

Citar: Añaños, M. C. (2014). ¿Es posible otro modelo socio-urbano para Puerto Norte?. Ponencia presentada en Moviada Independiente de Arquitectos y Urbanistas, Rosario, 18 de octubre.

¿Es posible otro modelo socio-urbano para Puerto Norte?

María Celina Añaños

Universidad Nacional de Rosario.



Resumen ampliado¹

El interrogante *¿es posible otro modelo socio-urbano para Puerto Norte?*, no es ocioso, ni a destiempo.

Con él apuntamos a reflexionar sobre otras alternativas de intervención del estado en la construcción de la ciudad, cuestionando la lógica de incorporar en el proyecto Puerto Norte, las 100 hectáreas liberadas de actividades productivas (ferrocarriles; silos y puerto), para la construcción de viviendas y equipamientos dirigidos a sectores sociales de altos recursos.

Esta reflexión se enlaza con la otra cara de la moneda de Puerto Norte, representada por la inversión de los recursos que genera mediante el “mayor aprovechamiento urbanístico o edilicio”, y que el gobierno municipal destina al Fondo de Tierras de la Municipalidad de Rosario. La figura de “mayor aprovechamiento urbanístico

¹ El texto fue preparado para mi intervención oral en el conversatorio 2 Pensar la ciudad, organizado por la Moviada Independiente de Arquitectos y Urbanistas, al cual fui como invitada. El evento, si bien no fue una reunión académica formal, convocó a profesionales e investigadores de distintas universidades nacionales e internacionales, que aportaron a la visión crítica de la nueva lógica de construir ciudad.

o edilicio” , entra en acción : “... Cuando por aplicación de las Normas Urbanísticas de la Ciudad de Rosario- a través del Reordenamiento Urbanístico, los Planes Especiales, los Planes de Detalle y el Régimen Diferencial para el desarrollo de Edificios Especiales- se otorguen indicadores excepcionales que signifiquen un beneficio extraordinario para el propietario del suelo involucrado. Los actores beneficiados con estas determinaciones normativas deben efectuar un aporte económico a modo de `precio compensatorio´, el cual queda estipulado en cada uno de los instrumentos mencionados y seguir los procedimientos que regula el municipio.” (Plan Urbano Rosario 2007 – 2017, 2011: 103).

Puerto Norte fue el primer Plan Especial aprobado por el Concejo de la Ciudad, denominado : Plan Especial 2ª Fase del Centro de Renovación Urbana Raúl Scalabrini Ortiz. Puerto Norte y se plasma en la Ordenanza básica Nº 7.892, del año 2005.

Cabe preguntarse qué beneficios generó hasta el momento Puerto Norte con la aplicación del “mayor aprovechamiento urbanístico” y dónde se volcaron. Según Bragos y Mazzaro (2011), con ellos se han adquirido 2,7 hectáreas para la relocalización de los habitantes del asentamiento irregular Villa Itatí y 4,3 hectáreas para la construcción de vivienda social. Es decir, nada hasta el momento en el propio espacio de Puerto Norte sino que se destinaron a la compra de suelo barato en la periferia de la ciudad para viviendas sociales, reforzando por esa vía la segregación socio-espacial existente.

Como se sabe, el operativo Puerto Norte se subdividió en siete unidades de gestión en función de los distintos propietarios de la tierra, con normativas específicas en cada una y está en proceso de concreción. Sin embargo, hoy quedan todavía 57 hectareas de tierras fiscales (ver Imagen 1), pertenecientes a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), ex Organismo Nacional de Administración de Bienes (ONABE), sin normativa.

Imagen 1: Información publicitada en el sitio de la Municipalidad de Rosario

Unidad de gestión 3 y 7 – ADIF (Ex ONABE)

Se encuentra **en proceso de elaboración** el marco normativo para la reconversión de los terrenos administrados por ADIF y afectados al uso ferroviario.

Esta normativa que se elevará próximamente al Concejo Municipal para su tratamiento, introduce una nueva modalidad de gestión ya que establece la conformación de una Unidad Ejecutora de infraestructura pública que permitirá al mencionado organismo subastar los lotes conformados. La oferta abarca lotes de entre 1.000 m² y 5.000 m² y las alturas que alcanzarán las edificaciones varían de 13 m hasta 66 m.

La superficie correspondiente a la Unidad N°3 de gestión, alcanza los 36,25 ha. están distribuidas en 3 parcelas, a lo largo de Av. Francia. ADIF administra un total de 57 has, de las cuales el 70% se destinará a parque y espacios de uso público, incorporando al sistema de parques de la Costa Central una oferta paisajística y recreativa de alto potencial.



Fuente:

http://www.rosario.gov.ar/sitio/arquitectura/urbanismo/puerto_norte3.jsp

Estas 57 hectáreas, ubicadas en las Unidades de Gestión 3 y 7, en realidad no tienen todavía normativa porque, como nos señalaron algunos funcionarios responsables del Plan Urbano Rosario entrevistados, hay un intensa puja entre el gobierno de la Municipalidad de Rosario y el Ministerio de Planificación Federal e Inversión Pública y Servicios de la República Argentina, por el destino final de esas tierras. Sin poder afirmarlo fehacientemente, se “piensa” que el Estado nacional actúa bajo una actitud especulativa ante las extraordinarias ganancias que se podrían obtener al poner en venta parte de las tierras. Hipótesis plausible si se tiene en cuenta que faltan alrededor de diez años para completar Puerto Norte, y que está en sintonía con lo que teoriza Cuenya et al. (2012:111): “En lo que respecta a los propietarios originarios de los predios, los últimos propietarios en vender están teóricamente en condiciones de capturar la mayor plusvalía que se genera en el área por la acción de los ‘demás’”.

Es en ese sentido que planteamos al inicio que no es “ocioso ni a destiempo” abrir la reflexión y quiero cerrar con la pregunta con que titulamos nuestra intervención pero planteada, ahora, en tiempo pasado, tal como la formulamos recurrentemente a los funcionarios de la Municipalidad de Rosario, durante una ronda de entrevistas en 2012, junto al Arq. Martin Scarpacci, con el objetivo de ir comprendiendo la lógica con que se había elaborado el proyecto Puerto Norte. Nuestra pregunta en terminos generales apuntaba a saber si hubiera sido posible otro modelo socio-urbano para Puerto Norte. Incluimos a continuación un extracto de una de las entrevistas que consideramos esclarecedora de la lógica prevalente en el poder municipal.

Entrevista realizada el día viernes 7 de junio 2013. E1: entrevistadora, F: funcionario.

E1: ¿Podría haber sido otra cosa Puerto Norte...?

F: Sí, sí, podríamos haber dicho bueno, edificio de planta baja y ocho pisos o....

E1: ¿Y porque no se optó por ese modelo?

F: ¿Por cuál?

E1: Por un modelo así, que fuera así, planta baja y ocho pisos.

F: Y, porque había edificios altos. Los edificios de los silos tienen una altura de planta baja y veinte tres pisos...

E1: ¿Pero eso no se hubiera traducido a un modelo de urbanismo dirigidos a otros sectores sociales?

F: Mira, eso es diferente, yo creo que estos lugares de costas y de tanto disfrute paisajístico es muy caro irse a vivir ahí, siempre va a ser caro, el mercado te lo hace caro. Yo no puedo ir a poner una vivienda social en el piso catorce del río, no lo puedo sostener.

E1: ¿Por qué?

F: Porque no lo puedo sostener. El mercado a mí me va a decir, usted quiere que yo le dé este terreno para que haga una torre de vivienda social páguemelo lo que vale, y el estado no puedo pagar lo que vale eso. Pero que hicimos? Nosotros los obligamos a donar el quince por ciento del valor del suelo al banco de tierras, entonces nosotros nos hicimos del quince por ciento de esos terrenos con normativas, en metro para viviendas sociales. Entonces tenemos, uno pagó tres millones de dólares, el otro pagó un millón quinientos mil, el otro pagó muchísimo. Nosotros pudimos atender a través de esto el Barrio Itatí, las expropiaciones que hizo vialidad para las colectoras de Circunvalación. O sea esta dinámica nos permitió atender otras demandas de tierras y solución inmediata que la municipalidad no está a la altura de poder sostener. Entonces, aparte de toda la construcción de los parques, el pago de esos parques, la manutención de todos esos parques, vos pensá que cada predio dona 37%, el 42% de sus terrenos para parque, han donado el quince por ciento del valor del suelo, con normativa, para viviendas sociales. Entonces las exigencias eran muy pesadas, pero bueno, el proceso lo bancaba, el proceso lo bancaba. No es lo mismo que yo le pida a un tipo un terreno en la Periferia que quiere poner, no sé, una industria, que yo le pida, mira usted me tiene que donar... a esto. Esto el mercado lo paga, yo acá somos socios en las bonanzas digamos, yo le voy a dar indicadores con una disciplina, yo sé hasta dónde dar, yo sé lo que el plan me permite dar, pero la ciudad también tiene que ganar. En qué? En acceso de lo público a la costa, la manutención de esa parte, es disfrute, el atravesamiento de la gente y todo lo que me donaron para vivienda social. Ahora vos pensá que nosotros a través de los convenios recibimos dos veces y medios el presupuesto de obras públicas en ese año.

En síntesis, pensamos que el poder público actúa bajo la lógica de asumir la segregación urbana como un dato; reservando el derecho a la ciudad, en este caso a la porción que constituye Puerto Norte, al usufructo visual del paisaje ganado sobre el río Paraná pero sin derecho a la residencia en el sector para quien no pueda pagarlo a precio de mercado. Sin embargo esta lógica no es ineluctable y es un proceso abierto al cambio si hay voluntad política de dar otro rumbo a lo hecho hasta el momento.

Referencias

Bragos, Oscar; Mazzaro, Pablo (2011). *Desarrollo urbano, equidad territorial e instrumentos de recuperación de plusvalías. Proyectos y realizaciones*, ponencia presentada en el 1er Congreso Latinoamericano de Estudios Urbanos, organizado por la Universidad Nacional de San Martín, Buenos Aires, 24-26 agosto.

Cuenya, Beatriz; González, Eduardo; Mosto, Gustavo y Pupareli, Silvia (2012). "Movilización de plusvalías en un gran proyecto urbano. El caso de Puerto Norte, Rosario en Cuenya, Beatriz, *Grandes proyectos urbanos: miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasilera*. Buenos Aires: Café de la Ciudades.

Municipalidad de Rosario (2011). *Plan Urbano. Rosario 2007-2017*. Municipalidad de Rosario: Rosario.