

**Citar:**

Scarpacci, Martin; Añaños María Celina (2014). Puerto Norte-Refinería. Construcción y desconstrucción de una idea de ciudad. Ponencia presentada en *Jornada de Encuentro de Investigadores*, Facultad de Ciencia Política y RR. II. Universidad Nacional de Rosario, 28 de julio.

**Jornada de Encuentro de Investigadores**

**Facultad de Ciencia Política y RR. II. Universidad Nacional de Rosario**  
**28 de julio 2014**

**Puerto Norte-Refinería. Construcción y desconstrucción de una idea de ciudad<sup>1</sup>**

**Autores:** Martin Scarpacci- Añaños María Celina

Facultad de Ciencia Política y RR. II. Universidad Nacional de Rosario  
Flacso Sede Ecuador/ Universidad Internacional del Ecuador

**Presentación**

El trabajo presenta dos antecedentes que sentaron bases de reflexión para definir lo que hoy es la operación Puerto Norte.

Uno es el seminario de 1991, “Puerto Norte. Seminario Internacional de Proyectos Urbanos”, en el que se trabajan las aspiraciones iniciales para Puerto Norte. El otro, el “Concurso Nacional de Ideas y Anteproyectos”, realizado en 2004, al cual se lo reseña oficialmente (Plan Urbano Rosario, 2011: 255) como un hito “... primordial para establecer un nivel de debate, técnico y ciudadano, a fin de revalorizar con nuevos significados y roles de centralidad la densa malla de instalaciones ferroportuarias que constituyán una barrera infranqueable de acceso a la costa [del río Paraná].”

Con su análisis pretendemos contribuir a la memoria académica de la concepción de Puerto Norte y, fundamentalmente, al conocimiento de cómo fue pensado y desde qué posiciones sobre la ciudad se lo hizo, así como las razones por las que estos aportes tuvieron una muy baja incidencia en la puesta en obra de Puerto Norte.

---

<sup>1</sup>El trabajo se hizo en el marco del proyecto de investigación Renovación Urbana y cambio social (PID 152), Facultad de Ciencia Política y RR. II., UNR, dirigido por María Celina Añaños y como parte del trabajo de campo para la obtención del grado de Magister de Scarpacci, Martín. Los instrumentos para llevar a cabo la entrevista, así como su conducción y transcripción se hicieron conjuntamente. Los contenidos de la actual ponencia provienen en gran parte del capítulo IV de la tesis de Scarpacci.

A modo de idea argumental, que presentamos a título muy preliminar, consideramos que para comprender el quiebre entre las propuestas e ideas de ciudad plasmadas en ambos antecedentes y lo que finalmente se hizo, hay que tener en cuenta los actores y factores concretos que harían posible Puerto Norte, a saber, los empresarios y su pujía por la obtención de la máxima plusvalía urbana y el nuevo modelo de gestión pública-privada bajo el cual el proyecto se concretó. Esta idea sostiene nuestra inquietud por la temática, si bien no vamos a darle un espacio particular en esta ponencia.

Vamos a presentar en primer lugar una breve descripción de cada uno de los dos antecedentes y luego, en diálogo con ganador del concurso de 2004, recorreremos algunos puntos esenciales del mismo.

Mediante este trabajo deseamos contribuir a alimentar el debate crítico sobre Puerto Norte y que este ejercicio de análisis del pasado reciente sea un paso para volver a traer al presente las divergencias entre la idea de ciudad que se plasmaba en esos antecedentes y avanzar en las explicaciones por las que, en la puesta en acto de Puerto Norte, se las “desconstruyó”.

### **Puerto Norte. Seminario Internacional de Proyectos Urbanos (PNSIPU)<sup>2</sup>, 1991**

La convocatoria al seminario “Puerto Norte. Seminario Internacional de Proyectos Urbanos” se lanzó en 1989 y fue sostenida por la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario, la Universidad Nacional de Rosario (UNR) y la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD). El carácter internacional del seminario lo dio la participación de cátedras de arquitectura de la Universidad de Venecia, con quien la Universidad de Nacional de Rosario tenía en ese momento un convenio de cooperación. Respondieron también a la convocatoria cátedras de arquitectura de otras universidades nacionales así como algunas de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño.

Con el seminario se aspiraba a reflexionar y a hacer propuestas sobre tres grandes ejes problemáticos: i) la conexión vial que vinculara el centro con el norte de la ciudad; ii) el espacio público con equipamientos urbanos incluyendo viviendas y, iii) la preservación del patrimonio ferro-portuario de Puerto Norte.

---

<sup>2</sup> El seminario Puerto Norte. Seminario Internacional de Proyectos Urbanos, se citará en forma extendida o abreviada con el acrónimo: PNSIPU.

Cabe señalar que el área de intervención de los proyectos era considerablemente menor a lo que quedó establecida posteriormente en la Ordenanza N° 7982, Plan Especial 2º Fase del Centro de Renovación Urbana Raúl Scalabrini Ortiz, Puerto Norte. El seminario solo consideraba al sector hoy conocido como Unidad de Gestión 2 y la Unidad de Gestión 1.

### ***El contexto en el que se desarrolló el seminario***

Para situar el contexto en el que se llevó a cabo el seminario es necesario retrotraernos al momento histórico en el que Argentina retornó a la democracia, en 1983 y los cambios posteriores. A partir de la nueva etapa política se renovaron las intenciones de retomar un conjunto de actividades obstruidas por el proceso militar. Pero estas intenciones se vieron menguadas cuando se impuso en el país, en 1989, la gestión neoliberal y privatista del gobierno del presidente Carlos Saúl Menem, la cual tendrá un fuerte impacto en lo urbano en la medida que el Estado nacional dejó de proveer financiamiento económico a las ciudades e impuso pensar nuevos y diferentes modos de gestión local. El lanzamiento de la convocatoria se dio asimismo en el año en que gana las elecciones municipales el socialismo, asumiendo la intendencia Héctor Cavallero.

El reconocimiento de este nuevo contexto político subyacía en la publicación de los resultados del seminario (PNSIPU, 1991), en la que se transmitía una clara conciencia del cambio de época, marcada por la disolución del Estado de Bienestar y el paso al olvido de la planificación central. En dicha publicación, la Arq. Beatriz Chazarreta (coordinadora por la parte de la UNR y la FAPyD) enfatizaba el entusiasmo suscitado por la convocatoria, destacando la participación de distintas instituciones: “Órganos del gobierno municipal, instituciones estatales, empresas privadas involucradas en el sector, han creído en la productividad de este seminario haciendo posible su concreción” (PNSIPU, 1991: 5). También señala: “la dimensión ética este proyecto, (es) comprometido en la construcción de un proyecto mayor”.

El “cambio de momento” que se vivía, rondaba en el debate de las ideas sobre el modo de intervención en Puerto Norte, pero también en cómo los intelectuales podían ser “hijos del propio tiempo” (PNSIPU, 1991: 6). El sueño desarrollista se había esfumado en la década del 80 y aparecían en escena nuevas voces.

El nuevo tiempo político, al principio democrático e inclusivo, se irá diluyendo y el discurso corporativo se terminará instalando en las instituciones, países, regiones, ciudades y será difundido por todo tipo de medios, desde las revistas más destacadas del *establishment*, hasta las papeletas y afiches de las universidades. En el contexto del retiro del estado, y de la falta de financiamiento local, se discutían las posibles salidas económicas de la ciudad y empezaban a filtrarse palabras como: *estrategia, gestión, marketing, modelo, asociación, promotores urbanos, iniciativa privada, ranking y competencia de ciudades, red global, competitividad, imagen de ciudad, atracción de capitales, consenso, etc.*

Estos conceptos se fueron incorporando en el discurso municipal, primero tímidamente y después como principios rectores de las intervenciones. La Planificación Estratégica implicó directamente la asociación con los intereses empresariales locales, nacionales y internacionales, así como el desbaratamiento de la idea de ciudad entendida y vivida desde lo público como una entidad física y socialmente equilibrada.

Es necesario decir que al momento del seminario la reflexión sobre la ciudad se encontraba aún en un estado “virginal y puro” con respecto al “discurso único” que se iría instalando en el medio político y académico de Rosario, en un proceso primero sutil, durante la década de los noventa y luego de modo desembozado y avasallador a partir del 2000, alcanzando su máxima intensidad en el año 2003, continuando hasta el presente<sup>3</sup>. Esto hizo posible que en el seminario de presentaran muy buenos proyectos y un debate sólido y coherente con las demandas de la ciudad y las posibilidades que ofrecía el sector estratégico donde se asentaba Puerto Norte.

### ***La orientación del seminario***

Si bien el seminario va a poner “sobre la mesa” algo que se venía discutiendo desde hacía ya largas décadas, se “re-propone” intentar resolver algunas problemáticas directas e indirectas de mediano y largo plazo, como lo señala claramente el Arq. Manuel Fernández de Luco en la presentación de su trabajo:

---

<sup>3</sup> En 2003 se puede reconocer un giro en algunas políticas significativas que habían sido la mejor cara de la gestión municipal del socialismo, tales como la salud, la seguridad social y el equilibrio socio-territorial entre el centro y la periferia con políticas de largo plazo, para lo cual se crea el Programa de Equilibrios Centro-Periferia.

“El reiterado y sostenido debate urbanístico a lo largo de más de 70 años en relación al enclave de Puerto Norte revela, tanto en su dilatada extensión como en la amplitud de su base social, una cuestión urbana aún no resuelta: la “necesaria” vinculación territorial costera centro-norte; contra la “evidente” voluntad de persistencia su intermedio de un denso y funcionante tejido productivo y social de neta dominancia industrial y de servicios (Refinería y Talleres)” (PNSIPU, 1991: 16).

Por su parte, la Arq. Martínez de San Vicente, en tanto Secretaria Técnica del seminario, destaca las grandes diferencias entre el Plan Rosario y el Plan Regulador de 1968 y el actual seminario, señalando que los primeros apostaban “a la liberación total del área y a su reconversión mediante grandes operaciones inmobiliarias, que dotan acríticamente, de un sentido ‘progresista’ y ‘liberador’”. Mientras que en el presente encuentro hay una actitud diferente:

“Las oficinas de planificación municipales, que al proponer esta convocatoria junto con la Facultad de Arquitectura, definen como objetivo de las intervenciones a proponer, el dar forma a una nueva relación entre el orden colectivo de la costa y la vialidad urbana, y el orden doméstico del tejido del sector, y abren el interrogante sobre la permanencia de los usos y sobre las modalidades de gestión” (PNSIPU, 1991: 7).

En la concepción del seminario queda asimismo claro que se prestó atención al interrogante del *cómo* hacer Puerto Norte y del *qué* hacer con los viejos y los nuevos usos de la ciudad, que había nacido como ciudad-puerto y ahora se pensaba en la desactivación de su función y su identidad. En cuanto a los *valores generales* de la intervención sobre Puerto Norte, la Arq. Martínez de San Vicente abre una serie de preguntas y reflexiones de significativo valor. Nos recuerda que a fines los ochenta y principios de los noventa, los grandes espacios con obsoletas estructuras industriales y/o ferroportuarias, se habían convertido en protagonistas en el modo de producir cambios urbanos en las ciudades, y en torno a esto, se pregunta muy atinadamente cuán pertinente es *generalizar* este modo de intervención de renovación del área.

¿Son adjudicables valores más “progresistas” a las actividades del ocio o del consumo que a las actividades productivas, cuando todas ellas dependen hoy, en gran medida, de la acción privada para su concreción?  
¿Se hace necesario reproponer, hoy aquí, el debate sobre el rol de las actividades productivas en la ciudad? ¿Admite, a su vez, este debate la incorporación de cuestiones como la multifuncionalidad, la coexistencia, la sustitución paulatina?

Con respecto a las modalidades de gestión de los proyectos: ¿qué énfasis en las formas de acción pública y privada pone cada proyecto? (PNSIPU, 1991: 7)

Estas preguntas revelan dudas y precauciones sobre lo que se comenzaba a discutir de manera más aguda a partir de la decisión de las nuevas políticas que planteaba el Plan Director de 1991 para el sector de Puerto Norte, donde se definía la necesidad de trasladar las actividades portuarias al sur de la ciudad, y surgía la posibilidad del uso colectivo y público de la costa, vedada a los ciudadanos desde el mismo origen de la ciudad puerto.

### ***Las propuestas presentadas en el seminario Puerto Norte. Seminario Internacional de Proyectos Urbanos***

Las propuestas proyectuales sobre el área fueron diversas y variadas y no es nuestra intención hacer una descripción particularizada. Pero sí destacar algunas propuestas que, a nuestro entender, hicieron interesantes aportes sobre ideas y dudas relevantes de aquel momento:

i) El equipo coordinado por Arbide (UBA), se propone resolver el atravesamiento del sector mediante dos carriles que se separan para disminuir la fragmentación producida por la circulación vehicular. En la presentación del proyecto sintetizan: “Las viejas construcciones portuarias concentran el comercio y el esparcimiento. El resto es vivienda”. El proyecto resuelve el atravesamiento costero, vincula de manera sensible los heterogéneos tejidos urbanos y genera ciudad, y mediante la vivienda que por su mediana densidad pretende resolver la rentabilidad del proyecto (PNSIPU, 1991:10).

ii) El equipo coordinado por Bali se expresa: “Creemos que la respuesta no es ni el gesto grandilocuente y autoritario, ni la mera rehabilitación de lo existente ...”, y continúa: “La audacia de la intervención debe humanizarse con el respeto por lo existente y sus habitantes” (PNSIPU, 1991: 12).

iii) El equipo coordinado por Galli, asumió una triple crítica a los modelos hegemónicos de la disciplina arquitectónica, muy rico en reflexiones y aportes intelectuales al debate sobre el sector de Puerto Norte. (PNSIPU, 1991: 20).

iv) El equipo coordinado por Martínez de San Vicente estuvo integrado por notables actores con funciones relevantes en el devenir de Puerto Norte y de la ciudad en

general (María Eugenia Bielsa, Ricardo Kingsland, Mirta Levin y Horacio Vianna). La fundamentación de la propuesta comienza con dos citas de Le Corbusier que, de algún modo, estimulan los conceptos de la arquitectura moderna con su ética por la función y la integralidad. Luego dicen: “Introducir el proyecto con estas frases de Le Corbusier hoy y aquí, cuando la decadencia de la actividad industrial urbana está conduciendo a la arquitectura a refugiarse en lo doméstico, lo episódico, lo lúdico, revela una intencionalidad polémica. Una voluntad de promover la revisión de ciertos repertorios y ciertos modos de accionar que se demuestran ya como ineficaces: *la ciudad del ocio y del consumo*” (PNSIPU, 1991: 24). La preocupación manifestada por el abandono de las teorías modernistas ante las nuevas en boga, posmodernas se expresan de modo contundente, es decir, *el abandono del la ciudad puerto y de industrias, por ciudad del ocio y del consumo* (que según expresa el texto, ya en 1991 estaba demostrada su ineficacia). Más adelante, vuelven a insistir en los usos productivos del sector, resaltando las virtudes de la propuesta proyectual: “la capacidad productiva instalada se mantiene intacta, se conservan los edificios existentes, no por un criterio de ‘preservación’ por sus valores intrínsecos sino porque constituyen, aún en su uso productivo, un conjunto notable a escala urbana. Un conjunto notable de infraestructuras cerealeras, vinculadas a la historia, a la vocación y al destino del área que nuestro proyecto se empeña en respetar”.

Cabe destacar que la Arq. Levin, integraba este equipo y posteriormente fue la *alma máter* de Puerto Norte en su cargo de Secretaria de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario, entre 2003 y 2011. Sin embargo nos cuesta ver reflejado lo sostenido en 1991 en la concreción del proyecto Puerto Norte. Pero también es preciso recordar que, como decíamos más arriba, al momento del seminario las ideas podían formularse en un estado de libertad que no estaba afectado por las presiones que ejercerán, a partir de 2004, los inversores privados, quienes concretarán finalmente Puerto Norte, en tanto socios del sector público, en el marco de la lógica de la Planificación Estratégica.

### **Concurso Nacional de Anteproyectos e Ideas para el área, 2004**

El seminario Puerto Norte. Seminario Internacional de 1991, fue a su vez un antecedente para el Concurso Nacional de Anteproyectos e Ideas en 2004, denominado: PLAN

## PARTICULARIZADO DE LA SEGUNDA FASE DEL CENTRO DE RENOVACION URBANA SCALABRINI ORTIZ, SECTOR PUERTO NORTE.

La entidad organizadora fue el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe-Colegio de Arquitectos Distrito 2-Rosario y la entidad promotora la Municipalidad de Rosario

Se presentaron seis proyectos. Obtuvo el primer premio el proyecto n° 2, del equipo liderado por el Arq. Juan Ignacio Munuce, declarándose los tres premios restantes desiertos.<sup>4</sup>

El anteproyecto de Munuce va a sostener los intereses del seminario de 1991 y el jurado va a valorar esta lógica de continuidad de las ideas que se habían elaborado de manera comunitaria a través del tiempo. Al respecto de esta memoria colectiva, Munuce, entrevistado en 2013, nos dice: “me formé con este tema en la cabeza. Yo no participé de ese seminario, pero sí que fui, que estuve... seguramente que hay una capa donde ese seminario seguro estuvo ahí”.

El concurso de 2004 puede considerarse entonces como un punto de inflexión entre la fase de reflexión y debate teórico sobre Puerto Norte y los hechos concretos. Infelxión que no podemos dejar de vincular a la llegada, en 2003, de Lifschitz a la intendencia de Rosario y a su firme voluntad de concretar el proyecto Puerto Norte.

En base al anteproyecto de Munuce (ampliado y profundizado) se elaboró la Ordenanza Básica N° 7.892 “Plan Especial 2<sup>a</sup> Fase del Centro de Renovación Urbana Raúl Scalabrini Ortiz. Puerto Norte”, aprobada en el mes de septiembre de 2005.

### *De las ideas a la obra*

El diálogo mantenido en 2013 con el Arq. Munuce nos permitió conocer algunas de las complejas situaciones que se tuvieron que superar en los trece años transcurridos entre el seminario de 1991, el concurso de anteproyectos de 2004 y la puesta en marcha de Puerto Norte. También procuramos abordar con él cuestiones que hacían a las ideas e intenciones originarias del proyecto ganado y lo hecho finalmente. Nuestra charla se hizo vía Skipe, dado que Munuce reside en Barcelona desde hace varios años. La charla tuvo

---

<sup>4</sup> El fallo del jurado nos fue facilitado por el Arq. Munuce.

una duración de dos horas y media y presentamos a continuación algunos extractos significativos de la misma, intercalando evaluaciones y comentarios propios.

### ***Seminario y concurso***

El Arq. Munuce nos da cuenta de las diferencias entre el seminario y el concurso:

“...cuando se hace el seminario internacional, había una situación..., la gran diferencia, yo creo, que existe cuando se hace aquel seminario y, cuando se hace este concurso es, bueno, primero el tiempo, el tiempo fue importante, ¿el tiempo en qué sentido? El tiempo en que, vos, imaginate, cuando se hace el seminario las cerealeras están todas funcionando... todavía estaba el muro de Wheelwright<sup>5</sup> entre las calles España e Italia, por ahí. Todo ese muro estaba, con lo cual la idea de que la ciudad iba a resolver el atravesamiento norte-sur, era todavía un “toque” peregrina. Estaba iniciándose el tema, entonces había proyectos, lo que yo entiendo los más comprometidos y los que por una cuestión de ser locales y profesionales de la ciudad, creo que lo tenían bastante presente, estaba muy claro, era muy importante el tema del atravesamiento vial, lo vial, sumado a la construcción de espacio público, sumado a programas que tuvieran que ver con esta cuestión, equipamientos... el tema de la preservación pero en este orden de prioridades...”

La situación, a más de una década después del seminario, se había modificado, el país venía saliendo de la profunda crisis de 2001 y comenzaban a soplar vientos a favor de la industria y el campo, y los que se habían visto beneficiados por este nuevo ciclo económico, buscaban invertir sus excedentes. Puerto Norte hacía ruido en el cada vez más pujante negocio inmobiliario. Sobre ese momento Munuce nos cuenta cómo se fueron desactivando las actividades portuarias, para dar lugar a los nuevos usos:

“Cuando se hace el concurso en el año 2004, la situación ya es bastante diferente, o sea, la ciudad ha ganado sobre ese sector, digamos las cerealeras están condenadas a muerte, le quedan días, están trabajando con recursos de amparo. Cuando nosotros (se refiere a su trabajo dentro de la municipalidad, no como ganador del concurso) pudimos poner la traza, la primer mano que iba entre tres vías y Wheelwright y lo que era Balcarce, donde está la unidad 4, los Davis. Cuando pudimos concretar que por debajo de la cinta (de carga a los barcos) de la unidad tres, se podía pasar una avenida, ya se acabó, o sea, ya está. Entonces el concurso se hace con mucho ganado, esa es para mí la diferencia, y entonces ya está claro que la ciudad va a meter la mano.”

---

<sup>5</sup> El muro de la calle Wheelwright separaba la ciudad de la compleja trama de actividades ferro-portuarias y de industrias actividades ferroviarias que se desarrollaban detrás. Estas actividades se ubicaban paralelas a la ribera del río Paraná imposibilitando a los ciudadanos el uso y el contacto visual con el gran río y su barranca.

En 2005 la Municipalidad de Rosario logró iniciar Puerto Norte, retrasado porque el funcionamiento de las terminales portuarias agrícolas (básicamente soja) y otras actividades relacionadas, demoraron el proceso de traslado del puerto al sur de la ciudad.

### ***El fallo del concurso***

El fallo del jurado del concurso de 2004, elogia, entre otros beneficios del proyecto de Munuce:

“... Fundamentalmente el proyecto se enriquece cuando lleva adelante una acertada revalorización de los edificios patrimoniales, predisponiendo el proceso de reconversión y restauración del sector. Es un elemento distintivo de esta Propuesta la particular estructura pública del recorrido peatonal que define los límites y organiza la intervención general.”

Ante esta valoración Munuce nos agrega:

“estos edificios necesitaban un descanso, un merecido descanso y el descanso era ese... recuperarlos, sacarle todo el chaperío, las adaptaciones que le habían hecho con el tiempo... recuperarlos y tratar de encontrarles un nuevo uso posible, no un uso imposible (...) otra cosa es que lo sodomices con una no sé, que se yo, con tres veces el volumen que tenía.”

En otro párrafo el jurado se va a detener en la innovadora propuesta tipológica que propone Munuce:

“Se observa una innovadora forma de disponer en barras<sup>6</sup> una multiplicidad de funciones y arquitecturas. Este Jurado considera que más allá de sus indefiniciones existe un aporte a la construcción de la ciudad a través de pequeñas unidades apareadas y de carácter autónomo configurando una nueva morfología .“

Otra característica virtuosa según el jurado es la disposición y la orientación de las masas edificadas expresando que: “repiten las lógicas de emplazamiento de las

---

<sup>6</sup> Barra/s: se entiende por “barra”, a la tipología de edificación que propone Munuce en su anteproyecto. En palabras del arquitecto: “buscaba otro tipo de prototipo tipológico, otro tipo de tipología, mezclaba, habíamos inventado esta síntesis, esta pieza, este edificio que podía ser alto y bajo, que podía lotearse, pero que también podía hacerse entero...determinamos otro tipo de edificio, otro tipo de planteo tipológico como un tanto más híbrido donde se mezclaba un edificio medio, no bajo, siempre estábamos pensando en un prototipo colectivo, digamos Planta Baja más cuatro pero combinados con un edificio más alto. Era una cosa ya te digo más híbrida”.

construcciones patrimoniales en sentido este-oeste otorgan grados de permeabilidad espacial y visual.

Sin embargo, la única obra que va a seguir lo que se reconoce como orientación virtuosa, es la torre Nordlink, las demás poseen orientaciones aleatorias llegando a ser dudosas como en el caso de las torres Dolfinés, donde los valores de “permeabilidad espacial y visual” chocan contra las gigantescas y sólidas elipses de hormigón.

El jurado estuvo atento a las densidades urbanas de la propuesta ganadora, en este caso expresando su desacuerdo con la masa boscosa sobre la ribera del río. “El Jurado considera inadecuada la ubicación y densidad de la barrera boscosa que se propone en la ribera, no expresada con claridad en las perspectivas”.

Entendemos que lo verdaderamente importante, es que nada dice el jurado sobre la densidad de lo que propone Munuce en cuanto a la ocupación del suelo y las alturas de las edificaciones, ambas significativamente menores que las del proyecto construido.

Munuce destaca que: “la ocupación del suelo, por lo menos se cuadriplicó”, y sobre las alturas de las edificaciones nos respondió algo similar: “vos pensá que la altura máxima que nosotros manejábamos como tope, era la altura de los silos, nos parecía que era la referencia, era más, te diría, una referencia plástica la que buscábamos nosotros”.

Cabe señalar que los silos alcanzaban una altura aproximada de 30 metros y con sus torres 20 metros más, hecho que choca al constatar que las torres Dolfinés se elevan a 130 metros por sobre la altura de la barranca. Si el jurado no se expresó en contra de la densidad propuesta, como sí lo hizo sobre la masa boscosa, es posible entender que posteriormente existieron presiones por parte de los “socios<sup>7</sup>” interesados para elevar los índices, de ocupación de suelo y de alturas, y que finalmente fueron aceptadas en las ordenanzas específicas de cada unidad de gestión.

Más adelante el jurado desacuerda con algunas ideas del proyecto ganador, como por ejemplo la continuidad del tejido preexistente sobre el nuevo sector a urbanizar, y la incorrecta colocación de la primera barra. Esta evaluación nos sugiere que de alguna manera el jurado o el promotor (el municipio), ya tenían algunas decisiones sobre el área.

“Se advierten falencias e indefiniciones en el sistema circulatorio que rodea a los “edificios barras”. Este Jurado no comparte la propuesta de “ posible urbanización” de viviendas localizadas en el sector FACA.

---

<sup>7</sup> Decimos “socios”, basándonos en el modelo de gestión: asociación público-privada

Asimismo se considera una indefinición la Propuesta “continuar con el tejido existente” (sobre Avda. Francia) y una incorrecta colocación de la primera barra superpuesta a terrenos de distinta propiedad manifestando una ambigüedad en la interpretación del sitio y la utilización de la información.”

El jurado no comparte la urbanización de viviendas propuesta por Munuce para el sector de FACA (UG1). Cuestión que la Municipalidad resuelve posteriormente con un proyecto en torres a cargo de Sir Norman Foster<sup>8</sup>.

En cuanto a la “incorrecta colocación de la primera barra superpuesta a terrenos de distinta propiedad”, esto se resolvió en la Ordenanza Básica N° 7892, en la que prevalecen los delineamientos catastrales y es a partir de estos que Puerto Norte se divide en siete unidades de gestión, es decir prevalece la división del suelo según los dueños de las tierras.

En desacuerdo con el avance de las obras, Munuce esboza diferencias cruciales entre su proyecto y la decisión proyectual de segregación voluntaria de las torres detrás de rejas y taludes. En su momento, el jurado en cambio había creído posible la construcción de “ese otro” Puerto Norte proyectado por Munuce, inclusive desestimándose a los demás concursantes que “eran mucho más parecidos” al Puerto Norte construido, según Munuce: “minado de torres (...) creo que había proyectos que se parecen mucho más a lo que se está habiendo ahora que hasta el propio que ganó.”

La apuesta cultural del anteproyecto se apoyaba en sostener la personalidad que el barrio había adquirido a través de los años en un ambiente tan particular como lo es el ferro-portuario y de industrias:

“... sabíamos que estábamos trabajando con un material sensible en lo arquitectónico y en lo social, yo creo que hasta había una deuda con ese barrio, a la hora de darle un nuevo rol, era vital tener en cuenta a los habitantes, pensá un rato en la vida de esa gente y lo que significaba haber vivido al lado de una cerealera, los camiones y ahora qué? Por eso no entiendo lo que están haciendo ahora, les pones una reja al lado! Querés que se vayan? Vas a tratar de que esto se convierta en otra cosa? A mí... no sé... O sea, lo vas a despersonalizar totalmente!! Finalmente sabíamos que se iba a generar un proceso nuevo, pero intentábamos crear ciudad en este proceso o construir nuevos procesos que también valoraran unas preexistencias no solamente arquitectónicas, insisto una preexistencia también de gente, de pobladores, de bares, de una vida, de una vida que hay ahí, que la hay, que la hubo, ya no sé ...”

---

<sup>8</sup> Destacado arquitecto inglés con obras importantes alrededor del mundo. Norman Foster ha recibido varios premios y títulos nobiliarios.

Considerando que el jurado estuvo integrado por representantes de la municipalidad, y que además fue la entidad promotora del concurso, le preguntábamos a Munuce acerca de las razones por las cuales consideraba que habían existido tantas incongruencias entre el anteproyecto y lo finalmente construido, estas fueron sus palabras:

“Los concursos los evalúan, si bien hay representantes de todos los sitios, digamos, hay también una presión de la Municipalidad, obviamente no sé si la secretaría de Planeamiento, es decir, la Municipalidad también estuvo ahí. Como te digo, los concursos de este tipo, hay una parte que llamémosle académica y que puede gustar mucho, y después esta la vida real; digamos, la vida real qué quiere decir?, que si vos te jugás por un proyecto, yo creo que nuestro proyecto en un punto, uno de los valores que tenía era que hacía una apuesta cultural, eso fue lo que dijo el jurado, se valoraba la apuesta cultural del proyecto, la cultura urbanística que estaba planteando, entonces creo que era un proyecto bastante jugado que corría muchos riesgos. Entonces después, a la hora de llevarlo a cabo, tenés que estar dispuesto a correr ese riesgo, entonces por un lado es fácil dar un premio, eso es fácil, ahora después hacerlo... Como decirte? bancarteló o sea en la gestión, la gestión Municipal, lo que significa ser un político, que cada dos años...hay que querer correr con esos riesgos o no, y también en un punto creértela, creerte los planteamientos, yo particularmente me creo ese modelo de ciudad, no solo lo arquitectónico, sino el modelo de ciudad, lo social que planteaba ese proyecto también, ese proyecto no era solamente edificios o espacios públicos, tenían una gran carga ideológica sobre qué son los espacios públicos, ciudadanos y qué entendemos por los ciudadanos, no que queremos hacer parque y poner caminitos, queremos también ciudadanos, o sea, son para la gente y quienes van a vivir ahí, qué tipo de personajes nos gusta pensar. Y entonces bueno, hay que bancárselo, lo que pasó después, o sea, por qué el proyecto se tuerce...”

El Jurado finalmente se detiene en los valores intangibles de la propuesta:

Por último hemos apreciado como un rasgo positivo que la Propuesta expresa una visión cultural alternativa al modo tradicional de producción de la ciudad y lo hace desde una perspectiva factible. Por todo lo expuesto este jurado decide otorgar el primer premio al trabajo N° 02, y dado el carácter particular de este concurso de ideas y anteproyectos se recomienda al municipio estudie la posibilidad de profundizar y definir técnicamente la propuesta estableciendo un dialogo con los autores.” 2004).

El fallo aprecia la visión cultural alternativa o como dice Munuce en la entrevista, “hibrida” tanto en usos como en usuarios. Además el jurado dice: “lo hace desde una perspectiva factible”, asumiendo que la propuesta es realizable lejos de ser una utopía proyectual.

Para cerrar esta breve presentación de la charla y con ello la ponencia, preguntamos a Munuce sobre cuánto consideraba que había sido respetada su idea. Su respuesta fue : “como dicen acá los catalanes: cap ni una, cap ni una coincidencia (la traducción de la expresión es : `ninguna, ninguna coincidencia’ )” y agrega:

“... del proyecto nuestro lo que finalmente terminó quedando, o sea, lo más certero que terminó quedando es un poco la determinación de lo que se urbanizaba y lo que no se urbanizaba, eso y poco más, luego el proyecto, la verdad que se fue para otro lugar, nosotros no teníamos pensado ni la cantidad... o sea, nuestra diferencia sustancial es... sí te digo que en el concurso sí que había otros proyectos que planteaban una construcción mucho más grande en cantidad y en altura, pero también en cantidad. Nuestro proyecto era un proyecto de densidad media, esa era nuestra idea.”

### **A modo de cierre**

Con este trabajo nos propusimos analizar (y recuperar para la memoria académica) dos antecedentes importantes sobre Puerto Norte y dar la palabra a un referente ineludible de ese proceso, en este caso el Arq. Juan Ignacio Munuce, el único ganador del Concurso Nacional de Ideas y Anteproyectos realizado en 2004.

No aspirábamos a hacer un desarrollo exhaustivo sobre un tema cuya historia es muy reciente y sobre la que probablemente existe más documentación que por el momento no estuvo a nuestro alcance. Aún así, con todas estas limitaciones consideramos haber contribuido a alimentar el debate sobre lo que indudablemente es el operativo de intervención urbana más importante de la ciudad de Rosario.

### **Referencias**

Puerto Norte. Seminario Internacional de Proyectos Urbanos (1991). Rosario s/e.

Municipalidad de Rosario (2009). Plan Urbano Rosario 2007-2017. Rosario: Municipalidad de Rosario.