

Citar: Franco López, Víctor (2016). “Puerto Norte y el modelo de ciudad: ¿especulación u oportunidad?”, *La Gaceta de los Arquitectos* n° 106, CAPSF-Rosario, Junio 2016.

Disponible en: [https://issuu.com/cad2rosario/docs/0-gaceta\\_106\\_baja](https://issuu.com/cad2rosario/docs/0-gaceta_106_baja)

## PUERTO NORTE Y EL MODELO DE CIUDAD: ¿ESPECULACIÓN U OPORTUNIDAD?

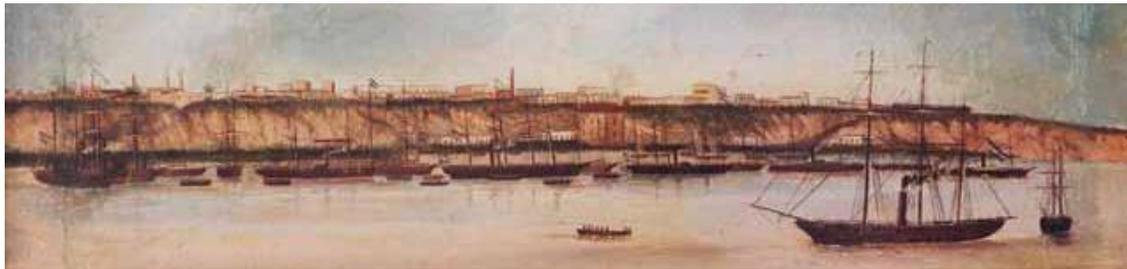
Mg. Arq. Víctor Franco

El presente texto pretende plantear ciertas dudas acerca del modelo de ciudad con el que se viene transformando la metrópolis rosarina, especialmente durante los últimos años. Se intentará evidenciar el carácter especulativo de dicho modelo y sus instrumentos de instauración en el imaginario ciudadano, cosa bien importante para su viabilidad. Puerto Norte como paradigma urbano de este modelo neoliberal de espacialización del poder económico en la ciudad nos servirá de ejemplo y de hilo conductor para explicar este fenómeno. Como hacedores de ciudad, y frente a la presente crisis política, económica y urbana en la que nos encontramos, se intentarán esbozar también algunos planteos alternativos que puedan generar y potenciar el debate dentro de la arquitectura y el urbanismo con el objetivo de fomentar críticas y respuestas a dicho estancamiento. ¿Qué ciudad se viene construyendo durante los últimos años? ¿Es Puerto Norte el paradigma de la ciudad del futuro? ¿Cuál es el modelo de ciudad que queremos seguir construyendo durante el siglo XXI? Algunas de estas preguntas y otras cuestiones son las que se plantean a continuación.

### **Puerto Norte como representación simbólica de la metrópolis-empresa**

Como ya sabemos, desde finales de los años 90 las ciudades vienen constituyendo un soporte físico y territorial de los flujos económicos de escala planetaria, reconfigurándose como plataforma de relación entre los elementos globales y los locales para insertarlos en la nueva perspectiva del mercadeo. Se empezará a formar lo que se ha venido a denominar el paso de

la ciudad-fábrica a la metrópolis-empresa, conformándose el salto de escala territorial, donde la metrópolis se definirá como la forma singular y compleja de la agregación metropolitana. Así, la economía terciarizada, las industrias culturales, turísticas y del conocimiento serán las que darán paso a las chimeneas humeantes de antaño. Para ello, las directrices que guían la pauta de la Región Metropolitana de Rosario pretenderían posicionarla como una Comunidad Logística con la vocación de brindar servicios especializados a las empresas y a otras regiones del Mercosur. Con este objetivo, se propone una de las mayores apuestas de transformación territorial del Cono Sur, como es la reconversión de la zona de Puerto Norte como enclave intermodal a escala regional. Este futuro punto neurálgico de las relaciones a escala metropolitana y regional servirá para dar continuidad a la fachada costera de la ciudad y sus espacios públicos, además de servir como atractor de capitales.



Pintura del paisaje ribereño desde el río Paraná en los inicios de la ciudad de Rosario



Vista renderizada del perfil urbano del complejo de Puerto Norte desde el río Paraná

### **Nuevas postales rosarinas**

Gracias a la resignificación cultural que implica la apertura de la ciudad al río, y puesto que, según dicen las recetas del neoliberalismo urbano, la metrópolis rosarina necesita una “marca

ciudad” como instrumento importante a la hora de potenciar la competitividad del territorio y el fortalecimiento de sus sectores económicos, Rosario se convierte, así, en su totalidad, en objeto cultural a exportar. En este sentido, el megaproyecto de Puerto Norte y la verticalización de la fachada ribereña que lleva consigo supondrán una gran oportunidad al respecto. De esta manera, se empezará a utilizar la imagen del perfil urbano como símbolo de la nueva ciudad moderna y renovada. Para ello, se empieza a dar prioridad a un tipo de ciudad pensada para ser vista más que para ser vivida, donde las transformaciones urbanas responden a las lógicas de la ciudad-espectáculo, con el objetivo de atraer inversiones y turistas, además de instaurar esas nuevas visiones en el imaginario colectivo de los habitantes, para que se pueda “poner a la ciudad en el mapa” haciendo viable este tipo de economía urbana.

La aparición de nuevas representaciones urbanas desde perspectivas más panorámicas, que permiten visualizar el perfil de la ciudad desde el río y las islas, muestran cómo se viene configurando una “nueva postal” rosarina *for export*. Pero, en realidad, y debido al efecto de la globalización, la construcción de un perfil urbano grandilocuente no tiene otra respuesta que espacializar el poder económico en las ciudades y homogeneizar las formas urbanas y los modos de habitar.



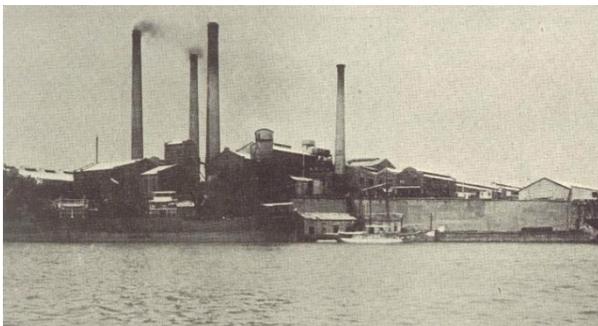
Cartel promocional de la IX BIAU en Rosario para el 2014 con el perfil urbano rosarino de fondo

### **La patrimonialización del perfil urbano**

Para intentar explicar las razones por las cuales el megaproyecto de Puerto Norte no ha levantado demasiadas críticas ni conflictos sociales, especialmente extraño pensando en la dimensión enorme que tiene como barrio y su localización tan central y sobre todo porque

está explícitamente, y casi exclusivamente, destinado a clases sociales medias-altas y altas, tenemos que entender que justamente la viabilidad de la intervención sólo se podía llevar a cabo con el consentimiento de la propia ciudadanía. Para conseguirlo, se intenta reforzar el sentimiento de pertenencia y de adhesión, donde la imagen de la ciudad, como veíamos, aparece como un elemento al que se dedica la máxima atención. La respuesta podríamos encontrarla en la ideología con la que el *stablishment* neoliberal constituye como estructura dominante, siendo la única que, debido a su presión ejercida, proporciona la materia prima ideológica, los cuadros de pensamiento y los sistemas de referencia, perpetuándose gracias a un conjunto de representaciones, valores, nociones, creencias, etc., que aseguran la cohesión de la estructura de explotación.

En este sentido, la propuesta “Grande en el cielo” llevada a cabo por el grupo Trascender para la zona de Puerto Norte simboliza la importancia que está teniendo esta renovada parte de la ciudad. Esta propuesta de ubicar la bandera más grande del país en Puerto Norte da cuenta de la importancia que está teniendo el perfil urbano para la representación de Rosario y evidencia el efecto de “monumentalización” que se está dando con esta renovada área de la ciudad, ya que, como nos sugiere Roberto Lobato Corrêa: “los monumentos tienen un papel fundamental en la creación y permanencia de determinados paisajes urbanos, impregnando lugares de valor estético y simbólico”, además de ser poderosos medios para comunicar valores y afirmar el poder de aquellos que los construyeron. Así, la “patrimonialización” de Puerto Norte como enclave y del perfil urbano que representa es un proceso que viene dado de la mano de dicha “monumentalización”.



Postal antigua de la ciudad de Rosario, donde se reconoce la maltería SAFAC



Vista desde el río de Forum, con la antigua maltería renovada

### **Paisaje, exclusividad y privatización en la “Ciudad-Futura”**

El fragmento urbano que representa Puerto Norte, y en especial el proyecto Metra, se vende por parte de los desarrolladores, pero también por los medios de comunicación y la propia administración, como la que denominan “la Ciudad del Futuro”. Los alardes de tecnología y modernidad sirven para instaurar la “economía del vedetismo” a través de la construcción de los nuevos “joyeros-seducción” a cargo de la denominada “arquitectura de marca”. Aunque este mecanismo tiene sus múltiples contradicciones y sirve para esconder las verdaderas intenciones especulativas sobre el territorio.

#### *Poder y paisaje*

En Puerto Norte se utilizará el paisaje como una de las cualidades más significativas de plusvalor de esta región en relación al resto de la ciudad. Su ubicación al borde de la barranca lo hace inmejorable para aprovechar las vistas hacia el río Paraná, diferencial que fue aprovechado marcando un quiebre en las tendencias del marketing urbano con el proyecto de la torre Acqualina presentado en 2003, que inauguraba una fase de verticalización salvaje del frente costero en pro de las visuales y la relación mercantilizada del paisaje ribereño. Esta verticalización del frente costero rosarino representa un efecto de especulación urbana, constituyendo la nueva fachada de Rosario desde el río. El valor agregado que se suma a este tipo de construcciones por las visuales únicas que posibilita marca el curso de las campañas de venta de este tipo de emprendimientos inmobiliarios. Este diferencial será todavía más importante en el caso de Puerto Norte, puesto que por primera vez se construirán edificios habitacionales directamente sobre la barranca y no sobre la avenida de la costa (con una considerable distancia sobre el río), cosa que lo hará todavía más exclusivo.

### *Archipiélago de exclusividad*

En Puerto Norte, junto al desarrollo de una mixicidad de usos como oficinas, hoteles, salones de eventos, locales comerciales, restaurants... se ubican unos proyectos residenciales que tienen un denominador común: las *amenities*. No se puede entender este barrio sin este tipo de equipamientos residenciales que le conceden al conjunto un valor agregado, puesto que posibilitan todas las actividades de la vida en el mismo lugar, sin salir de la zona y todo al más alto nivel de lujo y exclusividad, convirtiéndolas en viviendas *premium*. Se puede decir que el nuevo barrio se asemeja más a un archipiélago con una geografía particular, donde la calma y el relax marcan el ritmo de los “descontracturados” nuevos colonos. Y esto llegará a su máxima expresión de elitismo con la isla exclusiva que representará la llegada del complejo Maui, donde la extravagancia de las *amenities* convertirá a este sector en una especie de “ciudad-resort”, donde la vida urbana pasará a ser como una especie de vacaciones eternas apostando por un imaginario paradisíaco en pleno centro urbano.



Imagen de la propuesta exclusiva del Beach Club de Maui

### *La privatización de la barranca*

Unas de las justificaciones más utilizadas para defender el megaproyecto de Puerto Norte son la sostenibilidad y el espacio público. Así, el significado del término “sostenibilidad” se banaliza y pierde su sentido, puesto que poner unos árboles y ceder terrenos como espacios públicos debería responder a una exigencia mínima y nada tiene que ver con la base de las desigualdades que provoca este modelo de transformación de ciudad claramente a favor del capital, como veíamos. Aunque los desarrolladores insistan en coincidir en que estos proyectos inmobiliarios permiten extender la ribera rosarina, la verdad es que la continuidad de espacios públicos existe pero es mínima, puesto que en esta zona se trata más de un zoco a cielo abierto que en una zona claramente multifuncional, como venía siendo común en la recuperación de los espacios públicos ribereños. Además, en esta zona los edificios llegan hasta la barranca, cosa que dificulta la continuidad y minimiza las posibilidades de usos recreativos.

Por otro lado, cabe destacar que queda obviado en el discurso dominante la privatización de la barranca en sí misma que representan estos nuevos emprendimientos. Tanto Ciudad Ribera, como Forum y Maui proponen una privatización de la misma, utilizando el desnivel para darle exclusividad a sus desarrollos inmobiliarios. La ubicación de viviendas tipo loft, salones de eventos y guarderías náuticas directamente en contacto con el río son la otra cara de la venta de los espacios públicos ribereños y representan la oportunidad perdida de esta zona para convertir a este espacio geográfico tan característico en espacios públicos, equipamientos, etc. para el disfrute de todos los rosarinos.



Vista de la propuesta en barranca del edificio Diez de Forum



Vista de la propuesta en barranca del edificio Loft Río de Ciudad Ribera



Vista de la propuesta en barranca del complejo Maui

### **Crisis de modelo urbano y el derecho a la ciudad**

Frente a esta “elitización” del espacio urbano que se viene desarrollando cada vez con mayor fuerza y que el megaproyecto de Puerto Norte, como se vino ejemplificando, simboliza la culminación de un modelo de transformación neoliberal de la metrópolis rosarina, debemos preguntarnos cuál es el rumbo de las políticas urbanas actuales y futuras. Las crisis sistémicas reiteradas que vivimos, que son el sustento del propio sistema capitalista, y el momento de revuelo geopolítico actual, con las denominadas “crisis energética”, “crisis habitacional”,

“crisis urbana”, etc. se hacen presentes cada vez más en todos los contextos. La reflexión y la crítica a dicho modelo urbano y la involucración política por parte de arquitectos y urbanistas se hace cada vez más necesaria y difícil de esquivar, porque la cuestión de qué tipo de vida y territorio queremos, como plantea David Harvey: “no puede estar divorciada de la que plantea qué tipo de lazos sociales, de relaciones con la naturaleza, de estilos de vida, de tecnologías y de valores estéticos deseamos”. Dar un paso adelante en este sentido supone adoptar el derecho a la ciudad como eslogan práctico e ideal político, que representa mucho más que la libertad individual de acceder a los recursos, sino que se trata del derecho a cambiarnos a nosotros mismos cambiando nuestro entorno y depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo para remodelar estos procesos.

### **Alternativas urbanas futuras para el siglo XXI...**

La fuerza que puede permitir el municipalismo como escala de proximidad a la realidad ciudadana y el trabajo en red de poderes locales se viene constituyendo como una verdadera alternativa donde, como dice Bernardo Gutiérrez: “lo hiperlocal se va reconectando poco a poco globalmente en un nuevo ecosistema planetario en el que las súper estructuras que representan a los Estados nación tienen cada vez menos influencia en la política”. ¿Cuál debe ser entonces el modelo de ciudad para siglo XXI? ¿Será que las ciudades podrán concentrar todo el potencial de su esperado papel en este siglo?

Con la idea de aportar mecanismos alternativos de espacialización en las futuras ciudades, la creación arquitectónica tiene que asumir la complejidad y efectos de sus acciones y debería “democratizarse”, puesto que el hecho de que sólo unos privilegiados tengan la decisión acerca de la transformación del entorno en el que sus semejantes se ven obligados a vivir conlleva una ilegitimidad a partir del poder que ejerce sobre el imaginario de los habitantes.

En este sentido, el paradigma de las “ciudades comunes” que viene pisando fuerte, como parte de un proyecto más amplio de democracia directa, podría crear al mismo tiempo relaciones humanas fuertes basadas en la solidaridad y la participación. Esta construcción colectiva pretende fomentar el empoderamiento ciudadano y las prácticas colectivas con el

fin de alcanzar el derecho urbano de las ciudades del siglo XXI, donde los arquitectos y urbanistas tenemos mucho que aportar.

### **Puerto Norte como oportunidad**

Dentro de este contexto descrito nos encontramos ante un punto de inflexión en lo que deberían ser las políticas públicas y las nuevas tendencias del urbanismo contemporáneo. El área de Puerto Norte, aunque en parte ya materializada con fuerte impacto y con grandes aires de grandeza neoliberal, como venimos explicando, todavía tiene mucho por debatir. La superficie disponible es suficientemente importante como para poder significar una oportunidad para poner en práctica otras políticas urbanas y nuevos planteos de transformación territorial.

Frente a la gran necesidad habitacional en la que nos encontramos y representando un punto central y estratégico de la metrópolis rosarina, Puerto Norte también debería poder ser ejemplo en la prácticas de un nuevo urbanismo más humano y holístico, que pueda partir de la inteligencia y la práctica colectivas hacia la construcción de una sociedad más justa y equitativa, donde Rosario podría posicionarse frente al liderazgo de un movimiento revolucionario en la manera de pensar y hacer ciudad. El desafío lo tenemos frente a nosotros y debe ser efectivizado de manera colectiva. Otro Puerto Norte todavía puede y debe ser posible: un nuevo paradigma urbano como símbolo de una urbanidad alternativa para siglo XXI.