

Lo fluvial y lo costero como dimensiones de transformación urbana

Concepciones, prácticas y apropiaciones de la ribera de Rosario

The Fluvial and Coastal as Dimensions of Urban Transformation: Conceptions, Practices, and Appropriations of the Rosario Riverfront

Cecilia Galimberti

Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (CURDIUR), Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Universidad Nacional de Rosario, Argentina.

Sebastián Godoy

Instituto de Estudios Críticos en Humanidades (IECH), Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Universidad Nacional de Rosario, Argentina.

Resumen

Las riberas constituyen espacios complejos que resultan catalizadores de procesos de urbanización. En los frentes fluviales convergen una diversidad de intereses, actividades e imaginarios que configuran dinámicas y características específicas. En Rosario, la costa central representa un núcleo de desarrollo que ha transformado sus funciones y atributos: de interfaz ferropuertaria a espacio público, cultural y recreativo. Este artículo se propone analizar la costa rosarina como un espacio emergente de las relaciones tramadas entre concepciones gubernamentales y urbanísticas, y variadas prácticas y representaciones socioculturales. Para ello, el trabajo elabora una periodización dividida en tres segmentos: la invención de la ribera como borde fluvial productivo y logístico (1852-1920); la paulatina transformación costera con fines cívicos y de esparcimiento (1920-1983); y la reinención y conquista de la costa como espacio cultural, recreativo y turístico (1983-actualidad). La metodología adopta un enfoque cualitativo que triangula diversas fuentes documentales, imágenes y entrevistas que procuran reconstruir las transformaciones materiales y los agenciamientos socioculturales de la espacialidad urbano-fluvial. Los resultados postulan a lo fluvial y lo costero como dimensiones clave de la transformación de las ciudades colindantes con ríos, en donde la interacción entre las concepciones gubernamentales y urbanísticas con las prácticas y apropiaciones socioculturales adquieren relevancia.

Palabras clave: riberas urbanas, producción del espacio, espacio relacional, apropiación social

Abstract

Riverfronts constitute complex spaces that act as catalysts for urbanization processes. Along riverbanks, a diversity of interests, activities, and imaginaries converge, shaping specific dynamics and characteristics. In Rosario, the central waterfront represents a development core that has transformed its functions and attributes: from a ferro-port interface to a public, cultural, and recreational space. This article aims to analyze Rosario's waterfront as an emergent space resulting from the relationships woven between governmental and urban planning conceptions and various sociocultural practices and representations. To this end, the study develops a periodization divided into three segments: the invention of the riverfront as a productive and logistical fluvial edge (1852–1920); the gradual coastal transformation for civic and recreational purposes (1920–1983); and the reinvention and appropriation of the waterfront as a cultural, recreational, and touristic space (1983–present). The methodology adopts a qualitative approach that triangulates various documentary sources, images, and interviews in order to reconstruct the material transformations and sociocultural agencies of the urban-fluvial spatiality. The results posit the fluvial and coastal dimensions as key factors in the transformation of cities bordering rivers, where the interaction between governmental and urban planning conceptions and sociocultural practices and appropriations becomes particularly significant.

Keywords: urban riverfronts, production of space, relational space, social appropriation

Introducción

Las riberas urbanas constituyen espacialidades complejas que trascienden su condición material. Al ligar entornos dinámicos y mutuamente afectables como los asentamientos poblacionales y los caudales de agua, las zonas ribereñas permiten interrogar las tensiones y articulaciones de lo urbano, lo sociocultural y lo ambiental. Así, el análisis de las riberas urbanas pone de relevancia el carácter relacional del espacio, abonando el potente campo interdisciplinar abierto por el giro espacial en ciencias sociales (Soja, 2010).

Entendidas como interfaces que entrecruzan los derroteros históricos y espaciales de las ciudades y los ríos que las atraviesan o bordean, las costas urbanas pueden ser repensadas a partir de elaboraciones teóricas que buscan complejizar las categorías sobre el espacio. La perspectiva relacional posibilita la discusión con nociones reduccionistas de lo espacial que han primado en el sentido común y en ciertos enfoques urbanísticos. Por un lado, visiones concretas del espacio que lo ciñen a lo puramente material, funcionando como soporte pasivo de actividades humanas. Por otro, concepciones abstractas del espacio que lo postulan como una magnitud medible y cartografiable. Ambas perspectivas comparten una visión apriorística del espacio como un dato preexistente a las relaciones sociales, sustraído de un amplio espectro de dinámicas que lo producen y transforman. Distintos autores han procurado complejizar esa dualidad, integrando las dinámicas heterogéneas de producción y apropiación que configuran el espacio.

Entre estos aportes, destacan los de Henri Lefebvre y Michel de Certeau. En *La producción del espacio* (2013), Lefebvre plantea que el espacio no es un mero soporte del mundo social sino una dimensión con agencia e interdependencia respecto de lo social (productora de sociedad y socialmente producida) que se manifiesta de manera dialéctica. La tríada lefebvriana consta del *espacio percibido*, ligado a la materialidad y a los usos cotidianos; el *espacio concebido*, que remite a las proyecciones técnicas y planificadas del territorio; y el *espacio vivido*, configurado por las prácticas, significaciones y apropiaciones sociales del entorno espacial. Por su parte, Michel de Certeau analiza los vínculos entre los diseños y los usos urbanos. En *La invención de lo cotidiano*

(2000), el autor explica que, si bien las ciudades se estructuran como sistemas ordenados, estos pueden ser articulados y reinterpretados por sus usuarios y practicantes. Así, los usos que los habitantes le dan al sistema urbanístico no se limitan a reproducirlo, sino que habilitan nuevas significaciones y potencialidades en el espacio urbano. En esa línea, de Certeau coincide con otro de los planteos de Lefebvre, al otorgarle agencia al uso como forma alternativa de emplear y afectar sistemas espaciales aparentemente cerrados, y considerar a las tácticas de apropiación como modos de introducción de variaciones en el espacio planificado (Godoy, 2019).

Siguiendo ambos planteos, el estudio de las riberas urbanas se redimensiona. Por un lado, es posible reflexionar sobre esas espacialidades no solamente como entornos físicos (espacio percibido), ni como abstracciones urbanísticas (espacio concebido), sino también como configuraciones que integran prácticas, significaciones y apropiaciones socioculturales (espacio vivido). Por otro lado, si bien la planificación incorpora las riberas a los sistemas urbanos de manera cenital, al “ras del suelo” los usuarios ordinarios adaptan e incluso transforman los diseños de esos espacios. Como espacios relacionales, más allá de sus aspectos concretos/materiales y abstractos/proyectivos, las riberas comprenden una dimensión vivida y practicada. Esa tercera dimensión no supera a las otras, sino que coexiste, habita y aporta una tensión productiva entre ellas (Soja, 2010). Así, además de constituir una interfaz entre lo urbano y lo fluvial, las riberas de las ciudades constituyen configuraciones socioespaciales donde convive un espectro mutable de proyecciones, políticas, prácticas y representaciones de, sobre y desde la ciudad (Vera, 2019).

Este artículo ensaya una aproximación al proceso histórico de conformación de la ribera de Rosario. En diálogo con la literatura sobre historia urbana de la ciudad (De Marco y Ensinck, 1979; Roldán, 2012, entre otros), se analizan los vínculos entre un ordenamiento territorial de creciente complejidad urbanística y diversas dinámicas socioculturales que incidieron en la configuración de la costa. Desde un enfoque relacional, se busca contribuir a los estudios urbanos mediante la problematización de las interacciones entre concepciones, prácticas, representaciones y experiencias en la producción del espacio. En esta

línea, el artículo se distancia de las explicaciones centradas en los dispositivos gubernamentales y urbanísticos, incorporando la agencia de las apropiaciones socioculturales del espacio y de las cualidades espaciales fluviales y costeras como dimensiones de transformación urbana.

Para ello, el trabajo construye una periodización dividida en tres segmentos. Primero, la *invención* del borde fluvial como ribera urbana con un perfil ferropuerto, que se montó en una serie de prácticas preexistentes (1852-1920). Segundo, las proyecciones y los avances parciales para la *transformación* de interfaz ferropuerto costera en espacios verdes para el esparcimiento y el civismo (1920-1983). Tercero, la *reinvenición* de la ribera como espacio público y cultural, que dio paso a una *conquista* recreativa y un desplazamiento productivo de lo fluvial (1983-actualidad). La periodización distingue entre tres motivos de integración de lo fluvial y lo costero a la transformación de la ciudad de Rosario, intersecándolos con las dinámicas socioculturales que afectaron el proceso.

Este trabajo adopta un enfoque histórico y una metodología cualitativa para triangular fuentes escritas (periódicos, documentos oficiales y de planificación), imágenes, cartografías, planos y entrevistas en profundidad. Se procura una aproximación a la historia urbana y sociocultural de la ribera de Rosario, exponiendo sus dimensiones proyectivas, sus transformaciones materiales y distintas formas de apropiación de ese espacio. Los materiales escritos y cartográficos ofrecerán una visión macro de las intervenciones urbanísticas y los procesos de planificación. Por su parte, las referencias a las prácticas son tomadas de distintos registros escritos, de imágenes fotográficas y de entrevistas. Los dos primeros períodos se abordan principalmente mediante fuentes documentales y visuales, mientras que el último incorpora entrevistas en profundidad, aprovechando su proximidad temporal y el consecuente acceso a informantes clave.

La invención de la ribera

Rosario fue declarada ciudad en 1852, por un decreto de Justo José de Urquiza. Ese acto administrativo tuvo dos implicancias respecto al río que bordeaba la localidad. Por un lado, representó la *invención de la ribera* como parte de

un espacio urbano. Por otro, cimentó el carácter fluvial de la ciudad, mediante el establecimiento de la libre navegación de los ríos y la definición de Rosario como puerto y aduana de la Confederación Argentina (Galimberti, 2015). No obstante, esa declaratoria no creó una ciudad-puerto sobre la nada, sino que se posicionó en un universo de prácticas sociales que vinculó al poblado con el curso de agua desde el siglo XVII.

La región donde se emplazaría Rosario estaba delimitada por el río Paraná hacia el oriente y atravesada latitudinalmente por ríos y arroyos afluentes que seccionaban el territorio, lo que le valió el nombre de Pago de los Arroyos. Ya en el siglo XVI, la efímera instalación del Fuerte Sancti Spíritus había evidenciado la ponderación de los conquistadores españoles sobre la zona como sitio defensivo y puerto natural. Posteriormente, la producción del espacio colonial recayó en el trazado de caminos reales que vinculaban a Buenos Aires con Córdoba y Santa Fe. Ese trazado funcionó como condición de posibilidad para la proliferación de ciertas prácticas de apropiación. Por un lado, la expansión del ganado cimarrón, actantes no humanos que participaron en el proceso de colonización (Latour, 2008). Por otro, la actividad de "accioneros" ocupados del tráfico de mercancías entre distintas ciudades coloniales, que tomaron posesión del ganado y se afincaron mediante la entrega de mercedes (Mongsfeld, 1971). Ese proceso condujo a la parcelación de la zona, primero en grandes latifundios y luego en lonjas trazadas latitudinalmente hacia el Paraná. El sector correspondiente a la actual ribera central de la ciudad fue donde se trazaron mayores subdivisiones dada su proximidad a la bifurcación de los caminos de carretas y la principal bajada al río, la Bajada Grande (Figura 1).

A pesar de sus condiciones, el monopolio comercial de España con América impedía el desarrollo de la ribera del incipiente poblado. A la sombra de las prohibiciones coloniales, desde mediados del siglo XVIII "la única actividad importante en el río era el contrabando (...) suplir la falta de entrada de mercaderías" (De Marco y Ensinck, 1979, p. 30). Ese tipo de prácticas ilegales, que proliferaron en los puntos ciegos del control y la legibilidad de una entidad estatal extensa y discontinua (Scott, 1998), fomentaron el contacto entre el poblamiento del Pago de los Arroyos y la costa del Paraná.

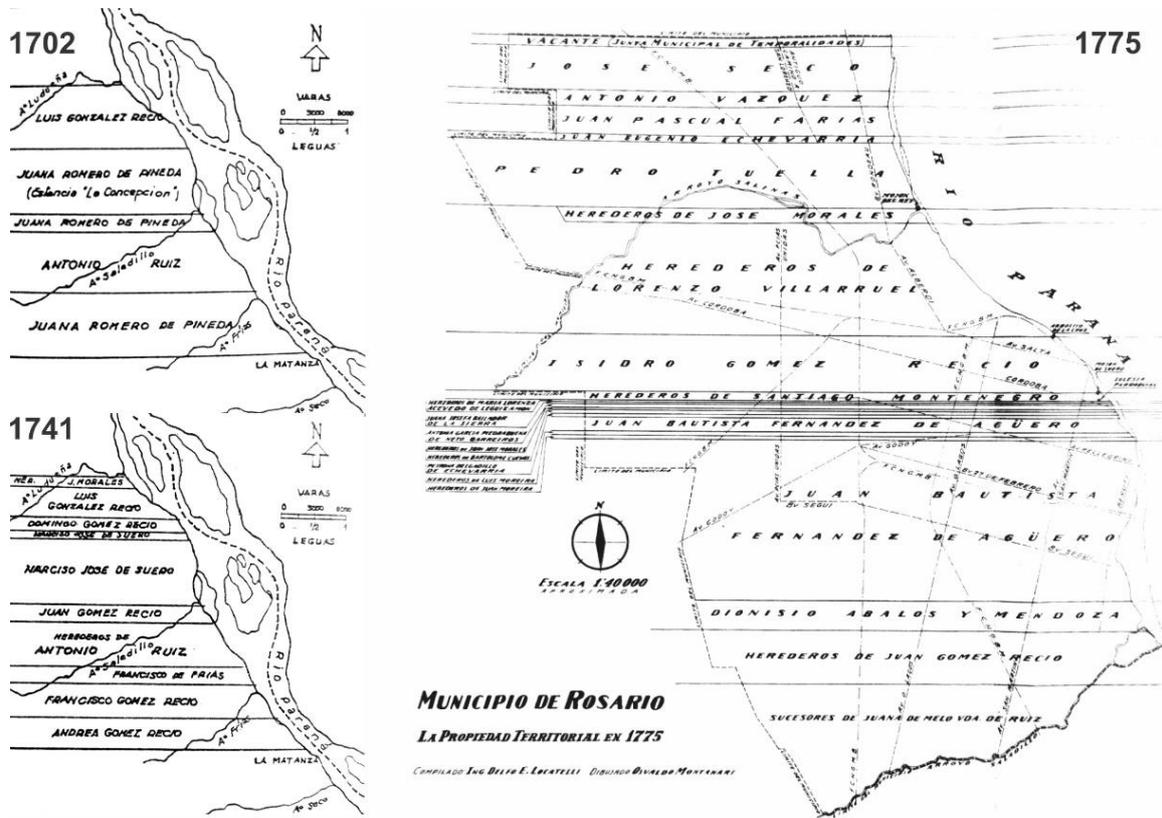


Figura 1. Izquierda: Subdivisión de la tierra en 1702 y en 1741. Derecha: Subdivisión territorial en 1775 (según actual jurisdicción de Rosario). Locatelli (1992) y Locatelli (1974).

La intersección de la Bajada Grande y la bifurcación de los caminos se convertiría en el núcleo del futuro crecimiento del asentamiento, impulsado por Santiago Montenegro al promediar el siglo XVIII. Montenegro, uno de los primeros pobladores permanentes de la zona, reemplazó la primera capilla consagrada a Nuestra Señora del Rosario (Montes, 1969) por una parroquia más estable y donó los terrenos para la conformación de la plaza central de la futura ciudad (Figura 2). Para fines del siglo XVIII, distintas fuentes históricas describen el asentamiento como una “aldehuela”, con “ranchos (...) endeblés e inestables” (Montes, 1977, p. 57). El precario poblado formó parte de sucesivas entidades administrativas, desde el Virreinato del Río de la Plata hasta los armados políticos nacidos de la Revolución de Mayo y las subsecuentes guerras (Halperín Donghi, 2005).

Desde mediados del siglo XIX, la aldea irregular ingresó en un juego de nuevas concepciones y

modalidades de ordenamiento territorial que cambiaron la dinámica del poblado ribereño. La formalización de Rosario como ciudad constituyó un proceso conducido desde arriba, emergente de la conformación de una Confederación en pugna con la centralidad de Buenos Aires. El naciente Estado tuvo la capacidad de encauzar los desarrollos previos a su gestión del poblado, sosteniendo la categoría urbana de Rosario en su cualidad como puerto estratégico. Esa elaboración estatal promovió la intensificación del auge comercial de la ciudad-puerto, que conformó una suerte de palimpsesto que yuxtapuso distintas prácticas sociales. El núcleo en torno a la plaza e Iglesia estaba íntimamente asociado a las actividades portuarias. La localización estratégica de este nodo, entre la Bajada Grande y la bifurcación de caminos, facilitaba el acceso al río mediante bañados y una playa que funcionaba como puerto natural que alojó una creciente actividad náutica.



Figura 2. Localización de Lonja de Santiago Montenegro (1741 y 1757). Mongsfeld (1982b).

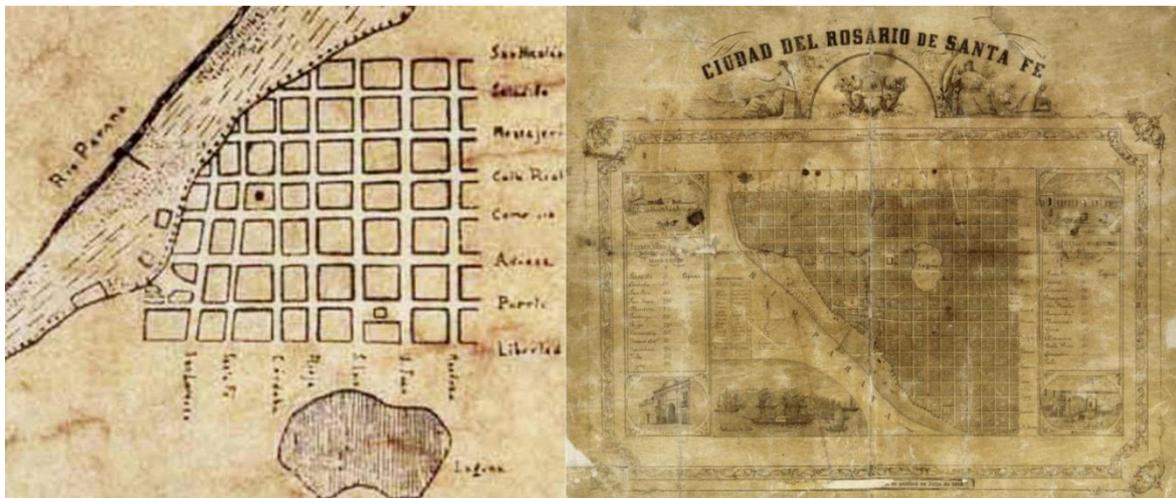


Figura 3. Izquierda: Plano de Rosario atribuido a Timoteo Guillón (1853). Derecha: Plano de Grondona (1858). Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.

El crecimiento y la intensificación de las dinámicas socioespaciales trajo el debate de las autoridades de la época sobre las irregularidades en el ejido urbano. Consecuentemente, se sucedieron diversas iniciativas para ordenar el trazado y cartografiar la ciudad. En 1853 se registró el primer plano de Rosario, atribuido a Timoteo Guillón. En él graficó el río Paraná, la línea de barranca y, en el sector intermedio, el área de playas y bajíos, mientras que en la cota superior se ilustró el trazado de unas siete por siete manzanas, indicando la plaza principal, las calles reales y la entonces laguna Sánchez, por fuera de la planta urbana. En 1858, se encargó al ingeniero Nicolás Grondona el trazado del primer mapa oficial de la ciudad. El plano ilustraba un tejido urbano de 224 manzanas, amplificando las

aproximadamente 50 existentes (Megías, 2007). La operación cartográfica de Grondona funcionó como representación identitaria y prefiguración de un crecimiento urbano enlazado al Paraná, con la base mayor de la figura triangular de Rosario en el río (Ponzini, 2018) (Figura 3).

Sostenida en la liberación de la navegación fluvial y la consagración como ciudad-puerto, la invención de la ribera de Rosario generó nuevas prácticas que, a su vez, se materializaron en la creación de nuevas interfaces y urbanizaciones en el borde fluvial. En 1855 Eduardo Hopkins construyó un muelle bordeado por la denominada Calle del Bajo. En 1859 se continuó la calle, se construyeron muelles aledaños y se trazaron caminos de bajadas.

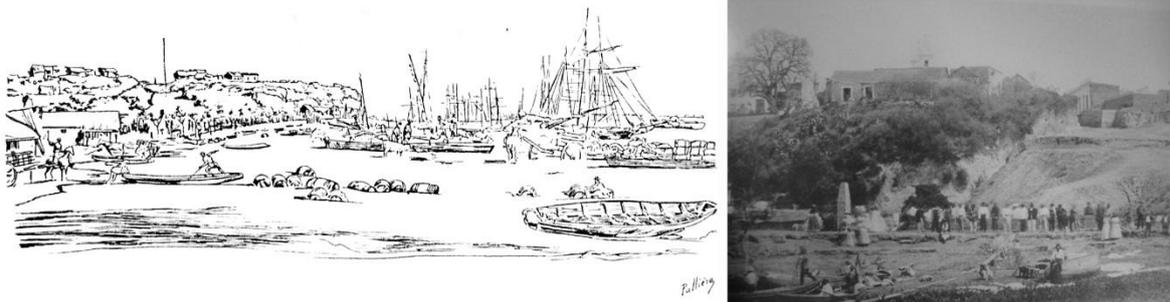


Figura 4. Croquis del puerto por Juan León Pallière (1858) y vista hacia la barranca (circa 1867). Museo Histórico de Rosario "Doctor Julio Marc" y Archivo Escuela Superior de Museología de Rosario.

En 1867 se entregó a la Empresa de Gas un terreno para la construcción de su fábrica, emplazada en el sitio de la histórica batería Libertad (Mongsfeld, 1982). Esto generó una serie de reajustes en el borde fluvial (Figura 4).

El auge portuario se articuló con la potencialidad del desarrollo ferroviario de conexión con otros centros urbanos. En ese marco, se presentó en 1855 el proyecto del ferrocarril de Rosario-Córdoba, eligiendo a la recientemente declarada ciudad como punto de arranque, dado que podía recibir barcos de gran calado. Los trabajos del ferrocarril comenzaron en 1863 y se concretaron en 1870. El carácter ferroportuario y fluvial de la ciudad sobrevivió a la experiencia política de la Confederación y profundizó sus efectos materiales y simbólicos (Dócola, 2017, p. 143).

Para finales del siglo XIX, Rosario se volvió un enclave del proceso de integración de la Argentina liberal-conservadora en la división internacional del trabajo. Su emplazamiento en el concierto rioplatense, los dividendos del modelo agroexportador, el fortalecimiento del Estado nacional y el aluvión inmigratorio, fueron factores clave. Estos procesos fueron apreciados por el ingeniero Gabriel Carrasco que, en 1900, ponderaba el carácter fluvial y ferroportuario de una ciudad bordeada por "uno de los más caudalosos ríos del mundo" que irrigaba "las grandes arterias del progreso" (Roldán, 2013).

Sin embargo, el redimensionamiento de la ciudad trajo problemas en su orden interno, con efectos de hacinamiento socioespacial y una sobredemanda portuaria. En respuesta, el gobierno local proyectó nuevas expansiones y obras que, luego de protestas y reclamos generales, derivaron en la construcción de un nuevo puerto. En 1902 se adjudicó la obra y

explotación por cuarenta años a capitales franceses aunados en la "Société du Port de Rosario". La magnitud y la escala de las obras del puerto sobrepasaron largamente todas las reformas portuarias previas (Mongsfeld, 1982). Si la formación de una ciudad portuaria a mediados del siglo XIX significó una invención de la ribera como espacio urbano, la concesión portuaria francesa representó un avance de la ciudad productiva sobre el río: el puerto cuadruplicó su extensión y penetración sobre el cauce, ampliando sus estructuras, pilotajes, murallones y cajones metálicos para ganar "tierra" al agua (Figura 5).

Asimismo, la inauguración de las obras portuarias condensó un universo de prácticas que alcanzó el plano simbólico. Se decretaron tres días de fiesta en la ciudad, hecho percibido "como una refundación de la ciudad" (Ponzini, 2018, p. 185). La prensa local registró una gran participación popular en los festejos, con una diversidad y amplitud inéditas. Siguiendo a Martínez de San Vicente (1985a), los monumentos de mayor significación de esta nueva ciudad pasaron de la plaza junto a la sede de gobierno hacia el puerto, la estación ferroviaria, el trazado del transporte y los grandes equipamientos de intercambio (Figura 6).

El plano simbólico de esta transformación se plasmó en una serie de atributos que acompañaron al nombre de Rosario, como, ciudad "fenicia", "cosmopolita" e "hija de su propio esfuerzo" (Zeballos, 1984). Si bien tales adjetivaciones oscilaron entre la positividad del progreso y la negatividad de lo provisional y desorganizado del crecimiento urbano, la modernidad de Rosario se cifró en su relación con el río Paraná mediada por el puerto e irradiada por la red ferroviaria.



Figura 5. Construcción del puerto: obrador de pilotes; hincado de pilotes (1905) y construcción de estructura de galpones. Archivo Mongsfeld.

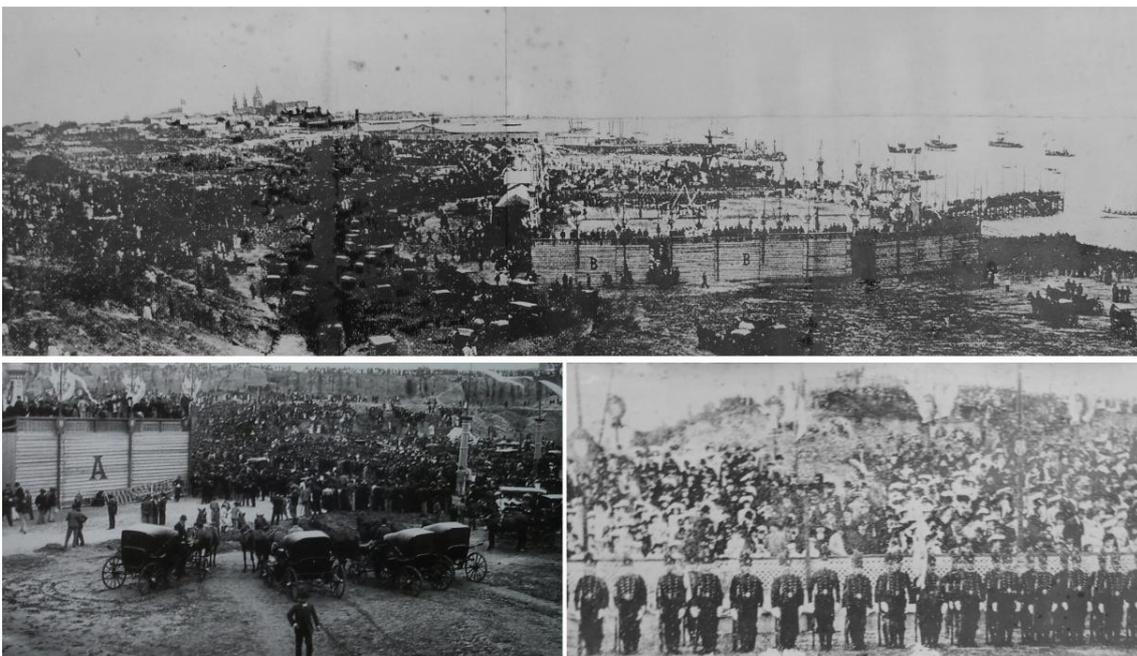


Figura 6. Inauguración de la Piedra Fundamental del Puerto el 26 de octubre de 1902. Archivo Escuela Superior de Museología de Rosario.



Figura 7. Fotografías de Santiago y Vicente Pusso en la costa norte del Paraná y en el Arroyo Saladillo. Archivo Escuela Superior de Museología de Rosario.

La constitución material, social y simbólica de Rosario como ciudad fluvial y ferroportuaria se dio en la interacción de distintos factores. En primer lugar, un proceso de urbanización del capital transnacional (Harvey, 1985), expresado en la espacialización de las actividades comerciales y el transporte logístico que se montaron sobre un asentamiento de origen colonial. En segundo lugar, el desarrollo de un conjunto representaciones elaboradas por funcionarios y técnicos y modalidades de ordenamiento socioterritorial de una ciudad surgida desorganizadamente a partir de intercambios mercantiles. En tercer lugar, una serie de usos y apropiaciones sociales del espacio que interactuaron con las lógicas gubernamentales y comerciales. Desde el papel del contrabando y los accioneros en el período colonial, pasando por las crónicas de viajeros hasta los inmigrantes, los trabajadores portuarios y la población que participó de los festejos del puerto; distintas formas de habitar y practicar el espacio tuvieron un rol en la invención de la ribera.

La transformación de la ribera

Con el avance del siglo XX, la actividad portuaria de Rosario aumentó notablemente, movilizandole porcentajes significativos de las exportaciones agrícolas argentinas (De Marco y Ensick, 1979). Durante los primeros 30 años del siglo, estos volúmenes se multiplicaron (Mongsfeld, 1982). No obstante, la relación de la ciudad con el río, encabezada por el puerto, mostró su insostenibilidad para la calidad de vida urbana. La materialización de la modernidad mercantil de Rosario comenzó a causar problemas en el

espacio urbano que ayudó a construir. Distintos reclamos ciudadanos apuntaron los efectos nocivos de la actividad portuaria: la proximidad respecto a la zona residencial, la escisión que trazaba entre el río y el tejido, y la imposibilidad del disfrute recreativo y paisajístico de la costa (Galimberti, 2015).

En este período se superpusieron múltiples imágenes, materialidades y prácticas ribereñas (Corbin, 1993). El mismo borde fluvial representaba simultáneamente la apertura al mundo y la atracción de enfermedades; el crecimiento económico y el abigarramiento del núcleo urbano; el lugar histórico del izamiento de la bandera y la potencialidad para el disfrute de un río hasta entonces desconocido. Las concepciones gubernamentales del espacio fluvial entraron en tensión, derivando en varias intervenciones para mitigar los efectos negativos del enclave portuario y *transformar* la costa.

Lejos del casco céntrico, se conformaron espacios para el ocio fluvial, como Alberdi en el norte y el arroyo Saladillo hacia el sur, consagrado a las elites (Figura 7). En los años 1920, ese tipo de relación con el Paraná ocupó la atención de las autoridades locales y distintos espacios de opinión pública, que procuraron una apertura fluvial del centro (Godoy, 2021). Desde la tercera década del siglo XX, se bregaba por el acceso franco y la generación de espacios verdes que posibiliten el esparcimiento higiénico de la población (Roldán y Godoy, 2017). El desarrollo urbano se cifró en las disputas políticas, la carencia de ordenamiento previo y la desarticulación de la trama supuesta por la grilla ferroportuaria de capitales extranjeros (Cicutti et al., 2016).

La prensa solicitó obras de dragado, reformas de la planta portuaria, el saneamiento de sus estructuras y el mejoramiento de sus accesos e instalaciones. Asimismo, se propuso la construcción de un monumento a la bandera nacional en la costanera y ampliar los paseos y espacios verdes: “trazar parques frondosos (...) con vistas al río Paraná” (Balnearios y parques, 1930, p. 4) y crear balnearios dignos de la “gran población [rosarina] y de su magnífico río” (Ciudad sin balnearios, 1935, p. 4). Este clima de opinión dio lugar a la realización del primer Plan Regulador de la ciudad en 1935 (PR-35).

Si bien el Plan reconocía el rol de la actividad portuaria en el progreso de Rosario, planteaba la necesidad abrir el río para el disfrute social. El texto expresaba que “la reconquista de la barranca sobre el Paraná” era “una verdadera necesidad” de una población que comenzaba a “percatarse de la riqueza que significa nuestro gran río, no pudiendo aprovecharlo en la medida de su jerarquía” (Della Paolera et al., 1935, p. 5). Por ello, el Plan propuso la transformación de la barranca en un “balcón asomado hacia el río” (Della Paolera et al., 1935), proyectó una reestructuración ferroporitaria y el reemplazo del muro que suponía por un sistema de espacios verdes.

Simultáneamente, se concretaron algunas transformaciones materiales. La Calle del Bajo fue extendida y modernizada como Avenida Belgrano, un paseo panorámico en la costanera este. En 1938 se inauguró el Parque Norte, cercano a la ribera, con equipamientos recreativos (Ponzini et al., 2023). Sin embargo, los impactos de estas

intervenciones puntuales fueron escasos. Las aspiraciones del Plan no lograron imponerse al voluminoso enclave ferroporitario en manos extranjeras (Figura 8), aunque tuvieron efectos en los imaginarios y las prácticas. Por un lado, constituyó un hito en el motivo de la reunión de Rosario con su río, que atravesaría el resto del siglo XX (Godoy, 2021). Por otro, habilitó la multiplicación de prácticas populares hacia una nueva multicentralidad de espacios abiertos próximos al Paraná, como La Florida en 1935 y el Parque Alem en 1940 (Roldán, 2012).

Con la finalización de la concesión portuaria en 1942 y la nacionalización ferroviaria en 1948, la ribera y sus infraestructuras quedaron a disposición del Estado nacional, lo que permitió nuevas intervenciones sobre la costa. En el marco del plan de embellecimiento de la Avenida Belgrano y dada la obsolescencia del túnel ferroviario de la barranca, en 1943 se inauguró una obra escultórica, “El Sembrador”, para celebrar la identidad de la región agrícola (Figura 9).

En la siguiente década se retomaron y concretaron iniciativas previas, enmarcadas en el Plan Rosario de 1953 (PR-53), un instrumento de planificación urbana articulado a la estrategia de desarrollo nacional del peronismo. El PR-53 preveía un cambio de la función y colocación del sistema de infraestructuras públicas, como la Avenida Costanera, el Puerto Nuevo y el sistema ferroviario, proponiendo a su vez la creación de nuevos parques en las tierras liberadas por la reestructuración (Martínez de San Vicente, 1984b).



Figura 8. Izq.: Costa desde Puerto Norte hasta barrio Martín, 1939. Der.: Sector puerto central (actual sector Monumento y Parque Nacional a la Bandera, Estación Fluvial y Parque Urquiza) (circa 1940). Archivo Montes.

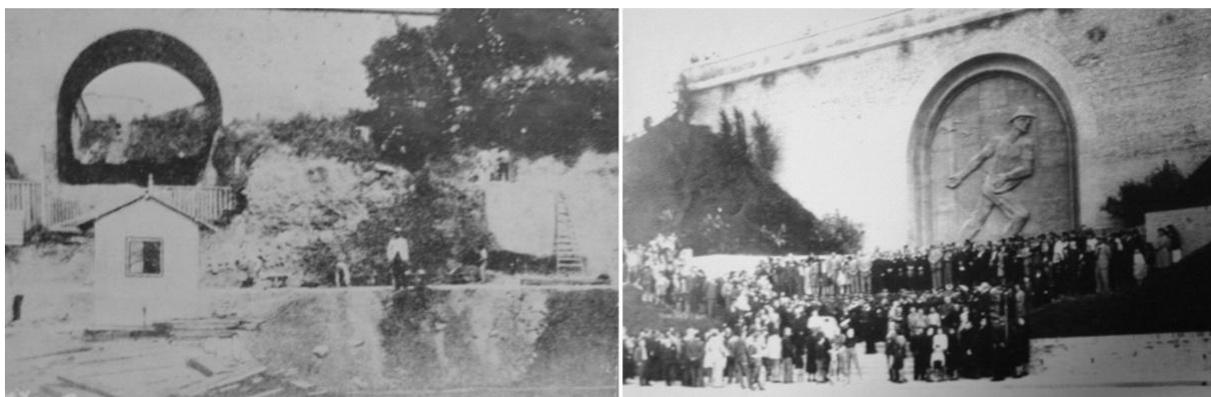


Figura 9. Ingreso a las obras del puerto, bajada FF.CC. Oeste Santafesino frente al sitio del actual bajo relieve “El Sembrador” (1905) e Inauguración de “El Sembrador” de Lucio Fontana el 20 de julio de 1943. Archivo Mongsfeld y Escuela Superior de Museología.

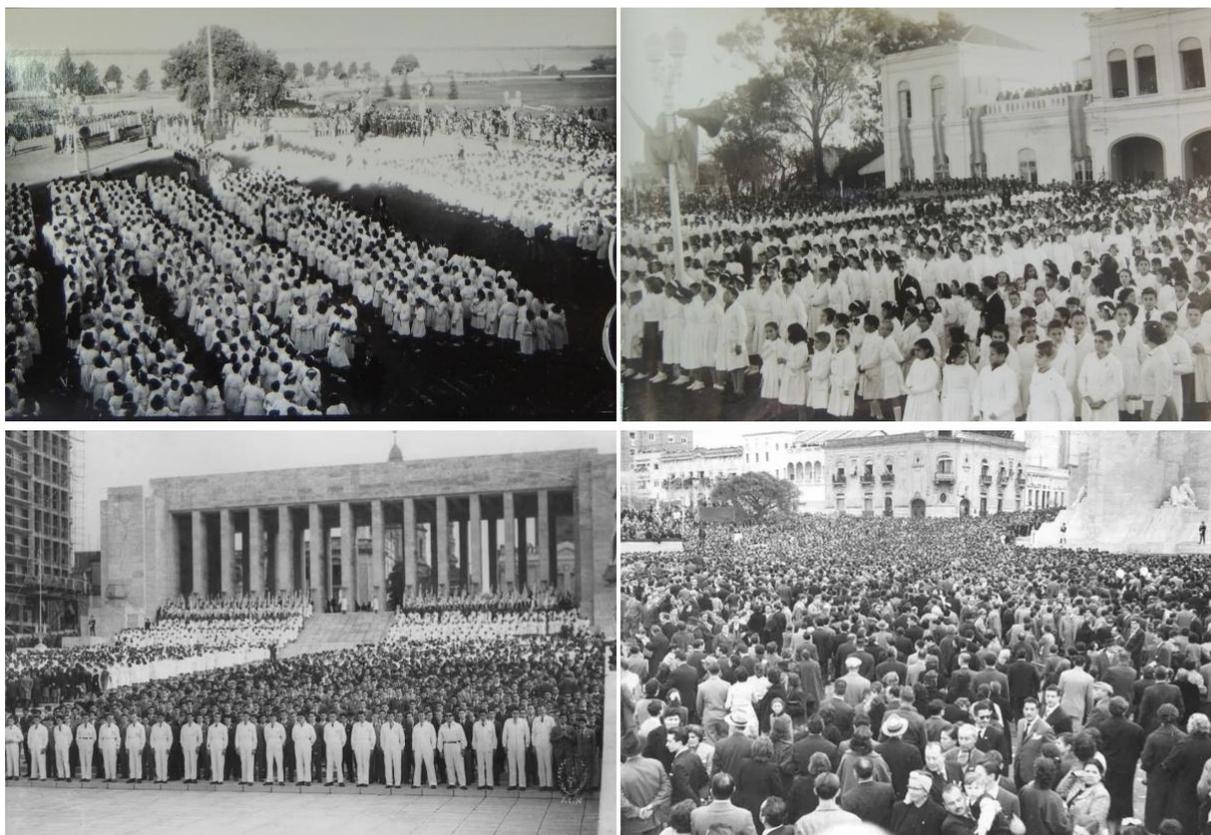


Figura 10. Arriba: Inauguración Parque de los Derechos de la Ancianidad, 1952. Abajo: Inauguración Monumento Nacional a la Bandera, 1957. Archivo Montes y Fototeca del Archivo General de la Nación.

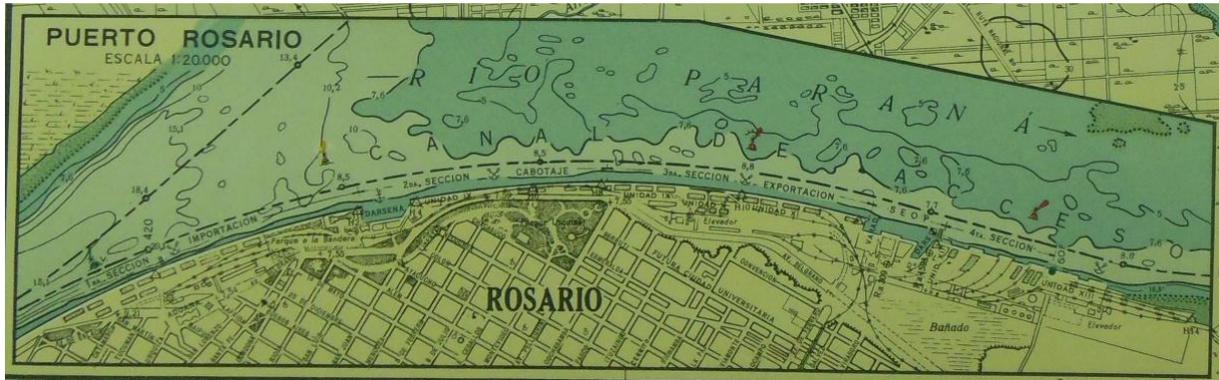


Figura 11. Costa central de Rosario en 1969 según carta Navegación Paraná, Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y vías Navegables. Mapoteca de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno.

En 1951 se construyó la Estación Fluvial de pasajeros que se articularía con otros espacios verdes y conjuntos monumentales frente al Paraná. Asimismo, se refuncionalizó el predio original del Ferrocarril Oeste Santafesino como un parque sobre la barranca que separaba la Avenida Belgrano de la trama. La prensa solicitaba la creación de un espacio verde en ese sitio ferroviario desmejorado para conectar a Rosario con “su río” fuente de “su riqueza, su fuerza y su tradición” y “la ruta de su porvenir” (En el Parque de la Ancianidad se está cumpliendo un plan de labor, 1951). Para su transformación en parque, el predio de 14 hectáreas requirió trabajos de vialidad perimetral, levantamiento de vías, demolición de galpones, rehabilitación patrimonial de la estación de trenes y la colocación de masa vegetal. Inaugurado como Parque de los Derechos de la Ancianidad en 1952, cambió su nombre a Parque Urquiza en 1955.

La apertura fluvial de este período se completó con la inauguración del Monumento Nacional a la Bandera y el parque homónimo en 1957. El conjunto monumental y el parque se enlazaron con la Estación Fluvial y el Parque de los Derechos de la Ancianidad a través de corredores verdes y explanadas aún salpicadas de estructuras portuarias. El carácter de los nuevos espacios fluviales formó parte de una política que buscaba encauzar a la creciente sociedad de masas, incorporando rituales cívicos a las prácticas de esparcimiento (Roldán, 2012). Con todo, lejos de constituir un comportamiento pasivo, la participación de contingentes de ciudadanos en los ritos implicó prácticas de apropiación.

Las fotos de las inauguraciones de “El Sembrador”, el Parque de los Derechos de la Ancianidad y el Monumento Nacional a la Bandera reflejan una participación activa y multitudinaria de esa reinterpretación urbana del borde fluvial como espacios a cielo abierto para el disfrute público (Figura 10). Mientras los rituales cívicos se reflejaron en las formaciones rectas de sus participantes, también existieron formas menos organizadas y más desbordantes, en tensión entre el control y la espontaneidad, como la afluencia masiva de público en el exterior del Monumento Nacional a la Bandera durante su inauguración o la práctica del carnaval (Roldán, 2012). Hasta la actualidad, ese conjunto monumental permanece como sitio de referencia para distintas manifestaciones colectivas.

En suma, en este período se puso en marcha una paulatina transformación de la ribera, en la que el rol del espacio cívico y recreativo fue clave. Entre el Monumento Nacional a la Bandera y el Parque de los Derechos de la Ancianidad devenido Parque Urquiza se configuraría una nueva morfología urbana, que comenzaba a integrar a la costa del Paraná como elemento potenciador de sus espacios abiertos (Figura 11). Asimismo, las apropiaciones socioculturales de los ciudadanos y visitantes que interactuaron con la primera apertura franca hacia el Paraná ocasionaron una profundización de la mirada hacia el potencial de las islas. La prensa registró propuestas para aprovechar “las bellezas de nuestro gran río y de sus islas”, no solo en los balnearios del norte de la ciudad, sino también a partir del potencial abierto por la Estación Fluvial (Figura 12). En 1969, la instalación de grandes murales sobre el territorio

insular y sus habitantes en la Estación exhortaba a la población a adentrarse en la *terra incognita* del humedal (Ponzini, Galimberti y Basso, 2023) (Figura 13).

En los años siguientes, a pesar de un crecimiento en la utilización de las islas para el esparcimiento, se fortalecieron los imaginarios que argumentaban que Rosario continuaba “de espaldas al río”. Distintos espacios de opinión continuaban lamentando el desconocimiento que los rosarinos tenían del Paraná, merced a la permanencia de la barrera ferroportuaria (Galimberti, 2021). Esta significación del espacio fluvial se puso en tensión en los períodos dictatoriales posteriores. En la última dictadura

militar (1976-1983), se operó un proceso de modernización autoritaria del espacio urbano. Por un lado, mientras se realizaron obras de embellecimiento de la costanera septentrional en ocasión de la Copa Mundial de Fútbol de 1978, también se erradicaron villas de pescadores en la ribera norte y sur (Pagnoni y Roldán, 2021). Por otro, se autorizaron nuevas instalaciones portuarias privadas en varios sitios de la ciudad y la región metropolitana, implicando un retroceso en el motivo de apertura fluvial. En Rosario, en Puerto Norte se otorgaron terrenos e instalaciones del Estado nacional a grandes firmas (Galimberti, 2019) (Figura 14), contraviniendo el Código Urbano que declaraba al sector como reserva de tierras.



Figura 12. La prensa expone diversas prácticas sociales en la costa y las islas. Hoy, el río (24 de enero de 1971). *La Capital*, pp.21-22.



Figura 13. Murales en la Estación La Fluvial de Rosario. @estacionfluvialrosario



Figura 14. Puerto Norte, década de 1980. Archivo Isabel Martínez de San Vicente.

No obstante, a pesar del contexto dictatorial adverso a la apertura de la ciudad al río, se gestó el Parque España, un potencial balcón fluvial. El proyecto, proveniente de la iniciativa de esferas institucionales ajenas al gobierno de facto, fue elaborado en 1979 por Oriol Bohigas y su estudio MBM. Su propuesta representó un viraje respecto a los imaginarios urbanos imperantes, prefigurando el rol del espacio público en la recualificación de la ciudad y jerarquizando sus componentes identitarios y mnémicos (Rosado y Galimberti, 2011). Bohigas relevó el sitio y planteó una patrimonialización no museificante, capaz de reinterpretar el vínculo entre la ciudad y el río. El proyecto fue concebido como un nexo entre la trama urbana, la barranca, los muelles y el agua; así como un diálogo entre un pasado material

ferroportuario y la celebración de la colectividad española en Rosario. La ejecución de la obra del PE sería sustanciada años después, adquiriendo nuevas significaciones en el siguiente período.

En suma, durante la mayor parte del siglo XX, la ribera de Rosario atravesó una serie de transformaciones que tensionaron su perfil ferroviario y portuario. Ese proceso se tramó entre nuevas modalidades de planificación con miras a la regulación de las relaciones espaciales existentes, apropiaciones sociales con diverso grado de heteronomía y agencia, desplazamiento de poblaciones, avances del capital amparados en acuerdos estatales y toda una superposición de imaginarios. Con el posterior retorno democrático, el proceso de reformulación de la relación de la ciudad con el río adquirió nuevo protagonismo, lo

que promovió prácticas y agenciamientos diversos.

Reinvención y conquista

Con el retorno de la democracia en 1983, emergieron nuevas prácticas y perspectivas que resignificaron el motivo de apertura fluvial. Hacia el final del siglo XX, la ribera previamente asociada al progreso, el crecimiento económico, el esparcimiento y el civismo, sería *reinventada* desde lo cultural y recreativo. Posteriormente, esta reinvención posicionaría a Rosario como una ciudad de servicios, con una ribera orientada al turismo y la inversión inmobiliaria. Con todo, a pesar de la continuidad de gobiernos constitucionales, el período supuso oscilaciones en el devenir de la urbe, marcado por la crisis, la caducidad y la reinvención de sus atributos.

Por el lado de los instrumentos de gestión, en los años 1980 se renovaron las áreas de Planeamiento y Cultura, que en el decenio siguiente procurarían la refuncionalización de componentes ferroviarios para la recreación costera. Por el lado de las prácticas socioculturales, el retorno democrático significó un aumento de la afluencia de los rosarinos hacia los espacios urbanos a cielo abierto, que cambiaron respecto al período dictatorial: predios feriales, espectáculos artísticos, y grupos mayores y más diversos de transeúntes (Godoy, 2021). Este período asistió a la difusión del concepto de espacio público en el vocabulario experto, político y mediático, sumándose a las ya existentes

nociones de espacios verdes y libres (Roldán y Godoy, 2017). Esta nueva tipología espacial, caracterizada por su accesibilidad y multifuncionalidad, no solamente se debió a la circulación de ideas urbanísticas, sino que se nutrió del crecimiento en el dinamismo, la variedad y la plasticidad de los usos sociales de los espacios urbanos abiertos. Con la subsiguiente reconversión costera, la noción de espacio público como sitio de convergencia cultural se instalaría en el imaginario urbano.

El Parque España, concebido en los años 1970 para aumentar los espacios libres urbanos y dotar a la colectividad española de un sitio propio, fue reinterpretado durante la posdictadura. La inauguración de la obra fue enmarcada en la conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento de América (1992). Las proyecciones del estudio MBM, abocadas a reconvertir los vestigios ferroviarios en un dispositivo cultural, entraron en sinergia con un contexto que amplificó sus alcances. El Parque España excedió la celebración de la identidad ibérica para configurarse como balcón al río, espacio público y lugar de cultura (Jajamovich, 2012; Galimberti, 2020; Godoy, 2021). En diálogo con una Rosario en la que proliferaban espacios públicos con un grado significativo de apropiación social, el dispositivo implicó la primera reconversión ferroviaria del período. El impacto del complejo hispánico se corroboró en la parquización de su entorno y la reformulación vial, incorporando un antiguo túnel ferroviario al tránsito automotor (Figura 15).

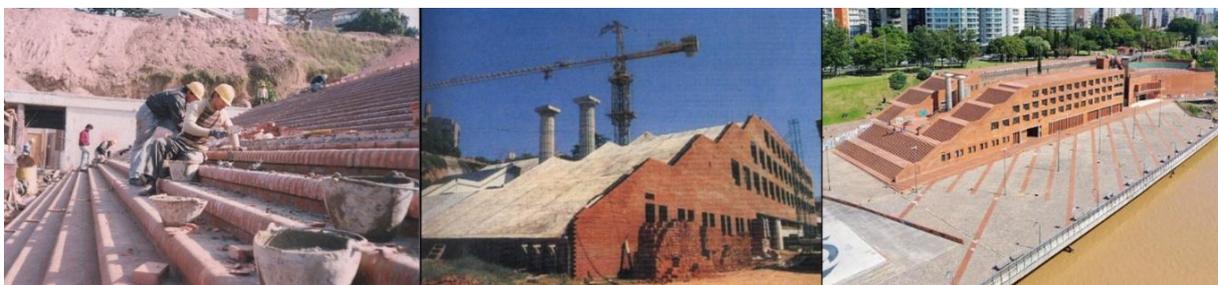


Figura 15. Distintas etapas constructivas del Parque España. Fotografía de Carlos Castells, revista *Cablehogar* (segundo semestre de 1992) y rosario.gob.ar.



Figura 16. Ciclo de apropiaciones de la ribera. Arriba izq.: Fiesta del Fuego. Arriba der.: Centro Cultural Independiente. Abajo izq.: Helltrack. Abajo der.: Escuela de Artes Urbanas. Fotografías de Inés Martino, Amalia Di Santo, "Pake" y Zunilda Vassalli.

Sin embargo, mientras el Parque España representó un paso sustantivo en la reinención del río, gran parte de la costa permaneció en estado de abandono y degradación durante los años 1990. Si bien la racionalización y relocalización de la actividad ferroviaria supusieron la obsolescencia de algunas infraestructuras costeras, las políticas neoliberales implementadas por el gobierno de Carlos Menem (1989-1999) fueron determinantes para la desafectación del área. Distintas normativas permitieron la liquidación de bienes inmuebles del Estado nacional, mientras la recesión resultante de las políticas menemistas minó la actividad ferroviaria (Godoy, 2021).

Paradójicamente, el abandono de la actividad logística de la costa central la dotó de un

dinamismo de otro tipo. La ribera desafectada devino un espacio liminal y permeable, un potencial espacio público abierto a la apropiación social. Carente de su funcionalidad original, tal *terrain vague* (Solá Morales, 2002) conformó un espacio de lo posible: un lugar de encuentro, hibridación y promoción del tiempo libre como valor de uso urbano (Lefebvre, 2024; Soja, 2010).

A partir de unas 40 entrevistas realizadas entre 2014 y 2024, es posible reconstruir un ciclo de apropiaciones espaciales con fines culturales que, con antecedentes en los años 1980 en distintos espacios públicos, se volcó a la costa central en el decenio siguiente. Hacia 1984, diversos artistas describen un "destape cultural" en el que la gente "estaba ávida de ver [ese] momento de boom de espectáculos en espacios abiertos" (Godoy, 2021,

p. 87). Hacia los años 1990, los testimonios señalan a la ribera central como un ámbito propicio para desarrollar sus actividades. Las artes performáticas “ganaba[n] la calle y no había lugares donde actuar” y muchos artistas resolvieron ir “al parque a ensayar” (Godoy, 2021, pp. 103-104).

Sin haber sido concebida para ello, la disposición de la costa céntrica ofreció las condiciones para la formación de múltiples lenguajes artísticos y prácticas culturales. Mientras el diseño del Parque España destinaba lo cultural al interior de sus salas, su patio y su anfiteatro, distintos artistas tomaron autónomamente la terraza y las escalinatas exteriores auditorios improvisados (Godoy, 2021, p. 101). Asimismo, conforme se popularizó el uso de las envolventes y sectores parquizados del complejo hispánico como espacios no convencionales de presentación, las inmediaciones abandonadas de la costa central fueron apropiadas por distintos individuos y grupos para el disfrute y la socialización de lenguajes artísticos y prácticas recreativas.

Emergió así un ciclo de apropiaciones de la costa que se extendió desde mediados de los años 1990 hasta los tempranos 2000, orientado por conjuntos socioculturales heterogéneos (Figura 16). Tales experiencias exhibieron diversos niveles de subordinación, negociación y tensión respecto de las concepciones gubernamentales (Godoy, 2024a). Entre las iniciativas con mayor vinculación con el gobierno municipal, se encuentra el Centro de Expresiones Contemporáneas, inaugurado en 1995 en un galpón portuario abandonado próximo al Parque España. Impulsada por funcionarios de la Secretaría de Cultura provenientes de las artes performáticas, la iniciativa se materializó en una práctica de apropiación protagonizada por “músicos, actores, gente que “con experiencia en la creación de espacios” que actuaron ante “la falta de lugares adecuados” para realizar sus prácticas (Héctor, comunicación personal, 18 de noviembre de 2021).

Entre las experiencias con mayor grado de conflicto con las concepciones municipales destaca el Centro Kultural Independiente, un espacio autogestionado que funcionó en un galpón ferroviario abandonado entre 1997 y 1998. La instancia tuvo su origen en actividades artísticas practicadas espontáneamente en la franja costera próxima al Parque España, que

derivaron en la ocupación y adecuación del edificio ferroviario. El Centro Kultural Independiente fue el primer centro cultural okupa de Argentina y reunió a artistas de circuitos alternativos a los comerciales y oficiales, que generaron un dispositivo para la práctica artística (Godoy, 2024b). El espacio fue desalojado en favor de una propuesta cultural municipal.

Finalmente, el ciclo de apropiaciones comprendió experiencias autónomas que negociaron o se integraron a los proyectos gubernamentales para la costa. Por un lado, el Helltrack fue un dispositivo montado por jóvenes en 1996 en la abandonada Estación Rosario Central para la práctica del ciclismo BMX. Luego de sostener esa actividad de manera clandestina, sus animadores negociaron con el gobierno su traslado hacia otro inmueble portuario en 2002. Por otro lado, en 2001, los miembros de una escuela de artes performáticas ocuparon un galpón portuario vacío cercano al Centro de Expresiones Contemporáneas. Proveniente de un proyecto socioeducativo financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo, luego de la crisis de 2001 la experiencia se emplazó en el inmueble portuario hasta que fue absorbida por el municipio como una Escuela de Artes Urbanas (Godoy, 2022, 2024a).

Esas prácticas de apropiación entablaron relaciones complejas con el gobierno local y operó como condición de posibilidad para la determinación del carácter cultural que adquiriría la costa central en el siglo XXI. La ribera desafectada superpuso proyecciones, usos y formas de habitar: mientras que para los participantes del Centro Kultural Independiente representaba “nuestro gran patio abierto y natural con salida al Paraná” (Ivana, comunicación personal, 2 de agosto de 2019), para el planeamiento constituía un “paisaje en el que se insertan (...) proyectos de insospechable envergadura” (Municipalidad de Rosario, 1998, p. 84).

Si bien los proyectos oficiales proyectaron la refuncionalización ferropuertaria costera en 1991, con un Plan Director, la concreción de esos designios se vio obstaculizada. Esto se debió a la recesión económica y a la incertidumbre del régimen de propiedad de los espacios desafectados durante la década de 1990 (Godoy, 2021). Consecuentemente, tras un hito de gran escala y financiamiento externo como el Parque

España, las intervenciones que le siguieron fueron más acotadas. En el plano de la reconversión portuaria, al Centro de Expresiones Contemporáneas le siguió el Centro de la Juventud, creado en un galpón contiguo en 1998 por la Secretaría de Promoción Social. La refuncionalización ferroviaria contó con menos suerte en el decenio, incluyendo conflictos con las experiencias de apropiación. La Casa del Tango fue concebida a finales de 1997 en el galpón donde funcionaba el Centro Cultural Independiente y recién lograría concretarse en la década siguiente.

A las dificultades económicas del menemismo, sobrevino la crisis socioeconómica de 2001. Tanto la dilación de la Casa del Tango como la caída del financiamiento internacional de la Escuela de Artes Urbanas reflejaron los impactos del contexto en la reinención de la ribera. Ese proceso comenzó a revertirse poco después, con el crecimiento de la exportación de *commodities* agrícolas y la colocación de sus excedentes en la urbanización (Basualdo, 2006). Desde entonces, Rosario fue transformada mediante la injerencia del capital privado como motor y de la cultura como motivo del desarrollo urbano.

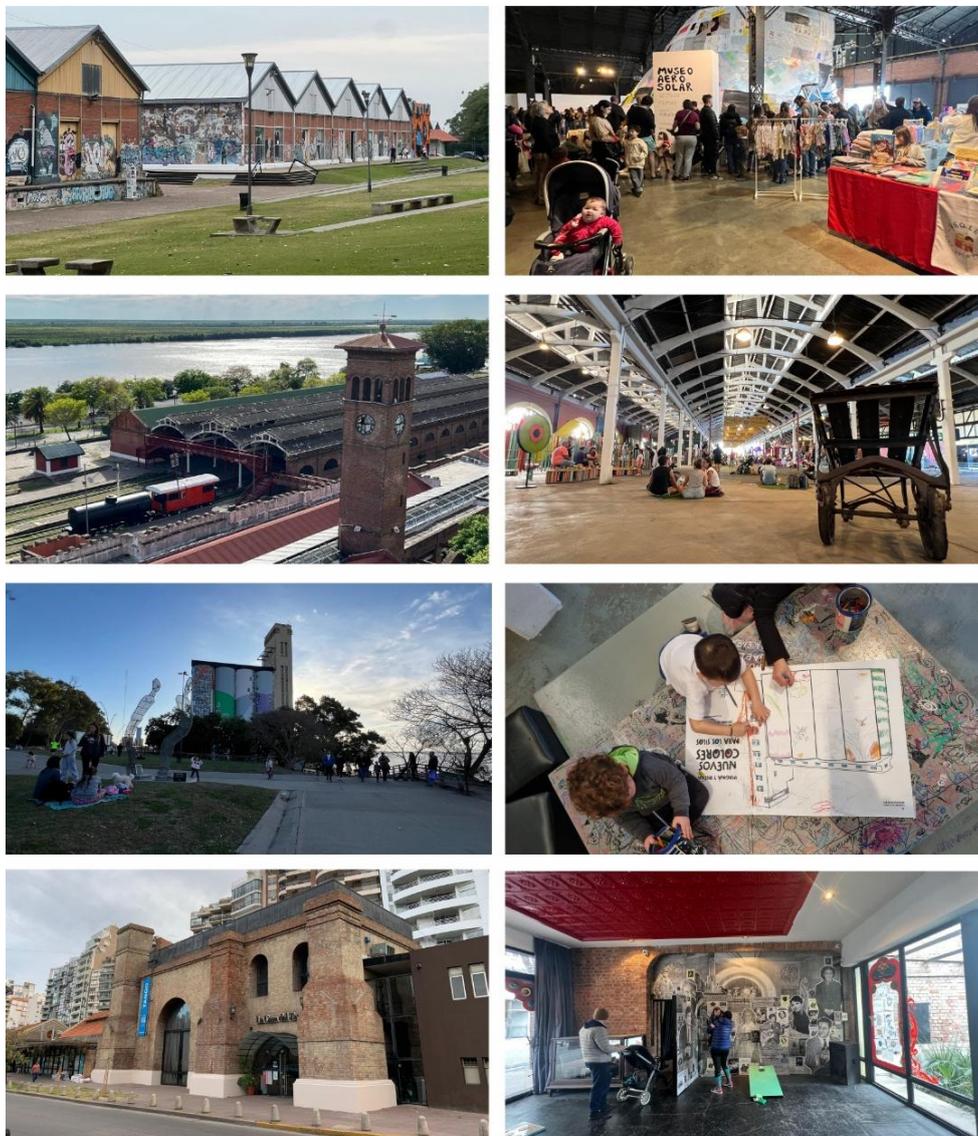


Figura 17. Reconversión de la costa central de Rosario: Centro de Expresiones Contemporáneas y Centro de la Juventud, Isla de los inventos y Centro Municipal de Distrito Centro, Museo de Arte Contemporáneo y Casa del Tango. Fotografías de los autores

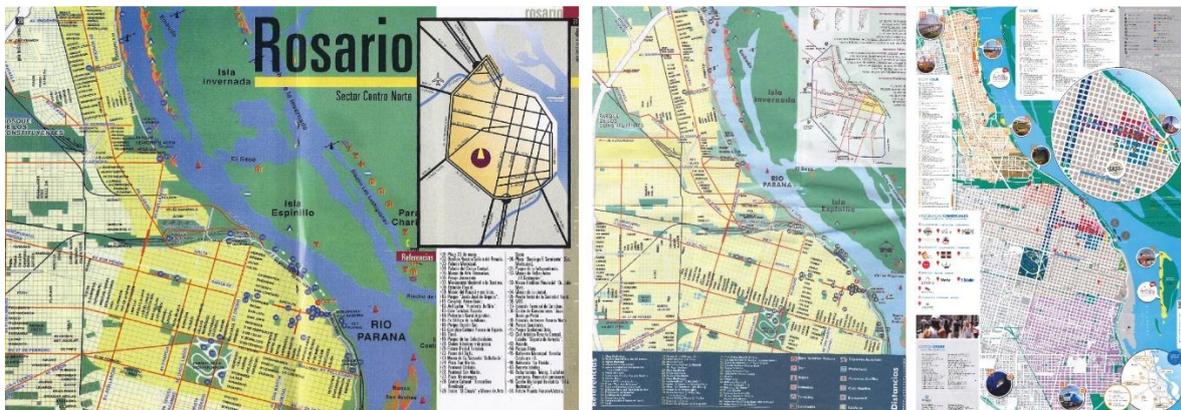


Figura 18. Planos turísticos de Rosario. Arriba: 1998, 2003-2004, 2015. Ente Turístico Rosario.



Figura 19. Humo en Rosario debido a los incendios en el humedal y protestas sociales. Socolsky, C. (17 de octubre de 2022). El humo en la salud, según siete mil voces Socolsky, C. (17 de octubre de 2022). El humo en la salud, según siete mil voces. *Rosario/12*. <https://www.pagina12.com.ar/490167-el-humo-en-la-salud-segun-siete-mil-voces>. Ortega, S. (29 de septiembre de 2020). Ecocidio en el delta: Rosario lucha por los incendios en los humedales. *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/ecocidio-humedales-rosario-pie-guerra-incendios-nid2463739/>

En 2004, la celebración del III Congreso de la Lengua Española (III CILE) en Rosario constituyó un clivaje que catalizó múltiples obras en la costa central (Roldán y Godoy, 2025). A nivel infraestructural, en 2003 se inauguró el Puente Rosario-Victoria en la costanera norte, que al año siguiente fue reformado y utilizado como uno de los escenarios de la inauguración del evento. En 2004 se rehabilitó la primera estación ferroviaria de la región como un restaurante concesionado que, junto a los clubes de pesca y diversos bares, conformó la oferta gastronómica de la costa central.

Concomitantemente, se inauguraron dos dispositivos culturales oficiales en instalaciones ferroviarias ocupadas en la década de 1990. Por

un lado, en 2003 se creó la Isla de los Inventos, un espacio lúdico-pedagógico para las infancias, ubicado en la ex Estación Rosario Central donde previamente funcionó el HellTrack. Por otro, la postergada Casa del Tango, destinada a la cultura tanguera, vio la luz en 2004, sustituyendo al Centro Cultural Independiente. El período de inauguraciones de dispositivos culturales ribereños se completó con el Museo de Arte Contemporáneo en un antiguo elevador de granos (Figura 17).

Cohesionadas el III CILE, esas transformaciones fueron catalogadas por el gobierno y los formadores de opinión como hitos de la "refundación" de una ciudad que se posicionó como "capital de la cultura" (Roldán y Godoy, 2024). En la ribera, el proceso representó "una

transformación tan fabulosa que cambió completamente la fisonomía de la ciudad e incluso modificó hábitos de esparcimiento” (La conquista de la costa, 2004, p. 56). Un corolario de este desarrollo fue el cambio de perspectiva en el que la interfaz ferroportuaria pasó de darle la espalda a mirar hacia el río (Galimberti, 2023). Con todo, ese viraje del régimen escópico fue concebido como una gesta de “conquista” (Godoy, 2024a), que devino rápidamente en una agenda de avance sobre el espacio fluvial.

Las concepciones urbanísticas dominantes abrieron el siglo XX ganando tierra al cauce mediante la expansión del puerto y lo cerraron definiendo al río como “una presencia esquiva” que debía “atraparse” para convertirse en “un paisaje ganado a la inercia” (Municipalidad de Rosario, 1998, p. 84). Este desarrollo profundizó sus efectos entre la segunda y tercera década del siglo XXI, cuando el motivo cultural de la reformulación fluvial dio lugar a una naciente economía de la experiencia urbana, enlazada al boom inmobiliario, al turismo y al mercado del tiempo libre de sectores sociales medios y altos.

Desde la inauguración del Puente Rosario-Victoria, que extendió las potencialidades de aprovechamiento del río hacia el humedal compartido por las provincias de Santa Fe y Entre Ríos, el turismo ribereño se expandió. La invención turística de Rosario (Vera y Roldán, 2021) proyectó mayores usos sobre el cauce mediante una cartografía que pasó de resaltar el casco histórico a privilegiar la costa central y septentrional (Figura 18) (Basso, 2017).

Luego de ser puerto mercantil, un muro y balcón, la costa rosarina se volvió una plataforma para la intensificación del aprovechamiento del lecho del río y las islas entrerrianas. En la actualidad, esto se evidencia en el aumento exponencial del parque náutico recreativo y deportivo (Maggi, 29 de diciembre de 2024) y en la oferta de alojamientos y entretenimientos en el humedal, incluyendo fiestas clandestinas que ponen en riesgo el ecosistema (Barrandeguy, 19 de julio de 2023). Los impactos nocivos del incremento de la explotación recreativa del río se acompañaron de otros derivados de la reformulación de las actividades productivas. Por un lado, la apertura fluvial de la ciudad tuvo la contracara de la instalación de terminales privadas en otras localidades del Gran Rosario, causando una acumulación por desposesión de nuevas

poblaciones mediante el desplazamiento de las actividades portuarias.¹ Por otro, la generación de incendios en las islas como consecuencia de la expansión de la actividad ganadera en el humedal y otras prácticas especulativas ha tenido graves efectos socioambientales. Sin embargo, estas dinámicas han suscitado nuevas formas de apropiación espacial y de acción colectiva en defensa de los comunes fluviales que, no casualmente, eligieron la costa rosarina y el puente hacia la otra orilla como espacios de resistencia (Figura 19)

Reflexiones finales

A partir del caso de la costa de Rosario, este trabajo procuró reflexionar sobre el papel de las riberas urbanas como una dimensión de las transformaciones socioespaciales de su entorno. Lejos de constituir receptáculos de los cambios atravesados por las ciudades, lo fluvial y lo costero demuestran su agencia en los procesos urbanos si se los analiza como espacios relacionales. Mientras lo fluvial remite a las particularidades de los ríos como entorno urbano, lo costero define las interfaces que ensamblan no solamente las ciudades y los ríos, sino también aspectos ambientales, socioculturales, políticos y económicos. En ese sentido, las riberas operan como prismas para encarar el proyecto lefebvriano de una historia del espacio urbano. Las urbes de condición litoral presentan mayores dinamismos que las mediterráneas, al poner en contacto superficies con una densidad y fluidez contrastantes –la tierra y el agua– cuya articulación promueve la circulación social, el intercambio económico y la hibridación cultural. A su vez, las transformaciones de las riberas urbanas se configuran a partir de multiplicidades y no están exentas de tensiones, caracterizándose por la coexistencia e interacción de proyectos, diseños, imaginarios y apropiaciones, donde las prácticas cotidianas desafían y complementan las visiones de planificación y la gubernamentalidad.

Rosario surgió como un poblado que irradió de manera fractal desde el río Paraná, y su costa supone un observatorio privilegiado para historizar la ciudad desde una perspectiva que atienda a la yuxtaposición propia de toda configuración espacial. Siguiendo a Lefebvre y de Certeau, el espacio tiene, en su producción y su práctica, una dimensión diacrónica. Con todo, la espacialidad

se manifiesta de manera simultánea y superpuesta como una suerte de estabilización coyuntural de elementos. En este trabajo se procuró un acercamiento a la historia espacial de la ribera de Rosario entre sus coordenadas de trabazón y desenvolvimiento, que aquí fueron presentadas como invención, transformación, reinención y conquista.

En primer lugar, se analizó la invención de la ribera como espacio urbano que se configuró sobre huellas tardocoloniales para devenir enclave ferropuerto entre mediados del siglo XIX y la tercera década del siglo XX. En ese período, a partir de prácticas y emplazamientos preexistentes, la costa fue inventada como espacio urbano –lo que alumbró nuevas prácticas fluviales– y, a la vez, la ciudad que la incorporó como borde e interfaz consolidó su carácter litoral estratégico. En segundo lugar, se exploraron los intentos para la transformación costera a través de la generación de espacios verdes con miras al esparcimiento, la higiene y el civismo. Desde el período entreguerras hasta el retorno democrático, el espacio concebido por urbanistas y gobernantes se dirimió en distintos planes para la regulación de una trama y una sociedad hacinada que habían crecido de manera inorgánica y escindidas del Paraná. Concomitantemente, las apropiaciones cotidianas se tramaron en la formación de una efervescente sociedad de masas. Finalmente, se estudió la reinención de la ribera desde lo recreativo y cultural, que articuló espacios públicos con refuncionalizaciones ferropuertoarias. Se resaltó la existencia de un período de desafectación y abandono de las extensiones y estructuras costeras, que posibilitó la conformación de un conjunto inédito de apropiaciones socioculturales de la ribera que interactuaron con los diseños gubernamentales y del planeamiento. Luego de la reformulación costera con un motivo cultural en los tempranos 2000, en los últimos años la conquista del Paraná se manifestó en la intensificación de la actividad recreativa y productiva del delta y el humedal, que suscitó distintas modalidades de acción colectiva.

Se destaca, así, la importancia de abordar las riberas desde una perspectiva integral que considere sus dimensiones físicas, simbólicas y culturales. Las transformaciones recientes de la ribera de Rosario evidencian cómo las interfaces urbano-fluviales habilitan la convergencia de propuestas culturales, dinámicas recreativas y

construcción de espacio público. Estos nuevos usos han permitido abrir la ciudad al río, demoliendo las barreras físicas y simbólicas que históricamente habían limitado la conexión de la población con el entorno litoral. A su vez, estas lecturas ponen en evidencia desafíos persistentes. La presión inmobiliaria, las actividades productivas intensivas en el delta y la necesidad de equilibrar el desarrollo urbano con la preservación ambiental, resultan asuntos críticos que requieren una gestión cuidadosa y un encuentro político productivo con los distintos agentes que usan y habitan el río, la ribera y las islas. Las recientes movilizaciones en defensa del humedal demuestran que la apropiación social del espacio puede trascender las percepciones, consumos y prácticas de tipo recreativo, para abarcar un derecho a la ciudad ejercido de manera positiva, que ponga en valor el carácter experiencial y vivido de los espacios en contra de la degradación y la *commodificación*. De tal manera, es posible reflexionar acerca del acceso al río y su apropiación socio-simbólica como una forma diferencial del derecho al agua: un derecho cultural a la experiencia fluvial.

La costa central de Rosario se posiciona como caso representativo sobre cómo las riberas urbanas pueden convertirse en ejes vertebradores del desarrollo sostenible en contextos metropolitanos. Su estudio permite no sólo reconstruir la historicidad de los procesos de urbanización de los bordes fluviales, sino también proyectar equilibrios posibles entre sus dimensiones materiales, sociales, culturales y ambientales. Para ello, resulta fundamental promover políticas urbanas que reconozcan y dialoguen con la agencia, la multiplicidad y el carácter diferencial de las prácticas cotidianas, fortaleciendo la participación comunitaria y articulando la multidimensionalidad del espacio ribereño. A través de este enfoque, las riberas pueden imaginarse potenciando los aspectos públicos, comunitarios, integradores y resilientes de las ciudades que las entornan, capaces de sostener la(s) identidad(es) de lo urbano y adaptarse a los desafíos contemporáneos.

Estas líneas procuraron aportar al debate sobre las riberas urbanas, que no adquieren tal condición de una manera heteronómica ni agotan su complejidad en sus materialidades y abstracciones. Las riberas se vuelven urbanas al delimitar y atravesar ciudades, pero, sobre todo,

al compartir las características fundamentales de lo urbano: la concentración, la dispersión y el dinamismo; la injerencia del capital y los intentos de gobernanza y regulación; las proyecciones cenitales y las prácticas y apropiaciones al ras de la superficie.

Notas

¹ Parafraseando a Janoschka (2016).

Referencias

- Balnearios y Parques (9 de diciembre de 1930). *La Capital*, p. 4.
- Barrandeguy, T. (19 de julio de 2023). Sin freno: denuncian nuevas fiestas ilegales en las islas frente a Rosario. *La Capital*. <https://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/sin-freno-denuncian-nuevas-fiestas-ilegales-las-islas-frente-rosario-n10077958.html>
- Basso, A. (2017). Imágenes del espacio. Cartografía, ambiente, ciudad. Estrategias discursivas en la construcción de una ciudad turística. Los planos turísticos de Rosario. *XVI Jornadas Interescuelas*, Mar del Plata, Buenos Aires. <https://interescuelasmardelplata.files.wordpress.com/2017/09/143-basso.pdf?>
- Basualdo, E. (2006). La reestructuración de la economía argentina durante las últimas décadas. En E. Arceo y E. Basualdo (Comps). *Neoliberalismo y sectores dominantes. Tendencias globales y experiencias nacionales* (pp. 123-177). CLACSO.
- Corbin, A. (1993). *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Biblioteca Mondadori.
- Cicutti, B. (2007). *Registros urbanos de una modernidad periférica. Representaciones y transformaciones materiales en el frente costero de Rosario entre 1920 y 1940*. Nobuko.
- Cicutti, B. y Ponzini, B. (Comp.) (2016). *Un atlas para Rosario. Asociaciones en la memoria*. UNR Editora.
- De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*. Universidad Iberoamericana.
- De Marco, M. A. y Ensinck, O. (1979). *Historia de Rosario*. Ediciones Colmegna.
- Della Paolera, C.; Farengo, A. y Guido, Á. (1935). *Plan Regulador y de extensión*. Municipalidad de Rosario.
- Dócola, S. (2017). *Espacios de poder para la Confederación Argentina. La capital, el puerto y el lugar del soberano. 1854-1859* [Tesis de doctorado, Universidad Nacional de La Plata]. <https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/64188>
- En el Parque de la Ancianidad se está cumpliendo un plan de labor (26 de agosto de 1951). *La Capital*, p. 4.
- Galimberti, C. (2015). *La reinención del río: procesos de transformación en la ribera de la Región Metropolitana de Rosario* [Tesis doctoral, Universidad Nacional de Rosario]. <https://rephip.unr.edu.ar/items/eba177d-a-a4e1-49cf-ab38-7a734aac41b0>
- Galimberti, C. (2019). Rosario, el río y la larga lucha por su democratización. En C. Salamanca Villamizar y P. Colombo (Coord.), *La violencia en el espacio. Políticas urbanas y territoriales durante la dictadura cívico-militar en Argentina (1976-1983)*, (pp. 81-84). UNR Editora.
- Galimberti, C. (2020). La refundación de la línea del horizonte urbano: parque España, MBM arquitectes (1979-1992). *Proyecto, progreso, Arquitectura*, 23, 106-128 <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.07>
- Galimberti, C. (2021). Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI). *Revista páginas*, 14 (34) <https://doi.org/10.35305/rp.v14i34.592>
- Galimberti, C. (2023). Re-imagining the Port Heritage of Rosario: From Grain Storage Silos to the Museum of Contemporary Art of Rosario (Argentina). *Disegnarecon*, 16 (31) <https://doi.org/10.20365/disegnarecon.31.2023.21>
- Godoy, S. (2019). *La(s) cultura(s) sobre el río. Gubernamentalidad, prácticas artísticas y habitares. Ribera central de Rosario (1992-2004)*. [Tesis doctoral. Universidad Nacional de Rosario]. Escuela de Posgrado, Facultad de Humanidades y Artes.

- Godoy, S. (2021). *Artes de habitar. Intersticios culturales en la renovación costera de Rosario*. TeseoPress.
- Godoy, S. (2022). La formación de las Artes Urbanas en Rosario. Transformación espacial, prácticas artísticas e integración gubernamental. *Cuadernos De antropología Social*, (56), 51-70. <https://doi.org/10.34096/cas.i56.11441>
- Godoy, S. (2024a). *La apropiación espacial como producción del espacio. Cuatro episodios de ocupación en el proceso de transformación costera de Rosario* [Ponencia]. XIX Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario, Rosario, Argentina.
- Godoy, S. (2024b). Okupación urbana, apropiación espacial y producción del hábitat. Dos centros culturales en ciudades argentinas. *INVI*, 39(110), 1-52. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2024.69885>
- Halperín Donghi, T. (2005). *Revolución y guerra. La formación de una elite dirigente en la Argentina criolla*. Siglo XXI.
- Harvey, D. (1985). *The urbanization of capital. Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*. John Hopkins University Press.
- Jajamovich, G. (2012). Del Parque España a Puerto Madero: circulación del "urbanismo de los arquitectos" y la planificación estratégica entre Argentina y España (1979-1993). *Cuaderno urbano*, 12(12), 7-25. <https://doi.org/10.30972/crn.1212556>
- Janoschka, M. (2016). Gentrificación, desplazamiento, desposesión: procesos urbanos claves en América Latina. *INVI*, 31(88), 27-71. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582016000300002>
- La conquista de la costa. (2004, 15 de noviembre). *La Capital*, p. 56.
- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social*. Manantial.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Lefebvre, H. (2024). *El derecho a la ciudad*. Capitán Swing.
- Maggi, N. (29 de diciembre de 2024). Río Paraná: arranca la nueva temporada y creció el parque náutico. *La Capital*. <https://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/rio-parana-arranca-la-nueva-temporada-y-crecio-el-parque-nautico-n10170361.html>
- Martínez de San Vicente, I. (1985a). *La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario. Cuaderno 7 del CURDIUR*. CURDIUR-FAPyD.
- Martínez de San Vicente, I. (1985b). *La interpretación arquitectónica de las ciudades de reciente formación. Cuaderno 6 del CURDIUR*. CURDIUR-FAPyD.
- Megías, A. (2010). La formación de la ciudad. En A. Prieto (Ed.), *Ciudad de Rosario* (pp. 11-55). Municipalidad de Rosario.
- Mongsfeld, O. (1964). Monumento y parque Nacional a la Bandera. Reseña gráfica del lugar histórico; su transformación y desarrollo. *Revista de Historia de Rosario*, II, (7 - 8), 15-34.
- Mongsfeld, O. (1971). Evolución Histórica del Área de la Prefectura del Gran Rosario. *Cuaderno de trabajo de Prefectura del Gran Rosario*, 7.
- Mongsfeld, O. (1982a). *Rosario Ciudad - Puerto*. Centro de Estudios Urbanos del Rosario.
- Mongsfeld, O. (1982b). La Capilla de Rosario de Santiago Montenegro. *Revista de Historia de Rosario*, Año 20 (34).
- Montes, A. (1963). Cartografía rosarina contemporánea: El mapa del Pago de los Arroyos y el plano de la ciudad y alrededores. *Revista de Historia de Rosario* 2 (1), 3-29.
- Montes, A. (1969). Santiago Montenegro. Fundador de Rosario. *Revista Historia de Rosario* (17-18), 3-82.

- Montes, A. (1977). *Santiago Montenegro. Fundador de la ciudad de Rosario*. Ediciones ien.
- Municipalidad de Rosario (1998). *Plan Estratégico Rosario 1998*. Municipalidad de Rosario.
- Locatelli, D. (1974). *Historia de la Propiedad Territorial en el Municipio de Rosario*. Dirección General de Topografía y Catastro, Municipalidad de Rosario.
- Locatelli, D. (1992). La división de la merced de Luis Romero de Pineda. *Revista de Historia de Rosario*, XXX (40), 7-17.
- Pagnoni, A. y Roldán, D. (2021). Erradicaciones en Rosario. Antecedentes y apropiaciones de la gubernamentalidad local sobre las villas miseria durante la última dictadura militar. En V. Snitcofsky, E. Camelli, A. Massida (Coord.), *Villas en dictadura. Córdoba, Rosario, Buenos Aires* (pp. 87-125). Café de las ciudades.
- Ponzini, B. (2018). Las representaciones urbanas en la prensa periódica rosarina y su contribución a la constitución de significaciones imaginarias sociales (1852 – 1910) [Tesis de Maestría en Estudios Culturales, Universidad Nacional de Rosario] <https://rehip.unr.edu.ar/items/04a47e70-c8ce-49e0-95cc-0b30169c34aa>
- Ponzini, B.; Galimberti, C. y Basso, A. (2023). Entre las dos orillas: imaginarios rosarinos en torno al Delta del Paraná (siglos XIX, XX y XXI). *Historia Regional*, (50), 1-16. <https://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/827>
- Ponzini, B., Galimberti, C., Basso, A., Español, J., y Cutruneo, J. (2023). Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en torno a la apertura al río y el desarrollo de la Estación Fluvial en la costa central de Rosario (1930-1960). *Revista Transporte Y Territorio*, (29), 6-25. <https://doi.org/10.34096/rtt.i29.12601>
- Roldán, D. (2012). *La invención de las masas. Ciudad, corporalidades y culturas*. UNLP.
- Roldán, D. (2013). Inventarios del deseo. Los censos municipales de Rosario, Argentina (1889-1910). *História*, 32(1), 327-353. <https://doi.org/10.1590/S0101-90742013000100018>
- Roldán, D. y Godoy, S. (2017). Antes del espacio público: una historia de los espacios verdes y libres de la ciudad de Rosario (1900-1940). *Cadernos de História*, 18(28), 150-177.
- Roldán, D. y Godoy, S. (2025). Imagen, marca y gubernamentalidad urbanas. Implicancias de un evento cultural internacional en Rosario (Argentina). *Revista AUS - Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad*, (37), 23-31. <https://doi.org/10.4206/aus.2025.n37-05>
- Rosado, J. L. y Galimberti, C. (2011). Parque España. A project for the restructuring of the Rosario's waterfront. *Portus Plus*, 2. http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus_plus/2_2011/Tem%C3%A1ticas/La_ciudad_portuaria_latino_americana/01_Jos%C3%A9_LuisRosado_CeciliaGalimberti.pdf
- Soja, E. (2010). Tercer Espacio. El alcance de la imaginación geográfica. En A. Albet y N. Benach (Eds.), *Edward W. Soja. La perspectiva posmoderna de un geógrafo radical* (pp. 181-209). Icaria.
- Solá Morales, I. (2002). *Territorios*. Gustavo Gili.
- Zeballos, E. (1984) [1883]. *La región del trigo*. Hyspamérica.

Cecilia Galimberti

Arquitecta. Doctora en Arquitectura. Profesora Titular Área Teoría y Técnica Urbanística, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario. Investigadora Adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (CURDIUR), Universidad Nacional de Rosario. Riobamba 220 bis, Rosario (2000), Argentina.

cecilia.galimberti@conicet.gov.ar

<https://orcid.org/0000-0001-9030-0143>

Sebastián Godoy

Licenciado en Historia. Doctor en Historia. Profesor Adjunto de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario. Investigador Asistente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Instituto de Estudios Críticos en Humanidades (IECH), Universidad Nacional de Rosario. Entre Ríos 758, 6° piso. Rosario (2000) Argentina.

sebasgodoy13@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-6766-8393>