

GLOBALIZACION Y PROYECTOS URBANOS / CASO: ROSARIO (ARGENTINA)

DATOS DE LA CIUDAD

Conglomerado Urbano del Gran Rosario

Población (2001): 1.162.029

Incremento poblacional intercensal (1991 - 2001): 3,6 %

Superficie: 48.800 hectáreas

Localidades del Conglomerado Urbano del Gran Rosario: Puerto San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Granadero Baigorria, Villa Gobernador Gálvez, Pérez, Soldini, Funes y Roldán.

Tasa de actividad (2001): 43,8

Tasa de empleo (2001): 33,8

Tasa de desocupación (2001): 22,8

Tasa de subocupación (2001): 17,2

Población económicamente activa (2001): 565.642

Empleo por principales ramas de actividades (2001):

Industria: 74.007

Construcción: 32.137

Comercio: 96.905

Educación: 37.556

Personal doméstico: 38.952

Estructura de la población ocupada (2001):

Patrón o empleador: 22.636

Cuanta propia: 119.754

Asalariados: 285.498

Sin salario: 8.582

Rosario

Población (2001): 907.884

Incremento poblacional intercensal (1991 - 2001): - 0,1 %

Superficie: 17.869 hectáreas

Tipos de tenencia de la vivienda (1998):

propia: 64,5 %

en alquiler: 14,9 %

ocupación ilegal: 7,4 %

otros: 13,2 %

viviendas con conexión a red de agua (1991): 91,4 %

viviendas con conexión a red de desagües (1991): 55,4 %

viviendas con conexión a red de electricidad (1998): 96,0 %

viviendas con servicio telefónico (1993): 45,5 %

consumo de agua (1991): 171,73 litros por persona por día

Disparidad de ingresos por hogares (1998): 9,86

Mortalidad infantil (1993): 2,33 %

Tasas de delincuencia (1993):

homicidios: 0,06

robos: 3,32

Cantidad de vehículos (1999): 345.853

Cantidad de ómnibus (2001): 617 unidades + 20 troleys

Cantidad de empresas (2001): 9 + 1 (trolley)

Cantidad de pasajeros transportados por mes (2001): 8.053.916

Cantidad de pasajeros promedio transportados por coche por mes (2001): 13.053

Cantidad de taxis (2001): 3127

Calles pavimentadas (2000): 85, %

Superficie de espacios verdes (2000): 5 % de la superficie del área urbana

Superficie de espacios verdes por habitante (2000): 9 m²

Graduados universitarios (1999): 7,08 % de la población total

Salas cinematográficas (2000): 31

Tráfico portuario (1998): 2.384.724 toneladas

Tráfico aéreo (1999): 353.003 pasajeros

Fuentes: Encuesta Permanente de Hogares - Instituto Provincial de Estadísticas y Censos

- Municipalidad de Rosario (Secretaría de Servicios Públicos) - Plan Estratégico Rosario

PERFIL DE LA CIUDAD

Rosario es la única gran ciudad argentina que no es capital de provincia. Ubicada en el sur de la provincia de Santa Fe, su población es dos veces y media mayor que la de la ciudad capital y concentra el 30 % de la población total de la provincia.

Si bien sus orígenes se remontan al siglo XVIII, la construcción de la ciudad actual comienza recién a fines del siglo XIX. Un próspero centro comercial dio lugar a una ciudad con elevados niveles de dotación de servicios infraestructurales que aún se mantienen, a pesar del deterioro ocasionado por la crisis económica de los últimos años.

El patrón de urbanización de la ciudad siempre ha sido de baja densidad. El motivo de ello se encuentra en que el tipo de vivienda predominante es la vivienda individual. Sólo en el área central, donde vive aproximadamente un 15 % de la población, se encuentra la mayor concentración de edificios en altura con niveles de densidad elevados. El centro se caracteriza, además y a diferencia de otras ciudades latinoamericanas, por la coexistencia del centro comercial y financiero con la vivienda. Si bien esta particularidad le otorga mayor vitalidad al área central, en los últimos años el centro comercial ya ha comenzado a presentar signos de deterioro y abandono.

Sus habitantes son en su gran mayoría descendientes de inmigrantes españoles e italianos, contando también con núcleos significativos de población de origen sirio-libanesa y judía de Europa oriental. En los últimos años, migraciones del norte del país, agregaron nuevos componentes a la diversidad étnica de la ciudad. Entre ellos se destacan núcleos de la etnia toba. La calidad de la salud pública y la política social municipal resultan atractivos para los sectores empobrecidos y marginados del norte del país.

La actividad industrial está a cargo de pequeñas y micro empresas. Las ramas más importantes son la textil, química, plástico, aparatos eléctricos, muebles y alimentación.

HISTORIA DE LA CIUDAD

Rosario es, y ha sido, una de las ciudades más importantes de la Argentina. Su desarrollo estuvo siempre relacionado con su ubicación sobre el río Paraná. Las políticas de inserción en el mercado mundial a través de la exportación de productos agrícolas, junto con las políticas de promoción de la inmigración y colonización, posibilitaron que Rosario se convirtiera rápidamente en el centro de una amplia región cerealera, que hasta mediados del siglo XIX había permanecido virgen prácticamente en su totalidad. Hasta ese momento, Rosario no era nada más que una pequeña aldea con un reducido número de habitantes, muy próxima al límite de los territorios indígenas. El tendido del ferrocarril, la construcción del puerto y la llegada de los inmigrantes europeos, cambiaron rápidamente la vida de esta aldea y la de su, cada vez más extensa, área de influencia.

Como consecuencia de ello, la ciudad se convirtió en el puerto exportador de la producción del norte, centro y este del país que, en aproximadamente cincuenta años, vio crecer varias veces su población. Desde que la ciudad inició su desarrollo, un conflicto entre paisaje y actividades productivas, entre espacios abiertos y áreas restringidas, comenzó a materializarse. El lugar del conflicto fue precisamente la ribera, sede de las terminales portuarias y ferroviarias. Por ese motivo, el río y la ribera fueron siempre cuestiones presentes en todos los planes urbanos pensados para Rosario, con

propuestas que alentaron el traslado de esas instalaciones, destinando esos lugares para parques públicos.

El primer plan para la extensión de Rosario data de 1873. En el plan para programar el crecimiento de esta ciudad que ya contaba con 30.000 habitantes, la ribera aparece considerada como uno de los principales sitios de la ciudad. Por tal motivo se propone una gran avenida sobre las barrancas, pensada como una promenade que tendría miradores en cada uno de sus extremos. Así, la barranca fue considerada desde los inicios de la Rosario moderna como un ámbito público de recreación por excelencia.

Años más tarde, el arquitecto francés A. Bouvard, a cargo del Plan d'Aménagement de la ciudad en 1910, retomó esa propuesta. En esta ocasión, la proyectada promenade tenía el rol de vincular diferentes parques que se ubicarían sobre las barrancas. Se trataba de un cinturón verde que separaba la ciudad del puerto y que serviría como conexión visual entre la ciudad y el río.

En los años veinte se afianzó un movimiento por el embellecimiento de la ciudad. Para ese entonces, la ciudad tenía ya más de 250.000 habitantes, su área urbanizada se había extendido hacia el norte, el sur y el oeste y el puerto era el segundo en importancia en el país. Nuevos requerimientos cualitativos y cuantitativos aparecieron. Se demandaba que Rosario se transformase en una ciudad moderna. Esto es, en una ciudad eficiente y bella. Uno de los propósitos de este City Beautiful Movement local, liderado por comerciantes y propietarios, era erradicar del área central las infraestructuras portuarias y ferroviarias. Sólo la Sociedad de Ingenieros alertó acerca del peligro de estas propuestas que atentaban contra el desarrollo de la principal actividad de la ciudad. Pero aquellos involucrados en el movimiento insistieron y para hacer realidad su propósito sugirieron la adopción de un nuevo instrumento: el plan regulador. Así, en 1928, la ciudad de Rosario contrató tres ingenieros locales para preparar un plan que, en 1935, se presentó ante la opinión pública.

El propósito de los promotores del embellecimiento de la ciudad quedó incorporado en el plan: trasladar el puerto hacia el sur del área construida, liberando las riberas central y norte para parques, jardines y playas. Este plan consagró la máxima aspiración de los rosarinos: el ribera como un lugar de acceso público para la contemplación, el descanso y los deportes. Después de 1935, y hasta el presente, cuatro nuevos planes fueron presentados y todos ellos mantuvieron esta idea de ganar la ribera para la población.

El plan de 1953 se asentaba en el rediseño del sistema ferroviario. Luego de la guerra, las condiciones económicas y políticas del país habían cambiado: industrialización, nacionalización de las empresas ferroviarias, migraciones internas. La ciudad se incorporó a este proceso de cambios, llegó a tener cerca de un millón de habitantes y comenzó a conformar un extenso conglomerado urbano con las pequeñas localidades cercanas. Las propuestas del plan tuvieron en cuenta estas nuevas condiciones. Por esa razón, para la ribera se propuso liberar las barrancas de instalaciones ferroviarias, pero manteniendo las portuarias en su lugar.

En 1968 un nuevo plan aparece, continuando con las mismas ideas de ganar la ribera para los habitantes de la ciudad. Se retoma la idea de 1935 proponiendo trasladar el puerto de la zona norte hacia el sur y transformar la ribera central en parques públicos.

Un nuevo plan se va a redactar en 1991. Esta vez, y continuando con las ideas precedentes, la ribera se dividió en tres grandes sectores: el norte, para actividades

deportivas y recreativas; el centro, para actividades recreativas y culturales; el sur, para las actividades portuarias. Pero, en oposición con las propuestas anteriores, se sugería la permanencia del puerto en el norte del área central, modificando su condición de puerto cerealero en terminal de containers. Una sugerencia poco apropiada, teniendo en cuenta el crecimiento y consolidación del área urbana de la ciudad, que fue subsanada en el nuevo plan que se elaboró en el año 2000. Hoy, este proyecto de transformar la ribera en amplios espacios públicos que comenzó a idearse cien años atrás, comenzó a hacerse realidad.

GLOBALIZACIÓN, OPORTUNIDADES Y CONTRADICCIONES

La globalización de la economía y las transformaciones en la estructura estatal, pusieron en marcha cambios significativos en la organización territorial de la provincia de Santa Fe. Su litoral sur, donde se ubica Rosario, es una de las zonas donde estos cambios más se hacen evidentes. Se presenta hoy un cuadro en la organización territorial muy distinto al de diez años atrás, con manifestaciones que indican que estos cambios habrán de continuar, predisponiendo a Rosario para desempeñar un nuevo rol en el escenario regional futuro.

Diversos factores se conjugan y dan cuenta de esta situación. Genéricamente, pueden adjudicarse a nuevas orientaciones en las políticas públicas (fin del welfare state basado en el principio de subsidiariedad del estado con desmantelamiento de empresas estatales, privatización de la prestación de servicios, cesión de tierras ociosas a los municipios), en la actividad económica (reconversión industrial, desarrollo de los servicios, dominio amenazador de la actividad financiera, elevado crecimiento del desempleo), en la organización regional (conformación de la Región Centro entre las provincias de Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos, integración de Argentina al Mercosur), en la dinámica social (migraciones internas, incremento de la marginalidad y de la exclusión social). Estos procesos, que caracterizan el cambio por el cual atraviesan Rosario y su región, se refieren específicamente a la modernización de las grandes infraestructuras, la reconversión industrial, el surgimiento de nuevas formas de urbanización y la acelerada profundización de los desequilibrios sociales.

A partir de la puesta en vigencia de leyes nacionales que marcan el fin de las empresas públicas, nuevos emprendimientos aparecen sobre la ribera del Paraná. El fin del monopolio del estado nacional sobre las actividades portuarias, marca el inicio de la conformación de un sistema de puertos a lo largo del Paraná que presenta gran diversidad de modalidades de operaciones: terminales de exportación de graneles sólidos, de minerales, de combustibles, de productos químicos.

Además, la región en la que se encuentran Rosario y el área metropolitana presentará en un futuro cercano un escenario totalmente diferente en materia de grandes infraestructuras. Las obras en marcha producirán un cambio radical en la inserción regional de la ciudad. La continuidad de la ejecución de la autopista Rosario - Córdoba y del puente Rosario - Victoria convertirán a Rosario en una encrucijada vial que completará definitivamente el corredor bioceánico entre el sur de Brasil y Chile.

Estos hechos auspiciosos tienen su contrapartida en la crisis económica que ha afectado sensiblemente la actividad industrial en el área metropolitana. Esta etapa de reconversión de la actividad industrial se manifiesta, especialmente, en una drástica disminución del

empleo en el sector, el cierre de numerosos establecimientos, la apertura de otros nuevos y el inicio de un proceso de internacionalización del capital invertido para el desarrollo de las actividades manufactureras. El eje metropolitano norte, históricamente el más industrializado, ha sido el más afectado. A mediados de la década de los noventa, desaparecen industrias de maquinarias y pequeñas industrias químicas. Este proceso acompaña un cambio iniciado a mediados de la década de los ochenta con la aparición de un número significativo de nuevos establecimientos agroindustriales (aceiteras en particular), cuya producción se destina, preferentemente, a la exportación. Por su lado, el cordón sur, de extensión más reducida y tradicionalmente orientado a la actividad frigorífica, ha sufrido un proceso simultáneo de desaparición de pequeñas industrias alimenticias y químicas y el surgimiento de grandes complejos industriales de autopartes.

Por otro lado, la periferia urbana de la ciudad de Rosario registra en los últimos años la existencia de procesos novedosos en la ocupación del territorio. Vinculados con nuevas modalidades de la residencia y de las actividades comerciales, estos procesos resultan significativos en tanto dan cuenta de un cambio consistente en las tendencias que habían convertido la periferia en el receptáculo de tradicionales operaciones de loteo y de grandes emprendimientos de vivienda social. Sin embargo, los viejos modos de construcción de la periferia no han desaparecido y continúan coexistiendo con estas nuevas formas.

Los cambios en el estilo de vida de sectores de la población de ingresos medios y altos, los recientes desarrollos de las comunicaciones en todos los niveles, así como las estrategias de los operadores inmobiliarios, se traducen en nuevas tendencias en el submercado de la vivienda permanente. Así se tiene una progresiva elección de localidades vecinas como lugar de residencia por parte de habitantes de Rosario, junto con la aparición de los denominados “barrios cerrados” en Rosario y localidades del eje metropolitano oeste. A su vez, las nuevas modalidades de comercialización aparecidas en la última década se desarrollan a partir de específicas demandas de accesibilidad y localización dentro de la ciudad, dando lugar a la configuración de un nuevo mapa morfológico, funcional y social de la periferia.

En los últimos años se ha acelerado el proceso de marginación de amplios sectores de la sociedad. Entre otros aspectos, este proceso se manifiesta en el incremento notable de la cantidad de población residente en los denominados “asentamientos irregulares” y en el desplazamiento de sectores de bajos ingresos a localidades vecinas. Esta modalidad de ocupación del suelo urbano se incrementa año tras año y se caracteriza no sólo por la situación conflictiva respecto del uso y propiedad de la tierra, sino –fundamentalmente– por las pésimas condiciones que presenta el hábitat en su totalidad.

En síntesis, las transformaciones operadas junto con la denominada “globalización” tienen lugar en un marco contradictorio de incertidumbres (la evolución de la economía), certezas (la exclusión social) y desafíos (la adecuación de las instituciones, en particular la autoridad municipal, frente a los cambios).

ESTRATEGIA URBANA

Hasta las últimas dos décadas del siglo XX, la ciudad de Rosario siempre pudo acompañar exitosamente las grandes decisiones estratégicas del gobierno nacional. Así, cuando se decidió que la Argentina se incorporaba al mercado mundial como centro de

producción agropecuaria, Rosario se convirtió en el principal puerto exportador de cereales de todo el litoral argentino. Cuando, en períodos de conflictos bélicos internacionales, se decidió iniciar un proceso de sustitución de importaciones, Rosario se convirtió en uno de los principales centros del país de la actividad metalmecánica, instalándose una gran cantidad de establecimientos industriales en la ciudad y su área metropolitana.

La crisis de fin de siglo que afecta al país, también lo hace con Rosario. Como consecuencia de ello, el perfil tradicional de la ciudad comienza a desdibujarse sin encontrar aún una alternativa clara ante la nueva situación creada.

¿Cómo definir un nuevo perfil para la ciudad en un escenario territorial ampliado? ¿Cómo aprovechar las ventajas locacionales que presenta Rosario a partir de las grandes obras de infraestructura actualmente en construcción? Las autoridades locales intentaron responder estos interrogantes. Para ello convocaron a distintos sectores protagónicos en la vida económica, social y cultural de la ciudad para la formulación de un plan estratégico. Así, en 1996, se constituyó la junta promotora del Plan Estratégico Rosario que presentó su documento final en 1998.

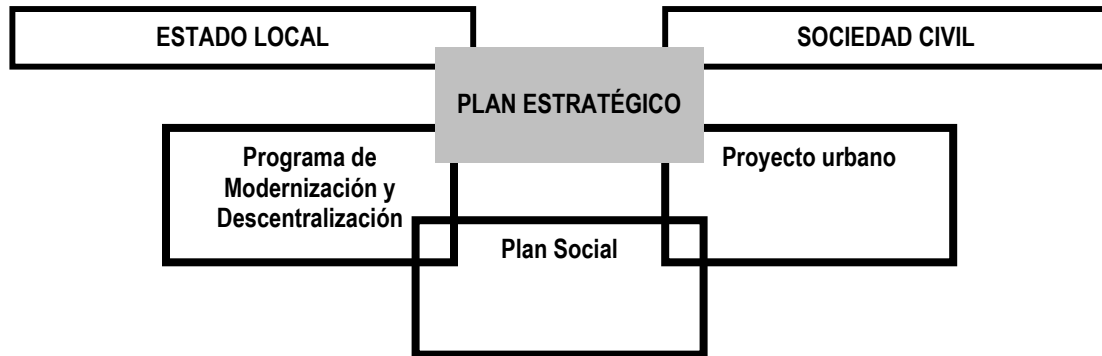
La actividad de formulación del Plan Estratégico estuvo orientada, por un lado, a precisar problemas y, fundamentalmente, a identificar las condiciones positivas que ofrece la ciudad. Por el otro, a seleccionar y proponer proyectos y programas que marcan lo esencial en la definición de un nuevo perfil de la ciudad. Se trata de propuestas de carácter emblemático para la transformación, que se convierten en símbolos de la “refundación” de la ciudad.

Las grandes líneas estratégicas contienen proyectos que se proponen tomar ventajas de la nueva posición geo-estratégica de la ciudad, mejorar la calidad de vida urbana y la integración de sus habitantes, integrar definitivamente la ciudad con el río y potenciar la ribera como un espacio de transformación. Entre esos proyectos se encuentran aquellos que tienen que ver con el sistema de vínculos regionales, tales como la autopista Rosario - Córdoba, el puente Rosario - Victoria (ambos en construcción) y los nuevos accesos metropolitanos; con la calidad de los espacios públicos (sistema regional de espacios verdes, proyectos de recuperación de la ribera); con mejoras en la infraestructuras económicas (revitalización del puerto y del aeropuerto); con la modernización de la administración municipal (programa de descentralización). Muchos de estos proyectos ya se encuentran en marcha y van definiendo un nuevo perfil de la ciudad. Las transformaciones en la ribera mediante la parquización de extensas áreas más la formación de un polo tecnológico, de consorcios de exportación y de la agencia de desarrollo regional anuncian este nuevo perfil y ponen en evidencia una vez más la estrecha relación que la ciudad mantiene, desde sus orígenes, con el río y la ribera.

Lo urbano en la estrategia de gestión local

Con estos criterios de trabajo la ciudad se fue dando una estrategia de actuación en busca de un proyecto local, y el desarrollo y la articulación de nuevas herramientas de gestión. De este modo los proyectos urbanos deben ser leídos como parte de esa estrategia general.

De allí surgen las políticas de modernización del estado, las nuevas políticas sociales de inclusión y los proyectos urbanos que intentan articularse en un nuevo e integrador modelo de gestión de la ciudad.



Esta articulación que plantea el Plan Estratégico está en su propia esencia, ya que se trata de un ámbito común donde se canalizan las iniciativas de concertación que proponen los diferentes actores. Un ámbito necesario para reconstruir la dimensión de lo local, estableciendo los consensos necesarios para el desarrollo.

Desde la gestión local, esta mirada global es la que orienta y cruza transversalmente los tres pilares de la gestión, El Plan Social, el Proyecto Urbano y el Programa de Modernización. Estos tres espacios interactúan entre sí y con el plan. Políticas que se entrecruzan, proyectos que se ponen en marcha de acuerdo a objetivos globales consensuados, miradas disciplinarias que se cruzan: lo social, lo económico, lo urbanístico presente en cada propuesta. En esta concepción y en este cuerpo de ideas se insertan y desarrollan los proyectos; en algunos casos alcanzando plenamente los objetivos y en otros con fracasos significativos.

PROYECTOS URBANOS

Programa de modernización y descentralización municipal

La finalidad de este programa es hacer más eficaz la gestión, acercando el municipio a los ciudadanos. Esto supone una reorganización administrativa a partir de los Centros Municipales de Distrito, una redefinición de las políticas urbanas de acuerdo con las particularidades propias de cada distrito y un impulso a la participación ciudadana en la toma de decisiones.

En la actualidad, la ciudad se encuentra ya dividida en seis distritos y funcionan tres Centros Municipales de Distrito. Por otro lado, en todos estos distritos ya se han realizado jornadas de participación ciudadana donde se discuten, seleccionan y aprueban los proyectos para mejorar las condiciones de calidad de vida que presenta cada uno de los distritos.

Plan integral de actuación en asentamientos irregulares

La finalidad de este plan es actuar de manera integral en la resolución del problema de los asentamientos irregulares, mediante intervenciones que suponen la construcción de nuevas viviendas, la rehabilitación urbana y la integración social. Para ello, el municipio ha

elaborado un programa específico bajo el nombre de “Rosario Hábitat” que ha recibido apoyo financiero del BID para su puesta en marcha.

Puente Rosario - Victoria

Esta obra de infraestructura vincula la ciudad de Rosario con la de Victoria, en la provincia de Entre Ríos. La obra atraviesa el río Paraná y la zona de islas del Alto Delta. Comprende una extensión de 59,5 km., de los cuales 12,4 km. corresponden a puentes y 47,1 km. terraplenes. De esta manera se contará con uno de los corredores bioceánicos más importantes del Mercosur, alternativo al túnel entre las ciudades de Santa Fe y Paraná y al complejo Zárate Brazo Largo, en la provincia de Buenos Aires. Por otro lado, Rosario estará en condiciones de fortalecer su rol de polo agroalimentario de primera magnitud y el de principal centro de interconexión con los mercados internacionales. En la actualidad, la obra se encuentra en la fase final de su construcción.

Proyectos de recuperación de la ribera

Se trata de una serie de proyectos considerados integralmente y que forman parte de la transformación del borde de la ciudad con el río y construcción de un nuevo *waterfront*. Por su carácter y magnitud constituyen, junto con el puente Rosario – Victoria, en el símbolo de la nueva ciudad que se recupera de una profunda y extensa crisis económica. Estos proyectos consisten en la incorporación de nuevos espacios públicos a la ciudad, junto con la construcción de nuevos equipamientos culturales y recreativos de alcance metropolitano.

Autopista Rosario - Córdoba

La finalidad de esta obra es la optimizar la actual conexión vial entre las ciudades de Córdoba, en el centro del país, con Rosario en el litoral, convirtiéndose en el eje articulador de la Región Centro. Actualmente, se ha concluido con los primeros 17,65 km. correspondientes al tramo Rosario - Roldán.

Parque Tecnológico

La finalidad de este proyecto es la de generar el ambiente apropiado para el desarrollo de empresas de base tecnológica. Para ello, se deberá seleccionar un lugar en la ciudad que brinda excelentes condiciones ambientales e infraestructurales y, a la vez, vinculación directa con institutos de investigación. Hasta el momento, se ha conformado el Polo Tecnológico, que nuclea a empresas vinculadas con el desarrollo de la informática y que se encuentran estudiando distintas alternativas para la puesta en marcha del parque tecnológico.

Referencias

BRAGOS, O. (1996): "Planes urbanos, espacio público y proyectos de ciudad". En: *Revista A&P*, N° 11.

BRAGOS, O.; KINGSLAND, R. (1999): *Organización territorial y nuevo plan urbano*. Montréal, Canadian Institute of Planners Conference "The City and its Region".

BRAGOS, O.; MATEOS, A.; PONTONI, S.; VASALLO, O. (2002): "Políticas urbanas y nuevos roles de ciudad frente a las transformaciones metropolitanas". En: BRAGOS, O.;

RIBEIRO, L.C. de Q. (editores) *Territorios en transformación*. Rosario, Editorial Universidad Nacional de Rosario.

MONTEVERDE, R. (1999): Mejorando la gestión urbana / Unidad Temática de Planificación Estratégica de la Red de Mercociudades / Brasil – Argentina – Paraguay – Uruguay.

MONTEVERDE, R. (2000): Ciudad Futura, Seminario Internacional de Metodologías de Planificación Estratégica. Rosario, Plan Estratégico Rosario.

Plan Estratégico Rosario (1999). Rosario, Municipalidad de Rosario.

GRAN PROYECTO URBANO

PROYECTOS DE RECUPERACIÓN DE LA RIBERA

La culminación de la construcción del puente sobre el río Paraná y su delta, uniendo las ciudades de Rosario y Victoria, abrirá nueva puerta de la ciudad hacia el este, junto con la incorporación de un territorio litoral de naturaleza y paisaje singulares.

La idea de ciudad que está presente en los proyectos de transformación de la ribera parte de un replanteo sustancial del vínculo actual que la ciudad mantiene con el río. La idea se expresa a través de la generación de una sucesión de parques verdes y edificios públicos en reemplazo de las antiguas instalaciones ferroviarias y portuarias. Una ocupación del suelo que constituía una rígida barrera entre el río y la ciudad. Los proyectos propuestos revalorizan un sitio, hasta no hace mucho tiempo poco accesible y de imagen industrial obsoleta, con nuevos significados y roles que simbolizan el cambio que se espera en la ciudad.

La nueva relación de uso entre la ciudad y el río, que está teniendo lugar a partir de la recuperación urbanística de la ribera del Paraná, ha convocado la mayor concentración de proyectos e intervenciones de la última década. Proyectos que, especialmente, tratan de la incorporación de espacios públicos a la ciudad. Este nuevo modo de vinculación de la ciudad con su río se expresa fundamentalmente 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 la cultura; y, en la construcción de una nueva fachada sobre el río, que expresan los cambios que hoy tienen lugar en la ciudad. De esta manera, se pone en marcha aquella vieja aspiración de la ciudadanía rosarina 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 libre acceso y uso público.

El traslado definitivo del Puerto Rosario a las instalaciones del sur de la ciudad y la liberación de las áreas ferroviarias y portuarias en la ribera central posibilitan la refuncionalización de una superficie de aproximadamente 90 hectáreas, cuyo destino definitivo será, y prácticamente en su totalidad, el de espacios públicos para equipamientos y recreación.

El proyecto de recuperación de la ribera se asienta en tres principios que definen el carácter de esa transformación en los distintos tramos en que ya ha sido dividida la ribera (la ribera norte, la ribera central y la ribera sur).

El primero, se refiere a la dimensión regional de los proyectos, teniendo en cuenta, por un lado su diversidad funcional y, por el otro, su alcance metropolitano y regional. En efecto, diversas situaciones que están teniendo lugar en la ribera dan cuenta de estas dos cuestiones:

- El desarrollo turístico – recreativo, particularmente en la ribera norte, que comprende también el sector de islas frente a la ciudad, pertenecientes a la Municipalidad de Victoria, donde se ha incrementado en la última década la práctica masiva de actividades náuticas, al mismo tiempo que la recreación en las islas.
- El desarrollo de la centralidad metropolitana en la ribera central, particularmente a partir de la puesta en marcha de nuevos emprendimientos destinados a actividades comerciales, culturales y recreativas.

- El carácter intermunicipal de algunos proyectos, en particular el desarrollo de un gran parque en el extremo sur y el proyecto de uno nuevo, en la cabecera del puente, en el extremo norte. A estos hay que agregar los acuerdos necesarios entre distintos municipios para promover un desarrollo de la actividad turística en la zona de las islas que contemple la preservación de la calidad ambiental del sitio.
- La promoción de la ribera para el desarrollo residencial en localidades vecinas, tanto hacia el norte como hacia el sur de la ciudad de Rosario, continuando con una tendencia que se viene manifestando en los últimos años y que demanda de nuevos proyectos viales y el completamiento del recorrido ribereño en la ciudad de Rosario y las posibilidades de continuación en las localidades vecinas.

El segundo principio alude al carácter público de la ribera que se logra a partir de la incorporación de nuevos espacios verdes, equipados y accesibles a toda la población, en la ribera central y su continuidad hacia el sur en la Ciudad Universitaria. Incrementar significativamente la superficie de parques públicos es una política de la autoridad municipal que persigue la democratización de la vida en la ciudad y la cualificación del sistema de espacios públicos.

Por último, el tercer principio se refiere a la puesta en valor de diferentes sitios de la ciudad vinculados con la ribera, en particular en la zona de la barranca sur, frente al Puerto Rosario. En este sector se apuesta a la realización de operaciones de renovación urbana tendientes, por un lado, a aprovechar las ventajas de posición y paisajísticas de estos sitios para la construcción de nuevas viviendas y, por el otro, continuar con el sistema de espacios verdes que se extiende desde la ribera central que, a la vez de incorporar nuevos ámbitos públicos destinados a la recreación. Se entiende que estos espacios abiertos también contribuirán a mitigar los impactos negativos de la actividad portuaria en su entorno inmediato.

Para la ribera norte se han elaborado, desde el Plan Estratégico Rosario y desde la Municipalidad de Rosario, los siguientes proyectos:

Parque Regional de la Cabecera del Puente Rosario - Victoria

Este proyecto se elaborará en forma definitiva entre las municipalidades de Rosario y Granadero Baigorria, ya que la mayor superficie de tierra disponible se encuentra en esta última ciudad. Se trata de un proyecto que se propone, por un lado, jerarquizar el acceso al puente con un espacio público parqueizado y, por el otro, separarlo adecuadamente de las zonas residenciales próximas.

Plan especial de ordenamiento ambiental de la ribera norte

Se propone realizar este plan con el propósito de preservar las condiciones paisajísticas de la barranca, definiendo los sitios para el establecimiento de usos recreativos y gastronómicos y estableciendo las medidas necesarias para la protección de los distintos miradores existentes en la barranca.

Paseo del Caminante

Es un elemento importante en el nuevo sistema de espacios públicos de la ciudad. Constituye una senda peatonal que se desarrolla sobre el río y bordeando la barranca. De esta manera, se logra un acceso público a la ribera en un sector ocupado por viviendas individuales. El paseo culmina en un muelle de lanchas, de donde parten las embarcaciones con destino a la Isla del Espinillo, que se ha convertido en un centro

recreativo de la ciudad. Esta obra fue realizada en el período 1999 – 2001 por la Municipalidad de Rosario.

Para la ribera central, desde el Plan Estratégico Rosario y la Municipalidad de Rosario, se identifican los siguientes proyectos, que se suceden contiguamente de norte a sur:

Parque Scalabrini Ortiz

Este sector corresponde a una antigua playa de maniobras y talleres pertenecientes a la primera línea del ferrocarril en establecerse en la ciudad de Rosario, entonces perteneciente a la empresa Ferrocarril Central Argentino. Por su emplazamiento y extensión, el sector históricamente se erigió como una barrera entre el centro de la ciudad y los barrios del norte. En la actualidad, como consecuencia de la cesión a la ciudad de tierras ferroviarias en desuso, el sitio está atravesando por un proceso de renovación urbana. El proyecto comprende distintas situaciones: un área de grandes edificios ferroviarios (sede de la empresa Nuevo Central Argentino y escuela técnica); un área para la ejecución de emprendimientos comerciales, culturales y residenciales; un área destinada a parque público y un área específica para el uso ferroviario. Se pretende crear un nuevo centro de atracción de carácter metropolitano que, además, se erija como la gran puerta norte de ingreso al centro de la ciudad. Las obras viales a cargo del municipio ya han sido ejecutadas, mientras que las inversiones en la construcción de un centro comercial se encuentran, por el momento, detenidas.

Puerto Norte y Parque Habitacional Scalabrini Ortiz

Este sitio presenta un alto valor paisajístico, ya que su posición geográfica posibilita amplias visuales hacia las islas y hacia las riberas central y norte de la ciudad. Una vez que se encuentre totalmente desafectado de las instalaciones productivas y portuarias que actualmente en él se encuentran, se dará lugar a nuevas actividades junto con el “Parque Habitacional Scalabrini Ortiz”. Su destino es el de convertirse en un centro metropolitano de actividades terciarias. El proyecto consiste en incorporar nuevos espacios públicos a la ciudad, manteniendo su condición de gran área donde se ubicarán usos terciarios, culturales, residenciales y turístico-recreativos.

Avenida de la Costa

Es un proyecto complementario del proyecto Puerto Norte y Parque Habitacional Scalabrini Ortiz. Consiste en una avenida que va recorriendo la ribera del Paraná, mejorando de esta manera la vinculación del área central con el norte de la ciudad. Esta obra, proyectada y realizada por la Municipalidad de Rosario, fue concluida en el año 2000.

Parque de las Colectividades

En este sitio se encuentran silos que forman parte del patrimonio arquitectónico y urbanístico de la ciudad. Recientemente ha sido parquizado y será destinado a parque público. La configuración definitiva del sitio se ejecutará de acuerdo con la propuesta del proyecto ganador del Concurso Público realizado a tal efecto. El equipamiento de este nuevo espacio verde consistirá en un reducido número de establecimientos gastronómicos ubicados sobre el borde de la barranca.

Parque de España (extensión norte)

Este sector contiene una serie de instalaciones ferroviarias desocupadas en el sector alto

de la barranca, mientras que la ribera baja está ocupada por construcciones pequeñas pertenecientes a clubes de pesca. Para esta área se está preparando un anteproyecto que mantiene los clubes de pesca existentes, previendo el desarrollo de actividades culturales en el sector alto. En este sitio, además, se prevé la recuperación de edificaciones existentes que pertenecían a la antigua administración ferroviaria.

Parque a la Bandera

Es el sector más extenso de la ribera central y constituye el lugar cívico y simbólico más importante de la ciudad y que históricamente ha estado más asociado al área central. Gran parte del sector es utilizado con fines recreativos, otras áreas contienen instalaciones náuticas y establecimientos gastronómicos, mientras que aquellas áreas aún destinadas a usos portuarios se encuentran prácticamente inactivas y abandonadas desde hace tiempo. Es un sector que se encuentra en transformación constante, en la medida en que las tierras pertenecientes a distintos organismos del estado se van cediendo a la Municipalidad. Una de las realizaciones más recientes es el Centro de Expresiones Contemporáneas y la remodelación de la Estación Fluvial, como centro gastronómico y comercial junto a la estación de pasajeros. Como todavía no se ha elaborado un proyecto definitivo, las transformaciones que tienen lugar en la actualidad se van orientando con una serie de indicaciones generales, elaboradas por la Municipalidad en 1996, referidas al carácter de los espacios públicos, a la identificación de las principales áreas funcionales y a los distintos grados de protección de las edificaciones existentes.

Por último, el Plan Estratégico Rosario identifica los siguientes proyectos para la ribera sur:

Centro Universitario Rosario

Este sitio se ubica sobre la barranca junto al Parque Urquiza y frente al río, separado del área portuaria por una avenida ribereña. Actualmente está ocupado por una serie de edificios de distintas facultades, mientras que gran parte de su extensión aún se encuentra sin utilizar. Se prevé desarrollar como un nuevo espacio verde que se incorpora en este punto estratégico de la ciudad. El desarrollo del proyecto contempla la reubicación de una serie de familias que viven en un asentamiento irregular de la zona.

Barranca Sur

Este sector se ubica a continuación del Centro Universitario Rosario. Hasta hace poco tiempo estuvo ocupado prácticamente en su totalidad por asentamientos irregulares. El extremo norte de la barranca está destinado para espacio público: el Parque Italia, cuya construcción se prevé iniciar en el año 2003. Para el resto del sitio debe elaborarse aún el proyecto definitivo de reordenamiento urbano.

Parque Regional Sur Dr. Carlos Silvestre Begnis

Esta área, antiguamente un campo de maniobras del desaparecido Ministerio de Guerra de la Nación, se encuentra ubicada a ambos lados del arroyo Saladillo, correspondiendo la parte norte a la Municipalidad de Rosario y la parte sur a la Municipalidad de Villa Gobernador Gálvez. Conocido popularmente como Parque Sur, su proyecto contempla la construcción de instalaciones apropiadas para el desarrollo de actividades deportivas y recreativas. En el sector correspondiente a la ciudad de Rosario se propone la construcción de un velódromo y de un circuito KDT, ya concluido. En el sector

correspondiente a Villa Gobernador Gálvez se ha concluido la construcción de un camping y complejo polideportivo

La concreción de un sueño

El proyecto de la recuperación de la ribera del río Paraná sobre Rosario se destaca por la capacidad que ha tenido de permanecer en el tiempo, superando numerosas gestiones de gobierno de signos políticos diferentes y resistiendo ante numerosas crisis, entre ellas la profunda crisis por la que atraviesa la Argentina en la actualidad. El carácter y las particularidades de este proyecto podrían sintetizarse en los siguiente puntos:

- el valor y la potencialidad de una idea simple y movilizadora que se fue transmitiendo de generación en generación: “recuperar la ribera”.
- la posibilidad de hacer real esta idea a partir de la crisis del estado nacional y de su política de desmantelamiento de las empresas del estado (propietarias en gran parte de tierras sobre la ribera).
- la fundamentación del proyecto total y de sus unidades de gestión desde el concepto de polifuncionalidad del sector. De este modo, los aspectos económico - productivos no se encuentran disociados de los aspectos sociales ni de la visión urbanística. El interés puesto por los operadores portuarios, se conjuga con el de la ciudadanía que se apropia de los espacios públicos y con el de los operadores inmobiliarios que visualizan sitios de oportunidad en el sector. La ciudad va ganando una nueva imagen para sí y como elemento de proyección regional. El proyecto tiene varios “ganadores” y eso constituye un elemento vital.
- la posibilidad de “segmentar” las intervenciones de manera de permitir unidades de gestión, de proyecto y de ejecución diferenciadas según plazos, actores y oportunidades.

Rosario – Septiembre 2002

Roberto Monteverde / Oscar Bragos