



Patrimonio cultural y proyecto urbano: reconversión de los bienes ferro-portuarios de la ribera central Rosarina (1983-2023)

Cecilia Galimberti

Resumen: Desde las últimas décadas del siglo XX se registra un cambio de mirada del planeamiento que prioriza el rol de la arquitectura y el proyecto urbano ante instrumentos meramente reguladores y normativos. Esta perspectiva también se articula con un nuevo abordaje del patrimonio cultural a través de la resignificación y reapropiación colectiva de distintos componentes y valores urbanos.

El presente trabajo reflexiona sobre las transformaciones viabilizadas por la dialéctica plan-proyecto urbano-patrimonio cultural, tomando como caso de estudio la costa central de la ciudad de Rosario, Argentina. En los últimos cuarenta años mediante la continuidad y articulación de políticas públicas se ha posibilitado la revalorización de su patrimonio mediante la reinterpretación de su sociedad local.

Palabras clave: patrimonio cultural, proyecto urbano, planeamiento, ribera, Rosario, bienes ferro-portuarios, políticas públicas

Cultural Heritage and Urban Project: Conversion of Ferro-Port Assets in the Central Riverside Area of Rosario (1983-2023)

Abstract: Since the last decades of the 20th century, there has been a shift in planning perspectives prioritizing the role of architecture and urban design, over merely regulatory and normative instruments. This perspective also articulates a new approach to cultural heritage by re-signifying and collective re-appropriating various urban components and values.

This paper reflects on the urban transformations made possible by the debate of planning-urban project-cultural heritage, taking the central coast of Rosario, Argentina as a case study. Over the last forty years, through the continuity and articulation of public policies, the active revaluation of its heritage has been made possible through the reinterpretation of its local society.

Keywords: cultural heritage, urban project, planning, waterfront, Rosario, ferro-port assets, public policies

Património cultural e projeto urbano: reconversão dos bens ferro-portuários da frente ribeirinha central de Rosário (1983-2023)

Resumo: Desde as últimas décadas do século XX regista-se uma mudança de perspetiva no planeamento, que passa a privilegiar o papel da arquitetura e do projeto urbano em detrimento de instrumentos meramente reguladores e normativos. Esta abordagem articula-se igualmente com uma nova forma de encarar o património cultural, através da ressignificação e reapropiação coletiva de diferentes componentes e valores urbanos.

O presente trabalho reflete sobre as transformações viabilizadas pela dialéctica plano-projeto urbano-património cultural, tomando como caso de estudo a frente ribeirinha central da cidade de Rosário, na Argentina. Ao longo dos últimos quarenta anos, através da continuidade e articulação de políticas públicas, foi possível promover a valorização do seu património mediante a sua reinterpretação pela sociedade local.

Palavras-chave: património cultural, projeto urbano, planeamento, frente ribeirinha, Rosário, bens ferro-portuários, políticas públicas

Introducción

La noción de proyecto urbano, como explica Busquets (1992), se posiciona como alternativa ante la disociación del plan urbanístico (reducido al campo del análisis y la zonificación) y el proyecto de arquitectura (como propuesta aislada), desde un abordaje integrador y clave de la escala intermedia. Se reconocen así, diversas generaciones o familias de proyectos urbanos según los distintos momentos o características de cada uno (Etulain y Biffis 2014). No obstante, en el presente trabajo resulta de particular interés el quiebre que se identifica a partir de la década de 1980, a partir de la transformación del planeamiento y la progresiva importancia que adquiere el proyecto urbano, especialmente en torno de la recuperación de espacio público, revalorización de la ciudad histórica y la integración de urbanismo y arquitectura (Monclús 2003). El patrimonio cultural es resignificado a través de múltiples acciones coordinadas de políticas públicas, pero legitimadas por la sociedad.

Aunque esta situación se registra en varios países, en Argentina la recuperación democrática trae consigo una nueva aproximación del patrimonio asociada a la tradición, historia e identidad, que en Rosario se vinculan a la articulación del desarrollo urbano, producción cultural y turismo (Cardini 2013). El patrimonio arquitectónico resulta clave en las políticas públicas, logrando un consenso relevante sobre los procesos de transformación urbana (Vera y Roldán 2021); y se convierte en protagonista, junto al espacio público, de la reconversión de la costa central rosarina. Se destaca que el anhelo de dicha refuncionalización ribereña data desde las primeras décadas del siglo XX, pero que se posibilita a partir de un abordaje integral y continuo en el tiempo a partir de la década de 1980 en un nuevo contexto político y desde una nueva perspectiva disciplinar.

El objetivo de este trabajo es analizar, a través del caso de la ribera central de Rosario (1983-2023), cómo la articulación entre políticas públicas continuas, un enfoque de planeamiento basado en el proyecto urbano y la resignificación del patrimonio cultural ferro-portuario, han viabilizado la transformación de una barrera infraestructural en un sistema integrado de espacios públicos y equipamientos culturales, permitiendo la reapropiación social del frente fluvial. Se parte de la hipótesis de que el éxito de esta reconversión no radica únicamente en la calidad arquitectónica de intervenciones puntuales, sino en la construcción de un proceso continuo y acumulativo, donde cada proyecto actuó como catalizador y referente para los siguientes, generando un palimpsesto urbano de alta complejidad y significado colectivo. Para ello, se emplea una metodología mixta que articula análisis documental de normativas municipales, planes urbanos (Plan Director 1991, actualizaciones 1999 y 2007-2017, Documento [5+5] 2019) y documentos de proyecto. Asimismo, estos documentos se cotejan con artículos de prensa periódica y se realizan recorridos exploratorios y registros de los componentes patrimoniales ferro-portuarios que han sido refuncionalizados en las últimas cuatro décadas.

El proyecto urbano del Parque España, encargado a Oriol Bohigas y su estudio MBM (cuyas obras inician en 1985 y es inaugurado en 1992), inicia una nueva etapa disruptiva a las precedentes, que es continuada en las últimas cuatro décadas. Desde este proyecto, el rol del patrimonio resulta eje clave para las propuestas de reconversión de la costa ocupada desde sus orígenes por instalaciones ferro-portuarias. Luego de la privatización ferroviaria en 1992 en Argentina^[1], en 1996 la Empresa Ferrocarriles Argentinos firma un convenio con la Municipalidad de Rosario para analizar en forma conjunta los inmuebles en desuso o subutilizados y abordar su reconversión urbana debido a su gran valor para la memoria colectiva, reconociéndolos componentes del patrimonio cultural de Rosario. La normativa local que avala dicho convenio plantea que resulta imprescindible preservar y reacondicionar esas huellas del pasado, producto de la identidad histórica, y manifiesta sobre la "responsabilidad ante los legados culturales" que debe asumir el conjunto social (no sólo el poder público), dado que es este el que define que cierto bien tiene valor patrimonial: "cuando hablamos de la protección del patrimonio cultural, debemos tener en cuenta una variada gama de cuestiones. Estamos hablando del capital común de una cultura determinada, de un conjunto de bienes de diversa índole, ya sean tangibles o intangibles, pasados o presentes, que son asumidos como propios por una comunidad de los procesos para su preservación y rehabilitación" (Ordenanza N°6.156/1996).

La transformación de la costa del área central se propone así como estrategia de Nueva Centralidad sobre la "incorporación a la ciudad de las tierras liberadas por los procesos de reconversión ferroportuaria (...) equilibrando y completando progresivamente un frente continuo sobre un sector de costa que históricamente había quedado negado a la ciudad" (Ordenanza n°6.235, 1996), teniendo como objetivo su reconversión para actividades culturales y recreativas, posibilitando un nuevo sistema de espacios públicos estructurales de Rosario, desde una vocación colectiva en un nuevo marco democrático. En este sentido, el río se posiciona como "parte esencial del patrimonio urbano, no solo en términos de paisaje que se observa en actitud contemplativa, sino fundamentalmente en el sentido de uso colectivo" (Ibid). Es así, que el proyecto urbano resulta instrumento clave tanto para poner en relación dos partes de la ciudad dividida (el río-tejido urbano) desde una perspectiva integral, como para poder revalorizar la memoria e identidad ferro-portuaria con acciones de revitalización, otorgando nuevos usos y programas urbanos. [Figura 1]

El patrimonio cultural en el proyecto urbano

El patrimonio cultural resulta una invención, dada su capacidad para establecer discursos sobre la realidad; así como también una construcción social, por presentar la legitimación y asimilación de estos discursos (Prats 2000). Es producto de un proceso complejo y polisémico de construcción de significados que se expresa a través de valores culturales que son reconocidos a pesar de los cambios



Figura 1.- Localización de la ciudad de Rosario y su costa central. Fuente: Elaboración propia en base a Carta de Navegación del Paraná (1969) e imágenes Google Earth (2024)

de época, contextos y/o categorías (García Martínez y Díaz-Sierra 2023). Especialmente, desde las últimas décadas del siglo XX, el patrimonio es abordado desde nuevas perspectivas, siendo reappropriado a través de su potencial en los instrumentos de planificación urbana, apreciando su importancia en torno a las diversas configuraciones sociales y culturales, y no como mero monumento museificado de vestigios materiales del pasado (UNESCO 2014). El patrimonio es entendido como sistema vivo de alta complejidad, al cual se le atribuyen nuevas significaciones como recursos, aumentando constantemente su valor (Magnaghi 2011). Esta mirada proyectiva del patrimonio se vincula con el nuevo rol del proyecto urbano en el planeamiento.

El proyecto urbano, como explica Manuel de Solá Morales, nace justamente a partir del reconocimiento de la complejidad y la superposición de la ciudad, en los cuales la arquitectura interviene como instrumento de ordenación urbana que parte “del amor y no del odio a la ciudad existente” reconociendo “la condición distinta de cada parte urbana,

con el entendimiento de la gran ciudad como artefacto complejo, siempre más rico y diversificado” (de Solá Morales 2008: 31). Si bien este autor reconoce distintos referentes de proyecto urbano que datan más de un siglo, se identifica un cambio de paradigma significativo que, como sostiene Nuno Portas (2003), produce un resurgimiento del proyecto urbano a través de una nueva relación con el sistema de planificación. Se rechaza la concepción del plan general meramente regulador y se proclama en cambio al proyecto urbano como enfoque de diseño integral de la ciudad (Meyer 2005). Siguiendo a Oriol Bohigas, los instrumentos urbanísticos no pueden limitarse a los planes generales de carácter estrictamente normativo, sino que es necesario profundizar en las formas urbanas, para lo cual resultan clave los proyectos urbanos puntuales: “Es necesario diseñar el espacio público -es decir, la ciudad- punto por punto, área por área, en términos arquitectónicos. El plan general puede funcionar bien como programa de intenciones pero no será efectivo hasta no convertirse en la suma de los proyectos mencionados” (2019: 16).

En este sentido, el plan deja a un lado el tradicional determinismo de reglas fijas, mientras que incorpora nuevos mecanismos de regulación variable con estrategias interactivas reconociendo la diversidad de agentes, como también así, el diverso margen de configuración espacial posible. Es así como el proyecto urbano presenta características de plan-proyecto o de proyecto-plan, en relación con las lógicas de transformación de suelo. Es decir, resulta un concepto o modo de intervención "que utiliza instrumentos de planificación y/o proyecto de acuerdo con el contexto" (Portas 2003). Por lo cual, el rol del proyecto es crucial, articulándose con el plan y las políticas urbanas, vinculándose intrínsecamente en un proyecto de ciudad, el cual "es una suerte de punto de fuga en el cual se reflejan la cultura del lugar y de la época, la historia, lo vivido, la sensibilidad y las tensiones de las poblaciones que son sus protagonistas" (Secchi 2016: 125-126).

El abordaje del patrimonio y la transformación de la costa central desde las políticas públicas (1983-2023)

Rosario se desarrolla aceleradamente a mitad del siglo XIX por sus actividades portuarias, llegando a posicionarse en uno de los puertos más importantes de Argentina. En 1863 la inauguración de las obras del entonces Ferrocarril Central Argentino en las barrancas de la costa, dan comienzo a un proceso de estructuración regional de gran relevancia, adquiriendo así un fuerte perfil productivo ferro-portuario en la costa central de la ciudad. Sin embargo, a pesar de la relevancia de dichas infraestructuras, desde las primeras décadas del siglo XX se reclama que estas significan una barrera para el resto de la ciudad y se proponen diversos proyectos para su traslado y reconversión de la ribera para la generación de espacios públicos. No obstante, es recién con el retorno democrático definitivo en Argentina, en 1983, que se posibilita iniciar un proceso de continuidad de regeneración urbana, a partir de una nueva perspectiva del planeamiento local.

Entre 1984-1985 se inicia la actualización del plan desde una particular relación con el proyecto urbano. Para lo cual, se parte del reconocimiento de la ciudad real y de sus lógicas, a fin de definir los contenidos, objetivos, políticas y lineamientos programáticos. Esta nueva mirada innovadora implica: «proceder por proyectos y no por normativas», en el convencimiento de que son los valores de cada lugar y la recreación que las demandas específicas de cada área se haga, las que permitirán que cada intervención se constituya en un aporte a la construcción de la ciudad de hoy que incorpore los valores de la ciudad heredada» (Martínez de San Vicente 1998: 111). En este sentido, se parte de una mirada proyectiva basada en el reconocimiento de la ciudad existente, resguardando sus características y particularidades. En la exposición de las primeras Jornadas de Divulgación sobre Ordenamiento Urbano que organiza la Secretaría de Planeamiento en 1987, el entonces intendente Dr. Horacio Usandizaga en el discurso inaugural planteó: "Rosario no reniega de

su pasado, es más, lo reivindica y se enorgullece de él, y como tal debe entender la necesidad de preservar las imágenes urbanas que ese pasado concretó y que hoy estamos degradando inconscientemente" (Municipalidad de Rosario 1987: 4). De manera que el plan reconoce aquellas componentes primarias de mayor capacidad de permanencia y condicionantes al tejido urbano, entre las que se encuentran: la costa, tanto como factor geográfico-territorial como por su capacidad portuaria, significante clave en la vocación de los diversos tramos de ribera y sus sectores de tejido aledaños; y, el ferrocarril, como factor territorial e infraestructural fundante y condicionante a las diversas partes de la ciudad.

Los estudios y diagnósticos preliminares decantan finalmente en la presentación del Plan Director^[2] al Concejo Municipal en 1991, condensando el espíritu programático y propositivo con el que fue acuñado desde las primeras tareas. La primera de sus operaciones estructurales es la Recuperación del Frente Costero, a fin de reconquistar el uso de la costa en los sectores desafectados de la actividad portuaria, proponiendo un continuo de parques públicos en el área central para usos turístico-recreativos. Entre las acciones indicadas prevé "el reciclaje de edificios existentes para uso comercial y cultural y su complementación con el equipamiento necesario" (Municipalidad de Rosario 1991: 17).

La relevancia de la conservación del patrimonio resulta uno de los tópicos que se incorporan en la agenda estatal. Ya en 1984 se establece a través del Decreto N°998 a una Comisión evaluadora integrada por representantes de la Secretaría de Planeamiento, la Secretaría de Obras Públicas, el Museo de la Ciudad (Subsecretaría de Cultura), la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Rosario y el Centro de Arquitectos de Rosario a dictaminar sobre las condiciones de preservación de construcciones previas a 1953, manifestando su interés en "la preservación del patrimonio ambiental, urbano y arquitectónico de la ciudad" (Decreto N°998/1984). Dicho decreto marca un camino que tiene continuidad y articulación junto con otras políticas en los años siguientes. En 1987 se ratifica la creación de dicha Comisión pasando a denominarla Comisión de Preservación del Patrimonio Urbano y Arquitectónico y adicionando como función de ésta "la de difundir por los medios que se considere conveniente la actividad de la Comisión (...) para una creciente concientización de la ciudadanía sobre la preservación del patrimonio histórico, urbano" (Decreto N°2791/1987).

En 1991 se crea el Fondo de Preservación Urbanística de Rosario, a fin de "solventar una política de defensa del patrimonio urbano, arquitectónico e histórico de la ciudad" (Ordenanza N°5.278) para posibilitar el financiamiento de la restauración de edificios, sitios y monumentos de interés histórico, arquitectónico, cultural o artístico como, también, campañas de concientización comunitaria sobre la defensa del patrimonio ciudadano. Bajo el mismo espíritu, al año siguiente, también se dispone el

régimen de padrinazgo de edificaciones como de hechos de escala urbana considerados de interés, cuyo objeto sea su conservación, rehabilitación, acondicionamiento, consolidación, restauración parcial y/o total. Esto se realiza bajo la premisa que sostiene que "el diseño futuro de la ciudad se apoya en el patrimonio arquitectónico y urbanístico legado por las generaciones que la han construido y habitado. A las generaciones futuras, la obligación de conservar la riqueza del patrimonio edilicio de Rosario, para su admiración y disfrute" (Ordenanza N°5.492/1992). Por otra parte, en 1993 a la entonces Subsecretaría del Área Municipal de Cultura se le otorga el rango de Secretaría de Cultura, Educación y Turismo; entre sus funciones se destaca la de "preservación del patrimonio cultural y artístico rosarino" (Ordenanza N°5.724/1993), lo que posibilita la articulación de diversas políticas que articulan la conservación de tanto el patrimonio tangible como intangible, que posteriormente se materializa en diversos proyectos urbanos.

Estas primeras acciones contribuyen a que en 1996 se ponga en marcha el Programa Municipal de Preservación del Patrimonio Histórico, Urbano y Arquitectónico, que depende de la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario, a fin de aplicar normativas, control y supervisión de obras relacionadas con la protección patrimonial. A su vez, en el 2000 se crea el Programa de Preservación, Conservación y Difusión del Patrimonio Industrial de la ciudad de Rosario que tiene como objetivo principal: "la preservación y conservación de los edificios y enclaves industriales de la ciudad que por sus características materiales, constructivas, tipológicas, estéticas o históricas, puedan ser valorados como patrimoniales" (Ordenanza N°7.065, 2000). Al año siguiente, se establece la realización, por parte de dicho Programa, de un Plan de Rutas del Patrimonio Industrial que unan los diversos componentes de dicho patrimonio productivo (del cual las instalaciones ferro-portuarias resultan clave) en coordinación con el Ente de Turismo de Rosario (ETUR) y la Secretaría de Cultura y Educación de la Municipalidad de Rosario a fin de "garantizar la utilización y la difusión de las mismas en su potencialidad educativa y turística" (Ordenanza N°7.237, 2001). El nuevo siglo trae aparejadas diversas acciones tendientes a la revalorización y resguardo del patrimonio en su sentido más amplio, enfocado a lo edilicio. Entre ellas destacan el inventario y catalogación de Edificios y Sitios de Interés Patrimonial (Ordenanza N°7.156, 2001) y sus diversas actualizaciones a través de los años, en íntima articulación con una perspectiva amplia del proyecto urbano y su aplicación en diversas estrategias de planeamiento.

En 1999 se presenta la actualización del Plan Director, dando continuidad a las políticas en curso y al espíritu del documento anterior. La propuesta se sustenta sobre cuatro proyectos estructurales^[3], siendo el primero, el Sistema ciudad-río (siguiendo con la Operación Estructural La Recuperación del Frente Costero del documento anterior). Estos se articulan con las políticas del Plan, entre las que

se encuentra La preservación del Medio Ambiente y del Patrimonio Construido, prosiguiendo con las disposiciones ya iniciadas de preservación y estableciendo un marco general al documento del plan. A fin de poder profundizar sobre el proyecto urbano de la ribera, en el 2003 se crea el Programa para el Desarrollo de la Costa, focalizando en la generación de nuevos espacios públicos junto a la reconversión y reutilización de las áreas desafectadas de uso ferro-portuario. El nuevo siglo trae aparejado diversos proyectos concretados (que desarrollaremos a continuación); de manera que, el nuevo Plan Urbano (2007-2017) consolida los postulados ya en curso de reconversión integral de la costa (teniendo también al Frente Costero como una de sus seis Operaciones Estructurales) e incorporando nuevos instrumentos de actuación en torno a la preservación del patrimonio^[4].

En el marco del debate internacional de la Nueva Agenda Urbana y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en 2019 se presenta el Documento Base para la Actualización del Plan Urbano Rosario [5+5] teniendo como foco principal al ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles), en el cual se sitúa la protección del patrimonio ambiental y cultural. Se hace hincapié en su "significativo patrimonio que reúne gran valor histórico, arquitectónico, espacial, funcional, simbólico-cultural y social" que genera "un fuerte sentido de pertenencia por parte de todos los ciudadanos" (Municipalidad de Rosario 2019: 83). Se continúan así las políticas de preservación a través de diversas estrategias y promoción de acciones, como también, los proyectos en torno a la recuperación ribereña.

El rol del patrimonio en los proyectos urbanos de la costa – (1983-2023)

En los cuarenta años de recuperación democrática definitiva en Argentina, podemos identificar cuatro etapas diferentes en torno a los proyectos urbanos realizados que abordan la recuperación del patrimonio cultural en la costa rosarina:

— Primera etapa (1983-1992)

En esta etapa, se desarrollan acciones y políticas patrimoniales vinculadas a los primeros proyectos ribereños asociados a la reutilización de los componentes ferro-portuarios. El proyecto que resulta un impulso inicial de la regeneración de la costa central es el Parque España, símbolo de un modo diferente de diálogo entre el río y el tejido urbano, así como de las marcas y componentes identitarios clave para la ciudad. En esta propuesta, a cargo del estudio de arquitectura catalán MBM Arquitectes, el rol del patrimonio es central en la estrategia proyectual, dado que definen resguardar y rehabilitar los muelles originales de madera y refuncionalizar cinco túneles portuarios de almacenaje para nuevos espacios de uso cultural (por ejemplo, salas de exposiciones y biblioteca del Centro Cultural Parque de España). Si bien es gestado y

proyectado a fines de la década de 1970, su incorporación dentro del programa conmemorativo del quinto centenario del descubrimiento de América ocasiona que el inicio oficial de sus obras, con la colocación de la piedra fundamental, sea en 1985 y su inauguración (del primer sector proyectado, correspondiente al edificio del Complejo del Centro Cultural) sea en 1992, coincidente con los 500 años del mencionado descubrimiento (Galimberti 2015 2020).

Asimismo, en esta década comienza la apertura del entonces sector productivo a través de demolición de muros y nuevos desarrollos viales, algunos de los

cuales implican la refuncionalización de determinados componentes históricos como, por ejemplo, la transformación del original túnel de ferrocarriles para su incorporación al trazado vial. Dichas tareas traen consigo justamente el fuerte debate en torno a la preservación o no de gran cantidad de equipamientos existentes del sistema ferroviario y portuario. En este sentido, podemos identificar que la primera década del retorno democrático marca significativamente el camino a las acciones posteriores, identificando aquellas construcciones y marcas relevantes a proteger y reivindicar junto al acceso público, mediante la generación de un nuevo balcón al río. [Figura 2]

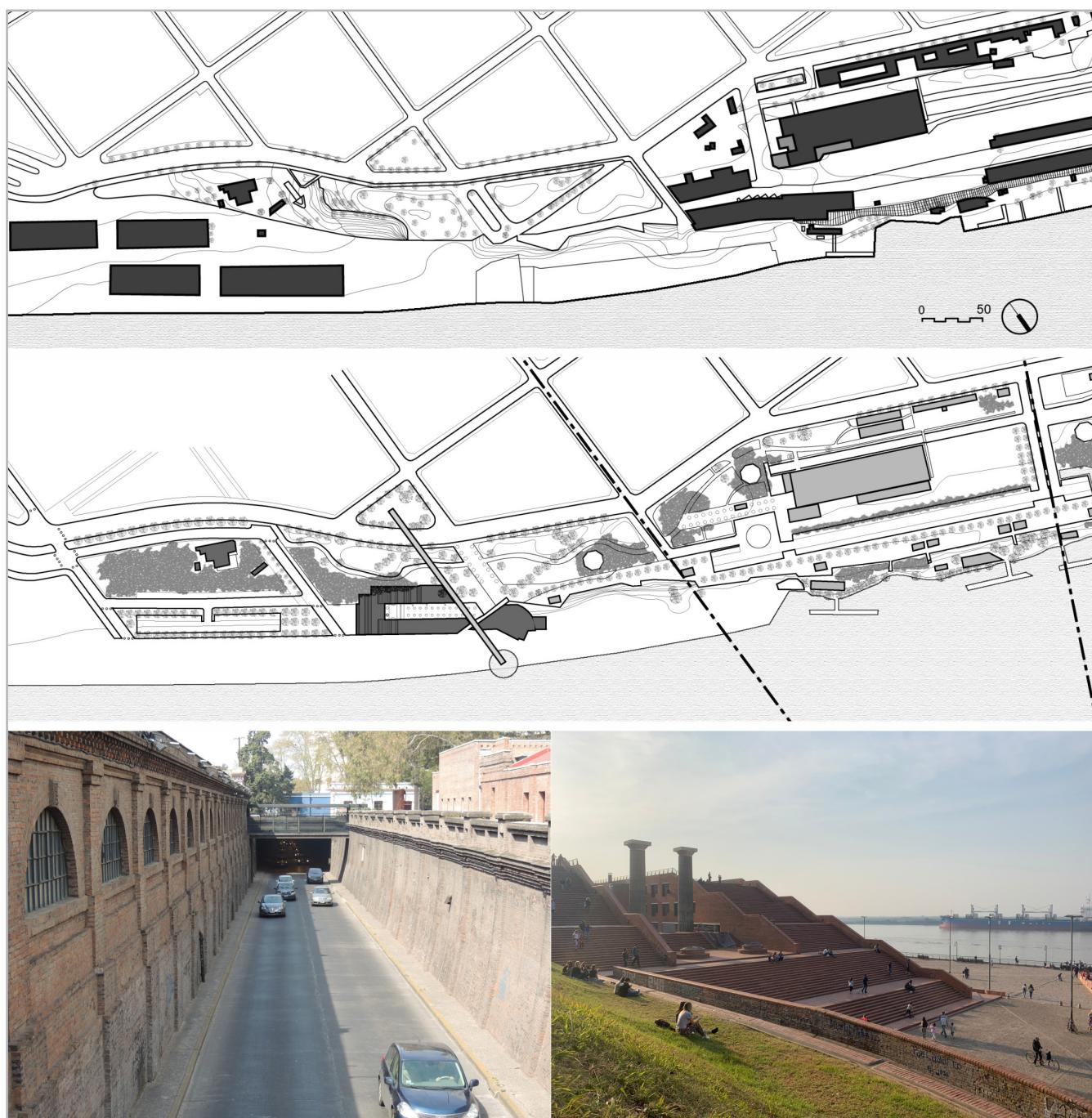


Figura 2.- Arriba: Cartografía estado de situación existente en 1983. Medio: Proyecto Urbano propuesto por el estudio MBM. Debajo: Ex túnel ferroviario (actual Av. Illia) y Parque España. Fuente: Elaboración planimétrica y fotografías de la autora.



Figura 3.- Centro de la Juventud y CEC. Fuente: Fotografías de la autora.

—*Segunda etapa (1992-2000)*

La inauguración del Complejo Cultural del Parque de España en 1992 impulsa la reconversión de los galpones portuarios aledaños al mismo. Dichas edificaciones presentan la característica de ser grandes espacios cubiertos de planta libre, originalmente destinados para el almacenaje de productos portuarios, lo que posibilita una diversidad de actividades. La reconversión urbana se articula con políticas públicas culturales y de desarrollo social. Es así, que bajo la Ordenanza N°5.940 de 1994, se crea el Programa Espacios para la Juventud con el fin de desarrollar ámbitos de promoción de la reflexión, creatividad y acción para jóvenes en inmuebles que brinden el marco propicio para dichas propuestas. Se lleva a cabo en este contexto la rehabilitación del entonces Galpón 9 para alojar al Centro de Expresiones Contemporáneas (CEC) que, promovido por la Secretaría de Cultura, se inaugura el 7 de diciembre de 1995. Bajo el mismo impulso, y dado la versatilidad de estos componentes portuarios, se continua con la restauración del galpón contiguo, denominado Centro de la Juventud y gestionado por la Secretaría de

Promoción Social a fin de resultar un espacio de encuentro permanente para los jóvenes de la ciudad que se inaugura en 1998. [Figura 3]

—*Tercera etapa (2000-2010)*

La tercera etapa, se caracteriza por una serie de inauguraciones de procesos iniciados en la etapa previa. En pocos años se ponen en funcionamiento diversos equipamientos, mayormente culturales y administrativos, en edificaciones restauradas del pasado productivo rosarino, junto a nuevos parques. En esta etapa se destaca la regeneración urbana del predio de la ex Junta Nacional de Granos y del área correspondiente al ex Ferrocarril Central Argentino.

El sector de la Junta Nacional de Granos es adquirido por la Municipalidad de Rosario, la cual en 1996 llama a un Concurso Nacional Abierto de Anteproyectos por Ordenanza N°6.133. El sector correspondiente al área del proyecto presenta 10.3 ha, con un frente sobre el río



Figura 4.- Ex Silos Davis, actual MACRo. Fuente: Fotografías de la autora.

hacia el norte y sobre el tejido urbano hacia el sur de 850 m, presentando dos silos de almacenaje de granos, uno perpendicular al río (Silos Davis), del cual se exige su preservación y refuncionalización y otro, paralelo al curso de agua, cuyo resguardo queda a criterio de los proyectistas (y finalmente es demolido). Esta reconversión presenta un abordaje integral que no solo prevé la intervención edilicia sino un proyecto multiescalar que incorpora estrategias de sistematización vial, generando nuevas conexiones y conectividad, junto a nuevos espacios públicos, fortaleciendo la continuidad de dicha red e incrementando en gran medida su superficie (con preponderancia de áreas verdes). En este contexto, se establece el reciclaje del denominado Silo Davis como un nuevo museo de arte contemporáneo (dada la necesidad de expansión del Museo de Bellas Artes Juan B. Castagnino), denominándolo MACRo (Museo de Arte Contemporáneo de Rosario). Se restaura principalmente la torre vertical para alojar las salas de exposición, depósito y oficinas administrativas y se agrega una estructura liviana lindante que contiene la circulación vertical (conjunto de escaleras y ascensor). Los ocho cilindros se han posicionado a lo largo de los años

en un ícono representativo por su pintura exterior que se renueva por concurso cada seis años aproximadamente (Galimberti 2023). Si bien se realiza una primera exhibición el 9 de diciembre de 2003 en un pequeño sector, la inauguración oficial se realiza el 16 de noviembre de 2004. [Figura 4]

El predio lindante, correspondiente originalmente al Ferrocarril Central Argentino, es cedido a la Municipalidad de Rosario en 1999 y también es sujeto a una importante reforma y apertura a la ciudad. Si bien hay diversos componentes edilicios que son demolidos, otras edificaciones son reconocidas de gran valor para su preservación [Figura 5]. Por un lado, se destaca el conjunto perteneciente a la Estación Rosario Central, en cuyo sector principal, luego de años de su desafectación ferroviaria, se plantea su recuperación para albergar un "espacio destinado a la construcción de saberes múltiples referidos a la ciencia, la tecnología y la sociedad" (Decreto N°0073/2003), denominado Isla de los Inventos, que se inaugura en octubre de 2003 con la exposición interactiva "Trenes de agua y barcos de riel" y junto a otros espacios,



Figura 5.- Ex Silos Davis, actual MACRo. Fuente: Fotografías de la autora.



Figura 6.- Isla de los Inventos. Fuente: Fotografías de la autora.

entre los que se destacan la revalorización del patrimonio cultural de la ciudad como “Los Andenes de la Estación y El Ferrocarril: Inventando el pasado” (Helman y Korowaj 2014).

Esta propuesta, a cargo de la Secretaría de Cultura y Educación, se articula con otros espacios educativos innovadores bajo el lema de Tríptico de la Infancia^[5], que incluye juego, arte, ciencia y naturaleza [Figura 6]. Asimismo, otro conjunto edilicio de oficinas correspondientes a la mencionada Estación (en la que se encuentra la Torre del Reloj), también es sujeto a remodelación, para destinarlo al Centro Municipal de Distrito Centro (CMD Centro), en el marco del proceso de descentralización que inicia Rosario a mediados de la década de 1990 (inaugurado oficialmente el 19 de septiembre de 2005). En dicho sector también se localiza la construcción en la que funcionó la primera estación de pasajeros (hasta la inauguración de la mencionada Rosario Central), posteriormente utilizada como depósito de cargas y denominada Galpón 10 (habilitada hasta 1977) (Ferrer y Fernández Priotti 2001).

Desde la década de 1980 se debate, por su relevancia histórica, la necesidad de su preservación. En 2004 se produce la concesión a privados para su remodelación integral mayormente enfocada a localizar un complejo gastronómico, realizando, además, la regeneración del espacio público aledaño [Figura 7].

También se preserva el conjunto de edificaciones correspondientes a los tanques de aguas ferroviarios, destinados en 1998 para el Centro Cultural Casa del Tango promovido por la Secretaría de Cultura de la Municipalidad de Rosario y en articulación con la Secretaría de Planeamiento, a cargo del proyecto urbano, realizando un abordaje integral. Por un lado, se declara al Tango como patrimonio cultural y artístico de la ciudad de Rosario (Ordenanza N°7.737, 2004), por lo cual el Municipio se compromete a promover, las actividades vinculadas a sus distintas manifestaciones artísticas, reconociéndolo como expresión cultural distintiva de la ciudad. Mientras que, por otro, se resguarda la memoria ferro-portuaria de la ciudad, revalorizando los vestigios materiales característicos de su identidad. [Figura 8]



Figura 7. Ex Galpón N°10. Fuente: Fotografías de la autora.

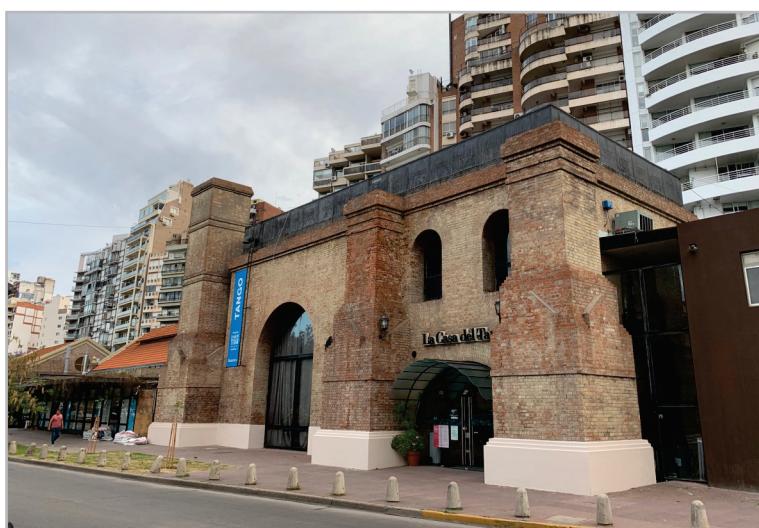


Figura 8. Actual Complejo Cultural Casa del Tango. Fuente: Fotografías de la autora.

— *Cuarta etapa (2010-2023)*

Desde el 2010 se retoma la transformación del complejo de galpones portuarios ubicados al sur de los previamente restaurados CEC y Centro de la Juventud. A través de un acuerdo conjunto entre la Provincia de Santa Fe y la Municipalidad de Rosario se promueve la Ciudad Joven. Como explica el entonces intendente Miguel Lifschitz, con este proyecto urbano “se recupera un patrimonio arquitectónico que tiene que ver con el pasado portuario, y se le dará un uso cultural relacionado con la juventud, que ya se apropió de ese espacio (...) los jóvenes tendrán la posibilidad de ejercitarse su derecho a la cultura” (Rosario 12, 31 de agosto de 2010). El área de intervención presenta 126.000 m², cuya superficie ocupada por los cuatro galpones a intervenir es de aproximadamente 12.000 m². Se realiza una intervención integral del predio con parquización y dotación de mobiliario urbano, junto a la restauración estructural de los galpones, y a tareas de reparación y sustitución de aberturas, pintura e instalación de servicios necesarios para su apertura al público. [Figura 9]

Realizado en dos etapas de actuación, finalmente los cuatro galpones inaugurados en 2019 comprenden: El Galpón 11, “El Muelle”, destinado a culturas urbanas emergentes, con infraestructura adecuada para experimentación de imagen y sonido y entornos digitales; el Galpón 13, “La Mutualidad”, que lleva adelante diversas propuestas de construcciones colectivas colaborativas; el Galpón 15, “El fabuloso Mundo del Cuerpo”, destinado a actividades como danzas, teatro, técnicas corporales, entre otras, en los cuales el cuerpo ocupa un lugar central de las experiencias y, funcionando, a su vez, la Escuela Municipal de Artes Urbanas (EMAU)^[6]; y, el Galpón 17, “Mercado de Frutos Culturales”, que consiste en una tienda de bienes rosarinos y santafesinos en lo que se destaca la creatividad de objetos diversos. Asimismo, las explanadas exteriores resultan espacios de exposiciones y manifestaciones artísticas y culturales. [Figura 10]

Resultados y discusión

El análisis de las cuatro décadas de intervenciones en la ribera central de Rosario permite identificar un conjunto

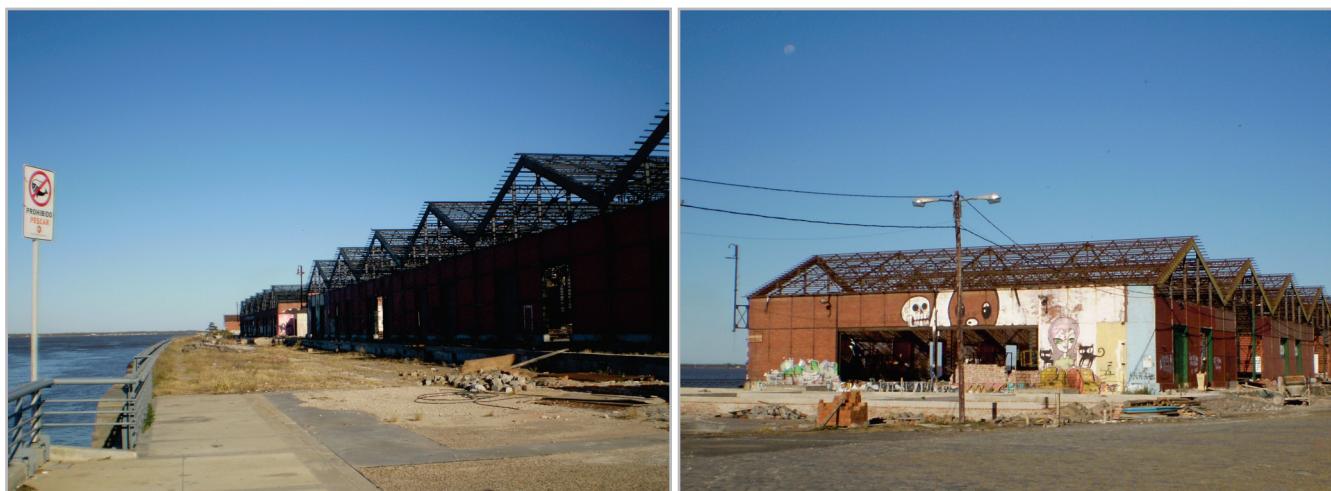


Figura 9.- Proceso de reconversión de ex galpones portuarios (año 2012). Fuente: Fotografías de la autora.



Figura 10.- Franja del Río: Izq. Derecha. Mercado de Frutos Culturales. Fuente: Fotografías de la autora.

de resultados que aporta una comprensión integral de los procesos contemporáneos de reconversión urbano-patrimonial. En primer lugar, se evidencia la conformación de una lógica de actuación sostenida que articuló diagnósticos, normativas, políticas culturales y proyectos urbanos bajo una visión pública integrada. Esta continuidad institucional posibilitó una transformación acumulativa en la que cada intervención se coordinó en un marco mayor, reforzando una identidad territorial basada en la memoria ferro-portuaria y en la apertura progresiva del espacio público ribereño.

Los resultados también muestran que el patrimonio industrial desempeñó un papel estructurador en la redefinición del frente costero, no solo como conjunto de piezas edificadas, sino, como sistema de trazas, vacíos, infraestructuras y espacialidades capaces de orientar nuevas narrativas urbanas. La recuperación y resignificación de galpones, túneles, silos y estaciones ferroviarias favoreció la consolidación de una red cultural continua que transformó antiguos enclaves productivos en ámbitos de sociabilidad, creación artística y experimentación educativa. Este proceso se desarrolló sobre la base de un diálogo constante entre preservación y proyecto, donde la permanencia material de los bienes se combinó con estrategias de actualización funcional y junto a la construcción de nuevos espacios públicos que restituyeron el vínculo histórico entre la ciudad y el río.

La discusión de estos resultados en relación con el debate internacional sobre *waterfronts* evidencia que las primeras etapas de la reconversión de la costa central de Rosario se diferencian de otros procesos guiados por lógicas de mercado, dado que su transformación se apoyó en la priorización de equipamientos culturales, espacios de uso colectivo y políticas inclusivas, antes que en desarrollos inmobiliarios intensivos. A diferencia de intervenciones que generan fragmentos urbanos desconectados, en Rosario, con el retorno democrático definitivo, la ribera fue concebida como un sistema unitario, capaz de incorporar capas sucesivas sin perder la memoria productiva que la originó. La dialéctica entre plan, proyecto y patrimonio operó, así, como un mecanismo proyectual que permitió abordar simultáneamente las escalas arquitectónica, urbana y territorial. Asimismo, resulta central la noción de patrimonio como recurso activo: más que un conjunto de elementos a conservar, se convirtió en una matriz conceptual y operativa que orientó decisiones espaciales, políticas y culturales. Su tratamiento no se limitó a la protección normativa, sino que derivó en: la generación de valor público, la activación de prácticas ciudadanas y la producción de una nueva identidad ribereña. La experiencia rosarina revela, por tanto, que la conservación del patrimonio industrial puede desempeñar un rol decisivo en la construcción de proyectos urbanos contemporáneos, al mismo tiempo que señala desafíos futuros vinculados al mantenimiento de las infraestructuras recuperadas, la sustentabilidad de los usos culturales y la necesidad de marcos normativos que acompañen la evolución del sistema ribereño.

Conclusiones

La trayectoria de transformación de la ribera central de Rosario permite afirmar que la interacción entre proyecto urbano, políticas públicas y preservación patrimonial puede constituir una estrategia eficaz para reorientar territorios marcados por la obsolescencia industrial hacia nuevas configuraciones espaciales, culturales y sociales. Más allá de los resultados específicos documentados, el proceso analizado demuestra que el patrimonio ferro-portuario puede desempeñar un papel estructural en la formulación de proyectos urbanos contemporáneos cuando es interpretado no solo como un conjunto de objetos a proteger, sino como una matriz activa desde la cual leer y reescribir la ciudad. La evolución de la ribera rosarina pone en evidencia que la conservación, cuando adopta un enfoque proyectual, es capaz de operar simultáneamente sobre los planos material, simbólico y programático, generando transformaciones de alcance metropolitano.

En este sentido, uno de los aportes más significativos del caso radica en mostrar cómo la continuidad institucional y la estabilidad de una visión urbana compartida pueden consolidar procesos que trascienden los ciclos político-administrativos. El proyecto urbano dejó de ser un instrumento coyuntural para convertirse en un dispositivo de largo plazo que orienta decisiones, habilita nuevas prácticas y permite sedimentar una identidad colectiva. Esta perspectiva resulta especialmente relevante para ciudades latinoamericanas, donde la fragmentación de políticas suele obstaculizar la consolidación de proyectos territoriales duraderos.

Asimismo, la experiencia de Rosario sugiere que la integración entre patrimonio y paisaje fluvial constituye un campo fértil para repensar la relación entre memoria, espacio público y sociedad. El frente ribereño recuperado no solo restableció la continuidad física entre ciudad y río, sino que redefinió las formas de habitar, representar y experimentar este territorio. Así, el patrimonio industrial dejó de ser un remanente del pasado productivo para convertirse en un soporte del presente y un recurso para imaginar futuros posibles.

Sin embargo, a pesar de los avances logrados, aún se plantean desafíos que requieren atención como, por ejemplo, la manutención de las estructuras rehabilitadas, la sostenibilidad de los usos culturales, la regulación de dinámicas emergentes (como la turistificación o la presión inmobiliaria) y la necesidad de reforzar las políticas de conservación preventiva. Estos aspectos representan cuestiones estratégicas para preservar la integridad del sistema ribereño, a los que se suman los retos contemporáneos vinculados al cambio climático, la gestión del riesgo y la adaptación del territorio fluvial, que demandan enfoques integrales capaces de articular patrimonio, ambiente y justicia espacial.

Por lo expuesto, la experiencia rosarina contribuye a enriquecer los debates sobre la conservación activa del patrimonio industrial al demostrar que su potencia radica en la capacidad de activar procesos de transformación

urbana abiertos, inclusivos y de largo aliento. La ribera central de Rosario se consolida, entonces, como un laboratorio donde se ensayan formas de hacer ciudad que reconocen la densidad histórica del territorio, valoran la memoria colectiva y promueven un proyecto urbano sustentado en la relación entre paisaje, cultura y ciudadanía.

Notas

[1] Se destaca que en 1992 se sanciona la Ley nacional nº24.146 a través de la cual “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 empresas o entes descentralizados” (Ley nacional Nº24.146/1992)

[2] Actualización del Plan Regulador y Bases Documentales para la Revisión del Código Urbano.

[3] Que cada uno consiste en “un gran proyecto hecho de proyectos e intervenciones menores sobre componentes y sitios urbanos” (Municipalidad de Rosario 1999)

[4] Por ejemplo, las áreas de protección y el convenio de esfuerzo compartido de preservación.

[5] Junto a La Granja de la Infancia y el Jardín de los Niños.

[6] En el 2001, a partir de un subsidio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a la Municipalidad de Rosario se realiza la ocupación del galpón 17 para talleres de artes circenses. Sin embargo, es recién en 2014 que se formaliza y acuña el nombre de Escuela Municipal de Artes Urbanas, produciéndose el traslado del galpón 17 al 15 (Godoy 2022).

Referencias

BOHIGAS, O. (2019). Discurso tras la recepción del Premio Medalla de Oro del RIBA (Traducción Patricia Allen). *A&P Continuidad*, 10: 12-17. <https://doi.org/10.35305/23626097v6i10.199>

BUSQUETS, J. (1992). Evolución del planeamiento urbanístico en los años ochenta en Barcelona: Del Plan General Metropolitano a la recuperación urbana de la ciudad. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 93: 31-52. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/83809>

CARDINI, L. (2013). Políticas culturales y patrimonio en la ciudad de Rosario, Argentina. Boletín de Antropología. *Universidad de Antioquia*, (28), 46: 124-142 <https://doi.org/10.17533/udea.boan.19523>

ETULAIN, J. C. Y GONZÁLEZ BIFFIS, A. (2014). La evolución del proyecto urbano: Intervenciones urbanas y cambios de paradigmas. *Cuaderno urbano*, 17: 173-196. http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1853-36552014000200008&lng=es&tlng=pt

FERRER, A. y FERNANDEZ PRIOTTI, C. (2001). *Ferrocarriles en Rosario*. Rosario: Asociación Rosarina Amigos del Riel.

GALIMBERTI, C. (2015). *La reinvenCIÓN del Río Procesos de transformación de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario*, Argentina. Rosario: UNR Editora - A&P Ediciones.

GALIMBERTI, C. (2020). Refounding the urban horizon line: parque de España, MBM arquitectes (1979-1992). Proyecto, progreso arquitectura, 23: 106-121. <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.07>

GALIMBERTI, C. (2023). Re-imagining the Port Heritage of Rosario: From Grain Storage Silos to the Museum of Contemporary Art of Rosario (Argentina). *Disegnarecon*, 16(31), 21-1. <https://doi.org/10.20365/disegnarecon.31.2023.21>

GARCÍA MARTINEZ, E. y DÍAZ-SIERRA, R. (2023). El patrimonio cultural en las evaluaciones de impacto ambiental. *Ge-Conservacion*, 23(1): 18-27. <https://doi.org/10.37558/gec.v23i1.1148>

GODOY, S. (2022). La formación de las Artes Urbanas en Rosario. Transformación espacial, prácticas artísticas e integración gubernamental. *Cuadernos de antropología social*, 56: 51-69. <https://dx.doi.org/10.34096/cas.i56.11441>

HELMAN, Ma C. y KOROWAJ, M. (2014). Análisis del proyecto urbano. Tríptico de la Infancia de la Ciudad de Rosario. *VI Foro Sur-Sur PreALAS Patagonia* (7 al 9 de mayo). <http://prealas2014.unpa.edu.ar/sites/prealas2014.unpa.edu.ar/files/ckeditor/46/Analisis%20de%20proyecto%20urbano.%20Triptico%20de%20la%20infancia....pdf>

MAGNAGHI, A. (2011). *El proyecto local. Hacia una conciencia del lugar*. Barcelona: Universitat Politecnica de Catalunya.

MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I. (1998). La sutil belleza de la ciudad aluvional. *Summa+*, 33: 110-119.

MEYER, H. (2005). Del Plan al Proyecto y hacia la Perspectiva. En A. Font, M. Corominas y J. Sabaté (Eds.), *Los territorios del urbanista. 10 años Máster UPC en Proyectación Urbanística*, 41-49. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

MONCLÚS FRAGA, F.J. (2003). El «modelo Barcelona» ¿una fórmula original? De la «reconstrucción» a los proyectos urbanos estratégicos (1979-2004). *Perspectivas urbanas / Urban perspectives*, 3: 27-41.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1987). *Jornadas de Divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroportuarios de la ciudad de Rosario*. Secretaría de Planeamiento.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1991). *Actualización del Plan Regulador y Bases Documentales para la Revisión del Código Urbano*. Secretaría de Planeamiento.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2019). *Documento base para*

la actualización del Plan Urbano Rosario [5+5]. Secretaría de Planeamiento.

PORRAS, N. (2003). El surgimiento del proyecto urbano. *Perspectivas Urbanas/Urban Perspectives*, 3. <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/555/art03-2.htm?sequence=2&isAllowed=y>

PRATS, L. (2000). El concepto de patrimonio cultural. *Cuadernos de antropología social*, 11: 115-136.

ROSARIO 12 (2010). *Un espacio para la creatividad*. 31 de agosto de 2010 <https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/rosario/9-25120-2010-08-31.html>

SECCHI, B. (2016). *Primera lección de urbanismo*. Lima: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Pontificia Universidad Católica del Perú.

SOLÁ-MORALES DE, M. [1987] (2008). La segunda historia del Proyecto Urbano. *DEARQ-Revista de Arquitectura*, 1: 30-41. <https://www.redalyc.org/pdf/3416/341630310003.pdf>

UNESCO (2014). *Gestión del Patrimonio Mundial Cultural*. Paris: UNESCO / ICCROM / ICOMOS / UICN. https://icomos.es/wp-content/uploads/2021/02/activity-827-3-2_compressed.pdf

VERA, P. y ROLDÁN, D. (2021). La invención turística de Rosario (Argentina). El patrimonio, la costa y el bulevar. *Turismo y Patrimonio*, 17: 79-98. <https://doi.org/10.24265/turpatrim.2021.n17.05>

redes académicas orientadas a paisaje, patrimonio y territorio. Ha realizado estadías de investigación en el DUOT de la Universitat Politècnica de Catalunya (Barcelona) y en el IETU de la Universidad de la República (Montevideo). Su tesis doctoral obtuvo el Segundo Premio Arquisur Investigación y la Segunda Mención Provincial a Tesis de Doctorado en Ciencias Sociales de la Provincia de Santa Fe. Cuenta con más de cincuenta publicaciones en revistas científicas indexadas. Participa como evaluadora de artículos, proyectos y tesis a nivel internacional e integra comisiones académicas de carreras de posgrado vinculadas a arquitectura, urbanismo, diseño y paisaje.

Artículo enviado 22/09/2025

Artículo aceptado el 20/12/2025



<https://doi.org/10.37558/gec.v29i1.1435>

Autor/es



Cecilia Galimberti
cecilia.galimberti@gmail.com
 CURDIUR (CONICET-UNR)
 Universidad de la Costa (Barranquilla, Colombia)
<https://orcid.org/0000-0001-9030-0143>

Doctora en Arquitectura y Arquitecta por la Universidad Nacional de Rosario (UNR), Argentina. Es Directora del Doctorado en Arquitectura y Profesora Titular del Área de Teoría y Técnica Urbanística (FAPyD-UNR). Es Investigadora del CONICET con sede en el Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (CURDIUR, UNR-CONICET). Es Profesora internacional en la Universidad de la Costa (Barranquilla, Colombia), donde integra el Grupo de Investigación ARUCO. Sus líneas de investigación se orientan al estudio de las transformaciones urbano-territoriales contemporáneas, el planeamiento y proyecto urbano-territorial, el paisaje y el patrimonio cultural, las dinámicas de metropolización, los ámbitos fluviales y costeros y las relaciones entre ambiente, territorio y sostenibilidad, desde enfoques multiescalares y multiactoriales. Ha dirigido y codirigido proyectos de investigación acreditados a nivel nacional e internacional, así como tesis de doctorado y maestría en Argentina, Ecuador y Colombia. Es integrante de la Red Designing Heritage Tourism Landscape y de