

## Modulaciones urbanas del posfordismo. La revalorización patrimonial en Puerto Norte (Rosario – Santa Fe)

### Urban modulations of post-fordism. Heritage revaluation in Puerto Norte (Rosario - Santa Fe)

Goñi, Morena

**Morena Goñi** morenagoni@gmail.com  
CISPO. Universidad Nacional de Entre Ríos,  
Argentina

**Estudios del ISHIR**  
Universidad Nacional de Rosario, Argentina  
ISSN-e: 2250-4397  
Periodicidad: Cuatrimestral  
vol. 11, núm. 30, 2021  
revistaestudios@ishir-conicet.gov.ar

Recepción: 27 Enero 2021  
Aprobación: 05 Abril 2021

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/jatsRepo/422/4222364009/index.html>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-  
NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional.

**Resumen:** La categoría de revalorización patrimonial emergió hace unas pocas décadas como elemento constitutivo del discurso urbano y político. Hasta entonces, su presencia en la planificación había sido esquiva, cuando no, inexistente. En la actualidad funciona como referencia constitutiva de la ciudad, de su identidad, de su memoria; su alocución convierte el cuerpo del discurso en una pieza progresista y de intenciones democratizadoras. En una ciudad como la actual, signada por la financiarización, la flexibilización, la desigualdad, la segregación ¿Qué rol cumplen la historia y lo patrimonial? El presente artículo propone un recorrido crítico por la noción de la revalorización patrimonial en la ciudad de Rosario (Santa Fe), atendiendo particularmente a su emergencia y a su aplicación en una espacialidad icónica: Puerto Norte. Esta espacialidad funciona como una composición estratigráfica, cada capa alberga el fósil de una etapa productiva distinta. Una lectura transversal por las distintas capas nos ayudará a develar qué sentidos se ocultan y se exhiben en relación a los espacios portuarios y su patrimonio.

**Palabras clave:** revalorización patrimonial, Puerto Norte, patrimonio, planificación estratégica, GPU, ciudad de servicios.

**Abstract:** The category of heritage revaluation emerged a few decades ago as a constitutive element of urban and political discourse. Until then, his presence in planning had been elusive, if not, nonexistent. Nowadays it works as a constitutive reference of the city, its identity, its memory; his speech turns speech into a progressive piece with democratizing intentions. In a city like today, marked by financialization, flexibility, inequality, segregation, what role do history and heritage play? This article proposes a critical journey through the notion of heritage revaluation in the city of Rosario (Santa Fe), paying particular attention to its emergence and its application in an iconic spatiality: Puerto Norte. This spatiality works as a stratigraphic composition, each layer houses the fossil of a different productive stage. A transversal reading through the different layers will help us to reveal what senses are hidden and exhibited in port spaces and their heritage.

**Keywords:** heritage revaluation, Puerto Norte, heritage, strategic planning, large urban proyect, services city.

## La ciudad posfordista

Durante el estado de bienestar la receta keynesiana de ciudad incluyó un doble movimiento. Por un lado, las clases trabajadoras arribaron a las zonas centrales gracias al aumento de su poder adquisitivo y, por el otro, las clases acomodadas migraron hacia las periferias en busca de exclusivismo espacial, seguridad privada, espacios verdes y todo aquello característico de las ciudades jardín proyectadas por Ebenezer Howard. Este modelo de “ciudad extensa” dinamizó la economía con la inversión en grandes obras de infraestructura como carreteras, puentes y autopistas que conectaban la huella urbana en expansión, y también con inversiones de menor escala que motorizaban la producción y el consumo (Harvey, 2012). Se construyeron en serie viviendas unifamiliares y comercios, se fabricaron una amplia gama de bienes que antes constituían una prerrogativa de pocas personas, por ejemplo, el automóvil. La migración hacia las áreas suburbanas jugó un rol decisivo en la absorción de capitales, sin embargo, contribuyó al vaciamiento de la actividad económica en el centro de las ciudades.

Un fenómeno similar se moduló a escala nacional a partir del peronismo. El empoderamiento de las clases trabajadoras y su arribo a los centros de las ciudades fue interpretado por las clases privilegiadas como una “auténtica invasión” (Milanesio, 2014). La apropiación popular del espacio terminó con lo que hasta entonces había sido el monopolio de las clases altas sobre las centralidades de ciudades como Buenos Aires, Mar del Plata, Córdoba. Escapando de lo que señalaron como “una degradación de los hábitos urbanos”, las clases altas se radicaron en los márgenes de las ciudades y constituyeron una primera oleada de barrios cerrados conocidos como Clubes de Campo, segmentaciones exclusivas de impronta aristócrata (Svampa, 2008).

El giro neoliberal y la internacionalización de los flujos, modificaron las lógicas espaciales. La liberalización del mercado del suelo, el desmantelamiento de los servicios sociales, la desregulación, la privatización de los servicios urbanos, generaron un quiebre en el tejido. La metáfora espacial moderna del centro y la periferia se dislocó en pequeños fragmentos, y archipiélagos de miseria y opulencia florecieron por todo el entramado. Asimismo, las lógicas territoriales del Estado Nación cambiaron. La llamada “modernización” del estado argentino consistió en la descentralización administrativa y en la transferencia de las competencias estatales hacia menores unidades jurisdiccionales. Con un Estado Nación en franca retirada, las ciudades se vieron forzosamente autonomizadas y con nuevas responsabilidades fiscales a las que no podían hacer frente con sus acotados presupuestos (Gerchunoff y Torre, 1996). La salida a la crisis fue acudir al sector privado e ingresar en el circuito de inversión de capitales.

Competir se volvió una palabra clave: competir por inversión de capital, por tecnología, por información, competir con otras ciudades en precio y calidad. En tanto la ciudad se asimiló a una mercancía, las herramientas del “urbanismo estratégico” (Boito y Espoz, 2014) y el marketing empresarial se tornaron claves para ofertarla en el circuito de competencia (Hall, 1996; Vainer, 2000). Palabras propias del ámbito empresarial como gestión, concertación, modernización y flexibilidad se volvieron imprescindibles en la semántica de los

planes urbanos, herramientas técnicas que las administraciones locales adoptaron como dispositivos de promoción.

Los flujos de inversión se relocalizaron en las centralidades urbanas, sobre zonas señaladas como “degradadas” o “vacías”. Estas etiquetas funcionaron como tecnologías performativas para crear las condiciones de posibilidad para resemantizar las áreas. El foco estuvo puesto principalmente en los antiguos nichos portuarios-ferroviarios ubicados sobre diferentes cuerpos de agua -ríos, mares, lagos- que se habían vuelto un obstáculo para el devenir urbano. Gran parte de estos segmentos yacían como fósiles en desuso debido a la tercerización de la economía, pero otros continuaban en actividad, lo que constituía un peligro por su cercanía a las zonas residenciales. Su desmantelamiento y traslado era inminente.

Las estructuras fabriles, los silos de conservación, las grúas de embarque, los muelles, las elevadoras de granos, los galpones ferroviarios devinieron la plataforma sobre la cual las localidades iniciaron una transformación ontológica ligada al sector de servicios. La resemantización del *waterfront* de Baltimore y Boston fueron las primeras experiencias de lo que luego sería tomado como modelo a escala local e internacional (Sanchez y Beraldinelli, 2004; Bruttomesso, 2004; Molina Costa, 2016). Posteriormente la ciudad de Barcelona se convirtió en referente de estas modulaciones al difundir su *know how* urbano con las asesorías de urbanistas como Jordi Borja y Fernández Güell. Si bien cada proyecto reivindicó su singularidad en la reconstrucción de la relación histórico-cultural del agua con su ciudad, las intervenciones se dieron con improntas programáticas, estéticas y funcionales similares en cada caso. Para atraer usuarios solventes, estas segmentaciones motorizaron el turismo como actividad principal pero también se posicionaron como nichos financieros, comerciales, recreativos. Los servicios urbanos se flexibilizaron para someterse a las exigencias estéticas y escenográficas del capital.

En Argentina este movimiento hacia la ciudad existente se complementó con un movimiento centrífugo hacia las periferias. En la década del noventa, la “plata dulce” del nuevo modelo económico despuntó sobre un segmento específico de la sociedad. Los *yuppies* -nuevos ricos con hábitos de consumo exacerbados- protagonizaron la segunda oleada migratoria hacia las periferias en la búsqueda de asimilarse culturalmente a las clases más altas de la sociedad. La vida en los barrios *country* dejó de ser un fenómeno restringido a las clases aristocráticas para volverse un fenómeno masivo. Su expansión fue tan acelerada que se pasó de 1450 a 13.500 familias asentadas entre los años 1994 y 2000 (Svampa, 2008).

Mientras las inversiones en la periferia materializaban barrios *country* con tipologías de viviendas unifamiliares, separadas entre sí por grandes superficies verdes, los flujos que arribaron a las centralidades estratégicas lo hicieron a través de la tipología de Grandes Proyectos Urbanos (GPU). Éstos se caracterizan por ser intervenciones a gran escala que mixturán usos residenciales, comerciales o laborales en conjuntos conocidos como torres *country*. Los condominios en altura recuperan los valores de ruralismo idílico, la sociabilidad entre iguales y vigilancia de los barrios *country*, aunque localizado en los centros urbanos. El exclusivismo espacial de estas tipologías les permitió a las clases acomodadas crear afinidades endógenas y simbolismos autorreferenciales que marcan una distancia con el “otro”, recuperando aquella seguridad ontológica en sí mismas que habían

perdido con el ascenso social durante el estado de bienestar (Svampa, 2008). De esta forma, las tipologías de claustro no emergieron sólo en las periferias sino sobre todo el trazado urbano. Lo privado y lo precario, se convirtieron en un hecho capilar que se irrige por cada intersticio. Hoy en día no es extraño encontrar una villa miseria y, muro mediante, un condominio de alta gama.

Estas operaciones persiguen la valorización depreciada del suelo para invertir a bajo costo, y con la connivencia de arquitecturas normativas municipales, en pocos años generan una renta diferencial de márgenes extraordinarios (Smith, 2013). Por mecanismos directos o indirectos -encarecimiento del suelo y el nivel de vida- sentencian el desplazamiento de las clases subalternas, poniendo en seria consideración la democratización del derecho a la ciudad (Harvey, 2012; Smith, 2013; Janoschka, 2013). Aquellos residentes que históricamente habitaron segmentos centrales y ribereños, son desplazados por la llegada de nuevos contingentes, actores solventes ligados a las clases medias-altas, al turismo y al sector empresarial. El carácter clasista y gentrificador queda eclipsado por los efectos de la narrativización publicitaria que las presentan como intervenciones revitalizadoras para la ciudad en su conjunto, haciendo hincapié en la generación de espacio público y la revalorización patrimonial.

A continuación, explicaremos cómo esta forma de intervención urbana se espacializó en la ciudad de Rosario (Santa Fe), atendiendo particularmente a una segmentación cargada de sentidos ambivalentes y complejos. A nuestros fines, la reconversión de Puerto Norte es un proceso representativo de las modulaciones globales sobre el suelo local, de cómo lo identitario, la historia, la segregación, el poder, crean territorialidades tensas, y fundamentalmente, es representativo de la profunda transformación que atravesó la ciudad en los últimos veinte años, que pasó de ser una ciudad orientada al residente y de impronta comunitaria, a ser una ciudad dispuesta a las necesidades del sector terciario (Roldan, et. al, 2016; Vera, et. al, 2016). Puerto Norte nos permite trabajar simultáneamente varias escalas y comprender cuál es el rol que juega lo patrimonial, la identidad y la historia en este tipo de intervenciones.

## **La ribera como encuentro de dos aristas**

En Rosario, como en tantas otras ciudades a escala nacional, el viraje macroeconómico y la descentralización administrativa tuvo consecuencias críticas. Ante la venta de activos, la privatización de los servicios y los grandes niveles de desocupación, Rosario tuvo que hacerse de herramientas de gestión para paliar la crisis. Consciente del peso de la ciudad como nuevo actor estratégico, la administración municipal diagramó su inserción en el sistema de producción, comunicación e intercambio regional acogiendo una serie de nuevas tecnologías discursivas e institucionales. La modernización de la estructura burocrática, la producción de planes estratégicos como sistematización de diagnósticos y de planes urbanos como su territorialización,<sup>1</sup> la creación de una marca-ciudad, fueron alguna de ellas. A través de estos instrumentos se dio respuesta a la necesidad de gestionar una imagen atractiva que revirtiera aquella de “ciudad de desempleo”.<sup>2</sup>

La edificación de esta imagen supuso, en parte, retomar los históricos reclamos de articular la ciudad con el río, presentes desde el Plan Regulador de 1935 y el

Nuevo Plan Regulador de 1968. La interfaz portuaria fue señalada nuevamente como un obstáculo, una muralla, una zona degradada y patológica.<sup>3</sup> Los nichos productivos que permanecían en actividad, reflataron como nodos de conflicto ligado al uso del suelo y la contaminación. Con reclamos cada vez más vehementes, en el año 1994 comenzó la desafección del puerto y su traslado hacia el sur de la ciudad. Hacia la misma época se cristalizó la metáfora de que Rosario, pese a que deba su existencia al puerto, había vivido siempre de espaldas al río. En los planes estratégicos y directores se sentenció que el río había sido una presencia esquiva a lo largo de la historia y que gracias a la reconversión estratégica de la costura ribereña se volvería a tener un vínculo con él.<sup>45</sup>

Montadas sobre la cruzada de recuperación, distintas intervenciones se sucedieron sobre la costa central, con temporalidades, lenguajes y materialidades diferentes. Éstas intercalaron revalorización edilicia y creación de materialidades nuevas. El hito fundacional fue la inauguración del Centro Cultural Parque de España (CCPE) en 1992. Dos años más tarde se rehabilitó la estación terminal del Ferrocarril Central Argentino que posteriormente albergó a la Isla de los Inventos, en 1995 se refuncionalizaron los galpones portuarios como el Centro de Expresiones Contemporáneas (CEC), en 1998 otro tramo de galpones conformaron la llamada “Franja Joven”, en 2004 los antiguos silos Davis se convirtieron en el Museo de Arte Contemporáneo de Rosario (MACRO) y el galpón que antiguamente estaba destinado al abastecimiento de agua para las máquinas ferroviarias, devino en el Complejo Cultural Casa del Tango. Las diferentes ofertas de consumo cultural se complementaron con propuestas comerciales, deportivas, gastronómicas y residenciales. Todas, no obstante, respondían al objetivo de brindar una nueva ontología a la ciudad y se sustentaban discursivamente en la generación de espacio público y la revalorización patrimonial.

Mientras la costa central de Rosario inició este proceso de apertura costera, su zona metropolitana sufrió el devenir opuesto. Luego del desmantelamiento de las políticas de promoción y protección industrial, el área del Cordón Industrial de Gran Rosario- al norte Puerto General San Martín y al sur Villa Gobernador Gálvez- se sumió en un momento de crisis profunda y reestructuración. Como contracara del proceso de flexibilización, tercerización y financierización de la economía, se asistió a la apertura y reprimarización del sistema ligado a la producción de *commodities* en el campo.

En el año 2003, el gobierno nacional tomó acciones en la política económica y con una devaluación del 200% generó un tipo de cambio más rentable para el sector agroexportador. Pese a la aplicación de retenciones, la exportación de la soja y sus derivados -poroto, aceite y harina- quintuplicó su volumen durante la primera década del siglo XXI (Lapelle et.al, 2011). Estos rindes obedecieron a la aplicación del paquete biotecnológico -semilla transgénica RR2 y glifosato- y la técnica de Siembra Directa que permitió que un cultivo marginal como la soja se expandiera hacia tierras poco fértiles (Gras y Hernández, 2016). Asimismo, contribuyó una situación internacional favorable como el aumento de precio de los *commodities* en un 40%, y la apertura de nuevos mercados.

Frente a la desregulación marítima y con el objetivo de dar salida atlántica al enorme flujo extractivista, comercializadoras de granos multinacionales fueron asentando sus terminales portuarias en la zona de Gran Rosario. Con anuencia

de las administraciones locales, compañías como Cargill, Dreyfuss, Nidera y Bunge, iniciaron un paulatino proceso de apropiación y privatización de la franja costera y del acceso río Paraná.<sup>6</sup> Este hecho no es azaroso si consideramos que parte de las características del proceso de metropolización de las ciudades supone el desplazamiento de las actividades productivas hacia sus márgenes, liberando la zona central a usos terciarios. Tal es esa complementariedad, que la reestructuración costera de la ciudad de Rosario terminó de florecer cuando el auge de la exportación sojera volcó sus plusvalías sobre la ciudad.

La desconfianza en el sector financiero luego de la crisis de 2001 provocó que estos excedentes agrarios se redirigieran hacia el suelo urbano, particularmente sobre la zona central de Rosario y su prolongación costera a través del Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz (Barenboim, 2013). Se registró un crecimiento sostenido de permisos de obra hasta 2007, que pasaron de 350.685 m<sup>2</sup> a 1.792.834 m<sup>2</sup> construidos (Barenboim, 2014; 2016). La construcción y el mercado inmobiliario se convirtieron en uno de los líderes del crecimiento económico de la región y posibilitaron una salida a la crisis. Las nuevas unidades edificadas se comportaron como activos financieros, generando márgenes de rentabilidad extraordinarios para los desarrolladores inmobiliarios. La financiarización del mercado inmobiliario le confirió liquidez y transabilidad a un sector caracterizado históricamente por ser “in-mueble” y fijo (Daher, 2013), de manera que se asistió a un pasaje de la especulación financiera propia de los años 1980s. y 1990s., a la especulación inmobiliaria.

El espacio que capitalizó gran parte de estas tendencias fue precisamente Puerto Norte. Este emblemático reducto absorbió y refractó la bonanza económica del sector agrario e inmobiliario, las tendencias de reprimarización y tercerización. Al mismo tiempo funcionó como epíteto de la transformación ontológica de Rosario, que pasó de ciudad-puerto a ciudad de servicios.

Desde el punto de vista de la propiedad de las tierras, Puerto Norte formaba parte de un complejo entramado dominial con tierras del Estado administradas por ONABE y tierras privadas – de particulares y de empresas- que, en algunos casos, habían sido cedidas durante la dictadura militar de 1976. La etapa de negociaciones y litigios judiciales para liberar el área se extendió durante los años 1990s. y 2000s. Algunas empresas fueron más reticentes que otras para acatar las medidas e iniciar su traslado hacia la zona sur. Si bien las firmas cerealeras Federación Argentina de Cooperativas Agrarias (FACA) y Agricultores Federados Argentinos (AFA) dejaron de funcionar en el año 1998, otras como Servicios Portuarios y Agroexport S.A. continuaron funcionando con medidas cautelares y apelaciones hasta el año 2006.

Una vez destrabado el entramado judicial, el área inició un veloz proceso de intervención. La complejidad normativa, la diversidad de agentes involucrados y la discontinuidad temporal de cada emprendimiento se refleja en el cuerpo normativo que dio origen a Puerto Norte, el cual consta de una ordenanza básica -Plan Especial- pauta desde la administración pública y siete ordenanzas complementarias -Planes de detalle- correspondientes a las diferentes Unidades de Gestión que responden a las iniciativas privadas (Barenboim, 2019).

El período de bonanza inmobiliaria se complementó con novedosas arquitecturas normativas creadas *ad hoc*, la aplicación de convenios público-privados, y a la utilización de dos conceptos materiales-discursivos

fundamentales: la idea de revalorización patrimonial y generación de espacio público. Estas categorías jugaron un rol clave en lo mercantil y en lo discursivo. En el primer caso funcionaron como generadores de plusvalía para las inversiones inmobiliarias. Crear espacio verde, abrir una avenida, embellecer una fachada no son elementos únicamente capitalizados por la ciudad sino por el desarrollador privado al valorizar la renta inmobiliaria. Como ratifican algunos autores, los GPU funcionan como herramientas de creación y captación de plusvalía urbana (Cuenya, 2006; Kozak y Feld, 2014). En el segundo caso, las categorías operaron como resortes creadores de consenso ciudadano, plataformas que dieron a legitimidad a las operaciones frente al insoslayable proceso de gentrificación.

Debido a que la categoría de espacio público ya ha sido teorizada en este proceso (Roldan et.al, 2016; Roldan y Godoy, 2017) a continuación haremos especial hincapié en la categoría de revalorización patrimonial, noción ciertamente esquivada y poco problematizada.

### La emergencia de lo patrimonial en el discurso urbano

Según UNESCO hoy en día no existen objetos o lugares faltos de condición patrimonial. Tanto las modulaciones arquitectónicas clásicas como las industriales, portuarias y ferroviarias fueron incorporadas al catálogo de lo patrimonial. Asimismo, lo patrimonial no se reduce exclusivamente a cuestiones edilicias y materiales, atañe también al bagaje cultural, etnológico, ecológico, etc. (Galván, 2009). Esta categorización amplia de lo patrimonial disputó sentido a las concepciones románticas y elitistas que enaltecían como único patrimonio genuino las obras monumentales de la burguesía, y que amputaban de la historia todo aquello que tuviera una procedencia popular (Capel, 1996).

A pesar de la relevancia de lo patrimonial, existe un amplio consenso de que esta preocupación surgió a partir de la década del setenta (Capel, 1996; Hartog, 2005; Caprón y Monnet, 2013; Villança Diniz, 2014). Tal vez resulte una paradoja que en el momento de mayor mercantilización de la cultura haya brotado una inquietud por recordar el pasado. Sin embargo, es precisamente en las épocas de crisis cuando se vuelve necesario definir con precisión algunas articulaciones, sobre todo en lo relativo al tiempo-espacio-identidad. En medio del auge informacional y digital, entre la red de flujos “des-re-multi-territorializantes” (Haesbaert, 2013), la noción de identidad emerge como un fragmento altamente significativo que conduce a replantear la relación entre el espacio y el sujeto. Si entendemos lo identitario como la cristalización de un relato acerca de las experiencias vividas, el vínculo con la historia se torna fundamental.

Para el modernismo urbano el pasado no suponía un *locus* de interés, las disposiciones espaciales de la ciudad medieval resultaban poco más que resabios excéntricos, escasamente funcionales a las lógicas espaciales vigentes. Es precisamente en la actualidad, cuando las barreras se tornan porosas, cuando la movilidad se vuelve una constante, que la identidad brota como único arraigo estable. Lo identitario en términos barriales, nacionales, étnicos, históricos, emergen para restaurar aquello que parece estar amenazado. La historia brota como una válvula de escape, como agente de mixtura para remendar las fracturas sociales, temporales y espaciales propias de la posmodernidad.

La etapa de la posdictadura supuso un momento de regeneración de la memoria colectiva dirigida a suturar una gran herida reciente. Instancias sociales, políticas y académicas inauguraron debates acerca de la memoria y habilitaron una coyuntura propicia para la emergencia de lo patrimonial en su ensayística sobre el escenario urbano. Las propuestas de revalorización patrimonial pulularon en gran parte de los postulados urbanos y programas administrativos municipales. Primero como propuestas de conservación o reciclado de piezas edilicias anteriores al SXX, luego incluyendo las obras del modernismo arquitectónico, y finalmente a los grandes los conjuntos industriales, fabriles y ferroviarios.

En Rosario la alusión a lo patrimonial se hizo cada vez más significativa conforme se aproximaba el nuevo milenio. Las primeras políticas oficiales de preservación se remontan al año 1984, momento en que se creó la Comisión Evaluadora del Patrimonio Urbano, y a 1991, cuando se promulgó la Ordenanza de Padrinazgo.<sup>7</sup> Estas políticas obraron sobre la motivación material de preservar piezas arquitectónicas construidas con anterioridad al año 1953, frente a lo que presuponían que sería la reactivación del sector de la construcción. De tal manera, los edificios de la primera mitad de siglo eran sometidos a examen de una comisión evaluadora antes de obtener permiso de demolición.<sup>8</sup>

En el año 1996, el Secretario de Planeamiento Rubén Palumbo creó el “Programa Municipal de Preservación del Patrimonio Histórico, Arquitectónico y Urbano”<sup>9</sup> como un dispositivo que ligaba la conservación patrimonial a la creación de espacios públicos. Este programa redefinía el rol de lo patrimonial en el ámbito urbano, dándole un protagonismo inusitado. Por primera vez la conservación funcionaba como articulador de rehabilitación de zonas degradadas y la creación de espacios públicos, aunque todavía su alusión en el discurso municipal era lateral.<sup>10</sup> Hacia el año 1998, la revalorización patrimonial comenzó a esbozarse como vertebral, definiéndose como una plataforma de encuentro entre lo artístico, la economía y la innovación,<sup>11</sup> incluso como condición de posibilidad de las operaciones sobre la costa y del cambio de perfil de la ciudad.<sup>12</sup>

Sin embargo, el cambio categórico se dio en la época de la posconvertibilidad cuando la densidad constructiva y el veloz proceso de sustitución edilicia evidenció conflictos por la falta de infraestructura urbana, ineficiencia de transporte, agravamiento ambiental, etc. (Barenboim, 2019). Estos factores llevaron a plantear una modernización paulatina del código urbano vigente en aras de sectorizar la ciudad en zonas diferenciales para evaluar con especificidad la problemática. Una artista nodal de este nuevo código fue la protección patrimonial zonificada, tal es así, que los dos primeros frentes a tratar fueron el barrio Pichincha y el Boulevard Oroño. En ambas ordenanzas se fijaron condiciones para proteger el patrimonio arquitectónico-urbanístico, y para regular las condiciones de la renovación edilicia.<sup>13</sup> Se fijaron alturas, retiros, índices edilicios, se definieron la morfología y composición del mobiliario urbano, los espacios públicos, las marquesinas, salientes de fachadas, entre otros.

En el año 2004 la ciudad fue sede del *III Congreso Internacional de la Lengua Española* (CILE). Este acontecimiento supuso un salto definitorio para introducir a la ciudad en los circuitos de competencia regional. Rosario fue elegida como sede de un evento de magnitudes globales, y como tal, debía mostrar



su mejor imagen ante el mundo (Roldán, 2017). El municipio motorizó un “proyecto de ciudad” que concibiera de manera integral la rehabilitación de edificios de valor patrimonial del área central, tanto públicos como privados. Se realizaron trabajos de recualificación intensivos en aquellos espacios públicos que estaban directamente afectados al congreso y a la circulación de sus asistentes, teniendo como epicentro el Teatro el Círculo. La municipalidad no ocultó que la aplicación de políticas activas de preservación y puesta en valor del patrimonio tuvieran más que ver con el embellecimiento de aquellas zonas afectadas a las actividades del evento, que a la intención de rememorar la historia.<sup>14</sup>

A partir de entonces, el entramado propagandístico difundido por la Secretaría de Planeamiento mostró un uso intensivo de la revalorización patrimonial. A través del Plan Urbano Rosario 2007 (PUR), el Plan Estratégico Rosario Metropolitano 2010 (PERM) y el “Programa de Preservación y Rehabilitación”, se fue cristalizando un concepto de revalorización relativo a la idea de identidad cultural, por un lado, y como una herramienta de innovación, por el otro. En el primer caso, lo patrimonial se presentaba como una tecnología productora de identidad local, un bastión de lo propio y lo colectivo frente a fuerzas homogeneizadoras de lo global.<sup>15</sup> Ese capital identitario, no obstante, quedaba definido por la selección de piezas arquitectónicas y emplazamientos urbanos de relevancia histórica.<sup>16</sup> En el segundo caso se remitía a las operaciones de reconversión patrimonial como una estrategia innovadora que le permitían a la ciudad incorporar “áreas vitales de suelo urbano”<sup>17</sup> que, de otra manera, no hubiesen podido ser incorporadas.

A pesar de que los apelativos a la revalorización patrimonial fueron cada vez más recurrentes, pocas veces se problematizó el concepto más allá de la premisa de canalizar los efectos materiales generados por el boom inmobiliario y la voluntad de aplicar una reconversión cosmética en ciertas zonas para atraer capitales. En algunos casos llegó a afirmarse que las reconversiones espaciales no implicarían la sustitución del grupo de vecinos original pero que los nuevos usos debían estar orientados a las actividades turísticas.<sup>18</sup><sup>19</sup> Asimismo, cuando se habló del patrimonio en términos identitarios, la identidad quedó definida por la selección de piezas y emplazamientos materiales.

El discurso patrimonial emergió aceleradamente del hiato entre el armado de una identidad local y la urgencia de la ciudad por ingresar en los circuitos de competencia global. Esta aparente incongruencia entre el vector cultural y el económico, ha encontrado tal vez su paroxismo en Puerto Norte. Un recorrido por esta espacialidad nos ayudará a dar textura a esta dimensión frecuentemente enunciada, aunque poco vivida.

## **Puerto Norte y su patrimonio material**

Puerto Norte es una espacialidad ubicada en la costa central de la ciudad de Rosario, aledaña al barrio Refinería. Desde el año 2004, esta segmentación ha atravesado un proceso de reconversión radical que en su lenguaje genera un diálogo con otros GPU. Su resemantización resultó en un *skyline* que balconea sobre el río Paraná, habilitando una dimensión hasta entonces desconocida de

la costa. Imponentes torres de alta gama se alzan sobre siete polígonos espaciales disciplinados, vigilados y jerarquizados.

Firmas locales, nacionales e internacionales, han volcado sus capitales sobre Puerto Norte desde el año 2005, momento en que el Consejo de la ciudad dio el visto bueno para comenzar la construcción del primer emprendimiento, las torres *Dolphins Guarani*, dos colosales de 137 metros de altura. Las intervenciones se sucedieron unas tras otras, alternando remodelación, reciclado o demolición de las estructuras productivas según los casos. Desde entonces la municipalidad ha hecho hincapié en que todas las operaciones se sustentaban en la premisa de “proteger la memoria del Barrio Refinería”.<sup>20</sup> En el año 2005, el entonces intendente Miguel Lifschitz explicaba que la intervención tenía la firme intención de preservar el patrimonio arquitectónico, sus construcciones fabriles y portuarias.<sup>21</sup> Esta misma exhortación fue replicada por los desarrolladores privados que afirmaron haber sabido captar el espíritu del primer barrio obrero de la ciudad de Rosario.<sup>22</sup>

A quince años de comenzadas las intervenciones, el lenguaje que proyecta Puerto Norte se diferencia de sus zonas contiguas. Pese a estar emplazado sobre el eje costero, su materialidad y su disposición trazan una ruptura en la continuidad del corredor de espacios públicos. El parque de la Arenera, que funciona como puerta de entrada a esta espacialidad, discrepa cualitativamente del resto. Los elementos que estructuran la forma urbana, el cambio en el mobiliario, la arquitecturización de los jardines, las farolas dispuestas métricamente, las gramíneas recién plantadas, entre otros patrones, delimitan un *locus* de exclusividad sin necesidad de apelar a la construcción de un muro. La implantación coreográfica de la naturaleza en el terreno marca un límite con el parque Sunchales, una espacialidad desordenada y de apropiaciones múltiples.

Dentro de este espacio, “Puerto Norte Design Hotel” es la volumetría que por su eclecticismo destaca por encima de las otras. Se trata de un hotel cinco estrellas que forma parte del emprendimiento “Ciudad Ribera” desarrollado por la constructora multinacional Ingeconser. El hotel se encuentra emplazado en lo que tal vez sea la tipología más representativa del espacio portuario: los antiguos silos de conservación de granos pertenecientes a la empresa Agroexport.<sup>23</sup> El diseño consta de un prisma traslúcido de cinco pisos apoyado sobre un conjunto de silos amputado, que pasó de 34 a 14 cilindros. Se arribó a la solución de adherir el prisma sobre los silos ante la imposibilidad de perforar las piezas de hormigón. En una nota del diario Clarín, Gabriela Iglesias, una de las arquitectas partícipes de la obra afirmaba: “Era muy difícil agregarle algo nuevo a los cilindros y pretendíamos que la marquesina hiciera referencia al entorno (...) La volumetría del nuevo edificio debía adecuarse al perfil de la construcción original para no alterar la memoria urbana del sitio”.<sup>24</sup>

En paralelo, la misma desarrolladora reconvertía partes de las estructuras fabriles de la cerealera en un centro de convenciones destinado a reuniones y eventos sociales corporativos denominado “Grúas del Paraná”. Las grúas a las que hace referencia son dos imponentes estructuras de hierro forjado utilizadas antiguamente para carga y descarga de mercaderías portuarias. Ahora se suspenden de forma oblicua a la ribera, iluminadas por proyectores de neón color turquesa, entre algunos *lofts* y un amplio patio del salón de conferencias.

Como sus desarrolladores afirmaron, este centro tiene como finalidad dotar a Rosario de un salón de eventos con una privilegiada postal de la ciudad y el río en el horizonte.<sup>25</sup>

Otra de las revalorizaciones emblemáticas fue la de la Refinería Argentina, primera refinería de azúcar del país cuyo nombre, por trascendencia, le fue dado al barrio entero. Su puesta en valor formó parte del emprendimiento “Forum Puerto Norte”, un conjunto de residencias y oficinas de alta gama elaborado por la desarrolladora TGLT. En palabras de sus CEOs, Federico Weil y Diego Silberbeg, el trabajo de revalorización se basó en la fabricación de ladrillos especiales, aunque de distinto color y tamaño que los originales, y en la recuperación de la piedra<sup>26</sup> para “redescubrir” la arquitectura industrial diseñada por ingleses<sup>27</sup>. Las tipologías conservan gran parte de las fachadas de ladrillo y chapa características de la Refinería, y en su interior albergan *penthouses* con sus *amenities* -canchas de tenis, piscinas, guardería náutica, entre otros-. Como menciona su página de internet, los arquitectos “supieron interpretar con gran criterio estético y funcional la recuperación del valor patrimonial de un complejo que tiene sus orígenes en 1890, cuando en torno a la Refinería Argentina, se alzaba el primer barrio obrero de la ciudad de Rosario”.<sup>28</sup> En reconocimiento por la labor, en el año 2008 la municipalidad distinguió a “Forum Puerto Norte” con el premio “Rescatando Patrimonio”.

Entre estos dos emprendimientos se despliega una plaza seca de grandes magnitudes que amalgama las diferentes tipologías. Sobre ella se precipitan locales comerciales y gastronómicos. La explanada se cierra y se abre de forma caleidoscópica sobre el río, insinuando una terraza sobre él. Los patrones de jerarquización, el lenguaje, la materialidad, sugieren pautas de segregación concretos. La vigilancia privada termina de sentenciar la circulación restringida de los cuerpos.

Frente a ella, en la intersección de avenida de la Costa y calle Francia, se emplaza una escultura de metal conocida como el “Barquito de papel”. La obra se erigió como ganadora del “Premio Arnet a Cielo Abierto”, un concurso anual impulsado por la banda ancha de Telecom con la finalidad de “enriquecer el patrimonio cultural de la Nación”.<sup>29</sup> Desde que fue inaugurada en 2012, la obra ha sido señalada por la administración municipal y su autor, Gustavo Ausburguer, como emblema identitario de la ciudad, nexo entre río y ciudad. El Ente Turístico de Rosario (ETUR),<sup>30</sup> la encuadra como una propuesta de turismo patrimonial, posicionándolo como el segundo destino más importante luego del Monumento Nacional a la Bandera. Como mencionan: “Entendemos que el barquito de papel es un ícono cuasi universal, tan sencillo, simple y potente que supera fronteras, idiomas, culturas y geografías. Nos remite solo a buenas sensaciones. El barco es un símbolo de la relación entre el río y esta zona de la ciudad, con un pasado portuario (de barrio industrial y cerealero) y un presente de nueva transformación urbanística”.<sup>31</sup>

Si continuamos el recorrido en sentido sur hacia el parque Scalabrini Ortiz nos encontramos con “Condominios del Alto”, un complejo residencial de baja altura desarrollado por Rosental y Fundar. En su perímetro se alza aislada una antigua estructura de hierro de unos cuatro metros de alto. A su pie, una placa casi ilegible relata: “Toma de Agua de los talleres centrales del ferrocarril. Programa

de Preservación y Rehabilitación del Patrimonio. 2010, año Bicentenario - Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario”. La toma de agua se pierde entre algunos árboles y el cerco electrificado que marca el perímetro del complejo.

Frente a esta pieza se emplaza un gran predio adquirido por las firmas Palermo S.A. y Coto C.I.C.S.A, que antaño albergaba los Talleres de mantenimiento del Ferrocarril Central Argentino. Las estructuras ferroviarias fueron sometidas a una reconversión de usos que transformó el espacio en un shopping y en un supermercado. La sociedad comercial acreedora es IRSA, el grupo de bienes raíces más grande de Argentina que tiene en su haber incontables reconversiones de áreas productivas en espacios de servicios. Algunos indicios fragmentarios relatan tímidamente el pasado de aquel lugar. En el estacionamiento del shopping se exhibe una locomotora a vapor fabricada a principios de SXX y algunos elementos aislados de los talleres ferroviarios. Las diferentes piezas, expuestas sin datación en el espacio abierto, constituyen el Museo Ferroviario, una oferta de consumo cultural que se enlista dentro de las propuestas que el shopping hace a sus visitantes, entre el patio de juegos y el complejo de cines. Su página web menciona que “las estructuras originales el estilo inglés del ferrocarril Central Argentino se combinan con modernas expresiones de la arquitectura actual”.<sup>32</sup> A lo que se refiere es que el interior del centro comercial conserva las tradicionales arcadas de ladrillo del ferrocarril como fachadas de cada uno de sus comercios. La alusión a ello no es inmediatamente identificable para un caminante desprevenido.

## **Puerto Norte y su patrimonio inmaterial**

Como la mayoría de las zonas portuarias, Puerto Norte se constituyó como un espacio de fuerte impronta obrera, de actividad artesanal y empresarial. La Refinería de azúcar funcionó como un nodo de industria primaria que atrajo importantes flujos migratorios, tanto europeos como rurales. Durante muchos años fue la única a escala nacional, refinando hasta el 60% del crudo del país para exportación (Guy y Wolfson, 1988). Hasta entonces, la producción de los ingenios tucumanos tenía un papel notable en la economía regional, sin embargo, no podía introducirse en el mercado litoraleño debido a la falta de competitividad frente al azúcar proveniente de Europa. Ante los fallidos intentos de instalar una refinería en Tucumán, el proyecto de radicarla en Rosario se transformó en una oportunidad concreta de dar una salida transatlántica al azúcar que llegaba desde el norte a través del Ferrocarril Central Argentino. La Refinería se convirtió en un hito de la historia industrial argentina. También desarrolló actividades de destilería, fábrica de forrajes y melaza. Con tecnología de punta para la época, la fábrica llegó a emplear 1300 obreros.

La escenografía miscelánea del lugar conjugaba estructuras industriales y silos cerealeros con rancheríos, casillas, conventillos, casas chorizo, todos ellos surcados por extensos ramales ferroviarios y estructuras de arquitectura inglesa. Avanzado el siglo XX se sumaron arquitecturas industriales de distinto tipo: la Fundición de Aceros de Repetto y Sforza, la fábrica de envases Centenera, La Fábrica Textil de bolsas de arpillera para envasar cereales, la Planta Potabilizadora de Aguas Provinciales, entre otros. La expansión de las fronteras agrícolas y el

crecimiento económico a nivel nacional fueron factores que se tradujeron en abultados índices de acumulación.

La contracara de este “progreso” fue la agitación social en aumento, emanada de la falta de redistribución de esos ingresos (Armus y Hardoy, 1984). El barrio Refinería era el reducto obrero más importante de la ciudad y albergaba casi un tercio del total de la población, como tal, se caracterizó por su aguda conflictividad social y por ser gestor de una lucha proletaria pujante. Las masas obreras politizadas se nucleaban en organizaciones gremiales, eran afines al socialismo y sobre todo al anarquismo, movimiento de gran difusión e intensidad. En 1890 Rosario fue una de las cinco ciudades en conmemorar el 1° de Mayo y en 1896 adhirió a la primera huelga nacional.

En 1901 el barrio adquirió relevancia en el relato histórico por convertirse en escenario de la primera víctima de represión al movimiento obrero argentino. Las eventualidades se dieron cuando los trabajadores nucleados en la Sociedad de Resistencia de Obreros de la Refinería, se acercaron a la puerta de la fábrica para reclamar por mejoras salariales y reducción de la jornada laboral a diez horas. Cuando la policía ordenó la detención de los líderes anarquistas se desató una represión que acabó con la vida de Cosme Budislavich, un inmigrante austríaco de 34 años que había arribado a Rosario en 1899. Fue asesinado por un balazo en la espalda cuando intentaba huir.

Como todo reducto obrero, la conflictividad social y la explotación fueron constitutivos de Puerto Norte. Las largas jornadas de trabajo, los bajos salarios, el hacinamiento, las huelgas, la represión policial, las deformaciones, el trabajo infantil, la prostitución, las epidemias de cólera, la peste bubónica, la fiebre amarilla fueron factores medulares del barrio.

A pesar de las afirmaciones de la municipalidad y los desarrolladores inmobiliarios, la tónica de las revalorizaciones llevadas adelante en Puerto Norte pareciera estar lejos de reivindicar la memoria obrera del barrio Refinería. Este hiato que existe entre los postulados oficiales de rescate de la memoria y lo que efectivamente se ha hecho por preservarla, encuentra su agencia en las conceptualizaciones del catalán Sabaté Bel (2001; 2004). En un documento oficial realizado por la coordinadora del Programa de Rehabilitación Municipal en aquel entonces, se destaca que la política de protección del patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico debe articularse con la promoción de áreas de desarrollo donde pueda canalizarse la inversión<sup>33</sup>. El arquitecto catalán<sup>34</sup> destaca que una gestión inteligente del patrimonio debe estar definida por su condición de recurso económico, y su capacidad atraer turismo e inversiones para generar actividades y puestos de trabajo (Sabate Bel 2004; Cicutti y Fernández, 2010). La clave yace en identificar los recursos de mayor interés y ofrecer una “interpretación estructurada y atractiva de los mismos; narrar una historia capaz de atraer visitas e inversiones, de situar el territorio en condiciones de iniciar un nuevo impulso de desarrollo económico” (Sabate Bel, 2004:1). El armado de una espacialidad patrimonial es entonces paragonable a la construcción del guion de una película, “la imagen es fundamental, y para reforzar la imagen de cada lugar es preciso reconocer su identidad y destacarla. De ahí la importancia del icono o logo” (Sabate Bel, 2001:45).

En estos términos, hacer de la identidad una imagen patrimonializable implica limpiar los circuitos urbanos, despojarlos de todas aquellas asperezas que puedan

poner en cuestión el confort del visitante eventual. Mientras la ciudad presenta una proliferación de signos ambivalentes y problemáticos, construir una historia *for export*, de formato pulcro y presta para el consumo, es la condición de posibilidad de la llegada de usuarios solventes. Todo aquel que no maneja la semántica de una ciudad extraña, encuentra en estos sitios un espacio de familiaridad que homogeniza lo abyecto y lo traduce a la lengua global, el mercado.

Con la meta de ofrecer la ciudad como una mercancía, el *branding* de lugares o *marketing* urbano incorpora lo patrimonial como parte de un relato destinado a usuarios que aseguren la reproducción del capital (Conley, 2010: 23). El patrimonio pasa por el filtro del *marketing* y se somete a un proceso de selección entre aquello que es aceptable narrar y aquello que no. El resultado es una postal de la ciudad acompañada de un relato lo suficientemente poderoso como para producir *efectos* de identidad. Poco importa si esa imagen tiene que ver con la realidad, la finalidad es que sea atractiva para el capital.

Perfilar esta operación de limpieza sobre Puerto Norte supuso ocluir del relato oficial “la suciedad” de la historia, es decir, su vector obrero. De ello se desprende que la trágica y variopinta constitución del barrio Refinería se traduzca hoy en un espacio disciplinado, donde todos los elementos culturales y espaciales conviven en armonía. La vernacularidad industrial característica de este espacio es evocada como mero ornamento y todo aquello que en algún momento fue escenario de huelgas, ruido y humo, es ahora un espacio sin conflicto. Como parte de un discurso que pretende mostrarse como apolítico, los relatos identitarios y las espacialidades se conjuran como modulaciones desprovistas de problemáticas, donde las subjetividades se rigen por un principio de concordancia, comunitarismo e igualdad.

Con frecuencia se muestra al espacio público como lugar de visibilidad y representatividad ciudadana, un frente democrático, armonioso e igualitario, donde las asimetrías sociales, económicas y culturales se disipan (Roldán, et. al, 2016). Nada más lejano a la realidad. Como menciona Manuel Delgado (2007) tras esa construcción discursiva se encubre la apropiación capitalista del espacio. El espacio público debe ser conflictivo precisamente porque la sociedad lo es. Es en el encuentro caótico, en el choque, en la fricción con el “otro” donde se genera lo público. De igual manera el patrimonio histórico, en tanto pieza clave en el armado identitario, debe reflejar los resabios de aquella beligerancia histórica y social. No mostrar un espacio portuario y fabril como un hecho conflictivo es caer en la idealización del pasado.

En Puerto Norte, lo que antes era puerto y ferrocarriles, es ahora una postal pulcra del puerto y del ferrocarril, una experiencia mediatizada por el consumo, vaciada de sustancia y complejidad. En tanto imagen, no tiene la intención de instaurar una cercanía con el pasado histórico o de suturar un hiato con la memoria. La finalidad es construir un imaginario urbano que se erija como único y compartido por todos (Vera, 2015), una ficción de ciudad homogénea. Sin embargo, allí donde se niega la multiplicidad, se niega la ciudad como espacio político. La ciudad, el espacio o el patrimonio deben ser representativo y no obturadores de la diferencia.

La proximidad a lo patrimonial se comprende así desde una función utilitarista que genera que cualquier elemento en potencia, indistintamente de su vocación

histórica, pueda convertirse en un recurso capitalizable. No importa la historia per se sino su utilización como una fachada escenográfica para obtener consenso y valorizar un espacio. Es tal vez en este sentido, en una puesta en escena lúdica y forzada, que la nomenclatura de la calle sobre la que se emplazan las Torres Dolfines guaraní sea “Avenida Madres de Plaza 25 de Mayo”, o que el “Barquito de papel”, una escultura erigida hace pocos años se haya convertido en un símbolo del patrimonio municipal.

En esta última operación se verifican las ambigüedades del binomio innovación-tradición en una ciudad de corta historia y sin tradición turística hasta hace pocos años. No sólo se pretende direccionar algunos símbolos de la historia local como insumos turísticos, sino erigir lo patrimonial sobre signos identitarios prefabricados y producidos *ad hoc*. Es también en este desfasaje entre innovación y tradición que se comprende que las antiguas estructuras de los Talleres del Ferrocarril Argentino, con certeza uno de los lugares más representativos de la sociedad productiva, se hayan convertido en un shopping, un lugar que disciplina el lenguaje, la circulación, la luminaria e, incluso, los olores.

## Un río sin pescadores

Teresa del Valle define el *cronotopos* como un plexo de tiempo, espacio y sensibilidad, un catalizador de la memoria con la propiedad de narrar el espacio (1999). Para repensar lo patrimonial en estos términos, es necesario problematizar la noción de temporalidad, no únicamente la espacialidad. Si bien la memoria se enuncia como una exhortación a no olvidar, se rechaza una memoria que no olvida nada, que lo almacena todo. La memoria implica necesariamente el olvido. Qué se recuerda y qué se olvida es una decisión política.

La construcción simbólica y material de Puerto Norte se ha asentado sobre una selección de subjetividades. Algunas destacan por encima de otras. Paradójicamente, a la hora de hablar de las estrategias turístico-patrimoniales y de construir una imagen de la ciudad ligada al “redescubrimiento” del río, se dejaron de lado aquellas subjetividades que nos permiten pensar una cultura local vinculada a espacios que le son propios (Vera, 2015). Es el *habitus* de las clases medias y altas el hegemónico de estas nuevas espacialidades. Ese *habitus* define las apropiaciones aceptables, normaliza lo que es deseable, lo que no lo es, y purga las experiencias no funcionales a la nueva imagen de ciudad de servicios (Janoschka, 2016).

La suerte del río ha estado históricamente ligada a la voluntad política de cada época, haciendo variar los lazos simbólicos que la ciudad teje con él (Silvestri, 2003). Desde el establecimiento de los postulados del urbanismo estratégico en la ciudad de Rosario, el capital cultural ligado vivencialmente al río sufrió un desplazamiento evidente. El proceso de reestructuración ribereña es elocuente. Tanto en el Gran Rosario, donde ribera fue apropiada por empresas privadas, como en Rosario, donde se destaca una apropiación pública, el vector común ha sido la exclusión de las comunidades de pescadores.

Cuando se iniciaron las operaciones de recodificación, los pescadores imaginaron una oportunidad de integración, una operación que abriría una puerta “desde y hacia el río”.<sup>35</sup> La metáfora de abrir una “puerta” al río se

relacionaba con la posibilidad de brindarle a los pescadores isleños un acceso a los beneficios de la ciudad, y a los pescadores de la ciudad un ingreso reglamentado y seguro al río. Es decir, mientras los pescadores reclamaban una “puerta” en la costa, el urbanismo y los proyectos de arquitectura proponían una ventana o un “balcón”.<sup>36</sup>

Desde este paradigma el discurso político-empresarial apela al río como recurso visual, como objeto subordinado al espectador, susceptible de apropiarse desde un espacio panorámico. En este esquema, Puerto Norte figura como un sector de alto valor estratégico por su carácter de mirador natural hacia las islas y el río.<sup>37</sup> Dar a la ciudad una visual de la que antes “carecía”, aprovechar el “desnivel natural del terreno como un recurso para crear un atractivo balcón al río”,<sup>38</sup> “crear terrazas verdes sobre la barranca”<sup>39</sup> se transformaron en los argumentos más revisitados por la municipalidad para legitimar la intervención. En tanto se fue dando un proceso de “arquitecturización” del urbanismo, la costa se fue publicitando como “mirador y balcón”.<sup>40</sup>

Desde hace veinte años, momento en que se iniciaron los emprendimientos inmobiliarios y deportivos sobre la ribera, los pescadores artesanales fueron perdiendo terreno. Para aquellos conocedores natos de la costa, para quienes el río representa un modo de vida o acaso su vida entera, queda cada vez menos lugar en las costas de Rosario. Hoy en día sólo pueden desempeñar su oficio en un pequeño reducto aledaño al Acuario Municipal; el resto de la costa está signado por carteles que anuncian “prohibido pescar”.

En Puerto Norte se tensan de manera irreconciliable la lógica de “estar en el mundo” de un pescador y la lógica de “hacer ciudad” de algunos funcionarios y desarrolladores. Mientras las nuevas intervenciones proponen un goce del agua y la naturaleza desde una dimensión contemplativa, el río para los pescadores es manifiesto de lo vivencial, una extensión de su propio cuerpo, una territorialidad que dota de forma y sentido a sus propias vidas.<sup>41</sup>

Toda imagen supone una selección y un recorte. Dentro del imaginario oficial, aquellos actores cuyo oficio les ha ligado históricamente al río no se encuentran representados. Pescadores, trabajadores portuarios, isleños y pobladores del margen ribereño conforman un sector invisibilizado por las políticas de intervención y representación urbana. Un río sin pescadores, una fábrica sin obreros, un puerto sin barcos, vías férreas sin trenes, son los fragmentos que componen la nueva postal de Rosario.

¿De qué revalorización patrimonial se habla cuando se descarta el “patrimonio inmaterial”, aquel bagaje cultural que le dio sentido a dichas espacialidades? ¿Qué memoria se preserva cuando se excluyen los agentes que construyen, piensan, desean y, sobre todo, habitan la ciudad? Puerto Norte no es una espacialidad aislada territorialmente sino también temporalmente; no hay presente porque se niega el contacto con el resto de la ciudad y no hay pasado porque la historia es un hecho residual.

La arquitectura inglesa, los silos cerealeros, las chimeneas, los saladeros, las torres de elevación, las vías de ferrocarril, los muelles, o cualquier atisbo de inflexión histórica funciona para proporcionar una suerte de decoración exótica. Como un elemento más de una escenografía, el río cumple un rol iconográfico que genera valor agregado a los emprendimientos inmobiliarios. El turismo, “la



industria sin chimenea” (Carrión, 2005), paradójicamente, lo contaminó todo; penetró en la cultura, la economía, la arquitectura, vaciándola de su contenido histórico.

Si la revalorización patrimonial se asocia únicamente a las operaciones de embellecimiento urbano, al reciclado de fachadas arquitectónicas o las resemantizaciones que llevan adelante los Grandes Proyectos Urbanos, entonces se reproduce un paradigma vetusto que concibe lo patrimonial -etimológicamente: “aquello que heredamos del pasado”- como los bienes materiales. Bajo una retórica aparentemente progresista que se esconden intervenciones conservadoras que utilizan el patrimonio y la historia como imagen, con la quietud de un museo, como un pastiche de símbolos sin mayor finalidad que la de revestir de legitimidad las dinámicas del mercado. Si los mega emprendimientos inmobiliarios se adjudican la responsabilidad de definir una mirada sobre la historia, entonces la mercantilización del pasado permanecerá como un rasgo distintivo de nuestra época.

## Palabras finales

A medida que fue transcurriendo el siglo veinte, los puertos pasaron de ser elementos vitales que motorizaban la actividad productiva de las ciudades a ser considerados obstáculos, quistes, espacios degradados o vacíos urbanos. El imaginario en torno a estas segmentaciones se tiñó de valoraciones peyorativas y un aura de crisis estableció un sentido de urgencia que habilitaba sus intervenciones (Vainer, 2000). En Rosario, esta construcción le dio un espaldarazo de legitimidad a la resemantización de la costa central. Las actividades recreativas, culturales y turísticas que se promovieron en la zona se complementaron con la reactivación del sector inmobiliario, cimbronazo del nuevo auge agroexportador. La municipalidad acompañó las intervenciones con la implementación de instrumentos de gestión urbana propios de urbanismo estratégico, entre ellos, los planes urbanos y estratégicos, los planes especiales, la coparticipación público-privado. A su vez, la creación de espacios públicos y la revalorización patrimonial funcionaron como arquitecturas discursivas ineludibles para conseguir consenso. El río, en tanto, fue recodificado en una modulación paisajística y especulativa. Las operaciones sobre la costa fueron catalizando un nuevo perfil de ciudad de servicios que se consumó de forma definitiva con la operación de Puerto Norte.

Entre derivas locales y globales, Puerto Norte devino un puerto sin barcos, sin fábricas Y sin pescadores. La domesticación del espacio, de su materialidad y su forma, el disciplinamiento de los cuerpos que lo habitan, lo recorren y lo apropian, convirtieron esta segmentación en representativa de las modulaciones espaciales posfordistas. Este modelo se replica en múltiples lugares a escala regional y global.

A lo largo del artículo hemos hecho especial hincapié en la dimensión de la revalorización patrimonial porque ella conforma un intersticio por donde se cuelean sentidos en relación a lo temporal, lo espacial, la identidad, la historia, el poder. Las multiplicidades recorren la noción de lo patrimonial de la misma manera que El puerto. Ambas espacialidades son porosas y dejan traslucir el paso

del tiempo. Los residuos temporales se sobrepunen creando un hilo narrativo no lineal que precisa de una lectura atenta. La capa más visible no es la única.

Agudizar la mirada en torno a estas espacialidades nos lleva a formular preguntas ¿Es la museificación de las formas la única manera de reivindicar el paso del tiempo?, ¿Es necesario conservarlo todo? En el presente se intuye un apego exacerbado por la conservación, un romanticismo celoso de las materialidades y poco preocupado en problematizar acerca de ellas. Como historiadores no podemos escapar de las paradojas del tiempo, pero si podemos arrojar una mirada crítica sobre su uso.

Entender el puerto sólo como un vacío urbano o una zona degradada es perder una infinidad de texturas que subyacen en él. Develar lo conflictivo es preguntarnos si las ruinas son sólo restos obsoletos o si son un testimonio vivo del paso del tiempo, si la revalorización en clave mercantil es la única posible o si se puede dialogar con el pasado de otra manera, si el urbanismo tiene la obligación de llenarlo todo o si puede, por el contrario, dejar intacto el carácter impreciso de algunas áreas, apelando a la evocación, a la sugerencia, a lo incompleto. El ejercicio de indagación supone escharbar debajo de las pulcras formas de la economía de servicios para ver qué historia yace soterrada, qué subjetividades, temporalidades y apropiaciones han sido silenciadas.

Antes que un lugar, Puerto Norte es un *socius* (Deleuze, 2005), una trama relacional de actores, paradigmas, flujos y poder, una instancia signada de tensiones, desencuentros y agenciamientos. El espacio no es un dato fijo; es móvil, se constituye históricamente al tiempo que es constituido, de tal modo que atraviesa las mismas transformaciones que la sociedad que habita en él. En él se retratan nuevas formas de entender el tiempo, el espacio, la identidad; nuevas formas de hacer ciudad.

Lejos estamos de querer definir taxativamente lo que debería ser la conservación patrimonial. En todo caso podemos ensayar aquello que no debería ser. La revalorización patrimonial no debería ser algo cerrado, no debería trazar límites, no debería ser aquello que excluya. Debería ser un espacio abierto a la posibilidad de generar todo tipo de articulaciones, tantas como cantidad de cuerpos habiten en ella. Debiera tener la propiedad de la catarsis y la potencia de lo múltiple. Como un símbolo, debiera poder enunciar el sujeto -ser-, el espacio -estar- y la historia -el devenir- de forma simultánea y ambivalente. Debería ser una *cronotopos* con la propiedad de evocar la diferencia en lugar de obturarla. Ontológicamente ese espacio es la frontera, el espacio del sujeto descentrado. Sin embargo, los actuales espacios patrimoniales -Puerto Norte es uno de los tantos ejemplos- se han convertido en categorías tematizadas. Lo patrimonial se evoca desde la materialidad, el orden, disciplina, develando un discurso tal vez más consternado en la forma que en el contenido.

Puerto Norte continúa funcionando como puerto, en tanto constituye una “puerta de entrada” para comprender las nuevas modulaciones. Para análisis futuros quedarán el comprender de qué se tratan esas modulaciones, alejándonos de los lugares más comunes que caracterizan esta espacialidad como un no lugar, como un espacio desterritorializado o como un flujo ajeno a la cultura local. Qué es la identidad es algo que debería reinterpretarse sin caer en esencialismos.

Si definir la identidad y la temporalidad es algo tan complejo, ¿Es posible, justificable o acaso deseable cargar en una espacialidad con la responsabilidad

de definir la identidad o la historia de una sociedad? Como se pregunta Zago (2016) ¿es el espacio generador de identidad temporal? ¿Debe serlo? Repensar el espacio, la temporalidad y la identidad desde la frontera, evocando aquellos sujetos que habitan el margen, descentrando las modulaciones del saber-poder de los profesionales que hegemonizan la proyección, la materialización y la crítica de lo urbano, puede ser una forma de contestar estas preguntas.

## Archivos consultados:

NMR: Normativa Municipalidad de Rosario.

## Entrevista

Entrevista Julián Aguilar (2018), pescador artesanal de la ribera rosarina. La entrevista fue realizada en el mes de Julio de 2018 en la ciudad de Rosario

## Referencias

- Armus, Diego y Hardoy, Jorge (1984). "Vivienda popular y crecimiento urbano en el Rosario del novecientos". En: *Sectores populares y vida urbana*. Buenos Aires: Ediciones CLACSO.
- Barenboim, Cintia (2013). *El mercado del suelo y su ordenamiento en la periferia de las ciudades. El caso de Rosario, Argentina*. Buenos Aires: Teseco.
- Barenboim, Cintia (2014). *Mercado Inmobiliario, Normativas e Impacto Territorial: Rosario y su Periferia*. Rosario: UNR Editora.
- Barenboim, Cintia (2016). *Proceso de segregación socioespacial y revalorización inmobiliaria. El caso de Rosario, Argentina*. Rosario: UNR Editora.
- Barenboim, Cintia (2019). "Normativa urbana y sus efectos en la constructibilidad. La implementación del nuevo Código Urbano en la ciudad de Rosario". *AREA - Agenda De Reflexión En Arquitectura, Diseño Y Urbanismo*, 25(2), pp. 1-18.
- Boito, María Eugenia y Espoz, María Belén (comps.) (2014). *Urbanismo estratégico y separación clasista*. Rosario: Puño y Letra.
- Bruttomesso, Rino (2004). "Complejidad en la relación puerto-ciudad". *Revista It*, (67), pp. 22-31.
- Capel, Horacio (1996). "La rehabilitación y el uso del patrimonio histórico industrial". *XIII Coloquio Internacional de Geocrítica. El control del espacio y los espacios de control*. Barcelona.
- Capron, Guénola y Monnet, Jérôme (2013). "Una retórica progresista para un urbanismo conservador: la protección de los centros históricos en América Latina". En: Patricia Ramírez Kurí (cord.). *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*. México D.F: Flacso, pp.105-136.
- Carrión, Fernando (2005). "El centro histórico como proyecto y objeto de deseo". *Revista Eure*, XXXI(939), pp. 89-100.
- Cicutti, Bibiana y Fernández Ma. Laura (2010). "La preservación del Patrimonio como instrumento para el desarrollo – El frente Costero de Rosario como Paisaje Cultural". *Programa de Preservación y Rehabilitación del Patrimonio*, Secretaría de Planeamiento, Municipalidad de Rosario.
- Conley, Lucas (2010). *DOM. Desorden obsesivo por las marcas*. Barcelona: Península.

- Cuenya, Beatriz (2006). "Grandes Proyectos como herramientas de creación y captación de plusvalías urbanas. Proyecto Puerto Norte, Rosario, Argentina". *Medio ambiente y urbanización*, (65), pp. 81-108.
- Daher, Antonio (2013). "Fondos inmobiliarios y riesgo urbano". *Revista de Urbanismo*, (29), pp.32-45.
- Del Valle, Teresa (1999). "Procesos de la memoria: cronotopos genéricos". *Areas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, (19), pp. 211-225.
- Deleuze, Giles (2005). *Derrames entre capitalismo y esquizofrenia*. Buenos Aires: Cactus.
- Delgado, Manuel (2007). *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del modelo Barcelona*. Barcelona: Libros de la Catarata.
- Galván, Ignacio (2009). "Breve historia del concepto de patrimonio histórico: del monumento al territorio". *Contribuciones a las Ciencias Sociales*. [Recuperado 10/06/2021: <http://www.eumed.net/rev/cccss/06/icg.htm>].
- Gerchunoff, Pablo y Torre, Juan Carlos (1996). "La política de liberalización económica. El lanzamiento de las reformas de mercado en Argentina". *Desarrollo económico*, 36(14).
- Gras, Carla y Hernández, Valeria (2016). *Radiografía del nuevo campo argentino. Del terrateniente al empresario transnacional*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- Guy, Donna y Wolfson, Leandro (1988). "Refinería Argentina 1988-1930: límites de la tecnología azucarera en la economía periférica". *Desarrollo Económico*, 28(111), pp. 353-373.
- Haesbaert, Rogério (2013). "Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad". *Cultura y representaciones sociales*, 8(15), pp. 9-42.
- Hall, Peter (1996). *Las ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el SXX*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Hartog, F. (2005). "Tiempo y patrimonio". *UNESCO Museum Internacional. Diversidad cultural y patrimonio*, LVII(3).
- Harvey, David (2012). *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Janoschka, Michael (2016). "Gentrificación-desplazamiento-desposesión: procesos urbanos claves en América Latina". *Revista Invi*, 31(88), pp. 27-71.
- Janoschka, Michael y Sequera, Jorge (2013). "Procesos de gentrificación y desplazamiento en América Latina. Una perspectiva comparativista". *Andamios*, 10(22), pp.19-44.
- Janoschka, Michael (2011). "Geografías urbanas en la era del neoliberalismo. Una conceptualización de la resistencia local a través de la participación y la ciudadanía urbana. Investigaciones geográficas". *Boletín del instituto de Geografía, UNAM*, (76).
- Janoschka, Michael y Hidalgo, Rodrigo (2014a). "La ciudad neoliberal: estímulos de reflexión crítica". En: Rodrigo Hidalgo y Michael Janoschka (eds.). *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Janoschka, Michael y Sequera, Jorge (2014). "Procesos de gentrificación y desplazamientos en América Latina, una perspectiva comparativista". En: Juan José Michelini (ed.). *Desafíos Metropolitanos. Un diálogo entre Europa y América Latina*. Madrid: Catarata, pp. 82-104.
- Kozak, Daniel y Feld, Natalia (2014). "Los bordes del espacio público en los Grandes Proyectos Urbanos: el caso de Puerto Norte, Rosario". XI Simposio de la asociación internacional de planificación urbana y ambiente. La Plata: SEDICI.

- Lapelle, Hernán, López Asensio, Guillermo y Woelflin, María (2011). “El sector construcción inmobiliario a una década de la crisis 2011”. *XVI Jornadas Investigaciones en la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística*. Rosario: UNR. [Recuperado 15/06/2021: [https://www.fcecon.unr.edu.ar/web-nueva/sites/default/files/u16/Decimocuartas/lapelle\\_lopez\\_woelflin\\_el\\_sector\\_construccion\\_inmobiliario.pdf](https://www.fcecon.unr.edu.ar/web-nueva/sites/default/files/u16/Decimocuartas/lapelle_lopez_woelflin_el_sector_construccion_inmobiliario.pdf)].
- Milanesio, Natalia (2014). *Cuando los trabajadores salieron de compras*. Buenos Aires: Siglo XXI Ediciones.
- Molina Costa, Patricia (2016). “El urbanismo negociado en la regeneración del South Boston Waterfront”. *Urban regeneration fórum*. Bilbao.
- Roldan, Diego y Godoy, Sebastian (2017). Antes del espacio público: una historia de los espacios verdes y libres de la ciudad de Rosario (1900- 1940). *Cuadernos de Historia*, 18(28), pp. 150-177.
- Roldan, Diego, Pascual, Cecilia y Vera, Paula (2016). “El espacio público como concepto y materialidad. Propuestas, intervenciones y debates en Rosario”. *Revistas de Estudios Contemporáneos*, 13(13), pp. 19-35.
- Sabaté bel, Joaquín (2001). “El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo”. *URBAN*, (9).
- Sabaté Bel, Joaquín (2004). “De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje”. *Urbano*, 7(10), pp.42-49.
- Sanchez, Fernanda y Beraldinelli, Raphaela (2004). “Waterfront revitalisation projects in Latin America: cultural rescue or global planning model?”. *The 11th International Planning History Conference*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.
- Silvestri, Graciela (2003). *El color del río: historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Buenos Aires: Prometeo Ediciones -UNQ.
- Smith, Neil (2013). *La nueva frontera urbana*. Madrid: Traficante de Sueños.
- Svampa, Maristella (2008). *Los que ganaron. La vida en los countries y los barrios privados*. Buenos Aires: Biblos Sociedad.
- Vainer, Carlos (2000). “Patria, empresa, mercancía. Notas sobre la estrategia discursiva del planeamiento estratégico”. En: Otilia Arantes, Carlos Vainer y Erminia Maricato (comp.). *A cidade do pensamento único: desmarcando consensos*. Río de Janeiro: Vozes (Traducción por Dr. Diego Roldan)
- Vera, Paula (2015). “Estrategias patrimoniales y turísticas: Su incidencia en la configuración urbana. El caso Rosario”. *Territorios*, (33), pp. 83-101.
- Vera, Paula, Roldan, Diego y Pascual, Cecilia (2016). “La construcción escenográfica de la ciudad. Espacio público, turismo e itinerarios en Rosario (Argentina)”. *Chasqui, Revista latinoamericana de comunicación*, (130).
- Villança Diniz, Claudia (2014). “El patrimonio cultural como marco estratégico de una rehabilitación urbana”. Tesis doctoral. Barcelona: Universidad Politècnica de Catalunya.
- Zago Spíndola, Octavio (2016). “Espacio, territorio y territorialidad. Una aproximación teórica a la frontera”. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, (228), pp. 27-56.

## Notas

- 1 Secretaría de planeamiento (2005) “La experiencia de la planificación estratégica en Rosario. Pensar en lo estratégico y urbano 2005”.
- 2 NMR, “Plan Estratégico Rosario”, 1998, p.211.
- 3 NMR, “Jornadas de divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroporuarios de la ciudad de Rosario; Seminario Nacional de Proyectos Urbanos. Área Puerto Norte”, 1991; NMR, “Actualización del Plan Regulador y bases documentales para la revisión del Código Urbano”, 1991; NMR, “Nuevo Plan Director”, 1999.
- 4 NMR, “Plan Estratégico Rosario”, 1998, p.84.
- 5 NMR, “Plan Estratégico Rosario”, 1988, p.84.
- 6 En la actualidad, 39 km de un total de 40km están destinados a la actividad portuaria de las empresas extractivistas, es decir, sólo 1 km está destinado a la apropiación pública en la zona metropolitana de Rosario.
- 7 NMR, “Régimen de Padrinazgo. Edificios y hechos de escala urbana considerados de interés por su valor arquitectónico, histórico, cultural o artístico”, 1992.
- 8 NMR, “Decreto n998/84. Reglamento de edificación. Edificios anteriores a 1953. Demolición. Comisión Evaluadora. Integración. Dictamen”, 1984.
- 9 NMR, “Ordenanza N°6171/96”, 1996.
- 10 Recuperado 10/05/2021: <https://www.rosario.gob.ar>
- 11 NMR, “Plan Estratégico Rosario 1998”, (1998), p.250.
- 12 NMR, “Plan Estratégico Rosario 1998”, (1998), p.207.
- 13 NMR, “Ordenanza N° 8125/06”, 2006; NMR, “Ordenanza N° 7910/05”, 2005.
- 14 NMR, “Ordenanza N° 7.740/04”, 2004; NMR, “Plan Urbano Rosario 2007-2017”, 2007, p.160.
- 15 NMR, “Plan Urbano Rosario 2007-2017 (PUR)”, 2007, p.61.
- 16 NMR, “Plan Urbano Rosario 2007-2017 (PUR)”, 2007, p.61.
- 17 Recuperado 15/06/2021: <https://www.rosario.gob.ar>.
- 18 Ha sido largamente analizado en el campo de los estudios urbanos que el turismo es una de las principales actividades en generar segregación y desplazamientos (Janoschka, 2011; 2014; 2014a).
- 19 NMR, “Carta de Concertación del Plan Urbano 2004”, 2004, p.29.
- 20 NMR, “Plan Urbano Rosario 2007-2017 (PUR)”, 2007, p. 157.
- 21 *La Capital*, 26 de junio de 2005, Rosario. “El metro cuadrado duplicó su valor y los inversores van por casas antiguas”.
- 22 Extraído de <https://www.tglt.com.ar>.
- 23 La empresa Agroexport continuó funcionando hasta el año 2006 por medio de medidas cautelares que evadían determinación municipal del año 1998 de trasladar las actividades portuarias hacia el sur de la ciudad. En ese año la Corte Suprema de la Nación puso fin a las actividades y el predio fue comprado por capitales españoles.
- 24 *Clarín*, 26 de agosto de 2008, Buenos Aires. “Reciclaje. Puerto Norte Design Hotel. Como dormir en un silo” [Recuperado 15/06/2021: [http://arq.clarin.com/arquitectura/Silo-hotel-puerto-Rosario\\_0\\_1414659022.html](http://arq.clarin.com/arquitectura/Silo-hotel-puerto-Rosario_0_1414659022.html)].
- 25 Cámara Española de Comercio de la República Argentina (CECRA), (2010), “Charla de presentación del proyecto de Ciudad Ribera de Ingeconser”.
- 26 *La Nación*, 21 de agosto de 2010, Buenos Aires. “El nuevo fenómeno”.
- 27 *La Nación*, 2007, Buenos Aires. “Complejo mixto en Rosario”.
- 28 Extraído de: <http://www.tglt.com.ar>.
- 29 Municipalidad de Rosario, Secretaría de Cultura (2012). [Recuperado 15/06/2021: <http://www.rosariocultura.gob.ar/lasecretaria/prensa/noticias/seanuncian-los-ganadores-del-premio-arnet-a-cielo-abierto>].
- 30 El ETUR es una entidad autárquica y mixta, compuesta de actores públicos y privados, que en el año 1996 reemplazó a la Secretaría de Turismo.
- 31 *Diario el Norte*. 2013, San Nicolás de los Arroyos. “En Rosario inauguraron la escultura Barquito de papel”
- 32 Recuperado 15/06/2021:: <http://www.alto-rosario.com.ar>
- 33 Cicutti y Fernandez (2010), p. 1.

- 34 No se debe dejar de señalar el rol fundamental que tuvieron las asesorías de arquitectos, urbanistas, académicos y funcionarios catalanes en el desarrollo de la operación costera, en la redacción de los planes y en la conformación de todas aquellas tecnologías urbanas que contribuyeron a engendrar a una forma de hacer ciudad promovida desde Barcelona.
- 35 Estas afirmaciones forman parte de una entrevista realizada en Julio de 2018 a Julián Aguilar, pescador artesanal de la ribera rosarina y referente de la Asociación Civil Pescadores del Espinillo que ejerce su oficio desde hace más de 40 años.
- 36 No es un hecho menor que la arquitectura haya creado un verbo de la palabra *balcón*; *balconear* hacia un paisaje es una de las enunciaciones más reiteradas en la disciplina.
- 37 NMR, “Plan Estratégico Rosario 1998 (PER)”, 1998, pp.215-216.
- 38 NMR, “Plan Estratégico Rosario Metropolitana (PERM)”, 2010, p.134.
- 39 NMR, “Plan Estratégico Rosario Metropolitana (PERM)”, 2010, p.136.
- 40 NMR, “Plan Estratégico Rosario 1998 (PER)”, 1998, pp.217-238; NMR, “Plan Urbano Rosario 2007-2017 (PUR)”, 2007, pp.19, 215, 219; NMR, “Plan Urbano Rosario 2007-2017 (PUR)”, 2007, pp.262, 266; NMR, “Plan Estratégico Rosario 1998 (PER)”, 1998, p.85; NMR, “Plan Estratégico Rosario Metropolitana (PERM)”, 2010, p.134.
- 41 Entrevista a Julián Aguilar (2018).