

RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD DE ROSARIO, ARGENTINA.

*Luciano Kruk**

RECOVERY OF PUBLIC SPACE IN THE CITY OF ROSARIO, ARGENTINA

Resumen: En este trabajo se analiza la estrategia que hizo posible la recuperación urbana de la ciudad argentina de Rosario, tercera más poblada del país, a través de un plan actualmente en ejecución, que principalmente aprovechó la oportunidad que representaba la existencia de grandes terrenos costeros vacantes, abandonados desde la desarticulación de la red nacional ferroviaria en la década de 1970. El gran éxito de las políticas de planificación y de la gestión empleada para poder concretar su realización se ve hoy reflejado en una transformación que abarca a la ciudad en su conjunto.

Palabras clave: Urbanismo, reconversión, planificación, espacio público.

Abstract: This paper analyzes the strategy that made it possible for the urban recovery of the Argentinean city of Rosario, third most populous city in the country, through a plan currently underway, which mainly took the opportunity to represent the existence of large vacant coastal land by the Parana River, abandoned since the dismantling of the national rail network in the 1970s. The great success of the policies of planning and management used in order to realize its realization is reflected today in a transformation that includes the city as a whole.

Keywords: Urbanism, gentrification, urban planning, public space.

*Recibido en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires en el año 2000. Ha sido docente de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires. Es miembro del Cuerpo de Jurados del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires. Ejerce la profesión como arquitecto integrante del estudio BAKarquitectos desde el año 2000.

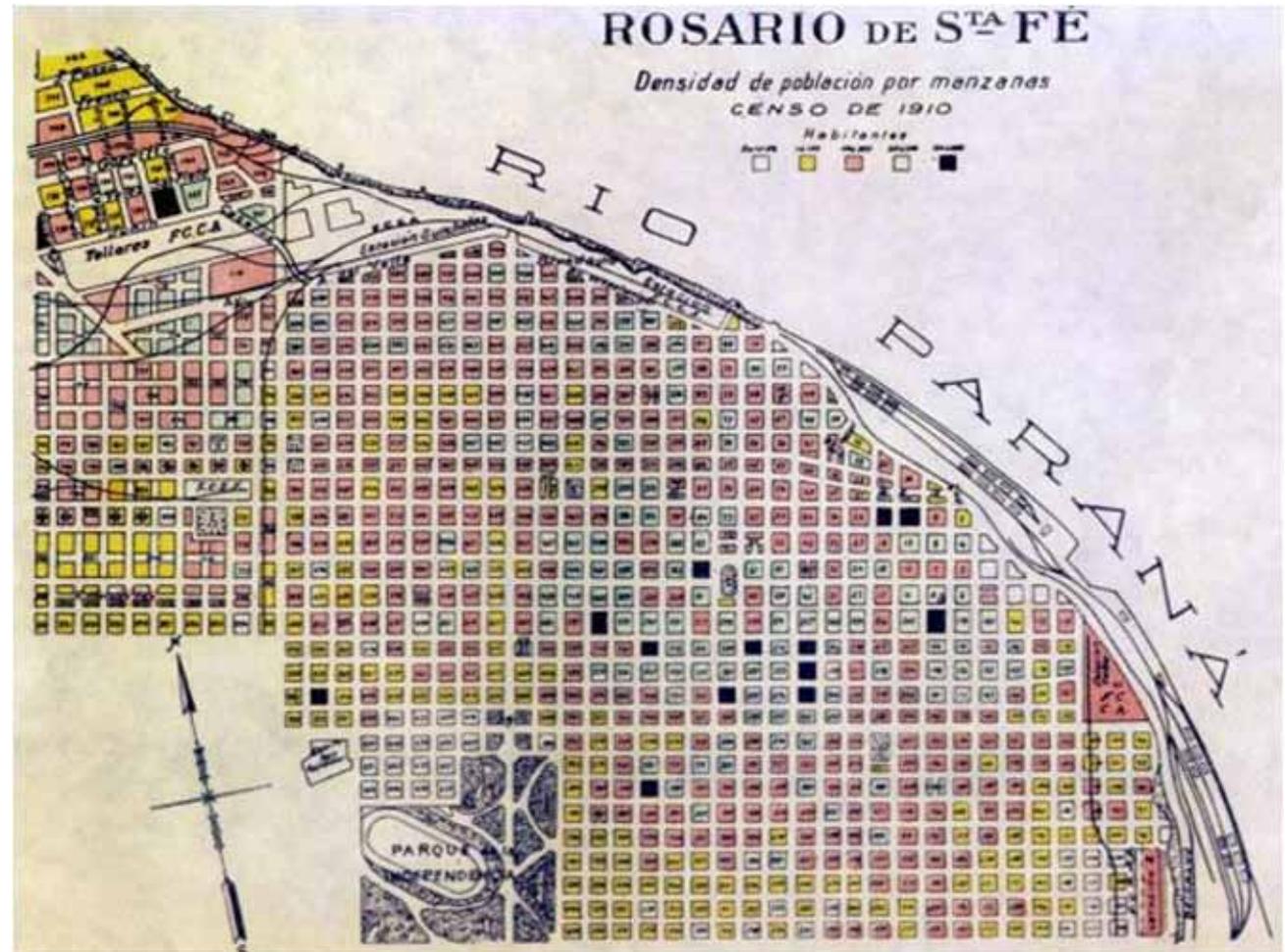
Introducción

Rosario, la tercer ciudad del país por cantidad de habitantes, se estructuró a lo largo de la historia de acuerdo a una lógica dominada por el paradigma de país agroexportador que se había establecido en el siglo XIX, por este motivo se había desarrollado una red ferroviaria muy importante, cuyo trazado respondía al de un abanico que tenía como punto de confluencia los puertos, siendo el de Rosario el principal de la región. Esta condición derivó en la consolidación de una franja de territorio de uso Férreo-Portuario, que se interpuso entre la ciudad y el Río Paraná, dejando al tejido urbano sin posibilidad de contacto con el frente costero.

Hace alrededor de veinte años, el gobierno municipal estableció prioritaria la recuperación de estos territorios, y elaboró un plan estratégico para su incorporación. Dichos territorios habían quedado en desuso desde hacía mucho tiempo, debido al desplazamiento del puerto a nuevas ubicaciones por fuera de la ciudad y al abandono del uso del ferrocarril debido a un proceso económico que finaliza en la década del noventa con el reemplazo casi total de éste por el transporte mediante camiones de carga.

La estrategia que analizaré, y que hoy podríamos calificar su resultado de muy exitoso, consistió en ir abriendo diversas áreas de ubicación estratégica siguiendo un plan de etapas, procediendo de una manera muy sencilla que requirió de una bajísima inversión económica y plazos de obra muy breves: en una primera instancia se removieron todas aquellas barreras arquitectónicas (cercos, muros, y diversas construcciones) que impedían el acceso público peatonal o vehicular al río, y se trataron las áreas principalmente limpiándolas y con una parquización mínima para volverlas transitables pero dejando intactos ciertos elementos de la antigua infraestructura (tales como grandes silos de acopio de granos, o depósitos ferroviarios) que no interferían con la llegada a la costa, estos elementos fueron reciclados y reconvertidos sus usos en públicos con notable destreza arquitectónica, dotando al sector de una atmósfera muy particular que recupera para el uso de toda la población este territorio que por la presencia del imponente Río Paraná no solamente se incorpora como un gran espacio verde sino que aporta un gran valor paisajístico antes escondido.

Figura 1 - Plano de la Ciudad de Rosario en 1910. Fuente: www.rosario.gov.ar.



1-Orígenes de la ciudad y circunstancias históricas que fueron generando su situación urbana:

Rosario no tiene fundador ni fecha de fundación, su existencia se debe a un proceso de formación espontánea proporcionado por la situación favorable tanto a nivel geográfico dada su localización intermedia entre las ciudades de Buenos Aires y Córdoba, como económico por su condición de puerto natural sobre el Río Paraná (Figura 1).

Si bien los primeros pobladores se establecen durante el siglo XVII y luego durante el siglo XVIII se radica una población que no llegaba a las 500 personas, es fundamentalmente durante el Siglo XIX con la creación del puerto y el desarrollo del Ferrocarril cuando la ciudad se genera como tal.

Los principales acontecimientos históricos del siglo XVIII que determinaron la situación urbana posterior fueron los siguientes:

En 1850 se crearon el puerto y las aduanas. Ese mismo año el ingeniero estadounidense Allan Campbell proyectó el Ferrocarril Central Argentino, entre el Puerto de la Confederación en el Rosario y la ciudad de Córdoba, ésta fue la obra pública de mayor envergadura de la Nación (en ese entonces la Confederación Argentina no incluía a la provincia rebelde de Buenos Aires). Su realización a partir de 1863 se debió al también estadounidense Guillermo Wheelwright, quien conformó el grupo de capitales ingleses que lo construyó. El 5 de agosto de 1852, El entonces Gobernador de la Provincia de Santa Fe, Domingo Crespo promulgó una ley que declaró ciudad a Rosario. Esta declaración permitió que, al abrir Justo José de Urquiza (presidente de la Confederación) los ríos a la libre navegación, terminando con la situación monopólica que hasta ese entonces favorecía al puerto de Buenos Aires, el puerto rosarino y su población se expandieran con increíble velocidad.

En 1870, tras la terrible Guerra de la Triple Alianza, se inauguró la línea Rosario-Córdoba del Ferrocarril central Argentino o "Gran Central".

En 1878 se exportaron las primeras remesas de trigo a Gran Bretaña. La ciudad se desarrolló con el aumento de la producción agrícola y la intensificación de las actividades portuarias (Figura 2).

Para 1880 Rosario ya era el primer puerto exportador de la Argentina. Esto produjo un aumento demográfico importante, atrayendo a corrientes inmigratorias europeas y migraciones internas que posteriormente le dieron a Rosario las características de "ciudad gringa".

En 1883 Carlos Casado del Alisal construyó el primer tramo entre Rosario y Casilda del Ferrocarril Oeste Santafesino, primer emprendimiento de esta naturaleza con capitales locales y como concesión provincial; fue el segundo ferrocarril en la Provincia de Santa Fe.

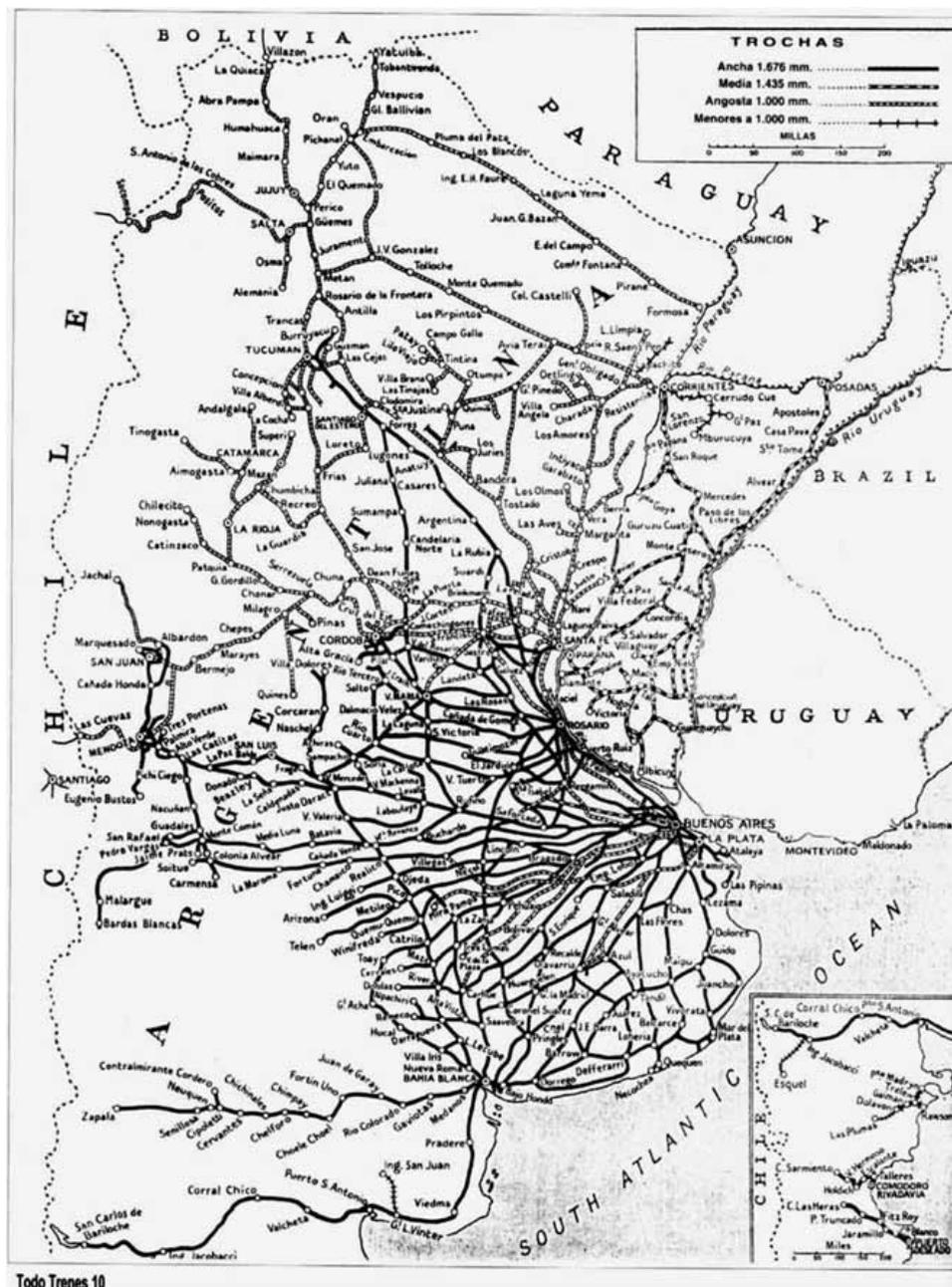
Figura 2 - Puerto de Rosario en 1910.
Fuente: www.rosario.gov.ar.



En 1891 se inauguró el servicio de luz eléctrica en el centro de la ciudad.

En cuatro ocasiones Rosario fue declarada capital federal por ley del Congreso de la Nación (en 1867, 1868, 1869 y 1873, amén de la tentativa frustrada en 1872), pero en cada una de ellas la ley fue vetada por el Poder Ejecutivo, primero por Bartolomé Mitre y luego en tres oportunidades por Domingo Faustino Sarmiento (quien controvertidamente adujo que la decisión era inoportuna, aumentaría los roces entre Buenos Aires y el interior, y llevaría al desmembramiento del país).

Figura 3 - Red Ferroviaria Nacional en 1945 con los puertos de las ciudades de Buenos Aires y Rosario como puntos centrales de un trazado en abanico. Fuente: Revista TODO TRENES, número 10.



2-Estructuración urbana de la ciudad

Durante la segunda mitad del siglo XIX se desarrolló una gran red ferroviaria que, respondiendo al modelo económico dominante agroexportador, su lógica fue la generación de vinculaciones entre los puntos de generación de los productos del agro, y los puertos hacia los cuales había que transportarlos para luego embarcarlos hacia el exterior. Dado que Rosario por su ubicación geográfica había pasado a ser el principal puerto agroexportador del país, desplazando incluso a un segundo puesto al puerto de Buenos Aires, toda la red confluyó hacia estas ciudades (Figura 3), generando en ambas similares problemas urbanos: la desconexión entre el tejido urbano y la costa por la consolidación del territorio costero como área de ocupación por la infraestructura necesaria para resolver la llegada de la producción, su almacenamiento y su carga en los puertos.

De ambas ciudades suele decirse que éstas crecieron "de espaldas al Río", esta manifestación popular de alguna manera significa que éstas se han ido convertido en grandes centros de prestaciones de servicios de lo que fue su actividad económica principal no solamente para estas ciudades sino inclusive para el país todo, y durante ese proceso estructurador del tejido urbano, se fue produciendo la desvinculación de sus habitantes con la costa.

En Rosario este problema se agravó a partir de fines de la década de 1970, cuando la última dictadura militar que gobernó el país, procedió al desmantelamiento de la red ferroviaria nacional. En 1977 se suspenden los servicios de trenes locales de pasajeros y se inicia la destrucción del sistema, anulando los servicios desde la estación Rosario Central hasta Cañada de Gómez, Gálvez, Pergamino, Casilda, San Lorenzo, etc.. Este acto perjudicial a los intereses populares y favorable a las empresas de transporte automotor, no fue revertido sino agravado y consolidado por los gobiernos democráticos posteriores, principalmente durante la década de 1990.

Esta situación hizo que inmediatamente se transformara este amplio y estratégico sector de la ciudad en territorio abandonado, quedando toda su imponente infraestructura invadida por el herrumbe y los pastizales, recordándole a toda la ciudad su historia reciente como si se tratara de un monumento al desastre.

3-Estrategias para la recuperación

En 1989 asumió la intendencia municipal el Dr. Héctor Cavallero, del Partido Socialista, de signo político opuesto al presidente nacional electo en ese mismo año, el Dr. Carlos Menem.

Durante su primer gobierno (luego sería reelegido en 1991), los socialistas de alguna forma convirtieron a la recuperación del espacio público en la estrategia principal para el desarrollo de la ciudad. Para esto elaboraron un plan para llevarlo a cabo teniendo presente el bajísimo presupuesto con el que la ciudad contaba en ese crítico momento para el país, que había sufrido en los últimos años una de las crisis económicas más fuertes de su historia.

Como primera medida se precedió a ir abriendo el acceso al público de aquellas grandes fracciones de territorio costero que se encontraban en estado de total abandono: simplemente derribaron toda barrera arquitectónica que cerraba el libre ingreso a éstos predios al mismo tiempo que realizaron una limpieza o remoción de aquellos elementos de la antigua infraestructura que representaban algún tipo de peligro para la población ya sea por encontrarse en riesgo de colapso (una baja proporción de la infraestructura se encontraba en tal estado ya que por lo general se trataba de construcciones de muy buena calidad) o por algún tipo de riesgo sanitario.

Cabe destacar que con ésta primera acción instantáneamente se produjo un resultado muy favorable ya que básicamente se cambió la fisonomía de toda la zona que pasó en muy poco tiempo de ser un territorio peligroso, al preferido para el esparcimiento y el goce de la naturaleza de prácticamente toda la población de la ciudad.

En etapas posteriores se fue mejorando el área mediante la habilitación de los viejos edificios de los servicios férreo-portuarios abandonados, reacondicionándolos para recibir ahora diversos usos públicos o semi-públicos que sirven de apoyo al parque.

Como última medida y en la actualidad, éste territorio está siendo parquizado por etapas, al mismo tiempo que se implementó un cambio en la normativa de los terrenos privados con frente hacia la costa, incrementando fuertemente la densidad al liberar la altura máxima edificable, medida que posibilitó una fuerte inversión inmobiliaria que contribuyó al radical cambio del sector.

Como dijimos la primera acción, que fue de muy bajo costo económico, logró motorizar una transformación por completo de la ciudad, que si bien durante la década de 1990 lograra cambios significativos con una situación de la economía del país que se encaminaba hacia una de las crisis económicas más importantes de su historia, luego y a partir de la fuerte recuperación que se inicia a partir del año 2003, la estrategia se continuó aplicándose logrando hoy en día un desarrollo impensado 20 años antes.

4-Principales obras realizadas para la concreción de la recuperación del espacio público:

1-El Parque España

Figura 4 - Centro Cultural Parque España. Fuente: www.rosario.gov.ar.



Esté fue el primer proyecto concretado, en el cual comenzó a practicarse la estrategia para la recuperación de los terrenos costeros.

La obra inaugurada en 1992, consistió en la construcción de un edificio de uso educativo y cultural financiado por el estado Español y con anteproyecto del arquitecto catalán Oriol Bohigas, quien tuvo un rol protagónico en la transformación urbana de la ciudad de Barcelona llevada adelante para los Juegos Olímpicos del año 92. El nuevo edificio (Figura 4) se ubicó en paralelo a una antigua construcción de terraplenamiento de la barranca, aprovechando ésta situación para la formación de un patio interno y para alojar parte del programa en lo que eran antiguas galerías de depósitos portuarios, moldeando ambas construcciones se resuelve la continuidad de espacio público salvando la diferencia de altura existente entre la parte baja de la costa y la alta sobre la barranca, por medio de una amplia escalinata, de ésta forma el techo del edificio si incorpora como parte del parque público.

El terreno en el cual está ubicado, fue el primer sector anteriormente ocupado por instalaciones portuarias y que mediante la gestión del gobierno logró que sea cedido por el ente administrador de los bienes portuarios de jurisdicción Nacional, a la municipalidad de la ciudad para ser abierto al público consiguiendo el primer contacto del tejido urbano de ciudad con el río para beneficio de la ciudadanía, y sirviendo de punto de partida como experiencia piloto para nuevas aperturas de otras aéreas contiguas hacia el sur y hacia el norte de éste.

2-Pasaje Juramento, vinculación del Monumento a la Bandera con la Plaza Institucional.

Figura 5 - Monumento a la Bandera.
Fuente: www.rosario.gov.ar.



Este importante proyecto se realizó mediante un concurso nacional de ideas, del que resultó ganador el trabajo presentado por los arquitectos rosarinos Beltramone, Ponzellini y Costa.

La obra inaugurada en una primera etapa en el año 1997 y definitivamente en el año 1999, consiste en la vinculación de la Plaza 25 de Mayo con el Monumento Nacional a la Bandera por medio de la generación de un vacío logrado con la demolición de edificaciones anexas al edificio de la Catedral de Rosario.

El vacío fue trabajado con mínimos recursos arquitectónicos, para resaltar la condición de pasaje entre los dos trascendentales espacios urbanos, el de la plaza central que es parte de la trama ortogonal de la ciudad, y el del monumento a la bandera que forma parte del vacío costero que se genera por delante del frente urbano que da hacia el río y del que el Monumento se desprende como un hito vertical.

Para resaltar la condición de pasaje de salida desde el interior de la ciudad hacia el Río, el recurso elegido fue la utilización de un espejo de agua (Figura 5), en el cual se posan un grupo de esculturas. Éste espejo es atravesado por un puente de hormigón que conduce hacia la explanada del monumento. Una vez atravesado el pasaje se resalta la perspectiva monumental proporcionada por la escala del conjunto, siendo interesante como se comienza a percibirse la presencia del paisaje del Río, dada la situación urbana asimétrica respecto a que el frente se lateraliza sobre un lado y el vacío costero aparece hacia el lado opuesto y hacia el fondo.

3-Refuncionalización de dos antiguas construcciones abandonadas: La Estación Rosario Central y Los Silos Davis.

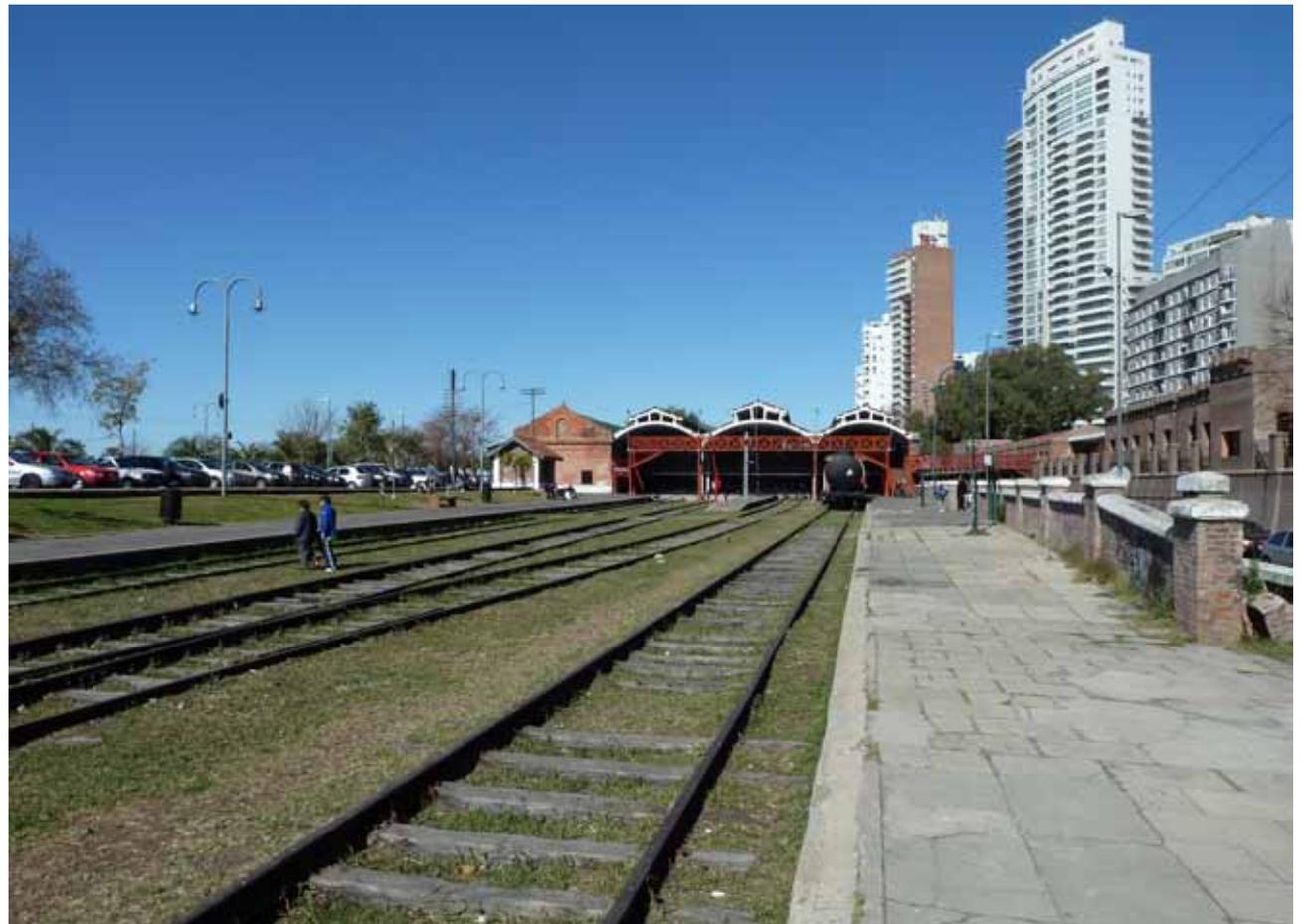
Figura 6 - Estación rosario Central.
Fuente: archivo Luciano Kruk.



3.1. La estación Rosario Central (Figura 6), antigua terminal del Ferrocarril Central Argentino, había quedado desactivada a partir del el año 1977 al suspender el último gobierno dictatorial los servicios de transporte locales.

Este notable edificio se encuentra ubicado a unos tres cientos metros hacia norte del Parque España, en la zona alta de la barranca. Su arquitectura responde a la tipología típica de las grandes estaciones terminales Europeas, consiste de un gran espacio techado con estructura metálica de doble bóveda cubriendo los andenes para el ascenso y descenso de los pasajeros, y otro gran espacio materializado con ladrillo a la vista en estilo neogótico italiano, que funcionaba como hall de acceso a la estación.

Figura 7 - Estación Rosario Central.
Fuente: archivo Luciano Kruk.



La refuncionalización se logró a partir que en el año 1999, el ente nacional que administra los bienes ferroviarios le cedió los terrenos en los que se encuentra la estación Central a la municipalidad de Rosario, tras lo cual, el gobierno de la ciudad llevó adelante un plan para la restauración edilicia, convirtiendo una parte del mismo en un centro administrativo municipal mientras que la otra parte fue destinada a darle espacio a un proyecto educativo llamado "la Isla de los Inventos" que forma parte de un plan general que se enfoca en instalar como prioridad la participación social a partir de obras destinadas a los niños.

El sector de los antiguos andenes de la estación (Figura 7), con su gran estructura de cubierta, fue restaurado a su estado original, sirviendo ahora como una gran expansión hacia el exterior de las actividades y muestras expositivas del centro educativo.

3.2. *Los Silos Davis*

Figura 8 - Silos Davis. Fuente: archivo Luciano Kruk



Se trata de la reconversión de una construcción de unos 30 metros de altura destinada originalmente al almacenaje de granos previo a su embarque (Figura 8). Este proyecto, inaugurado en el año 2003, aprovecha por completo la imponente estructura del grupo de cilindros verticales de hormigón y lo convierte en el Museo de Arte Contemporáneo de Rosario, hoy en día el más importante de la ciudad ya que alberga la colección de arte contemporánea más extensa de todo el país. Para conseguir esto se construyeron 10 niveles internos aprovechando la potente imagen pre existente de la estructura que se destacó al resolverse pintarla con un diseño cuyo motivo fue resuelto por medio de un concurso de ideas. De ésta forma el edificio se convierte en un segundo hito vertical (como lo es también el Monumento a la Bandera) dentro del área del sistema de parques costeros, generando un nuevo polo de atracción en un punto clave de la ciudad puesto que su ubicación coincide con la llegada al río de una de las avenidas más importantes de la trama, el tradicional Boulevard Oroño.

4. Reconversión del sector Puerto Norte

Figura 9 - Sector Puerto Norte, Avenida Costera. Fuente: archivo Luciano Kruk.



Este es sin dudas el plan más ambicioso ya que se trata de un área de más de 100 hectáreas. Esta intervención de gran escala que actualmente se encuentre en plena ejecución consiste en la rehabilitación del territorio donde se desarrollaban la mayor extensión del antiguo puerto de la ciudad y una extensa area de maniobras y depósitos del ferrocarril de carga.

El sector se conforma por una franja de tierra orientada longitudinalmente en sentido este-oeste que por lo tanto genera una importante barrera para el tejido urbano central de la ciudad que impide su conexión con los barrios que se fueron desarrollando hacia el norte. La estrategia pensada para resolver tal problema consistió en crear nuevas vinculaciones para cruzar éste territorio, para ello se extendió el trazado del la Avenida Costera (Figura 9) y al mismo tiempo se integró el sector costero de éste área al nuevo sistema de parques consiguiendo una continuidad de espacios públicos de unos 7,5 km de extensión.

La operación contempló, al igual que en los sectores previamente analizados, una gestión estratégica de búsqueda de participación de la inversión del sector privado una vez generada la infraestructura pública necesaria para que el territorio ofrecido, pase a ser lo suficientemente atractivo como para que se convierta en redituable la inversión privada. Para ello fue aplicada una nueva normativa, inédita hasta entonces en la ciudad y que permite la incorporación de edificaciones de gran escala que alcanzan la altura de hasta 40 pisos. También se previó la preparar una normativa para que los desarrollos inmobiliarios privados reutilicen (y no demuelan) las viejas estructuras existentes fomentando la permanencia de la presencia de las mismas como en el resto de la costa recuperada.

Conclusiones

En definitiva, luego de 20 años en los que se ha demostrado el éxito de las políticas destinadas a la recuperación del espacio de uso público aplicadas por las autoridades de la ciudad, claramente se puede entender lo acertado del planteo inicial cuando se previó un primer accionar que no implicó una erogación económica importante que hubiese hecho imposible su implementación. Básicamente las acciones llevadas adelante durante los primeros años fueron en el orden de la gestión, ya que las tierras a recuperar no eran del dominio de la ciudad sino que en su mayor parte se encontraban en manos del organismo nacional encargado de la administración de los bienes ferroviarios. Por lo tanto el primer gran éxito de la gestión y a partir de cual fueron posibles los logros posteriores, tuvo que ver con entender la enorme posibilidad latente con la que se encontraba la ciudad al existir estos terrenos bacantes, ociosos en su uso y de ubicación estratégica (Figura 10).

Figura 10 - Espacio público costero recuperado. Fuente: archivo Luciano Kruk.



Otro gran acierto sin dudas fue haber entendido como mediante una toma inicial de acciones del sector público se deben generar las condiciones apropiadas para que luego la actividad de las empresas privadas participen en la reactivación económica, es decir que el estado debe proporcionar la infraestructura arquitectónica necesaria hasta un cierto punto, que en este caso no implicó una gran erogación económica, pero permitió que con la inversión privada posterior se genere el inicio de un círculo virtuoso que a través del tiempo irá retroalimentándose en un ciclo en el cual el estado se ve beneficiado por un incremento de sus ingresos por recaudaciones impositivas que volverán a volcarse en mayores inversiones públicas.