

# La Condición Urbana



## **ESTRADA COMERCIAL, CONCEITO, MORFOLOGIA E TIPO**

João Silva Leite

## **DA GENTRIFICAÇÃO MARGINAL ENQUANTO MOVIMENTO URBANO CRÍTICO**

Luís Mendes

## **SEGREGACIÓN URBANA Y MERCANTILIZACIÓN DEL TERRITORIO**

Julieta Capdevielle, Diego Ceconato y María Rosa Mandrini

## **ESPECULANDO SOBRE A FRAGMENTAÇÃO DA FORMA URBANA**

Otávio Martins Peres y Maurício Couto Polidori

## **PAISAJES DEL AGUA**

Cecilia Inés Galimberti

## **GÉNESIS DE UN PROYECTO: Puerto Madero**

Teresita Núñez y Gervasio Ruiz de Gopegui

## **URBANISMO E PODER**

Felipe Caldas Batista

## **ACCESO A SERVICIOS DE SANEAMIENTO Y AL AGUA POTABLE**

Justo Rojas López, Oscar Frausto Martínez, Javier Tun Chim y Thomas Ihl

## **MIRADAS INTENCIONADAS**

## **VINDICACIÓN DE UNA ARQUITECTURA URBANA**

Estanislau Roca Blanch

## **APORTACIONES A LA URBANÍSTICA**

Francesc Peremiquel Lluch

## **COLORES, TEXTURAS: RIO DE JANEIRO**

Fabio Caracciolo

2013 ]

riurb 09

revista iberoamericana de urbanismo

## riURB

Barcelona - Buenos Aires - Palma de Mallorca

Contacto:

Calvet 23, 1º 2º  
08024 Barcelona, España

Laprida 924 1º B  
1187 Buenos Aires, Argentina

Volta de la Merce 3, 6A  
07007 Palma-Islands Balears, España

E-mail: [contacto@riurb.com](mailto:contacto@riurb.com)

### Autoría

riURB no se responsabiliza de los contenidos de los textos firmados por sus autores.

Apoyamos explícitamente la cultura del copyleft; los textos firmados por riURB y sus editores pueden ser reproducidos libremente, citando el origen.

Dejamos en manos de cada autor la decisión última respecto a la cesión de sus derechos respectivos.

Por las mismas razones permitimos que se nos hagan links, agradeciéndolo de antemano, en pro de la libre circulación de ideas.

### Staff

#### Editores:

Román Caracciolo Vera  
Pablo Elinbaum  
Biel Horrach Estarellas

#### Equipo editorial

Mariana Debat  
Joan Moreno Sanz  
Gustavo Pires de Andrade Neto  
Pedro Bento

#### Colaboradores

Luz Duque  
Maira Purman

#### Colaboraciones

Estamos abiertos a cualquier tipo de colaboración o sugerencia, reservándonos la decisión última sobre su inclusión en cualquiera de los diversos temas a tratar. Para recibir las indicaciones sobre las formalidades de presentación de los artículos, la dirección de envío o de consulta es [contacto@riurb.com](mailto:contacto@riurb.com)

Todos los artículos de esta edición han sido revisados por un comité científico conformado por doctores e investigadores de diversas universidades.

Imagen de tapa: Grúas en Puerto Madero, Buenos Aires. Fotografía de Pablo Righi

ISSN: 2013-6242

Los contenidos de la revista iberoamericana de urbanismo riURB están bajo la licencia de Creative Commons Reconocimiento-No comercial-Sin obras derivadas 3.0 Unported License si no se indica lo contrario



Para ver los atributos que significa esta licencia dirigirse a <http://es.creativecommons.org/licencia/>

# PAISAJES DEL AGUA

## Una mirada hacia el frente costero del Área Metropolitana de Rosario

**Cecilia Inés Galimberti**

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) - Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (CURDIUR). Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario (UNR). Argentina.

Doctoranda por la UNR

Directora: Dra. Arq. Isabel Martínez de San Vicente. Co-directora: Dra. Arq. Bibiana Cicutti.

Mail: cecilia\_galimberti@hotmail.com

### RESUMEN

En las últimas décadas, gran parte de los *waterfronts* a nivel global experimentan profundos cambios, especialmente a partir de nuevas relaciones entre agua y territorio. El presente trabajo toma como caso representativo de estudio la ribera del Área Metropolitana de Rosario, Argentina. Se estudian los procesos de transformación que suceden en dicho frente costero a partir de los conceptos de paisaje cultural y proyectos territoriales, ya que se considera que el abordaje de los estudios territoriales desde una mirada atenta a las reglas genéticas del lugar permite producir nuevas interpretaciones que conducen al fortalecimiento de la identidad regional. La metodología empleada consiste en un análisis “multicapas” a través del cual se permite identificar la vocación territorial y comprender el territorio desde una perspectiva integrada y atenta a los diversos recursos culturales latentes en el ámbito regional.

**Palabras clave:** paisaje cultural – proyecto territorial – ribera metropolitana – paisajes del agua.

### ABSTRACT

*Many of the waterfronts at global level are going through deep changes during last decades, especially from new relationships between water and territory. This paper takes as a representative case, the bank of the metropolitan area of Rosario in Argentina. Processes of transformations are studied to show what happens in this waterfront, starting from the concepts of cultural landscape and territorial projects as it is considered that the approach to territorial studies from an attentive perspective to local genetic rules, allow to produce new interpretations that lead to the strengthening of regional identity. The used methodology consists of a multilayer analysis through which the territorial vocation can be identified and so, understand the territory from an integrated and attentive perspective of latent cultural resources at regional level.*

**Key words:** *cultural landscape – territorial projects – metropolitan bank – water’s landscape.*



## 1. INTRODUCCIÓN

*“Nada se experimenta a sí mismo, sino siempre en relación con sus contornos, con las consecuencias de acontecimientos que llevan a ello, con el recuerdo de experiencias anteriores.”*

LYNCH, Kevin (1960)

Nos encontramos ante un vertiginoso proceso de transformación. Las sociedades, las ciudades, el territorio, las relaciones económicas, los vínculos culturales forman parte de dicho cambio. Esto genera a su vez diversas y nuevas problemáticas que nos conducen a una mayor incertidumbre sobre cómo enfrentarnos a esta situación contemporánea. Frente a este estado de la cuestión, se requieren nuevas metodologías y formas de gestión del territorio que tengan en cuenta las particularidades de cada lugar, su historia y los vínculos espaciales establecidos entre la naturaleza y el hombre. En este sentido, los estudios regionales y los paisajes culturales resultan conceptos clave para el análisis de las transformaciones territoriales entendidas como resultado de la interacción de sus componentes ambientales y culturales.

La planificación territorial se ha modificado de manera no lineal en diferentes momentos de su desarrollo, a partir de continuidades y rupturas que han dado lugar a nuevos planteamientos y nuevas concepciones, pero a su vez también generando nuevas miradas en torno a nociones anteriores. Es así que, en las últimas décadas, existe una relectura del concepto de paisaje cultural; pues, el paisaje constituye la identidad de la región, la expresión de la memoria a modo de un proyecto abierto, dinámico, que se enriquece sucesivamente (Sabaté, 2002, 2008b; Nogué, 2008). De este modo, el ordenamiento no se concibe simplemente desde el punto de vista físico-espacial del territorio sino que se aborda desde el concepto de paisaje como expresión de una cultura a partir del espesor que le precede y que confluye en un determinado ambiente. Territorio entonces, no concebido solo como un simple dato permanente e inmutable, sino también como resultado de un continuo proceso de transformación, un sistema complejo en continua evolución (Corboz, 1983).

El territorio como almacén cultural no solamente es generador de valores, sino de memoria y de identificación. A su vez, la valorización de las componentes culturales permite fortalecer la identidad como también así contribuir a la sostenibilidad socio-política del mismo. Es así que, el paisaje donde se desarrolla la vida de los habitantes es algo que comienza a visualizarse como condición necesaria, aunque no suficiente, para comprender un sistema territorial (Carta, 1999). En este sentido, el proyecto territorial, basado en el reconocimiento del paisaje cultural, se entiende como la estrategia más adecuada para la ordenación integrada del espacio metropolitano.

El presente artículo aborda el estudio de la ribera metropolitana de Rosario -Argentina- a través de una visión compleja y mediante la productividad del enfoque descripto. Señalamos la singularidad de este trabajo en relación a un estado de los estudios signado por miradas parciales sobre esta problemática. Es decir, se parte de comprender al territorio como un sistema complejo y dinámico caracterizado por la multiplicidad de variables que interaccionan en el mismo. De este modo, se plantea una interpretación integral del paisaje fluvial, recuperando las distintas marcas que a lo largo del tiempo han interactuado en este territorio, articulando su pasado, su presente y su futuro. Es a través del análisis de las formas originarias y de los procesos de construcción del territorio, como resultado de relaciones económicas, sociales y de orientaciones culturales, que permite aportar nuevos códigos de descripción sobre las transformaciones del frente costero metropolitano (Martínez de San Vicente, 2005). Se trata precisamente de integrar, dialogar, complementar diversas miradas y enfoques a fin de asumir la complejidad territorial actual. Podemos citar algunos ejemplos desarrollados en las últimas décadas bajo estas premisas, donde la identidad territorial constituye el

eje de la intervención, ponderando las especificidades y las marcas históricas de cada lugar. Resulta representativa la experiencia del Emscher Park en la región industrial de la cuenca del Ruhr en Alemania, como también así, los planes directores urbanísticos de las colonias industriales del río Llobregat y del patrimonio industrial del Ter y Freser -en Cataluña-, donde los vestigios de su rica historia y el estudio atento de la forma del territorio constituyen las bases de un nuevo desarrollo regional.

La ribera del Área Metropolitana de Rosario -AMR- resulta un caso representativo que permite ilustrar la variedad de procesos que intervienen en la transformación de los frentes costeros en las últimas décadas. Los procesos productivos vinculados a ésta, constituyen componentes fundamentales en la conformación de la estructura metropolitana desde sus orígenes y sus marcas -tanto las desgastadas como las vigentes- continúan siendo activas en los procesos contemporáneos que toman lugar en la región.

Se parte de la hipótesis de que el abordaje del estudio territorial de la ribera del AMR, desde una perspectiva que comprenda la compleja interacción de los diferentes componentes que integran el palimpsesto territorial, permite producir nuevas interpretaciones que contribuyen a la configuración de un desarrollo más equitativo, integral y sostenible. De manera que, la noción de paisaje cultural resulta un concepto integrador que nos permite interpretar la situación actual del territorio costero como resultado de la interacción entre diversas capas históricas, naturales y culturales, a fin de comprender y fortalecer la identidad de esta ribera metropolitana.

La metodología empleada consiste en un análisis multicapas, a través del cual se permite abordar la complejidad territorial, ya que, las diversas capas estudiadas mantienen entre sí una interrelación intrínseca entre los procesos naturales y culturales. Según explica Joaquín Sabaté (2010) es fundante en este tipo de análisis la obra de Ian McHarg (1967) *Design with nature*, dado que la misma nos enseña a destejer el territorio para volver a tejerlo, es decir, a descomponerlo en capas para comprenderlo mejor desde una mirada atenta a sus múltiples componentes. Es fundamental, en este estudio, que ninguna de las capas por sí solas determina el destino del territorio, sino que las directrices de acción son pautadas por la interrelación de las mismas a partir de las distintas escalas de aproximación. En palabras de McHarg (2000: 115), los mapas resultantes de esta metodología se asemejan más a mosaicos territoriales, “pues son el resultado de pedir al terreno que manifiesten propiedades discretas que, al superponerlas, ponen de manifiesto una gran complejidad. Pero esta es la verdadera complejidad de la oportunidad y de la limitación (...) porque no estamos acostumbrados a percibir la verdadera diversidad del medio natural, ni a responder, con nuestros planes, a esta diversidad”. En este sentido, en el presente trabajo se realiza una lectura interrelacionada de tres grandes capas<sup>1</sup>: la matriz física, el soporte infraestructural, y los asentamientos y actividades. Las mismas, además de encontrarse articuladas entre sí de manera permanente y continua, se ordenan en una cuarta capa que resulta ser la estructura de los recursos culturales. La elección, distinción y separación de las mismas nos permite conocer los principios de la estructura territorial, permitiendo así establecer relaciones directas entre ellas para poder identificar las especificidades del propio territorio. Es así que, el análisis de las diversas capas presentes en el territorio nos permite una comprensión integral de los distintos atributos existentes del lugar, siendo sensible a sus valores y aptitudes.

## 2. UNA MIRADA HACIA EL FRENTE COSTERO ROSARINO

El AMR se ubica al margen del río Paraná en la provincia de Santa Fe, Argentina. La ciudad de Rosario es cabecera de dicha aglomeración y se sitúa a 360 km al noroeste de Buenos Aires -la capital nacional-. La denominación de área metropolitana utilizada en este trabajo se refiere a una región con lógicas y dinámicas propias que presenta gran complejidad y se encuentra en

permanente interrelación, tanto con las localidades que la conforman, como a su vez con otras regiones que están estructuradas a escala nacional e internacional -principalmente en el marco del MERCOSUR- (Rofman, 1971).

En este trabajo se estudia el AMR a partir de los paisajes del agua, ya que la presencia del río Paraná ha sido elemento fundacional de toda la región en conjunto a un gran número de arroyos y ríos que le han dado como nombre original: “Pago de los Arroyos” hace más de dos siglos. No obstante los cambios, el agua continúa siendo hoy protagonista principal del área. Esta ribera resulta catalizadora de diversas transformaciones sociales y económicas, como a su vez resulta eje articulador de múltiples relatos y visiones de la ciudad y su región (Cicutti, 2007).



**Figura 1: Sector de estudio AMR**

Fuente: elaboración propia a partir de imagen de Google Earth.

El sector de estudio se encuentra constituido por las localidades de: Timbúes, Puerto General San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Granadero Baigorria, Rosario, Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Pueblo Esther, General Lagos, Arroyo Seco y Fighiera. (Ver figura 1).

El frente costero se interpreta como patrimonio colectivo, donde sus habitantes experimentan un paisaje vinculado estrechamente con el agua. El Paraná resulta actor principal en el imaginario colectivo, encontrándose presente en el deseo de una íntima relación entre el agua con la trama social y urbana. Históricamente ha sido el espacio elegido desde el punto de vista económico-productivo, pero también por artistas, pobladores, viajeros; en fin, con el imaginario social y es a través de éste que se mezcla con las trazas ferro-portuarias e industriales generando múltiples miradas que producen nuevas significaciones tanto en la cultura como en el paisaje. A continuación

abordamos el análisis de las capas mencionadas en la introducción: La *primera capa*: condiciones naturales y morfológicas del territorio; la *segunda capa*: redes de infraestructura -transporte, telecomunicaciones, entre otras-; en la *tercera capa* se analizan las relaciones entre los asentamientos y actividades -entre los diversos usos del suelo-; y finalmente la *cuarta capa* resulta condensadora de las primeras tres, al integrar y articular la componente cultural.

## 2.1. La matriz física

La matriz fluvial resulta componente esencial de este territorio. El Paraná - nombre guaraní que significa “pariente del mar”- es causa principal del surgimiento de Rosario como ciudad-puerto. Justamente el puerto resulta generador de múltiples actividades comerciales, industriales, de servicios y, en definitiva, del crecimiento de la ciudad y su área de influencia. El agua se constituye así en protagonista de toda el área, siendo agente conformador de la misma. Además del mencionado Paraná, completan el llamado “paisaje del agua”: el río Carcarañá y los arroyos San Lorenzo, Ludueña, Saladillo, Frías, Seco y Pavón. De este modo, el agua es testigo de tantas actividades fluviales como discusiones ocasionadas en torno a las mismas durante más de dos siglos. Actividades y debates que han forjado -y continúan forjando- la voz de la ciudad.

Como plantea Oscar Mongsfeld (1983) el factor desencadenante del vertiginoso crecimiento de la Pequeña Villa del Rosario, devenida en Ciudad del Rosario, se debe indudablemente al impulso portuario resultado de determinadas condiciones geo-políticas trascendentales, imprimiendo de este modo la condición esencialmente “porteña” de su población. Entonces, el puerto, en conjunto con la estructura ferroviaria, modifica el paisaje urbano posicionando a Rosario en el mercado mundial y atrayendo la instalación de numerosas industrias y enclaves productivos a lo largo de su ribera.

La morfología de la costa es sujeta a una profunda y vertiginosa transformación a través de los años. Tanto sus cursos como sus cuencas son modificados profundamente por la acción del hombre, ya sea por la implantación de cultivos, canalizaciones y/o rectificaciones. De manera que, los mismos experimentan transformaciones sobre sus características estructurales y funcionales (Puey, 2008). A su vez, existe otro componente hidrológico importante: los humedales. Los mismos sustentan una gran biodiversidad, sumado a que favorecen tanto a la regulación de inundaciones y sequías como al aprovisionamiento de agua dulce. Es de remarcar, además, que este sector se ubica dentro del Sistema Acuífero Guaraní que constituye uno de los reservorios de agua dulce más importantes del mundo.

El frente ribereño presenta características geológicas y topográficas excepcionales que favorecen las actividades portuarias e industriales. Las barrancas de gran altura e importante calado del río confieren características de puerto natural. A su vez, la serie de bajadas naturales y las características del propio Paraná -el cual alberga una importante fauna ictícola- atrae a poblaciones ribereñas de pescadores que se asientan en la costa del río. Asimismo, el AMR forma parte de la llanura pampeana que posee tierra de gran riqueza, siendo este factor causa de su temprana explotación agrícola y ganadera. La condición tan favorable de clima y suelo para tareas agropecuarias atrae así a las primeras corrientes migratorias.



**Figura 2: Matriz física AMR.**

Fuente: elaboración propia.

Actualmente, podemos identificar diferentes grados de antropización en este frente metropolitano. Como vemos en la figura 2 existen marcadas diferencias en la conurbación:

1. Desde Puerto General San Martín hasta Villa Gobernador Gálvez se evidencia una continuidad urbana prácticamente ininterrumpida;
2. al norte, desde la desembocadura del arroyo Carcarañá hasta Puerto General San Martín -que corresponde a la localidad de Timbúes- existe una fuerte presencia de suelo rústico,
3. desde Villa Gobernador Gálvez hasta Fighiera, también hay fuerte presencia de tierra rural, no llegando a configurar un continuo urbano sino que se presentan grandes áreas rústicas entre las distintas localidades<sup>2</sup>. Es así que, se evidencian grandes áreas expectantes o de oportunidad a lo largo de todo el corredor como sucede por ejemplo con las casi 50 hectáreas destinadas al futuro Parque Regional de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria<sup>3</sup> situado en el límite de las localidades de Granadero Baigorria y Rosario, como también el Parque Regional Sur entre las localidades de Rosario y Villa Gobernador Gálvez.

Vemos que la matriz ambiental, originalmente asociada a un complejo sistema de relaciones sinérgicas entre hombre/naturaleza, con el transcurrir de las décadas del siglo XX tiende a



desvincularse frente a los procesos de metropolización. El “territorio se libera”, es decir, se produce una liberación progresiva de los límites territoriales generando un distanciamiento entre poblamiento humano y ambiente. Se conduce, entonces, a tratar al mismo como mero soporte de funciones (Magnaghi, 2011). De manera que, la riqueza y valor original sobre el que se sustenta el crecimiento regional tiende a destruirse convirtiéndose en un obstáculo para el desarrollo. La desunión que se sucede de los componentes agrícolas, urbanos, fluviales, productivos y recursos ambientales constituye una especie de desarraigo entre los mismos como también en relación a la historia del lugar. Por lo cual, es necesario respetar sus características y reglas intrínsecas para poder así reintegrar y compatibilizar sus diversos requerimientos atentos a la vocación territorial. La gestión integrada y la valorización de las particularidades de estos fragmentos -originalmente configuradores de transformación regional- permiten poner en valor nuevamente los diversos recursos territoriales presentes en esta franja costera.

## 2.2. Componentes infraestructurales metropolitanas

Como planteábamos anteriormente, la ciudad de Rosario y su área metropolitana se desarrolla en torno a las infraestructuras portuarias y ferroviarias. La mayoría de las localidades que comprenden el sector de estudio tienen su origen en relación a las mismas. Sin embargo, las diversas vicisitudes económicas, especialmente en la segunda mitad del siglo XX, ocasionan un intenso proceso de reestructuración del sistema ferroviario. En la actualidad, se ha eliminado prácticamente todo el servicio interurbano de pasajeros<sup>4</sup> disminuyendo considerablemente la cantidad de ramales y kilometraje de la red ferroviaria -siendo explotada en forma casi exclusiva para servicios de carga-.

El AMR resulta nodo estratégico para un gran porcentaje de transporte de mercancías en la Argentina dada su conexión con los principales puertos del litoral fluvio-marítimo, revelando así su importancia estratégica dentro del esquema ferroviario nacional (Cafarell Et. Alt., 2008). Además, en los últimos años, se produce un incremento de producción a transportar hasta las terminales portuarias. Este sistema de puertos es uno de los más importantes del país, estando integrado por un gran conjunto de terminales comerciales graneleras y aceiteras -tanto de gestión pública como privada-. Este cordón portuario se extiende a lo largo de todo el sector de estudio y presenta importantes instalaciones e infraestructuras.

Se evidencia un fuerte sistema lineal en sentido norte-sur, paralelo a la ribera del Paraná. Al sur podemos identificar: la red ferroviaria del FFCC Nuevo Central Argentino -ex Mitre-, la Ruta Provincial N°21, la autopista Rosario-Buenos Aires. Mientras que al norte: la red ferroviaria del FFCC Nuevo Central Argentino y del FFCC General Belgrano S.A se complementan con la Ruta Nacional N°11 y la autopista Rosario-Santa Fe. Sin embargo, esta estructura lineal se vincula con el resto del territorio mediante: la Ruta Nacional N° 34, Ruta Nacional N°9, Ruta Nacional N°33, Ruta provincial N°14, Ruta provincial N° 18 y la autopista Rosario-Córdoba. Asimismo, todas estas rutas convergen en la Ruta Nacional AO12. Sin embargo, a pesar de esta densa red infraestructural, en aquellas localidades donde se encuentra el mayor número de instalaciones industriales y portuarias se evidencia una saturación en el sistema de movilidad como a su vez conflictos por la existencia de tránsito pesado.

Esta problemática ocasiona deterioros tanto ambientales como de la calidad de vida de sus habitantes. Por lo cual, en las últimas décadas, se instala la necesidad de reformular el sistema de movilidad. Una de las respuestas formuladas es el Plan Circunvalar Rosario, que consiste en un programa de ordenamiento de transporte de cargas terrestres mediante una adecuación de la red ferroviaria y sus accesos a las terminales industriales y portuarias del AMR, disminuyendo así las problemáticas relacionadas a las áreas urbanizadas.

El proyecto se conforma por una serie de obras ferroviarias y viales. La más importante consiste en la creación de un corredor ferroviario en forma de anillo con traza paralela a la Ruta Nacional

AO12 que funcionará como punto de convergencia de los ramales que actualmente confluyen en la ciudad cabecera.



**Figura 3: Infraestructura AMR**  
Fuente: elaboración propia.



**Figura 4: Plan Circunvalar**  
Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Municipalidad de Rosario.

A su vez, es de remarcar que dentro de Rosario se permitirá recuperar amplias áreas para nuevos usos. Otro de los componentes principales de infraestructura regional es el Puente Rosario – Victoria, inaugurado en el año 2003, conformado por un puente principal construido sobre el río Paraná, viaductos de acceso y doce puentes en la zona de islas. El mismo resulta vital para la conexión del Corredor Bioceánico, fortaleciendo a Rosario y su región como nodo estratégico del MERCOSUR. Se potencia así el complejo industrial, portuario, agrícola-ganadero y turístico del Área Metropolitana de Rosario. (Ver figuras 3 y 4).

No obstante, el AMR también presenta discontinuidades y rupturas, ya que si bien resulta uno de los sectores que ha tenido mayor crecimiento económico en las últimas décadas, parte de la población carece de infraestructuras y equipamientos básicos. A su vez, se evidencia una deficiencia en el manejo de los residuos sólidos urbanos, presentando insuficiencias sociales y técnicas que impactan en el bienestar de la población. Existe un inadecuado manejo de los residuos durante la recolección, el transporte y reciclado, provocando contaminación de agua, aire y tierra -con sus respectivos impactos negativos en el ambiente-. No se presentan suficientes controles sobre los residuos industriales peligrosos y además se estima que el 30% de los residuos sólidos no son recolectados y se abandonan en baldíos y calles<sup>5</sup>. Existen muchos basurales a cielo abierto,

especialmente sobre las márgenes de los arroyos, como en cercanía de áreas residenciales. Al mismo tiempo, se presenta una inadecuada estructura de saneamiento ambiental con deficiencias de agua potable, desagües cloacales y tratamiento de efluentes. Resulta indispensable asegurar un servicio más adecuado al conjunto del territorio abogando una mayor equidad en el acceso a servicios educativos, de salud, como a la provisión de infraestructuras básicas.

Podemos sintetizar que existen notables desajustes en el sistema estructural, acentuando considerables problemas de conectividad entre los diversos núcleos urbanos. Es necesario introducir mejoras en la lógica funcional de las redes metropolitanas a fin de redefinir la trama vial y ferroviaria básica para reconfigurar un servicio adecuado y de conectividad equitativa a toda la región. Todavía existen discrepancias entre la movilidad de pasajeros y de mercancías presentando un desajuste entre ambos, se requiere así, articular y modernizar ambos sistemas. A su vez, hay una gran heterogeneidad e inequidad en cuanto a la distribución de infraestructuras entre las diversas localidades del AMR. Por lo cual hay que asegurar, tanto un desarrollo homogéneo, como también la articulación equilibrada entre los mismos y la matriz ambiental.

### 2.3. Asentamientos y actividades

Este sector constituye un cordón industrial que, junto con el de La Plata, compone la mayor concentración industrial del país. Concentra actividades relacionadas con industrias petroquímicas, alimenticias, siderúrgicas, frigoríficas, papeleras, textiles, aceiteras, metalmecánicas, automotrices, entre otras. La formación del mismo data de finales de siglo XIX y su proceso de conformación incide en la configuración del área metropolitana. Los procesos productivos vinculados a esta ribera resultan componentes claves en la conformación de la estructura metropolitana del sector y sus marcas -tanto las desgastadas como las vigentes- continúan siendo activas en los procesos contemporáneos que toman lugar en la región. La historia de los procesos económicos-productivos del AMR puede diferenciarse en diversas etapas, las cuales se reconocen:

1. Desde los orígenes del área hasta finales del siglo XIX. Este período constituye, según lo denomina Alejandro Rofman (1971), como “el nacimiento de la economía regional”. Dada la privilegiada ubicación estratégica de Rosario, en relación al territorio nacional, junto a sus instalaciones portuarias y a una progresiva extensión ferroviaria, la disposición de la libre navegación de los ríos interiores y las posteriores leyes de tarifas diferenciales que constituyen el perfil de la estructura productiva del área; la ciudad se posiciona como uno de los principales nodos del mercado nacional de exportación de productos agropecuarios en el mercado mundial.
2. La etapa que comienza a principios del siglo XX, en la que se consolida el sistema económico del área y que finaliza con la crisis mundial de la década de 1930. En la misma, a pesar de que la economía de la región sigue caracterizándose por la exportación de productos de origen agropecuario, el acontecimiento de la primera guerra mundial permite que se desarrollen ciertas actividades de transformación de materias primas.
3. El período caracterizado por la sustitución de importaciones, que termina a principios de la década de 1950. En el mismo, la crisis mundial de la década de 1930 desencadena un proceso económico que se traduce en un crecimiento industrial nacional, cobrando gran porte la ciudad de Rosario y sus localidades aledañas. Se refleja en este período el gran desarrollo industrial del departamento San Lorenzo, principalmente con la instalación de la destilería de YPF en el año 1937, que modifica radicalmente la estructura productiva del sector.
4. A comienzos de la década de 1950 se produce una etapa de readaptación de economía nacional - que se refleja en la regional-, caracterizada 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. Constituye así,

una etapa de proceso de industrialización debido al arribo de capital internacional que conduce al fortalecimiento del eje industrial norte del AMR como uno de los principales cordones industriales del país.

5. Período que comienza con la dictadura, en el año 1976, cuyo modelo económico nacional conduce a un complejo proceso de reestructuración económica, modificando el fuerte perfil productivo y llevando a una crisis profunda al cordón industrial del sur de la provincia de Santa Fe. Se sumerge al territorio nacional en un prolongado proceso de crisis y recesión, profundizado en el período siguiente. El mismo se traduce en cierres de industrias y elevados índices de desocupación.
6. Etapa que comienza con la democracia en 1983 hasta la actualidad. Se produce en la misma una serie de transformaciones estructurales con diferentes repercusiones en toda la ribera metropolitana de Rosario. El retorno de la democracia en este año marca un punto de inflexión en nuestra historia nacional, resultando también determinante en el estudio del área metropolitana de Rosario. Los primeros años posteriores a 1983 reflejan un proceso de transición en relación al régimen dictatorial anterior, hasta el año 1991 caracterizado por la implementación de la Convertibilidad. De este modo, a partir de la década de 1990 se produce un profundo proceso de reestructuración económica y reconversión en el sector financiero que se acentúa después de la crisis de 1994. Posteriormente se sucede otro proceso de reestructuración en el 2002 con la devaluación del peso argentino junto con otras medidas de reconfiguración económica que modificaron nuevamente el escenario económico, permitiendo la recuperación de la competitividad. Se inicia de este modo una nueva etapa de crecimiento de las actividades industriales, al aumentar los índices de empleo relacionados al sector -aunque no se ha traducido aún en una significativa mejora de la calidad de vida por parte de la población-.

En el ámbito regional, la constitución del MERCOSUR, en 1991, plantea nuevas posibilidades a la región del Gran Rosario. El área presenta una ubicación estratégica en relación al corredor bioceánico central este-oeste y se intensifica a su vez su conectividad regional e internacional con la inauguración, en el año 2003, del puente Rosario-Victoria. Es así que, la ribera del AMR se encuentra en un profundo proceso de reestructuración y transformación de sus formas de producción. Las repercusiones de los diversos cambios que tomaron lugar desde el comienzo de la democracia resultaron muy distintas en las diversas localidades del sector de estudio, demarcando una pronunciada heterogeneidad económica en toda el área.

El sector norte constituye la franja ribereña con mayor radicación de industrias y terminales portuarias, mayormente en el rubro de cerealeras, petroquímicas y metalmecánicas. En los últimos años, el mismo presenta un gran crecimiento de la actividad económica, presentando un desarrollo exponencial de capacidad productiva. El sector ribereño de Rosario, como explicaba anteriormente, se constituye como una sucesión de parques y áreas recreativas desde el límite con Granadero Baigorria hasta la Estación Fluvial, en la franja central de la ciudad. La franja ribereña que se encuentra al sur, entre esta estación y el límite con Villa Gobernador Gálvez, constituye un tramo netamente portuario.

El sector sur del AMR presenta una mayor diversidad funcional, en relación a los sectores anteriores. Si bien posee un gran número de industrias y terminales portuarias, éstas se encuentran en proporción similar a las áreas residenciales y recreativas. En Villa Gobernador Gálvez se destaca la presencia de frigoríficos -por ejemplo SWIFT y Paladini-, como también industrias mayormente del rubro metalúrgico. Esta localidad junto a Alvear se caracterizan por presentar una alta concentración de industrias, mientras que Pueblo Esther se identifica como centro residencial -principalmente de viviendas de fin de semana- y recreativo. En cambio, en General Lagos y Arroyo Seco, se evidencia la presencia de componentes productivas como también de áreas residenciales de



calidad -demarcando un uso mixto-; mientras que la localidad de Fighiera presenta un perfil predominantemente rural.

Dada esta gran contigüidad de formas de ocupación, se evidencia una gran conflictividad entre la relación de usos productivos, recreativos y residenciales. Por un lado, nos encontramos con sitios especializados, modernizadores y competitivos, mientras que por el otro, existen lugares que funcionan por fuera de los subsistemas orientados al mercado mundial. En las últimas décadas, se evidencia la aceleración del proceso de marginación como también de exclusión social de amplios sectores de la sociedad. Se incrementa la población que pasa a vivir en los denominados asentamientos irregulares, una modalidad de ocupación que en lugar de reducirse se incrementa cada año.



**Figura 5: Usos del suelo**

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Observatorio del AMR del CURDIUR.

Se presenta una conflictiva relación entre el uso del suelo y la propiedad de la tierra, como también se presentan, en estos asentamientos, deplorables condiciones de hábitat. Los riesgos ambientales y la vulnerabilidad que se observa en fragmentos de la ribera del AMR, presentan características específicas vinculadas a determinadas actividades y condiciones socioeconómicas, como también se encuentran subordinadas a determinadas condiciones topográficas del territorio. Muchos de estos asentamientos costeros se encuentran localizados en áreas de barrancas con problemas de erosión, peligros de derrumbes o peligro de inundación; otros se encuentran al borde de los arroyos

altamente contaminados, presentando la mayoría de ellos ausencia de servicios e infraestructuras. Se evidencia así la necesidad de una visión integral y articulada que asuma la complejidad del territorio, contemplando la multiplicidad de capas que lo componen. (Ver figura 5).

En síntesis, existen diversos ámbitos funcionales en el frente territorial metropolitano que presentan diferentes lógicas, tendiendo en gran parte a desvincularse entre sí y con el territorio. Esto conlleva a fortalecer la incertidumbre sobre la evolución de las diferentes formas de ocupación, cuyas transformaciones tienden a ser contradictorias entre sí. Desde el punto de vista urbano es necesario fortalecer las políticas que aboguen a la cohesión social, como también articular territorialmente los enclaves productivos con las áreas residenciales y recreativas -actualmente inconexas-.

#### 2.4. Paisaje y recursos culturales

Esta ribera, a pesar de su fuerte identidad ferro-portuaria e industrial, desde las primeras décadas del siglo XX ya es llamada a conformar un sistema paisajístico. Gran parte de la sociedad comienza a reclamar una reconquista del río en torno a fines recreativos, libre de aquellas instalaciones industriales y ferro-portuarias. La costa entonces, esa zona ambigua donde predominaban la acumulación de rieles, grúas, galpones y chimeneas comienza a ser vista como escenario imprescindible y eje articulador de equipamiento urbano orientado al disfrute del agua, el aire, el sol, la contemplación paisajística y la socialización de todas las clases (Adagio, Rigotti, 2008).

De este modo, con el transcurrir de los años, el cambio en las condiciones económicas que ponen en crisis el sistema ferro-portuario ocasiona que las instalaciones históricas en la costa central de la ciudad – en gran parte desafectadas- se perciban como una barrera entre la ciudad y el río. Es así que, comienza a resonar popularmente que Rosario se encuentra a “espaldas del río”. No obstante, es a partir de la recuperación de la democracia en 1983 que comienza a restaurarse el vínculo entre la ciudad con el Paraná, en torno a una condición distinta de acceso al mismo. Se prevén nuevos usos, especialmente vinculados a la recreación y a la construcción de una nueva fachada sobre el río, convirtiendo dicho frente en un ámbito recreativo de uso público<sup>6</sup>.



**Figura 6: Refuncionalización Silos Davis en MACRO.**  
Fuente: elaboración propia.

De esta manera, la ribera central de la ciudad de Rosario es refuncionalizada, resultando las instalaciones productivas obsoletas en elementos primarios esenciales para la revalorización de la costa. Se manifiesta así una fuerte carga identitaria de la memoria colectiva de los rosarinos. Se desarrolla una nueva relación entre la ciudad y el río, a partir de la recuperación de la histórica ribera productiva de Rosario a través de una continuidad de edificios restaurados y nuevos espacios recreativos.

A lo largo de este frente ribereño central de la ciudad se recuperan múltiples enclaves productivos vinculados a la historia, la identidad y la cultura ferro-portuaria de esta región. Son ejemplo de esto: la refuncionalización de los antiguos Silos Davis -ex planta de acopio de granos- y la creación en el mismo del Museo de Arte Contemporáneo de Rosario -que se inaugura en el año 2004- (figura 6); la puesta en valor de la Estación Rosario Norte, ahora Secretaría de Cultura y Educación de la Municipalidad de Rosario y la rehabilitación y transformación de la antigua Estación Rosario Central en un gran complejo en el que se ubica el Distrito Municipal Centro.

Estas transformaciones producen una importante revalorización urbana, suturando la memoria de los enclaves productivos con usos recreativos y culturales mediante la apertura y continuidad del borde costero del río Paraná, desde el proyectado Parque de la Cabecera de Rosario hasta el área de la Zona Franca de Bolivia, reposicionando a la ciudad como polo atractivo de turismo.

El sector norte del AMR no comparte la misma suerte, ya que el mismo se encuentra altamente fragmentado a través de diversos usos, mayormente incompatibles entre sí. Sin embargo, resulta un sector de gran potencial ya que cuenta con un gran espesor de componentes patrimoniales productivas, culturales y naturales. Algunas de las cuales se encuentran en desuso, olvidadas o casi borradas a partir de las nuevas tecnologías, otras aún activas, pero que a pesar de ser componentes identitarias generan rechazo por parte de los pobladores debido a que generan contaminación ambiental o fragmentación urbana.

A su vez, muchos de los edificios de alto valor patrimonial se encuentran deteriorados, mientras que otros revalorizados están aislados y desconectados entre sí. Una situación similar ocurre con las fiestas populares y las rememoraciones históricas, que en su mayoría sólo alcanzan difusión local, a pesar de constituir componentes de alto valor cultural para toda la región. Este sector, a pesar de su alto grado de antropización, presenta grandes sectores valiosos de patrimonio natural, por ejemplo bajadas naturales y grandes arboledas en instalaciones privadas –como el bosque de eucaliptus en Celulosa-.



**Figura 7: Estación de ferrocarril en Alvear**  
Fuente: elaboración propia.

En cambio, el sector sur presenta un menor grado de conurbación brindando un paisaje de gran diversidad con abundante vegetación autóctona, bañados, saltos de agua y humedales. Esta franja

costera presenta un componente natural de gran importancia que en conjunto con las marcas históricas originarias de la creación de estos poblados constituyen un paisaje cultural propio que debe ser preservado y valorado.

Tal es el caso de las estaciones de FF.CC de las diversas localidades. Gran parte de las mismas resultan huellas fundacionales de los diversos poblados, que en su mayoría, son recuperadas por los municipios y comunas de cada localidad y refuncionalizadas en edificios municipales. Éstas constituyen elementos significativos de la memoria histórica del lugar (figura 7). Sin embargo, también se presentan componentes productivos, industriales y portuarios que constituyen hitos singulares de identidad regional, ya que gran parte de los mismos resultan elementos primarios de estructuración territorial.

No obstante, el conjunto de este paisaje del agua se encuentra amenazado en torno a una serie de problemáticas relacionadas a un latente colapso ambiental. Se presenta una alta densidad de instalaciones industriales contaminantes, un inadecuado tratamiento de residuos por parte de las industrias, un creciente aumento del tráfico de cargas vial y fluvial, gran contaminación atmosférica asociada a la dispersión de partículas vinculadas al transporte. También así, desigualdades en la distribución de la riqueza presenta una gran influencia en la ocupación del territorio y una gran presión sobre el ambiente (Puey, 2008).

Asentamientos irregulares en las barrancas y ribera baja, avances industriales y residenciales -mayormente barrios cerrados- sobre componentes de alto valor ambiental, conflictividad en la diversidad de los usos del suelo -gran proximidad en usos productivos, residenciales y recreativos- genera a su vez una gran vulnerabilidad ambiental y alta contaminación en tramos de la costa del Paraná como también en los bordes de los diferentes arroyos. Por lo cual, es necesario establecer políticas de protección y valoración del frente costero, ya que constituye un área de gran potencial y de gran calidad ambiental. A su vez, existe una creciente erosión de las barrancas y destrucción de la biodiversidad, sumado a una latente debilidad institucional para lidiar con dichos problemas ambientales, con mínimos resguardos y controles (Rigotti, Heredia, 2007). Tal como se refiere en el informe GEO Área Metropolitana de Rosario (2008:69), “la situación actual empeora debido a la existencia superpuesta de jurisdicciones legislativas y ejecutivas, como de órganos administrativos que contribuyen a la descoordinación, inoperancia y multiplicación de las fisuras por los que se filtran hechos graves de expoliación ambiental”.

El paisaje resulta eje estructural en la lectura de las diversas capas que componen el territorio, clave de articulación entre las diferentes componentes espaciales y temporales. El paisaje posee significados históricos, naturales y funcionales en su organización tangible, como también en sus referencias culturales y sociales -en sus identificaciones, valores, mitos, literatura, entre otras-. Tanto los acontecimientos naturales como sociales a lo largo del tiempo forman un documento con muchas capas que se graban en el paisaje, revelándose en el mismo las huellas heredadas de los diferentes modos de vida que actuaron en éste. Se encuentra latente toda la información de las diferentes “miradas” acumuladas a lo largo del tiempo de aquellos que lo han vivido y justamente configurado (Martínez de Pisón, 2009).

El paisaje entonces puede leerse como un dinámico código de símbolos que nos habla de la cultura de toda su historia -su pasado, su presente, como también de su futuro-, ya que cada cultura en cada momento histórico realiza sus propias interpretaciones sobre el paisaje en general como ante ciertos elementos significativos de éste. Al mismo tiempo, en dicha cultura se realizan distintas lecturas del paisaje en relación a los diferentes grupos sociales que existen en los pliegues de su territorio (Nogué, 2008). Los recursos culturales constituyen un elemento fundamental de articulación, de modo tal que, la utilización de los mismos permite mejorar la calidad de los ambientes urbanos y



rurales, como así también, vincular el patrimonio cultural y las redes de espacios naturales (Sabaté, 2010b).

El paisaje del agua constituye la expresión de la identidad de la región. El río Paraná se constituye como un corredor cultural a través del cual se evidencian numerosas y valiosas marcas, tanto físicas como imaginarias, articuladas a través de los diferentes estratos temporales, potenciando su memoria e identidad. Se manifiesta así la necesidad de una comprensión integral del paisaje fluvial, recuperando las distintas marcas que a lo largo del tiempo han interactuado en este territorio, articulando su pasado, su presente y su futuro.

Es relevante recuperar aquellas huellas que subsisten de los procesos territoriales desaparecidos, ya que el paisaje no resulta un campo de acción abstracto sino que es el resultado de una estratificación muy larga y muy lenta que es necesario conocer para tratar de modificar. Se restituye al territorio una densidad que estaba olvidada, recobrando una mayor dimensión, a fin de que el conocimiento y comprensión de dichas marcas nos permita transformar el territorio de una manera más inteligente (Corboz, 1983). Sin embargo, estamos ante un gran desafío debido a la complejidad y a las diversas escalas transversales de intervención, de la variedad de intereses y actores involucrados, pero sobre todo de la importancia de identidad e imagen del patrimonio y de sus valores culturales (Cabral, Martínez de San Vicente, 2005). Resulta fundamental utilizar la combinación de distintas escalas técnicas, cognoscitivas, espaciales y temporales, combinándolas y entrecruzándolas entre sí, a fin de poder mirar de una manera más potencial la encrucijada del territorio.

### 3. CONCLUSIÓN

El estudio, análisis e interpretación de las capas presentes en el territorio nos permite identificar los diversos atributos y aptitudes existentes en el mismo, a fin de comprender cuales directrices de transformación del ámbito metropolitano conducen al fortalecimiento de la vocación territorial y cuáles tienden a anular la identidad del lugar. Existe, de este modo, una pugna de ambiciones sectoriales por sobre una dirección metropolitana integrada que oriente hacia una mayor equidad territorial. Vemos en el análisis de la matriz física que la componente fluvial, estructuradora de la región desde sus orígenes, es relegada y se encuentra sujeta a una profunda degradación debido a la presencia de diversas actividades conflictivas que se desarrollan en el territorio. A su vez, la tierra industrial y urbana<sup>7</sup> se incrementa por transformación de tierra agrícola, la cual, en las últimas décadas, es sometida a cultivos intensivos que ocasionan la pérdida de su riqueza y capacidad natural. En el estudio de las infraestructuras identificamos marcados desajustes en la ordenación de las mismas, ocasionando fuertes complicaciones en relación a la movilidad de cargas y de pasajeros, principalmente en el congestionamiento de la red viaria, mientras se encuentra ociosa la mayor parte de la estructura ferroviaria. Esta última podría re-utilizarse a fin de liberar la infraestructura vial y lograr así un mejor nivel de conectividad metropolitana. En cuanto al análisis de los asentamientos y las actividades, se destaca la existencia de una marcada conflictividad entre los diversos usos - productivos, recreativos y residenciales-, denotando una gran inequidad en las condiciones de hábitat existentes en el Gran Rosario.

A su vez, identificamos que el desarrollo de diversos proyectos territoriales, atentos a las marcas históricas, permiten ponderar su historia como también las diversas particularidades presentes en el territorio. La interpretación del paisaje y los recursos culturales resulta esencial para la revalorización del lugar de pertenencia colectiva, a fin de poder ligar los diversos fragmentos a una idea compartida, como también valorar las diferentes huellas construidas a fin de vincular el proyecto de futuro, ya pasado, a un proyecto de futuro hoy presente. En este sentido, la revalorización del patrimonio existente nos permite decodificar nuestra propia historia urbana. Resulta a través de estos vestigios que se perciben, no sólo las huellas físicas materiales, sino

también el imaginario colectivo base de nuestra identidad; aquel código genético que nos unifica y nos distingue frente a los otros, de aquello que fuimos y que somos, que seguimos construyendo a pesar de todo. Los diversos componentes, culturales y naturales, a lo largo de este frente costero resultan parte fundamental de la historia y la cultura de este territorio.

De este modo, se requiere interpretar aquellos elementos de valor y darles lugar, a fin de poder convertir las problemáticas en potencialidades. Es fundamental que estas capas se crucen continuamente a través de distintas escalas, ya que las mismas son interdependientes y conducen, en su interacción, a comprender las características del territorio contemporáneo desde un enfoque integral. Se deben vincular los requerimientos de cada sector junto con las componentes infraestructurales metropolitanas, la matriz ambiental y la reestructuración de aquellos nodos relevantes a partir de criterios concertados entre todos los municipios, mediante una mirada regional. Como sostiene Patrick Geddes (1923): “Nuestro objetivo es ante todo y sobre todo ‘ver las cosas como son’ y, entonces, coordinarlas con otras cosas, hasta que alcancemos una imagen mental de cada una de nuestras regiones y comunidades con todas sus particularidades de lugar, trabajo y gente, a través del pasado y en el presente, en todo lo cual, lo bueno y lo malo están curiosamente entremezclados”.

La lectura del territorio requiere un pensamiento dialéctico y complejo, que parta de las huellas materiales e imaginarias, a fin de reconstruir los procesos históricos en donde cada una de las partes y el todo se construyen mutuamente, implicando así la transformación mutua a través del espacio y del tiempo. Es así que, a través del análisis de las formas originarias y de los procesos de construcción del territorio, como resultado de las diferentes relaciones productivas, sociales y culturales, se permite aportar nuevas interpretaciones del proceso de transformación territorial atentas al desarrollo de la calidad ambiental y la calidad de vida de sus habitantes. Es necesario reflexionar críticamente y abogar hacia una comprensión integral del frente fluvial con políticas coordinadas para toda el Área Metropolitana de Rosario. Revalorizar dicho paisaje es darnos la oportunidad de consolidar su identidad. Entonces, a través de este paisaje cultural, además de restituir el legado patrimonial -natural y construido- podemos, a partir del conocimiento de la situación actual, ampliar acciones eficaces para el desarrollo del ámbito local en pos del fortalecimiento regional.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> Se adopta la metodología basada en la superposición de varias capas de análisis (Sabaté, 2008a) aplicada en el Plan de Ordenación de la isla de Tenerife y en el Plan Director Urbanístico del Bages, como también así aplicada en diversos planes territoriales holandeses y catalanes.

<sup>2</sup> Es de remarcar que en el sector sur del AMR el suelo rústico constituye un mayor porcentaje que el suelo urbanizado.

<sup>3</sup> Los objetivos del llamado a concurso del mismo abogan asumir un ámbito público para la recreación, como también un “paisaje complejo” abierto a la transformación y emergencia de los procesos naturales y culturales.

<sup>4</sup> Con excepción de la empresa Ferrocéntrica SA, que presta el servicio de trenes de pasajeros entre las estaciones de Retiro (Bs. As.), Rosario, Villa María (Córdoba), Córdoba y Tucumán.

<sup>5</sup> Rosario Metropolitana, Diagnóstico, 2008.

<sup>6</sup> Según se establece en el Plan Director Rosario – Bases para el acuerdo. Tomo I. (1999) Municipalidad de Rosario.

<sup>7</sup> En especial bajo la modalidad de barrios cerrados o countries.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADAGIO, N.; RIGOTTI, A.M. (2008) “Recuperando el río. Ideas, proyectos, realizaciones. Rosario 1925-1940”, en *Revista A&P n°10*, pp. 18-21. FAPyD, UNR. Rosario.
- ALONSO, L. (2006) “Estabilidad constitucional, desarrollo asimétrico y procesos de regionalización, 1983-2003”, en AGUILA, G. (Ed.) *Nueva Historia de Santa Fe: De los cordones industriales a la integración del eje Mercosur (1940-2005)*, Tomo XI. La Capital-Prohistoria ediciones. Rosario.
- CABRAL, J., MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I. (2005) “Instrumentos de planeamiento y ordenación del territorio y valoración de los recursos culturales: Problemáticas, Oportunidades y Desafíos”, en *Paisajes culturales y Desarrollo Local*, en el marco de la III Reunión del Programa (UE) Gestión de Recursos Culturales y Desarrollo Local. Ediciones FADU UBA. Buenos Aires.
- CAFARELL, S.; GORBÁN, P.; PIZARRO, E.; RAPOSO, I. (2008) “Reestructuración ferroviaria, demanda de servicios y expectativas de cambio. Una lectura crítica desde la Región Rosario”, en *II Jornadas Nacionales de Investigaciones de las Economías Regionales*, Universidad Nacional del Centro, Tandil. Argentina.
- CARTA, M. (1999) *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale como matrice di identità e strumento di sviluppo*, Franco Argeli. Milán.
- CICUTTI, B. (2007) *Registros urbanos de una modernidad periférica*. Editorial Nobuko. Buenos Aires.
- CORBOZ, A. (1983) “El territorio como palimpsesto”, en *Diogéne* N° 121, enero-marzo, pp.14-35. Edición de Coordinación de Humanidades, Universidad Nacional Autónoma de México. México.
- GEDDES, P. (1923) “La sección del valle desde las colinas hasta el mar”, en *Boletín CF+S* n° 45, pp. 131-136. Recurso electrónico en línea: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n45/apged.es.html> [Consulta: 2 de febrero de 2013]
- LYNCH, K. (1960) *La imagen de la ciudad*. Ediciones infinito. Buenos Aires. Edición original: Lynch, Kevin. *The Image of the City*. The M.I.T Press, Cambridge, Mass.U.S.A.
- MAGNAGHI, A. (2011) *El proyecto local. Hacia una conciencia de lugar*. Architectonics: UPC. Barcelona.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (2009) *Miradas sobre el paisaje*. Biblioteca Nueva. Madrid. 7
- MARTINEZ DE SAN VICENTE, I. (2005) “De las reservas naturales a los paisajes culturales. Nuevos criterios en la ordenación del territorio”, en *Revista del Centro Marina Waisman*. N° 8. Córdoba.
- MCHARG, I. 1967 (2000) *Proyectar con la naturaleza*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona.
- MONGSFELD, O. (1983) *El Área Metropolitana de Rosario y El Pago de los Arroyos*. Rosario. (mimeo).
- PUEY, N. GEO (2008) *Área Metropolitana Rosario: perspectivas del medio ambiente urbano*. UNR Editora. Rosario.

---

RIGOTTI, A.M. (2006) *Plan de Ordenamiento Territorial. Costa Metropolitana del Gran Rosario. Cordón Norte*. Consejo Federal de Inversiones. Gobierno de la Provincia de Santa Fe. Rosario.

RIGOTTI, A.M; HEREDIA, E. (2007) *Inventario: Patrimonio natural y construido – Cordón Norte – Costa Área Metropolitana Gran Rosario*. Consejo Federal de Inversiones. Gobierno de la Provincia de Santa Fe. Rosario.

ROFFMAN, A. (1971) *Prediagnóstico de la estructura productiva del área del Gran Rosario. Municipalidad de Rosario*. Rosario. (mimeo)

SABATÉ, J. (2002) “En la identidad del territorio está su alternativa” en *OP, Ingeniería y Territorio* n° 60, pp. 12-19. Barcelona.

SABATÉ, J. (2008a) *Proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre. Camp. de Tarragona: proyectos para una nueva configuración territorial*. Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona.

SABATÉ, J. (2008b) “Paisajes culturales y proyecto territorial” en NOGUÉ, J. (Ed.) *El paisaje en la cultura contemporánea*. Biblioteca Nueva. Madrid.

SABATÉ, J. (2010a) “Planes de las ciudades (I) De la cartografía urbana al proyecto territorial. Respuestas a Alicia Novick”, en *Café de las Ciudades*, año 9, n°93, Julio 2010. [www.cafedelasciudades.com.ar](http://www.cafedelasciudades.com.ar).

SABATÉ, J. (2010b) “Paisaje culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia”, en *Identidades: Territorio, Proyecto, Patrimonio*, n° 2, pp. 7-26. UPC. Barcelona.

NOGUÉ, J. (2008) “La valoración cultural del paisaje en la contemporaneidad” en NOGUÉ, J. (Ed.) *El paisaje en la cultura contemporánea*. Biblioteca Nueva. Madrid.

Ordenanzas o Decreto:

Plan Director Rosario – Bases para el acuerdo. Tomo I. (1999) Municipalidad de Rosario. Rosario.

Rosario Metropolitana, Diagnóstico. (2008). Municipalidad de Rosario. Rosario.



**riURB** n°9

La condición urbana

editado en Barcelona, Buenos Aires y Palma de Mallorca  
en Abril de 2013

por **riURB\_editores**

todos los derechos reservados

2013 ]

09

**La Condición Urbana**

**riURB**

revista iberoamericana de urbanismo  
ISSN 2013-6242