

Marcas del paisaje de la producción. Rosario 1980-2009.

Persistencias y transformaciones en los recientes proyectos urbanos.

Carolina Rainero

Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario.

Introducción

Sustentado en los avances producidos en los trabajos precedentes puede reconocerse un paisaje cultural propio de las actividades agrícolas en la provincia de Santa Fe y en su dimensión tangible marcas que han dado forma e identidad al territorio.

El sistema productivo - sistema de explotación agrícola- condicionó y conformó la estructura territorial y como consecuencia de ello la ciudad de Rosario responde al rol asignado como puerto, localización de las terminales ferroviarias y asentamiento de los establecimientos industriales cuyas materias primas se producían en la región.

El paisaje de la producción entendido como sistema complejo presenta sus propias leyes. Estas determinan que algunos elementos permanezcan y otros sean sustituidos o re-elaborados en el juego mismo de la transformación pero sin perder las propiedades que lo caracterizan. Es por esto que se hace necesario la observación y registro de las configuraciones a lo largo del tiempo donde pueden relevarse las permanencias – marcas- y sustituciones- en el territorio.

Es objetivo de este trabajo aportar a la investigación de las potencialidades del paisaje productivo en la transformación de la ciudad. Así, se propone el estudio del proceso de formación de la ciudad de Rosario y su transformación urbanística reciente: *La conformación de la ciudad industrial y las transformaciones en la ciudad posindustrial.*

Hace cien años, Rosario se convertía en la ciudad más pujante del interior de Argentina debido a la interacción de factores productivos y de una privilegiada situación geográfica.

Debido a la localización de la infraestructura ferro-portuaria en la costa central la urbe debió lamentar durante más de un siglo estar construida de espaldas río.

En las últimas décadas, Rosario, como numerosas ciudades que han sido puertos de relevancia, con sistemas de infraestructura extensos y centrales y establecimientos industriales que conforme la ciudad se expandía han dejado de ser periferia, se ha enfrentado a la compleja situación de re-convertir y regenerar extensas áreas urbanas.

La obsolescencia de las instalaciones, la cesión de terrenos de jurisdicción nacional al gobierno local y distintos procesos de re-valorización del suelo urbano -debido a localizaciones de privilegio en entornos singulares- han sido algunas de las razones por las que se han sustituido, intervenido y esperan un nuevo destino los enclaves que otrora fueron origen y razón del desarrollo de la ciudad.

El frente costero es el área que más transformaciones ha experimentado y debido a la inmensa riqueza del paisaje natural-cultural en que ha devenido las intervenciones sobre el sistema ferro-portuario en desuso determinaron planes y proyectos urbanos inéditos.

La articulación del pasado reciente –reconocible en las marcas que caracterizan el territorio- con los nuevos requerimientos ha determinado una nueva generación de proyectos urbanos, en especial los proyectos concertados –público-privados-, que se vislumbra como un singular aporte a la planificación urbana local.

Se trata de interpretar las transformaciones como un medio activo de construir ciudad, donde los recursos identitarios sirven de nexos y soporte de nuevos espacios de uso social, espacios públicos. Estos espacios de oportunidad que son espacios de proyecto urbanos.

Para tal fin se propone un estudio de casos donde se puede, por un lado estudiar históricamente la conformación del paisaje al tiempo de estudiar desde los proyectos, las intervenciones que sobre ese paisaje se registraron.

Consideraciones.

- *La ciudad: un proceso continuo.*

Un fenómeno que se repite en la ciudad contemporánea es...hacer ciudad sobre la ciudad...¹ existente.

El enunciado...hacer ciudad sobre la ciudad existente... reconoce una ciudad previa, “anterior” y motiva las siguientes consideraciones:

1. La ciudad existente debe ser valorada, interpretada para que las transformaciones se establezcan de manera que no sea sustituida por una nueva ciudad.
2. La forma de la ciudad posee un valor social y cultural. Posee recursos que deben ser valorados.
3. La ciudad es un proceso de construcción y transformación continua.

Este proceso de construcción se perfila como método para analizar e interpretar las transformaciones de las que es objeto la ciudad.

Puede entenderse la forma de la estructura urbana como una sedimentación de procesos y estudiarlos a partir de las marcas² que han generado.

- *La ciudad y las áreas industriales en desuso.*

Tanto en Europa como en otras partes del mundo los procesos de industrialización – incluidos los referidos a la producción agrícola- han determinado un gran impacto en el paisaje territorial y en la sociedad. Estos procesos de desarrollo y de advertido progreso han producido los cambios más significativos en las ciudades, que como Rosario, carecen de una larga tradición urbana y adquirieron esa condición debido a aquellos.

¹ El espacio público: ciudad y ciudadanía. Borja, J – Muxi, Zaida.

Capítulo 3: Hacer ciudad y hacer espacio público en El desafío urbano: hacer ciudad sobre la ciudad.

² El presente trabajo intenta aportar en la definición de una metodología de análisis e intervención en relación a las pre-existencias que dan identidad al hecho urbano.

Sin embargo y aceleradamente se ha experimentado un proceso de des-industrialización que ha generado la transformación y desmantelamiento –en muchos casos- de las áreas de producción e infraestructuras.

Los nuevos patrones culturales indican que el sistema de producción debe desplazarse a zonas estratégicas de la periferia o del área metropolitana liberando para nuevos usos las áreas centrales ocupadas.

Durante las dos últimas décadas se han realizado numerosos estudios referidos a esta problemática en el contexto europeo y norteamericano y sobre estos avances desarrollado proyectos prueban que es posible la transformación de áreas urbanas y territoriales sustentados en la incorporación y re-utilización de aquellos recursos que la suspensión de las actividades industriales legaron al territorio.

Sin embargo, son escasos los que toman como objeto de estudio los territorios de áreas metropolitanas de Latinoamérica.

Estos difieren sustancialmente en el hecho que el turismo no es el factor determinante en la formulación de proyectos y el reto es propiciar la sostenibilidad de los mismos a partir de propuestas que rescatando la memoria del territorio propicien el uso social y el desarrollo local.

Paisaje de la producción y estructura urbana.

Un paisaje en construcción

Las transformaciones del sistema productivo han estado siempre ligadas a las transformaciones que se registraron en la ciudad de Rosario. Vale decir que desde su propio origen fue condicionada y subordinada a las necesidades del aparato productivo.

Este se convirtió en el motor de crecimiento que hizo que, durante la segunda mitad del siglo XIX, la ciudad se posicionara como principal puerto exportador del país.

La ciudad de Rosario ha jugado un rol preponderante en el sistema agroexportador que caracterizó la economía argentina desde mediados del siglo XIX. En su historia urbana pueden reconocerse tres etapas bien definidas que dieron forma y carácter a la ciudad:

- ***Rosario pre-industrial***

Se considera el periodo anterior a la industrialización. La producción era eminentemente rural y la ciudad se convertía en el centro comercial –abastecimiento e intercambio- y sede del poder político y administrativo.

Es decir, mediados del siglo XIX cuando la ciudad no había experimentado las profundas transformaciones que se evidenciaran durante las últimas dos décadas del XIX y las primeras del XX que puede considerarse el periodo industrial.

A la subdivisión territorial de propiedad privada –lonjas- se superpuso una nueva traza urbana generada a partir de lo que podría denominarse núcleo original del poblado constituido por la plaza y la iglesia.

- ***Rosario industrial***

La importancia que adquiere el puerto impulsa el asentamiento de establecimientos industriales y el desarrollo de los transportes –ferroviarios-. El aumento de la población – alto índice de inmigración- hizo que la industrialización creciera de forma paralela a la urbanización y que la infraestructura y el puerto se convirtieran en los elementos que dieron forma a la estructura urbana.

Este periodo puede delimitarse entre 1860 y 1930.

Desde 1852, Rosario se afirma como polo regional al ser terminal ferro-portuaria de una extensa zona de la región pampeana³ pero las transformaciones urbanas se limitan a un crecimiento de la planta urbana por extensión debido al gran aumento de la población y se inicia la construcción de servicios urbanos y la especialización de las distintas partes de la ciudad.

³ La estrategia de colonización en la Provincia de Santa Fe y la expansión de la agricultura en el territorio se relacionaron directamente con el desenvolvimiento del sistema ferroviario.

En el año 1873 se estableció la primera ordenanza de una serie de medidas que darán forma organizada a la estructura de la ciudad. La Ordenanza del 13 de Junio se establece como el primer indicio de organización funcional de la ciudad introdujo la división de Rosario en cuatro secciones: "ciudad", "extramuros", "suburbios" y "bajos".

La primera zonificación determina que la *ciudad* coincide con el centro *histórico* –donde se localizaban las actividades civiles, culturales y religiosas en torno a la Plaza, la Iglesia y la Jefatura de Policía, consolidando su carácter de *espacio público social*- y se encontraba delimitado por la primera ronda de bulevares, *extramuros* –entre la primera y segunda ronda de bulevares- de una extensión de nueve cuadras, *suburbios* –el territorio por fuera de los bulevares y hasta los límites del municipio- y el *bajo*, la zona dedicada a la actividad portuaria se extendía desde el pie de la barranca hasta el río⁴.

El incesante incremento de la red ferroviaria determina la necesidad de construcción del puerto acorde a las nuevas necesidades de producción.

La intensidad del intercambio de producción a través del puerto y su creciente comercio resultado de la producción de su hinterland hizo que Rosario fuera en uno de los mayores centros de recepción de inmigración extranjera.

Conforme la ciudad se expande, se diversifica funcionalmente y se requieren espacios para nuevos requerimientos: de ocio y de representación.

- ***Rosario pos-industrial***

Luego de la desarticulación del sistema ferroviario y el traslado de las actividades industriales hacia la periferia y área metropolitana de Rosario y el traslado del puerto hacia la zona sur, la ciudad, dispone de extensos territorios –desafectados de usos productivos- estratégicamente localizados para generar una re-cualificación de áreas centrales y la costa.

⁴ Datos extraídos del Digesto Municipal, Ordenanzas, decretos, acuerdos, reglamentos, contratos dictados desde su instalación hasta el 31 de diciembre de 1889.

Hacia 1930, fin del periodo de “construcción y consolidación” de la planta urbana, comienzan a evidenciarse los problemas funcionales derivados de la priorización de la localización de las actividades industriales y de infraestructura de transporte en la ciudad.

Se aprecia en los trazados que los mayores conflictos provienen de la estructura ferroviaria y en el caso específico de la costa la necesidad de apertura de la ciudad al río⁵.

El tema será objeto de discusión desde el primer plan regulador de Guido, Farengo y della Paolera y Farengo⁶ basando su propuesta principalmente la solución a los conflictos planteados por la estructura ferroviaria, recuperación de la costa, la zonificación por áreas y la reformulación del trazado a partir de criterios higienistas.

En el Plan Regulador de 1967, luego del cese de actividades portuarias en la zona central y el del servicio del ferrocarril, se promulga la re-estructuración de los terrenos por estos afectados⁷.

En estas extensiones se localizaban elementos singulares componentes que otrora configuraron funcional y tipológicamente la ciudad: el sistema ferroviario, el sistema costero-portuario y el sistema de infraestructura.

El Plan Director⁸, 1991, para Puerto Norte consideró prioritario la necesidad de reestructuración urbanística de la costa, planteando como estrategia urbana una nueva política que promueva el uso colectivo de la costa correspondiente al puerto central desplazando las actividades portuarias al puerto Sur⁹.

A partir de 1993 se promueve desde el gobierno Municipal la transformación de la ribera.

El proyecto de reconversión del puerto –ley 24.146-¹⁰y la caducidad de las licencias de

⁵ La posterior Av. Belgrano, costanera, los parques juntos al río, intentan restablecer la relación con el paisaje natural que es objeto de análisis en la Parte II de este trabajo.

⁶ 1929-1935 pero no llegó a aplicarse.

⁷ Debido a la desafectación de los terrenos ferro-portuarios se liberan para nuevos usos vastas áreas urbanas.

⁸ Dirección General del Plan Director. Actualización del Plan Regulador y Bases Documentales para la Revisión del Código Urbano. Municipalidad de Rosario. 1991. Secretaría de Planeamiento. Municipalidad de Rosario.

⁹ Zona que se extiende desde Av. Pellegrini hasta la desembocadura del arroyo Saladillo.

¹⁰ *Ley Nacional Nº 24.146. (1992)*

ARTICULO 1º.- El Poder Ejecutivo Nacional deberá disponer la transferencia a título gratuito a favor de provincias, municipios y comunas, de bienes inmuebles innecesarios para el cumplimiento de sus fines o gestión de la Administración Pública nacional, sus

para la instalación de unidades de almacenaje de granos y establecimientos productivos sobre la costa determinan que Rosario se encuentre ante una posibilidad inmejorable de generar una transformación y reocupación del área.

El Plan Estratégico de 1999, reafirma la política introducida por el Plan Director y propone “la reconversión y desarrollo del sistema portuario” y el “desarrollo de la red de espacios públicos” en el marco de la Línea Estratégica III: la ciudad del río.

El documento define la costa central desde Puerto Norte hasta las Avenidas Pellegrini y Belgrano como parque polifuncional. Se explicita el interés por el destino de los edificios ferroviarios y portuarios para entonces, en desuso.

El paisaje justificó y condicionó la forma de la ciudad.

Entre 1866 y 1910 aproximadamente la ciudad adquiere su forma actual. El puerto y los trazados ferroviarios son claves y determinan la forma de la ciudad.

Las particularidades geográficas tanto como las infraestructuras y el equipamiento propio de la actividad productiva de la región serán los condicionantes de la forma urbana.

Desde sus orígenes, la ciudad irá perdiendo progresivamente su relación natural con el río y quedará aprisionada por las líneas de infraestructura de transportes. Esto se agudizará a partir de 1902 con la construcción del puerto nacional.

La actividad productiva, el motor de desarrollo, será a la vez la causante de las discontinuidades espacio-funcionales en una ciudad que condicionó su crecimiento –por extensión- priorizando el de los emplazamientos de infraestructura y los productivos.

Paisaje de la producción: de espacios productivos a equipamiento –espacios públicos- urbano.

empresas o entes descentralizados o de otro ente donde el Estado nacional tenga participación total o mayoritaria de capital o en la formación de las decisiones societarias.

Habiendo realizado un primer relevamiento de la ciudad, se ha limitado el área de estudio en relación a la importancia de las marcas del paisaje de la producción respecto a su incidencia en la conformación de la estructura urbana y a la re-utilización de las que han sido objeto y se reconoce que: El corredor de la costa es el más significativo.

Se estudia la conformación del territorio de la costa como sucesión de proyectos y materializaciones, permanencias, rupturas y sustituciones que dan cuenta de la fortaleza del paisaje en cuanto a la capacidad de re-inventarse.

La reconstrucción del proceso de formación del área de estudio ofrece las claves para la interpretación de su estructura actual. La valoración de las transformaciones de las que ha sido objeto permite reconocer las posibilidades o potencialidades de transformación que pueden suscitar en el futuro o han suscitado en los proyectos recientes.

Conformación de la costa.

Rosario presenta una impronta portuaria que define su “razón de ser” así como el puerto, los ferrocarriles y la industria modelaron el paisaje urbano.

Para evidenciar las transformaciones: sustituciones y permanencias se ha realizado un registro riguroso de las mismas en relación a las construcciones ribereñas.

La historia de la costa permite vislumbrar la propia historia de la ciudad.

- *De puerto natural a puerto Nacional. Puerto Central.*

Rosario se transforma al ritmo de su crecimiento portuario y la reorganización paisajística de su geografía ya que no puede entenderse la ciudad sin su territorio natural.

La costa fue reconocida como puerto natural y la actividad fluvial flujo casi espontáneamente. Desde sus primeras manifestaciones, la relación de la ciudad con el río se materializó a través de playones, muelles, embarcaderos y bajadas.

El puerto natural se vio favorecido por la presencia, en el área central de un perfil bastante abrupto que facilitaba la carga de los barcos, sin mayores requerimientos técnicos que el emplazamiento de muelles.

La modificación sustancial se observa en un completamiento del paisaje con edificaciones derivadas de la actividad, edificios institucionales, Bolsa de comercio, Compañías de Seguros, bancos y edificios comerciales.

La transformación de la costa central determinará la sustitución de los antiguos muelles¹¹ por el puerto Nacional único, en 1905¹².

Como se desprende del relato anterior la costa se transforma para uso productivo en el área central y hacia el norte se continua en las instalaciones ferro-portuarias del central argentino, unidades de almacenajes de granos –silos- hasta llegar al puerto norte sitio que ocupa la Refinería Argentina de Azúcar.

Hacia 1940 se completa la avenida de la costa –Av. Belgrano- en el tramo comprendido entre la calle Córdoba y Av. Pellegrini.

Cinco años más tarde, se establece el Parque Nacional a la Bandera¹³ y en 1957 se consolida el primer proyecto de espacio público sobre el río: el Monumento a la Bandera.

- *Un puerto en desuso nuevas perspectivas. Rosario pos-industrial.*

El Plan Regulador de 1967 propone como antes se citó el desmantelamiento de las zonas afectadas al uso ferroviario y portuario mientras que el Plan Regulador de Puerto Rosario propone:

- traslado del puerto norte a la zona sur de la ciudad.
- Liberación de las instalaciones del área puerto norte recuperando el frente costero posibilitando la creación de espacios libres.

¹¹ Muelle de Hopkins 1856, reconstruido como muelle de Castellanos 1859, los almacenes Danunzio 1856/7 la Aduana y los muelles nacionales 1885, los muelles de Gas, de Comas 1859.

¹² El nuevo puerto para la “Sociedad Anónima Puerto del Rosario” fue ejecutado por la empresa francesa Hersent et Fils

¹³ Ley Nacional 12815/1945.

Sin embargo es recién en 1993, siguiendo las disposiciones de la ley 24.146¹⁴ (de cesión de tierras pertenecientes a empresas y organismos del estado nacional desafectadas de sus usos originales a las municipalidades y comunas donde se encuentran) y la caducidad de las licencias de uso para instalaciones productivas sobre la ribera, que se pone el marcha el Plan que provocará transformaciones sustanciales en el borde de la ciudad de Rosario con el río Paraná.

Se concreta la materialización de un proyecto de transformación de la ribera que reconoce iniciativas en ese sentido ya en planes formulados en el siglo pasado y que siempre se basaron en una misma premisa: su uso colectivo.

De esta manera, se incorporaron al Municipio –mediante la compra, cesión de la propiedad y /o de uso- las tierras sobre el sector ribereño central que antes estaban ocupadas por instalaciones portuarias y ferroviarias. Se aceleró así un proceso de transformación radical de este sector de la ciudad que también fue alentado por las normas e instrumentos urbanísticos vigentes en distintos momentos.

Hasta este momento las operaciones de transformación urbana se resolvían mediante sustitución y nunca como articulaciones.

Lectura desde la situación actual.

Durante el proceso que se inicio hacia 1980 pueden reconocerse distintas etapas en relación a los modos de articular la ciudad existente con los nuevos requerimientos.

Es importante tener presente:

- Las marcas del paisaje productivo han permanecido y presentan la capacidad de condicionar los nuevos procesos urbanos. Es decir, pueden considerarse como hechos fundantes, primarios a la vez de componentes de los proyectos de transformación urbana.

¹⁴ Ley Nacional de 1992

- Las permanencias –edificios, trazas, vacíos- presentan valores urbanos significativos y pueden establecerse, al estudiarlos, estados intermedios de un área o distrito.
- Las acciones de transformación de la ciudad, de sus partes y de las relaciones urbanas, se realizan sobre un terreno sensible y significativo que debiera ser contemplado como tal, valorando las pre-existencias como las posibilitantes de nuevos paisajes urbanos.

Se pueden reconocer tres etapas en cuanto a las acciones de transformación en relación al paisaje de la producción en el periodo pos-industrial:

1. Sustitución: Las acciones de transformación urbana se sustentan en la sustitución de una entidad por otra.

El Parque Urquiza fue el primer indicio de re-conversión de una marca del paisaje de la producción ya que ocupa la zona sobre la barranca -que conserva topografía original- que en origen pertenecía al Ferrocarril del Central Oeste Santafesino¹⁵.

En el terreno se levantaban las playas de maniobras, los talleres para la construcción de coches y vagones, los almacenes, los galpones y la Estación terminal.

En 1948, con la nacionalización de las empresas del ferrocarril se demolieron todos los edificios excepto la Estación y el arco del puente que fue la comunicación ente la Estación y el Embarcadero del Ferrocarril del Central Oeste Santafesino.

La construcción del parque se inició en 1951.

2. Intervenciones que refieren a hechos puntuales: Las transformaciones reconocen pre-existencias y se las incluye como elementos de proyecto pero sin contemplar las relaciones que pueden establecerse en un plan de área y menos aún en un plan urbano.

Las intervenciones se desarrollan desde la gestión pública.

¹⁵ Propiedad de Carlos Casado del Alisal.

El Patio de la Madera -1983- antigua estación y playa de maniobras del ferrocarril de la Compañía Fives Lilles (Francesa) y el Parque España -obra que se inicia en 1980- que fue puerto y depósitos del ferrocarril Central Argentino.



Patio de la Madera

3. Intervenciones urbanas –metropolitanas. Plan integral que contempla distintas escalas de acción.

Desde la última década del siglo XX los proyectos individuales –Planes de Detalle- se articulan en planes específicos por áreas: Costa Central, Puerto Norte, etc. y estos en planes generales, especiales: Plan de la Costa¹⁶ en el que se proponen.

Se introduce la gestión concertada: público – privada.

Se alienta la polifuncionalidad de las áreas.

Plan de la Costa

Puerto Norte.



¹⁶ Plan de recuperación de la Costa. Costa Central: sistema de espacios públicos.

2009 - 1980 Análisis e interpretación de las intervenciones en relación a las marcas de origen y al sitio

Se analizan las acciones sobre las marcas y se estudian desde los proyectos en los que devinieron –estudio de casos- de manera de reconocer analogías y diferencias en relación a la valoración y uso de las marcas que permitan una clasificación de aquellos.

- *Del análisis:*

1. Análisis del estado actual de las marcas – proyecto.

Registro del estado actual de las marcas urbanas identificando tipo de transformaciones operadas.

2. Análisis de las marcas previo al proyecto:

Detección del tipo de marca.

Estudio del área en relación a su rol en la ciudad.

Se seleccionaron procesos de transformación de las marcas de la producción en la costa - ribera post-industrial- de Rosario.

Cada transformación evidencia distintas escalas de proyectos urbanos.

- Intervención a escala de pieza urbana. Proyecto de arquitectura – con incidencia urbana. *Distrito Centro.*
- Intervención de ribera ferro- portuaria con incidencia urbana. *Parque España.*

Ambas intervenciones realizadas en la zona afectada por el puerto - ferrocarril Central Argentino.

Parque España

Proyecto urbano – arquitectónico: MBM Arquitectes Josep Martorell, Oriol Bohigas, David Macray Plaça.

El proyecto de *intervención de ribera ferro- portuaria con incidencia urbana* se inicio en 1980 y representa el primer ejemplo de re-conversión de la costa.

Fue inaugurado en 1992.

Valoración del Complejo en relación al área.

El hoy Complejo Parque de España se presenta como una obra de nueva planta.

La utilización de las pre-existencias se limita a recuperar la linealidad del muelle y las trazas ferroviarias –hoy ausentes- en la estructura general del proyecto. Asimismo, los túneles de ladrillo –otrora vinculación y depósito- constituyen el único elemento que se re-utiliza y se transforman en espacios expositivos y auditorio.

El Complejo generó un impacto altamente favorable en el área. La relación de apertura sobre el río y la inclusión de un equipamiento urbano singular motivo una nueva centralidad y el desarrollo inmobiliario sostenido.



Centro Municipal. Distrito Centro: Antonio Berni.

Proyecto urbano – arquitectónico: Arq. Laureano Forero y Arq. Luis Grossman.

El proyecto de *Intervención a escala de pieza urbana. Proyecto de arquitectura – con incidencia urbana* y representa el completamiento de una gestión de re-conversión del área iniciada en la última década del siglo XX. Fue inaugurado en 2005.

El área donde se emplaza el edificio queda determinada en su límite sur por el ingreso a la Isla de los Inventos y el Parque España, al norte el Parque de las Colectividades y al oeste por la Av. Wheelwright.

Ocupa la antigua Estación Rosario Central, localizándose en un importante predio sobre el sistema de la costa.

Valoración del Complejo en relación al área.

El Centro de Distrito es una intervención de rehabilitación y re-uso de una marca que corresponde al paisaje de la producción que trasciende la re-conversión de un edificio ya que el sitio presenta pre-existencias tan fuertes como la Estación en si misma.

La linealidad producto del trazado ferroviario es determinante en la estructuración del área así como la incidencia que adquiere el túnel que conecta el Parque de España con el Parque de las Colectividades.

Es de destacar además la presencia de pequeños componentes propios de la actividad ferroviaria que mojonan la costa desde el Parque España hasta el Silo Davis –hoy Museo de Arte Contemporáneo.

Desafectadas del uso ferroviario que les dio origen, las instalaciones pertenecientes a la ex Estación Rosario Central han encontrado en el programa de descentralización del municipio un nuevo destino.

Las oficinas administrativas y la Estación se re-utilizan como Centro Municipal de Distrito mientras que los andenes de la estación fueron re-convertidos para alojar un nuevo uso de tipo cultural – recreativo –la Isla de los Inventos -una suerte de museo interactivo- en una intervención anterior.

Sin embargo el mayor valor que presenta la intervención trasciende el edificio –a nivel de arquitectura- ya que dinamiza y re-valoriza el área al revertir el vínculo ciudad-rio posibilitando que sectores históricamente vedados al uso público puedan ser hoy escenario de iniciativas de carácter recreativo y cultural.

Es de destacar que el proyecto se desarrolla sobre las pre-existencias construidas así como las que subyacentes han estructurado el sector.

El proyecto global ha generado una nueva centralidad y equipamiento urbano de acceso público de trascendencia metropolitana.



Marcas y proyectos urbanos. Clasificación.

Las marcas conllevan la memoria urbana y se convierten en permanencias al tiempo que la futura transformación reside en su naturaleza, el proyecto futuro está implícito y el proyectista debe aprender a leerlo.

Por esto es necesario avanzar en la definición de una clasificación que vincule las marcas de la producción y los proyectos de transformación que han sustentado.

De los ejemplos estudiados podemos establecer el siguiente cuadro que evidencia una evolución en el tratamiento de las marcas del paisaje de la producción en la ciudad.

Tipo de intervención	Escala de intervención	Valoración de las pre-existencias – Acción sobre las marcas	Modificación de funciones – Tipo de uso	Encuadre normativo urbano	Tipo de gestión
1.Sustitución de marcas Hasta 1980	Arquitectónica	Sin valoración - Sustitución Parcial-total.	Si. Monofunción. Uso público	Ordenanza	Pública Privado
2.Proyectos individuales 1980-2000	Arquitectónica Urbana	Valoración proyectual- Sustitución parcial – Re-utilización -	Si. Polifuncional. Uso público-Privado	Ordenanza	Pública – Privada

		Obra nueva			
3.intervenciones urbanas-metropolitanas Plan integral de re-conversión 2000 - 2010	Arquitectónica Urbana Metropolitana	Valoración patrimonial-Valoración proyectual Sustitución Parcial-total Re-utilización Re-conversión urbana	Si. Polifuncional Uso público – Privado	Plan General Plan Área de Detalle.	Público – privada Concertada.

Esta clasificación alude al tipo de proyectos que se han realizado que surge del análisis comparativo de los casos de estudio en los que se reconoce cuales han sido los elementos valorados y conservados de las marcas en los proyectos. Identificándose las acciones de intervención y transformaciones operadas sobre las marcas.

Se pueden establecer los elementos y lógicas comunes de las acciones que dan sustento a las designaciones propuestas: proyectos de sustitución –total-, de re-uso singular – intervenciones que involucran valoración de marcas, re-uso- y de re-uso en plan general. Se reconoce en esta designación la importancia de considerar a las marcas dentro de un sistema y que este hecho determina las acciones normativas que las sustentan.

Perspectivas desde la gestión pública.

La ciudad debe encontrar los modos de transformarse -admitiendo la sustitución parcial o la renovación de las áreas deterioradas- intentando garantizar la coexistencia y permanencia de elementos de la estructura existente con los nuevos requerimientos urbanos.

Si bien las ordenanzas regularon el crecimiento de la ciudad y los planes urbanos – reguladores- abordaron la problemática de construir la nueva ciudad a partir de la liberación –como forma de resolver problemas funcionales- de tierras afectadas a actividades productivas y para entonces en desuso es durante los últimos treinta años que

se producen efectivamente las transformaciones postergadas sustentadas en un marco normativo que aborda –ya no la problemática como hechos aislados- sino referenciados permanentemente a un orden de mayor escala que los estructura y da sentido.

En este sentido, para llevar adelante los Planes, se han requerido nuevos instrumentos normativos que responden a los distintos niveles de planificación que desde el Plan Estratégico, la escala intermedia que supone el Plan Especial al Plan de Detalle.

- *Marcas y proyecto urbano.*

La presencia de las marcas del paisaje productivo en los procesos de transformación urbana estudiados define nuevas perspectivas en la formulación de proyectos urbanos.

Se valoran las permanencias, se articulan las pre-existencias con un nuevo paisaje, se evidencia que las marcas se han convertido en los anclajes de los proyectos de revitalización de las áreas más paradigmáticas de la ciudad por lo que deben ser entendidos como recursos estratégicos en proyectos urbanos.

Estos componentes, generan nuevas centralidades, contribuyen a reafirmar la identidad de la ciudad como nexo y soporte de espacios de uso social -espacios públicos- y crean una nueva imagen urbana, única.

- *Sistema de espacios centrales – estructura del paisaje de la producción.*

Al estudiar el proceso de transformación de la costa -en los proyectos urbanos recientes- se reconoce una estructura –sustentada en las localizaciones de las marcas- que dan sentido al nuevo rol funcional: de estructura productiva a sistema de espacios centrales de uso colectivo.

En este proceso se conjugan dos situaciones particulares: por un lado la localización estratégica de las marcas y una segunda que se funda en la decisión, espontánea primero, y a través de normativas después de re-convertir los espacios vinculados a las actividades productivas en espacios públicos.

Es importante señalar que las marcas conllevan la identidad urbana –son responsable de la forma urbana al tiempo que son reconocidas por sus habitantes como referencias en el paisaje- y es en este aspecto que se emparentan con uno de los aspectos que caracterizan el espacio público como manifestación concreta de la identidad de la ciudad.

- *Paisajes productivos y espacio público.*

El espacio público se caracteriza por su carácter identitario y rol de centralidad.

Asimismo, identidad urbana y centralidad son atributos que caracterizan a las marcas del paisaje de la producción. Estas cualidades implícitas –en las localizaciones productivas- se hacen explícitas en los espacios públicos en los que devinieron.

Marcas - Sistema productivo define la forma de la estructura urbana	Implícitamente conllevan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Identidad ▪ Centralidad
Espacios públicos – Caracterizan la ciudad y definen la identidad urbana.	Explícitamente denotan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Identidad ▪ Centralidad

De lo enunciado en la tabla puede concluirse que las marcas del paisaje de la producción son sustento y objeto de proyectos de espacios públicos.

Primeras conclusiones

Del estudio realizado se advierte que:

- ✓ *En relación a la ciudad*

El paisaje de la producción dio origen y conformó la estructura urbana, caracterizándola.

Adquiere así un rol identitario y de representación de la memoria urbana.

- ✓ *En relación a los proyectos urbanos*

Las marcas posibilitan una articulación entre la ciudad que fue y la que será. Los proyectos recientes conllevan la carga de la memoria urbana que dota el paisaje urbano de significación y referencia a los habitantes.

Los proyectos urbanos adquieren singularidad ya que:

- Generan nuevas centralidades.
- Recuperan la relación ciudad medio natural.

- Redefinen la representación simbólica que conllevan las marcas.

✓ *En relación a las marcas del paisaje de la producción*

Las marcas no son sólo recursos físicos que permiten su re-uso, tienen una historia que contar pero uno debe saber que leer...

Las marcas constituyen un marco geográfico – cultural que referencia a los habitantes al tiempo de definir un paisaje, caracterizándolo.

No se trata de perpetuar el pasado sino de recuperar selectivamente aquellos rastros que adaptados a los requerimientos presentes construyan la ciudad porvenir.

Bibliografía.

Referida al marco conceptual:

- Besse, Jean Marc. Las cinco puertas del paisaje: ensayo de una cartografía de las problemáticas paisajeras contemporáneas. Pag. 145-172. Paisaje Y Pensamiento. 2006.
- Borja, Jordi, Muxi, Zaida. El espacio público: ciudad y ciudadanía. Editorial Electa. Barcelona. 2006.
- Carta, Maurizio. Creative city, Dynamics/Innovation/Action. Paperback, 2008.
- Corominas, M., Sabate, J., Sotoca, A. Plans molt especials. Papers Sert. 16. Colegio de Arquitectos Catalunya. Generalitat de Catalunya. BCN. 2005.
- Font, Antonio. (ed). Espacios de oportunidad y proyecto urbano. Exploraciones proyectuales para la reordenación urbana de Blanes. Ayuntamiento de Blanes. Diputación de Girona. 2002.
- Managing change: sustainable approaches to the conservation of the built environment. 4th annual us/icomos international. Getty conservation institute. Getty publications. La.ca. 2003
- Sabate Bel, Joaquín. El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo.

Referida al caso de estudio:

- Armus, D. & Hardoy, J. (1984). Vivienda popular y crecimiento urbano en el Rosario del novecientos [versión electrónica]. Eure, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales , vol XI (nro. 31), 29-54
- Cicutti, Bibiana. Registros urbanos de una modernidad periférica. Representaciones y transformaciones materiales en el frente costero de rosario entre 1920 1940. FAPyD. UNR. Nobuko editores. Buenos Aires. 2007.
- Complejo cultural parque de España. Rosario. Argentina. De Gregorio compilador. Cedodal Editores. Rosario. 2009. Argentina.
- De Gregorio, Rainero, Brarda, et alt. Rosario. Guía de Arquitectura. Junta de Andalucía. Sevilla. 2003.
- Evolucion industrial de rosario. Desde sus orígenes hasta 1900. Marta Frutos y Adda Lattuca de Chede. 1980. Revista de Rosario nº31
- Guido, della Paolera, PlanRegulado Rosario, 1935. Plan regulador y de extensión. Memoria descriptiva y justificativa. Publicación oficial. 1935. Della Paolera, C., Farengo, A. y Guido, A.
- Guidotti, Eduardo. La provincia de Santa Fe en el primer centenario de la independencia Argentina. 1816/ 9de julio/ 1916. Imprenta Rosso y Cia. Buenos Aires. 1916.
- Martinez de San Vicente, Isabel. Cuaderno 7. La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario. Cuadernos Curdiur. Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales. FAPYD. UNR.
- Segundo Censo de la República Argentina. 1895.

Planes urbanos y normativas especiales.

- Plan Regulador de Rosario 1967.
- Municipalidad de Rosario. Secretaría de Planeamiento, Dirección General del Plan Director. *Actualización del Plan Regulador y Bases Documentales para la Revisión del Código Urbano*. Municipalidad de Rosario, 1991.
- Plan Director (1990), Plan Estratégico Rosario (2000), Plan Estratégico Rosario Metropolitano(2008), Plan Urbano (2008)
- Plan Estratégico Provincial. (2009)