

Mirando el Río. Procesos de transformación territorial en la ribera del Área Metropolitana de Rosario [Santa Fé], Argentina

Cecilia Galimberti



Arquitecta, Doctoranda y Docente de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad de Rosario. Investigadora del Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales.
<cecilia.galimberti@gmail.com>.

Resumen

El presente artículo plantea interpretar la trama de interrelaciones sociales, económicas, políticas y ambientales presentes en los procesos de transformación de los frentes costeros contemporáneos, para lo cual se toma como caso de estudio la ribera del Área Metropolitana de Rosario, en Argentina. La misma, si bien presenta características particulares, es representativa de los procesos en curso en otras riberas latinoamericanas. La metodología empleada consiste en un análisis crítico-interpretativo de las transformaciones acontecidas en las últimas tres décadas, ya que se propone identificar si éstas responden a un modo de accionar global de las lógicas económicas del capitalismo o si las mismas se encuentran atentas a las reglas genéticas del ámbito local. Se deduce el rol fundamental del abordaje desde una perspectiva integral regional que aborde las marcas de identidad y las relaciones existentes en el territorio, a fin de promover una mayor calidad de vida para toda la población.

Palavras-chave

ribera metropolitana, globalización, identidad local, transformación regional.

Looking at the River. Processes of territorial transformation in the bank of the Metropolitan Area of Rosario [Santa Fe], Argentina

Abstract

The present article considers interpreting the plot of social, economic, political and environmental present interrelationships in the processes of transformation of the contemporary waterfronts, for which is taken as case of study the bank of the Metropolitan Area of Rosario, in Argentina. The same, although it has particular characteristics, is representative of the ongoing processes in other Latin-American banks. The used methodology consists of a critical - interpretive analysis of the transformations occurring in the last three decades, since it proposes to identify if these answer to operate in the global economic logic of capitalism or if the same ones are attentive to the genetic rules of the local area. It follows the fundamental role of the approach from a holistic perspective that addresses the regional marks of identity and relationships in the territory, in order to promote a higher quality of life for the entire population.

Keywords

metropolitan bank, globalization, local identity, regional transformation.

1. Introducción

Las transformaciones generadas en las últimas décadas se evidencian en los frentes costeros de ciudades portuarias, donde la desindustrialización, la incorporación de nuevas tecnologías y el cambio en las estructuras económicas dejan grandes áreas —portuarias, industriales y ferroviarias— en desuso. Aparecen así, nuevos espacios expectantes de transformación en sectores urbanos centrales estratégicos. Asimismo, muchas ciudades costeras en todo el mundo, desde mediados de la década de 1970, llevan adelante proyectos de renovación de estos frentes urbanos, reintegrando nuevamente la ciudad con el agua. Se constituyen como ejemplos emblemáticos: los Docklands en Europa, el Baltimore Inner Harbour en Norteamérica y Puerto Madero en América Latina —entre otros—. 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.

Las lógicas globales del capitalismo, trascienden las fronteras económicas y tienden a internacionalizar la cultura, la política y las relaciones sociales. La globalización conlleva, por un lado, a profundizar las interrelaciones entre los diversos agentes a nivel internacional, pero, a su vez, conduce a la fragmentación de las relaciones entre los diferentes actores a nivel local. Es así que, el nuevo rol de las ciudades y las regiones en la aldea global, tiene la característica dual de conectar y vincular sistemas urbanos a nivel internacional pero, simultáneamente, producir efectos desestructurantes y de marginalidad socio-territorial. Como plantea Sassen (1997), 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 economía regional. 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 otros sectores urbanos apenas sobreviven.

En América Latina, la mayoría de las ciudades portuarias afrontan procesos de reconversión urbana similares a los ya mencionados; sin embargo, los efectos territoriales, sociales y ambientales resultantes se complejizan aún más en estos territorios. En los países latinoamericanos las directrices globalizantes, manifestadas a través de nuevas tendencias de producción, apertura del comercio y nuevos paradigmas tecnológicos avanzan por sobre los factores internos, profundizando así las fragmentaciones socio-territoriales y los espacios de desigualdad existentes en estas ciudades. De este modo, la revitalización de los waterfronts en las metrópolis latinoamericanas se sucede en un contexto particular, con problemáticas propias —en relación a otras urbanizaciones europeas, asiáticas o norteamericanas—. Por un lado, estas transformaciones comienzan posteriormente a los casos mencionados en el párrafo anterior y con dificultades específicas en un marco de crisis político-económica. Por ejemplo, en Argentina, los vínculos entre la economía local con la economía global, las reestructuraciones del Estado, los profundos cambios estructurales producidos entre las décadas de 1970 y 1980 —y profundizados en la primera mitad de la década de 1990—, traen nuevas exigencias a todo el país, produciendo conflictos y oportunidades particulares en cada región.

El frente costero del río Paraná resulta el factor principal de conformación de la región ya que es a partir de la función del río como vía de comunicación que la ciudad de Rosario se constituye como ciudad-puerto, agregándose luego, a lo largo del siglo XX, nuevos centros de transferencia portuarias de conexión. La ribera del AMR constituye un cordón industrial inserto en una franja costera más amplia que se extiende entre Santa Fe y La Plata, que constituye el cordón industrial más importante de la República Argentina. Los procesos productivos vinculados a esta ribera 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 el Área Metropolitana. A continuación, se plantea analizar críticamente la multiplicidad de cambios presentes en la ribera metropolitana

rosarina, especialmente en la dualidad entre globalización e identidad local y la relación de éstos frente a los diversos lineamientos presentes que tienden a elaborar nuevas reglas de producción del territorio. Centrarnos en el estudio de esta región, nos permite hacer foco en el entramado de relaciones existentes en los paisajes costeros contemporáneos.

2. Una mirada a la conformación de la ribera del AMR

La permanente interrelación, a lo largo de la historia, entre el AMR y el resto del mundo resulta clave para comprender el proceso de evolución y transformación de la ciudad de Rosario y su área de influencia. La región del Gran Rosario se encuentra ubicada en una posición geopolítica estratégica. Su ubicación junto al río Paraná y las características de sus barrancas como puerto natural en conjunto de un determinado grupo de factores claves como: la declaratoria de ciudad en 1852, la política dispuesta de libre navegación de los ríos decretada por el presidente Urquiza ese mismo año y el desarrollo de importantes instalaciones ferroviarias y portuarias ocasionan el crecimiento vertiginoso de Rosario a partir de mediados del siglo XIX. La región se transforma así en un punto clave de exportación e importación nacional en la economía mundial. La ejecución de la extensa red ferroviaria, presente en toda la región, genera a lo largo de la misma la formación de núcleos urbanos que comienzan a partir de las estaciones ferroviarias, creando así una interrelación entre las diversas localidades y la ciudad de Rosario (Figura 1).

En las primeras décadas del siglo XX, el crecimiento demográfico y los conflictos políticos-económicos a nivel internacional, ocasionan cambios en el sistema productivo local, instalándose en el sector nuevas industrias frigoríficas, envasadoras, molinos harineros, entre otros. A su vez, a partir de la década de 1930 y con el crecimiento del rubro automotor se comienza el desarrollo de rutas y caminos viales —principalmente con trazados paralelos al ferrocarril—. Este factor resulta crucial tanto en materia de comunicación y transporte regional como también en la decadencia posterior del sistema ferroviario. A su vez, la crisis mundial de 1929 desencadena 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. La instalación de la planta y destilería de YPF —Yacimientos Petrolíferos Fiscales—, en 1936-1938, es crucial para el gran crecimiento industrial del mismo, transformando así vigorosamente su estructura productiva. A su vez, en estas décadas, el puerto de Rosario comienza a perder el rol central que poseía en los períodos anteriores, en parte por la disminución de importaciones y exportaciones, como también por el papel que toman otros puertos nacionales y regionales.

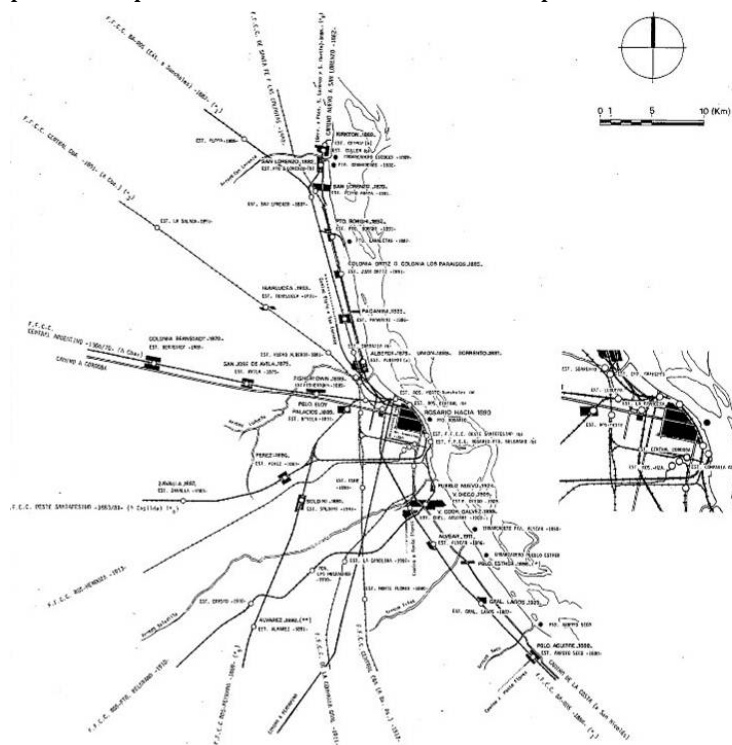


Figura 1. Infraestructura ferro-portuaria. Situación a comienzos del siglo XX. (CABALLERO, 1991).

A comienzos de la década de 1950 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; hasta que, a principios de la década de 1960, las nuevas inversiones de capital extranjero resultan protagonistas en el crecimiento industrial del nuevo período. Se conforma una etapa de proceso de industrialización, debido al arribo de inversiones internacionales, que conduce al fortalecimiento del eje industrial norte del AMR como uno de los principales cordones industriales del país. Las localidades ribereñas cercanas a Rosario, resultan el ámbito ideal escogido, principalmente por el capital extranjero, para localizar grandes plantas industriales —especialmente en el ámbito de la química y petroquímica, metalúrgica, cerámicas, molinos, entre otros—. 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, petróleo y mano de obra —producto de inmigraciones externas e internas—. 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-. Es así que, este proceso de conurbación se produce a partir de la década de 1950, en el cual se expanden estas poblaciones urbano-industriales hasta encontrarse y conformar un solo contexto geográfico (MONGSFELD, 1994). Durante este período, los niveles de empleo aumentan considerablemente en el sector del sur provincial, estando por sobre los niveles nacionales. Es de remarcar que, en esta década, se destacan las políticas estatales¹ que conducen al desarrollo de la industria nacional. A su vez, 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. Dicho organismo es derogado en el proceso dictatorial de 1976. A mediados de la década de 1970 —con la instauración de la dictadura militar—, comienza un complejo proceso de reestructuración económica, modificando el fuerte perfil productivo y llevando a una crisis profunda —que denota grandes heterogeneidades—, al cordón industrial del sur de la provincia de Santa Fe. Se finaliza así el período basado en el desarrollo industrial, sustituido por un modelo basado en la apertura económica. A partir de esta década, el territorio nacional atraviesa un prolongado proceso de crisis que se profundiza en los años siguientes. De este modo, 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 sumerge en 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. En un contexto de cambio y nuevas lógicas económicas, políticas y territoriales que se suceden a nivel internacional, nacional y regional, éstas se traducen en forma particular en cada sector. Las diversas transformaciones que se desarrollan, a partir de la década de 1980 hasta la actualidad, en el frente costero del Área Metropolitana de Rosario resultan tan complejas, diversas y versátiles que nos enfocaremos a analizarlas en el capítulo siguiente.

3. Procesos de transformación de la ribera del AMR

El comienzo de la democracia en 1983 marca un punto de inflexión en la historia nacional Argentina y justamente es a partir de esta década que se producen nuevas transformaciones en

¹ 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.

la estructura del frente costero del AMR. 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—. Dichas acciones llevan a desplazar el rol del Estado hacia el sector privado. Esta redefinición consiste en pasar de un sistema con fuerte presencia estatal —en la articulación de la vida económica y social—, por otro modelo, en la cual éste se retira dejando enfrentados los diversos actores sociales (AGUILA, VIDELA, 2006). Este período evidencia una gran inestabilidad económica y una fuerte crisis marcada por la creciente deuda externa y por el cierre de numerosas industrias, producto del modelo basado en la apertura de la economía. 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. Es así que, con 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. Sin embargo, nuevos acontecimientos a nivel internacional —como la constitución del MERCOSUR— plantean nuevas posibilidades 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. Veremos a continuación, como repercuten estos cambios internacionales y nacionales, en el frente costero del Área Metropolitana de Rosario, a fin de reflexionar sobre los distintos lineamientos y cómo éstos inciden e influyen en la consolidación de la identidad del territorio metropolitano.

4. Nuevos caminos hacia la Aldea Global

En 1991 se crea el Mercado Común del Sur —MERCOSUR—, con el objetivo principal de aumentar la competitividad y eficiencia de las dimensiones del mercado de los países miembros², complementar los diferentes sectores de sus economías, acelerar el desarrollo y mejorar la inserción internacional de la región de América del Sur. Rosario se ubica como uno de los potenciales nodos centrales de comercio, como sostiene el Plan Estratégico Rosario de 1998:

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 contexto de economía globalizada, poder transformar al AMR en una región estratégica y complementaria a escala internacional con otras ciudades, constituye uno de los objetivos principales en la agenda política de las localidades del Gran Rosario. Por lo cual, la necesidad de ampliación de conectividad entre los mercados internacionales, requiere una actualización y

² 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.

desarrollo de nuevas vías de comunicación y transporte, a fin de integrar las diversas áreas productivas y así aumentar los niveles de competitividad local. El reordenamiento, planificación y desarrollo de diversas infraestructuras, desde una perspectiva regional, resulta fundamental para cumplir estas premisas. Es así que, el reordenamiento y modernización de las instalaciones ferroviarias, viales y portuarias resultan, como veremos a continuación, las principales líneas de trabajo en las últimas décadas.

Desde finales de la década de 1980 cobra vital importancia el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay, la cual resulta el principal corredor fluvial de la Cuenca del Plata³, involucrando a los países de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay. Representa uno de los sistemas navegables más importantes del mundo. El comité Intergubernamental de la Hidrovía se crea en 1989 con representantes de los gobiernos de estos cinco países, con el objeto del mejoramiento de las condiciones de la navegabilidad de los ríos y construcción de infraestructura portuaria, en el marco de la consolidación de la integración latinoamericana. El objetivo principal de este proyecto es asegurar la navegación durante todo el año —24 horas los 365 días— y bajo cualquier condición climática, optimizando la navegación diurna y nocturna. A su vez, la misma se cruza con el Corredor Biocénico Central en el área del Río de la Plata, potenciándose mutuamente. Sin embargo, en los últimos años, a pesar de los réditos económicos y el posicionamiento internacional que este proyecto otorga al AMR; se ha incrementado el debate en cuanto a las consecuencias ambientales y sociales intrínsecas a la misma. Las actividades propuestas para su desarrollo pueden producir serias alteraciones hidrológicas y un fuerte impacto en la biodiversidad presente en la región. Por ejemplo, uno de los riesgos principales radica en la destrucción de un área importante del sistema acuífero, el cual es uno de los ecosistemas de mayor diversidad en el mundo. De este modo, se requiere un seguimiento de las acciones previstas a fin de que este proyecto, no sea favorable sólo en réditos económicos a corto plazo y para sólo un sector de la población (Figura 2).



Figura 2. Hidrovía Paraguay-Paraná : Infraestructura vial, ferroviaria y Plan Circunvalar — Área Metropolitana de Rosario. Elaboración propia en base al Plan Estratégico Rosario 1998.

La inauguración del Puente Rosario-Victoria en 2003⁴, representa la concreción del anhelo

³ Es un gran espacio geopolítico regional, conformada por los ríos Paraná, Paraguay, Uruguay, Bermejo, Pilcomayo, Iguazú —entre otros grandes afluentes— que constituyen aproximadamente 5.000 km navegables.

⁴ El puente Rosario-Victoria constituye una conexión vial que conecta, atravesando el río Paraná, las provincias de Santa Fe y Entre Ríos. Se conforma por un puente principal atirantado de 608 m de extensión y ocho puentes complementarios. Si bien su construcción comenzó en 1998, se inaugura en el año 2003, generando un cambio fundamental tanto para la economía, el transporte y el turismo.

histórico regional de conectar ambas provincias —Santa Fe y Entre Ríos—. Esta conexión posee una importancia geopolítica fundamental para la vinculación de la región con el resto del País y con los países limítrofes, mejorando así la comunicación con el resto del mundo. El puente constituye un eje transversal estratégico que atraviesa el río, formando parte a su vez del Corredor Bioceánico entre el Atlántico y el Pacífico. A su vez, la reactivación del puerto de Rosario, inserto dentro de un sistema portuario regional multimodal, junto con el incremento de las actividades y modernización de las terminales portuarias del resto de las localidades del cordón ribereño, ponen en evidencia la necesidad que se presenta en las agendas políticas de reforzar y actualizar las infraestructuras necesarias para el transporte de cargas —ingreso y egreso— hacia los nodos de embarque fluvial. Se conforma así una red comunicacional a través de estas infraestructuras, junto con otras de transporte regional, como resultan la autopista Rosario-Santa Fe, Autopista Rosario-Buenos Aires, Autopista Rosario-Córdoba, Rutas Nacionales y las infraestructuras ferro-portuarias. Entre estas últimas, es de particular relevancia el Plan Circunvalar Ferroviario; el cual constituye un sistema propuesto para la reorganización de las infraestructuras ferroviarias de transporte de carga, a partir del trazado de un recorrido —paralelo a la Ruta Nacional A012— que circunscribe a la ciudad de Rosario, entre las localidades de Alvear y Timbúes; a fin de eliminar las problemáticas de transporte ferroviario en las urbanizaciones con mayor densidad de población, e integrando así, los diversos enclaves productivos. La creación y modernización de estas infraestructuras, no sólo mantendrán las inversiones existentes en el área sino que atraerá nuevos desarrollos productivos. El AMR se encuentra con el desafío de generar un entorno competitivo internacionalmente y potenciar su rol en el ámbito global, especialmente fortaleciendo su papel en el MERCOSUR, pero dando respuesta a su vez a las diferentes problemáticas que se presentan en su accionar, a fin de abogar por un desarrollo regional sostenible.

5. Cambios en los sistemas de producción

Como explicábamos anteriormente, a partir de la década de 1990, el Área Metropolitana de Rosario transita una profunda transformación de su estructura productiva. En este período, el sector industrial de la región —en el marco de las condiciones macroeconómicas globales— se enfrenta a desafíos complejos. Las diversas instalaciones productivas muestran comportamientos muy disímiles entre sí. Se presenta, por un lado, un crecimiento en los índices económicos regionales —frente a los índices de desarrollo nacional—; pero, simultáneamente existe un fuerte incremento en las tasas de desocupación, caída del número de empresas y aumento de la pobreza. Los índices de desempleo en el Gran Rosario resultan de los más altos a nivel nacional. De manera que, cierran sus puertas importantes industrias como sucede en 1993 con Electroclor, Verbano y frigorífico De Pauli, mientras que otras empresas actualizan sus sistemas tecnológicos despidiendo así un gran número de trabajadores, como sucede con el frigorífico Swift⁵. Sin embargo, también se crean nuevas plantas, producto de capitales exógenos. Las inversiones internacionales vuelven a tomar un nuevo rol en la economía regional, por un lado se transfieren una cantidad importante de firmas locales a grupos externos y además se instalan nuevas plantas industriales de capitales internacionales, generando nuevos impactos al área metropolitana. A su vez, 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 área⁶.

⁵ 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.

⁶ La instalación de éstas, en muchos casos, ocasionan la transformación de suelo rústico en industrial; como también la fusión y/o reactivación de industrias precedentes. De este modo, la instalación de grandes industrias acarrea muchas veces el incremento de población y, en la totalidad de los casos, un aumento de la movilidad diaria de trabajadores que viven en otras localidades. Es de remarcar, asimismo, que además del incremento de la movilidad de pasajeros aumenta el tránsito pesado como el estacionamiento del mismo al margen de las rutas principales. Esto genera un elevado conflicto urbano, que se encuentra presente en la mayoría de las localidades del AMR.

Por ejemplo, la instalación de la planta de molienda de semillas y terminal portuaria en 1992 de la firma Louis Dreyfus; como también la instalación de la planta de General Motors⁷ en 1997 en Alvear. A su vez, en estas décadas, mientras el Puerto de Rosario atraviesa un fuerte proceso de reestructuración, se consolidan como puertos las terminales privadas, conformando un sistema portuario regional en el frente costero del Paraná con aproximadamente 60 Km de extensión desde Timbúes hasta Villa Constitución.

Sin embargo, 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 esta crisis, el Gran Rosario vuelve a recuperar —e incluso a superar— los índices de crecimiento económico que había marcado en los años de mayor crecimiento de las décadas próximas anteriores. Esto se debe en parte a la creciente demanda internacional de productos agropecuarios, al fortalecimiento de la sustitución de importaciones en algunos sectores y al aumento de inversiones —tanto en el ámbito público como privado—. 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 especificidades que hacen de cada territorio el lugar óptimo para cada tipo de producción (CICCOLELLA, 2012, p.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 usos productivos y residenciales. También así, se suma el avance desmedido de tierra industrial por sobre áreas de reserva o suelo agrícola. Es ejemplo de esto, el frente costero del departamento Timbúes —históricamente de carácter agrícola—, en las últimas décadas se instalan en su extensión ribereña numerosas industrias. Se incrementan así, los usos productivos por sobre los rurales. La adaptación de nuevas condiciones globales determina nuevas modalidades de producción del territorio, de manera que el diseño y acondicionamiento de estos modelos se vuelve cada vez más externos a la propia región. Los factores, mecanismos y actores que operan sobre estas transformaciones responden cada vez más a la esfera de estrategias del capital internacional que a las lógicas locales; de modo que, las tendencias globalizantes avanzan por sobre las internas, perdiendo así el control de su proceso de transformación (CICCOLELLA, 2000).

6. Dualidades en nuevas formas de habitar

Las reestructuraciones generadas en los frentes costeros también se encuentran vinculadas a los cambios en política de vivienda. A nivel mundial, estas reconversiones presentan oportunidades 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 Rotterdam o en Puerto Madero en Buenos Aires, son ejemplo de reutilización de estos espacios abandonados para usos habitacionales. A su vez, es característico en este período convertir tierra rural en tierra urbana a través de emprendimientos inmobiliarios para la creación de barrios cerrados. Sin embargo, estos procesos se encuentran vinculados a la concentración de la riqueza para algunos actores sociales, mientras que otros sectores profundizan su nivel de empobrecimiento, ocasionando así fuertes desigualdades y contrastes en la calidad de vida de la población —como el debilitamiento de los vínculos sociales—. El crecimiento de la desocupación, la precarización y la subocupación del trabajo también son algunas de las

⁷ Es una de las cuatro plantas que General Motors instala en el mundo junto con Polonia, China y Tailandia.

características principales de las transformaciones que suceden durante el período de estudio en la realidad local.

En las últimas décadas, es representativo en nuestra región la creación de nuevas lógicas de producción del hábitat —o consolidación de tendencias existentes— (Figura 3). 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 este modo, 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. 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. La coexistencia de estos modelos opuestos profundiza las desigualdades y la inequidad entre ambos grupos sociales. Por un lado, los asentamientos irregulares ubicados sobre la ribera se encuentran sobre las barrancas presentando, en gran parte, riesgos de inundación o derrumbe, carencia de infraestructura y/o están situados junto a basurales a cielo abierto —en sectores altamente contaminados—. La conformación de varios de estos asentamientos, se remonta a mediados del siglo XX vinculado mayormente al oficio de la pesca, como sucede con el asentamiento Remanso Valerio en Granadero Baigorria o El Mangrullo en la zona sur de Rosario. Sin embargo, en las últimas décadas, se incrementa el número de familias que viven en los mismos, las cuales poseen orígenes diversos u oficios no relacionados al río. A su vez, paralelamente al crecimiento de estos asentamientos irregulares, se desarrollan emprendimientos residenciales opuestos a las realidades presentes en los sectores más pobres. (Figura 3).



Figura 3. Asentamientos irregulares en Granadero Baigorria, Rosario y General Lagos. Elaboración propia en base a fotos satelitales de Google Earth.

Los barrios cerrados y los emprendimientos inmobiliarios de alta categoría, crecen y se consolidan desde la década de 1990 en todo el territorio del Gran Rosario (Figura 4). Se avanza sobre tierras agrícolas para la creación de estos nuevos emprendimientos, a partir de una fuerte especulación financiera en base a los réditos económicos que genera transformar suelo rústico a urbano. Por ejemplo, en la ribera del AMR se encuentra el barrio cerrado náutico Puerto Paraíso en la localidad de General Lagos, construido en el predio de la ex Papelera Royal. El mismo se encuentra lindante a un asentamiento irregular sobre la barranca. Otro ejemplo de barrio cerrado náutico presente en este frente costero es el Country La Bahía, situado en Pueblo Esther sobre la margen derecha del Paraná, ofreciendo a sus habitantes *la seguridad que imponen las exigencias de la vida actual*⁸.

El último caso de barrios cerrados a presentar aquí, es el propuesto en Arroyo Seco, denominado Tierra de Sueños Boating, un mega emprendimiento en un terreno 100 hectáreas con 1500 lotes y diez torres de 25 pisos cada una. La pérdida de identidad local es representativa en este proyecto, ya

⁸ Según se promociona desde su página web: <www.countrylabahia.com.ar>.



Figura 4. Emprendimiento inmobiliario Tierra de Sueños Boating. Banco de imágenes de <www.tierradesuenos.com.ar>.

que las imágenes publicitarias del mismo parecen corresponder a conjuntos residenciales de Miami o Dubai —es decir, podrían pertenecer indistintamente a cualquier lugar del mundo—, encontrándose muy distante a las lógicas locales de urbanización (Figura 4).

Además de la proliferación de barrios cerrados, también se encuentran las alternativas residenciales de categoría tanto en nuevos sectores urbanos como en áreas de reconvención de instalaciones productivas obsoletas. Esta modalidad, como explicábamos

anteriormente, se ha llevado a cabo en varias ciudades del mundo. Sin embargo, es importante reflexionar sobre cómo se llevan a cabo estas intervenciones en el ámbito local, analizando si las mismas consisten en importar modelos exógenos o consideran la revalorización de la identidad local. En Rosario, se presenta el caso de Puerto Norte, un sector estratégicamente ubicado en el área central del frente costero de la ciudad con una extensión de aproximadamente 100 hectáreas. Originalmente esta área correspondía a usos productivos —portuarios, ferroviarios e industriales—, pero en la década de 1960 se toma la decisión del traslado de estas actividades hacia el sur de la ciudad. Luego de décadas de litigios legales, se logra liberar el sector de estos usos y se desarrolla desde la Municipalidad de Rosario —junto con actores privados— el Plan Especial de Puerto Norte y los Planes de Detalle de sus 8 unidades de gestión (Figura 5). Sin embargo, este mega-proyecto, todavía en construcción, resulta un gran emprendimiento financiero-inmobiliario que tiende a convertir este gran espacio urbano en un gigantesco condominio de categoría cerrado. También estas unidades de gestión de desarrollos inmobiliarios para clase media-alta lindan —por fuera de sus rejas perimetrales— con asentamientos irregulares y unidades habitacionales precarias.



Figura 5. Foto sector Puerto Norte década 1990 - Proyectos de reconversión: Unidades de Gestión 1 —FORUM— y UG2 —Ciudad Ribera—. Banco de imágenes de la Municipalidad de Rosario.

De este modo, se tiende a destruir la esfera del intercambio de sociabilidad urbana, en palabras de Sennet (2004, p.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, donde estos nuevos “barrios” reproducen modelos genéricos totalmente descontextualizados del “lugar”. Los habitantes que los eligen justamente buscan alejarse “del otro”, aislarse, ocasionando un desarraigo territorial, generando así un problema de ciudadanía y compromiso político-social.

Es necesario revertir el proceso de exclusión continua y deterioro de calidad de vida que sufren los actores sociales marginales. Para revertir la situación creciente de pobreza y marginalidad, de grandes sectores urbanos, se requiere realizar un diagnóstico global de la realidad y partir desde la planificación de políticas económicas-sociales integradas, tanto a nivel regional como internacional, 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.

7. Recuperando el río. Nuevas apropiaciones del frente costero

El sistema ferro-portuario en el AMR, en las últimas décadas, es sometido a un profundo proceso de reestructuración frente a los diversos condicionantes políticos-económicos y tecnológicos. Además, estas instalaciones generan conflictos por su localización, especialmente en el área central de la ciudad de Rosario; e históricamente han representado una barrera entre los habitantes y el río, impidiendo el acceso al mismo. Es así que, los muros de los terrenos ferroviarios y las rejas del puerto en el frente costero central de Rosario son vistos como murallas que “encierran” al río, negándolo a la ciudad⁹. Este reclamo popular de “dejar de dar la espalda al río” se intensifica en la década de 1970, con la obsolescencia de estas infraestructuras. Sin embargo, frente a la inestabilidad política y el proceso dictatorial transcurrido entre 1976-1983, se aletargan estas iniciativas hasta la recuperación democrática, a través de la cual se posibilita el accionar de nuevas políticas públicas de ordenamiento territorial.

La consigna de recuperar el frente costero a fin de re-articular la trama urbana con el río nuevamente consiste en uno de los principales lineamientos de planeamiento en la Municipalidad Rosario¹⁰, retomando así proyectos previos que ya vislumbraban la reestructuración de la costa. El puntapié inicial de transformación física de la ribera del área central resulta ser el proyecto del Parque España del estudio de arquitectura MBM; éste resulta precursor de la valoración patrimonial productiva de la región. El patrimonio es un factor activo en sus lineamientos proyectuales y se identifica a partir de un minucioso relevamiento del lugar por parte de Oriol Bohigas, quien selecciona una serie de edificaciones ferro-portuarias a restaurar, a fin de preservar los ejemplos de valor de la ciudad y su memoria colectiva. Con este proyecto, comienza el proceso de reconversión de gran parte del patrimonio ferro-portuario a lo largo de toda la costa. Por ejemplo, la ex-estación Rosario Central es refuncionalizada en un complejo polifuncional, cuyas actividades principales incluyen: el Centro de Distrito Municipal Centro y la Isla de los Inventos, un espacio de juegos y ciencias dedicado a los chicos, vinculado a recuperar la historia y el pasado de la ciudad a través diversas actividades educativas y culturales. También así, se restauran los galpones ferroviarios aledaños a esta estación; tres edificios ferroviarios —originalmente destinados a cargar agua a las máquinas de los trenes— fueron destinados a la creación de La Casa del Tango, la cual está destinada a promover la cultura del tango a través de diversos eventos, conciertos, muestras, clases y seminarios; asimismo otro de los galpones conocido originalmente como Galpón N° 10 del FCCA; que fue la primera estación de pasajeros desde el inicio de los servicios del ferrocarril —hasta que en 1870 se inaugura la Estación Rosario Central—; fue reformado en restaurante y salón de fiestas. Además, los galpones portuarios asentados en el Parque Nacional a la Bandera —desde el Parque de España hasta la Estación Fluvial—, también son reacondicionados a fin de rehabilitarlos con nuevos usos: destacándose el Centro de Expresiones Contemporáneas, un espacio cultural dedicado especialmente a jóvenes. Otro de los ejemplos principales de revalorización de las huellas portuarias de la ciudad, es la restauración y rehabilitación de los ex silos Davis —depósito de almacenaje de granos, proyectado en la década de 1930 por el arquitecto Ermete De Lorenzi—, en el actual Museo de Arte Contemporáneo de Rosario (MACRO). Así, el frente costero de la ciudad de Rosario se interpreta como patrimonio colectivo, a partir de la recuperación y puesta en valor de numerosos espacios e instalaciones ferro-portuarias. Precisamente, se plantea una nueva relación entre la ciudad y el río, manifestando un diálogo activo entre estos nuevos usos y las preexistencias del lugar (Figura 6).

⁹ Es ejemplo de esto, la anécdota en torno a la visita de Federico García Lorca a la ciudad de Rosario en Diciembre de 1933, donde al otro día de haber llegado a la ciudad, lo llevan a conocer el río Paraná y la zona del puerto; donde García Lorca le pregunta alarmado a Julio Vanzo: *¿Tenéis un río? ¿Y por qué lo habéis encerrado?*

¹⁰ Especialmente a partir del retorno democrático en 1983, desde la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario.



Figura 6. Reconversión de instalaciones ferro-portuarias en el área central de Rosario. Antes: Estación Rosario Central — Silos Davis — Depósitos de Agua. Ahora: Isla de los Inventos — Museo MACRO — La Casa del Tango. Fotos: archivo personal, Diario La Capital y <www.fotomuseoargentino.com.ar>.

8. ¿Espacios de ocio o espacios de contaminación?

El frente costero de Rosario se consolida en los últimos años como espacio de vínculo entre la población y el río, a través de cambios culturales respecto a las actividades de ocio, deportivas y de turismo. El deseo de desarrollar la región como un sistema recreacional a escala metropolitana, junto al interés de aumentar los espacios verdes y de incorporar las islas en las actividades recreativas, se encuentra presente desde las primeras décadas del siglo XX —siendo reiterando por diversas propuestas a lo largo de los años—¹¹. Sin embargo, como explicábamos en el apartado anterior, no es hasta el retorno de la democracia en la década de 1980 que se posibilita una “reinención del río” en cuanto espacio de socialización y de encuentro, entre la trama urbana y las actividades fluviales recreativas, entre el frente urbano y la orilla isleña entrerriana. Es así que, los rosarinos se reencontraron con su río incrementándose las actividades náuticas, playas, bares, centros culturales y espacios públicos. Ese redescubrimiento inicial de parte de sus habitantes, se consolida posteriormente como foco de desarrollo de turismo regional, posicionando a Rosario en un punto de atracción turístico:

Antes el río era una presencia esquiva, algo que, estando cerca no terminaba de atraparse. Ahora uno se asoma a la explanada del Parque España y puede ver de cerca las islas, el paso de un carguero, restos de los muelles que alguna vez recibieron a otros barcos. Antes, para hacer honor a un clisé que circuló mucho tiempo, la ciudad vivía “de espaldas al río”. Ahora hay más playas y embarcaciones que circulan en todos los tramos de la costa, ahora las islas lejos de ser el fondo agreste de un paisaje urbano, se han convertido en un centro de recreo y atracción para miles de miniturstas (Municipalidad de Rosario, 1998, p.84).

¹¹ Desde la década de 1920 numerosos debates se fundan en la relación de Rosario “materialmente aislada” del río, en cuanto a la necesidad de una reconquista del mismo desde el punto de vista recreativo, liberándose de las actividades industriales. Se plantea cambiar el rol del río como un eje articulador del disfrute del aire libre, los deportes y agua. De manera que entre 1925 y 1940, se presentan en el Concejo Municipal, aproximadamente cien proyectos que contemplan al espacio ribereño en un espacio autónomo con gran potencial transformador. (ADAGIO, RIGOTTI, 1995).

De este modo, la ribera del AMR resulta un paisaje dinámico que denota la continua articulación entre naturaleza y habitantes a lo largo del tiempo. Sin embargo, los diversos procesos de transformación, producción y desarrollo —que describíamos anteriormente—, no han sido abordados desde una perspectiva integral de gestión entre ambiente, sociedad y territorio, ocasionando así diversos problemas de desequilibrio ecológico, degradación y desigualdad, en todos sus ámbitos. Son numerosos los ejemplos de contaminación y deterioro ecológico junto a la disminución de la calidad de vida de la población en el sector de estudio. Se evidencia, por ejemplo, el volcado de desechos industriales sin tratamiento de parte de empresas ubicadas en el cordón industrial; contaminación atmosférica asociada al transporte, el procesamiento de cereales y oleaginosas; emanaciones de gases tóxicos provenientes de algunas industrias —por ejemplo las papeleras—; falta de tratamiento de los sistemas cloacales acorde al crecimiento demográfico; volcado de residuos tóxicos de parte de los barcos; incremento de basurales a cielo abierto en el margen del río y los arroyos. El origen de estas problemáticas, que ponen en riesgo la sustentabilidad del territorio, puede rastrearse desde los primeros emprendimientos que buscan la potencialidad económica de la región. Por un lado, se desconocía los posibles efectos futuros, y por el otro, se prevalecía la oportunidad de la presencia de estas instalaciones; dejando a un lado, a través del tiempo, los controles, estudios y resguardos frente al posible colapso ambiental inevitablemente asociado a este esquema económico. De manera que, si el objetivo común consiste en abogar hacia un verdadero desarrollo regional, resulta indispensable que éste se encuentre sustentado desde la integración de todas las esferas —ambientales, sociales, productivas, habitacionales, entre otras— del ámbito local; a fin de lograr la auto-sostenibilidad territorial.

9. Conclusiones

Los impactos del proceso de globalización inciden notablemente en las realidades locales. Estas transformaciones, vinculadas a las reestructuraciones regionales internas, generan profundos cambios en las relaciones de los diferentes actores participativos. Así, en las últimas décadas, en las metrópolis latinoamericanas se profundizan las dualidades y contradicciones, los niveles de riqueza y de pobreza. El resultado tiende a ser ciudades fragmentadas en todos sus ámbitos, por un lado espacios de competitividad global y por el otro, deterioro de la calidad de vida de gran parte de la población urbana. La mirada exógena tiende a borrar las referencias locales y las marcas de identidad conformando así un paisaje monocromático presente en cualquier ciudad del mundo. De manera que, a fin de invertir estas tendencias de la desigualdad, resulta necesario interpretar las relaciones existentes y lineamientos estructurales presentes en el ámbito local para poder así comprender su rol en el proceso de integración regional e internacional. Resulta crucial, en la planificación territorial del siglo XXI, articular e integrar las diversas escalas presentes en el estudio territorial. Vemos al analizar el frente costero del AMR, a través de la caracterización de sus problemáticas y potencialidades, que la misma se constituye como unidad regional trascendiendo así las diversas jurisdicciones administrativas intervinientes. Por lo cual, las visiones político-administrativas locales tienden a ser insuficientes para abordar las complejas relaciones existentes en el territorio regional, lo que implica poder establecer nuevas estrategias regionales interjurisdiccionales con una visión más amplia a las fronteras administrativas, que resulten complementarias —y no sustitutivas— a las miradas locales. Cada escala socio-económico-territorial presenta sus propias problemáticas y complejidades que requieren políticas propias, pero que, resulta indispensable —para que las mismas sean efectivas— que se encuentren mancomunadas con aquellas presentes en los diversos niveles escalares. Es necesario desarrollar, desde todos los ámbitos, una mirada regional para enfrentar las problemáticas y reestructuraciones que responden a lógicas globales y desbordan las administraciones municipales. Promover así, nuevas formas de cooperación territorial, ampliando la esfera de los gobiernos locales y trabajando solidariamente entre todos los actores intervinientes —poniendo en común y armonizando los diversos objetivos presentes—. Se requiere una visión integradora de las problemáticas y potencialidades del AMR para así fortalecer la identidad regional y adaptarse a las realidades dinámicas, a fin de que permitan operar en marcos más amplios y de gran incertidumbre. Resulta un desafío, en el planeamiento contemporáneo, reorganizar las estructuras de gestión territorial para valerse de nuevos

instrumentos de escala metropolitana que puedan asumir la complejidad regional en coordinación con aquellos desarrollados en cada ámbito municipal. Los mismos, deben presentar objetivos consensuados y desarrollar acciones concertadas desde la perspectiva metropolitana. Simultáneamente al desarrollo productivo y de la capacidad de competitividad, es necesario promover la calidad de vida de los ciudadanos, a través de la integración de políticas de educación, salud, seguridad, entre otras; sólo así se logrará un desarrollo integral sostenible en el tiempo.

Referencias

ADAGIO, N.; RIGOTTI, A.M. Recuperando el río. Ideas, proyectos, realizaciones. Rosario 1925-1940. **Revista A&P**, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario, N° 10. 1995. p. 18-21.

AGUILA, G. De los cordones industriales a la integración del eje Mercosur: 1940-2005. Rosario: Prohistoria Ediciones, 2006. 189 p.

———; VIDE LA, O. R. **El tiempo presente**. Rosario: Prohistoria Ediciones, 2006. 238 p.

ALONSO, L. Estabilidad constitucional, desarrollo asimétrico y procesos de regionalización, 1983-2003. En: ———. **Nueva Historia de Santa Fe: de los cordones industriales a la integración del eje Mercosur 1940-2005**. Rosario: Prohistoria Ediciones, 2006. p. 111-113.

CABALLERO, A. Proceso de formación urbano-territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario. Rosario: Consejo Federal de Inversiones, 1991.

CICCOLLELA, P. Grandes inversiones y dinámicas metropolitanas. Buenos Aires: ¿Ciudad global o ciudad dual del siglo XXI?. **Mundo Urbano**, Universidad Nacional de Quilmes, N° 5, Sep. 2000. Disponible en: <<http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php/ano-2000/41-numero-5--septiembre/58-2-grandes-inversiones-y-dinamicas-metropolitanas-buenos-aires>>. Acceso el: 12 de diciembre de 2012.

———. Revisitando la metrópolis latinoamericana más allá de la globalización. **Revista Iberoamericana de Urbanismo**, n° 8, 2012, p. 9-21. Disponible en: <http://www.riurb.com/n8/08_Riurb.pdf>. Acceso el: 20 de diciembre de 2012.

MAGNAGHI, A. **El proyecto local. Hacia una conciencia del lugar**. Barcelona: Arquitectonics, 2011. 307p.

MONGSFELD, O.E. **El Área Metropolitana de Rosario y El Pago de los Arroyos**. Rosario: Centro de Estudios Urbanos Rosario, 1994.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO. **Plan Estratégico Rosario**. Rosario: MR, 1998.

ROFMAN, A. **Prediagnóstico de la estructura productiva del Área Gran Rosario**. Rosario: Coordinación Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la ciudad de Rosario, Municipalidad de Rosario y CEUR, Instituto Torcuato Di Tella, 1971.

SASSEN, S. **Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos**. EURE [en línea]. 1998, vol. 24, no. 71, pp. 5-25. Disponible en: <<http://www.eure.cl/numero/ciudades-en-la-economia-global-enfoques-teoricos-y-metodologicos/>>. Acceso el: 20 de agosto de 2013.

SENNETT, R. El capitalismo y la ciudad. En: A. Martín Ramos (Ed.) **Lo urbano en 20 autores contemporáneos**. Barcelona: Ediciones UPC, 2004. p. 213-220.