Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales. Corresponde a la Nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias, las necesarias para complementarlas, sin que aquéllas alteren las jurisdicciones locales"

CONSTITUCIÓN NACIONAL ARGENTINA (Artículo N° 41)

Los cambios en los modos de producción y las nuevas demandas globales han ocasionado diversos problemas de desequilibrio ecológico, mayor desigualdad y degradación en nuestros ámbitos locales. Por un lado, los componentes productivos-económicos vinculados a la globalización -por ejemplo las terminales portuarias de exportación, plantas industriales y la Hidrovía Paraná-Paraguay-, resultan claves para el desarrollo regional, pero por el otro, también generan tensiones y conflictos para el ambiente, la cultura y la vida cotidiana de la sociedad.

En este contexto, frente a las presiones económicas de la esfera global, se desatan procesos en diversas partes del mundo que atentan contra la calidad ambiental. Con el transcurrir de las décadas vemos como se profundiza el divorcio entre el hombre y la naturaleza. El territorio es utilizado comúnmente como bestia de carga, como plantea Magnaghi (2011): "el territorio se libera". Es decir, se produce una liberación progresiva de los límites territoriales generando un distanciamiento entre poblamiento humano y ambiente. Se conduce, entonces, a tratar al mismo como mero soporte de funciones. En este sentido, se

Fotografía página anterior: Metropolitana MR

evidencia un predominio de las lógicas económicas del capital por sobre las propias del territorio. Por lo cual, se requieren acciones que conduzcan a nuevas territorializaciones basadas en las reglas genéticas del ambiente local y en las propias dinámicas de este ecotopo[1] ribereño.

A continuación, vamos a analizar la matriz fluvial de esta región metropolitana, a fin de reflexionar sobre las diversas problemáticas ambientales presentes en el mismo. Los procesos de transformación, que estudiamos en la presente tesis, generan importantes modificaciones a este territorio ribereño. En este sentido, abordamos especialmente los conflictos vinculados a los procesos de urbanización, a los agrícolas-ganaderos y a los relacionados a las instalaciones industriales-portuarias. Asimismo, nos enfocamos en la preservación y saneamiento de las cuencas fluviales. Este tema, si bien está presente en la planificación desde principios del siglo XX, todavía hoy resulta un tema vigente -y pendiente- en la realidad contemporánea metropolitana.

A su vez, veremos cómo se articula el conjunto de leyes existentes en materia de protección y preservación ambiental -así como los proyectos propuestos para el sector de estudio-. Se propone comprender la articulación necesaria entre los diferentes procesos presentes en el territorio para analizar como reinvertir aquellos que resultan negativos al ambiente, a fin de conducir hacia una sostenibilidad de este paisaje ribereño que apunte a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

10.1 La matriz fluvial del territorio.

El río Paraná, componente estructural principal de esta región, presenta un sistema biológico de gran complejidad. El mismo discurre entre dos fallas geológicas paralelas, espacio en el que transcurre una gran cantidad de sedimentos que dan origen a las numerosas islas y bancos -como también ocasionan su permanente transformación-. El cauce del río presenta una gran diversidad: albardones altos, zonas bajas -con diversos tipos de lagunas, arroyos, madrejones- y zonas de alturas intermedias. Como explica Franceschi (2012) estas características ocasionan que los cuerpos de agua tengan un gran dinamismo -en extensión, profundidad, permanencia- en relación al cauce principal del Paraná.

Desde su nacimiento en Brasil hasta su desembocadura en el Río de la Plata, tiene una extensión de cuenca de 2.700.000 Km^2 aproximadamente y moviliza un caudal de 16.000 m^3/s a la altura de Rosario. Presenta a lo largo de dicho recorrido distintas características geológicas como dinámicas diversas de erosión y arrastre de suelos. Justamente es esta particularidad lo que lo transforma en el singular "río marrón" -pero que, a su vez, ocasiona la necesidad de dragado permanente-. Por el río Bermejo ingresan un promedio de 100 millones de toneladas de sedimentos por año, que representan el 80% del total de sedimentos del Paraná. Según explica Carlos Reboratti, la dirección del flujo de las aguas -desde el trópico hasta latitudes medias- tiene un papel muy importante en la distribución de la vegetación original:

> "La constante humedad ambiente, la conformación de suelos aluviales y el arrastre de semillas y animales hacia el sur han hecho que el Paraná constituya una curiosidad fitogeográfica: una vegetación subtropical en latitudes medias (...) donde la llamada "selva marginal" es un remedo de la vegetación típica de zonas más cálidas. Esta vegetación estuvo acompañada por una gran diversidad de fauna, tanto terrestre como acuática" (Reboratti, 2012:47).

[1] Espacio vital delimitado en el que reinan unas condiciones ambientales uniformes (Diccionario ecológico. Academic, 2010).

Fig. 1. Cuenca del Paraná. Fuente: Elaboración propia.

El río Paraná se suele dividir en tres tramos: el alto Paraná, que corresponde desde sus orígenes hasta el río Paraguay; el Paraná medio, desde el río Paraguay hasta la localidad de Diamante en la Provincia de Entre Ríos -donde se inicia el Delta-; y el Paraná inferior, desde Diamante hasta su desembocadura en el Río de la Plata. Asimismo, también se identifica el llamado Delta del Paraná -en la porción terminal del río-, en el cual se reconocen tres

sectores diferenciados[2]: el Delta Superior, que comienza desde la ciudad de Diamante hasta aproximadamente una línea imaginaria que cruza la planicie aluvial este-oeste y une aproximadamente las ciudades de Victoria en Entre Ríos y Rosario en Santa Fe; el Delta Medio, comprende desde ese límite hasta el nacimiento del Río Paraná de las Palmas; y el Delta Inferior, constituye la porción terminal que llega hasta el estuario del Río de la Plata. La Región Metropolitana de Rosario, se ubica en el sector del Delta Medio; el cual, a su vez, constituye el tramo final del corredor más importante de humedales.

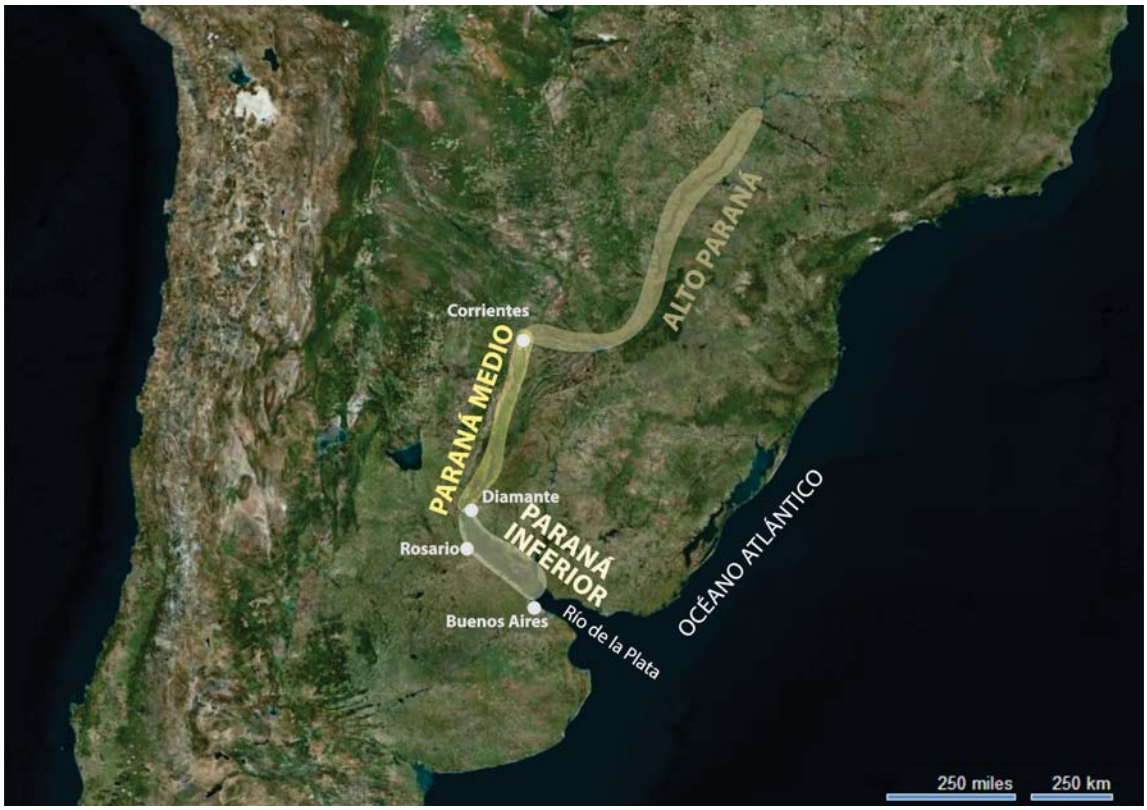


Fig. 2. Alto Paraná, Paraná Medio y Paraná Inferior. Fuente: Elaboración propia en base a imagen satelital Earthstar Geographics 2013.

Este gran corredor de humedales forma parte del Sistema Acuífero Guaraní (SAG) -uno de los reservorios subterráneos de agua dulce más importantes del mundo-. El mismo se desarrolla por debajo de los países de Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina y está compuesto por un sistema de rocas arenosas -de más de 130 millones de años- que contienen agua en sus poros y fisuras. Se calcula que aborda una superficie estimada de 1.190.000 Km^2. Tiene un espesor promedio de 250 m y alcanza profundidades mayores a los 1.000 m. El mismo se reabastece con agua de lluvia, la cual ingresa al acuífero[3] a través de la infiltración directa en el terreno o a través de los ríos, arroyos y lagos que posibilitan, a través de sus lechos, el pasaje del agua hacia capas más profundas -la cual se constituye como recarga del acuífero-.

Se estima que la reserva permanente de agua de este sistema es de aproximadamente 40.000 km^3 -almacenada entre poros y fisuras rocosas- y su volumen explotado en la actualidad es del orden de los 40 a 80 Km^3 por año. En este sentido, resulta fundamental

[2] Si bien existen discrepancias entre diversos autores sobre la sectorización del Delta del Paraná, en este trabajo se toma la delimitación propuesta por A. Bukart en 1957 y A. Málvárez en 1995; retomada por R. Quintana y R. Bó (2010).

[3] "Reservorio o depósito subterráneo de agua, sobre materiales permeables que permiten su extracción" (Burgos et al, 2006: 31).

concientizar sobre la preservación del mismo y de controlar la extracción de agua del SAG a fin de asegurar su sostenibilidad futura. No obstante, el Sistema Acuífero Guaraní presenta una gran vulnerabilidad, ya que la contaminación de acuíferos es irreversible. Las principales amenazas que presenta consisten en la extracción de agua no controlada y la contaminación latente en las zonas de extracción y recarga -las más permeables de contaminación-. Por lo cual, la conservación y el uso sostenible de estas aguas requieren un tratamiento hídrico integral. Preservar el acuífero significa proteger humedales, ríos, arroyos y todos los componentes de este paisaje fluvial.

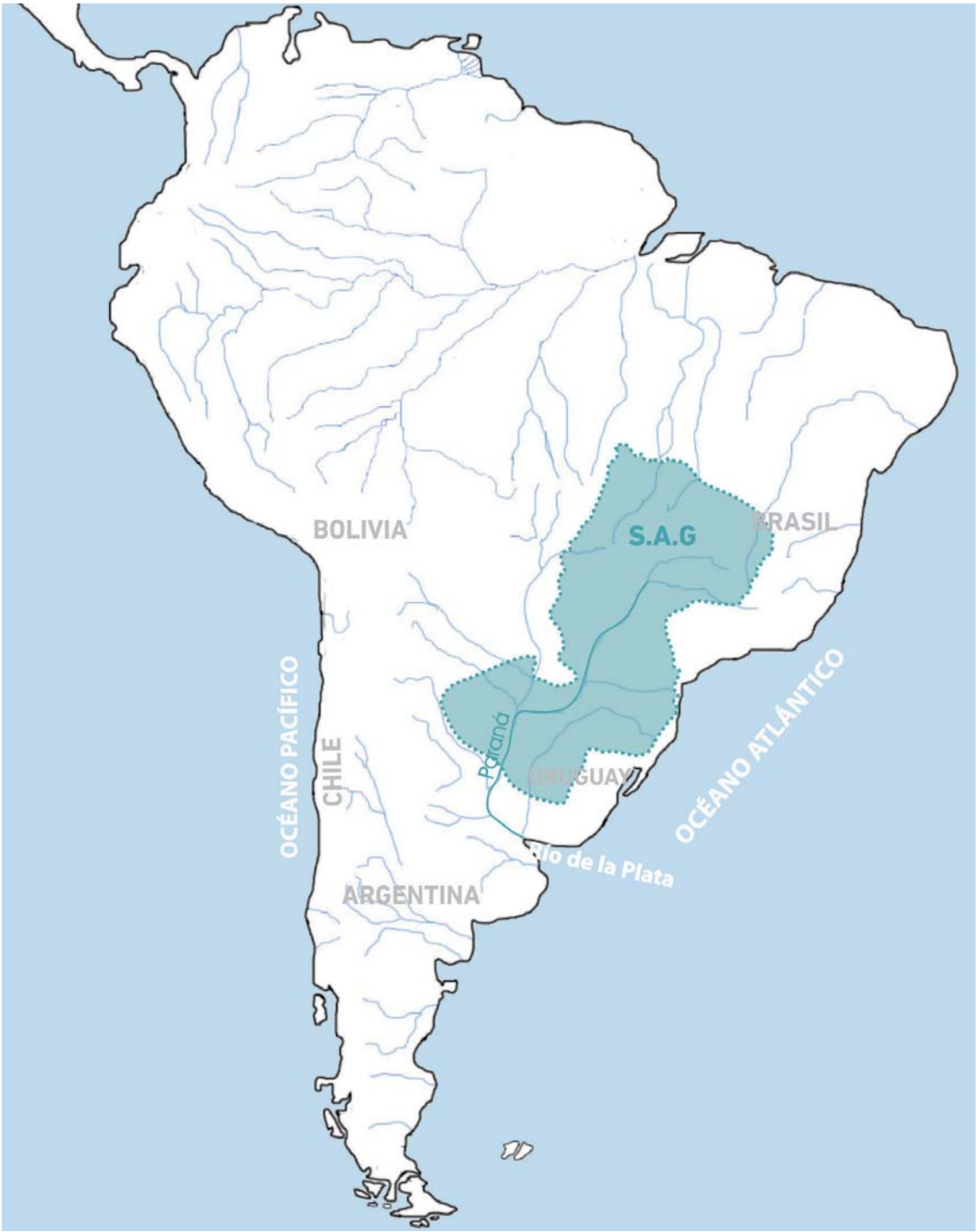


Fig. 3. Sistema Acuífero Guaraní. Fuente: Elaboración propia.

Los humedales, a su vez, cumplen numerosas funciones necesarias para la vida, entre ellas se encuentran: regular las inundaciones y crecidas, favorecer la reproducción ictícola, albergar gran cantidad de especies, purificar y proveer agua dulce, favorecer recursos económicos de las comunidades locales y evitar grandes erosiones en las márgenes de los ríos. Por lo cual, los humedales tienen un rol clave para la regulación de los ciclos hidrológicos, climáticos y ecológicos. Actualmente, este sistema forma parte de la Convención Internacional Ramsar[4] -el tratado de conservación de humedales más importante del mundo-.

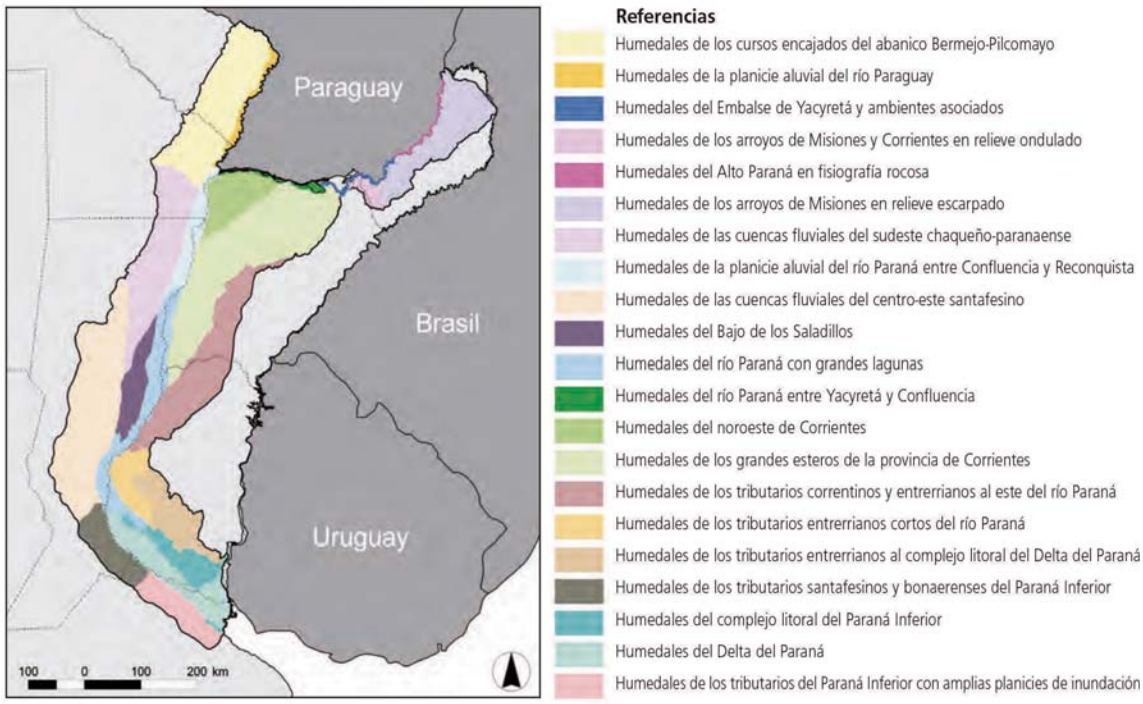


Fig. 4. Sistema de paisajes de humedales del corredor fluvial Paraná-Paraguay. Fuente: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación. Proyecto GEF 4206 PNUD ARG 10/003.

- El Delta en la Región Metropolitana de Rosario.

El río Paraná y sus islas están incluidos en el mayor sistema de humedales del planeta llamado "Sistema de Humedales Paraguay-Paraná", que abarca desde el Mato Grosso en Brasil hasta el Río de la Plata en Argentina-Uruguay. Aborda los países de: Brasil, Bolivia, Paraguay, Uruguay y Argentina. Este sistema, cuya característica principal es la convivencia de tierra y agua, sustenta una biodiversidad biológica de gran riqueza. El Delta del Paraná, como explica Malvárez (1997), presenta una gran heterogeneidad de paisajes y humedales, resultando una rica planicie inundable de importancia. Esta complejidad ambiental posibilita una coexistencia de diferentes comunidades de flora y fauna, lo que resulta una alta diversidad ecológica -mucho mayor que la esperadas para áreas mediterráneas de la misma latitud-. No obstante, esta biodiversidad se encuentra amenazada a partir de numerosas acciones antrópicas que afectan directa o indirectamente al Delta.

[4] La Convención Ramsar es un tratado intergubernamental, internacional, que sirve de marco para la acción en pro de la conservación y uso racional de los humedales y sus recursos, a fin de contribuir al logro de un desarrollo sostenible en todo el mundo. Fue adoptada en Ramsar -ciudad Iraní- en 1971, entrando en vigencia desde 1975. Es el único tratado global relativo al medio ambiente que se ocupa de un tipo de ecosistema en particular.

Como mencionamos en los capítulos anteriores, en el sector de estudio de la presente tesis la mayor superficie de islas corresponde al Municipio de Victoria -provincia de Entre Ríos-, abarcando gran parte del Delta Medio. Según sostiene Stancich (2010), las mismas están sujetas a una recurrencia periódica de fases cíclicas de inundación y sequía. Los humedales de esta zona insular proveen un conjunto de bienes y servicios que garantizan la calidad de vida de los pobladores locales, de los habitantes de las riberas aledañas, como también de aquellas localidades no tan cercanas. Por ejemplo, posibilitan el desarrollo de actividades como la ganadería, la apicultura, la pesca, la caza y el turismo. Asimismo, se destacan entre las funciones ecosistémicas esenciales: la capacidad de amortiguar inundaciones, de mantener la calidad del agua y la cualidad de fijar grandes volúmenes de carbono atmosférico. No obstante, la provisión de estos beneficios isleños depende del mantenimiento de la integridad ecológica[5] de sus humedales. Lo cual se encuentra íntimamente relacionado con la dinámica del agua, la conectividad hidrológica y la presencia de cobertura vegetal continua -especialmente al inicio de la creciente fluvial-. El papel de la vegetación es fundamental en el régimen hidrológico, como elemento de protección de la erosión y como regulador de las crecientes -retardando la descarga de agua dulce al estuario-.

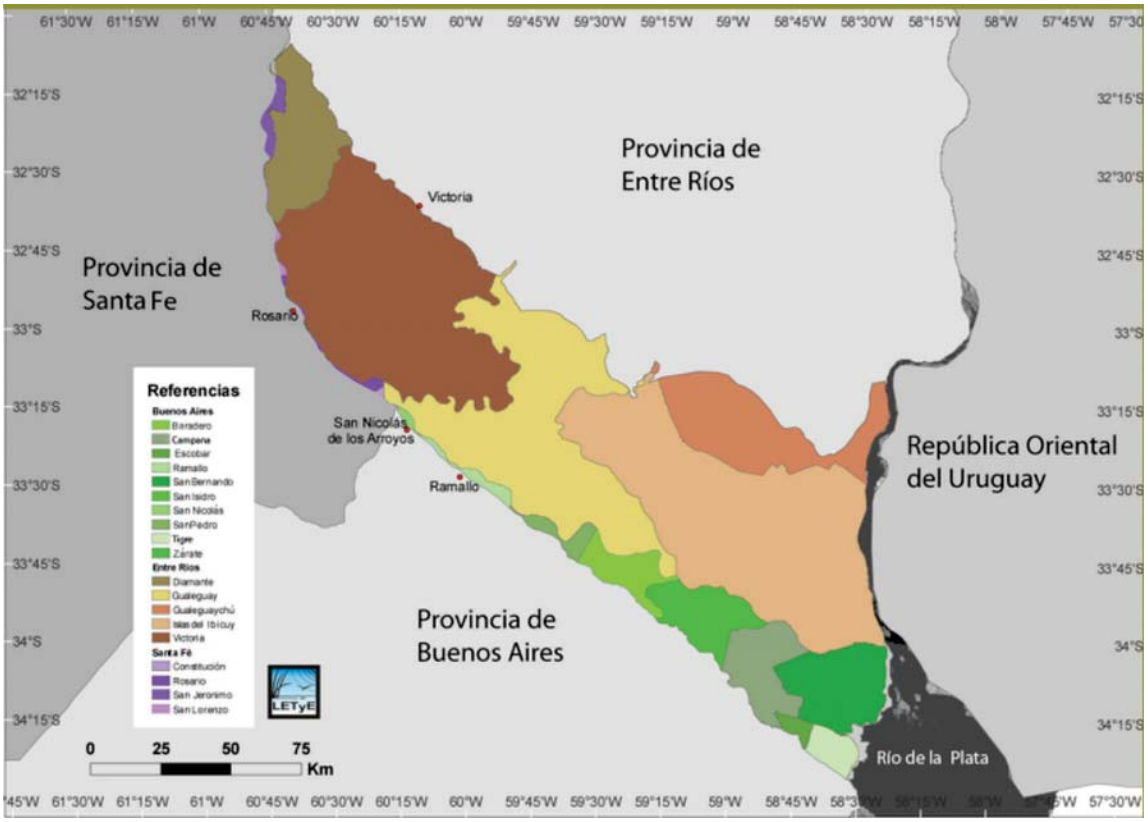


Fig. 5. Jurisdicción del Delta del Paraná. Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo (Indec, 2001) recuperada de Taller Ecologista.

Frente a la ciudad de Rosario, el ancho del valle fluvial es de 60 km aproximadamente y el cauce principal varía entre los 500 y los 2.800 metros en toda su extensión. No obstante, a pesar de sus dimensiones y de su caudal permanente a lo largo del año, en materia de

[5] "El término integridad ecológica se refiere a la capacidad de sostener y mantener una estructura (composición de especies, diversidad biológica y características del suelo, entre otras variables), funcionalidad (ciclos biogeoquímicos, flujos de energía y materia) y procesos de cambio (sucesión ecológica, cambios de estado) comparables a los que se esperarían en un ambiente natural no intervenido de esa región" (Karr 1991 y 2006, citado por Stancich, 2010).

provisión de agua, el Paraná sólo satisface a las necesidades de los poblados correspondientes -y subsidiarios- a las ciudades de Reconquista, Santa Fe y Rosario[6]. Por lo cual, la mayoría de las localidades de la provincia de Santa Fe utilizan aguas subterráneas, cuya cantidad y calidad depende de la existencia y las características que poseen los acuíferos.

La contaminación de las primeras napas subterráneas -especialmente con flúor y arsénico-, como la sobreexplotación de los acuíferos -que provocan su mineralización-, ocasionan la degradación de este recurso como la necesidad de recurrir a otras soluciones para acceder al agua para consumo humano. Sin embargo, las presiones del capital y de la esfera global sobre estos territorios han ocasionado diversos cambios en las lógicas propias de la matriz fluvial. Nuevos riesgos y amenazas atentan contra la biodiversidad del Delta de la Región Metropolitana de Rosario:

> "Hoy, los sectores alto y medio del Delta del Paraná están en riesgo de ser transformados por la lógica de los agronegocios, la ganadería a gran escala y la intensificación de la pesca para exportación. El bajo Delta ha sido transformado por monocultivos forestales y actualmente está sufriendo la embestida de grandes emprendimientos inmobiliarios, que modifican severamente el paisaje original y expulsan a pobladores isleños" (Stancich, 2010:53).

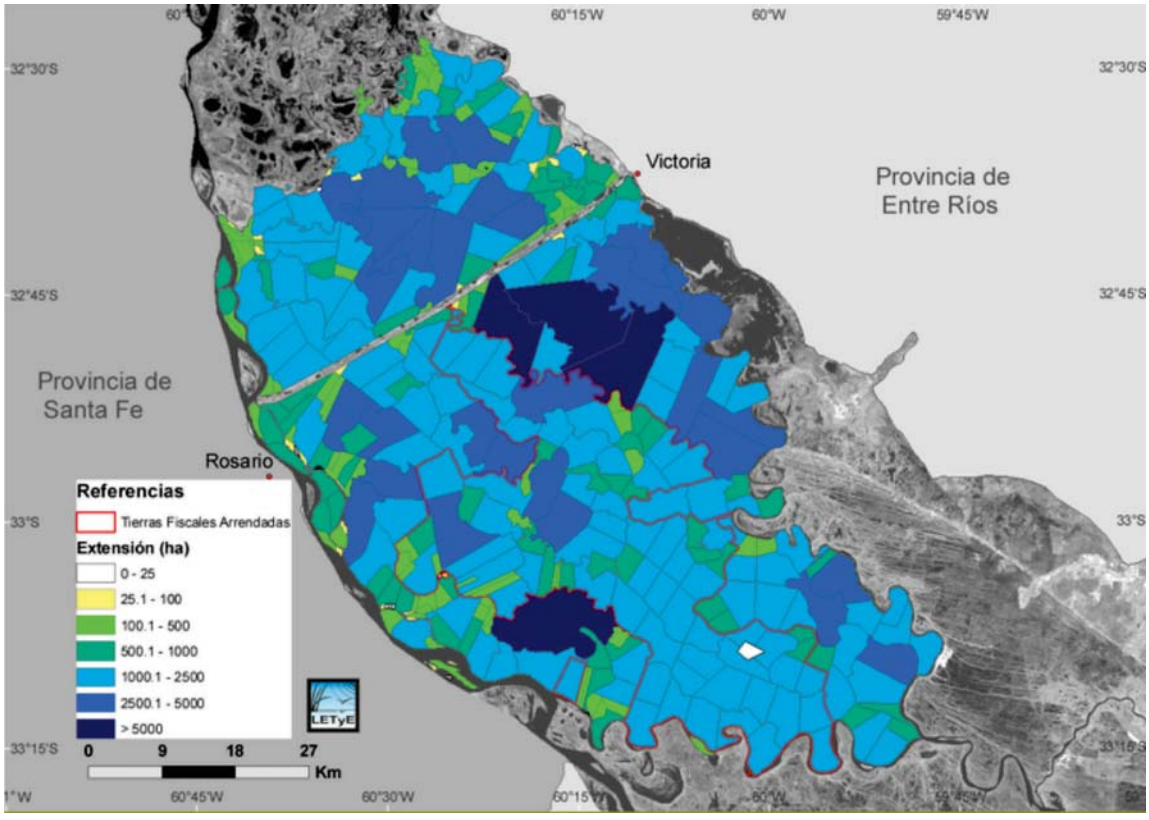
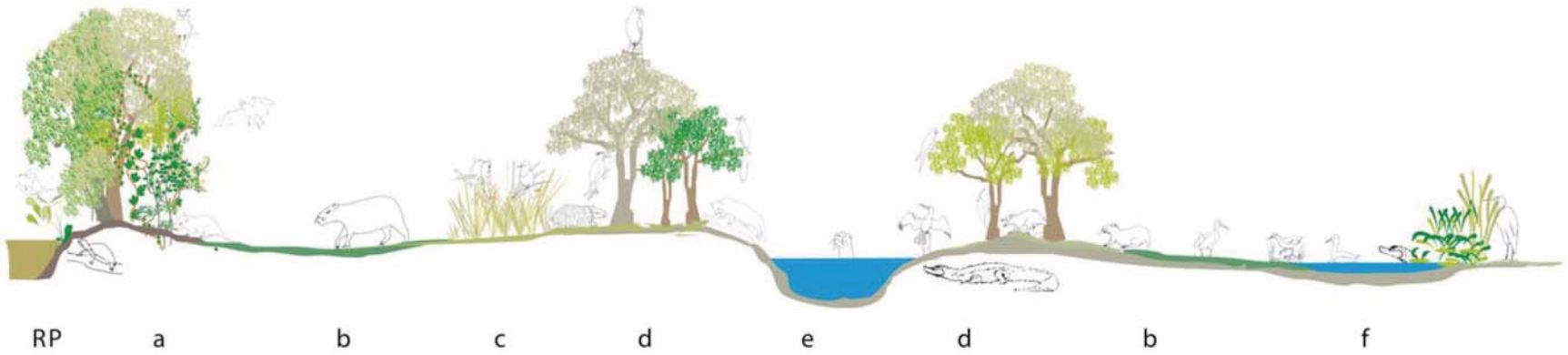
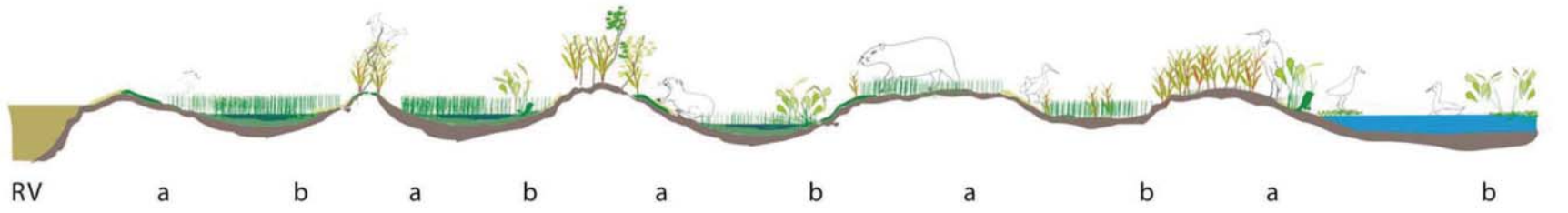


Fig. 6. Catastro de las islas de Victoria. Fuente: CD Interactivo: Un recorrido por los Humedales del Paraná, Taller Ecologista, 2010.

[6] Las poblaciones ribereñas del Paraná consumen agua del mismo. En la franja longitudinal media provincial -junto a la franja ribereña-, se abastecen de otros cursos de agua o de acuíferos; mientras que la franja oeste -al límite con la provincia de Córdoba y Santiago del Estero- dispone prácticamente como único recurso las aguas subterráneas, las cuales en gran parte presentan niveles problemáticos de contaminación.



Al norte de Victoria (Unidad A): Patrón fluvial con albardones antiguos, media loma extendida hacia extensos bajos con lagunas. Los albardones mas desarrollados presentan un bosque fluvial mixto **(a)**, y eventualmente bosques monoespecíficos como los de timbó **(d)**, media loma con pastizal **(b)** o con pajonal de "paja de techar" **(c)**. Se observan numerosos arroyos y madrejones **(e)**, y lagunas de aguas abiertas **(f)** con una enorme cobertura de comunidades de plantas acuáticas arraigadas y flotantes entre las que se destaca el irupé. **RP:** Río Paraná.
Fauna (de izquierda a derecha): martín pescador, tortuga de agua, búho, marmosa, murciélago insectívoro, carpincho, lpacaá, pajonalera, federal, quirquincho grande, carpintero real, taguató, atajacaminos tijereta, gato montés, lobito de río, biguá, cotorra, yacaré overo, chinchero, comadreja overa, cardenal, falsa nutria o coipo, tuyango, burrito, macá, yacaré, garza blanca.



Unidad C1. Patrón de cordones arenosos subparalelos **(a)** que soportan comunidades de pastizal bajo y árboles aislados, con depresiones anegables temporarias o permanentes entre ellos **(b)** donde se observan praderas de herbáceas acuáticas. **RV**: Río Victoria.
Fauna (de izquierda a derecha): tero, cardenal, falsa nutria o coipo, carpincho, ipacaá, garza blanca, jacana, macá.

Fig. 7. Cortes biodiversidad delta del Paraná. Fuente: Stancich (2010).

Es de remarcar, que las diversas intervenciones o acciones en este gran sistema de humedales -ya sean con fines residenciales, productivos o recreativos-, conducen generalmente a la trasformación del mismo hacia un sistema de características terrestres, eliminando la diversidad ecológica propia de estos ecosistemas. A su vez, existe un problema de escala. Es decir, se tiende a prestar atención a las consecuencias producidas por grandes acciones, tendiendo a dejar de lado a las pequeñas intervenciones individuales. Sin embargo, las mismas generan un impacto acumulativo que a través de su sumatoria afectan considerablemente el funcionamiento de este ambiente: "Cada uno de los cambios no presenta individualmente consecuencias aparentes, pero el resultado de su conjunto determina un impacto significativo sobre el ecosistema y el paisaje en general" (Kandus y Málvarez, 2002:92).

Esta región no sólo conserva un valioso patrimonio biológico, sino también cultural. Es necesario resguardar los componentes hidrológicos, de flora y de fauna presentes en este territorio, como a su vez aquellas tradiciones y actividades antrópicas que se han desarrollado en sinergia con el ambiente ribereño. De este modo, el frente ribereño metropolitano de Rosario forma parte de un sistema complejo de gran valor. Sin embargo, a través de las décadas, la morfología de la costa es sujeta a una profunda y vertiginosa transformación. Tanto los cursos de agua como las cuencas son modificadas intensamente por la acción del hombre, ya sea por la implantación de industrias, terminales portuarias, cultivos, canalizaciones y/o rectificaciones. De manera que, estas componentes fluviales experimentan transformaciones de sus características estructurales y funcionales. Veremos a continuación las principales problemáticas asociadas a la intervención humana que presenta el sector de estudio.

Fig. 8. Delta del río Paraná. Fuente: Fotografías de la autora.

10.2 Contaminación y problemáticas ambientales.

Si bien las huellas presentes en el territorio constituyen el soporte físico de la memoria colectiva y proporcionan referencias para la construcción del sentido de pertenencia al lugar, hay algunas de ellas que indican un maltrato evidente hacia nuestro ambiente. En el sector de estudio, se evidencia una alta vulnerabilidad, encontrándose en peligro gran parte de la rica biodiversidad. La matriz fluvial, que analizábamos en el apartado anterior, presenta una alta contaminación y diversos conflictos ambientales:

> "el Paraná es una fuente contaminante de la que es mejor alejarse (…). Es una empresa urgente y que requiere, fundamentalmente, imaginación, una amplia colaboración comunitaria -el aporte de industrias que arrojan desechos al Paraná deberá ser insoslayable-, y el compromiso firme de todos los sectores interesados de velar por la pureza de las aguas, en tanto que una corriente fluvial no es patrimonio de nadie en particular y sí, en cambio, nos ha sido dada para el disfrute y el beneficio de todos" (Diario La Capital, 14 de enero de 1986:5).

> "Si pudiéramos medir la vida del río 40 años atrás veríamos que hay muchas especies que se han extinguido, en el Delta ya hay riachos que están perdidos. Si no solucionamos el problema de los desechos industriales, tendremos un río Paraná muerto"[7] (Diario La Capital, 23 de diciembre de 1987).

La contaminación y vulnerabilidad existentes en la ribera metropolitana de Rosario resulta, directa o indirectamente, producto de las transformaciones que ocurren especialmente en las últimas décadas. Como desarrollamos anteriormente, se identifican procesos que responden a demandas económicas, externas al propio territorio, que tienden a utilizarlo como bestia de carga. En ese contexto, los mismos producen consecuencias negativas. Los impactos ambientales son intensificados por el deterioro causado por los diferentes grados y efectos de la antropización del territorio, por ejemplo: la sobreexplotación de recursos, el incremento de grandes obras de infraestructura -que alteran la dinámica del ambiente- y la contaminación del agua dulce -modificando su calidad y su cantidad- (Volpedo, Fernández Cirelli, 2009). A continuación, analizamos las problemáticas ambientales resultantes de los diversos procesos existentes en el sector de estudio a partir de tres grandes grupos de estudio:

10.2.1 Procesos productivos industriales-portuarios.

Como analizamos en la Parte II, especialmente a mediados del siglo XX comienzan a instalarse industrias a la vera del Paraná en todo el frente metropolitano occidental. La cercanía al río presenta beneficios diversos como la posibilidad de navegabilidad, la toma de agua y el volcado de desechos en el mismo. Los grandes polos industriales se abastecen de agua del Paraná para desarrollar sus procesos de producción, pero las mayores problemáticas no radican en este punto, sino principalmente en la descarga de efluentes mayormente sin tratamientos adecuados. Asimismo, la degradación ambiental ocasionada por estos componentes no sólo involucra los recursos hídricos, sino también conduce: a la contaminación sonora y del suelo; al inadecuado tratamiento de residuos por parte de las industrias; al creciente aumento del tráfico de cargas viales -ocasionando diversos conflictos en las localidades donde se encuentran-; a la gran contaminación atmosférica asociada a la dispersión de partículas vinculadas al transporte, almacenamiento, procesamiento y exportación de cereales y oleaginosas -a partir de los grandes establecimientos de producción de aceites y grasas-; entre otras.

Por otro lado, como desarrollamos en el capítulo 6 de la presente tesis, a partir del avance del proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay, el tráfico fluvial de cargas se incrementa en gran medida. El impulso de esta hidrovía si bien significa un gran potencial de desarrollo regional, asimismo acarrea grandes conflictos ambientales. Por ejemplo, uno de los riesgos principales radica en la destrucción de un área importante de humedales: "el impacto potencial en los humedales puede ser muy grande (…), menor capacidad de almacenamiento de agua de creciente, menor capacidad de regulación del caudal de los ríos, menor caudal en las épocas de sequía y menor producción de vida" (Díaz, 2011).

[7] Entrevista Alberto Joaquín en Diario La Capital, 23 de diciembre de 1987. p. 11.

Fig. 9. Contaminación del río Paraná - procesos productivos. Fuente: Fotografías de la autora y capturas del documental "Biografía de un Río".

Fig. 10. Meandros río Paraguay y río Bermejo. Fuente: Imagen satelital Earthstar Geographics 2013; www.mitreyelcampo.com.ar y www.elpolvorin.over-blog.es.

Para poder garantizar los objetivos de navegación en la Hidrovía Paraná-Paraguay resulta necesario realizar grandes obras de ingeniería para asegurar el tráfico fluvial previsto. Las mismas comprenden importantes rectificaciones y ensanchamientos de los cauces fluviales, a fin de eliminar las sinuososidades de los cursos fluviales -como por ejemplo presenta el río Paraguay-. Para lo cual, se requiere dinamitar los afloramientos rocosos que impiden el paso, cortar los meandros y enderezar los cauces ribereños, para así poder aumentar la capacidad de tráfico del transporte de grandes cargas.

Las consultorías técnicas realizadas por la Comisión Intergubernamental de la Hidrovía sostienen que el costo ambiental sería mínimo. Sin embargo, diversas entidades ajenas a este proyecto han realizado estudios sobre el impacto de la misma y concuerdan en que puede producirse un desastre ambiental sin retorno.

Por un lado, al aumentar la velocidad de escurrimiento del agua se vaciaría un tercio de las reservas del Pantanal, ya que el mismo actúa como regulador del flujo del agua. Al dinamitar la formación rocosa en la base del Pantanal se ocasionaría un mayor vaciamiento, secándose grandes proporciones de éste y afectando a toda la biodiversidad de la región. Como expone Chalar Marquisá (2002), esto causaría la pérdida de gran parte de la flora y fauna autóctona y se verían seriamente perjudicadas las poblaciones cercanas -al reducirse la capacidad productiva del suelo-. A su vez, las crecientes serían más rápidas, lo cual provocaría importantes inundaciones y simultáneamente las sequías serían más intensas y duraderas.

Además, actualmente se registra el volcado de residuos tóxicos y altamente contaminantes por parte de barcos que utilizan esta vía navegable. También así, es de remarcar que gran parte de los mismos provienen de Paraguay o Brasil, estando simplemente de paso por este frente costero. De manera que, además de no dejar ningún rédito a la región, vuelcan desechos en este sector. La carencia de una legislación adecuada, la falta de controles efectivos, junto a la ausencia del Estado -nacional y/o provincial-, y la debilidad política de los pequeños municipios y comunas -donde se instalan las grandes plantas productivas, mayormente multinacionales-, dificultan frenar estos procesos de degradación ambiental y las problemáticas asociadas a los mismos.

10.2.2 *Procesos agrícolas-ganaderos*.

Fig. 11. Tendencia al monocultivo de la soja - Fumigación con Glifosato. Fuente: www.proteger.org.ar y www.conciudadanos.com.ar.

Entre las décadas de 1970-1980, se inicia una revolución agrícola, que conlleva a una *desganaderización* de estos territorios, a fin de destinar la tierra para la producción exclusiva de granos. Especialmente con la agricultura intensiva y la fuerte tendencia del monocultivo de la soja se produce la degradación de los suelos -lo que se traduce en erosión y un proceso de sedimentación de los cursos de agua-. Este cambio de uso del suelo trae consigo diversas problemáticas, por ejemplo, las transformaciones en la hidrología de las cuencas en áreas rurales. La erosión provocada ocasiona una menor infiltración de lluvias por impermeabilización. Como explican Burgos et al. (2006), el agua que escurre por la superficie lava los nutrientes del suelo, erosionándolo aún más. Por lo cual se deja a la vista los horizontes más pobres en materia orgánica y obliga al uso de fertilizantes para suplementar la carencia de contenido orgánico natural. Esto contribuye, a su vez, a un mayor anegamiento. De manera que el agua que no se incorpora a la estructura del suelo no sólo que no es útil para los procesos agrícolas, sino que también ocasiona la disminución de la capacidad de almacenamiento, provocando procesos de inundación. Asimismo, el uso de agroquímicos -especialmente con el incremento de la producción de oleaginosas y cereales- incorporan concentraciones de tóxicos a las aguas subterráneas, altamente nocivos para la salud.

Como desarrollamos en el capítulo 6, debido a las presiones globales que demandan una mayor producción de soja y sus derivados se conduce al desplazamiento de la ganadería hacia otros territorios. Las islas se convierten así en el enclave ideal para éstas prácticas -especialmente luego de la inauguración del puente Rosario-Victoria-. Sin embargo, la sobrecarga de ganado presente en las islas genera una serie de problemáticas latentes. En materia de vegetación, por ejemplo, la cantidad excesiva de animales tiende a poner en riesgo la capacidad regenerativa de la flora, como también conduce a la pérdida de las capacidades de amortiguación de excedentes hídricos que realizan las comunidades vegetales. Esto repercute inmediatamente sobre la calidad de agua, como también en la estabilidad de las islas frente a los procesos erosivos (Stancich, 2010). Asimismo, afecta a la producción pesquera e ictícola.

Fig. 12. Quema islas año 2008 - Ganadería intensiva en las islas entrerrianas. Fuente: www.proteger.org.ar;http://www.telam.com.ar y fotografías de la autora.

Además, para aumentar la productividad, se produce la quema de pastizales. Esta práctica histórica en los últimos años se realiza extensivamente sin control, aún en épocas de sequía,

lo que conduce a provocar serios problemas ambientales. Frente a estas grandes quemas, no sólo se pierde gran parte de la flora y fauna del Delta, sino que los efectos nocivos del humo y las cenizas afectan a la población isleña y a la de las localidades ribereñas. Por ejemplo los grandes incendios desatados en las islas en el año 2009 se extendieron a 280.000 hectáreas aproximadamente. A su vez, la práctica intensiva de la ganadería aporta una alta generación de excretas que, por un lado contribuyen a una mayor emisión del Gas del Efecto Invernadero -GEI-, y por el otro, aportan altos contenidos de nutrientes, compuestos y materia orgánica a los cuerpos de agua superficiales y a los acuíferos, deteriorando su calidad.

10.2.3 Procesos de urbanización.

La urbanización creciente, junto a las nuevas dinámicas de metropolización, acarrea diversas problemáticas al territorio contemporáneo. La carencia de un crecimiento urbano adecuadamente planificado conduce tanto a generar una mayor vulnerabilidad territorial como a disminuir la calidad de vida de la población. Por ejemplo, el gran incremento de nuevas urbanizaciones dispersas y la conversión de tierra rural a urbana, sin el andamiaje legal adecuado[8], contribuyen al deterioro ambiental.

Asimismo, se registra la carencia de infraestructura de servicios cloacales en gran parte de las urbanizaciones ribereñas, lo que ocasiona que éstas no tengan tratamiento adecuado y sean volcados sus desechos directamente sobre los ríos o arroyos -incrementado la contaminación del agua-. También así, la falta de políticas integradas en materia de recolección y tratamientos de residuos se constituye como una fuerte amenaza ambiental y tiende a aumentar los basurales a cielo abierto. Especialmente, se destacan aquellos que se encuentran cercanos a asentamientos irregulares o a poblaciones con necesidades básicas insatisfechas, aumentando la vulnerabilidad social de estos grupos. Los márgenes de arroyos y ríos resultan espacios elegidos para la localización de basurales, incrementando la contaminación fluvial.

Además, las nuevas urbanizaciones de baja densidad -generalmente cerradas- que son aprobadas a construirse alejadas de la planta urbana de las localidades, también conducen a una mayor insostenibilidad territorial vinculada a la temática de movilidad. Es decir, la dispersión en el territorio conlleva a un aumento del uso del automóvil particular frente a una disminución del transporte público. Asimismo, estas urbanizaciones mayormente carecen de equipamientos colectivos y de servicios, lo que acarrea el incremento de la movilidad a fin de acceder a éstos en otras localidades.

También así, muchas veces estas nuevas residencias se asientan en terrenos inundables, por lo cual se realizan intervenciones para revertir esta condición -esto conduce a que se conviertan en sectores inundables aquellos territorios aledaños que no lo eran-. La ausencia del Estado en la definición de políticas de urbanización sostenibles se hace presente frente a la presión económica del mercado. De este modo, las demandas globales afectan a la sinergia del ambiente local y tienden a producir nuevas dinámicas y procesos de des-reterritorialización de parte de las comunidades locales:

> "El territorio local demarca límites que se definen por las relaciones entre personal y grupos, conformando espacios de interacción que suelen modificarse, extenderse y traspasarse; es decir: no constituyen ámbitos homogéneos ni estáticos, pero claramente señalan la diferencia entre el nosotros (población local) - que expresa sentimientos de pertenencia, apego,

[8] Ya sea en territorios alejados a las tramas urbanas existentes o en sectores inundables.

integración, signados por tradición familiar, residencial, laboral, las experiencias compartidas- y los otros (nuevos actores vinculados a las modificaciones operadas en los usos del espacio)" (Stancich, 2010:49).

Fig. 13. Dispersión urbana en el territorio: Ejemplo jurisdicción de Alvear. Fuente: Elaboración propia en base a imagen satelital Google Earth.

Fig. 14. Incendios en basurales a cielo abierto. Fuente: Foto Diario La Capital y fotografías de la autora.

Al leer a la ribera metropolitana en su totalidad, los conflictos se profundizan. Como explica Puey (2008), las desigualdades en la distribución de la riqueza presentan una gran influencia en la ocupación del territorio y una gran presión sobre el ambiente. Se identifica el incremento de: asentamientos irregulares en las barrancas y ribera baja; avances industriales y residenciales -mayormente barrios cerrados- sobre componentes de alto valor ambiental; conflictividad en la diversidad de los usos del suelo -gran proximidad en usos productivos, residenciales y recreativos- que generan una gran vulnerabilidad ambiental; y alta contaminación en tramos de la costa del Paraná -como también en los bordes de los

diferentes arroyos-. Por lo cual, es necesario establecer políticas de protección y valoración del frente costero, ya que constituye un área de gran potencial.

A su vez, existe una creciente erosión de las barrancas y destrucción de la biodiversidad, sumado a una latente debilidad institucional para lidiar con dichos problemas ambientales -con mínimos resguardos y controles-. Tal como se refiere en el informe GEO Área Metropolitana de Rosario (Puey, 2008): "la situación actual empeora debido a la existencia superpuesta de jurisdicciones legislativas y ejecutivas, como de órganos administrativos que contribuyen a la descoordinación, inoperancia y multiplicación de las fisuras por los que se filtran hechos graves de expoliación ambiental". De este modo, la coordinación regional metropolitana resulta materia urgente, a fin de dar respuestas integradas y sostenibles en el tiempo.

10.3 Las cuencas de los arroyos.

Esta región originalmente conocida como Pago de los Arroyos, debe este nombre a la multiplicidad de componentes fluviales que seccionan el territorio. Cada uno de ellos presenta características propias, otorgando así determinadas particularidades a las localidades que atraviesan. Ya sea desde el punto de vista paisajístico, turístico, recreativo o productivo, contribuyen a profundizar la identidad y las potencialidades locales. No obstante, como veíamos en el apartado anterior, diversos procesos existentes en las últimas décadas atentan contra la calidad ambiental y la diversidad ecológica en torno a estos ríos y arroyos. Numerosas acciones realizadas por el hombre afectan directa e indirectamente a estas cuencas. En menor o mayor medida, actualmente estos cursos de agua presentan problemas vinculados: al desarrollo de nuevas urbanizaciones, a las canalizaciones clandestinas para drenaje de bajíos naturales, a la presencia de basurales, a la existencia de asentamientos irregulares, a la disminución de la biodiversidad, a la pérdida de humedales y lagunas naturales, al aumento de la impermeabilidad de las cuencas, a los excedentes hídricos, entre otros.

La ciudad de Rosario presenta en su jurisdicción el tramo final de los arroyos Ludueña y Saladillo -siendo este último límite con Villa Gobernador Gálvez-. Como explicamos en la Parte II, desde el Plan Regulador de 1935 se promueve la preservación de ambas cuencas para el esparcimiento higiénico y recreativo de la población. Sin embargo, estas iniciativas no son posibles de llevarse a cabo, y ya en la década de 1980 se constata una situación de gran contaminación ambiental, abandono y desidia de ambos arroyos. Por ejemplo, las cascadas existentes en el arroyo Saladillo -de gran concurrencia a mediados del siglo XX- se han corrido más de quinientos metros de su lugar de origen, registrándose también, peligro de derrumbe en sus barrancas -incrementado por las grandes inundaciones de 1982/1983- y se registra principalmente el volcado de aguas servidas, urbanas e industriales -que genera altos niveles de contaminación-.

Debido a la carencia de políticas integrales de saneamiento y protección, junto a la acción devastadora de los torrentes derivados de las inundaciones, este paisaje deja de ser enclave elegido por los ciudadanos como componente paisajístico-recreativo[9]. Por ejemplo, en el arroyo Saladillo, la erosión y la contaminación han producido la desaparición de diversos lugares característicos del mismo[10] -quedando hoy solo en la memoria colectiva-. La presencia de asentamientos irregulares, descargas pluvio-cloacales a cielo abierto, basurales y volcados de desechos industriales han transformado a este sector, originariamente

[9] Como lo ha sido en otra época.
[10] Como los históricamente denominados: "pozo", "lavarropas" y "el pozo aceitero".

recreativo, en un paisaje degradado. Como plantea un pescador amateur asiduo a este sector:

> "Esto, hace unos años atrás era Córdoba. Pero desde que los frigoríficos descargan sus desechos al Saladillo, se transformó en lo que se padece ahora. La contaminación comienza en ese tiempo. Yo he visto cuerpos de vacunos en la superficie del agua y nadie hace nada. Habría que tomar medidas por la cantidad de gente que concurre"[11] (Diario La Capital, 22 de Enero de 1988).

Fig. 15. Contaminación en las cuencas de los arroyos regionales. Fuente: Archivo Diario La Capital y fotografía de la autora.

A su vez, el arroyo Ludueña también es sujeto a un alto nivel de contaminación. Es frecuente encontrar mareas de peces muertos en el cauce del arroyo, ocasionado principalmente por: niveles alarmantes de volcado de desagües cloacales sin ningún tratamiento previo; descargas clandestinas a través de conductos pluviales; vertido de camiones atmosféricos y basura arrojada al mismo. Esta situación empeora al adicionar el volcado de desechos industriales y la contaminación que generan los agroquímicos y fertilizantes en la cuenca alta del arroyo. De este modo, se registran reiteradamente picos tan altos de contaminación que hacen imposible la supervivencia de la fauna ictícola. Además, se registra frecuentemente un fuerte olor que llega a producir problemas respiratorios y ocasiona una baja calidad de vida para la población cercana al mismo.

El Plan Director de 1991 retoma la preservación ambiental de las cuencas de estos arroyos y propone reglamentar sus usos y modificaciones en torno al régimen de suelo admisible. A su vez, el Plan Estratégico Rosario de 1998, en su cuarta línea estratégica "Disfrutar y cuidar el río", propone la construcción de plantas de tratamiento de líquidos cloacales a fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes afectados -lo que contribuiría a sanear a estos arroyos-. Como plantea dicho Plan: "por sus características de caudal y velocidad de

[11] Según testimonio de los visitantes del Sector del Parque Regional Sur, publicado en el diario La Capital del 22 de enero de 1988.

escurrimiento son más vulnerables a la contaminación que el río Paraná que cuenta con mayor capacidad de autodepuración"[12].

Este Plan Estratégico se articula a su vez con el Plan Director de 1999, el cual plantea un capítulo especial a la "Preservación del Medio Ambiente y del Patrimonio Construido". Se proponen así diversos objetivos, instrumentos y políticas para "la protección, recuperación y conservación del medio construido, el paisaje y los recursos naturales de la ciudad". Siguiendo esta línea de protección ambiental, el Plan Maestro de la Costa toma particularmente las componentes fluviales para desarrollar el "Plan de Saneamiento Ambiental de la Costa", el cual aborda el área ribereña de la ciudad y el sistema de islas del Alto Delta[13].

Se identifican como los principales conflictos ambientales de estos cursos de agua: los desbordes -debido al régimen de crecidas-; efectos no deseados de la dinámica hídrica -como la erosión-sedimentación-; degradación de las barrancas; la contaminación de los cursos de agua y el riesgo latente para las poblaciones -especialmente asentamientos estables al pie de la barranca vinculados a la pesca-. En este sentido, se proponen diversas acciones y estrategias para cada una de estas problemáticas, como intervenciones puntuales para cada tramo con características homogéneas de los mismos.

Fig. 16. Desembocadura de arroyos Frías, Seco y Pavón. Fuente: Archivo Metropolitana MR.

Esta situación de alta contaminación fluvial no sólo se presenta en los arroyos Ludueña y Saladillo sino este escenario se repite en todos los cursos de agua de la región metropolitana. Como analizamos en el capítulo 9, por ejemplo en torno al arroyo San Lorenzo existe un conflicto de intereses entre las jurisdicciones de la localidad homónima al mismo y Puerto General San Martín. Por un lado, esta última utiliza su margen norte como ámbito recreativo, pero diversas industrias asentadas en la jurisdicción de San Lorenzo, a inmediaciones de su margen sur, vuelcan sus desechos sin tratamiento previo[14]. Asimismo se registran basurales a cielo abierto y la descarga de desagües pluvio-cloacales urbanas de ambas localidades. Una situación análoga se identifica en el arroyo Frías. El mismo recibe

[12] Desde la Municipalidad de Rosario es recurrente el planteo del saneamiento de los arroyos y cuencas.
[13] Este Plan Maestro se encuentra articulado con el Plan Urbano Rosario 2007/2017, el cual retoma estas cuestiones; especialmente a través de la "Reconstrucción del borde de los arroyos" a través del "Plan Maestro de Reconstrucción del borde del Arroyo Ludueña" y el "Plan Maestro de reconstrucción del borde del Arroyo Saladillo".
[14] Especialmente industrias metalúrgicas, frigoríficos, faenamiento de pollos, destilerías y fibroquímicas.

la descarga de diversas industrias -especialmente del Parque Industrial Alvear[15]- como también de las descargas urbanas.

Conflictos similares atraviesan las cuencas de los arroyos Seco, Pavón, del Medio y los canales y cañadas subsidiarias. En los últimos años se agrava la contaminación existente en los mismos, principalmente por las causas mencionadas anteriormente, como también por la degradación de sus cauces por las acciones antrópicas directas. Por ejemplo, muchos de estos cursos fluviales son rectificados y canalizados por diversos propietarios de campos, siendo modificado su curso natural a fin de obtener beneficios para la producción rural. Estas acciones alteran la dinámica hidrológica. Es ejemplo de esto, la alteración producida en el arroyo Pavón que, al estrechar su cauce por medio de puentes, el agua busca salida y ensancha el otro extremo del arroyo hacia el Paraná. De manera que, por falta de caudal se genera mayor sedimentación y crecimiento de vegetación, transformándose uno de sus brazos en un cauce prácticamente seco.

Bajo la importancia de prever las problemáticas hídricas, se crean diversos Comités de Cuencas tanto en la Provincia de Santa Fe[16] como en Entre Ríos[17]. Estos Comités -integrados por representantes de las comunas y municipios, por productores y el Estado provincial-, tienen como finalidad coadyuvar en la promoción del desarrollo de la región a través del mejor manejo de los recursos. No obstante, la formación de gran parte de los mismos es reciente y normalmente sus funciones se focalizan en la ejecución de trabajos de mantenimiento para preservar las condiciones de drenaje y/o la realización de obras complementarias, a fin de establecer manejos agro-hidrológicos adecuados.

De manera que existe en la práctica la carencia de una visión ampliada de la matriz fluvial que posibilite una respuesta integrada a todos los factores intervinientes en la degradación de la misma. Es necesario, para poder llevar a cabo las acciones propuestas de saneamiento y protección, presentar una plataforma legal definida y consensuada por los diversos órganos correspondientes para que sean efectivas a corto, mediano y largo plazo. Justamente, a continuación analizamos el ámbito normativo vigente.

10.4 Legislación ambiental.

Como se expone en la cita inicial del presente capítulo, la Constitución Nacional Argentina -norma suprema de la nación-, establece la obligación de preservar y proteger tanto el patrimonio natural y cultural como a la diversidad biológica. Asimismo, también plantea la recomposición del daño ya realizado. No obstante, a pesar de la claridad del mencionado Artículo N° 41, llevar a la práctica estos postulados no resulta tarea sencilla. Es de remarcar que los distintos niveles normativos en materia ambiental revisten una gran complejidad, por lo cual, asegurar su cumplimiento resulta una ardua tarea.

Además de la mencionada Constitución Nacional, existen otras leyes nacionales sobre las cuales las provincias deben adherir respecto a la protección del ambiente. Por ejemplo, se destacan: la Ley N° 13.273, sobre la defensa de la riqueza forestal nativa; la Ley N° 26.331

[15] En el cual se registran aproximadamente 60 industrias.

[16] La Provincia de Santa Fe, a través de la Ley N° 9.830 de 1985 y reglamentado por el Decreto 4.960/86, define la constitución de Comités de Cuenca, a fin de coadyuvar a promover el desarrollo del área a través del manejo y aprovechamiento del Recurso Hídrico.

[17] Por ejemplo la Provincia de Entre Ríos a través de la Ley N° 9.757 de 2006, establece "la creación, regulación, conformación y funcionamiento de los Comités de Cuencas y los Consorcios del Agua de la Provincia de Entre Ríos, con la finalidad de generar condiciones, proyectos, asegurando así, la integración regional, provincial, y la explotación racional de las obras hidráulicas y del aprovechamiento sustentable del agua del dominio público" (Art 1° Ley N° 9.757/06).

sobre la preservación de bosques nativos[18]; la Ley N° 25.612, de gestión integral sobre residuos industriales; la Ley General del Ambiente N° 25.675; la Ley N° 25.688, sobre el régimen de gestión ambiental de aguas; entre otras.

Asimismo, en relación a nuestro objeto de estudio, en materia de legislación resulta relevante lo planteado por el Código Civil en sus arts. 2.339 y 2.340[19], en los que se establece que los ríos y sus cauces, las riberas internas y las islas que se formen en toda clase de río -cuando estas no pertenezcan a particulares-, resultan bienes de dominio público. En este sentido, el art. 2.639 agrega que:

> "los propietarios limítrofes con los ríos o con canales que sirven a la comunicación por agua, están obligados a dejar una calle o camino público de treinta y cinco metros hasta la orilla del río, o del canal, sin ninguna indemnización. Los propietarios ribereños no pueden hacer en ese espacio ninguna construcción, ni reparar las antiguas que existen, ni deteriorar el terreno en manera alguna" (Art. 2.639 Código Civil).

Este artículo hace referencia al llamado Camino de Sirga, cuyo origen está vinculado directamente a las necesidades técnicas de la navegación. No obstante, por el avance tecnológico, el mismo no resulta necesario para su función original. Sin embargo, como sostiene el Jurista Miguel Marienhoff:

> "Con exclusión de la navegación a la sirga, el uso de las márgenes de los ríos puede ser necesario para otros fines de interés social (construcción de nuevos puertos, astilleros, mercados, frigoríficos del Estado, paseos públicos, edificios fiscales, etc.). Cuando necesidades públicas así lo requieran, el Estado podrá expropiar las márgenes de los ríos navegables…" (Tratado de Derecho Administrativo, Tomo VI, p. 485)[20].

Es decir, la ley establece que los 35 metros de las márgenes de los componentes fluviales navegables resultan de uso público y pueden ser destinados a diversos fines de interés social. La medición de esa franja resulta a partir de la línea de la ribera[21]. El principal problema que se desprende de aquí, es que en el caso de estudio dicha línea no se encuentra definida -la cual debe establecerse por la Dirección Nacional de Vías Navegables-. De este modo, se registran grandes vacíos legales en la regulación jurídica de las zonas costeras. Por lo cual, resulta fundamental que la administración pública asegure el uso general de las cosas de dominio público y ejerza la función de policía[22]. Asimismo, existe una notoria complejidad inter-jurisdiccional en los ámbitos ribereños, interviniendo el Estado Nacional, la jurisdicción provincial -Santa Fe y Entre Ríos, en este caso-, y la participación de diversas comunas y municipios -junto a los actores privados correspondientes a cada caso-.

De este modo, las leyes nacionales deben articularse con las distintas leyes del nivel provincial. En la provincia de Santa Fe existen diferentes normas vinculadas al ambiente y su preservación, la principal de ellas es la Ley N° 11.717 denominada: "Ley de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable" -que presenta decretos, resoluciones y disposiciones

[18] En la cual se plantea establecer 100 metros desde la ribera de los arroyos que no deberán transformarse.

[19] "Quedan comprendidos entre los bienes públicos: (…) Los ríos, sus cauces, las demás aguas que corren por cauces naturales, los glaciares, los humedales y toda otra agua que tenga o adquiera la aptitud de satisfacer usos de interés general, (…) las riberas internas de los ríos, entendiéndose por tales la extensión de tierra que las aguas bañan o desocupan durante las altas mareas normales o las máximas crecidas ordinarias; (…) las islas formadas o que se formen en el mar territorial o en toda clase de río, o en los lagos cuando ellas no pertenezcan a particulares " (Art. 2340 Código Civil).

[20] Citado por Juan José Catuc, en Diario Hoy en la Noticia (citado en Extremo Litoral, 17 de abril de 2013).

[21] Deslinde entre el dominio público y el dominio particular de un predio ribereño.

[22] Debe ejercer una triple función: 1. De conservación de la cosa; 2. De reglamentación del uso normal de ellas para impedir el goce abusivo por parte de los destinatarios; y 3. De limitación prohibitiva del uso de la cosa cuando un interés público superior lo exige (Fundación Ciudad, 2002).

complementarias-. La misma plantea los principios rectores para poder preservar, conservar, mejorar y recuperar el ambiente, los recursos naturales y la calidad de vida de la población. Asimismo tiene como objetivo asegurar el derecho de toda la población a gozar de un ambiente saludable, ecológicamente adecuado y equilibrado para el desarrollo de la vida. En esta ley se propone, asimismo, garantizar la participación ciudadana como forma de promover el goce de los derechos humanos en forma integral e interdependiente[23].

La Ley N° 11.717 establece a la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Provincia de Santa Fe como la autoridad de aplicación y de control, a fin de que efectúe, en caso de ser necesario, sanciones por infracción. A su vez, en el año 2011, la Legislatura Provincial sanciona la "Ley de Aguas de Santa Fe", con el objeto de efectuar una gestión integral de los recursos hídricos presentes en el territorio provincial para garantizar el acceso al agua potable y promover su uso sustentable. En la misma se regulan: los usos del agua, su concesión, el control del recurso hídrico, los acuerdos sobre cuencas inter-jurisdiccionales, entre otras cuestiones. También así, dispone las acciones necesarias para proteger estos recursos de la contaminación y la degradación.

Otras de las normativas relevantes en materia de protección ambiental de la provincia de Santa Fe son: el Decreto N° 7.317/67, conocido como de normas mínimas de ordenamiento urbano; la Ley N° 13.372 denominada "Ordenamiento Territorial de los Bosques nativos"; la Ley N° 11.730 de bienes en zonas inundables; entre otras. Asimismo, resulta de particular importancia la Ley de Áreas Naturales Protegidas -Ley N° 12.175/03-, reglamentada por el Decreto N° 3331/06. Ésta plantea proteger los ambientes naturales, a fin de preservar su carácter de bancos genéticos y como reguladores ambientales. En la misma se definen a las Áreas Naturales Protegidas[24]:

> "Entiéndase por Áreas Naturales Protegidas a todo ambiente o territorio que, manteniendo su aspecto original sin alteraciones importantes provocadas por la actividad humana, esté sujeta a un manejo especial legalmente establecido y destinado a cumplir objetivos de conservación, protección y/o preservación de su flora, fauna, paisaje y demás componentes bióticos y abióticos de sus ecosistemas" (Artículo 3° - Ley N° 12.175/03).

[23] Es decir, esta ley provincial presenta las mismas bases y fundamentos que el mencionado artículo de la Constitución Nacional.

[24] Transcribimos a continuación los objetivos generales de dicha conservación, según plantea el Artículo N° 4 de dicha Ley Provincial, para la gestión de las Áreas Naturales Protegidas: a) Proteger muestras de la totalidad de los ambientes naturales y especies de la Provincia de Santa Fe, preservando su carácter de bancos genéticos y de reguladores ambientales; b) Conservar en su lugar de origen los recursos naturales; c) Proteger los ambientes terrestres y acuáticos que alberguen o puede albergar especies migratorias, endémicas, raras, amenazadas, de uso comercial o deportivas y otras; d) Mantener la biodiversidad evitando la alteración de los procesos ecológicos y evolutivos naturales; e) Conservar el patrimonio natural, cultural, arqueológico y paleontológico, incluyendo también el subsuelo y la atmósfera; f) Impulsar investigaciones en Áreas Naturales Protegidas tendiente a encontrar opciones de modelos y técnicas para el desarrollo sustentable; g) Mantener bajo manejo protectivo o recuperativo, según corresponda, aquellos espacios que constituyen muestras de grandes ecosistemas terrestres o de ríos y arroyos de la provincia y paisajes en forma de relieve singulares o únicos. Tal acción tenderá a asegurar la preservación de todo material existente y la libre ocurrencia de los procesos dinámicos que se dan en la naturaleza tales como la evolución biótica, edáfica, geomórfica, los flujos genéticos, los ciclos biogeoquímicos, las migraciones animales, entre otros; h) Proteger áreas naturales cercanas a los centros urbanos para que los habitantes disfruten de una recreación en convivencia con una naturaleza lo mejor conservada posible; i) Preservar los espacios naturales; j) Aplicar los mecanismos financieros existentes y desarrollar los medios necesarios para dotar a las Áreas Naturales Protegidas de infraestructura, equipamiento y recursos humanos necesarios, que permitan la investigación científica de los ecosistemas y sus componentes, el desarrollo de actividades educativas y la implementación del sistema de control y vigilancia; k) Promover los valores y principios de la conservación de la naturaleza y de las Áreas Naturales Protegidas por iniciativa de la autoridad de aplicación o en coordinación con el sistema educativo; l) Facilitar el desarrollo del turismo ecológico racionalmente planificado y controlado; m) Fomentar estrategias que aseguren la conectividad entre las Áreas Protegidas, y entre éstas y los agroecosistemas circundantes evitando los riesgos de insularización.

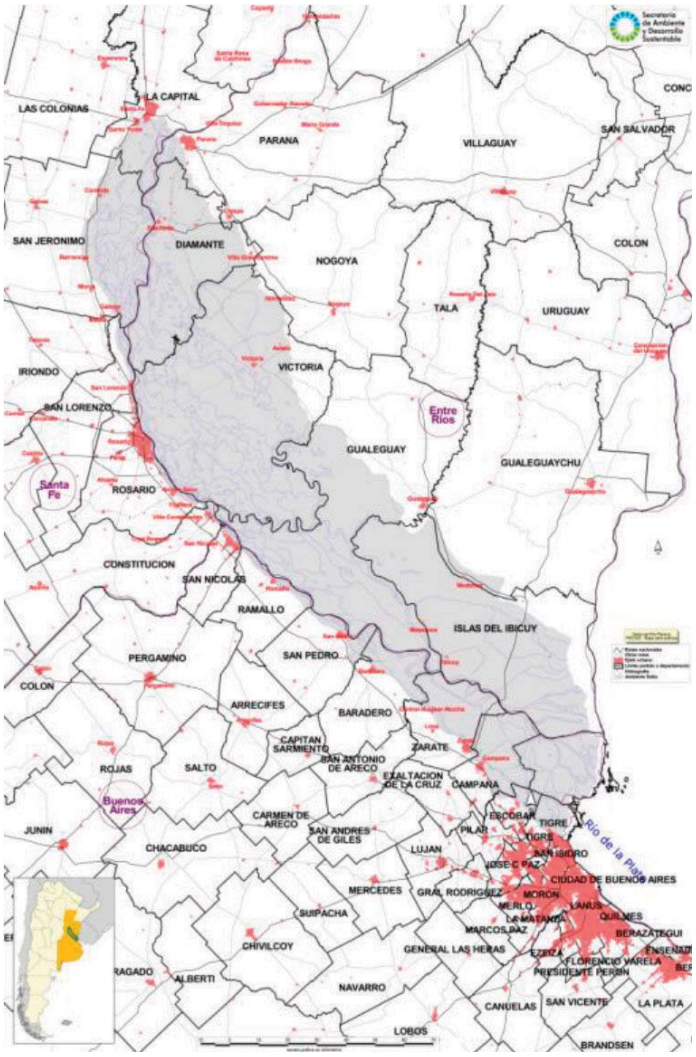


Fig. 17. Área de intervención del PIECAS -DP. Fuente: Jorge Fabricant GeoInfo. / SAyDS (PIECAS, 2013:7).

Además de la provincia de Santa Fe, en el ámbito territorial estudiado en la presente tesis tiene jurisdicción la provincia de Entre Ríos. La cual, por su parte, también presenta diversas normas vinculadas al ambiente y su conservación. Por ejemplo, la Ley de Aguas N° 9.172, la Ley de Cuencas N° 9.757, decretos y resoluciones sobre la realización de estudios de impacto ambiental, normativas que regulan la pesca y la caza, la Ley N° 9.868 de manejo del fuego, entre otras. A su vez, frente a la expansión de la actividad ganadera en las islas, la creciente quema de pastizales y la inauguración del puente Rosario-Victoria, en el año 2003 la Municipalidad de Victoria declara a la zona de islas como "Área Natural Protegida" por la ordenanza N° 2.185, privilegiando la convivencia armónica entre las actividades productivas y el mantenimiento de ambientes naturales. No obstante, no se establecen los mecanismos de viabilidad y control para poder asegurar dicha armonía. De manera que, desde la Provincia de Entre Ríos se manifiesta en los últimos años un litigio legal en torno al Delta. Por ejemplo en el año 2011 se aprueba la Ley N° 10.092, a través de la cual se plantea:

> "establecer las bases para lograr una eficiente intervención del Estado provincial a través de la instrumentación de las políticas públicas que provean como resultado la transformación de las tierras fiscales de propiedad de la provincia de Entre Ríos actualmente improductivas, y el mejoramiento y la ampliación de la capacidad instalada de los puertos, ubicando como eje central de toda la acción a ser emprendida su incorporación al ciclo productivo agroindustrial, como instrumento genuino para la generación de riqueza y de fuentes de empleo, en un marco de desarrollo sustentable y conforme a las pautas que en ella se fijan" (Art. 1° Ley N° 10.092/11).

Sin embargo, meses siguientes, esta normativa es derogada y recupera vigencia la Ley N° 9.603. A través de esta última se impide la fumigación en las islas y sólo se aprueban aquellas actividades productivas que no afecten el ambiente. Se acrecienta así la disputa de las actividades económicas regidas por las presiones globales del capital en relación a la sostenibilidad del territorio local. Especialmente dada la gran complejidad, superposición y no cumplimiento de las normativas, y frente a la carencia de un adecuado control de las acciones que se realizan en esta región.

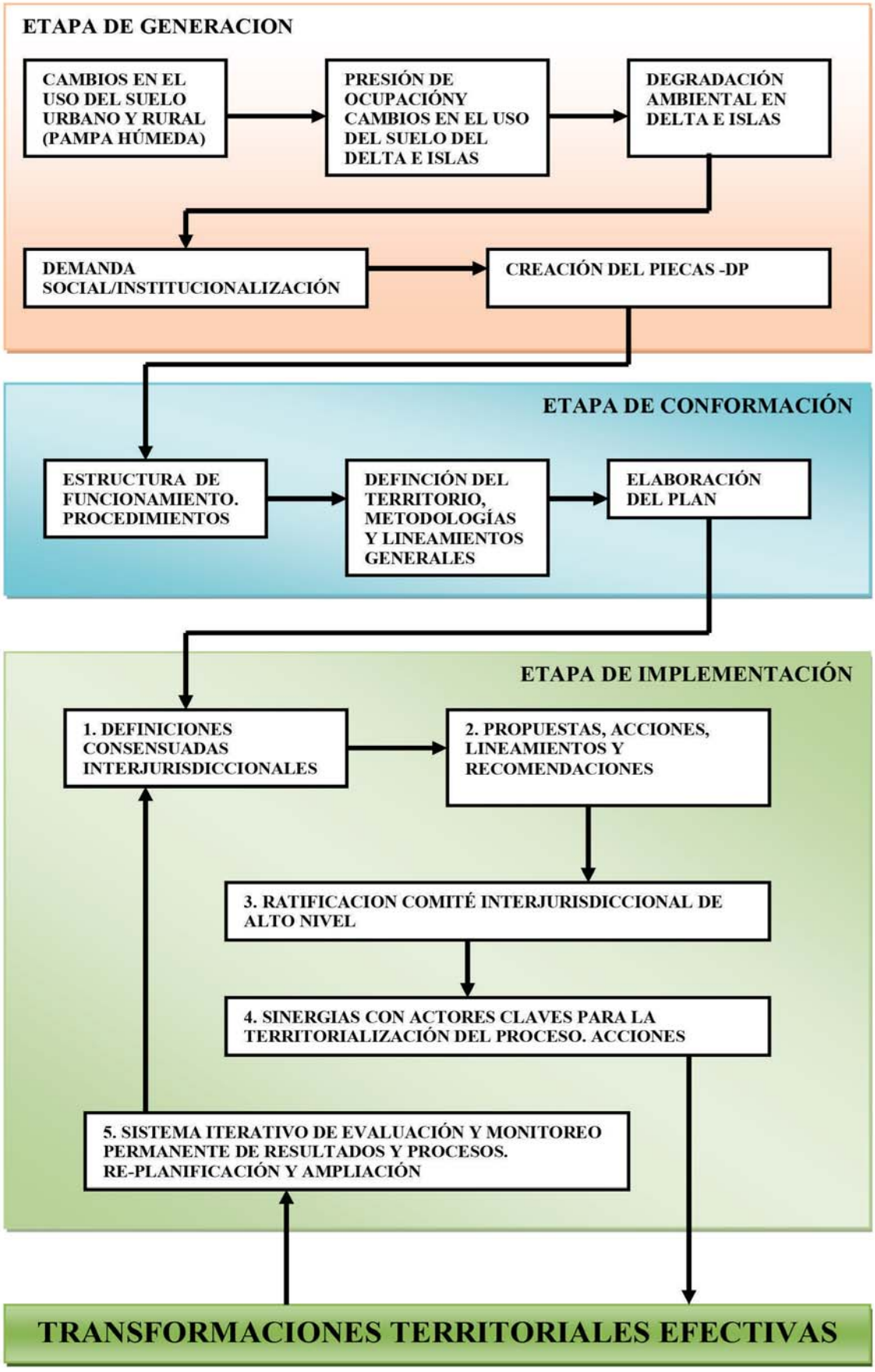


Fig. 18. Síntesis operativa del PIECAS-DP. Fuente: PIECAS (2013:43).

No obstante, las diversas problemáticas y vulnerabilidades presentes en el Delta del Paraná en los últimos años -anteriormente expuestas-, motiva a la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación a intervenir sobre las mismas -especialmente en torno al Plan Nacional de Manejo del Fuego[25]-. De este modo, se plantea conformar un espacio de coordinación y construcción de consensos inter-jurisdiccionales entre los diversos niveles estatales, a fin de implementar un ordenamiento ambiental de este territorio sujeto a la conservación y desarrollo sustentable del mismo. A través de la participación de los actores intervinientes[26], se crea el "Plan Integral Estratégico para la Conservación y el Aprovechamiento Sostenible en el Delta del Paraná" - PIECAS- DP[27]-:

> "el PIECAS es un acuerdo interjurisdiccional consensuado en base técnico-científica para alcanzar metas u objetivos político-institucionales tendientes a establecer pautas de sustentabilidad en las intervenciones territoriales del Delta e Islas del Paraná asegurando su integridad sistémica, no sólo en el presente sino también en el mediano y largo plazo" (PIECAS, 2013:8)

El PIECAS-DP se propone como una herramienta de ordenamiento ambiental del territorio que tiene como objetivos principales: 1. Proteger, conservar y aprovechar en forma sostenible los componentes de la diversidad biológica y los recursos naturales en el área; 2. Mantener o restaurar la estructura y las funciones ecológicas del estratégico ecosistema del Delta del Paraná; 3. Promover su desarrollo sostenible; y 4. Asegurar la participación de todos los actores involucrados, proponiendo instancias institucionales que pongan en valor los aportes sectoriales en el marco del sistema jurídico institucional de gobierno.

Este Plan Integral Estratégico, se encuentra en curso. Desde la Carta de Intención realizada en el año 2008 se han realizado diversos estudios, reuniones y acuerdos que conducen a la definición de lineamientos, propuestas y acciones -a realizar en el corto, mediano y largo plazo-. Las mismas se publican en el documento PIECAS - DP - 2013. Junto a esta publicación, en dicho año, el Comité Interjuridiccional de Alto Nivel[28] acuerda presentar un proyecto de Ley de Presupuestos Mínimos para el uso sustentable del Delta.

A pesar de las diversas iniciativas vinculadas a la preservación y al desarrollo sustentable de esta región, las mismas se encuentran en proceso de desarrollo, por lo cual aún no podemos analizar la efectividad de su accionar.

---

[25] Recordemos que los incendios provocados en el Delta del Paraná en el año 2008 afectaron más de 170.000 Has. y produjeron diversos problemas ambientales, de seguridad vial y de salud a la población vinculada a dicho Delta.

[26] Representantes de la Provincia de Santa Fe, Entre Ríos y Buenos Aires, de los Municipios afectados y de las diversas secretarías correspondientes al tema del Estado Nacional.

[27] A través de reuniones interjurisdiccionales con representantes de organismos ambientales y de manejo del fuego de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Entre Ríos, junto a miembros de otras dependencias del Estado Nacional, se acuerda en avanzar en la realización de un plan regional. Por lo cual, se realiza un Taller Gubernamental en el año 2008. De dicho encuentro surge un "Borrador de Acuerdo Interjurisdiccional", que decanta en la Carta de Intención que crea el "Plan Integral Estratégico para la Conservación y el Aprovechamiento Sostenible en el Delta del Paraná". Dicha Carta de Intención, conforme lo establecido en el artículo 41 y 124 de la Constitución Nacional y en la Ley General del Ambiente - N° 25.675, se consigna taxativamente que: ¨Las Provincias de Buenos Aires, Entre Ríos y Santa Fe, conforme sus ordenamientos jurídico institucionales, convocarán a los municipios con competencia territorial en el área delta del Paraná a efectos de consensuar internamente sus propuestas para la elaboración e implementación del referido plan integral" (PIECAS, 2013).

[28] Es el órgano que orienta y supervisa la implementación del Plan Integral Estratégico para el Desarrollo, la Conservación y el Aprovechamiento Sostenible en el Delta del Paraná. Este comité está integrado por: el Director Provincial de Recursos Naturales del Organismo Para el Desarrollo Sostenible de la Provincia de Buenos Aires, Lic. Germán Larran, el Secretario de Ambiente de la Provincia de Entre Ríos, Ing. Fernando Raffo, el Secretario de Medio Ambiente de la Provincia de Santa Fe, Ing. Cesar Mackler y con la participación a nivel nacional de la Secretaría de Planificación y Política Ambiental.

Asimismo, el ámbito legal vigente resulta complejo, con vacíos y superposiciones en materia normativa. En la actualidad, este ecotopo ribereño continúa expuesto a un alto grado de vulnerabilidad ambiental. Por este motivo, resulta urgente un trabajo continuo y articulado entre las autoridades nacionales, provinciales y municipales, con activa participación ciudadana, a fin de coordinar instrumentos diversos que posibiliten "la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica"-como manifiesta nuestra Constitución Nacional-.

10.5 Desarrollo local sostenible.

El hombre, a lo largo de su existencia, ha hecho uso de los recursos naturales y al modificar su ambiente ha conducido a su propia transformación. Como plantean Foladori y Tommasino (2000), el ser humano ha afectado a la naturaleza de forma radical desde las sociedades más primitivas, reconociendo a su vez desde hace mucho tiempo el daño que causa a su ambiente. Sin embargo es en el último siglo que esta transformación se profundiza tanto en cantidad como en calidad. El conocimiento científico del ambiente, es decir, la recolección y análisis objetivo de la información proveniente del mismo, es algo relativamente reciente (Glacken, 1967).

El término "desarrollo sostenible" ha sido utilizado por primera vez en el Informe Brundtland en 1987 para la ONU -originalmente denominado *Our Common Future-;* pero desde ese momento y con el transcurrir de los años, el mismo ha tenido numerosas y variadas definiciones e interpretaciones. Si disgregamos este concepto, nos encontramos con dos nociones distintas. Por un lado el "desarrollo", que se define como aquel proceso mediante el cual los países adquieren mejores condiciones económicas y éstas se distribuyen de forma más equitativa. Como explica Reboratti (2000), el mismo difiere de la idea de crecimiento económico -aumento del sistema productivo-, sino que el desarrollo es entendido como el proceso en el que los beneficios de dicho crecimiento económico se redistribuyen entre la población.

Por otro lado, a su vez, tenemos el término "sostenible". La sostenibilidad surge de la ecología, refiriéndose a cómo un ecosistema se mantiene en el tiempo con mínimas modificaciones, estando asociada a la idea de "resiliencia"[29]. Por lo cual, a partir de la unión de estos conceptos tenemos el término "desarrollo sostenible"[30]. Como explica Naredo (1996), este postulado es entendido como aquel que permite "satisfacer nuestras necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas". El mismo trae implícito dos nociones fundamentales; por un lado, la de "necesidad" y, por el otro, el concepto de limitaciones impuestas desde "el estado de la tecnología y la organización social entre la capacidad del medio ambiente para satisfacer dichas necesidades presentes y futuras" (Comisión Mundial del Medio Ambiente y del Desarrollo, 1988). Se produce así, un cambio en la perspectiva del concepto donde se amplía a las ciencias sociales, ya que, el desarrollo no es visto meramente desde el ambiente sino desde la sociedad. Según sostiene Reboratti:

[29] "habilidad del sistema de resistir un disturbio y la proporción con la cual regresa al equilibrio anterior al disturbio" Pimm (1984), citado en Carpenter et al. (2001)

[30] Actualmente existe un uso indiscriminado del mismo e incluso también se lo llama "desarrollo sustentable". Pero justamente una de las principales causas de tantas discordancias entre las diversas definiciones, como explica Naredo (1996), se debe al empeño de conciliar el desarrollo económico con la idea de sostenibilidad, cuando cada uno de estos conceptos radica en niveles de abstracción y sistemas de razonamiento distintos. La idea de desarrollo económico, hace abstracción de la naturaleza física heterogénea de los procesos que los generan, siendo por lo tanto incapaces de enjuiciar la sostenibilidad de dicha naturaleza, ya que carecen de la información necesaria para analizar la realidad física subyacente.

"Esto significa que no es que la sociedad realiza el desarrollo sostenible del ambiente, sino que el desarrollo sostenible de la sociedad incluye, entre otras, una dimensión ambiental. (…) no se trata solo de la relación de la sociedad con el ambiente y los recursos naturales, sino también de las relaciones internas de la sociedad: no existe en teoría la posibilidad de un desarrollo sostenible que incluya una gran diferencia de ingresos en una sociedad"[31] (Reboratti, 2000:225).

Fig. 19. Fotografía aérea de un sector de territorio insular correspondiente al área de estudio. Fuente: Archivo Metropolitana MR.

En este sentido, la sostenibilidad territorial no puede afrontarse desde una perspectiva sectorial, sino desde la interacción relacional de los diversos componentes. Como explica Alberto Magnaghi:

"La sostenibilidad para el ambiente humano se refiere a la construcción de sistemas de relaciones virtuosas entre los componentes del propio territorio: el ambiente natural, el ambiente construido y el ambiente antrópico. La designación de "territorio" en vez de "ambiente natural" (que se considera un componente del primero), como referente de la sostenibilidad, modifica ulteriormente los requisitos de ésta e incluye la valoración de las relaciones entre cultura, naturaleza e historia" (Magnaghi; 2011:92).

En las últimas décadas, al producirse una reinvención del río, se profundiza la toma de conciencia del daño hecho por el hombre a este paisaje ribereño:

"¡Pero, qué distinta sensación nos embarga cundo ese sitio de encuentro entre el cielo y el río muestra una naturaleza castigada por el paso del hombre. Cuando esa masa de desechos arrojada al agua consume las posibilidades transformadoras del líquido vital! No obstante, siempre queda una oportunidad de enmienda[32]" (Diario La Capital, 6 de Febrero de 1988).

[31] Subrayado en el original.

[32] En nota periodística-publicitaria sobre el parador Puerto Pirata ubicado en la isla frente a Granadero Baigorria, titulada "De frente al río para proteger este ambiente natural" Conozca el Placer Exclusivo. Publicada en Diario La Capital el 6 de Febrero de 1988.

De esta manera, comprobamos que la reinvención del río trae consigo una necesidad de protección de este ambiente ribereño. Por lo cual, para mantener la sostenibilidad del propio territorio, se requiere la integración de todos los aspectos de los sistemas naturales y antrópicos (Handmer y Dovers, 1996; citado por, Kandus y Málvarez, 2002). Las acciones y procesos presentes en el territorio, en mayor o menor medida, producen impactos al ambiente como al resto de los procesos intervinientes en él:

> "la falta de planificación en las actividades productivas, la ejecución de mega-emprendimientos sin tener en cuenta sus efectos sobre el medio natural y la degradación de los hábitats por procesos de urbanización y sobreexplotación de especies y ambientes comprometen seriamente la sustentabilidad a largo plazo de los recursos" (Bó et al.; 2002:120).

Fig. 20. Paisaje del delta del Paraná. Fuente: Fotografía de la autora.

Asimismo, al analizar el proceso de reconversión del frente costero y su revalorización patrimonial, debemos recordar que ese patrimonio no radica únicamente en sus componentes constructivas y marcas territoriales culturales[33], sino que nos referimos a la revitalización del paisaje costero en toda su integridad. Es decir, tanto en sus componentes antrópicas como naturales se encuentra la esencia de su patrimonio geológico, geográfico y ambiental.

Como sostiene Ian Mcharg (2002) es importante conocer la cuenca del río como un proceso interactivo, a fin de interpretarlo como un sistema de valores y sugerir acciones amenas a todas las capas que componen el territorio, para poder así: "proyectar con la naturaleza". Desde la urbanística, según nos plantea Campos Venutti (1998), no se debe, ni se puede, sustituir a la ecología. No obstante, sí se debe intentar asumir sus valores para complementarlos a los instrumentos propios de la disciplina, a fin de obtener un balance ambiental positivo en las grandes transformaciones urbanas-territoriales.

[33] Especialmente abordado en el capítulo 7 y su anexo.

La matriz ambiental, originalmente asociada a un complejo sistema de relaciones sinérgicas entre hombre/naturaleza, con el transcurrir de las décadas tiende a desagregarse, especialmente con los procesos de metropolización. De manera que, la riqueza y valor original sobre el que se sustenta el crecimiento regional tiende a destruirse convirtiéndose en un obstáculo para el desarrollo. La desvinculación que se sucede de los componentes agrícolas, urbanos, fluviales, productivos y de los recursos ambientales constituye una especie de desarraigo tanto entre los mismos como en relación a la historia del lugar. Por lo cual, es necesario respetar las características y reglas intrínsecas del palimpsesto territorial, para poder así reintegrar y compatibilizar sus diversos *layers*. La gestión integrada y la valorización de las particularidades de estos fragmentos -originalmente configuradores de transformación regional- permiten poner en valor nuevamente los diversos recursos territoriales presentes en esta franja costera.

Se requiere así, una mayor conciencia en los habitantes, a fin de que surja de la propia población el reclamo de la protección de su ambiente. La mera aprobación de leyes, decretos y normativas no es suficiente. Sin duda, la falta de control y fiscalización en el cumplimiento de las mismas contribuyen a que ese "derecho a un ambiente sano, equilibrado y apto" esté cada día más limitado. Es necesario un profundo compromiso de la sociedad para con su territorio, no sólo a través de la protección personal, sino especialmente en la participación activa en la defensa y salvaguarda del mismo frente a los otros. Existen instrumentos legales para que esto ocurra[34], pero se precisa una mayor acción popular.

En este sentido, es fundamental mantener la mirada atenta sobre los diversos procesos presentes en el territorio y resulta clave para ello, el trabajo conjunto entre la sociedad local y el Estado -en sus distintos niveles-. Afrontar la sostenibilidad ambiental -en sentido amplio e integral del término-, constituye un desafío de todos los actores intervinientes en nuestras ciudades, aquellos pertenecientes a grupos de poder, como también de aquellos que suelen ser silenciados. Lograr nuevas territorializaciones más inclusivas, democráticas y sostenibles, depende de todos nosotros.

[34] Por ejemplo la Ley N° 10.000 de la Provincia de Santa Fe, conocida como "Ley de Protección de Intereses Difusos".

PARTE IV

[ALGUNAS APROXIMACIONES FINALES]

[La cuarta parte de esta tesis presenta las aproximaciones finales. En las mismas se discuten las hipótesis iniciales, a partir de las reflexiones producto del análisis crítico-interpretativo de los diversos procesos de transformación de la ribera metropolitana de Rosario]

ALGUNAS
APROXIMACIONES FINALES...

"Dioses de dos especies protegen la ciudad de Leandra. Unos y otros son tan pequeños que no se ven y tan numerosos que no se pueden contar. Unos están en las puertas de las casas, en el interior, cerca del perchero y del paragüero; en las mudanzas siguen a las familias y se instalan en los nuevos alojamientos en la entrega de las llaves. Los otros están en la cocina, se esconden de preferencia debajo de las cacerolas, o en la campana de la chimenea, o en el sucucho de las escobas: forman parte de la casa cuando la familia que la habitaba se marcha, ellos se quedan con los nuevos inquilinos; tal vez ya estaban allí cuando la casa aún no existía, entre las malas hierbas del solar, escondidos en una lata oxidada; si se echa abajo la casa y en su lugar se construye otra como un palomar para cincuenta familias, se los encuentra multiplicados en las cocinas de otros tantos apartamentos. Para distinguirlos llamaremos a los unos Penates y a los otros Lares.

No es que en una casa los Lares estén siempre con los Lares y los Penates con los Penates; se frecuentan, pasean juntos por las cornisas de estuco, por los tubos de los radiadores, comentan las cosas de las familias, es fácil que se peleen pero pueden llevarse bien durante años; viéndolos a todos en fila no se distinguen el uno del otro. Los Lares han visto pasar entre sus muros a Penates de las más diversas procedencias y costumbres; a los Penates les toca acomodarse codo a codo con los Lares de ilustres palacios en decadencia, llenos de inquietud, o con Lares de barracas de chapa, quisquillosos y desconfiados.

La verdadera esencia de Leandra es tema de discusiones interminables. Los Penates creen que son ellos el alma de la ciudad, aunque hayan llegado el año anterior, y que cuando emigran se llevan consigo a Leandra. Los Lares consideran a los Penates huéspedes provisionales, inoportunos e invasores; la verdadera Leandra es la de ellos, la que da forma a todo lo que contiene, la Leandra que estaba allí antes de que llegaran todos esos intrusos, y que se quedará cuando todos se hayan ido.

Tienen en común esto: que sobre cuanto sucede en la familia y en la ciudad siempre han de criticar algo, los Penates sacando a relucir a los viejos, los bisabuelos, las tías segundas, la familia de otros tiempos; los Lares el ambiente tal como era antes de que lo arruinaran. Pero no es que vivan sólo de recuerdos: urden proyectos sobre la carrera que harán los niños cuando sean grandes (los Penates), sobre lo que podría llegar a ser aquella casa o aquella zona (los Lares) si estuviese en buenas manos. Prestando atención especialmente de noche, en las casas de Leandra, los oyes parlotear y parlotear, hacerse reproches, soltar pullas, exabruptos, risitas irónicas"

ITALO CALVINO (2013)

Imagen página anterior:
"Charigüe"
Carlos Raffo.

El escenario donde transcurre nuestra vida cotidiana resulta de una complejidad creciente. Nos encontramos frente a un vertiginoso proceso de transformación, donde todo parecería estar sumergido en una fuerte dinámica de cambio: economía, vínculos socio-culturales, tecnología, relaciones políticas, redes de comunicación, modos de apropiación territorial, entre otras. No obstante, junto a las tendencias globalizantes que tienden a modificar las lógicas propias de cada territorio -adecuándolas a sus demandas y a sus requerimientos-, se yuxtaponen aquellos rasgos identitarios esenciales a cada lugar.

Lares y Penates aparecen y se escabullen entre las diversas capas del palimpsesto territorial. Los primeros reclamando la defensa de sus permanencias y la salvaguarda de sus marcas más persistentes, los segundos, visitantes de otras tierras, llegan para transformarlo, generar nuevos agenciamientos a través de los cuales se producen nuevas relaciones espaciales. Ambos, a la par, constituyen el alma del territorio. Como sostiene Italo Calvino, los mismos se entremezclan, pasean juntos y pueden convivir armoniosamente durante años. No obstante, en el ciclo de la historia se suele producir una ruptura de ese vínculo.

La construcción del territorio puede leerse a través de la dualidad aparentemente irreconciliable, pero íntimamente asociada, entre "lo global" y "lo local". Por un lado, se registran quiebres en los modos tradicionales de producción territorial y se identifica una aceleración de desterritorializaciones acompañadas de nuevas reterritorializaciones. Si bien gran parte de las mismas responden a las demandas globales y a las presiones del capital, paralelamente se suceden nuevas reinvenciones que surgen de la escucha atenta a las reglas genéticas locales y a las voces presentes en este palimpsesto.

Frente a este estado de la cuestión, nos preguntamos sobre las características que poseen estas transformaciones y sobre cómo influyen en la trama de interrelaciones económicas, políticas, culturales, sociales y ambientales que conforman las ciudades. Por lo cual, resulta necesario indagar sobre los procesos actuales de transformación y sobre los efectos que producen en cada territorio. Si bien existen tendencias generales que se reiteran en las diversas ciudades del mundo, comprobamos la existencia de rasgos específicos que requieren el estudio particularizado de cada contexto.

De manera que, en el ámbito territorial estudiado, identificamos diversos procesos que responden a dinámicas diferentes. Se sucede la yuxtaposición de numerosas territorializaciones que dejan a su paso "múltiples territorios". Por un lado, se reconocen algunos que tienden a consolidar o a incrementar los problemas y conflictos. Pero, por el otro lado, también se registran otros que, contrariamente a los primeros, conducen a una producción territorial desde una perspectiva atenta a las lógicas del lugar en relación a las potencialidades de desarrollo del mismo. A partir de éstos últimos, se posibilita reinventar vínculos y relaciones entre sociedad, espacio y tiempo. En cambio, el primer grupo de procesos corresponden mayormente a aquellos que responden a lógicas externas, lideradas por el capital y basadas mayormente en intereses privados, evidenciando simultáneamente el fuerte debilitamiento del poder público.

Sin embargo, esta división entre lo global y lo local no resulta taxativa. Por lo contrario, estamos generalmente frente a procesos dinámicos, en curso, que presentan variadas combinaciones y gradientes, íntimamente vinculadas al contexto socio-político-económico de cada territorio. No obstante, sí se identifican diversas transformaciones que tienden a estar desvinculadas del propio lugar -como de los ciudadanos entre sí-. Las mismas conducen a acentuar la fragmentación, la segregación, la inequidad y la ruptura de los vínculos sociales para con su territorio. Pero, asimismo se confrontan otras que posibilitan nuevas prácticas del espacio vital, nuevas reinvenciones territoriales desde una perspectiva solidaria que trascienden las barreras y aprovechan las múltiples oportunidades de los

nuevos agenciamientos entre las dinámicas "globales" y las "locales" -ya sean materiales, simbólicos, productivos o funcionales-.

En el ámbito territorial aquí estudiado se identifican en las últimas décadas la coexistencia de multiterritorialidades que presentan como característica la no democratización de sus accesos. Los distintos actores pertenecientes a dicho palimpsesto acceden a distintas territorialidades, algunos pueden entrar y salir de múltiples lugares, pero otros sólo acceden a espacios mínimos de pertenencia. Estamos ante una gran complejidad de los modos de producción territorial. Para lo cual, resulta indispensable romper las barreras y límites -abstractos y materiales- que impiden confluir las oportunidades, dinámicas y transformaciones que toman lugar en las metrópolis contemporáneas. Retomando la cita de Michel De Certeau del primer capítulo: "planificar la ciudad es a la vez *pensar la pluralidad* misma de lo real y *dar efectividad* a este pensamiento de lo plural; es conocer y poder articular" (1996:106). Es decir, tenemos el desafío de integrar las diversas territorializaciones a fin de confluir las potencialidades que posee la simbiosis entre "tradición" e "innovación".

En el período de estudio, la Región Metropolitana de Rosario se transforma y asume los desafíos planteados por las demandas exógenas de la globalización. Por ejemplo, frente a las nuevas presiones productivas vinculadas a los cambios portuarios, industriales y agropecuarios, el ámbito local se reinventa para dar respuesta a los nuevos requerimientos de lo global -especialmente por sus características geopolíticas y geográficas claves de gran valor-. Por lo cual, el frente fluvial metropolitano de Rosario se posiciona como polo productivo-exportador a través de la consolidación del conjunto de terminales portuarias, su rol en el marco del Mercosur, especialmente a partir de la vinculación este-oeste transoceánica y de la Hidrovía Paraná-Paraguay. No obstante, a pesar de este gran potencial de desarrollo regional, el mismo apenas llega a verificarse en la calidad de vida de su población.

Es decir, estas transformaciones ligadas a los cambios del mercado si bien presentan grandes oportunidades para el territorio local, paradójicamente también ocasionan grandes problemáticas. Por ejemplo, las localidades estudiadas presentan conflictos ocasionados por el gran caudal de transporte de cargas; la carencia y deterioro de infraestructuras -mayormente por el ingreso de camiones a la trama urbana-; alta vulnerabilidad ambiental; incremento de enfermedades; entre otras. En este sentido, resulta crucial trabajar en la articulación del rol del lugar con las economías transnacionales y las nuevas demandas del capital, a fin de profundizar los beneficios mutuos.

Esta ribera también se posiciona como espacio expectante para nuevos modos de habitar -o profundización de tendencias ya existentes-. El rol de los promotores y del mercado inmobiliario adquiere mayor fortaleza en los últimos años, ganando espacio en este frente costero metropolitano. Pero, en estas transformaciones vinculadas a las componentes residenciales se evidencia una discordancia entre las nuevas territorializaciones generadas. Mientras que por un lado se expanden las urbanizaciones privadas y las viviendas para sectores altos, por el otro se incrementan los asentamientos irregulares y las familias en condiciones de hacinamiento.

Este paisaje fluvial es testigo así del aumento de la desigualdad, la segregación y el debilitamiento de los vínculos sociales. El resultado de esta tendencia, como sostiene David Harvey (2004:180), parecería "dejar la suerte de las ciudades casi en su totalidad en manos de contratistas y especuladores inmobiliarios, de constructores de oficinas y del capital financiero. Y la burguesía (…) parece contentarse ahora con aislarse de todo eso mediante comunidades cerradas urbanas o (lo más probable) suburbanas y exurbanas". De este modo, en estos casos también se comprueba una debilidad del Estado frente a las presiones del mercado y de los intereses de los promotores privados. No obstante, aún es posible a

través de las prácticas articuladas de los diversos actores unificar los dos universos, las dos caras de esta situación dual. Para ello es necesario estar atentos a las particularidades y necesidades de la sociedad local frente a las demandas actuales de la economía. Es decir, resulta fundamental fortalecer el diálogo entre los diversos intereses presentes en el territorio.

En el período estudiado, asimismo se produce una reinvención del río desde lo recreativo, posibilitando un nuevo diálogo entre la trama urbana y el agua durante décadas anhelada, como también entre la otra orilla lejana. Se concreta una reapropiación de las marcas identitarias del territorio, de ambas márgenes del río y de su territorio insular. Como planteamos en el apartado SINAPSIS, el territorio objeto de estudio no constituye una entidad política, ni legal, y cuyos límites son discutibles. Esta situación se complejiza más al incorporar las dinámicas del Delta del Paraná. De las islas ni siquiera podemos hacer un mapa con cierta estabilidad y permanencia, puesto que se trata de un suelo aluvional que cambia con las corrientes y los meandros del río. Fluyente y cambiante; se trata de un territorio incierto, inundable en gran parte, poco firme, sin caminos ni infraestructura, la huella humana en él es casi imperceptible, la cultura y la vida de su gente transcurre con otras lógicas que el territorio mediterráneo. Al menos, hasta las últimas décadas.

Considerar este espacio territorial cuestiona los conceptos mismos de *waterfront*, y de *frente ribereño;* que parecen más adecuados a los frentes marítimos donde *la otra orilla* no existe o está demasiado lejos. Históricamente se ha constituido como un *espacio otro;* casi como una antítesis, no pocas veces negado e ignorado de este lado del río. Su integración plantea nuevos desafíos; dada su histórica separación del resto del territorio, los problemas ambientales-ecológicos: la necesidad de preservar la naturaleza de un enorme reservorio de agua, suelo, flora y fauna; de conocer, respetar y valorizar los modos de vida de su escasa población, por otra parte extremadamente vulnerables; de avanzar en la provisión de infraestructura y mejores conexiones físicas sin alterar sus excepcionales características.

Sin embargo, la reconexión entre ambas orillas del Paraná y su territorio insular también se efectúa, en algunos casos, de una manera agresiva para el ambiente y su diversidad biológica. De manera que, en parte, se evidencia una tendencia a utilizar el río y su paisaje como mera plataforma de actividades, dejando a un lado la búsqueda de un mayor conocimiento y preservación del mismo. Por un lado, el gran incremento de turistas y de la flota náutica atentan contra la sostenibilidad del delta y su población. Por otro lado, se produce una superposición de políticas contradictorias entre las localidades intervinientes que evidencia la carencia de directrices coordinadas en toda la región. De este modo, la falta de una perspectiva metropolitana integrada en los nuevos modos de apropiación del territorio ribereño, además de contribuir a los problemas existentes, generan la pérdida del potencial que posee el mismo en su conjunto.

Cuando la reconversión de *waterfronts* está liderada por la mímesis de modelos globales a fin de responder a las demandas del mercado y a las nuevas inversiones económicas, el poder de lo global termina neutralizando el valor del lugar. Esto se verifica por ejemplo, cuando la recuperación del espacio público se convierte en un simple escenario para la atracción de turistas o para el disfrute de algunos sectores sociales y no se constituye como espacio de sociabilización de todos los ciudadanos. No obstante, cuando los condicionantes singulares del lugar son respetados y revalorizados bajo la escucha atenta de la voz de la ciudadanía, se potencian las posibilidades de articulación entre lo global y lo local. De manera que los procesos liderados por el primer componente redefinen y nutren los procesos internos de cada localidad, dando como posibilidad un nuevo marco de actuación donde ambos se complementan.

Sin embargo, el ámbito legal sobre esta cuestiones resulta complejo, con vacíos y superposiciones entre las jurisdicciones intervinientes, como también se evidencia una gran

debilidad institucional para asegurar su cumplimiento. En este contexto, gran parte de los ecosistemas típicos de este territorio metropolitano aún no están protegidos, identificándose una degradación progresiva de los mismos. Según plantean Bó et al. (2002:120), cualquier planificación para el manejo de la región debe preservar la particular dinámica hidrológica y ecológica del sistema -además de respetar las necesidades y actividades tradicionales de la población local-. Sin embargo se registran, en este frente fluvial, numerosos proyectos aislados que denotan la ausencia de un consenso por parte de los ciudadanos.

No obstante, en el período estudiado, también se identifica un cambio en la planificación territorial desde una mirada atenta a las particularidades y necesidades de la población local desde un proyecto de compromiso democrático. Se retoman así, reclamos e imaginarios sociales presentes en la historia de esta región. Si bien este proceso se inicia en la ciudad de Rosario, a través de los años se retoma en diversas localidades de la ribera metropolitana. Asimismo, esta responsabilidad con la ciudad real, sus características y problemáticas -que traspasan las fronteras políticas-, conlleva a retomar los intentos previos de un abordaje metropolitano y a revalorizar la perspectiva integral del análisis territorial. Sin embargo, los numerosos intereses presentes -muchas veces contrapuestos y superpuestos- y las múltiples jurisdicciones intervinientes tienden a dificultar la concreción y desarrollo continuo en el tiempo de una gestión conjunta, consensuada y articulada entre los diversos actores y los diferentes temas centrales que toman lugar en este caso de estudio.

A su vez, el fuerte rol de la ciudad central, frente al resto de las localidades de la región metropolitana, denota un desbalance muy fuerte en materia de posibilidades técnicas y políticas respecto de las que presentan el resto de municipios y comunas. Recordemos que algunos de los poblados estudiados aún no presentan instrumentos de planificación y ordenamiento territorial, a diferencia de los amplios antecedentes en materia de planeamiento urbano que posee Rosario. De manera que, en los proyectos conjuntos de abordaje metropolitano, el peso de esta ciudad tiende a opacar al resto de las localidades desde diferentes aspectos. Por lo cual, es necesario fortalecer tanto la horizontalidad de la mirada regional, como también el compromiso de todos los actores intervinientes a fin de formar parte de esta coordinación conjunta. Especialmente frente a las presiones a las que están sometidas gran parte de las localidades de la región, por ejemplo: a la demanda de transformación de suelo rústico para habilitar nuevas plantas industriales-portuarias o para nuevas urbanizaciones -generalmente cerradas y en sectores carentes de servicios e infraestructuras-, aunque el crecimiento demográfico no lo requiera. Es así que, los límites políticos abstractos confinan la verdadera dinámica de los procesos presentes en el territorio -cuyas lógicas no entienden de fronteras-.

Frente a esta metamorfosis territorial es necesaria una perspectiva ampliada que posibilite ver las nuevas relaciones y vínculos que se establecen entre los diversos nodos de la red global. Para lo cual se requiere fortalecer las potencialidades en la articulación conjunta de las permanencias y los cambios, ya que posibilitan nuevas formas de producción territorial atentas a las diferentes demandas locales y globales. Es necesario así, explorar la multiplicidad de las prácticas a fin de lograr su retroalimentación conjunta. Es decir, se propone gestionar nuevas reterritorializaciones que partan de las dinámicas del lugar pero que comprendan como lo global nutre sus transformaciones -"sumergirnos en el horizonte de oportunidades que contiene"-.

La mirada metropolitana se constituye como un escenario de oportunidad para interpretar las problemáticas y potencialidades existentes en los territorios contemporáneos. Para analizar estos procesos, se requiere un abordaje interescalar que permita la articulación entre los distintos niveles de interacción. Es decir, es necesaria una comprensión integral a partir de una exploración de las lógicas propias de lo local. La importancia de la mirada

regional articulada comprende a todas las jurisdicciones intervinientes en relación a los procesos que se desarrollan en este territorio. La integración de políticas debe realizarse a través de los principales temas regionales como: movilidad de personas y mercancías, sistema económico-productivo regional; políticas de ordenamiento territorial; hábitat; preservación ambiental -natural y cultural-; servicios e infraestructuras; y a través del consenso de toda la población.

Se debe partir, entonces, desde el compromiso de la sociedad para con su territorio y asumir ésta el rol de actor sintagmático -en términos de Claude Raffestin (1981)- que tiene sobre el mismo. En este sentido, la liberación territorial es un proceso que puede detenerse al volver al conocimiento del ámbito local, al espíritu del lugar, a la búsqueda de su identidad. La revalorización de las huellas genéticas posibilita un reposicionamiento de las ciudades en la aldea global sustentada por las lógicas propias de cada ambiente y no por aquellas impuestas por factores exógenos.

Volver la mirada al ámbito local implica sumergirse en la experiencia multidimensional de los diversos pliegues que componen el territorio: capas mentales y materiales, espaciales e imaginarias, tangibles e intangibles, de las sedimentadas en la memoria como en las capas latentes de potencialidades. La compleja dialéctica entre todas las voces presentes en cada lugar -contradictorias y/o complementarias-, constituye un imaginario múltiple que construye el territorio a través del tiempo y el espacio. Por este motivo, la identificación de las representaciones culturales y de los imaginarios colectivos resultan fuente primaria de identidad.

Las aspiraciones de las comunidades locales, sus reclamos y expectativas sobre estos espacios, resultan centrales en el proceso de transformación que se lleve a cabo. Vemos en los casos estudiados de reconversiones de *waterfronts* que cuando la comunidad ha constituido grupos y acciones participativas ha logrado defender y resguardar el patrimonio ambiental y desviar las acciones lideradas únicamente por los intereses puramente productivos y de los promotores inmobiliarios. Los reclamos de la sociedad local respecto a sus paisajes fluviales generalmente abordan temáticas recurrentes como: la recuperación de tierras para espacio público y el libre acceso a la ribera; manifestarse en contra de la apropiación de la misma por parte de emprendimientos privados; el desarrollo de una mirada atenta a la matriz ambiental -especialmente en torno a los componentes fluviales-; y a la revalorización de las huellas históricas identitarias del pasado de la región.

Entonces... ¿Cómo medir el éxito de las transformaciones de los frentes fluviales contemporáneos? ¿Qué parámetros y variables tomar? Según Brian Hoyle (2000) el éxito no se puede medir en torno a los resultados económicos de inversión financiera, o de lograr crear un parque junto al agua, o de sustituir infraestructuras obsoletas por imágenes artificiales importadas. De lo contrario, el éxito de las transformaciones en los *waterfronts* contemporáneos implica un conjunto de compromisos basados en una articulación profunda en todos los niveles entre ciudad y río, entre la articulación coordinada entre las diversas jurisdicciones, actores e intereses intervinientes. En este sentido, resulta crucial la presencia activa del Estado -articulado en los diversos niveles- como promotor esencial de estas transformaciones.

La planificación hoy debe ser capaz de afrontar nuevos desafíos, reinventándose a sí misma. Los sucesos de cambio a nivel mundial inciden de forma específica en cada región y los estándares globalizantes pierden efectividad, a tal punto que estas mutaciones requieren, en la producción y gestión de las ciudades y el territorio, nuevos conceptos y metodologías que tengan en cuenta sus particularidades. Es necesario un nuevo modo de imaginar la ciudad, que se sitúa en la coyuntura entre las condiciones materiales existentes y el futuro anhelado, entre las demandas globales y las lógicas locales. Según sostiene Manuel Castells (1999),

hay que comprender que la búsqueda de identidad es un cambio tan poderoso como la transformación tardo-económica en el curso de la nueva historia, ya que nuestro mundo se construye en torno a la relación, no siempre fácil, entre globalidad e identidad.

Aún quedan muchos interrogantes pendientes y directrices de investigación sobre los cuales continuar trabajando: ¿Qué nuevos procesos de transformación prevalecerán en los *waterfronts* metropolitanos? ¿Cómo extrapolar los beneficios del posicionamiento global de la región en el ámbito local? ¿Qué dinámicas se desarrollarán en los sectores ribereños aún expectantes de la Región Metropolitana de Rosario? ¿De qué modo revertir los conflictos existentes en este frente fluvial? ¿Cómo eliminar barreras abstractas jurisdiccionales a fin de posibilitar una nueva mirada integrada del territorio? ¿Qué lineamientos desarrollar para viabilizar una planificación metropolitana continua en el tiempo? ¿Cómo integrar la participación activa y consensuada de los diversos actores públicos y privados intervinientes en la transformación de este paisaje ribereño? ¿Es posible un accionar de directrices articuladas que conduzcan hacia la sostenibilidad ambiental del frente costero metropolitano aquí estudiado? Éstas son algunas de las preguntas pendientes para seguir reflexionando y avanzando, a fin de poder ser partícipes de nuevas reinvenciones que contribuyan a mejorar la calidad de vida de toda la población.

Para que esto sea posible es indispensable que cambiemos las lógicas de producción territorial. Me refiero a cambio -en términos de Crozier y Friedberg (1999)- como el proceso de creación colectiva mediante el cual los miembros de una colectividad inventan y determinan nuevas formas para el juego social de la cooperación y el conflicto, adquiriendo nuevas capacidades de relación y conocimiento. Hoy la planificación territorial afronta el desafío de incorporar un nuevo juego que articule los diferentes contextos sociales, culturales y territoriales.

Es decir, resulta necesario generar nuevos procesos y poner en marcha nuevas acciones, como por ejemplo: establecer una visión crítica y también espacios de diálogo y reflexión; escucharnos a partir de nuevos ángulos de perspectiva y abogar por una mayor transparencia y cooperación de los procesos de decisión y gestión; sustentar una visión de futuro en las bases de la democracia y la participación; trabajar por una mayor equidad social, donde toda la población satisfaga sus necesidades básicas y todos tengan la posibilidad de aspirar a una vida mejor; superar la fragmentación en todos sus ámbitos -sociales, legales, económicos, etc.-; repensar una relación más armoniosa entre la sociedad y la naturaleza -a fin de no comprometer el hábitat de las generaciones futuras-. Éstos son solo algunos de los puntos que debemos comprometernos a alcanzar.

La reinvención del río desde una perspectiva integrada requiere indefectiblemente conocer todos los pliegues del palimpsesto territorial. Conocer las múltiples capas superpuestas de su historia y las huellas de sus habitantes a través del tiempo nos conduce a tener un mayor conocimiento de quiénes fuimos, quiénes somos y quiénes queremos ser. Es decir, nos posibilita fortalecer nuestra identidad y así reinventarnos para generar nuevas territorializaciones más igualitarias y de acceso a toda la sociedad. Este módulo contiene las raíces de una nueva cultura del territorio sobre la cual es necesario trabajar para hacer más efectivas nuestras acciones, a fin de concebir un cambio en la concepción de políticas e instrumentos de acción, posicionándonos en el presente para aprender del pasado e imaginar el futuro. Sólo así podremos construir una dimensión territorial más democrática e inclusiva. En el frente fluvial metropolitano de Rosario aún es posible que los Lares y los Penates paseen juntos por las cornisas de estuco, por los parques públicos ribereños, por las viejas estaciones del ferrocarril y por los muelles de las terminales portuarias mientras debaten juntos proyectos sobre lo que podría llegar a ser aquella casa o aquella zona como también sobre el futuro de los niños cuando sean grandes.

ANEXOS

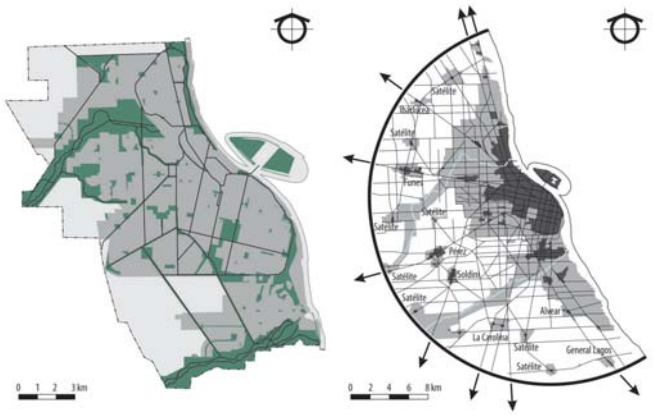
[ALGUNOS COMPLEMENTOS...]

[Se incorporan en este apartado: El Mapa de la Planificación -I y II-, planos, cuadros, fichas y análisis de casos particulares de estudio. De este modo se anexa información correspondiente a los capítulos 4, 5, 7, 8 y 9 de la presente tesis]

EL MAPA DE LA PLANIFICACIÓN [PARTE I]

Anexo Capítulo 04

PLAN REGULADOR Y DE EXTENSIÓN - 1935



1929 **Ordenanza N° 58:** La Municipalidad de Rosario encarga la realización de un Plan Regulador para la ciudad.

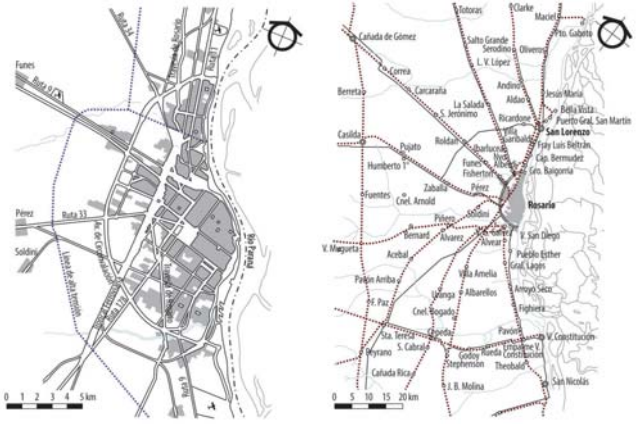
1935 **Se presenta el documento del Plan Regulador:** Es aprobado por el Jurado respectivo, pero no llega a ser sancionada la ley para poner en marcha las tareas del plan.

1942 **Nacionalización del Puerto:** El 16 de octubre finaliza el plazo de la concesión portuaria y dichas instalaciones son entregadas al Estado Nacional.

- **1928** Hipólito Yrigoyen
- **1930** José Félix Uriburu
- **1932** Agustín P. Justo
- **1938** Roberto M. Ortiz
- **1942** Ramón S. Castillo
- **1943** Pedro P. Ramírez

Frente al complejo sistema ferro-portuario y al crecimiento acelerado poblacional, a principios del siglo XX se reclama la necesidad de la confección de un Plan Regulador para Rosario. En 1929, se encarga la realización del mismo a Carlos M. Della Paolera, Ángel Guido y Adolfo Farengo. Desde este Plan Regulador se tiene una mirada ampliada del territorio, analizando los diversos temas principales para "Rosario y su zona de extensión". En el mismo se propone la gran reestructuración ferro-portuaria y la recuperación del diálogo entre la trama urbana y el Paraná. También así se revaloriza el rol de las islas para uso público -isla del Espinillo-. Vemos en el plano de Rosario -ubicado a la izquierda- la simplificación y unificación del tendido ferroviario; la nueva propuesta del sistema vial urbano; el traslado de las instalaciones portuarias ubicadas en el área central hacia el sur de Rosario, y la propuesta de nuevos sectores ribereños "para la higiene, el desahogo, y el esparcimiento de la población" -especialmente en las márgenes del río, los arroyos y en la isla del Espinillo-. En el plano de la derecha se verifica la mirada regional del Plan, a través de una "extensión racional" de los núcleos poblados existentes -proponiendo la creación de nuevas urbanizaciones satélites-. Es relevante destacar que los distintos temas centrales son tratados desde una perspectiva regional. Este documento si bien es aprobado en 1935 -por los jurados asignados-, diversas vicisitudes político-económicas -como la concesión vigente del puerto y de los ferrocarriles- impiden que sea llevado a cabo en los años siguientes.

PLAN ROSARIO -1952- Y EL MAPA DEL PAGO DE LOS ARROYOS



1948 **Nacionalización del Sistema Ferroviario:** El 1° de marzo el Gobierno Nacional toma posesión de los ferrocarriles de capitales ingleses.

1949 **Plan Ferroviario Nacional.**

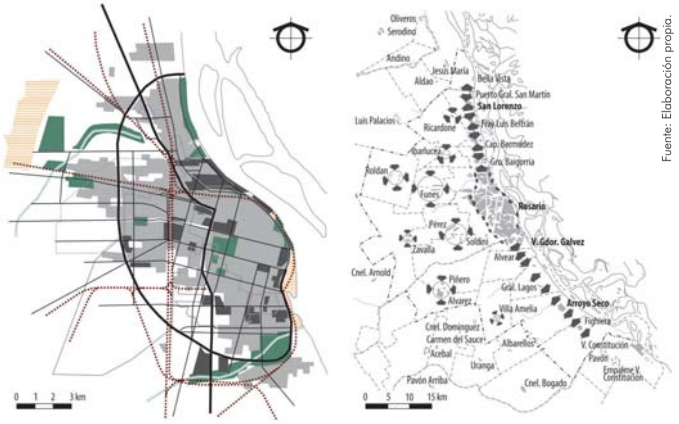
1952 **Plan Rosario:** Se aprueba por la Ordenanza N° 1.030/53.

1961 Se reivindican los lineamientos de reestructuración ferroviaria del Plan Rosario a través de la **Ley Nacional N° 16.051/61.**

- **1944** Edelmiro Farrell
- **1946** Juan D. Perón
- **1951** Juan D. Perón
- **1955** **"Revolución Libertadora" (Golpe de Estado):** Se anula la Ordenanza 1.030 y se deroga el Plan Ferroviario Nacional. — Eduardo Lonardi
- **1956** Pedro E. Aramburu
- **1958** Arturo Frondizi
- **1962** José María Guido
- **1963** Arturo H. Illia

El crecimiento industrial regional, la nacionalización del sistema portuario y ferroviario -entre otras condicionantes- y la continuidad desde 1946 del gobierno democrático de Juan Domingo Perón posibilitan abordar la confección de un nuevo Plan Urbano en concordancia con las directrices del Gobierno Nacional -especialmente el Plan Ferroviario Nacional-. Por lo cual se encarga el mismo al Agr. Alberto Montes (Secretario Técnico de la Comisión Nacional Ferroviaria). En el plano de la izquierda se exponen las propuestas centrales de transformación urbana de Rosario: la reestructuración ferroviaria; la liberación de las barrancas del río Paraná de instalaciones portuarias y el saneamiento de los arroyos; la sistematización vial; y el rol de la conexión aérea regional. Asimismo este plan acompaña un proceso de desarrollo de una nueva "cartografía regional". Es así que Montes propone la confección de un mapa del "Pago de los Arroyos" que aborde el frente ribereño desde la desembocadura del río Caracañá hasta el arroyo Ramallo, incluyendo el sector de islas frente a los 140 km de ribera occidental del Paraná -ver plano de la derecha-. De este modo se articulan las propuestas locales con la mirada ampliada del territorio metropolitano. Finalmente el documento denominado "Plan Rosario" es aprobado por la Ordenanza N° 1.030/53. No obstante, el golpe de estado auto-denominado "Revolución Libertadora" de 1955 anula sus lineamientos. Sin embargo, los mismos son reivindicados en 1961 durante la presidencia de Arturo Frondizi a través de la Ley Nacional N° 16.052.

PLAN REGULADOR -1967- y PREFECTURA DEL GRAN ROSARIO



Fuente: Elaboración propia.

1967 - **Decreto N° 7317/67:** Se exige a todas las comunas y municipios que redacten su propio Plan Regulador.
- Se encarga el Plan Regulador de Rosario a la Comisión Coordinadora Urbanística.

1968 **Se aprueba el Plan Regulador de Rosario**

1969 **Creación del Organismo de Prefectura del Gran Rosario - Ley N° 6.551.**

1976 **"Proceso de reorganización nacional" (Golpe de Estado):** Se disuelve el organismo de Prefectura del Gran Rosario por Ley N° 7.870/76.
En este período se realizan diversas transgresiones al Código Urbano de Rosario.

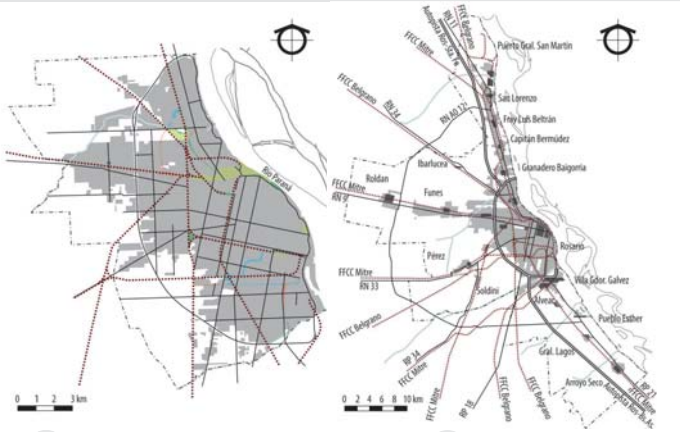
- **1966** Juan Carlos Onganía
- **1970** Roberto Levingston
- **1971** Alejandro Lanusse
- **1973** Hector J. Cámpora — Raúl A. Lastiri — Juan D. Perón
- **1974** M. E. Martínez de Perón
- **1976** Jorge R. Videla
- **1981** Roberto E. Viola — Leopoldo Galtieri
- **1982** Reynaldo Bignone

El gobierno militar iniciado en 1966, por el golpe de estado de Juan Carlos Onganía, promueve una política general de planeamiento. Esto conduce a que el Gobierno de la Pcia. de Santa Fe dicte el Decreto N° 7.317/67 en el que exige a los municipios y comunas a realizar su propio Plan Regulador. Se encomienda esta tarea a la Comisión Coordinadora Urbanística (destacándose el rol del Arq. Oscar Mongsfeld). Dicho Plan es presentado y aprobado por Ordenanza Municipal y Decreto Provincial. Vemos en el plano de la izquierda los seis temas centrales del Plan Regulador de 1968: A. El sistema portuario y aeropuerto regional; B. El sistema ferroviario; C. El Sistema Vial; D. Centros Urbanos; E. Centros de Recreación y F. Sistema de desagües. Nuevamente se plantea la liberación del frente costero central de actividades portuarias, su traslado al sur de la ciudad y la reestructuración del sistema ferroviario. Asimismo incorpora como instrumentos claves del plan: el Código Urbano y el Reglamento de Edificación. A fin de fiscalizar dicho plan y aunar criterios entre los demás municipios y comunas, para un desarrollo integral del Área Metropolitana de Rosario, en 1969 se crea el Organismo de Prefectura del Gran Rosario. Se articula así la mirada local con la metropolitana. En el plano de la derecha se visualizan las tendencias de crecimiento previstas para el área según el mencionado organismo. No obstante, el golpe militar de 1976 disuelve la Prefectura del Gran Rosario. A su vez, en los años siguientes de dictadura militar se producen diversas transgresiones a lo planteado en el Plan Regulador y el Código Urbano.

EL MAPA DE LA PLANIFICACIÓN [PARTE II]

Anexo Capítulo 05

PERÍODO 1983-1992



1984 Asumen nuevos Secretarios de Planeamiento y se crea la oficina del Plan Director.

1987 Se realizan las Jornadas de Divulgación sobre Ordenamiento Urbano y Aspectos Ferroportuarios de la Ciudad de Rosario.

1989 Se presenta al Concejo Municipal de Rosario la **Actualización del Plan Regulador y Bases Documentales para la Revisión del Código Urbano.**

1991 Proyecto CFI "Proceso de Formación Urbano-Territorial y Dinámica de Transformación del Área Metropolitana de Rosario"

1983 Raúl R. Alfonsín

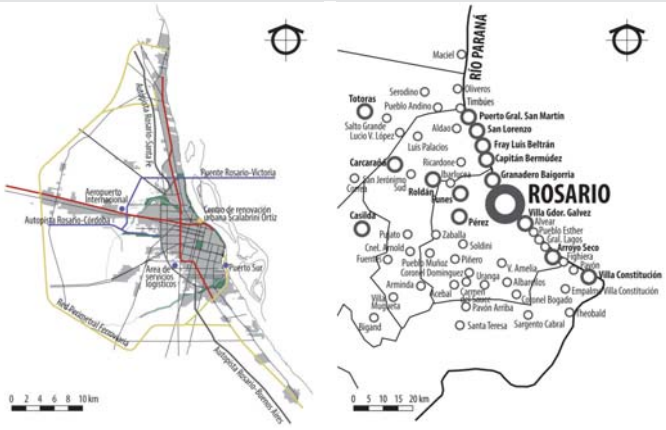
1989 Carlos S. Menem

- 1989: Comité de la HIDROVÍA Paraná - Paraguay
- "Ley de Reforma del Estado" Ley N° 23.696/89
- 1991: Ley N° 24.075/92 "Ley de Puertos" Ley N° 24.093/92
- 1992: Creación del MERCOSUR

1995 Carlos S. Menem

El retorno democrático de 1983 resulta marco legitimador de una nueva etapa de planificación urbano-territorial. En Rosario, desde la renovada Secretaría de Planeamiento se anuncia la necesidad de la actualización del Plan Regulador -vigente desde 1967-, junto a una nueva concepción de la idea de Plan, cercana a la ciudad real. Bajo este objetivo se crea la oficina del Plan Director, a fin de realizar un salto cualitativo de los instrumentos de conocimiento y gestión urbana, planteando su actualización periódica. Para ello se parte de conocer exhaustivamente la realidad de hecho, y se realizan una serie de estudios y diagnósticos. Los mismos se exponen en 1987 en las Jornadas de Divulgación sobre Ordenamiento Urbano y Aspectos Ferroportuarios. Vemos en el plano de la izquierda, el estado de hecho de la ciudad, y los principales focos de transformación. Si bien este documento no presenta explícitamente una mirada regional, sí se tiene implícitamente -esto se verifica especialmente en los estudios previos realizados-. Simultáneamente en este período desde otros ámbitos -como la Provincia de Santa Fe y la Universidad Nacional de Rosario-, se abordan estudios integrales desde la perspectiva metropolitana. Se destaca especialmente el Proyecto de Investigación denominado "Proceso de Formación Urbano Territorial y Dinámica de Transformación del Área Metropolitana de Rosario", iniciado y dirigido por el Arq. Adrián Caballero. En el plano de la derecha se identifica el estado de la cuestión del territorio metropolitano a comienzos de la década de 1990 y se introduce el concepto de Región Metropolitana de Rosario.

PERÍODO 1992-2004



1998 Se presenta el Plan Estratégico Rosario -PER-.

1999 Se presenta al Concejo Municipal de Rosario el Nuevo Plan Director de Rosario -Bases para el Acuerdo.

2004 Publicaciones y documentos base del Plan Estratégico Metropolitano -PEM-.

1999 Fernando De la Rúa

2001 Ramón Puerta

Adolfo Rodríguez Saá

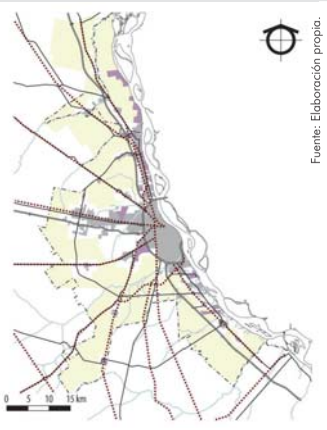
Eduardo Camaño

2002 Eduardo Duhalde

2003 Néstor Kirchner

El documento de la Actualización del Plan Regulador (Plan Director 1991), queda en tratamiento varios años en el Concejo Deliberante sin obtener una definición. Por lo cual, el Departamento Ejecutivo lo retira por considerarlo desactualizado y comienza su reelaboración. Los primeros años de la década de 1990 están signados por numerosos cambios -internacionales, nacionales y locales-, que requieren la revisión de los lineamientos propuestos. Por ejemplo el reposicionamiento del Gran Rosario a nivel global - especialmente en el marco del Mercosur, junto a la construcción del Puente Rosario-Victoria y la Hidrovía Paraná-Paraguay-; la Descentralización Municipal en 1995 y la presentación del Plan Estratégico Rosario -PER- en 1998. En este contexto se presenta el Nuevo Plan Director Bases para el Acuerdo en 1999. Como se ve en el plano de la izquierda, dicho Plan adquiere una mirada metropolitana y se abordan los distintos temas de la ciudad desde una visión ampliada. Adquiere también así un fuerte rol la recuperación del diálogo entre la ciudad y el río, a fin de lograr una reconversión ribereña integral de norte a sur. Frente a esta nueva perspectiva territorial se actualiza el PER, también desde un enfoque regional. De manera que, en los documentos presentados del Plan Estratégico Metropolitano -PEM- se retoma el concepto de "Región Metropolitana de Rosario".Como vemos en el plano de la derecha, el PEM amplía la mirada tradicional de este territorio.

PERÍODO 2004-2014



Fuente: Elaboración propia.

2004 Se crea en la Provincia de Santa Fe la Oficina de Asuntos Metropolitanos -OAM-.

2007 Se cierra la Oficina de Asuntos Metropolitanos -OAM-.

2008 Se presenta al Honorable Concejo Municipal el Plan Urbano Rosario 2007-2017.

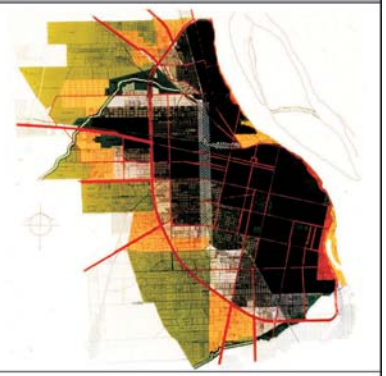
2010 Se crea en la Provincia de Santa Fe el Ente de Coordinación Metropolitana -ECOM-, y la Unidad de Planificación y Gestión Estratégica "METROPOLITANA".

2007 Cristina Fernández de Kirchner

2011 Cristina Fernández de Kirchner

En el año 2004 se impulsa la actualización del Plan Director 1999 -nuevamente luego de estar el mismo cinco años en el Concejo Deliberante sin aprobación-. El nuevo documento denominado "Plan Urbano Rosario 2007-2017" finalmente es presentado como anteproyecto de ordenanza al mencionado Concejo en el año 2008. Como vemos en el plano de la izquierda, se destaca el panorama regional de los lineamientos y problemáticas de transformación de la ciudad. Bajo este espíritu se desarrollan nuevos instrumentos de gestión como los Planes Especiales Interjurisdiccionales (PEI). Se articula asimismo con la nueva actualización del Plan Estratégico Rosario Metropolitano -PERM + 10-. En estos años se promueven diversos intentos de coordinación metropolitana, se destacan entre ellos: la creación de la Oficina de Asuntos Metropolitanos de la Provincia de Santa Fe en el año 2005, que realiza diversos estudios en torno al Área Metropolitana de Rosario y promueve un anteproyecto de ley de creación de Regiones Metropolitanas -hasta su disolución en el año 2007-; y la conformación del Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario -ECOM- en el año 2010, que promueve la asociación voluntaria de municipios. En el marco de dicho Ente se crea en la Municipalidad de Rosario la "Unidad de Planificación y Gestión Estratégica: METROPOLITANA", con el objetivo de orientar y promover la integración del territorio metropolitano de Rosario. En el plano de la derecha se observa el actual marco de actuación del mencionado Ente de Coordinación.

ACTUALIZACIÓN DEL PLAN REGULADOR Y BASES DOCUMENTALES PARA LA REVISIÓN DEL CODIGO URBANO - 1991

<table>
<tr><th>CARACTERÍSTICAS - ACTUALIZACIÓN, REVISIÓN Y OBJETIVOS.</th><th>ESTRUCTURA GENERAL DEL PLAN (POLÍTICAS DEL PLAN)</th><th colspan="2">OPERACIONES ESTRUCTURALES</th></tr>
<tr><td rowspan="5">El Plan Director es entendido como un contrato social y como un compromiso de la administración municipal, en materia de ordenamiento y desarrollo urbano. Apunta a la calidad de vida urbana a la que acceden los ciudadanos. Define políticas y programas de acción, a través de un rol activo; actuando siempre sobre la ciudad real. Parte de reconocer la base productiva de la ciudad; los agentes intervinientes en su construcción y la unitariedad de los procesos de transformación. Se concibe como un instrumento programático, incorporando así sus propios mecanismos de gestión, seguimiento y actualización. Propone la Coordinación Interjurisdiccional.
Los objetivos generales del Plan Director, representan no una meta a llegar, sino cuatro cursos de acción básicos:
1. La recuperación del rol productivo; haciendo competitiva a la ciudad, consolidando, extendiendo y expandiendo su base productiva;
2. El control del proceso de expansión; ya que crecer en tamaño no implica progreso, sino de lo contrario atenta con las calidades de vida básicas –dispersión, ineficiencia de infraestructuras, etc.-;
3. La superación de las deficiencias de accesibilidad; reconstruir las continuidades de servicios y transportes de la ciudad respecto a su región y a su propias partes;
4. El reequilibrio de las áreas periféricas; resolver la contradicción centro-periferia difundiendo la centralidad.</td><td>1. Las componentes estructurales y la accesibilidad; identificando como componentes primarias de la ciudad: al sistema costero y portuario, al sistema ferroviario, al sistema vial, al sistema verde urbano y los espacios abiertos, y a los sistemas infraestructurales.</td><td colspan="2" rowspan="2">1. La recuperación del frente costero; compatibilizando el rol productivo-portuario con el desarrollo recreativo y de turismo microregional del frente costero y de los sectores desafectados de la actividad portuaria. Distingue tres tramos según sus características del paisaje y sus potencialidades: Costa Norte, Costa Central y Costa Alta Sur.
  </td></tr>
<tr><td>2. Las áreas de oportunidad; identificando a aquellas porciones circunscriptas del territorio urbano que poseen un valor estratégico en la recualificación de la ciudad y sus partes.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">3. La ciudad construida; considerando a ésta, como el lugar de donde parten las demandas sociales de la vida urbana. La misma se constituye en el objeto esencial sobre el cual el Plan elabora los lineamientos generales para su desarrollo.</td><td>2. La reconversión portuaria; a fin de asegurar la integración ciudad-puerto y optimizando la potencial capacidad portuaria de la ciudad. Concentrando la propuesta de reconversión, con diferentes políticas de actuación, en dos sectores: Sur y Norte.</td><td>3. La sutura interior; proponiendo alcanzar una estructuración más unitaria de la ciudad, que asegure la continuidad entre las diferentes partes que la componen.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">4. La fijación de la planta urbana; en búsqueda de un equilibrio en la forma, de un mejoramiento tanto del funcionamiento como del establecimiento de una nueva relación urbana de la periferia.</td><td rowspan="2">4. La redistribución de la centralidad; en cuanto condición positiva que puede asumir la ciudad en relación al mejoramiento de la calidaddevidaurbanadesushabitantes.</td><td rowspan="2">5. La consolidación de la ciudad existente; que comprende tanto la recualificación y completamiento de la ciudad interior, como también incluye políticas para las áreas de transición.</td></tr>
<tr><td>5. Las políticas sectoriales; significan propuestas de acción que responden a demandas de tipo social, que apuntan a la transformación de la ciudad y a la resolución positiva de sus conflictos, y que remite a las componentes infraestructurales sobre las que se apoya el propio Plan.</td></tr>
<tr><td colspan="2">6. La construcción de un nuevo frente; que implica la reestructuración e incorporación de importantes sectores que completen la forma urbana.</td><td>7. La protección del verde y las áreas naturales; a partir de políticas de recuperación del verde público existente, como también de incorporar nuevas áreas.</td></tr>
</table>

NUEVO PLAN DIRECTOR - BASES PARA EL ACUERDO -1999

CARACTERÍSTICAS - ACTUALIZACIÓN, REVISIÓN Y OBJETIVOS.

Actualización del Plan Director de 1991, frente a las transformaciones registradas en la década de 1990: descentralización del estado, desregulación de la economía y la integración regional.
Se asume como preocupación fundamental: problema de la vivienda social y rehabilitación de barrios, reconversión funcional de grandes áreas de la ciudad producto de la privatización de empresas públicas; y principalmente, incorporar la perspectiva metropolitana y regional con que se enfoca la transformación urbana pretendida.
Articulación entre el Nuevo Plan Director, el Plan Estratégico Rosario y el Programa de Descentralización y Modernización Municipal.

LAS POLÍTICAS DEL PLAN

1. *Ordenamiento del territorio*
2. *La promoción de la vivienda y la provisión de los servicios.*
3. *La recuperación de los espacios públicos y equipamientos*
4. *La preservación del Medio Ambiente y del patrimonio construido.*
5. *El tránsito, el transporte y el sistema vial.*
6. *La nueva dimensión de la centralidad.*

INSERCIÓN METROPOLITANA

Rosario tiene una posición geográfica estratégica en el esquema interregional del MERCOSUR, la Hidrovía Paraguay-Paraná y el corredor de exportación que unen los Océanos Atlántico y Pacífico.
Se verifica un proceso de consolidación de sus relaciones metropolitanas, vinculado al cordón industrial y al sistema de puertos de exportación de oleaginosas.
Esta inserción territorial y metropolitana genera expectativas sobre el fortalecimiento de Rosario como nodo de servicios, comunicaciones y centro de servicios a escala ampliada.

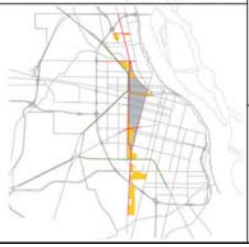
OPERACIONES ESTRUCTURALES

1. *Sistema Ciudad - Río:* Nuevo modo de vinculación entre la ciudad con el Paraná, nuevos usos recreativos y construcción de la nueva fachada sobre el río. Refuncionalización del frente costero.

2. *El nuevo frente territorial:* Se plantea ordenar física, funcional y morfológicamente el borde de la ciudad, al oeste de Av. De Circunvalación.

3. El sistema ciudad - aeropuerto: Se propone insertar el aeropuerto como un nuevo polo direccional y de comunicación de escala metropolitana y regional.

4. *El nuevo eje metropolitano:* Regenerar espacial y funcionalmente la infraestructura ferroviaria obsoleta y rehabilitar los barrios marginados, sumando nuevos lugares de encuentro colectivo.



LOS INSTRUMENTOS DEL PLAN Y LOS MECANISMOS DE CONTROL

1. *El Plan General:* Propone definir los elementos de la estructura urbana; establecer las directrices y orientaciones de la ciudad; identificar los proyectos estructurales; y clasificar el suelo.

2. *Los planes de Distrito:* El Plan de Distrito es el instrumento técnico que especifica los contenidos de la transformación en un distrito particular de la ciudad.

3. *Los planes especiales:* Su finalidad es detallar la transformación de los ámbitos públicos y privados que se propone para un particular sector de la ciudad.

4. *La clasificación urbanística del suelo en el territorio municipal:* Adjudica una categoría de suelo de acuerdo al nivel de consolidación que su tejido presenta y a las expectativas de su transformación futura.

5. *El plan maestro del sistema de espacios públicos:* Comprende principalmente la identificación de los espacios públicos y las modalidades de gestión.

6. *El nuevo Código Urbano y las normas particularizadas:* El nuevo código urbano amplía y particulariza las disposiciones enunciadas por el Plan General.

7. *La Agencia o Corporación Municipal de Desarrollo Urbano:* Funcionará como un ente autárquico de economía mixta dedicada a la actividad inmobiliaria.

PLAN URBANO ROSARIO - 2007 | 2017

CARACTERÍSTICAS - ACTUALIZACIÓN, REVISIÓN Y OBJETIVOS.

La finalidad del Plan Urbano Rosario es definir los elementos claves de la estructura urbana que componen el soporte del ordenamiento urbanístico del territorio municipal, establecer las directrices y orientaciones generales referidas a la configuración de la ciudad y al ordenamiento urbanístico del territorio, identificar los proyectos estructurales a partir de los cuales se promueve la transformación de la ciudad, clasificar el suelo como medida previa a la ejecución de las acciones propuestas para su ordenamiento urbanístico e integrar y controlar acciones que involucren definiciones territoriales impulsadas por diferentes agentes públicos, institucionales y/o privados. El Plan Urbano Rosario será revisado periódicamente.

CONTENIDOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

El ordenamiento del suelo
El objetivo fundamental es promover un desarrollo equilibrado de los distintos distritos y sectores que configuran el ejido municipal.

Los sistemas generales.
Son el conjunto de elementos y redes que asumen un rol estructural en la organización y funcionamiento de la ciudad y el territorio.

Las temáticas sectoriales.
Son cuestiones específicas que tienen una afectación en todo el territorio municipal y conforman el contenido de la mayor parte de los programas previstos.

INSERCIÓN METROPOLITANA

La agenda metropolitana:
Se incorporan propuestas que responden a los desafíos y problemáticas propios de su identidad como Ciudad Metropolitana: el incremento de los procesos de urbanización en las localidades del área; el desarrollo de grandes ejes de movilidad vial y ferroviaria de conexión metropolitana; el desarrollo del puerto y la expansión del aeropuerto; el cuidado por las cuestiones ambientales y la creación de grandes parques metropolitanos; el desarrollo de nuevas plataformas productivas, de un parque empresarial y de áreas logísticas.

OPERACIONES ESTRUCTURALES

Eje 1: Las Centralidades Urbanas.
Las nuevas centralidades se presentan como un medio apropiado para reactivar la ciudad existente.

Eje 2: El Frente Costero.
Su finalidad es la reafirmación del carácter público de la costa , la utilización sustentable del río y su protección como recurso natural y paisajístico.

Eje 3: El Nuevo Eje Metropolitano Norte-Sur.
Este eje abarca la reserva de suelo correspondiente a la ex Troncal Ferroviaria.

Eje 4: El Nuevo Eje Metropolitano Este-Oeste.
Este eje aprovecha la reserva de suelo correspondiente a la vía del ferrocarril NCA.

Eje 5: Los Bordes de los Arroyos.
Su finalidad será la preservación paisajística y ambiental de las cuencas mediante el control y reordenamiento de los procesos de urbanización.

Eje 6: El Nuevo Frente Territorial.
Se pretende priorizar el completamiento de la ciudad por sobre la extensión; controlar y ordenar los procesos de urbanización .

LOS INSTRUMENTOS DEL PLAN Y LOS MECANISMOS DE CONTROL

1. Las Normas Urbanísticas Generales:
Estas normas se encuentran clasificadas en : Norma General de Urbanización y Subdivisión del Suelo, Normas Generales de Tejido, Normas Generales de Trazado y Normas Generales de Uso.

2. Las Normas Urbanísticas Particulares:
Se organizan en: Plan de Distrito, Plan Maestro, Plan Especial, Plan de Detalle y Área de Protección.

3. Los Planes Sectoriales:
Están destinados a tratar con un nivel mayor de intervención las temáticas específicas de particular interés para el desarrollo de la ciudad.

4. El Reglamento de Edificación:
Contiene regulaciones específicas para las edificaciones que se construyen en la ciudad.

5. Los Instrumentos de gestión para la concertación: Los Convenios Urbanísticos; el Régimen Diferencial para el Desarrollo de Proyectos Edilicios Especiales; los Convenios Urbanísticos IJD; el Régimen de Concesión con Obra Pública; los Convenios de Esfuerzo Compartido y el Régimen de Contribución por Mejoras.

VICTORIA: un cambio en la planificación urbana frente a nuevos procesos de transformación.

Frente a los numerosos reclamos presentes a través del siglo XX para la realización del Complejo Regional Rosario-Victoria; la recuperación democrática de 1983 trae nuevas perspectivas para su concreción. Es en esta década que la Municipalidad de Victoria anticipa los cambios que este hecho significará para la localidad y considera necesario abordar un Plan Urbano local. Como explica el Arq. Ricardo Kingsland (comunicación personal, 2013), existen cuatro momentos claves en el planeamiento de Victoria en las últimas tres décadas. El primero, toma lugar a mediados de la década de 1980, en el cual se propone la metodología y lineamientos generales para la realización de un plan para la ciudad. Es en este período que ya se vislumbra la problemática de transformación ribereña como también la necesidad de la preservación patrimonial.

No obstante, es recién en el año 1994 que se llama a un concurso nacional para la realización de dicho plan. En el mismo resulta elegido el Arq. Kingsland[1] para su confección. Dado el pronto inicio de las obras de construcción del anhelado puente interprovincial, el tema central de debate resulta la necesidad del ordenamiento territorial de la ciudad, junto a la ubicación de la cabecera del puente -diversas propuestas son presentadas desde distintos frentes, hasta que finalmente es elegida la localización actual-. De manera que, en 1995 se presenta el "Plan de Ordenamiento Urbano para el Municipio de la ciudad de Victoria", aprobado por la ordenanza N° 1.269/95. El mismo es acompañado por las Normas de Ordenamiento del Suelo Urbano y por los anexos del Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico. Este plan identifica como focos principales de transformación, el frente costero y la intercesión de la ruta provincial N°11 con la cabecera del puente. Según plantea el Arq. Oscar Bragos (2002:6): "El objetivo urbanístico es conformar en el frente fluvial una estructura continua de uso que integre sectores naturales a proteger y sectores urbanos a completar y sistematizar, articulando y recualificando su relación con la ciudad en su conjunto y con el área de cabecera de la conexión vial".

De manera que, la transformación del frente costero de Victoria se proyecta en tres sectores principales: 1. La Costa Central, que incorpora usos predominantemente recreativos, turísticos, deportivos y comerciales; 2. La Costa Norte -desde el puente hacia el norte-, para usos culturales, educativos y de esparcimiento -admitiéndose el uso rural-; y 3. La Costa Sur -el sector ribereño del barrio Quinto Cuartel-, como un sector de protección ambiental, donde se admiten usos recreativos y terciarios. Asimismo, el plan presenta una clasificación de usos del suelo a través de diversas categorías[2]. Este plan, al igual que el Plan Director de Rosario, también incorpora la noción de revisión permanente a fin de no resultar un documento estático. Por lo cual, se plantea que tendrá una vigencia de 8 años, siendo necesaria su revisión transcurrido ese plazo. No obstante, el mismo no llega a cumplirse, ya que, nuevas transformaciones, iniciativas y vicisitudes toman lugar al comienzo del siglo XXI.

El tercer momento de la planificación reciente de Victoria ocurre a principios de la década del 2000. Se presenta en estos años la construcción avanzada del puente Rosario-Victoria, como también numerosos ejemplos de reconversiones de *waterfronts* en diversas ciudades del mundo -es crucial el antecedente de la reciente transformación de Puerto Madero

[1] Es de remarcar que el Arq. Ricardo Kingsland es integrante de la Dirección General del Plan Director al presentarse la actualización del Plan en 1991, y es director de dicha oficina al presentarse el Nuevo Plan Director en 1999.

[2] Estas categorías están compuestas por: suelo urbano, suelo de extensión, suelo diferenciado, suelo no urbanizable. Es de remarcar que, en esta clasificación del territorio local, no se incorporan las islas del alto delta; ya que, en la década de 1990, estas islas aún forman parte de la jurisdicción provincial. Es recién en la década siguiente, que las mismas se incorporan a la jurisdicción de cada localidad.

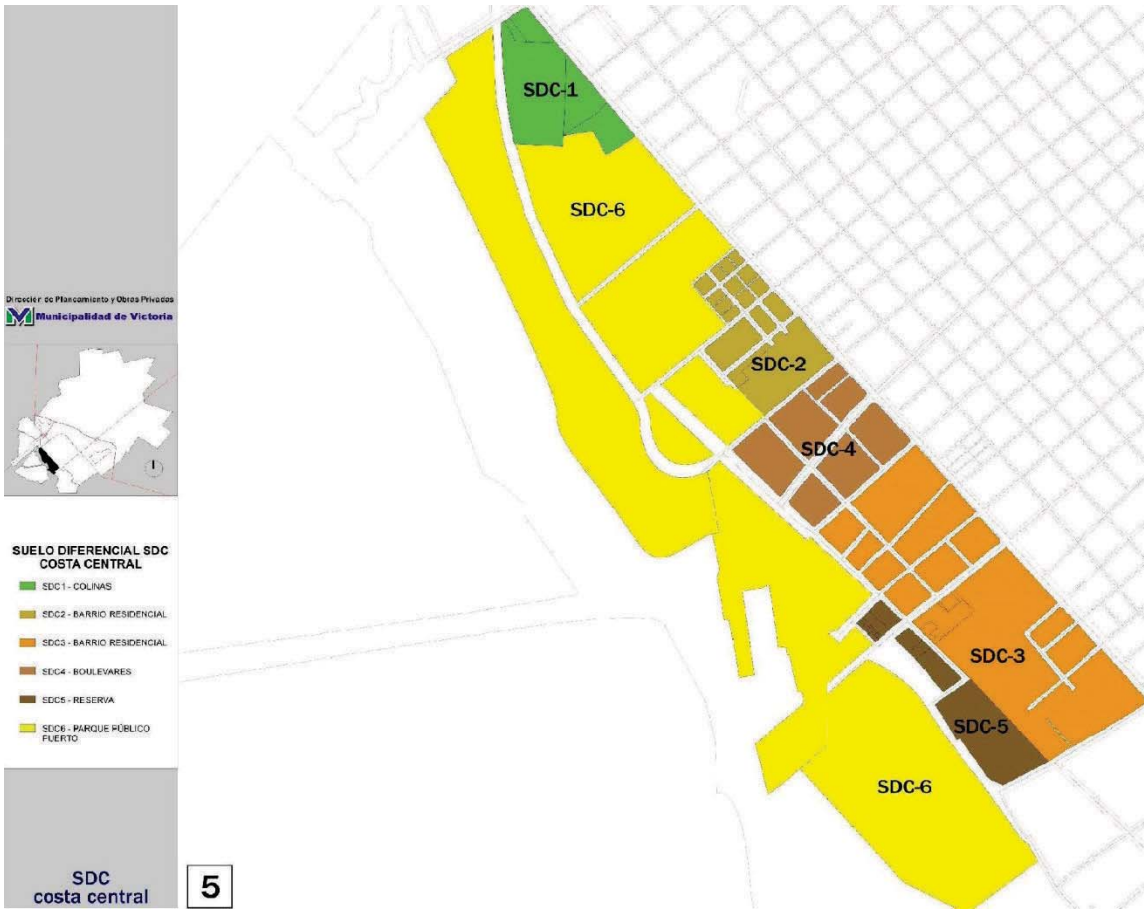
llevada a cabo por la Corporación Puerto Madero S.A-. En este contexto, se da lugar al surgimiento de nuevas figuras de especulación inmobiliaria en esta ciudad entrerriana. En el año 2001, un empresario local -el Arq. Simon Decker- propone donar un nuevo plan urbano para Victoria, frente a la necesidad de actualización del documento anterior. No obstante, existen intereses privados que motivan dicha iniciativa. El 6 de Septiembre del 2001 se sanciona la Ordenanza N° 1.921 que plasma el acuerdo entre la Intendenta y el Arq. Decker. En el mismo, se vislumbra el rol central que ocupa dicho arquitecto en la definición de las nuevas políticas urbanas, desplazando al equipo técnico muncipal -ya que es Decker el coordinador principal de la formulación del nuevo plan como de la decisión de los principales lineamientos[3]-. En el transcurso de la elaboración del nuevo documento, se profundizan los intereses particulares de este promotor inmobiliario, especialmente en la propuesta de la "Fundación Urbanística de Victoria"[4].

Esta fundación, según su estatuto constitutivo, tiene como objetivo el desarrollo de iniciativas vinculadas a la construcción en la ciudad, ya que, como se estipula en su artículo segundo, se plantea promover inversiones y actividades inmobiliarias en Victoria -tanto en el área urbana como rural-. De este modo, vemos que se propone un gerenciamiento privado frente a un desplazamiento del Estado municipal a través de la apropiación de tierras públicas, dado que se plantea incorporar a este patrimonio aquellas tierras -ya sean fiscales, del Estado municipal, provincial o nacional- que se encuentren en la jurisdicción local, como también la ejecución -a su cargo-, en la zona denominada Costa Turística y comenzar con la Zona del Parque Industrial (Bragos, 2002). Sin embargo, gracias al accionar de diversos actores[5], se frena esta iniciativa y finalmente se vuelve atrás sobre estas políticas de parte del municipio.

Clasificación del Suelo - Plan Urbano de Victoria 2005. Fuente: Ordenanza N° 2.472/05. Municipalidad de Victoria, Entre Ríos.

[3] Que tienen que corresponder a la administración pública y no a las decisiones de un privado.
[4] En la cual Simón Decker se autodenomina presidente vitalicio de dicha organización.
[5] Especialmente cumplen un rol esencial diversos representantes del Arzobispado y la Abadía del Niño Dios que se oponen a la cesión de poder y de tierras de parte del Municipio de Victoria a esta Fundación.

Luego de dejar atrás este episodio -y nuevamente frente a la necesidad de actualizar su Plan Urbano-, en el 2003 se convoca de parte del municipio a concretar dicha actualización. Nuevamente se selecciona al equipo técnico de la redacción del Plan de 1995 para llevar a cabo esta tarea. El panorama territorial que se enfrenta la ciudad ha cambiado: la conexión vial ya inaugurada; el Delta de islas ahora formando parte de la jurisdicción local; la existencia de nuevos barrios privados -se encuentra en ejecución el Solar de Victoria de más de 570 Has.- y nuevas reconversiones fragmentarias en el frente costero. Se retoma así el debate en torno a la identidad local, sobre cómo debe transformarse su tejido urbano y en relación a la declaratoria nacional de preservación de su casco histórico en el año 2002, entre otras temáticas.



Suelo Diferencial de la Costa - Plan Urbano de Victoria 2005. Fuente: Ordenanza N° 2.472/05. Municipalidad de Victoria, Entre Ríos.

En el año 2005, se aprueba dicha actualización a través de la Ordenanza N° 2.472/05 y sus modificaciones a través de los Decretos N° 069/05, 085/06, 666/07; y Ordenanzas N° 2.601/07 y N° 2.602/07. Es de remarcar que el Decreto N° 666/07 veta la Ordenanza N° 2.601, dado que aún se encuentra en elaboración el Plan Maestro para el Desarrollo Urbano Integral del Borde Costero de Victoria - Costa Victoria, a través de un estudio financiado por el Programa Multisectorial de Preinversión -DINAPREI-. La elaboración de este plan tiene como objetivo abordar *"integralmente la problemática del borde costero, incluyéndose una evaluación de impacto ambiental de las actividades posibles, una redefinición de la zonificación urbana y un diseño urbano integral"*[6] del mismo. Si bien la finalización del mismo se estimaba a fines del 2008 aún no se ha aprobado el Plan Maestro de la Costa de Victoria, estando todavía en espera la definición de los aspectos normativos y reglamentarios propuestos para este sector.

[6] Según promulga el Decreto N° 666/07 de Victoria, Entre Ríos.

PROPUESTA DE RECONVERSIÓN DE LAS INSTALACIONES DEL FRIGORÍFICO SWIFT

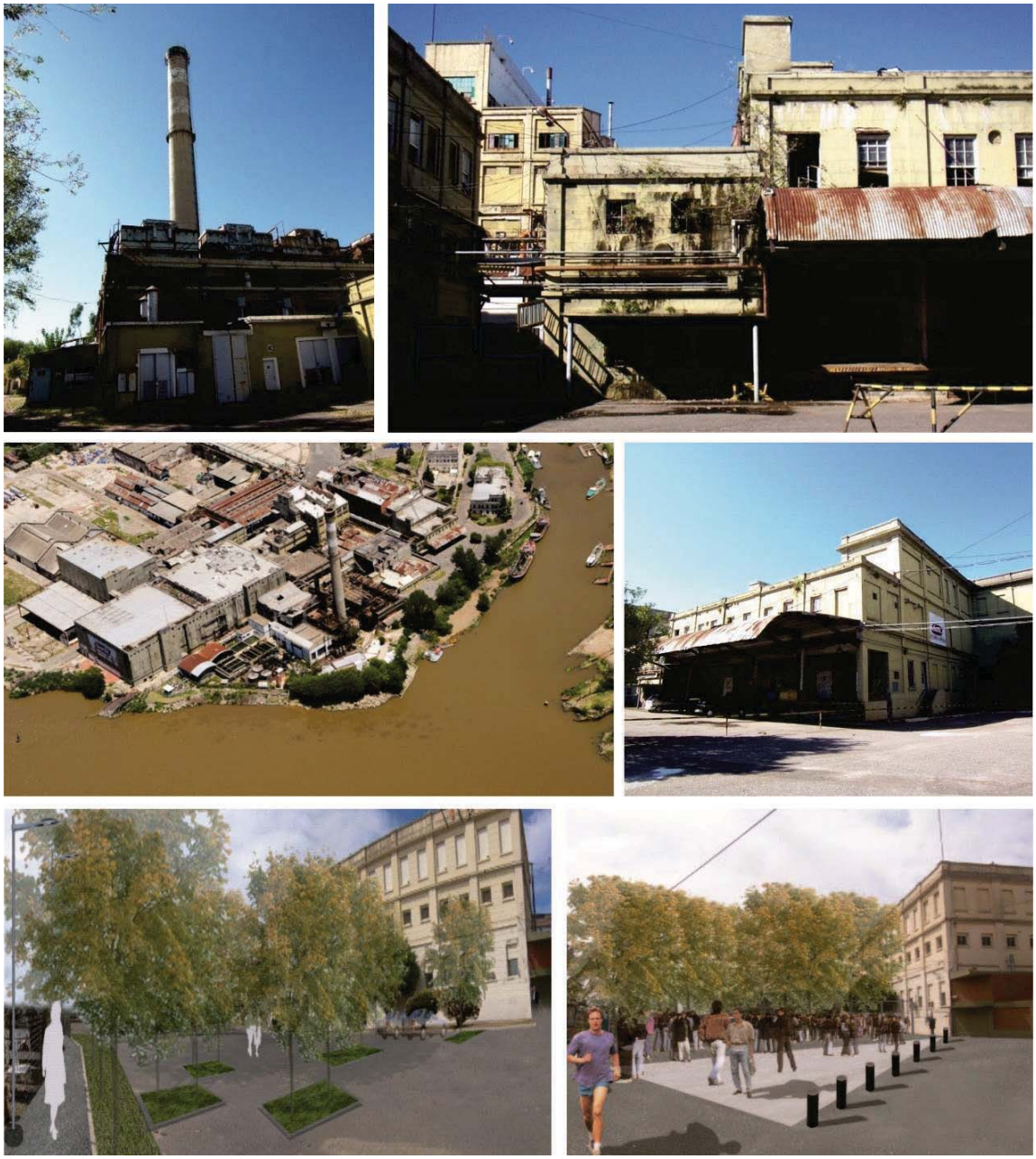
El Frigorífico Swift constituye un actor clave en el proceso de construcción material y simbólica de Villa Gobernador Gálvez como del cordón industrial sur del Gran Rosario. Como mencionamos en los capítulos anteriores, la instalación del Swift demarca rotundamente el desarrollo local y, por consiguiente, su configuración urbana. Esta industria genera una nueva urbanización que conglomera a sus trabajadores en los terrenos próximos al frigorífico, denominado Pueblo Nuevo, atrayendo nuevas inmigraciones de trabajadores extranjeros -y de otras regiones- debido a la posibilidad de trabajo en la misma.

Posteriormente, con el transcurrir de las décadas y frente a las necesidades de actualización tecnológica, crecimiento y expansión de los procesos productivos, este frigorífico abandona las instalaciones originales y ejecuta un nuevo complejo industrial, realizando una nueva planta en el predio aledaño a la misma. Es así que, los edificios anteriores son abandonados, a pesar del alto valor patrimonial que representan por ser testigos de la historia y la conformación de la región metropolitana.

En el frente ribereño metropolitano de Rosario se registran así antiguas instalaciones industriales obsoletas que corresponden a empresas privadas de gran desarrollo económico en la actualidad. Éstas focalizan su atención en nuevas tecnologías de producción y exportación, dejando en el olvido a aquellas instalaciones históricas que les resultan deficientes. En los últimos años, a través de un desarrollo conjunto de las Municipalidades de Rosario y Villa Gobernador Gálvez, se propone la recuperación del sector de la desembocadura del arroyo Saladillo a fin de abordar las distintas problemáticas presentes que incumben a los diversos actores públicos y privados.

De este modo, en el año 2009 se propone un modelo de gestión mixto entre el Estado y la empresa Swift, promoviendo la reconversión de las antiguas edificaciones industriales y continuando con la recuperación del paisaje ribereño hacia el sur de la ciudad de Rosario. Este proyecto supone un gran cambio para este sector ya que convertiría un enclave actualmente cerrado y privado en un nuevo espacio de reconversión recreativo-cultural de acceso público, de fuerte valoración del patrimonio material e inmaterial, como también así del paisaje natural.

La propuesta de rehabilitación de los antiguos edificios de la planta Swift comprende la revalorización de la identidad de la región vinculada a la actividad industrial como referente de enclave. La refuncionalización de esos espacios y su apertura a la ciudadanía permitiría, además de la renovación de la imagen de la empresa, el fortalecimiento de la identidad del barrio. Sin embargo, éste proyecto no llega a un acuerdo entre el ámbito privado y los representantes estatales, de manera que ésta todavía es una historia con final abierto. Este sector patrimonial regional continúa en gran situación de degradación y abandono y la propuesta de reconversión aún espera poder conciliar los intereses de la empresa privada con aquellos planteados por la gestión pública.



Frigorífico Swift: Estado actual de las instalaciones históricas y el proyecto de reconversión propuesto por la Municipalidad de Rosario-. Fuente: Fotos de la autora y Archivo Dirección General de Coordinación Metropolitana, Secretaría de Planeamiento, Municipalidad de Rosario.

PARQUE ESPAÑA - PUNTAPIÉ INICIAL DE TRANSFORMACIÓN RIBEREÑA[1]

Este caso ejemplifica los problemas y oportunidades que aparecen con los nuevos desarrollos económicos y de producción industrial que dejan obsoletas enormes áreas e instalaciones en ubicaciones estratégicas. Se percibe, en este sentido, la emergencia de un nuevo paradigma de intervención en la ciudad: *proyecto urbano;* que se confronta a *plan funcional zonificado*, como también la puesta a prueba de los principios del diseño

[1] Para un mayor desarrollo de este proyecto, se remite al lector al artículo "Parque España: Un proyecto para la reconversión del frente fluvial de Rosario" (Rosado y Galimberti, 2011).

tipológico, estrechamente vinculados con las nuevas ideas de preservación de patrimonio, memoria urbana y el concepto de lugar.

Anteproyecto Parque España. Fuente: Archivo Centro Cultural Parque España.

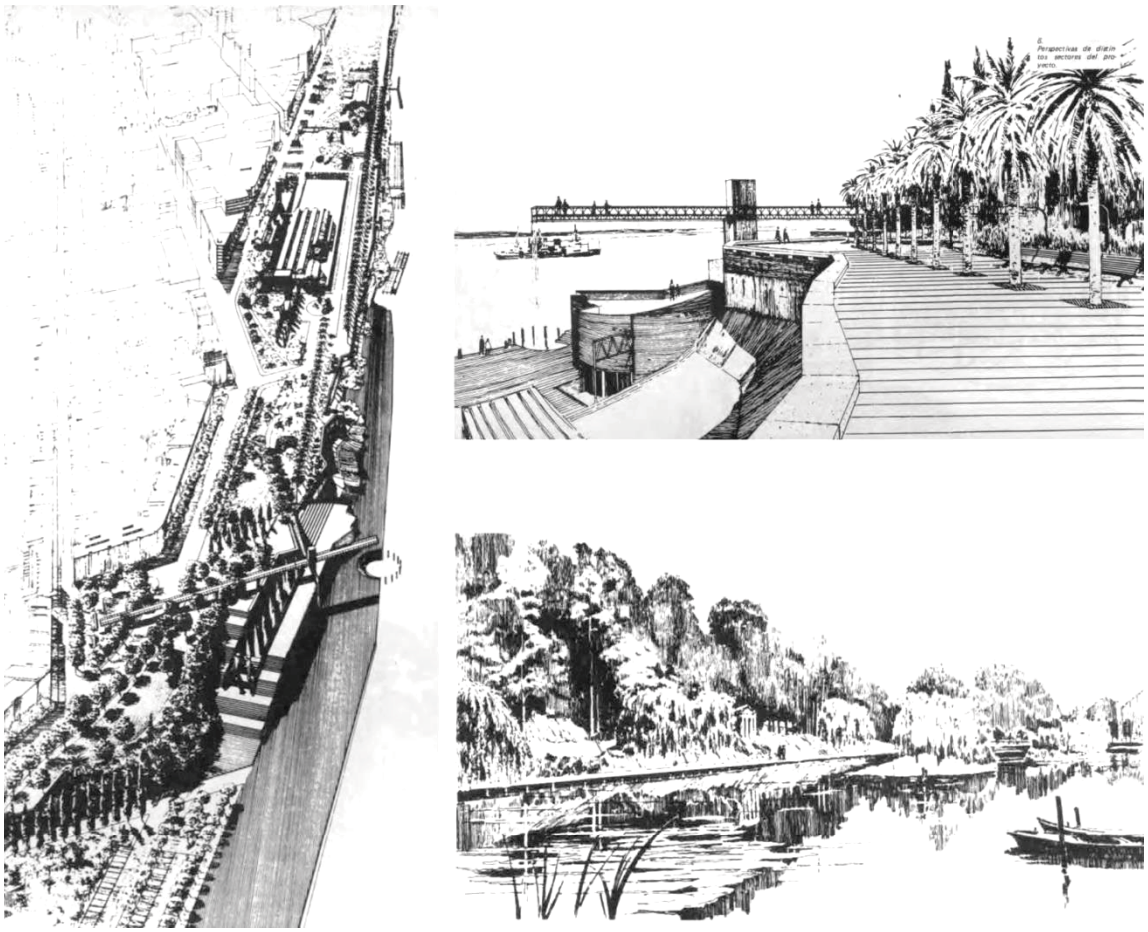
La génesis de este parque consiste en una operación compleja: las relaciones entre comitente, proyectistas, instituciones promotoras y ejecutores son intrincadas. Si bien resulta paradójico que la gestación de este parque surja en un contexto dictatorial, la iniciativa de diversas entidades ajenas al gobierno son las que impulsan el proyecto -convocando a Bohigas y al estudio Martorell-Bohigas-Mackay-; proponiendo de este modo un "cambio de aire" en la ciudad de Rosario.

Desde la Municipalidad de Rosario, se plantea un plan de aumento de espacios verdes para la ciudad, bajo el denominado "Plan de incrementación de áreas verdes"; desde un punto de vista higienista necesario ante la expansión urbana. Esta iniciativa se encuentra con los deseos de la colectividad española de crear una plaza de España, el apoyo del Consulado General de España en Rosario -especialmente en la figura de Gerardo Hernández Illañez[2]- y de la Federación de Entidades Españolas de la Provincia de Santa Fe, como también del Centro de Arquitectos de Rosario (CAR). Siendo este último el principal promotor en la elección del estudio MBM para la realización del proyecto, como resultado de contactos previos con Bohigas[3].

De este modo, en el año 1978 comienza el encargo del proyecto, mientras que en 1979, Bohigas viaja a Rosario para conocer el lugar y comenzar con las tareas del proyecto. En su primera visita al lugar, fiel a sus ideas, comienza por identificar aquellos elementos significativos del sector, como también de la ciudad, respetando la memoria colectiva. Como relata Elguezabal (1979), Bohigas, mientras tomaba contacto con el sitio, buscaba aquellos elementos útiles y significativos, para así realzarlos en el conjunto a crearse. No sólo aquellos representativos de la identidad de Rosario, sino también de la presencia española. Es bajo esta búsqueda, que Bohigas incorpora al proyecto las dos columnas monumentales, haciendo referencia al escudo de España; flanqueado por las columnas de Hércules[4]. Esa búsqueda de elementos de la memoria histórica es independiente de su valor objetivo:

[2] Cuya presencia fue crucial para poder concretar la gestión ante el Gobierno Español, llegando hasta el mismo Rey, quien se interesa vivamente en el proyecto, y logrando su incorporación luego al plan de festejos del bicentenario.
[3] Bohigas había venido en el año 1974, y dictó una serie de conferencias en el Centro de Arquitectos de Rosario.
[4] "Aquellas columnas, que son parte de la historia de la arquitectura, hacen referencia al mito de Hércules, el cual forma parte, y es retomado por MBM, del escudo que integra la bandera española, en tanto símbolo de la comunidad que da nombre al parque"(Jajamovich; 2009).

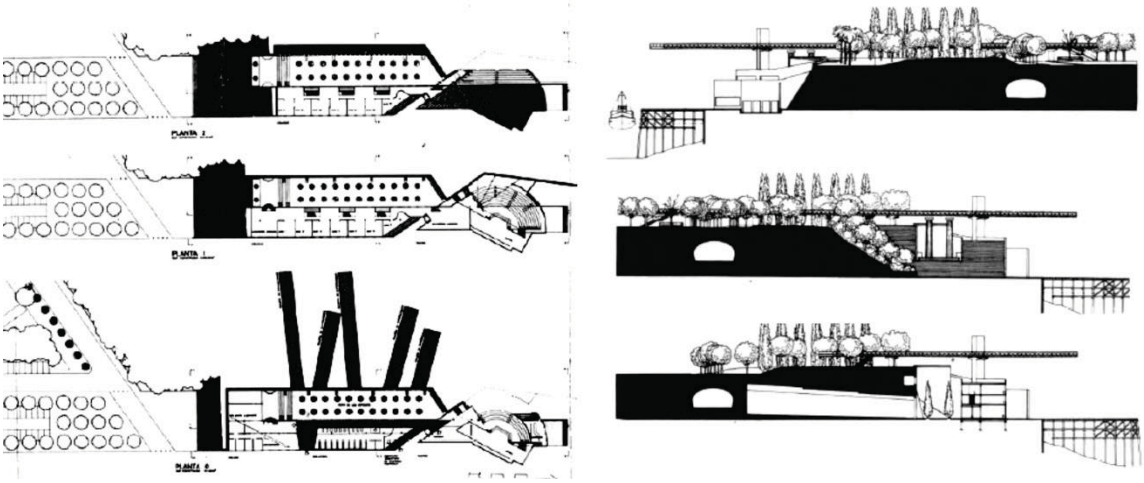
"La significación de los objetos a conservar no depende de su valor histórico permanente con carácter objetivo, sino que depende de aquella función que han tenido respecto a la ciudad. Esto –me gustaría subrayarlo- hay que tenerlo en cuenta, por ejemplo, en la situación específica de Rosario. Las raíces históricas de esta ciudad hay que encontrarlas en pequeñas cosas de mediados o fines del siglo pasado –o a lo mejor en pequeños hechos urbanos ocurridos hace casi escasamente cincuenta años-, en aquellas cosas que configuraban realidades urbanas consistentes" (Jajamovich, 2009:53).



Croquis del anteproyecto del Parque España del estudio MBM. Fuente: Archivo Diario La Capital[5].

A su vez, la elección de materiales y componentes análogos a la arquitectura existente, como el ladrillo visto utilizado tanto en los edificios ferroviarios existentes en el predio como también en escaleras de ladrillo de canto curvado en otros parques rosarinos. También podemos mencionar la utilización de los adoquines en parte de los solados, o las analogías de elementos simbólicos presentes en otros proyectos o lugares de la ciudad que pueden constituir pares dialécticos: la montaña y el laguito proyectada en el sector oeste, en relación a los existentes en el Parque Independencia; el Paseo de Palmeras en correspondencia al Boulevard Oroño; o también el ícono de las dos columnas monumentales, presentes también el Plan General del Acceso Ribereño Norte de la Municipalidad de Rosario en la culminación de la bajada Puccio[6].

[5] En especial edición del 17 de abril de 1983 y el Suplemento Especial del 26 de marzo de 1993.
[6] Proyectado en ocasión del Mundial de Fútbol de 1978. No realizado.



Geometrales del edificio del Colegio y Centro Cultural. Fuente: Revista Bio N°57 y Revista A&P N°16.

Dada la dificultad para la conducción y seguimiento del proyecto desde España por parte del estudio MBM, la falta de fondos para el financiamiento de las obras y los inconvenientes en la gestión del traspaso definitivo de la titularidad de los terrenos del Estado Nacional a la Municipalidad ocasionan que el anteproyecto presentado tome otro rumbo -especialmente luego de la incorporación del proyecto en el Programa de los festejos del V Centenario del Descubrimiento de América[7]-. De manera que, para facilitar la posterior dirección de la obra, en 1980 se realiza un concurso para seleccionar arquitectos locales que lleven adelante el proyecto ejecutivo del parque, bajo la coordinación del propio estudio MBM desde España. De dicho concurso se selecciona a Horacio Quiroga, para llevar adelante el proyecto ejecutivo de la arquitectura del Parque España; mientras que se selecciona al Estudio H, para llevar a cabo el proyecto ejecutivo del paisaje y la vialidad.

Diversas miradas en el Parque España. Fuente: Archivo Municipalidad de Rosario y fotos de la autora.

Dadas las modificaciones respecto al programa inicial -con la incorporación del Centro Cultural Parque de España, la necesidad por parte del Colegio Español de mayor superficie para sus actividades, la transformación del aula magna del colegio en un auditorio para la ciudad- se modifica el proyecto del *sector este*. Horacio Quiroga es el encargado de dichas modificaciones, especialmente aquellas relacionadas con el edificio: se incrementa un piso de altura al ala norte -debido a las necesidades del colegio-, se incorpora mayor superficie y servicios vinculados a los túneles existentes. A su vez el puente mirador nunca se construye.

Debido a las cuestiones anteriormente planteadas, solo llega a inaugurarse en noviembre de 1992 el *sector este* del anteproyecto planteado por MBM. De manera que esta inauguración marca así el puntapié inicial de toda la reconversión posterior del frente costero rosarino. No

[7] Gerardo Hernández Illañez y Horacio Quiroga en 1984 presentan el proyecto del Parque España al Rey Juan Carlos I de Borbón, de modo tal que consiguen el financiamiento necesario para la continuación de las obras.

sólo desde una nueva apropiación del espacio ribereño, desde la transformación de las marcas del pasado y de los nuevos espacios públicos y miradores costeros. Sino también como fachada urbana, desde el agua su imagen es particularmente consistente. Allí aparece en toda su magnitud, disfruta de esa situación de borde urbano, allí la ciudad tiene una *forma*. Y dentro de esa forma, línea compleja y múltiple, este conjunto tiene un segmento propio, y que es inconfundible. La vista de las islas es también la de un paisaje casi totalmente salvaje a pocos metros, donde la ciudad se enfrenta a su contracara. Como diría Italo Calvino: allí contempla, fascinada, su propia ausencia.

LA PRESENCIA DE LOS SILOS DAVIS -EN LA AUSENCIA DE LA UNIDAD IV-

La concreción de la liberación de las actividades portuarias en la costa central de la ciudad de Rosario se constituye como tema central en las agendas políticas desde el retorno democrático de 1983. Esta decisión, si bien ya estaba aprobada oficialmente mediante el Plan Regulador de 1967, se efectiviza para la Unidad IV - Junta Nacional de Granos- recién a finales de la década de 1980[8]. Esta terminal es comprada por la Municipalidad de Rosario, a fin de reconvertirla para destinarla a un centro turístico.

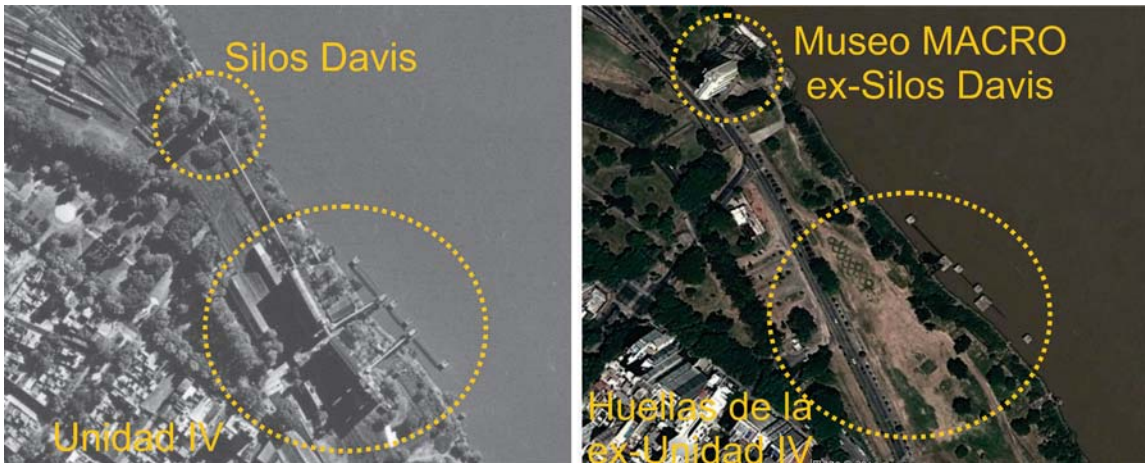


Foto aérea año 2000 y foto satelital 2013, luego de la demolición total de la Unidad IV. Fuente: Elaboración propia en base a foto aérea Rosario 2000 y foto satelital Google Earth 2013.

En octubre de 1994 se aprueba la Ordenanza N° 5.872 que establece el llamado a Concurso Nacional de Anteproyectos para definir alternativas de ordenamiento para el sector comprendido entre la Avenida Wheelwrigth, España, Alvear y el río Paraná. Dentro de este sector además de quedar incorporada la mencionada Unidad IV, se incluyen unos silos de menor tamaño que fueron construidos en la década de 1930 por el Arq. Ermete De Lorenzi, denominados "Silos Davis". En dicha ordenanza se propone como pauta clave lograr el mayor aprovechamiento del sector como parque público y de libre acceso para los ciudadanos, previendo infraestructuras básicas a ser concesionadas.

Es interesante la postura que sostiene el municipio frente a los bienes inmuebles existentes en el terreno, según expresa el texto de la ordenanza[9]: "Las construcciones existentes (silos) podrán reciclarse total o parcialmente, y según el proyecto podrá plantearse su demolición; debiendo garantizarse en las bases y por lo tanto en el proyecto, el reciclaje y conservación

[8] Esto se posibilita con la construcción de la Unidad VII del Puerto en el sector sur de la ciudad, lo que permite el cierre y traslado de las unidades portuarias ubicadas en la costa central.
[9] Ordenanza N° 5.872/94, pág. 2.

total del silo ubicado entre las prolongaciones de Boulevard Oroño y calle Alvear". Es decir, el municipio sostiene que hay que preservar los Silos Davis, pero la Unidad IV parecería quedar en "libre albedrío" del profesional de turno. Justamente, esta decisión, como veremos a continuación, termina siendo clave en el fracaso de este proyecto inicial de reconversión.

Entre los años 1996-1997, finalmente se lleva a cabo el mencionado Concurso Nacional de Anteproyectos e Ideas para el área Central -Sector Unidad IV-; y con éste, se renueva el debate del rol futuro de este sector ribereño. El concurso es ganado por un grupo de arquitectos rosarinos[10] liderados por el Arq. Marcelo Villafañe, quienes proponen la utilización de los Silos Davis como una gran biblioteca con una amplia sala de lectura en la parte superior y un mirador público. Además el proyecto comprende una rambla, bares sobre la barranca, una caleta para veleros y una terminal para lanchas de pasajeros "*para unir el norte con el sur de la ciudad*" -según manifiesta su memoria descriptiva-.

Fotos Unidad IV en el año 2000 y en 2010. Fuente: Archivo Florencia Quarín.

Sin embargo, el conflicto se desata justamente con los silos ubicados en inmediaciones del Paraná -justamente aquellos cuyo destino es dejado al azar-. El proyecto ganador, plantea dejarlos en su estado existente, en homenaje a la actividad cerealera que caracterizó a Rosario. Para Villafañe la idea de conservar los silos como están, se fundamenta en que "no molestan (…) porque son la memoria de una época rosarina (…) Son como gigantes quijotescos". No obstante, luego de conocer públicamente el resultado del mencionado concurso, se manifiesta -desde diversos actores políticos- que esta propuesta se opone a las bases del concurso. Según éstos, una de las ideas motoras que subyacen al establecimiento del mismo resulta la construcción de un complejo turístico con capitales privados en la ex-Unidad IV, y la propuesta ganadora al plantear mantener los silos en su estado original, implícitamente descarta la idea de edificar una infraestructura hotelera de cinco estrellas y sala de convenciones -con el objeto de posicionar a Rosario como foco turístico y nodo estratégico del Mercosur-.

En medio del debate político entre el oficialismo y la oposición, entre la disputa de preservar las marcas del pasado y posicionar a Rosario en nodo clave regional -como si estás dos posturas necesariamente debieran ser opuestas-, el resultado finalmente es la desidia y falta de diálogo que lleva a la demolición total de dichos silos, la no construcción de las instalaciones propuestas y la no concreción del proyecto anhelado. Hoy, únicamente queda la marca de posición sobre el territorio de estos gigantes cerealeros, su muelle correspondiente y el recuerdo de las miles de toneladas de granos de la ciudad exportadas al resto del mundo.

[10] El resto del equipo de proyecto se compone por: Vanesa Patti, Verónica Peralta, Juan Manuel Rois y Juan Germán Guardati; y como colaboradores: Andrea Ostera y Andrea Torrent.

Anexo Capítulo 08

UNIDADES DE GESTIÓN PUERTO NORTE - PLAN ESPECIAL

Unidad de gestión 1 - Antes y después. Fuente: Elaboración propia en base archivo Secretaría de Planeamiento - MR.

-*Unidad de Gestión 1* - Ex FACA - AFA- (Ordenanza N° 8.320/08): La superficie del área es mayor a 80.000 m^2. Se combinan edificios de 7 y 23 pisos de altura. Según nuevos índices establecidos en esta Ordenanza la superficie a edificar es de 117.000 m^2. Se debe destinar 37.000 m^2 como superficie a espacio público.

Unidad de gestión 2 - Sector 1 - Antes y después. Fuente: Elaboración propia en base archivo Secretaría de Planeamiento - MR.

Unidad de gestión 2 - Sector 2 - Antes y después. Fuente: Elaboración propia en base archivo Secretaría de Planeamiento - MR.

- *Unidad de Gestión 2* - Sector 1 - FORUM PUERTO NORTE - Ex Maltería SAFAC S.A. (Ordenanza N° 8.065/06): La superficie del predio es de 21.030 m^2. Se permite la construcción de 68.800 m^2.

- *Unidad de Gestión 2* - Sector 2 - CIUDAD RIBERA - Ex Agroexport S.A. - (Ordenanza N° 8.237/08): La superficie de esta unidad de gestión es de 21.592 m^2. La superficie a edificar admitida total es de 49.253 m^2.

- *Unidad de Gestión 3* - ADIF -perteneciente al ex ONABE- (se encuentra en elaboración el marco normativo). La superficie del predio comprende 36,25 Has -distribuidas en tres parcelas-. Se prevé que la altura de las edificaciones variará entre 13 a 66 m.

Unidad de gestión 3 y Unidad de Gestión 7 -en proyecto-. Fuente: Elaboración propia en base archivo Secretaría de Planeamiento - MR.

- *Unidad de Gestión 4* - Superficie del predio de 18.205 m^2. Comprende dos partes: Manzana 279 - (Ordenanza N° 8.359/08) - Comprende el desarrollo de tres edificios exentos de 18 plantas y una tira de viviendas más baja sobre la apertura de una

nueva calle; y Manzana 407 (Ordenanza N° 8.297/08) - El proyecto combina la realización de edificios exentos de gran altura -una de las cuales llega a los 66 m- y conjuntos residenciales definidos en tiras de bajas alturas.

Unidad de gestión 4 - Antes y después. Fuente: Elaboración propia en base archivo Secretaría de Planeamiento - MR.

- *Unidad de Gestión 5* - Nordlink - Embarcadero - Dolfines Guaraní - (Ordenanza N° 7.893/05): Superficie del predio de 16.834 m^2. El proyecto de esta unidad comprende tres edificios de viviendas en torre de 45 pisos cada una y un edificio - Nordlink- con 18 y 8 plantas-. La superficie de edificación es de 76.000 m^2.

Unidad de gestión 5 - Antes y después. Fuente: Elaboración propia en base archivo Secretaría de Planeamiento - MR.

- *Unidad de Gestión 6* - Terminal 3 (Ex Unidad III) - (Ordenanza N° 8.320/08): La superficie del predio es de aproximadamente 25.000 m^2. Prevé la construcción de

dos torres de 40 pisos -en la remodelación y reemplazo del silo existente- y dos nuevas torres de 130 m. La superficie máxima a edificar es de 81.000 m^2.

- Unidad de Gestión 7 - ADIF (Ex ONABE) - (Al igual que la Unidad de Gestión 3 se encuentra en proceso de elaboración la normativa pertinente).

Unidad de gestión 6 - Antes y después. Fuente: Elaboración propia en base archivo Secretaría de Planeamiento - MR.

ASENTAMIENTOS IRREGULARES:

- "*Remanso Valerio*" -

"Soy de la orilla brava del agua turbia y la correntada
que baja hermosa por su barrosa profundidad;
soy un paisano serio, soy gente del Remanso Valerio
que es donde el cielo remonta el vuelo en el Paraná.
Tengo el color del río y su misma voz en mi canto sigo,
el agua mansa y su suave danza en el corazón;
pero a veces oscura va turbulenta en la ciega hondura
y se hace brillo en este cuchillo de pescador
Cristo de las redes, no nos abandones
y en los espineles déjanos tus dones.
No pienses que nos perdiste, es que la pobreza nos pone tristes,
la sangre tensa y uno no piensa más que en morir;
agua del río viejo llévate pronto este canto lejos
que está aclarando y vamos pescando para vivir (…)"

Canción 'Oración del Remanso' - Jorge Fandermole

Asentamiento irregular "Remanso Valerio" en Granadero Baigorria. Fuente: Elaboración propia en base a imágenes de Google Earth y foto de la autora.

En el asentamiento irregular denominado "Remanso Valerio", ubicado en la localidad de Granadero Baigorria, habitan cerca de 250 familias -de las cuales unas cuarenta resultan de larga ocupación y tradición pesquera-. El mismo crece año a año. Su localización se encuentra íntimamente ligada a la actividad tradicional de la que ha dependido históricamente la mayor parte de su población. Este asentamiento presenta diversos conflictos como: el crecimiento del mismo -especialmente a partir de la década de 1990-, la invasión de tierras[1], graves problemas de inseguridad, vulnerabilidad ambiental, riesgos de inundación, carencia de infraestructuras, entre otros.

Es de remarcar que el Remanso Valerio se encuentra en jurisdicción de Granadero Baigorria. No obstante, al estar en inmediaciones del límite norte del municipio de Rosario, su situación administrativa resulta compleja[2]. A su vez, este asentamiento se encuentra dentro de las casi 50 hectáreas destinadas a la realización del Parque Regional de la Cabecera del puente Rosario-Victoria; dentro del cual se prevén diversos programas de orden recreativo, turístico y cultural; como también la realización de grandes emprendimientos inmobiliarios[3].

[1] Es de destacar que las tierras en donde se encuentra son provinciales. Las mismas se encuentran hace varias décadas en litigio.
[2] La localidad de Granadero Baigorria plantea la necesidad de intervención del municipio Rosario, a fin de llevar adelante las tareas de intervención urbana en el Remanso Valerio
[3] Similares al realizado en el sector de Puerto Norte de la ciudad de Rosario.

Por lo cual, resulta indispensable que dicho proyecto se constituya en un elemento integrador y articulador entre las diferentes heterogeneidades presentes, ya que constituye una gran oportunidad para intervenir en el territorio. Es necesario tener en cuenta todas las capas -sociales, territoriales, económicas, legales, infraestructurales, entre otras- del mismo, a fin de promover la inclusión -en todos los aspectos- del Remanso Valerio al resto de la región metropolitana y en conjunto con políticas habitacionales inclusivas.

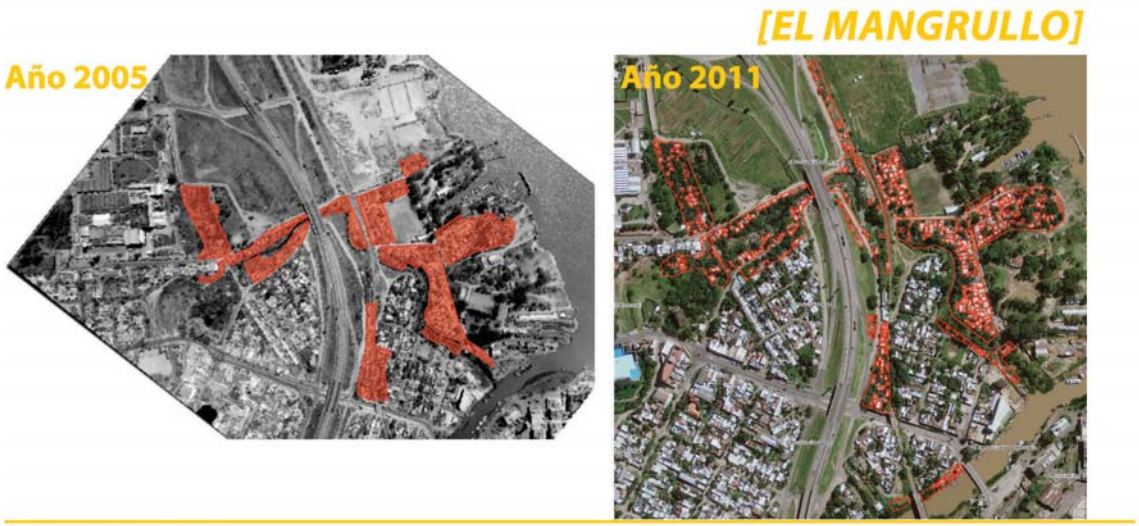
Reordenamiento propuesto del Remanso Valerio en el complejo residencial-recreativo del Parque de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria. Fuente: Elaboración propia en base a documentación de Dirección General de Coordinación Metropolitana MR.

- "El Mangrullo"-

El proceso de revalorización de la costa de Rosario -a través de múltiples políticas públicas y proyectos de gestión-, que analizamos en los capítulos anteriores, se encuentra focalizado en la práctica para la ribera norte y central de la ciudad, mientras que la ribera sur es relegada y desatendida en estas últimas décadas. Actualmente, el tejido residencial se encuentra fragmentado y en conflicto con usos portuarios. Asimismo, se incrementan los asentamientos irregulares que ocupan los bordes del brazo norte del Arroyo Saladillo y parte de los terrenos que pertenecen al puerto.

En este contexto, se localiza "El Mangrullo". Este asentamiento se ubica en una zona inundable por el desborde del Río Paraná, en un terreno muy bajo. Esta característica ha ocasionado en varias oportunidades que sea necesario, en épocas de crecida del río, la evacuación de sus familias. Gran parte de sus habitantes viven de la pesca y la venta de su producto. Es de remarcar, que en los últimos años este asentamiento se encuentra en aumento. Según datos de la Municipalidad de Rosario, el mismo entre los años 2005-2011 se incrementa en más de un 11%.

También se verifica en El Mangrullo altos niveles de vulnerabilidad ambiental. Las viviendas son muy precarias y están rodeadas por basurales. Las calles son de tierra, con alumbrado público y zanjas sólo en algunos tramos. Al igual que el Remanso Valerio, este asentamiento también surge a mediados del siglo XX por pescadores que se asientan a orillas del río Paraná. La pesca y la venta de pescado sigue siendo predominante en el Mangrullo, por lo cual se encuentran muchos botes y puestos de venta a orillas del arroyo. Este sector presenta un alto grado de contaminación, principalmente en las márgenes del Saladillo y a su vez, denota gran carencia de servicios y de infraestructuras -como también deterioro de las existentes-; con lo cual se evidencia la situación crítica en que se encuentran sus habitantes.



DATOS ESTIMADOS 2005			DATOS ESTIMADOS 2011		
SUPERFICIE	CANT. DE VIVIENDAS	CANT. DE POBLACIÓN	SUPERFICIE	CANT. DE VIVIENDAS	CANT. DE POBLACIÓN
6.97 Ha.	396	1980	7.49 Ha.	443	2215

El Mangrullo - Costa sur de la ciudad de Rosario. Fuente: Elaboración propia en base a información de la Dirección General de Ordenamiento Territorial de la Secretaría de Planeamiento de la MR. Foto de la autora y Diario Sin Mordaza.

Inundaciones y evacuaciones se reiteran periódicamente en la zona del Mangrullo. Fuente: Diario La Capital de 1983, www.pagina12.com.ar y www.agenciafe.com.

- Asentamientos en la costa baja de General Lagos-

El sector sur de la ribera metropolitana de Rosario también ha sufrido en las últimas décadas diversos procesos de restructuración territorial. Este cordón, a diferencia del norte y el centro, se caracteriza por presentar una mayor disrupción en el continuo urbano, contando con amplios espacios rurales entre sus núcleos poblacionales -es predominante el porcentaje de suelo rural por sobre el urbano-. En la franja costera sur existe, a su vez, una mayor heterogeneidad de usos del suelo[4]; ya que además de la gran extensión rural coexisten industrias, asentamientos irregulares, barrios cerrados, lotes individuales, centros recreativos, nichos paisajísticos de gran valor ambiental, entre otros.

La ribera de General Lagos, por ejemplo, presenta la coexistencia de distintos modos de habitar, ya que existen asentamientos irregulares de pescadores y colindantes a los mismos se encuentran barrios cerrados. En la franja ribereña de esta localidad se localiza: el predio del Cotolengo Don Orione, El Country Puerto Paraíso[5] -el cual contiene una marina privada sobre el río-, un *country* proyectado sobre una fracción menor de la ex industria papelera Royal S.A.; el Club Guillermo Tell[6]; como también asentamientos irregulares de pescadores en la costa baja. De manera que, este asentamiento irregular queda segregado al estar rodeado por barrios cerrados y por el club privado Guillermo Tell.

Fragmento del frente costero de General Lagos: Barrio Cerrado, loteos aprobados en la década de 1970, Club de Tiro Guillermo Tell y asentamientos de pescadores en la costa baja. Fuente: Elaboración propia en base a imágenes de Google Earth y fotos de la autora.

[4] Muchas veces usos incompatibles entre sí que generan problemáticas ambientales y sociales.
[5] Desarrollado sobre el predio en el que funcionaba Papeles Royal S.A.
[6] Club de tiro.

PUEBLO ESTHER — FICHA 1

Country Privado - "Campos de Esther"

RELACIÓN CON LA LOCALIDAD

- Arroyo Frías
- Planta urbana Pueblo Esther
- Isla
- Campos de Esther

PLANTA URBANIZACIÓN

SUPERFICIE TOTAL	17 Hectáreas
SUPERFICIE LOTE	600 - 1200 m2
CANTIDAD DE LOTES	130 lotes

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	CONDOMINIOS	RELACIÓN CON EL RIO	INAUGURADO
2 canchas de tenis 1 cancha de fútbol 1 cancha de voley	NO	Ribera occidental - Distancia 0,8 km	SI
	ACCESO AL RIO: NO		BOSQUE PROPIO: NO

FOTOS URBANIZACIÓN

PUEBLO ESTHER

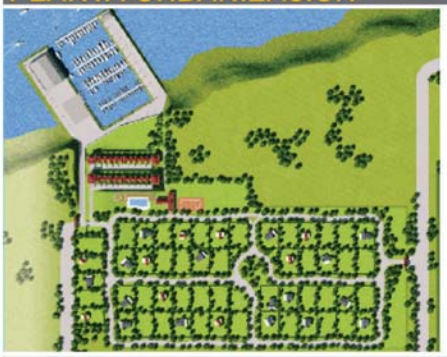
FICHA 2

Country Náutico - "La Bahia"

RELACIÓN CON LA LOCALIDAD

- Arroyo Frías
- Planta urbana Pueblo Esther
- Isla
- La Bahia

PLANTA URBANIZACIÓN



SUPERFICIE TOTAL	12 Hectáreas
SUPERFICIE LOTE	770 m2
CANTIDAD DE LOTES	54 lotes

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	CONDOMINIOS	RELACIÓN CON EL RIO	INAUGURADO
Amarras Guardería Náutica 2 canchas de tenis	SI	Ribera occidental Km 401	SI
	ACCESO AL RIO		BOSQUE PROPIO
	SI		NO

FOTOS URBANIZACIÓN

GENERAL LAGOS

FICHA 3

Club de río - "Puerto Paraíso"

RELACIÓN CON LA LOCALIDAD

- Puerto Paraíso
- Isla General lagos
- Planta urbana General Lagos
- Arroyo Seco

PLANTA URBANIZACIÓN

SUPERFICIE TOTAL	20 Hectáreas
SUPERFICIE LOTE	750 m2
CANTIDAD DE LOTES	123 lotes

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	CONDOMINIOS	RELACIÓN CON EL RIO	INAUGURADO
Muelle y marina Playa 2 canchas de tenis 1 cancha de fútbol	NO	Ribera occidental	SI
	ACCESO AL RIO		BOSQUE PROPIO
	SI		SI

FOTOS URBANIZACIÓN

ARROYO SECO

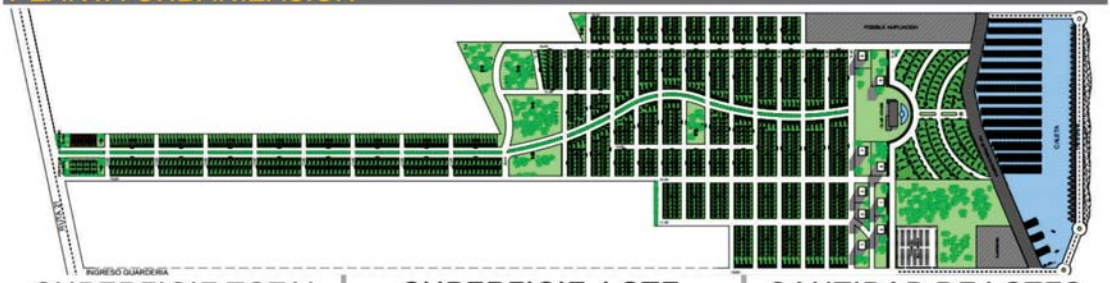
FICHA 4

Ciudad Náutica - "Tierra de Sueños Boating"

RELACIÓN CON LA LOCALIDAD

- Arroyo Seco
- Planta urbana Arroyo Seco
- Tierra de Sueños Boating

PLANTA URBANIZACIÓN



SUPERFICIE TOTAL	SUPERFICIE LOTE	CANTIDAD DE LOTES
100 Hectáreas	300 m2	1.300 lotes y 10 torres de dptos

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	CONDOMINIOS	RELACIÓN CON EL RIO	INAUGURADO
Caleta náutica (1.000) Guardería náutica (3.300) 4 canchas de tenis 4 canchas de fútbol	Torres de 25 plantas	Ribera occidental	NO
	ACCESO AL RIO		**BOSQUE PROPIO**
	SI		NO

FOTOS URBANIZACIÓN

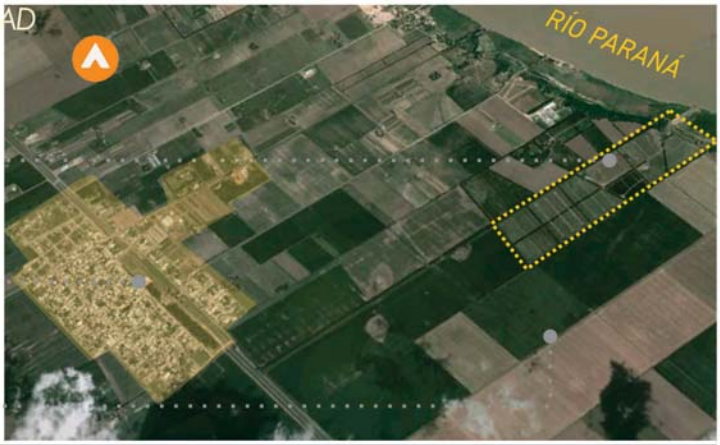
FIGHIERA

FICHA 5

Club de campo - "Azahares del Paraná"

RELACIÓN CON LA LOCALIDAD

- Azahares del Paraná
- Planta urbana Fighiera
- Área rural



PLANTA URBANIZACIÓN

SUPERFICIE TOTAL	SUPERFICIE LOTE	CANTIDAD DE LOTES
80 Hectáreas	650 - 1200 m2	389 lotes

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	CONDOMINIOS	RELACIÓN CON EL RIO	INAUGURADO
Amarras y guardería Playa 4 canchas de tenis 4 cancha de fútbol 2 playones deportivos	SI	Ribera occidental	NO
	ACCESO AL RIO		BOSQUE PROPIO
	SI		SI

FOTOS URBANIZACIÓN

VICTORIA

FICHA 6

Country Náutico - "El Solar de Victoria"

RELACIÓN CON LA LOCALIDAD

- Planta urbana Victoria
- Puente Rosario - Victoria
- "El Solar de Victoria"

PLANTA URBANIZACIÓN

SUPERFICIE TOTAL	205 Hectáreas (total) 1° Etapa: 12 ha.
SUPERFICIE LOTE	1400 -2500 m2
CANTIDAD DE LOTES	1° Etapa: 78 lotes 2° Etapa: En desarrollo

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	CONDOMINIOS	RELACIÓN CON EL RIO	INAUGURADO
Posibilidad muelles propios Laguna / Pesca deportiva 2 canchas de tenis Área reservada para cancha fútbol	NO	Ribera oriental	SI
	ACCESO AL RIO		**BOSQUE PROPIO**
	SI		NO

FOTOS URBANIZACIÓN

VICTORIA

FICHA 7

Club de Campo - "Los Algarrobos"

RELACIÓN CON LA LOCALIDAD

- Planta urbana Victoria
- Área rural
- Club de Campo "Los Algarrobos"

PLANTA URBANIZACIÓN

SUPERFICIE TOTAL	350 Hectáreas
SUPERFICIE LOTE	Sin datos
CANTIDAD DE LOTES	668 lotes

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	CONDOMINIOS	RELACIÓN CON EL RIO	INAUGURADO
Club Hípico Cancha de Golf Canchas de tenis Canchas de voley/basquet Cancha fútbol	NO	Ribera oriental	NO
	ACCESO AL RIO		BOSQUE PROPIO
	SI		NO

FOTOS URBANIZACIÓN

Anexo Capítulo 09

VIVIENDO EL RÍO

Actualmente, en relación a lo desarrollado en el capítulo 9, es frecuente asociar la frase de vivir el río con el ocio, las prácticas deportivas o náuticas, el disfrute del aire y el sol. Es decir, el frente fluvial como foco del turismo local. Sin embargo, si nos remontamos a la historia de la vida de río, veremos que esta frase adquiere una connotación diferente. Sin referirnos a las poblaciones originarias que vivían de la pesca, la caza y la recolección -como se exhiben en los diarios de los primeros viajeros-, vamos a detenernos aquí en la mirada de hombres y mujeres, habitantes de la ribera continental o de sus islas aledañas, que nunca se han sentido identificados con el lema de "vivir a espaldas del río", sino todo lo contrario, su vida históricamente ha sido el río y su más viejo oficio.

Estos sectores sociales, minoritarios y vulnerables, muchas veces han vivido al margen de las representaciones e imaginarios urbanos hegemónicos. Según las palabras de un pescador de la isla, en una entrevista publicada en la revista Vasto Mundo en 1995, se lamenta que "nadie se acuerda de nosotros". Sin embargo, esa declaración nostálgica, no es del todo cierta; ya que la vivencia del río ha estado presente en diversas representaciones, desde la plástica a la música, inclusive la mitología. Como explica Yi Fu Tuan (2007), las comunidades pesqueras poseen la satisfacción que les brinda pertenecer a un estilo de vida ancestral y lleno de tradiciones. Los paisajes litorales, la isla y el río, han demostrado ser apropiados para "*dar alas a la imaginación humana*". En las cosmogonías del origen del mundo, los relatos comienzan con el caos de las aguas.

Mural de Raúl Domínguez - Mitologías del río Paraná. Fuente: Estación Fluvial de Rosario.

Obra de Mario Domínguez Teixeira. Fuente: Centro Cultural Isla Charigüe.

De la misma manera las aguas del Paraná se encuentran cargadas de relatos y mitos, algunos originarios de las comunidades aborígenes, otros desarrollados a través de los años. Por ejemplo, esta cultura de río ha quedado inmortalizada en toda la obra de Raúl Domínguez, en la cual resultan protagonistas el islero y los habitantes primitivos de la región. También la música ha sido abanderada de la identidad ribereña y de los pescadores del litoral. La figura de Jorge Fandermole o de Chacho Muller, por ejemplo, plasman es sus letras las historias del Paraná:

> "Pan que mi río nos ofrece mansamente. Plateado y vivo. Salta en las redes. Brilla en los ojos de quien lo sabe ganar. Gente de río, pescadores. De mi río Paraná" Canción Pescadores de mi río, Chacho Muller.

> "Fue un bajo, después laguna, con el tiempo se hizo isla; el río le fue arrimando tierra y agua, sauces, vida. Don Pedro la vio creciendo mientras sus hijos crecían. (…) la isla que trajo el río, río que nos da y nos quita. Y el río pasa, lleva, algo nos deja y algo se va." Canción La isla, Chacho Muller.

> "Río, río marrón; llevá en un pez esta canción; que alguien me espera; de cara a las estrellas; Cauce arriba; Río marrón, animal de barro que huye; que como la vida fluye; sin volver nunca a la altura; Si pudiera remontarte tiempo atrás; para ver en la oscuridad; de su semblante; si no faltó un instante; de ternura, río marrón." Canción Río marrón, Jorge Fandermole.

A su vez, los acordes de la música se entrelazan con las pinceladas de colores que representan e interpretan el mismo río. El propio Chacho Muller (1995) describe los colores del Paraná -marrón, lila, cobre- y de la isla, la cual se torna en una larga pincelada de azul profundo y mágico; ya que surgen algunos de "los colores del Ñato Uriarte, que inventa inexistentes"[1] para representar el mismo paisaje que relatan sus canciones.

De esta manera, estas miradas -diferentes a las descriptas anteriormente- se articulan y dialogan con las diversas representaciones, que se funden y se mezclan en las aguas del río y la vida de su gente.

Pinturas de Carlos Uriarte: "Pareja de pescadores" - "Pescadores" - "Paisaje". Fuente: Museo Castagnino.

[1] Según palabras de Chacho Muller en Revista Vasto Mundo N° 7, nota "Letras Músicas" (1995).

BIBLIOGRAFÍA

PARTE I

AA.VV (1985) *Metrópolis, Territorio y Crisis*. Asamblea de Madrid y Revista Alfoz, Madrid.

ASCHER, François (2007) *Los nuevos principios del urbanismo*. Alianza Editorial, Madrid.

BAKKER, Riek (1993) "The Kop Van Zuid". En: BRUTTOMESSO, R. (ed.) (1993) *Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water*, Venecia, pp.152-156.

BERVEJILLO, Fernando (1995) "Globalización, descentralización y territorio". En: *Revista PRISMA*, N° 4, Universidad Católica del Uruguay.

BORGES, Jorge Luis (1996) *Obras completas III*. Emecé, Barcelona.

BORJA, Jordi (2012) "El fin de la anticiudad posmodernista y el derecho a la ciudad en las regiones metropolitanas". En: BELIL, M., BORJA, J. y CONTI, M. (eds.) (2012) *Ciudades, una ecuación imposible*. Café de las ciudades, Buenos Aires, pp. 279-320.

BORTHAGARAY, Juan (Coord.)(1992) *Anteproyecto urbano para Puerto Madero: Memoria histórica y urbanística*. Corporación Puerto Madero, Buenos Aires.

BREEN, Ann, RIGBY, Dick (1994) *Waterfronts. Cities reclaim their edge*. Kim Hupp Lee, Estados Unidos.

BRUTTOMESSO, Rino (1993) *Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water*. Venecia.

BRUTTOMESSO, Rino (2004) "Complejidad en la relación puerto-ciudad". En: *Revista It*, N°67, 2004, pp. 22-31.

BUSQUETS, Joan; ALEMANY, Joan (1985) *Plan Estratégico Antiguo Puerto madero: Buenos Aires 1990*. Consultores Europeos Asociados CEA, Buenos Aires.

CALVINO, Italo (2013) *Las ciudades invisibles*. Siruela-Grupal, Buenos Aires.

CALZADA, Julio (2012) *Argentina como productor y exportador de granos. Importancia del Gran Rosario. Informe de la Bolsa de Comercio*. Bolsa de Comercio de Rosario.

CARTA, Maurizio (2002) *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice di identitá e strumento di sviluppo*. Franco Angeli S.R.L., Milan.

CASTELLS, Manuel (1999) *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. Vol I, II y III. Siglo veintiuno editores, Buenos Aires.

CASTELLS, Manuel (2013) "La región metropolitana en red como forma urbana de la era de la información". En: *Revista Ñ*, Clarín, 28 de Junio de 2013, Buenos Aires.

CASTELLS, Manuel; BORJA, Jordi, (2000) *Local y Global*. Santillana Ediciones Generales, México.

CASTILLO, Abel Romero (1931) *Los Gobernadores de Guayaquil en el siglo XVIII*. Imp. Galo Sáex, Madrid.

CICCOLELLA, Pablo (2011) *Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización*. OLACCHI, Quito.

CICCOLELLA, Pablo (2012) "Revisitando la metrópolis latinoamericana". En: *Revista Riurb* N° 8, Barcelona, Buenos Aires, Palma de Mallorca, 2012, pp. 9-21.

CICUTTI, Bibiana (2007) *Registros urbanos de una modernidad periférica. Representaciones y transformaciones materiales en el frente costero de Rosario entre 1920 y 1940*. Nobuko, Buenos Aires.

COMPTE GUERRERO, Florencio (2010) "Guayaquil de la calle de la orilla al Malecón 2000". En: *Revista Archipielago* - Revista cultural de nuestra América, 2010, México, pp. 72-73.

CORBOZ, André (1983) "El territorio como palimpsesto". En: *Revista Diogéne*, enero-marzo 1983, N° 121, pp.14-35.

CORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A (1999) *Puerto Madero*. Ediciones Lariviere, Buenos Aires.

COSTA, Joan Pedro Texeira de Abreu (2006) "La ribera entre proyectos. Formación y transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa". Tesis Doctoral, dirigida por Joaquín Sabaté Bel, UPC, Barcelona. Disponible en: [http://www.tdx.cat/handle/10803/6960]

DEBORD, Guy (1967) *La sociedad del espectáculo*. Pre-textos, Valencia.

DE CERTAU, Michel (1996) *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*. Universidad Iberoamericana, México D.F.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix (1985) *El Anti-edipo - Capitalismo y Esquizofrenia*. Paidos, Barcelona.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix (2004) *Mil Mesetas - Capitalismo y Esquizofrenia*. Pre-Textos, Barcelona.

DEMATTEIS, Giuseppe; GOVERNA, Francesca (2005) "Territorio y territorialidad en el desarrollo local. La construcción del modelo SLoT". En: *Boletín AGE*, N° 39. Valencia, 2005. pp. 31-58.

DEMATTEIS, Giuseppe (2006) "En la encrucijada de la Territorialidad Urbana". En: *Revista Bitácora Urbano – Territorial*, enero-diciembre, número 10, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

DE MATTOS, Carlos A. (2002) "Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización?. En: EURE Vol. 28 N° 85. Santiago de Chile, pp. 5-10.

ESCOBAR, Arturo (2000) "El lugar de la naturaleza y la naturaleza del lugar: ¿globalización o postdesarrollo?". En: LANDER, E. (comp.) (2000*) La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas Latinoamericanas*. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires.

FOLCH-SERRA, Mireia (2007) "El paisaje como metáfora visual: cultura e identidad en la nación posmoderna". En: NOGUÉ, Joan (ed.) (2007) *La construcción social del paisaje*. Biblioteca Nueva, Madrid, pp. 136-159.

FOLLARI, Roberto (2001) "Estudios culturales, transdisciplinariedad e interdisciplinariedad (¿hegemonismo en las ciencias sociales latinoamericanas?)". En: *Utopía y praxis latinoamericana: revista internacional de filosofía iberoamericana y teoría social*, N° 14, pp-40-47.

FOLLARI, Roberto (2003) *Teorías débiles. Para una crítica de la deconstrucción y de los estudios culturales*. Homo Sapiens, Rosario.

FONT, Antonio (1972) "La delimitación de las áreas metropolitanas: el caso de Barcelona". En: *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, 1971-1980, núm 87, pp. 59-62.

FONT, Antonio (2007) *La explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*. Ministerio de Vivienda, España.

GALIMBERTI, Cecilia (2013) "Paisaje Cultural y región: Una genealogía revisitada…". En: *Revista GeoGraphos* [En línea], Vol 4, N° 54, Grupo Interdisciplinario de Estudios Críticos y de América Latina de la Universidad de Alicante, Alicante, pp. 531-552.

GARCIA CANCLINI, Néstor (1997) *Imaginarios urbanos*. Siglo XXI editores, Buenos Aires.

GARCIA CANCLINI, Néstor (2008) *La Globalización Imaginada*. Paidós, Buenos Aires.

GEDDES, Patrick (1915) *Cities in Evolution*. Williams & Norgate, Londres.

GORELIK, Adrián (2004) *Miradas sobre Buenos Aires: Historia cultural y crítica urbana*. Siglo XXI editores, Buenos Aires.

GUATTARI, Félix; ROLNIK, Suely (2006) *Micropolítica. Cartografías del deseo*. Traficante de Sueños, Madrid.

HAESBAERT DA COSTA, Rogério (2011) *El mito de la desterritorialización: del "fin de los territorios" a la multiterritorialidad*. Siglo XXI, México.

HALL, Peter (1996) *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo del siglo XX*. Ediciones del Serbal, Barcelona.

HARVEY, David (2000) *Espacios de esperanza*. Ediciones Akal S.A., Madrid.

HARVEY, David (2004) "Mundos urbanos posibles". En: RAMOS, Martin (Ed.) *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*. Ediciones UPC, Barcelona.

HARVEY, David (2008) *La condición de la posmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu, Buenos Aires.

HOUGH, Michael 1995 (2005) *Naturaleza y ciudad*. Editorial Gustavo Gili S.A., Barcelona.

HOYLE, Brian (2000) "Global and Local Change on the Port-City Waterfront". En: *Geographical Review*, N° 3, Jul. 2000, American Geographical Society, New York, pp. 395-417.

INDOVINA, Francesco (2007) "La metropolización del territorio". En: FONT, Antonio (ed.) (2007) *La explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*. Ministerio de Vivienda, España.

LYNCH, Kevin (1976) *Managing the Sense of a Region*. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts and London.

MAGNAGHI, Alberto (1989) "Da metrópolis a ecopolis:elementi per un progetto per ka cittá ecológica". En: MANZONI, M (ed.) *Etica e metrópoli*. Guerini, Milan.

MAGNAGHI, Alberto (2011) *El proyecto local. Hacia una conciencia del lugar*. Architectonics -UPC, Barcelona.

MARSHALL, Richard (Ed.) (2001) *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. Spon Press, New York.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1997) "La sutil belleza de la ciudad aluvional". En: *Summa+* 33, Buenos Aires, pp.110-119.

MASSEY, Doreen (1991) "Un sentido global del lugar". En: ALBET, Abel y BENACH, Núria (2012) *Doreen Massey. Un sentido global del lugar*. Icaria, Espacios Críticos, Barcelona.

MEYER, Han (1999) *City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*. International Books, Barcelona.

MONGIN, Olivier (2006) La *condición urbana: la ciudad a la hora de la mundialización*. Editorial Paidós, Buenos Aires.

MONTANER, Josep María (2008) "Reciclaje de paisajes: condición posmoderna y sistemas morfológicos". En: NOGUÉ, Joan (ed.) (2007) *La construcción social del paisaje*. Biblioteca Nueva, Madrid, pp. 233-248.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2004) *Plan Estratégico Metropolitano. Región Rosario. Documento Base*. Versión Preliminar. Rosario

MUXI, Zaida (2004) *La arquitectura de la ciudad global*. Gustavo Gili S.A., Barcelona.

NAVAS PERRONE, Gabriela (2012) *Malecón 2000. El inicio de la regeneración urbana de Guayaquil: un enfoque proyectual*. FLACSO, Quito.

NOGUÉ, Joan (2007) "Territorios sin discurso, paisajes sin imaginario. Retos y dilemas". En: *Revista Ería* 73-74, Oviedo, España.

NORBERG-SCHULZ, Christian (1980) *Genius Loci, Towards a phenomenology of architecture*. Rizzoli, New York.

ORTEGA VALCARCEL, José (1998) "El patrimonio territorial: El territorio como recurso cultural y económico". En: *Revista Ciudades*, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, 1998, núm. 4, pp. 33-48.

ORTIZ, Renato (1998) *Otro territorio: ensayos sobre el mundo contemporáneo*. Convenio Andrés Bello, Colombia.

PAIN, Kathy; HALL, Peter (2006) *The Polycentric Metropolis*. Earthscan Publications Ltd, Londres.

PIREZ, Pedro (1992) "Para pensar los Gobiernos locales en las Áreas Metropolitanas de América Latina". En: *Revista Medio. Ambiente y Urbanización*, Año 9, Nº 35, Buenos Aires.

PIREZ, Pedro (1994) *Buenos Aires Metropolitana. Política y Gestión de la Ciudad*. Bibliotecas Universitarias, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.

PRECEDO LEDO, Andrés (2004) *Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI. Desarrollo local, Identidad territorial y ciudad difusa*. Editorial Síntesis.

RAFFESTIN, Claude (1981) *Pour une geographie du pouvoir*. Litec, Paris.

RAFFESTIN, Claude (2005) *Dalla nostalgia del territorio al Desiderio di paesaggio. Elementi per una teoría del paesaggio.* Edit Alinea Editrice, Florencia.

REBORATTI, Carlos (2000) *Ambiente y sociedad. Conceptos y relaciones*. Ariel, Buenos Aires.

REBORATTI, Carlos (2001) "La Geografía entre límites, escalas y fronteras". En: PALACIO-PRIETO, J.L y SÁNCHEZ SALAZAR, M.T. (Eds.) *Geografía para el tercer milenio*. UNAM, México.

REICHER, Christa (Ed.) (2008) *International Building Exhibition Emscher Park: The Proyects 10 Years Later*. Klartext, Essen.

SACK, Robert (1986) *Human territoriality: its theory and history*. Cambridge University Press, Gran Bretaña.

SANTOS, Milton (1994) "El retorno del territorio". En: SANTOS, M. (org.) (1994) *Territorio, Globalización y Fragmentación*. Ed. Hucitec-Anpur, San Pablo.

SASSEN, Saskia (1997) "Las Ciudades en la Economía Global". En: *Simposio La Ciudad latinoamericana y del Caribe en el nuevo Siglo*, 13-15 de marzo de 1997, Barcelona.

SASSEN, Saskia (2004) "Economías urbanas y el debilitamiento de las distancias". En: RAMOS, Martin (Ed.) *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*. Ediciones UPC, Barcelona.

SASSEN, Saskia (2005) "La identidad en la ciudad global: encasillamientos económicos y culturales". En: SOLÁ MORALES; Ignasi; COSTA, Xavier (Eds.) *Metrópolis*. Editorial Gustavo Gili S.A, Barcelona.

SAUTU, (2003) *Todo es teoría: Objetivos y métodos de investigación*. Editorial Lumiére, Buenos Aires.

SENNETT, Richard (2004) "El capitalismo y la ciudad". En: RAMOS, Martin (Ed.) *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*. Ediciones UPC, Barcelona.

SILVA, Armando 1992 (2006) *Imaginarios urbanos*. Arango Editores, Bogotá.

SILVESTRI, Graciela (1997) "Mirar desde el Río". En: *Revista SCA* N° 187, Puerto madero se hace ciudad, Diciembre de 1997, Buenos Aires, pp. 8-17.

SOJA, Edward (2008) *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficantes de Sueños, Madrid.

TUAN, Yi-Fu (2007) *Topofilia*. Melusina, Madrid.

VECSLIR, Lorena; CICCOLELLA, Pablo (2012) "Transformaciones territoriales recientes y reestructuración metropolitana en Buenos Aires. Editorial". En: *Revista Riurb* N° 8, Barcelona, Buenos Aires, Palma de Mallorca, 2012, pp. 1-7.

VELTZ, Pierre (1999) *Mundialización, ciudades y territorios*. Ariel Geografía, Barcelona.

WELTER, Volker (2002) *Biopolis. Patrick Geddes and the City of Life*. MIT Press, Massachusetts.

WONG CHAUVET, Daniel (2005) "Del caos al orden. Guayaquil y su desarrollo urbano actual". En: *Revista Ciudades 9*, Universidad de Valladolid, pp.179-191.

ZEBALLOS, Estanislao (1984) *La Rejión del Trigo*. Hyspamerica Ediciones Argentina S.A., Madrid.

ZEVALLOS CÁNEPA, Augusto (2004) *Centro cultural en la ciudad de Iquitos*. Tesis de grado. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Lima.

ZUSMAN, Perla; HAESBAERT, Rogério; CASTRO, Hortencia; ADAMO, Susana (2011) *Geografías culturales: aproximaciones, intersecciones y desafíos*. Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

PARTE II

AA.VV. (1971) *Prefectura del Gran Rosario: Análisis preliminar de la estructura física del Área Metropolitana de Rosario*. Documentos A&P, FAPyD, Rosario.

AA.VV (1973) *PARANÁ, el pariente del mar*. Editorial Biblioteca, Rosario.

AA.VV (1998) *Padre río. Cuentos y poemas del Río Paraná*. Desde la Gente ediciones, Buenos Aires.

ABRAMS, Meyer. H. (1953) *El espejo y la lámpara. Teoría romántica y tradición clásica acerca del hecho literario*. Barral, Barcelona.

ADAGIO, Noemí; RIGOTTI, Ana María (1995) "Recuperando el río. Ideas, proyectos, realizaciones. Rosario 1935-1940". En: *Revista A&P*, N° 10, FAPyD, Rosario, pp. 18-21.

AGUILA, Gabriela (Ed.) (2006) *Nueva Historia de Santa Fe: De los cordones industriales a la integración del eje Mercosur (1940-2005)*. Tomo XI. La Capital-Prohistoria ediciones, Rosario.

ALVAREZ, Juan (1943) *Historia de Rosario: 1689-1939*. UNL, Rosario.

ANSALDI, María Delia; COREA AIELLO, Mario; PLA, Delia (1971) *Análisis preliminar de la estructura física del Área Metropolitana de Rosario*. *Cuaderno N° 9 de Prefectura del Gran Rosario*. Publicado por la sección de prensa y difusión Depto. Promoción y Desarrollo, Rosario.

ANSALDI, María Delia; COREA, Mario; PLA, Lidia (1972) *Prefectura del Gran Rosario - Cuaderno N°14 de Prefectura del Gran Rosario*. Publicado por la sección de prensa y difusión Depto. Promoción y Desarrollo, Rosario.

BASADONNA, Juan Antonio (2002) "Complejo Rosafé. El Río: desarrollo del interior". En: BORTHAGARAY, Juan Manuel (Comp.) (2002) *El Río de la Plata como territorio*. Ediciones Infinito, FADU, Buenos Aires.

BOOZ, Mateo (1938) *La ciudad cambió la voz*. El litoral, Rosario.

BRAGOS, Oscar (1992) *El estado de las ideas en torno de un plan para Rosario, 1927-1924*. Cuaderno del CURDIUR N° 56. FAPyD, Rosario.

BRAGOS, Oscar; VASSALLO, Omar (2002) "Políticas Públicas y Proyectos Privados". En: *Cuarto Coloquio Internacional sobre Transformaciones Territoriales*. Asociación de Universidades Grupo Montevideo, 22-24 de agosto de 2002.

CABALLERO, Adrián (Coord) (1987) *Comité Técnico Urbanístico Gran Rosario - COTEUR - Sistema Provincial de Estudios y Planeamiento Metropolitano: "Un proyecto para el ordenamiento metropolitano"*. Secretaría de Planeamiento de la Provincia de Santa Fe.

CABALLERO, Adrián (Coord) (1991) *Proceso de Formación urbano-territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario*. CFI, Rosario.

CAPUTO, Marina; MANAVELLA, Analía (2001) "Los jesuitas en el Pago de los Arroyos: la estancia de San Miguel del Carcarañal". En: FALCÓN, R; STANLEY, M. (eds.) (2001) *La Historia de Rosario: Economía y Sociedad. Tomo I*. Ediciones Homo Sapiens, Rosario.

CARRASCO, Gabriel (1895) *Intereses nacionales de la República Argentina, estudios sobre población, colonización, agricultura, ganadería*. Peuser, Buenos Aires.

CORBOZ, André (1983) "El territorio como palimpsesto". En: *Revista Diogéne*, enero-marzo 1983, N° 121, pp.14-35.

DEL FRADE, Carlos (1994) *Historia social del Paraná*. Editorial Municipal de Rosario, Rosario.

DELLA PAOLERA, Carlos; FARENGO, Adolfo; GUIDO, Ángel (1935) *Plan Regulador y de extensión*. Municipalidad de Rosario, Rosario.

DE MARCO, Miguel Ángel (1979) *La escuadra del Pacífico en aguas del Plata: 1862-1872*. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Rosario.

DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES (1925) *Mapa de los Ferrocarriles en explotación*. Buenos Aires.

ENSINCK, Oscar (1979) *Puerto de la Ciudad de Rosario. Su proceso histórico*. Universidad Nacional de Rosario, Separata de la Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Rosario.

HAESBAERT DA COSTA, Rogério (2011) *El mito de la desterritorialización: del "fin de los territorios" a la multiterritorialidad*. Siglo XXI, México.

HERSENT, Georges (1903) *Port du Rosario. Republique Argentine. Son present - son avenir*. Communication faite le 27 Novembre 1903.

IELPI, Rafael; VILA ORTIZ, Gary (1995) *Rosario 1880-1930. Imágenes de la memoria*. Juan Carlos Caride - María Cristina Butteri Editores, Rosario.

KLOTZMAN, Enrique (Coord.) (1971) *Complejo Regional Rosario - Victoria*. Documento preparado en la Prefectura del Gran Rosario. Rosario.

LOCATELLI, Delfo (1974) *Historia de la Propiedad Territorial en el Municipio de Rosario*. Dirección General de Topografía y Catastro, Municipalidad de Rosario, Rosario.

LYNCH, Kevin (1959) *La imagen de la ciudad*. Ediciones Infinito, Buenos Aires.

MARTIN DE MOUSSY, Victor (1873) *Carte des Provinces de Entre-Rios, de Santa-Fe et de la Bande Orientale*. Firmin Didot Freres, Paris

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1985a) *La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario*. Cuaderno N° 7 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1985b) *La interpretación arquitectónica de las ciudades de reciente formación*. Cuaderno N° 6 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1986a) *Los instrumentos del proyecto público en la construcción de la ciudad. El Plan Rosario*. Cuaderno N° 15 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1986b) *Los instrumentos del proyecto público en la construcción de la ciudad. El Plan Regulador de 1968*. Cuaderno N° 16 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (2011)"La inmigración y la formación de la red urbana de la provincia de Santa Fe". En: AVE, Gastone; DE MENNA, Emanuela (Comp.) *Architettura e urbanística di origine italiana in Argentina*. Gangemi editore, Roma.

MICHELETTI, Luciano (1942) *El cruce del Río Paraná: ¿Puente o Tunel?*. Ministerio de Justicia e instrucción pública - Facultad de Ciencias Matemáticas, Rosario.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1913) *Plano de navegación del Río Paraná entre Esquina y La Desembocadura*. Dirección General de Obras Hidráulicas.

MONGSFELD, Oscar (1964) "Monumento y parque Nacional a la Bandera. Reseña gráfica del lugar histórico; su transformación y desarrollo". En: *Revista de Historia de Rosario* N° 7 - 8, Año II, Julio - Diciembre de 1964, Rosario, pp. 15-34.

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 (1982a) *Rosario Ciudad - Puerto*. Centro de Estudios Urbanos del Rosario, Rosario.

MONGSFELD, Oscar (1982b) "La Capilla de Rosario de Santiago Montenegro". En: *Revista de Historia de Rosario*, Año 20, N° 34, Rosario.

MONGSFELD, Oscar (1983) *El Área Metropolitana de Rosario y El Pago de los Arroyos*. Centro de Estudios Urbanos del Rosario, Rosario

MONTES, Alberto (1963) "Cartografía rosarina contemporánea: El mapa del Pago de los Arroyos y el plano de la ciudad y alrededores". En: *Revista de Historia de Rosario* N° 2, Año I, Abril-Junio de 1963, Rosario, pp. 3-29.

MONTES, Alberto (1964) *Plan Rosario. Ley Nacional N° 16.052 y sus antecedentes*. Centro de Estudios Nacionales, Provinciales y Municipales, Filial Rosario.

MONTES, Alberto (1977) *Santiago Montenegro. Fundador de la ciudad de la ciudad de Rosario*. Ediciones ien, Rosario.

MONTES, Alberto (1980) "La azarosa aventura de la Ciudad Universitaria de Rosario". En: *Revista de Historia de Rosario*, N° 32, Año XVIII, Rosario, pp. 29-38.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1902) *Primer censo municipal de población sobre edificación, comercio e industria de la ciudad del Rosario de Santa Fe*, Rosario.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1910) *Tercer censo municipal del Rosario de Santa Fe*. Talleres de la República, Rosario.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1967) *El Plan Regulador Rosario*, Rosario.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2004) *Plan Estratégico Metropolitano. Región Rosario. Documento Base*. Versión Preliminar. Rosario

MUSICH, Walter; SOIJET, Mirta; SANTIAGO, Liliana (2005) "Patrimonio arquitectónico de Entre Ríos". En: MELHEM, Mariana (Dir.) *El diario de Paraná*, Entre Ríos, Paraná.

PASSAFARI de GUTIERREZ, Clara (1975) *Aspectos tradicionales de la cultura isleña*. Consejo de Investigaciones de la Universidad Nacional de Rosario.

PAUCKE, Florian (2010) *Hacia allá y para acá*. Editorial Signos Santafesinos, Gobierno de Santa Fe.

PAZ SOLDÁN, Mariano (1888) *Atlas Geográfico de la República argentina*. Ed. Felix Lajouane, Buenos Aires.

PETRUZZI, Susana (1971) *Encuadre demográfico de la Prefectura del Gran Rosario. Cuaderno N° 6 de Prefectura del Gran Rosario*. Publicado por la sección de prensa y difusión Depto. Promoción y Desarrollo, Rosario.

REATI, Atilio (2004) *Caminos de hierro. EL desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX*. Municipalidad de Rosario y UNR Editora, Rosario.

ROFMAN, Alejandro (1971) *Prediagnóstico de la estructura productiva del área del Gran Rosario*. Municipalidad de Rosario: Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la ciudad de Rosario, Rosario.

ROLDÁN, Diego (2005) *Del Ocio a la Fábrica: Sociedad, Espacio y Cultura en Barrio Saladillo, Rosario 1870-1940*. Prohistoria Ediciones, Rosario.

SAER, Juan José (2010) *El río sin orillas: Tratado Imaginario*. Alianza Editorial S.A., Madrid-Buenos Aires.

SASTRE, Marcos (1979) *El Tempe Argentino*. Editorial Difusión S.A., Argentina.

SCARABELLI, Sonia (2009) *La orilla más lejana*. Editorial Municipal de Rosario, Rosario.

SCHMIDL, Ulrico. 1903 (1942) *Viaje al Río de la Plata: 1534-1554*. Emecé Editores, Buenos Aires.

SCHWEITZER, Mariana (2008) "La ciudad de Victoria en proceso de transformación: turismo y nuevos emprendimientos a partir del enlace Rosario-Victoria". En: CARBONELL, Carlos (Comp.) *Turismo, pobreza y territorios en América Latina*. Ed. Universidad Externado de Argentina, pp. 151-176.

STANCICH, Elba (Coord.) (2010) *Humedales del Paraná. Biodiversidad, usos y amenazas en el Delta Medio*. Taller Ecologista. Ecosystems Grants Programme EGP.

PARTE III

AGUILA, Gabriela (Ed.) (2006) *Nueva Historia de Santa Fe: De los cordones industriales a la integración del eje Mercosur (1940-2005)*. Tomo XI. La Capital-Prohistoria ediciones, Rosario.

ALONSO, Luciano (2006) "Estabilidad constitucional, desarrollo asimétrico y procesos de regionalización, 1983-2003". En: AGUILA, Gabriela (Ed.) *Nueva Historia de Santa Fe: De los cordones industriales a la integración del eje Mercosur (1940-2005*) Tomo XI. La Capital-Prohistoria ediciones, Rosario.

ALVAREZ, Juan (1943) *Historia de Rosario: 1689-1939*. UNL, Rosario.

BASADONNA, Juan Antonio (2002) "Complejo Rosafé. El Río: desarrollo del interior". En: BORTHAGARAY, Juan Manuel (Comp.) (2002) *El Río de la Plata como territorio*. Ediciones Infinito, FADU, Buenos Aires.

BIELSA, María Eugenia; KINGSLAND, Ricardo; SOIJET, Mirta (1987) *La intervención en la Áreas Metropolitanas. El Caso Rosario. Necesidad de una revalorización de los contenidos urbanísticos. Cuadernos del CURDIUR N° 35*. FAPyD, UNR, Rosario.

BÓ, Roberto; KALESNIK, Fabio; QUINTANA, Rubén (2002) "Flora y fauna silvestres de la porción terminal de la Cuenca del Plata". En: BORTHAGARAY, Juan Manuel (Comp.) (2002) *El Río de la Plata como territorio*. Ediciones Infinito, FADU, Buenos Aires.

BORJA, Jordi (2010) *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*. Editorial UPC, Barcelona.

BRAGOS, Oscar; MATEOS, Alicia; PONTONI, Silvina (2003) "Procesos de segregación social y espacial en el oeste rosarino". En: QUEIROZ RIBEIRO, Luis Cesar; BRAGOS, Oscar; CLICHEVSKY, Nora; MATEOS, Alicia; PONTONI, Silvina; VASALLO, Omar; CORREA DO LAGO, Luciana (2003) *Territorios en transición: políticas públicas y transformaciones metropolitanas*. UNR Editora, Rosario.

BRAGOS, Oscar; MATEOS, Alicia; PONTONI, Silvina (2005) "La capacidad de gestión territorial en municipios pequeños y medianos del área metropolitana de Rosario: los casos de Funes y Pérez". En: *III Seminario CIFOT*, Mendoza.

BRAGOS, Oscar; VASALLO, Omar (2010) "Victoria: patrimonio, turismo y desarrollo urbano". En: *Revista A&P*, Número 27, Seminario y Workshop Internacional, Cátedra UNESCO - RED ALVAR., Rosario.

BRIGUET, Daniel (1988) *El encapuchado no se rinde*. El resorte libros, Rosario.

BURGOS, Pedro; ORSOLINI, Hugo; ZIMERMANN, Eric (2006)"Sistemas hídricos. Tomo 4". En: RABIN, Arturo (Dir.) (2006) Enciclopedia Geográfica de la Provincia de Santa Fe. Diario La Capital y Fundación de la Universidad Nacional de Rosario.

CABALLERO, Adrián (Coord) (1991) *Proceso de Formación urbano-territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario*. CFI, Rosario.

CÁCERES, Sabrina (2002) *Vivienda pública y espacio socio-urbano. Los conjuntos habitacionales en Rosario entre 1945 y 1991*, Tesis de Maestría, (Inédito).

CALVINO, Italo (2013) *Las ciudades invisibles*. Siruela-Grupal, Buenos Aires.

CALZADA, Julio (2013) *Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario*, 8 de Noviembre de 2013. Bolsa de Comercio, Rosario.

CAMPOS VENUTI, Giuseppe (1998) "Urbanismo, ecología y ciudad consolidada". En: *Revista Ciudades*, N° 4, Universidad de Valladolid, Valladolid, pp. 105-113.

CARPENTER, Steve; WALKER, Brian; ANDERIES. J. Marty; ABEL, Nick (2001)"From Metaphor to Measurement: Resilience of What to What?" En: *Ecosystems* 4, pp. 765-781.

CARTA, Maurizio (2002) *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice di identitá e strumento di sviluppo*. Franco Angeli S.R.L, Milan.

CASTAGNA, Alicia; WOELFLIN, María; RAPOSO, Isabel (1997) "Sistema Portuario en la región de Rosario. Un análisis para la toma de decisiones estratégicas en la Ciudad". En: *Colección Proa al 2000, Plan Estratégico Rosario*. Facultad de Ciencias Económicas y Estadística, Escuela de Economía, Instituto de Investigaciones Económicas, UNR - Municipalidad de Rosario.

CHALAR MARQUISÁ, Guillermo (2002) "La Hidrovía Paraná-Paraguay: un proyecto de alteración de los ecosistemas naturales a gran escala con imprevisibles consecuencias" [publicación en línea] En: *Facultad de Ciencias* [http://www.fcien.edu.uy], sección Limnología, Montevideo, 2002.

CICCOLELLA, Pablo (2000) "¿Ciudad global o ciudad dual del siglo XXI?". En: *Mundo Urbano*, N° 5, Septiembre, Universidad Nacional de Quilmes.

CICCOLELLA, Pablo (2012) "Revisitando la metrópolis latinoamericana". En: *Revista Riurb* N° 8, Barcelona, Buenos Aires, Palma de Mallorca, 2012, pp. 9-21.

CICUTTI, Bibiana (2007). *Registros urbanos de una modernidad periférica: Representaciones y transformaciones materiales en el frente costero de Rosario entre 1920 y 1940*. Nobuko, Buenos Aires.

CITTÁ GIORDANO, Víctor. (2005) "Entrevista a Juan Carlos Viotti". En: *Revista 041*, número 6. Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe, Distrito 2, Rosario, pp. 4-9.

COCCO, Gabriel; LETTIERI, Fabián; FRITTEGOTTO, Guillermo (2011) "El descubrimiento y estudio del Fuerte Sancti Spíritu". En: *Revista América* N° 20; Centro de Estudios Hispanoamericanos, Santa Fe, pp.69-86.

COMISIÓN MUNDIAL DEL MEDIO AMBIENTE Y DEL DESARROLLO (1988) *Nuestro futuro común*, Alianza Editorial.

CUENYA, Beatriz (2000) "Globalización y políticas urbanas. Transformaciones de las políticas urbanas en la ciudad de Buenos Aires". En: *Sociológica*, Año 15, No. 42, pp. 37-57.

DE CASTRO, Rosa; FRANCHELLI, Esther; PICCOLO; Ermando (1996*) Asentamientos Irregulares de Rosario. Actualización 96*. Fundación Banco Municipal de Rosario, Rosario.

DEMATTEIS, Giuseppe; GOVERNA, Francesca (2005) "Territorio y territorialidad en el desarrollo local. La construcción del modelo SLoT". En: *Boletín AGE*, N° 39. Valencia, 2005. pp. 31-58.

DIAZ, Elías (2011) "Entrevista audiovisual" En: *Paraná, biografía de un río*, Canal Encuentro.

DOCOLA, Silvia; PUIG, Mónica (2007) "Pensando el territorio de Los Arroyos / Proyectando el patrimonio del Cordón Sur". En: MATEOS, Alicia; DOCOLA, Silvia; PUIG, Mónica (2007) *Patrimonio. Del Saladillo al del Medio. Cordón Sur. Costa Área Metropolitana. Gran Rosario*. Consejo Federal de Inversiones.

ELGUEZABAL, Eduardo (1979) "Oriol Bohigas en Rosario". En: *Revista Summa n° 140*, Agosto de 1979, Buenos Aires.

EZQUIAGA, José María (1998) "¿Cambio de estilo o cambio de paradigma? Reflexiones sobre la crisis del planeamiento urbano". En: *Revista Urban*, número 2, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Barcelona, pp. 7-37.

FERNÁNDEZ DE LUCO, Manuel (1987a) "El Plan Director como estrategia de acción". En: MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1987) *Jornadas de Divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroportuarios de la ciudad de Rosario,* Secretaría de Planeamiento, Rosario, pp. 24-51.

FERNÁNDEZ DE LUCO, Manuel (1987b) "Rosario, conocer para transformar". En: *Revista A&P*, número 0, FAPyD, UNR, Rosario, pp. 40-52.

FERNÁNDEZ DE LUCO, Manuel (1995) "Soñar la ciudad". En: *Revista Vasto Mundo*, número 8, Municipalidad de Rosario, Rosario, pp.48-51.

FERNÁNDEZ DE LUCO, Manuel (1997) "De programas y proyectos en la gestión del territorio y la ciudad". En: *Revista 041*, número 1, Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe, Distrito 2, Rosario, pp. 42-43.

FERNÁNDEZ DE LUCO, Manuel (1998) "Plan Estratégico". En: VENESIA, Juan Carlos (Comp.) *Políticas públicas y desarrollo local*. FLACSO, Centro de Estudios Interdisciplinarios, Instituto de Desarrollo Regional, Rosario.

FERNÁNDEZ RUDI, Rosanna (Coord.) (2006) *El acceso al suelo y a la habitación social en grandes -ciudades de regiones metropolitanas de Latinoamérica y Europa*. Proyecto URB-AL RED 7, Diagnóstico Local, Municipalidad de Rosario.

FERRER, Ángel; FERNANDEZ PRIOTTI, Carlos Alberto (2001) *Ferrocarriles en Rosario*. Asociación Rosarina Amigos del Riel, Rosario.

FOLADORI, Guillermo; TOMMASINO, Humberto (2000) "El concepto de desarrollo sustentable 30 años después". En: *Desarrollo e Meio Ambiente*, N° 1, enero/junio. Editora da UFPR, pp.41-56.

FONT, Antonio (2002) "La renovación del planeamiento urbanístico". En: *Revista Ciudades*, número 7, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Valladolid, pp. 77-81.

FONT, Antonio (2004) "Un nuevo planeamiento para una nueva territorialidad". En: *Revista Ciudad y Territorio*, Estudios Territoriales, XXXVI, número 141-142, Ministerio de Vivienda, Madrid, pp. 561- 567.

FRANCESCHI, Eduardo (2012) "El Paraná y sus ecosistemas". En: Blog de notas de la UNR, Universidad Nacional de Rosario. Disponible en: [http://www.unr.edu.ar/noticia/5460/el-parana-y-sus-ecosistemas)

FUNDACIÓN CIUDAD (2002) "Uso sostenible de la Ribera Metropolitana". En: BORTHAGARAY, Juan Manuel (Comp.) (2002) *EL Río de la Plata como territorio*. Ediciones Infinito, FADU, Buenos Aires.

GALIMBERTI, Cecilia (2012) "El rol de la democracia en la planificación urbana. Caso ciudad de Rosario, Argentina (1983-1993)". En: *Revista Proyección* N° 12, Vol VI, Junio 2012, CIFOT, Mendoza, pp. 191-215.

GALIMBERTI, Cecilia (2012) "Reflexiones sobre la construcción cultural del paisaje contemporáneo de la ribera de Rosario". En: CICUTTI, Bibiana (coord.) (2012) *Reflexiones sobre la cartografía como objeto de cultura*. Nobuko, BuenosAires, pp. 105-130.

GARCÍA CANCLINI, Nestor (1999) "Los usos sociales del Patrimonio Cultural". En: AGUILAR CRIADO, Encarnación (Coord.) *Patrimonio Etnológico. Nuevas perspectivas de estudio,* Consejería de Cultura, Andalucía, pp. 16-33.

GARCIA CANCLINI, Néstor (2008) *La Globalización Imaginada*. Paidós, Buenos Aires.

GARCIA VAZQUEZ (2004) *Ciudad hojaldre: visiones urbanas del siglo XXI*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

GLACKEN, Clarence (1967) "Ideas cambiantes sobre el mundo natural". En: THOMAS, William (Ed.) *Man´s role in changing the Face of the Earth*, University of Chicago Press, Chicago.

GORELIK, Adrián (2002) "Ciudad". En: ALTAMIRANO, Carlos (coord.) *Términos críticos para un diccionario de sociología de la cultura,* Paidós, Buenos Aires, pp. 12-21.

GORELIK, Adrián (2004) *Miradas sobre Buenos Aires: Historia cultural y crítica urbana*. Siglo XXI editores, Buenos Aires.

JAJAMOVICH, Guillermo (2009) *La circulación internacional de ideas y estrategias urbanísticas y sus aplicaciones transculturadas: Buenos Aires y Rosario (1976-1993)*. Tesina Master en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad. UTDT. (Inédita).

KANDUS, Patricia; MÁLVAREZ, Ana Inés (2002) "Las islas del bajo delta del Paraná". En: BORTHAGARAY, Juan Manuel (Comp.) (2002) *El Río de la Plata como territorio*. Ediciones Infinito, FADU, Buenos Aires.

HARVEY, David (2004) "Mundos urbanos posibles". En: RAMOS, Ángel Martín (Ed.) *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Edicions UPC, Barcelona.

HEIDEGGER, Martín (1951) "Construir, habitar, pensar" En: HEIDEGGER, M., y GASSET, J. O., OLASAGASTI, M., MASSIP-BOSCH, E. (1995).*Construir, habitar, pensar*. ETSAB-UPC, Barcelona.

HERZER, Hilda (2005) *Situación del hábitat de los municipios del área metropolitana de Rosario en materia de suelo y vivienda*. Cepal, Publicación de las Naciones Unidas, Santiago de Chile.

HOYLE, Brian (2000) "Global and Local Change on the Port-City Waterfront". En: *Geographical Review*, N° 3, Jul. 2000, American Geographical Society, New York, pp. 395-417.

MACHARG, Ian (2002) *Proyectar con la naturaleza*. Gustavo Gili, Barcelona.

MAGARIO, Verónica (2007) "La experiencia del municipio de La Matanza". En: *5° Congreso Argentino de Administración Pública*.

MAGNAGHI, Alberto (2011) *El proyecto local. Hacia una conciencia del lugar*. Architectonics -UPC, Barcelona.

MÁLVAREZ, Ana Inés (1997) *Las comunidades vegetales del Delta del río Paraná. Su relación con factores ambientales y patrones de paisaje*. Tesis Doctoral. Universidad de Buenos Aires.

MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1998) "La sutil belleza de la ciudad aluvional". En: *Summa+*, número 33, Octubre-Noviembre de 1998, Buenos Aires, pp. 110-120.

MATEOS, Alicia (2007) *Plan de Ordenamiento Territorial Costa Metropolitana del Gran Rosario. Cordón Sur. Diagnóstico*. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Provincia de Santa Fe.

MATEOS, Alicia; DOCOLA, Silvia; PUIG, Mónica (2007) *Patrimonio: Del Saladillo al del Medio – Cordón Sur – Costa Área Metropolitana Gran Rosario*. Consejo Federal de Inversiones, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

MONGE, Mariana (2011) "Movilidad e Integración Urbano-Territorial". En: *Conference on Sustainable Transport, air quality and climate change for latin america and the caribbean*. 9 a 14 de Mayo, 2011. Rosario

MONGSFELD, Oscar (1964) "Monumento y parque Nacional a la Bandera. Reseña gráfica del lugar histórico; su transformación y desarrollo". En: *Revista de Historia de Rosario* N° 7 - 8, Año II, Julio - Diciembre de 1964, Rosario, pp. 15-34.

MONGSFELD, Oscar (1982) *Plan Regulador de Rosario; para un nuevo emprendimiento*. Documento interno; Municipalidad de Rosario.

MONTANER, Josep María (1992) *La modernidad superada. Arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX*. Gustavo Gili, Barcelona.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1968) *Código Urbano*. Municipalidad de Rosario, Rosario.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1986) *Informe preliminar. Plan Director de Rosario*. Secretaría de Planeamiento, Rosario.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1987) *Jornadas de Divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroportuarios de la ciudad de Rosario*. Secretaría de Planeamiento, Rosario.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1991) *Actualización del Plan Regulador y Bases Documentales para la revisión del Código Urbano*. Tomo I y II. Secretaría de Planeamiento, Rosario.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1997) *Programa de Recuperación del Frente Costero y la Reconversión Portuaria*. Documento interno, Secretaría de Planeamiento, Rosario.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1998) *Plan Estratégico Rosario 1998 - PER*. Rosario.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1999) *Nuevo Plan Director, Bases para el Acuerdo*. Secretaría de Planeamiento, Rosario.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2004) *Plan Estratégico Metropolitano. Región Rosario. Documento Base*. Versión Preliminar. Rosario

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2005) *La Experiencia de la Planificación Estratégica en Rosario. Pensar en lo Estratégico y Urbano 2005*. Colección Conocimiento en RED, N° 2, Rosario.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2007) *Plan Urbano Rosario 2007 - 2017*. Secretaría de Planeamiento, Rosario.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2007) *Plan Maestro de la Costa*. Secretaría de Planeamiento, Rosario. (Inédito)

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2011) *Libro PUR: Plan Urbano Rosario 2007-2017*. Secretaría de Planeamiento, Rosario.

MUNUCE, Juan (2004) *Memoria descriptiva proyecto ganador del Concurso Internacional de Ideas para Puerto Norte*. Municipalidad de Rosario, Rosario. (Inédito).

MUÑOZ, Francesc (2008) *Urbanalización. Paisajes comunes, lugares globales*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

NARANJO, Rubén (Diag.) (1970) *Rosario: esa ciudad*. Editorial Biblioteca, Rosario.

NARANJO, Rubén (Diag.) (1971) *Santa Fe: el paisaje y los hombres*. Editorial Biblioteca, Rosario.

NAREDO, José Manuel (1996) "Sobre el origen, el uso y el contenido del término sostenible". En: *Revista Documentación Social* N° 102, Cáritas, enero-marzo de 1996, Madrid.

NOGUÉ, Joan (2007) "Territorios sin discurso, paisajes sin imaginario. Retos y dilemas". En: *Revista Ería* 73-74, Oviedo, España.

ORTEGA VALCÁRCEL, José (1998) "El patrimonio territorial: El territorio como recurso cultural y económico". En: *Revista Ciudades*, N° 4, Universidad de Valladolid, Valladolid, pp. 33-48.

PICCOLO, Ermando; FRANCHELLI, Esther; DE CASTRO, Rosa (1992) *Grupo de estudio: Asentamientos Irregulares de Rosario*. Fundación Banco Municipal de Rosario, Rosario.

PICCOLO, Matías (2010) *Contorno Don Bosco*. Colección Naranja, Editorial Municipal Rosario, Rosario.

PIECAS (2013) *Plan Integral Estratégico para la Conservación y el Aprovechamiento Sostenible de la región Delta del Paraná (PIECAS - DP)*. Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación, Argentina.

PUEY, Nora (2008) *Geo Área Metropolitana Rosario: perspectivas del medio ambiente urbano*, UNR Editora, Rosario.

QUINTANA; Rubén Darío; BÓ, Roberto Fabián (2010) "Caracterización general de la región del Delta del Río Paraná". En: BLANCO, Daniel; MÉNDEZ, Florencia (Eds) *Endicamientos y terraplenes en el Delta del Paraná. Situación, efectos ambientales y marco jurídico*. Fundación para la Conservación y el Uso Sustentable de los Humedales / Wetlands Internationa, Buenos Aires.

RAFFESTIN, Claude (1981) *Pour une geographie du pouvoir*. Litec, Paris.

RAPOSO, Isabel (2009) "Reestructuración Ferroviaria en Argentina y Cambios en el Territorio. Una verificación en la Región Metropolitana Rosario". En: *Revista Transporte y Territorio* N° 1, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

REBORATTI, Carlos (2000) *Ambiente y sociedad. Conceptos y relaciones*. Ariel, Buenos Aires.

REBORATTI, Carlos (2001) "Una cuestión de escala: Sociedad, Ambiente, Tiempo y territorio". En: *Sociologías*, 3/5, UF do Río Grande do Sul.

REBORATTI, Carlos (2012) "El Paraná:una pequeña geografía". En: AA.VV (2012) *Paraná Ra'angá. Un viaje filosófico*. Centro Cultural Parque de España, Rosario, pp. 29-37.

RIGOTTI, Ana María (2007) *Plan de ordenamiento territorial. Costa metropolitana del Gran Rosario. Cordón norte, Informe Final*. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Provincia de Santa Fe.

RIGOTTI, Ana María; HEREDIA, Elina (2007) *Inventario Patrimonio Natural y Construido. Cordón Norte – Costa Área Metropolitana Gran Rosario*. Consejo Federal de Inversiones, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

ROSADO, José Luis; GALIMBERTI, Cecilia (2011) "Parque España: Un proyecto para la reconversión del frente fluvial de Rosario". En: *Revista Portus Plus*, [En Línea] número 2, enero 2012, RETE, Venecia.

SABATÉ, Joaquín (2004) *Patrimonio y proyecto territorial. Colonias, Séquia de Manresa y Delta del Llobregat*. Disputació de Barcelona, Barcelona.

SABATÉ, Joaquín (2010) "Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia". En: *Identidades: Territorio, Proyecto, Patrimonio*, N° 2, UPC, Barcelona, pp. 7-26.

SAINZ GUTIERREZ, Victoriano (2006) *El proyecto urbano en España: Génesis y desarrollo de un urbanismo de los arquitectos*. Universidad de Sevilla, Sevilla.

SANCHEZ MAZO, Liliana María (2007) "Fragmentación Social y Planeación Territorial". En: *Revista Bitácora Urbano Territorial* N° 11, enero-diciembre 2007, Universidad Nacional de Colombia, pp.28-39.

SASTRE, Marcos (1979) *El temple argentino*. Editorial Difusión S.A, Argentina.

SCARABELLI, Sonia (2009) *La orilla más lejana*. Editorial Municipal de Rosario, Rosario.

SECCHI, Bernardo (1984) "Le condizioni sono cámbiate". En: *Revista Casabella*, número 498-499, enero-febrero 1984. Milán.

SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE (2013) *Inventario de los Humedales de Argentina. Sistemas de paisajes de humedales del Corredor Fluvial Paraná-Paraguay. Proyecto GEF 4206 PNUD ARG 10/003*. -Edición literaria a cargo de Laura Benzaquén [et.al.]-. Buenos Aires: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación, 2013.

SENNETT, Richard (2004) "El capitalismo y la ciudad". En: RAMOS, Martin (Ed.) *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*. Ediciones UPC, Barcelona.

SESÉ, Alfredo (2013) "La Hidrovía Paraná-Paraguay: Evolución en los últimos años y perspectivas". En: *Informativo semanal Bolsa de Comercio de Rosario* N° 1637, Año XXXI, 6 de Diciembre de 2013, Rosario.

SIMÓ, Roberto (2013) "Un diálogo en el Charigüé". Entrevista publicada en: *Rosario Express*, Junio de 2013. Rosario.

SOBRINO, Raúl (1987) "Ordenamiento urbano y aspectos ferroportuarios. Antecedentes". En: MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1987) *Jornadas de Divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroportuarios de la ciudad de Rosario,* Secretaría de Planeamiento, Rosario, pp. 8-23.

SOLÁ MORALES, Ignasi (1996) *"Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades"*. En: AA. VV. (1996) *Presente y futuros. Arquitectura en las grandes ciudades*. Col.legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya / Centre de Cultura Contemporània, Barcelona, pp. 10-23.

SOJA, Edward (2008) *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficantes de Sueños, Madrid.

SOUL, M. Julia; VOGELMANN, Verónica. (2010) "Reconversión productiva y significaciones obreras. Transformaciones en las industrias frigoríficas y siderúrgica". En: *Intersecciones antropológicas*, Vol. 11, N° 1 Olavarría ene. / jun. 2010.

STANCICH, Elba (Coord.) (2010) *Humedales del Paraná. Biodiversidad, usos y amenazas en el Delta Medio*. Taller Ecologista. Ecosystems Grants Programme EGP.

SVAMPA, Maristella (2001) *Los que ganaron. La vida en los countries y en los barrios privados.* Ed. Biblos, Buenos Aires.

TARDÍN, Raquel (2006) "La ciudad informal". En: NOGUE, Joan, ROMERO, Joan (2006) *Las Otras Geografías.* Editorial Tirant lo Blanch, Valencia.

TARDÍN, Raquel (2007) "Los paisajes de la ciudad oculta". En: NOGUÉ, Joan (ed.) (2007) *La construcción social del paisaje*. Biblioteca Nueva, Madrid

TUAN, Yi-Fu (2007) *Topofilia*. Melusina, Madrid.

UGARTE E. L. (1984) "Rosario: más miniturismo". En: *Diario La Capital*, 04 de Julio de 1984.

UNCTAD (1992) *Desarrollo y mejora de los puertos. Los principios de la gestión y la organización modernas de los puertos*. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Conferencia de la Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

USANDIZAGA, Horacio (1987) "Rosario de pie. La ciudad para todos". En: MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1987) *Jornadas de Divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroportuarios de la ciudad de Rosario,* Secretaría de Planeamiento, Rosario, pp. 8-23.

VÁZQUEZ, Carlos (1987) "Los estudios de CONARSUR". En: MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1987) *Jornadas de Divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroportuarios de la ciudad de Rosario,* Secretaría de Planeamiento, Rosario, pp. 8-23.

VIDAL-KOPPMANN, Sonia (2007) *Transformaciones socio territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires en la última década del siglo XX : la incidencia de las urbanizaciones privadas en la fragmentación de la periferia*. Tesis de Doctorado. FLACSO. Sede Académica Argentina, Buenos Aires.

VOLPEDO, Alejandra; FERNÁNDEZ CIRELLI, Alicia (2009) "¿Qué son los humedales y cómo son afectados por el cambio climático? En: PIUBACC (2009) *Desafíos del Cambio Climático y Global en Argentina: Primeras Jornadas Interdisciplinarias de la Universidad de Buenos Aires sobre Cambio Climático y Global*, Buenos Aires: Eudeba.

ZEBALLOS, Estanislao (1984) *La rejión del trigo*. Hyspamerica Ediciones Argentina S.A., Madrid.

PARTE IV

BÓ, Roberto; KALESNIK, Fabio; QUINTANA, Rubén (2002) "Flora y fauna silvestres de la porción terminal de la Cuenca del Plata". En: BORTHAGARAY, Juan Manuel (Comp.) (2002) *El Río de la Plata como territorio*. Ediciones Infinito, FADU, Buenos Aires.

CALVINO, Italo (2013) *Las ciudades invisibles*. Siruela-Grupal, Buenos Aires.

CASTELLS, Manuel (1999) *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. Vol I, II y III. Siglo veintiuno editores, Buenos Aires.

CROZIER, Michael; FRIEDBERG, Erhard (1999) *El actor y el sistema. Las restricciones de la acción colectiva*. Alianza Editorial Mexicana, México.

DE CERTAU, Michel (1996) *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*. Universidad Iberoamericana, México D.F.

HARVEY, David (2004) "Mundos urbanos posibles". En: RAMOS, Martin (Ed.) *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*. Ediciones UPC, Barcelona.

HOYLE, Brian (2000) "Global and Local Change on the Port-City Waterfront". En: *Geographical Review*, N° 3, Jul. 2000, American Geographical Society, New York, pp. 395-417.

RAFFESTIN, Claude (1981) *Pour une geographie du pouvoir*. Litec, Paris.

Entrevistas:

Arq. Mario Corea Aiello (Realizada por las Arqs. Isabel Martínez de San Vicente y Bibiana Cicutti. Año 2008)
Arq. Rubén Palumbo (*Ibid*)
Arq. Manuel Fernández de Luco (*Ibid*)
Arq. Augusto Pantarotto, (*Ibid*)
Arq. Juan Carlos Viotti, (*Ibid*)
Arq. María Delia Ansaldi (*Ibid*)
Arq. Mariana Monge (Año 2013)
Arq. Ricardo Kingsland (Año 2013)

Fuentes documentales:

Archivo Catastro de la Provincia de Santa Fe.
Archivo Centro de Documentación Visual, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario.
Archivo Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario.
Archivo Documental de Joaquín Sabaté Bel.
Archivo Documental de Isabel Martínez de San Vicente.
Archivo Dirección de Catastro del Ministerio de Economía de Entre Ríos.
Archivo Fundación Osde.
Archivo Galería Roca.
Archivo del Grupo de Investigación en Urbanismo del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad Politécnica de Catalunya.
Archivo del Instituto Geográfico Militar de la Argentina.
Archivo Municipalidad de Rosario - Secretaría de Planeamiento y Metropolitana.
Archivo Museo Castagnino.
Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.
Archivo Museo Histórico Provincial Dr. Julio Marc.
Archivo Museo MACRO.
Archivo Museo MALBA.
Biblioteca Argentina "Dr. Juan Álvarez", Rosario.
Biblioteca Centro Cultural Parque de España, Rosario.
Biblioteca del Concejo Deliberante, Municipalidad de Rosario.
Biblioteca de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona.
Biblioteca Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario.
Biblioteca Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario.
Biblioteca Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.
Biblioteca de Geografía del Instituto de Geografía "Romualdo Ardissone", Facultad de Fílosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
Biblioteca Nacional Argentina, Buenos Aires.
Biblioteca de la Sociedad Central de Arquitectos.
Departamento de Documentos Escritos - Archivo General de la Nación.
Documental Paraná. Biografía de un Río.
Diario La Capital.
Diario Rosario 12.
Dirección Nacional de Vías Navegables.
Hemeroteca Municipalidad de Rosario.
Instituto Provincial de Estadísticas y Censos de la Provincia de Santa Fe.
Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario.
Mapoteca de la Biblioteca Nacional de la República Argentina, Buenos Aires.
Revista de la Bolsa de Comercio.
Revista de Historia de Rosario.
Revista La Arquitectura de Hoy.
Revista Portus.
Revista Risario.
Revista Rosario Express.
Revista Trama.
Revista Vasto Mundo.