

Obras de infraestructura, espacios verdes y ordenamiento territorial. Las políticas urbanas de la última dictadura cívico-militar en Rosario, Argentina (1976-1983)

Anahí G. Pagnoni^{1*}

Universidad Nacional de Rosario, Argentina

<https://doi.org/10.15446/historelo.v18n41.119119>

Recepción: 23 de febrero de 2025

Aceptación: 20 de octubre de 2025

Modificación: 9 de diciembre de 2025

Resumen

Contemplando los estudios históricos de la dictadura argentina y la historia urbana latinoamericana este artículo analizará las intervenciones del Gobierno municipal de la última dictadura cívico-militar (1976-1983) sobre la trama urbana de la ciudad de Rosario, Argentina. Para esto, primero, se explorará cómo se (re)ordenó su accionar municipal en el espacio urbano y cuáles fueron sus prioridades. Segundo, en el marco del Mundial de 1978, se rastreará la creación de la Secretaría de Planeamiento y sus funciones en la materialización de las obras de infraestructura vial sobre la ribera del río Paraná, en el límite este. Tercero, ante la proyección del Parque España en la parte central de la ribera, se plantearán los cambios en las concepciones arquitectónicas para la jerarquización de la costanera y los espacios verdes. Por último, se rescatará el Plan de Acción (PLANA 1980), destacando el balance que el municipio hacía de las mencionadas intervenciones urbanas para la modernización de la urbe. El relevamiento de este documento, junto al PLANA 1978, algunos decretos municipales y la prensa local permiten considerar que las políticas urbanas del gobierno autoritario proyectaron un corredor costero vial que transformaría la ribera en una costanera recreativa y productiva, otorgándole una nueva centralidad

Palabras clave: planificación urbana; infraestructuras; costa; dictadura; parques; Argentina; siglo XX.

^{1*} Doctora en Geografía por la Universidad de Buenos Aires (Buenos Aires, Argentina). Profesora jefa de trabajos prácticos de Espacio y Sociedad y becaria postdoctoral del Instituto de Estudios Críticos en Humanidades (IECH), del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en la Universidad Nacional de Rosario (Rosario, Argentina). Áreas de especialización: investigadora en Estudios Urbanos, Hábitat y Vivienda. Artículo de investigación derivado de la tesis doctoral “Planes urbanos, relevamientos socio-territoriales y urbanizaciones informales. El lugar de las villas en la producción del espacio ribereño de la ciudad de Rosario, Argentina (1976-1992)”, la cual fue financiada por la beca interna doctoral del CONICET vigencia 2017-2023. Correo electrónico: pagnoni@iech-conicet.gob.ar
<https://orcid.org/0000-0001-7920-6826>

Cómo citar este artículo/ How to cite this article:

Pagnoni, Anahí G. “Obras de infraestructura, espacios verdes y ordenamiento territorial. Las políticas urbanas de la última dictadura cívico-militar en Rosario, Argentina (1976-1983)”. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local* 18, no. 41 (2026): 163-199. <https://doi.org/10.15446/historelo.v18n41.119119>

Infrastructure works, green spaces, and land use planning. Urban policies during the last civil-military dictatorship in Rosario, Argentina (1976–1983)

Abstract

Drawing on historical studies of the Argentine dictatorship and Latin American urban history, this article analyzes the interventions of the municipal government during the last civil-military dictatorship (1976-1983) regarding the urban fabric of the city of Rosario, Argentina. First, it explores how municipal action in urban space was (re)ordered and what the priorities were. Second, in the context of the 1978 World Cup, it traces the creation of the Planning Department and its role in the implementation of road infrastructure works on the banks of the Paraná River, on the eastern border. Third, in view of the planned Parque España in the central part of the riverbank, it discusses the changes in architectural concepts for the hierarchy of the waterfront and green spaces. Finally, the Action Plan (PLANA 1980) is highlighted, emphasizing the municipality's assessment of the aforementioned interventions for the modernization of the city. The survey of this document, together with PLANA 1978, some municipal decrees, and the local press, allows us to consider that the urban policies of the authoritarian government projected a coastal road corridor. This would transform the riverbank into a recreational and productive waterfront, giving it a new centrality.

Keywords: urban planning; infrastructure; waterfront; dictatorship; parks; Argentina; 20th century.

Obras de infraestrutura, espaços verdes e ordenamento territorial. As políticas urbanas da última ditadura cívico-militar em Rosário, Argentina (1976-1983)

Resumo

Contemplando os estudos históricos da ditadura argentina e a história urbana latino-americana, este artigo analisará as intervenções do governo municipal da última ditadura civil-militar (1976-1983) sobre o tecido urbano da cidade de Rosário, Argentina. Primeiro, explorará como suas ações municipais foram (re)ordenadas no espaço urbano e quais foram suas prioridades. Em segundo lugar, no contexto da Copa do Mundo de 1978, será traçada a criação da Secretaria de Planejamento e suas funções na materialização das obras de infraestrutura viária na margem do rio Paraná, no limite leste. Em terceiro lugar, diante da projeção do Parque España na parte central da margem, serão apresentadas as mudanças nas concepções arquitetônicas para a hierarquização da orla e dos espaços verdes. Por último, será resgatado o Plano de Ação (PLANA 1980), destacando o balanço que o município fazia das intervenções mencionadas para a modernização da cidade. A análise deste documento, juntamente com o PLANA 1978, alguns decretos municipais e a imprensa local, permite considerar que as políticas urbanas do governo autoritário projetaram um corredor viário costeiro que transformaria a margem em uma orla recreativa e produtiva, conferindo-lhe uma nova centralidade.

Palavras-chave: planejamento urbano; infraestruturas; litoral; ditadura; parques; Argentina; século XX.

Introducción

Para comprender la incidencia del gobierno de la última dictadura cívico-militar (1976-1983) en la vida de la población civil argentina y sus ciudades, Oscar Oszlak (2017) explica que la coincidente irrupción de la corporación militar en la política de América Latina se combinó

con el auge de la Doctrina de Seguridad Nacional, y la aparición del neoliberalismo como nueva política económica. A pesar no poseer un documento, la Doctrina de Seguridad Nacional guiaba las acciones de la política exterior de los Estados Unidos, enfocadas en procurar que los países latinoamericanos adoptaran como prioridad garantizar el orden interno y la lucha contra la subversión. Esta situación redefinió el rol de las Fuerzas Armadas de la región y legitimó los golpes de Estado que justificaron la represión y la violación sistemática a los derechos humanos por las corporaciones militares de cada país.² Estos ideales de control y disciplinamiento sobre la sociedad civil se reflejaron en el modo de intervención de los militares en el espacio urbano de las ciudades latinoamericanas (Salamanca y Colombo 2018).

Este consenso ideológico era compartido por el gobierno militar que dirigió Argentina a partir del 24 de marzo de 1976, pero no se reflejó en el diseño institucional de su junta militar. La presencia de grupos antagónicos, liberales y nacionalistas, en su seno y sus elencos, mostraba la fragmentación interna del gobierno (Canelo 2008; 2012). Estas contradicciones políticas, como plantea Leonardo Fernández (2020), se reflejaron en las intervenciones urbanas de la mayoría de los proyectos infraestructurales emblemáticos que la dictadura gestionó. Aun con estas contradicciones en sus acciones políticas, la gestión urbana del gobierno autoritario se presentó como una ruptura contundente al accionar de la planificación funcionalistas-desarrollistas del período anterior (Almandoz e Ibarra 2024). A grandes rasgos, el Gobierno militar argentino reemplazó la discusión y proyección de planes urbanos sobre la totalidad de la trama urbana de las urbes por la construcción de obras que resolvían problemas urbanos puntuales (Jajamovich 2012).

En la ciudad de Rosario,³ las investigaciones historiográficas comparten esta perspectiva sobre las intervenciones autoritarias del Gobierno militar en la trama urbana

² En Argentina, los investigadores acuerdan que el aparato represivo de la última dictadura militar implicó el asesinato, tortura, encarcelamiento y desaparición de 30 000 personas.

³ Rosario era el segundo conglomerado urbano más poblado de Argentina. Poseía un cordón industrial, y comenzaba a centralizar la producción agraria del interior del país en su puerto. Se ubica sobre el río Paraná, a unos 500 km. de la capital nacional, Buenos Aires.

rosarina (Águila 2019; Roldán 2007; Van-Poepelen 2005). Sin embargo, durante el mandato del capitán Augusto Félix Cristiani,⁴ se identificó al caos circulatorio provocado por el inconcluso reemplazo de las vías férreas por calles para el tránsito automotor como un déficit de la modernización urbana. Esto provocó que el Gobierno militar municipal de modo arbitrario y selectivo realizara algunas de las obras anunciadas por la planificación desarrollista. Estas fueron presentadas en su Plan Regulador (1968) y gestionado por la Prefectura del Gran Rosario (PGR) (Pagnoni 2022), para subsanar el problema circulatorio. Este cambio en la administración urbana de la última dictadura no termina de explicar cómo estas acciones condicionaron la transformación de la ciudad. Ante esto, el presente artículo analizará los efectos de las políticas de la dictadura en la producción del espacio urbano de la ciudad de Rosario (Lefebvre 2014).

Estas acciones fueron posibles, en parte, por el retorno al poder municipal que favoreció el cambio de dirección de las políticas urbanas. Desde la historia política local, Mariana Canelo explica que los municipios y sus intendentes aparecieron como elementos clave en el entramado de control político y vigilancia militar sobre la que se asentaba la dictadura. Esto provocó que las principales ciudades atravesaran un derrotero de intervención municipal, donde se prescribía erradicar el desorden y el abandono de larga data que sufrían los municipios (Canelo 2015). Con este marco administrativo, las intervenciones se concentraron sobre la materialidad urbana, muchas veces recuperando parcialmente los planes urbanos de Gobiernos anteriores (Fernández 2020; Menazzi 2023). A la vez, evidenciaron las tensiones entre los técnicos o especialistas del gobierno autoritario y su apropiación de las diversas teorías del urbanismo, determinadas por las obras en desarrollo (Fernández 2020).

En esa línea, las investigaciones de historia urbana acuerdan que las grandes obras de infraestructura eran el emblema de las políticas urbanas de la última dictadura (Menazzi y

⁴ La última parte del Gobierno militar local (1981-1983) quedó a cargo del intendente civil Alberto Natale, miembro del Partido Demócrata Progresista, quien no gozó del mismo apoyo y dada la crisis municipal solo concretó obras en proceso de finalización.

Jajamovich 2019; Fernández 2020; Menazzi 2023). Procesos urbanos similares se observan en los gobiernos autoritarios de otros países de la región (Leal-Neves 2018; Rossetti 2018; Urrutia-Reveco 2020). Para las dictaduras latinoamericanas, la ciencia y la técnica aplicadas a la producción del espacio permitían reorganizar las ciudades hacia una funcionalidad efectiva (Salamanca y Colombo 2018). Asimismo, esta nueva relación entre el Estado, la técnica y la política en la producción del espacio urbano significó el desplazamiento de expertos desarrollistas por técnicos y tecnócratas (Menazzi y Jajamovich 2019). Para entender este cambio, Luján Menazzi (2012) ha recuperado el lazo estatal histórico entre el universo de los ingenieros y los militares argentinos. La agencia estatal técnica reivindicaba cierta neutralidad de saberes que la dictadura recuperó en la ejecución de obras de infraestructura, consideradas como parte de la modernización urbana (Oszlak 2017; Jajamovich 2012).

Así, en la ciudad de Rosario, la ejecución de un conjunto de obras viales, en parte, financiadas por el Gobierno nacional, se articularon a la administración municipal y otras intervenciones urbanas, y dejaron huellas profundas en la trama de la ciudad. Aunque no serán abordadas aquí,⁵ la erradicación de las villas miseria de la ribera fueron una las intervenciones imprescindibles para que el municipio concretara sus obras de infraestructura en la costanera (Pagnoni y Roldán, 2021).⁶ Contemplando estos desplazamientos, se considera que la materialización de las políticas urbanas impactó en el ordenamiento territorial al interior de la ciudad (Kripfer 2019). Desde los estudios urbanos críticos (Harvey 2008), se propone que el gobierno militar local con distintas modulaciones e intensidades de intervención trazó los cimientos de un cordón vial costero con proyección de espacios verdes

⁵ Consideradas un objeto de investigación que requiere un tratamiento específico, la incorporación del análisis detallado de la erradicación de las villas miseria de la ribera excede objetivo del artículo, centrado en analizar las otras políticas urbanas materiales del Gobierno militar municipal.

⁶ Para este artículo, la “costanera” es el espacio de la costa del río Paraná intervenido por la planificación del último cuarto del siglo XX que adquirió una funcionalidad recreativa, paisajística, inmobiliaria y productiva. Mientras, la “ribera” es la extensión geográfica de toda la costa del río Paraná, según los límites jurisdiccionales de la ciudad de Rosario. La ribera posee espacios intersticiales o sin una funcionalidad definida por el Estado o el mercado, donde los habitantes de la ciudad, de las villas o los pescadores, por ejemplo, viven o realizan sus prácticas cotidianas.

que se transformarían en una nueva zona central, aunque su acción en este espacio urbano se percibiera atomizada y fragmentaria.

Para analizar las intervenciones del gobierno autoritario sobre la trama urbana de la ciudad, el presente artículo explorará, primero, cómo este desplegó su política urbana, combinando una multiplicidad de prácticas de destrucción, creación, y articulación sobre el espacio. En segundo lugar, sin detenernos demasiado en las transformaciones urbanas que se implementaron para preparar la ciudad como subsele del Mundial de 1978, indagaremos por la creación de la Secretaría de Planeamiento, destinada a coordinar las futuras acciones urbanísticas. Entre el evento deportivo y la disposición de la nueva secretaria municipal, además, se interrogarán los cambios que el Gobierno autoritario desplegó sobre la trama urbana con la ejecución de dos grandes obras de infraestructura vial: el Acceso Norte-Paseo Ribereño y el Acceso Sur al Puerto Rosario. Si bien estas obras modificaron el imaginario y la fisonomía de los márgenes del río Paraná, su relevancia aumenta al contemplarlas dentro de una misma constelación de intervenciones urbanas que el municipio proyectaba para la ribera central con el anteproyecto del Parque España. Así, en tercer lugar, se explicarán los cambios en las concepciones urbanísticas que este proyecto incorporó a las modulaciones de intervención dictatoriales. Por último, con la recuperación del Plan Básico de Acción Pública para el Progreso de Rosario (PLANA 1980), y un balance de las principales transformaciones e intervenciones ejecutadas por el intendente Cristiani, se evidenciarán cómo la proyección y ejecución de las mencionadas obras y proyectos perseguían ciertos ideales de transformación urbana.

Desde su propuesta metodológica, este trabajo combinó una lectura crítica de la bibliografía junto al relevamiento de documentación gubernamental y la revisión de los principales medios gráficos de la ciudad. Se trabajó con los diarios *La Capital*, *La Tribuna* y *El País en la Noticia* del período 1976-1983; el Plan de Actividades (1978; 1980); y algunas

Ordenanzas y Decreto Municipales. Cabe destacar la importancia del PLANA (1980) como documento elaborado por la administración autoritaria donde se registraron las intervenciones urbanas acontecidas en la ciudad. Sin duda, este corpus brinda una concepción más cercana y específica de cómo el gobierno autoritario rosarino entendía y difundía su accionar en el espacio urbano.

(Re)ordenamiento: políticas urbanas municipales en dictadura

Tras el golpe de Estado, el capitán de Navío Augusto Félix Cristiani, un oficial porteño retirado de la Armada, ocupó la intendencia de la ciudad, designado por la Junta Militar (Águila 2023). Entre las diferentes acciones orientadas a la intervención urbana, el municipio y sus funcionarios militares canalizaron una serie de medidas que tenían como objetivo a la población civil y el consenso social (Águila 2019), lo cual desbordó el aparato represivo que funcionaba en paralelo, cuya descripción y análisis exceden el propósito de este trabajo.⁷

Entre los primeros discursos del intendente Cristiani, las intervenciones urbanas de la ciudad a través de la gestión de obras públicas fue una temática recurrente de los medios de prensa locales para demostrar la eficiencia de la administración militar (Fernández 2020). La mediatización se vinculaba a ciertas intervenciones que se coordinaron desde la Secretaría de Obras Públicas. Entre las problemáticas urbanas se registraba el retraso en la renovación ferroubanística de la trama urbana y la deficiencia del sistema vial. Asimismo, se mencionaban las promesas de realización de obras inconclusas y la ausencia de pavimento que sufría gran parte de la ciudad. Como muestra de comenzar a resolver estas cuestiones urbanas, el Municipio organizó los operativos de limpieza para erradicar de las calles todo elemento contaminante —basura, pintadas políticas o cirujas—. Aunque en los medios gráficos, estas temáticas parecían fragmentarias, repetitivas y desconectadas, empezaban a materializarse en un conjunto de obras que perseguían ciertos objetivos concretos sobre el sistema vial.

⁷ Para un análisis detallado del aparato represivo local, ver Águila (2008).

Este registro fue más evidente cuando la ciudad se confirmó como subsele de la Copa Mundial de Fútbol de 1978 (La Tribuna 1976e). Al avanzar los primeros años de la dictadura, el supuesto objetivo que había llevado a las Fuerzas Armadas a tomar el poder, la derrota política y militar de las organizaciones subversivas, fue reemplazado paulatinamente por nuevas estrategias de legitimación del régimen frente a la sociedad. Esto produjo una variación del discurso de las autoridades militares que se acercaron a los problemas de la ciudad a través de una mayor presencia en la prensa, y renovaron el gabinete municipal incorporando civiles (Luciani 2014).

Como una muestra de austeridad de su administración, Cristiani había designado a un funcionario de carrera en la municipalidad, Victorio Carmelo Sciafani, como su secretario privado (La Tribuna 1976c). Asimismo, el primer equipo de secretarios civiles que lo acompañó, se conformó con algunos funcionarios de administraciones anteriores. De las cinco secretarías municipales, exceptuando la secretaria de Gobierno y Cultura a cargo del capitán de Navío (RE) Sergio Trenchi —posteriormente capitán de Corbeta Enrique McLaughlin—, tres de ellas, Hacienda y Administración, Obras Públicas, y Servicios Públicos estuvieron a cargo de antiguos funcionarios de la intendencia: el doctor Luis A. Beltramo,⁸ el contador Ronald Esmendi, el Ingeniero Antino Angelone, y el agrimensor Carlos Loughlin, respectivamente. Por último, la cartera de Salud Pública y Asistencia Social quedó a cargo del doctor Roberto Sánchez Ordoñez, reconocido por su participación política opositora al gobierno peronista anterior (La Tribuna 1976d). La relevancia de las secretarías y sus funcionarios para atender los diversos problemas de la ciudad era más evidente ante la suspensión de las funciones legislativas del honorable Concejo Municipal. Dado el proceso autoritario, las garantías democráticas se encontraban suspendidas y el Concejo sin actividad parlamentaria. Por lo tanto, la intendencia realizaba las intervenciones urbanas

⁸Intendente de la ciudad (1966-1971) en la dictadura del General Onganía, autodenominada “Revolución Argentina”.

unilateralmente, apoyada por el secretario de Obras Publicas en la mayoría de los casos, solo sancionando decretos y ordenanzas municipales, sin necesidad de exponerlas a discusión en el Concejo como en los períodos democráticos.

Bajo la misma unilateralidad funcionaron los organismos municipales que se vinculaban a la vivienda social. El Servicio Público de la Vivienda (SPV) fue de las primeras áreas intervenidas bajo la acusación de irregularidades (La Tribuna 1976a). Así, el SPV y la Dirección Provincial de Vivienda y Urbanismo (DPVyU) preservaron sus nombres, pero sus funciones se adaptaron a los propósitos fijados por el Gobierno militar. El primer ente se ocupó de las erradicaciones de los barrios de emergencia,⁹ y el segundo gestionó los planes de vivienda social del Fondo Nacional de Vivienda FONAVI, entre sus nuevas actividades.¹⁰

Algo similar ocurrió con los entes de planificación. Aunque excede a este trabajo explicar el proceso de planificación desarrollista y sus ideales de modernización de la ciudad (Pagnoni 2022; 2023), se subraya la arbitraria recuperación de estos por la intendencia de Cristiani para intervenir el espacio urbano. La PGR¹¹ fue disuelta al asumir el Gobierno militar. Entre otra funciones, la Prefectura desarrollaba el Convenio General Tripartito, que tenía como objetivo la transformación, extensión y regulación de los ferrocarriles en la ciudad y la región (Van Poupulen 2005). De su inconclusión, el Gobierno militar partía para el diagnóstico de las deficiencias en el sistema vial. A pesar de esto, se conservó la dirección de la Comisión Coordinadora Ferroubanística de la PGR, bajo la égida del subsecretario de Obras Pública, el agrimensor Dante Víctor Messa (La Tribuna 1976b). Este organismo se encargaría de gestionar y concretar el cumplimiento de los proyectos desarrollistas aun no

⁹ Municipalidad de Rosario. “Ordenanza Municipal 2740 de 1980 (27 de noviembre). Por la cual el Servicio Público de la Vivienda acentuará su accionar en la erradicación de viviendas precarias y barrios de emergencia”.

¹⁰ Poder Ejecutivo Nacional (PEN) “Ley Nacional 21.581 de 1977 (23 de mayo). Por la cual se crea el Fondo Nacional de la Vivienda. Órganos de aplicación. Recurso. Normas varias”. Boletín Nacional. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-21581-30932>

¹¹ Entre 1969-1976, este organismo intermedio entre la planificación local y la provincial se encargó de cumplir las metas de la Comisión Nacional de Desarrollo (CONADE). Asimismo, se ocupaba de la planificación de la ciudad y su área de influencia, administrando la ejecución del *Plan Regulador*. Rosario: Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la Ciudad de Rosario, 1968.

realizados, como el Plan Regulador (1968), el Acceso Sur al Nuevo Puerto Rosario y Plan de Reestructuración Ferrourbanística, continuando desde el estado actual en que se encontraban sus obras o iniciándolas.

Con estas medidas, la intendencia de Cristiani desarmó los entes de planificación que compartían la jurisdicción local, provincial y nacional, concentrando sus acciones en el ámbito local. En un trabajo de balance escrito por el arquitecto Oscar Enrique Mongsfeld en 1983 (1994), se detallaba el cambio de organización de la Comisión Coordinadora Ferrourbanística, donde comenzaron a primar los acuerdos independientes de acciones inconexas con organismos provinciales y nacionales. Aún sin la brutalidad y la fuerza intempestiva que la dictadura empleó en muchas otras las dimensiones de la vida social, este modo interjurisdiccional de concebir el espacio urbano rosarino fue, también, cooptado.

Además, el mismo arquitecto explica que el Gobierno militar recuperó, por separado, muchas obras proyectadas en “abierto trasgresión al Plan Regulador (1968)” (Mongsfeld 1994, 27). En este sentido, se plantea que la intendencia de Cristiani inhabilitó los mecanismos y las herramientas de la planificación de la etapa anterior, articulada a través de la codependencia jurisdiccional y sus instancias democráticas de discusión y negociación en el Concejo Municipal, pero no las ideas de cómo transformar el espacio urbano que sus expertos habían proyectado. Como en otros gobiernos autoritarios, la relación de la intendencia con el Plan Regulador (1968) estuvo marcada por una orientación pragmática y una vigencia selectiva del proyecto, destruyendo su visión de aplicación sobre la totalidad de la trama urbana. En esta línea, la discusión sobre la proyección de las obras se limitaba al intercambio de los técnicos e ingenieros, los actores del gobierno, y las empresas constructoras.

Este (re)ordenamiento de las dependencias municipales, no impidió que el Gobierno militar interviniera la ciudad con intensidades y modulaciones diferentes. Más que planificar o proyectar, la dictadura se caracterizó por materializar en el espacio urbano un conjunto de

ideas acerca de la modernización de la trama urbana, en una especie de “inercia desarrollista” (Fernández 2020, 10), discutidas y acordadas por las intendencias anteriores en el Plan Regulador (1968) y la gestión de la PGR. En este marco, la intendencia de Cristiani proponía una modernización funcionalista, tecnocrática y autoritaria para la transformación del espacio urbano (Roldán 2007).

Así, se identifican diferentes intensidades y modulación de intervención urbana de la intendencia militar. En primer lugar, se optó por legitimar las intervenciones menores —limpieza, zanjeo, mejorado de calles— a través de diversas instancias publicitarias y una relación de proximidad y diálogo con distintos grupos y sectores de interés —vecinales, asociaciones, empresas, corporaciones—. El intendente Cristiani presentaba su mandato como una conducción firme e indispensable para llevar a buen término un desarrollo racional, limpio y ordenado de la ciudad. En segundo lugar, estos llamamientos al funcionalismo y racionalismo administrativo y tecnocrático no ocultaban otras formas autoritarias de intervención como las distintas obras por el Mundial de 1978. Así, la producción de infraestructuras vial, el desarrollo de edificios, e incluso las obras de hermoseamiento quedaron capturados por las gramáticas de la destrucción, la creación, la expulsión y la sustitución (Kripfer 2019). Estas acciones urbanas eran difíciles de percibir con intervenciones que se caracterizaron por ser temporalmente coyunturales-eventuales y por estar espacialmente localizadas-fragmentadas. En tercer lugar, el proyecto de ciudad de la dictadura se sintetizó en la mediatización de la proyección del Parque de España en la costanera central (Jajamovich 2012) que condesó el alcance de las políticas urbanas.

La coordinación de estas intervenciones y políticas urbanas, en un principio, correspondía a la Secretaría de Obras Públicas con fuerte presencia en las obras del subsecretario Víctor Messa.¹² Al aproximarse el Mundial, esta secretaría compartía sus intervenciones con la

¹² Según la prensa, sus funciones cesaron en agosto de 1977, luego de un conflicto por los terrenos para construir el acceso al estadio mundialista de “Rosario Central”.

subsecretaría de Planeamiento,¹³ dependiente de la Intendencia Municipal (PLANA 1978). Esta dependencia, creada en abril de 1977, era dirigida por el Ingeniero Juan Carlos Gurmendi, y se ocupaba de “la definición de los objetivos, políticas y planes municipales para el mediano y largo plazo en el desarrollo urbano”.¹⁴ Dada las múltiples obras de diversas escalas, accesos a la ciudad y estadio mundialista, con participación de la jurisdicción nacional y provincial para el Mundial de 1978, la Subsecretaría de Planeamiento participó activamente en esas intervenciones. Asimismo, desde septiembre de 1977, la Secretaría de Obras Públicas quedó bajo la dirección del ingeniero Vicente Laraja y el subsecretario arquitecto Guillermo Fontanarrosa. La continuidad de estos tres funcionarios durante toda la intendencia de Cristiani coincidió con la coordinación conjunta las intervenciones urbanas presentadas a continuación.

T2 Materialización: obras viales e infraestructura urbana

El intendente Cristiani consideraba que las intervenciones de acondicionamiento y mejoramiento urbano para el Mundial eran la ocasión para mostrar el desarrollo de la segunda ciudad del país ante el mundo (El País en la Noticia 3 de marzo de 1978c). En este sentido, las obras viales que financió el evento internacional se alineaban con los objetivos del Gobierno autoritario de aportar una solución a los problemas circulatorios de la ciudad. Asimismo, y con una escala mucho menor, la respuesta a esta problemática urbana parecía inspirada en el proyecto de las autopistas de acceso a la capital nacional, donde el funcionalismo urbanístico

¹³ Aunque en ningún momento aparece una vinculación explícita o referencia de la subsecretaría al Ministerio de Planeamiento, cabe considerar que este fue creado por el presidente Videla en agosto de 1976. Además, el general Ramón Genaro Díaz Bessone, comandante del II Cuerpo del Ejército, con sede en Rosario, era su ministro. Díaz Bessone formaba parte de un grupo del Ejército, “los duros”, ligados estrictamente a la represión y la “lucha antsubversiva”. Esta facción pugnaba por imponer su “Proyecto Nacional” con una visión corporativista y nacionalista contra la política económica liberal que el gobierno militar llevaba adelante desde el Ministerio de Economía, mostrando las contradicciones ideológicas al interior del gobierno de la dictadura. Asimismo, para 1978 el Ministerio de Planeamiento perdió centralidad y, sucesivamente, los generales “duros” fueron pasados a retiro. Para un análisis detallado del Ministerio de Planeamiento, ver Canelo (2008).

¹⁴ Municipalidad de Rosario. “Decreto Municipal 3163 de 1977 (20 de abril). Por la cual se creó la Subsecretaría de Planeamiento con directa dependencia de la Intendencia Municipal”.

se había puesto al servicio de la eficacia de la circulación vehicular (Fernández 2020; Oszlak 2017).

En su dimensión circulatoria, estas intervenciones estructurales menores se dividieron en tres sectores urbanos (figura 1). En la zona norte, se renovó el ingreso a la ciudad con la repavimentación, colocación de carteles y luminarias de Boulevard Roundeau hasta la conexión con Boulevard Avellaneda. A partir de allí, se construyó una conexión vial con el Estadio de Rosario Central y el Parque Alem sobre la costanera, considerado el primer tramo del Paseo Ribereño. En la zona oeste, además de repavimentar varios accesos a la ciudad para mejorar la llegada a la sede mundialista, se optimizó el ingreso al centro de la ciudad desde el Aeropuerto de Fisherton. Esta mejora de la conexión con la terminal de transporte aéreo —también se acondicionó y embelleció la estación de colectivos “Mariano Moreno”— implicó la ampliación de la Avenida Sorrento —zona noroeste—, posibilitando una mayor rapidez en el viaje a Buenos Aires. En el último sector, la zona sur, se sumó otra obra para facilitar el contacto con la capital nacional al inaugurar la autopista Rosario-San Nicolás —actual autopista Rosario-Buenos Aires—. Como parte de la construcción de esta vía rápida, el ingreso a la ciudad por el sur se trasladó de la calle Ovidio Lagos al Boulevard Oroño que fue repavimentado y acondicionado para el ensamble de acceso con Buenos Aires.

Figura 1 Mapa de las obras finalizadas para el Mundial de 1978

Fuente: elaboración según *La Tribuna* 3 de noviembre de 1977.

Como proponía el intendente de facto, las obras públicas eran el testimonio de la realización del célebre acontecimiento (El País en la Noticia 1978g), cuya indiscutible evidencia era el edificio construido para el Centro de Prensa que se transformó en el Centro Cultural “Bernardino Rivadavia” —actual Fontanarrosa—. Esta obra, ejemplo de los mejores recursos del modernismo arquitectónico, se emplazaba en la Plaza Pinasco (figura 1) para

conectarse con la recién inaugurada e iluminada peatonal San Martín, modernizando el centro histórico (El País en la Noticia 1978e; 1978f). Sin embargo, no solo la concreción de estas mejoras urbanas era testimonio de los cambios que el evento deportivo internacional materializó en la ciudad, sino que otorgó los suficientes antecedentes para la creación de la Secretaría de Planeamiento,¹⁵ cuya jerarquización ascendió al ingeniero Gurmendi al puesto de secretario.¹⁶

La principal función de la Subsecretaría de Planeamiento había sido “la coordinación y el desarrollo de los objetivos y políticas generales de corto plazo con las otras cinco Secretarías que conformaban el Municipio” (PLANA 1978, 3). Además de su relación con la Secretaría de Obras Públicas para los mencionados desarrollos urbanos, la remodelación como Hospital de Emergencias del “Clemente Álvarez” en las vísperas de Mundial, junto a la Secretaría de Salud Pública, reafirmaba ese rol que la había convertido en una nueva secretaria (La Tribuna 1977f). No obstante, el Decreto Municipal No. 7353 ampliaba sus incumbencias, sumando “las funciones de asesoramiento, enlace y coordinación entre la Intendencia, Secretarías Municipales y Entes Nacionales, Provinciales y Municipales, según disponga el intendente”. Así, su creación respondía a la necesidad de concretar en “etapas accesibles” el Plan Regulador (1968) y otros planes básicos (Decreto No. 7353). Con este nuevo rol, la Secretaría de Planeamiento participó de la ejecución de un conjunto de obras infraestructurales que se materializaron y proyectaron en la urbe, una vez acallados los festejos por el triunfo nacional en la Copa Mundial de Fútbol de 1978.

De modo casi simétrico, estas obras continuaron con el Acceso Norte-Paseo Ribereño y la construcción del Acceso Sur-Terminal Puerto Rosario. El enlace Avellaneda-Parque Alem se transformó en la primera parte del Paseo Ribereño Norte; y el Acceso Sur a la ciudad,

¹⁵ Municipalidad de Rosario. “Decreto Municipal 7353 de 1978 (1 de junio). Por el cual se jerarquiza a la Subsecretaría de Planeamiento como Secretaría para facilitar su accionar, tanto dentro como fuera del ámbito municipal”.

¹⁶ Municipalidad de Rosario. “Decreto Municipal 7354 de 1978 (1 de junio), Por el cual se designa al señor Ingeniero Don Juan Carlos Gurmendi para ocupar el cargo de Secretario de Planeamiento.

continuando el trazado del Boulevard Oroño como avenida de ingreso a la ciudad por la autopista Rosario-San Nicolás, se enlazó a la Avenida Circunvalación y sus accesos rápidos por la zona sur. Allí, se emplazaba el área reservada al nuevo puerto —espacio logístico-productivo—. Mientras en la zona norte, se ubicaba el área balnearia y el estadio mundialista de Rosario Central —recreativo-deportiva—.

La construcción del Acceso Norte a la ciudad implicó la continuación del Paseo Ribereño. Esta obra concretada durante el Mundial generó un enlace que prolongaba el trazado de la Avenida Avellaneda hasta la parte de atrás del Club Regatas, afectando terrenos de esta institución, y abriéndose paso por el frente del Club Rosario Central sobre la costanera para desembocar en Parque Alem (La Tribuna 1977b). Desde su ejecución, el espacio costero combinó un trazado paisajístico, recreativo y balneario, transformándose en un verdadero balcón al río Paraná. Con su culminación, en abril de 1978, el paseo ribereño se distinguió por el diseño acaracolado en blanco y negro de sus aceras, similares a los bordes de las playas de Copacabana en Río de Janeiro. Estas huellas urbanísticas se combinaron con dispositivos de contemplación visual como los espigones, entre los que se destacó el Maciel, y los miradores-balcones al río para subrayar la funcionalidad recreativa de la costanera norte y enmarcar el paisaje fluvial.

Asimismo, la continuación del trazado vial del Acceso Norte-Paseo Ribereño justificó la partida del presupuesto provincial destinada a este fin y administrada por el Ministerio de Obras Públicas de Santa Fe que coordinó las tareas de construcción con la Secretaria Municipal de Obras Públicas y la de Planificación. Esta renovación urbana proyectaba la construcción de un puente sobre arroyo Ludueña para posibilitar la autovía de doble mano que avanzaría hasta la bajada Puccio, donde se realizarían trabajos de repavimentación, representado en negro (figura 2).

Figura 2 Acceso Ribereño Norte - Tramo 1
Fuente: elaboración según Vivienda 1981a.

Desde la Municipalidad, este avance en favor de una mejor conexión entre Avenida Avellaneda y el Balneario La Florida, pasando por el Parque Alem, o en sentido contrario, se imaginaba como una ampliación de la extraordinaria visual paisajística en la costanera que ya había mostrado el “Paseo Ribereño” (figura 3) (El País en la Noticia 1978a).

Figura 3. Croquis del Paseo Ribereño - Tramo 1. Acceso Norte

Fuente: Vivienda 1979.

Las obras del Acceso Norte-Paseo Ribereño empezaron, recién, en abril de 1980. El trazado de la autovía de doble mano se disponía desde el parque hasta la Avenida Circunvalación con una extensión de casi 5 kilómetros, divididos en cuatro tramos (Vivienda 1979). Sin embargo, en abril de 1981, antes que el capitán Cristiani fuera reemplazado por el nuevo intendente, Alberto Natale, solo llegaron a completarse los dos primeros tramos que se inauguraron a fin de ese año (figura 2). En el otro extremo de la costanera, el Acceso Sur-Terminal Puerto Rosario se imaginaba como la obra destinada a reactivar la economía regional. Este proyecto también se promocionaba como parte del espíritu de modernización infraestructural, pero se dirigía al futuro económico de la ciudad y la región (El País en la Noticia 1978d). Esta autopista de doble mano, último tramo de la Avenida Circunvalación, correría paralela al espacio urbano destinado para el Nuevo Puerto Rosario, proyectado por el Plan Regulador (1968), que había comenzado su traslado desde la zona central de la costanera (Pagnoni 2022). El acceso proyectaba una autopista de entrada a la ciudad —continuación de la ruta no. 9— que se construyó a lo largo de la Avenida Belgrano, sobre la barranca del río Paraná. Con una moderna infraestructura, sus calzadas están destinadas al tránsito pesado y liviano, aunque el principal objetivo era la circulación fluida de camiones y vagones para el transporte y posterior exportación de los granos.

Desde su dimensión económica-regional, el Acceso Sur al Puerto era una obra de tales dimensiones que involucró a reparticiones nacionales, provinciales y municipales y requirió el apoyo técnico desde distintos enfoques y escalas. Así, se sumaron durante su ejecución la Administración Nacional de Puertos, la Junta Nacional de Granos, la Dirección Nacional de Vialidad, la empresa Ferrocarriles Argentinos y la Dirección Nacional de Construcción de Elevadores de Granos. Estas dependencias estatales se concentraron para tal fin, argumentando que el Puerto Rosario había alcanzado un alto grado de modernidad y todos los elementos para operar con asombrosa rapidez en la recepción de las cargas y en el despacho de los embarques. Por ello, correspondía a la Gobernación de la provincia y a la Municipalidad de Rosario gestionar la licitación de todas las obras proyectadas con mediación de la Secretaría de Obras Públicas y la de Planeamiento (El País en la Noticia 1978d).

Las mismas comenzaron en 1979, componiendo una autopista con un moderno trazado que arranca en el Arroyo Saladillo al Sur y penetra en la ciudad hasta conectarse con la Avenida Belgrano, pasando Boulevard 27 de febrero, aproximadamente 4 kilómetros. Las calzadas centrales, preparadas para soportar el tránsito de los camiones cerealeros, se complementan con dos calzadas menores para el tránsito secundario. A lo largo del trayecto, también, se construyeron dos puentes sobre el arroyo Saladillo, Brazo Norte y Brazo Sur, ilustrados en negro (figura 4). No obstante, la “obra de arte” (Vivienda 1981b, 51) más significativa por sus grandes dimensiones y su funcionalidad técnica es el puente de hormigón armado que cruza el Brazo Sur del Saladillo que se ve en proceso de construcción en la figura 5. Como parte de las estructuras de la obra sobre las calles transversales, las vías de ferrocarril, los cursos de agua y las correspondientes ramas de enlace de las calzadas centrales se construyeron cruces a distintos niveles de la Avenida Circunvalación, identificados como 27 de Febrero, Ayola y Uriburu (figura 4).

Figura 4. Acceso Sur al Puerto de Rosario
Fuente: Elaboración según Vivienda 1981b.

Figura 5. Puente sobre el Brazo Sur del Arroyo Saladillo, Acceso Sur- Puerto Rosario

Fuente: Vivienda 1981b.

Cabe aclarar que el Acceso Sur a la ciudad junto a la autopista Rosario-San Nicolás, habilitados durante el Mundial de 1978, corrían casi en paralelo a la autopista sobre el límite oeste de la ciudad y se conectaban con casi todas las arterias que la atravesaban horizontalmente, complementando las rutas de acceso al puerto (Vivienda 1981b). A principios de 1982, cuando el intendente Alberto Natale inauguró el Acceso Sur-Nuevo Puerto Rosario, se recuperó la idea de la modernización y el desarrollo para la ciudad, la región, y la zona sur. Las obras viales de conexión o mejora de los accesos a la ciudad, realizadas durante la Copa Mundial de Fútbol y la construcción de los tramos del Acceso Sur-Puerto Rosario y Acceso Norte-Paseo Ribereño, se alineaban, por lo menos en partes, con la transformación del “Sistema Vial” de la ciudad, proyectada por el Plan Regulador Rosario (1968) y, a vez, destacaban el papel que adquirió la Secretaría de Planeamiento. Como se observa en la figura 6, estas obras viales que parecían concentrar la modernización urbana en la circulación vial se combinaban con las nuevas funciones para su zona central de la costanera o el Anteproyecto del Parque España.

Figura 6. Mapa de ubicación del Parque de España y costanera central

Fuente: elaboración con base en qué fuentes (detallar lo más específico posible)

Proyección: anteproyecto del Parque España y transformación de la costanera

El impulso al anteproyecto del Parque España por el Gobierno del intendente Cristiani y su propuesta para diseñar un espacio verde en la costanera central¹⁷, también se presentó como parte de la transformación de la ciudad. Cabe destacar que, la proyección de estas ideas, personificadas en la visita del arquitecto catalán Oriol Bohigas a la ciudad, introducía ciertas discusiones arquitectónicas del contexto internacional, como la participación de la sociedad

¹⁷ Con cierta familiaridad respecto a lo que años más tarde se llevaría a cabo en la Villa Olímpica de Barcelona (Jajamovich 2012).

en el diseño de los espacios urbanos, en un clima político de restricciones democráticas, donde el debate sobre las problemáticas urbanas, arquitectónicas, teóricas o de cualquier tipo se encontraban seriamente reducidas (Jajamovich 2012).

Sin dejar de contemplar el contexto autoritario, y que el anteproyecto no fue ejecutado durante este período, la proyección del Parque España como espacio verde puso en el centro de la escena urbanística la construcción de un sistema de espacios recreativos de uso público sobre parte de la franja costera, contemplando el traslado definitivo de las instalaciones portuarias al sector sur de la ribera y la conclusión del Acceso Sur Puerto Rosario. El anteproyecto del Parque España preveía la recualificación de las instalaciones portuarias en desuso de la costanera central como espacio recreativo, otorgándole centralidad a esta zona y transformándola en el eje prioritario de intervención urbanística que continúa activa aún en la actualidad (Roldán, Pascual y Vera 2015).

Asimismo, muchos de sus “espacios verdes” se habían perdido en pos de la construcción de viviendas sociales que demandaban cierta urgencia (La Tribuna 1977c; 1977d). Según el informe del estadista e historiador, Wladimir Mikielievich, muchos espacios verdes habían sido cedidos al SPV para la construcción de Planes FONAVI (La Tribuna 1977e). En este marco, el intendente Cristiani abrazó el anteproyecto de Parque España como una obra destinada a ampliar los espacios verdes de la ciudad y proyectar la renovación la costanera como una nueva zona central.

Cuando las primeras ideas acerca del anteproyecto comenzaron a circular, el Subsecretario de Planeamiento, Juan Carlos Gurmendi explicaba que el Parque España ocuparía una superficie cercana a las 6 hectáreas —el espacio público contó con 12 ha— en un predio liberado por la Junta de Nacional de Granos —la barranca del río entre calle Jujuy y Entre Ríos —, junto a los emplazamientos de la Plaza Guernica y Suecia (La Tribuna 1977a).

Cabe subrayar que, para los expertos del PGR, la plaza Guernica¹⁸ ya era el “primer verdadero balcón al río” (figura 6) (Ansaldi, Corea y Pla 1971, 52).

En otra entrevista, el subsecretario de Planeamiento mencionaba que “El proyecto del parque, que una vez remodelado pasará a denominarse España, incluye además [...] la zona baja o portuaria, por lo tanto, el espacio verde será a dos niveles, con detalles arquitectónicos y estéticos de alta envergadura” (El País en la Noticia 1978b). Y destacaba que: “por primera vez una obra de tales características será inaugurada a las riberas mismas del río Paraná, adquiriendo características excepcionales” (El País en la Noticia 1978b).

El proyecto se inició con la firma de un convenio entre el Consulado Español y las autoridades municipales, donde las asociaciones de su colectividad se comprometían a realizar esta obra como un aporte a la ciudad (Jajamovich 2012). A fines de 1977, la Municipalidad había concluido el relevamiento de los datos, mensura, y medición total del terreno. A través del cónsul general de España, los arquitectos Oriol Bohigas y sus socios, Josep Martorell y David Mackay del estudio MBM Arquitectes, recibieron esta información en su país y comenzaron la fase del diseño del anteproyecto. Luego de esto, el consulado quedó a cargo de la ejecución de la obra y los plazos, dejando a la Municipalidad como participante, pero excluyéndola del estatuto de responsable del proyecto (El País en la Noticia 1977).

Con el avance del proyecto, el cónsul general de España en Rosario consideraba que el arquitecto catalán y su estudio necesitarían trabajar en conjunto con un grupo de arquitectos de la ciudad. Entonces, la colaboración del Centro de Arquitectos Rosario (CAR) les brindó asesoría sobre el terreno y acompañar la ejecución de la obra que exigiría una supervisión especializada. El interés de la institución en integrar el equipo del anteproyecto se evidencia en su conexión directa con Bohigas en Barcelona, a través de uno de los miembros del CAR.

¹⁸ Los expertos explicaban que la nueva área de la costera central se proyectaba como una “unidad de diseño”, integrada en su recorrido y diversificada en sus usos (Ansaldi, Corea y Pla 1971).

En efecto, estos arquitectos habían conversado con su par catalán antes de su definitiva aceptación del proyecto. Como sintetiza el siguiente fragmento: “Nosotros invitamos a Bohigas que, en caso de responder afirmativamente a la propuesta de participación en el proyecto del parque, a venir a Argentina y conocer el lugar” (El País en la Noticia 1978b).

La primera visita de Bohigas a Rosario se concretó en mayo de 1979, donde fue recibido por el Secretario de Planeamiento Juan Carlos Gurmendi. Entre otras actividades, el arquitecto organizó sesiones de trabajo con un equipo de arquitectos rosarinos que colaboraban en la tarea de diseño y la visita al lugar donde se construiría el futuro Parque España (La Tribuna 1979a). Sin embargo, su agenda se encontraba un poco más cargada de actividades que estos cinco días de trabajo junto al equipo de profesionales rosarinos. El arquitecto realizó una entrevista personal con el intendente municipal y fue agasajado por las entidades españolas de la ciudad y la provincia en el CAR.

Asimismo, la conferencia de Bohigas sobre la actualidad de la arquitectura europea, informaba acerca del caso catalán y su propio derrotero profesional. Mientras Cataluña atravesaba su transición a la democracia, sus urbanistas desarrollaron un nuevo pensamiento acerca de la arquitectura, vinculado a la crítica intelectual y cultural que transformó muchas concepciones del urbanismo catalán. Entre ellos, Oriol Bohigas fue una figura clave al proponer que la arquitectura debe participar de la vida social y reafirmar la propia identidad de la ciudad. En el anteproyecto del Parque España, Bohigas plasmó algunos conceptos de este planteamiento.

El primero de ellos era la idea de un “parque activo”. Se trataba de inventar un parque para el encuentro del pueblo, “un sitio para comunicarse persona a persona y con el medio geográfico” (La Tribuna 1979b). Esta idea se conectaba con otro aspecto propuesto por Bohigas y las bases del nuevo urbanismo catalán: la “democratización de la arquitectura urbanística” (La Tribuna 1979b). Según su pensamiento, había que incorporar la participación

de la población en las decisiones de la estética y las formas a través de las cuales se diseña y se transforma la ciudad. Por ello, el arquitecto se encontraba entusiasmado con ciertos hallazgos arquitectónicos del predio destinado al Parque España y su eventual aprovechamiento, dentro de los aspectos sociales de la propuesta de urbanismo que difundía. En este sentido, expresaba su deseo de saber qué necesita y qué elige el pueblo de Rosario, para construir en ese lugar privilegiado que sería el Parque España (La Tribuna 1979b).

Asimismo, el arquitecto consideraba que Rosario era una ciudad que debía abrirse hacia su paisaje natural. Esta apertura urbana concitaba otro de los elementos esenciales para el proyecto del parque que era la formulación de un “modelo de apertura al río”, una de las características del espacio destinado al Parque España. En efecto, Bohigas explicaba que “en Rosario hay un aspecto negativo en materia de urbanización y este es, el escaso o nulo sentido del aprovechamiento visual que se ha tenido de ese magnífico río” (La Tribuna 1979b). En el recorrido por las instalaciones del antiguo Puerto y los espacios intersticiales de la ribera, Bohigas destacó la presencia de una especie de ciudad subterránea con enredados túneles y laberintos, restos de la actividad portuaria, que ofrecían múltiples posibilidades de aprovechamiento. El arquitecto recurrió a la misma observación para pensar en las viejas instalaciones del ferrocarril, como la casilla de operaciones de cambios de vías o la torre del reloj de Rosario Central. Según Bohigas, estos elementos antiguos por su valor identitario debían ser conservados o reutilizados en el proyecto. Entre sus declaraciones, consideraba que estos hallazgos colaboraban a la inspiración del diseño del Parque de España (La Tribuna 1979b).

En 1980, Bohigas y Martorell volvieron a Rosario para presentar el anteproyecto definitivo en la Municipalidad (La Tribuna 1980a). En los bocetos del parque el espacio recreativo presenta un gran sector con una zona ajardinada, construido como la transición de la ciudad de Rosario al río Paraná (figuras 4 y 5). El parque, a la vez, componía verticalmente

tres sectores que rescataban diferentes aspectos para el desarrollo de la vida colectiva de los rosarinos (figura 7).

Figura 7. Bocetos del Parque España. Representación de sus tres sectores verticales, presentados por el Estudio MBM Arquitectures
Fuente: La Tribuna 1980a.

En el sector este se centran actividades culturales, destacando sus evocaciones a las significaciones conmemorativas, mientras, el sector central se destinaría a ferias y exposiciones temporales, y el sector oeste, en el que predomina las funciones de ocio y diversión, la conexión río-ciudad. Desde el sector este, predominaban tres elementos específicos: el edificio del Centro Cultural Hispania a nivel muelle, cuya cubierta se integraba al parque como una curada formalizada al paseo de las palmeras (figura 8). Este sendero-itinerario monumental utilizaría los jardines y a su alrededor se instalaría una serie de pequeños monumentos en homenaje a los grandes nombres de la cultura española (La Tribuna 1980a).

Figuras 8. Paseo de las palmeras, sector superior. Bocetos del Parque España presentados por el Estudio MBM Arquitectes
Fuente: La Tribuna 1980a.

Con el retorno democrático, la Municipalidad y su Secretaria de Planeamiento Urbano se enfocaron en muchas de las renovadas ideas que había dejado el intercambio con el arquitecto catalán para el anteproyecto del Parque España (Robles 2014; Roldán y Godoy 2020). A pesar de las distintas dilaciones, el Parque de España se inauguró en 1992. Esta fecha de concreción de la obra ya circulaba a fines de 1981, cuando el intendente Natale gobernaba la ciudad, ante el todavía no tan claro ocaso de la dictadura (La Tribuna 1981b). En este contexto, se presentó en el CAR una exposición con maquetas del futuro Parque España. Allí, sobresalió como principal disertante el arquitecto Horacio Quiroga, quien se destacó posteriormente como asesor de las obras del parque. La presentación de Quiroga expuso los

siguientes temas: “Las áreas verdes de la ciudad. Pasado y presente; El Parque de España en ese sistema; Importancia del Parque; y Aspectos generales del anteproyecto de Martorell, Bohigas y Mackay” (La Tribuna 1981b).

Desde su dimensión arquitectónica, el proyecto no se basaba en un plan global y abstracto ni para la totalidad de la ribera, o de la ciudad. Esta era su principal diferencia con el Plan Regulador Rosario (1968) que era su antecedente más próximo. Por el contrario, el anteproyecto se restringía a una parte específica de la trama urbana (Jajamovich 2012). La propuesta del Parque España se centraba en el diseño urbano innovador, esperando que esta intervención se replicara en otros sectores de la costanera. Esto demostraba que las modulaciones de intervención urbana del Gobierno militar habían sido tan fragmentarias como este proyecto para un gran parque en la costanera central. Sin embargo, al final de la intendencia de Cristiani, se realizó un enorme esfuerzo por mostrar un plan común para el desarrollo urbano de la ciudad, plasmado en el PLANA (1980). En esta dirección, durante su último día en funciones, el intendente realizó un acto simbólico, donde acompañado del cónsul español en Rosario y a las principales autoridades locales se descubrió una placa para dar comienzo a las obras en el terreno del Parque España (La Tribuna 1981a).

T2 Balance: el PLANA y la intervención autoritaria para la modernización urbana

El Plan Básico de Acción Pública para el Progreso de Rosario (PLANA 1980) fue presentado y leído por el intendente Cristiani a fines de octubre de 1980 (La Capital 1980a). Ese mismo mes, la Junta Militar designó al general Roberto Viola como presidente de la nación a partir de marzo 1981. Como parte del intento de apertura política del nuevo mandatario, la intendencia de Rosario pasó a manos de un civil, el abogado Alberto Natale (Águila 2023). Informado sobre el final de sus funciones, Cristiani presentó el PLANA 1980 con la intención de dejar un legado acerca de su “quehacer de la ciudad” (La Capital 1980a).

El documento comienza con un prólogo de presentación y la descripción de la labor de las seis secretarías municipales: Gobierno y Cultura, Hacienda y Administración, Obras Públicas, Servicios Públicos, Salud Pública y Asistencia Social, y Planificación. A continuación, se destaca entre sus primeros puntos las obras infraestructurales en ejecución, como la próxima finalización del Acceso Norte- Paseo Ribereño (La Tribuna 1980b). Entre los 49 puntos que desarrolla, no solo se encontraban las obras realizadas en el espacio urbano, sino también las intervenciones en distintas instituciones a cargo del municipio, como escuelas, hospitales, museo, espacios verdes, entre otras. A diferencia de los elementos propositivos de todo proyecto de planificación, el PLANA 1980 es un intermedio entre un balance de acciones y un instructivo para no dilapidar los logros del Gobierno municipal militar. En cada uno de sus puntos se explicaba cómo habían encontrado el área en marzo de 1976, qué medidas tomaron para mejorar sus funciones y cuáles eran las expectativas u objetivos a cumplir en el futuro. En las propias palabras de Cristiani: “Marzo de 1981 no nos debe sorprender, nos debe encontrar preparados y por lo menos con un plan que exprese las aspiraciones de la ciudad” (La Tribuna 1980b).

A diferencia de los libros de propaganda sobre la intendencia de Cacciatore en la ciudad de Buenos Aires en el mismo momento (Fernández, 2020), la ausencia de una publicación oficial del PLANA 1980 disminuyó su valor como el gran proyecto de transformación para la ciudad que Cristiani afirmaba darle (La Tribuna 1980c). Más allá de esto, y considerando que el documento requiere un análisis profundo de cada uno de los puntos que desarrolla, el PLANA 1980 destaca algunos hitos importantes con relación a las políticas e intervenciones urbanas. Entre ellos, la Secretaría de Planeamiento aparece como un órgano de estudio, enlace y coordinación de las intervenciones urbanas. Esta dependencia tenía la función de supervisión para asegurar la revisión de los objetivos y las políticas municipales y el desarrollo de los planes básicos en vigencia —Plan Regulador de 1968,

Código Urbano, Plan de Preservación del Ecosistema, Plan de Transporte— (La Tribuna 1980d; 1980e). En este sentido, las autoridades municipales impusieron este sistema de planeamiento para guiar a los funcionarios en la tarea de apreciar y resolver los problemas que se presentaba cada situación municipal (La Capital 1980b).

En esa senda, las primeras obras que aparecen descritas en el PLANA son las obras viales, el Acceso Norte-Paseo Ribereño y el Acceso Sur-Puerto. En el documento, la finalización de su edificación se enlazaba al avance de otros dos proyectos de infraestructura que era necesario continuar para lograr la modernización vial (La Tribuna 1980f; 1980g). La primera obra era la continuación de la Avenida Circunvalación (figura 1),¹⁹ detenida en calle Córdoba desde 1973 por la construcción del desagüe emisario 9 a la misma altura, en el sector oeste (La Tribuna 1980i). La segunda obra era la construcción del Centro Universitario Rosario (CUR), una obra edilicia educativa bastante avanzada en ese momento que había posibilitado la erradicación de las villas en ese espacio y sobre la ribera próxima (Pagnoni 2023). Sin detenernos en el desarrollo del CUR, se observa que estas acciones permitirían la construcción del ingreso al Puerto y la finalización del Acceso Sur-Puerto Rosario sobre la Avenida 27 de febrero. Este espacio, indicado con un punto amarillo en figura 1, a la vez, enlazaba el Acceso Sur-Puerto Rosario a la zona central de la ciudad por la costanera (La Tribuna 1980g). Asimismo, el PLANA esperaba que a través de alguna licitación, adjudicación o presupuestos se concluyeran los tramos restantes entre la Bajada Puccio y la Avenida Circunvalación del Acceso Nortes-Paseo Ribereño, detallados en línea de putos en la figura 1 (La Tribuna 1980h).

Aunque con una menor extensión que las obras de infraestructura vial, otro punto recuperado por el PLANA (1980) eran los Espacios Verdes. En el documento, el Municipio detallaba su preocupación por la extensión de los mismos en toda la ciudad (La Tribuna

¹⁹ La Avenida Circunvalación es una autovía de doblemano que rodea a la ciudad de norte a sur, al oeste del río Paraná, generando un acceso rápido a la ciudad y conectándola con varias rutas provinciales y nacionales.

1980i). Ante estas propuestas de cuidado e incorporación de nuevos espacios verdes, el anteproyecto del Parque España se consideraba un valioso proyecto y una obra monumental. El espacio se describía como un gran sector con zona ajardinada que construiría la transición de la ciudad al río Paraná. Quizás, en esa zona de contacto radiquen los efectos urbanístico-culturales que el Parque España ha irradiado, y continúa irradiando, sobre la planificación urbana rosarina y la transformación de su costanera en una nueva centralidad.

Conclusiones

El presente artículo analizó las intervenciones que el Gobierno municipal de la última dictadura cívico-militar desplegó sobre la trama urbana de la ciudad de Rosario con distintas modulaciones e intensidades. Sin abarcar una escala totalitaria de la planificación como habían propuesto el Plan Regulador (1968) y la PGR, las aparentemente puntuales políticas urbanas de la dictadura y sus ingenieros dejaron una huella material profunda en la urbe. Lejos de los planes sistemáticos o las políticas de consenso social, la modernización urbana estaba suturada por un afán de borrar para hacer aparecer; de destruir para crear ciertas materialidades sobre las que el Gobierno dictatorial ensayó el montaje de nuevos ideales simbólicos.

En este camino, la designación de la ciudad como subse de la Copa Mundial de Fútbol en 1978 se convirtió en un catalizador de recursos que concretó un conjunto mejoras viales y edilicias. Asimismo, este evento imprimió ciertos cambios en la organización de la intendencia de Cristiani que, junto con la redacción de un Plan Básico de Acción (PLANA 1978), creó la Secretaría de Planeamiento, encargada de los proyectos del desarrollo urbano a mediano y largo plazo. Entre estas acciones, se concretó el Acceso Norte-Paseo Ribereño y Acceso Sur- Puerto Rosario, grandes obras de infraestructura, destinadas a mejorar la circulación vial y sectorizar la funcionalidad recreativa y productiva de la costanera. Así, con pequeñas y medianas intervenciones como las mejoras viales y edilicias para el Mundial de

1978, y las grandes obras de acceso a la urbe y sus más de 6 kilómetros de autovía, el Gobierno municipal de la dictadura ensambló los cimientos de un corredor paralelo al río.

Estas obras se combinaron con el impulso al anteproyecto del Parque España y su propuesta para extender los espacios verdes en la costanera central. Si bien, aún se visualizaba intermitente, los próximos gobiernos democráticos concluirían las conexiones del corredor vial de la costanera y valorizarían la visual ribereña con espacios verdes, como el Paseo Ribereño en la zona norte, a los que se sumarían otros, como el Parque España una vez concluido.

Con matices y desvíos, el Plan Básico de Acción Pública para el Progreso de Rosario (PLANA 1980) reúne el accionar del Gobierno militar, ordenando sus ideas y prioridades en cuestiones como la situación urbana, analizada aquí. En esta dimensión, la concentración de sus acciones urbanas sobre la costanera repercutió en el ordenamiento territorial de la ciudad. Ante la relevancia que adquirió la franja costera, una nueva centralidad urbana se ubicó paulatinamente en su límite este sobre el río Paraná.

Desde los estudios urbanos críticos, se considera que esta modificación en el ordenamiento territorial es, quizá, la mayor huella que las intervenciones autoritarias dejaron en el espacio urbano rosarino. Asimismo, este estudio resulta clave para la renovación de los trabajos de historia local rosarina de la última dictadura militar que incluyan nuevas perspectivas de indagación. Por la misma senda, se enfoca en profundizar las investigaciones acerca de la materialización de lo político en lo urbano, realizando un aporte historiográfico al estudio del ejercicio de la autoridad militar en contextos locales. Pero, también, proyecta colaborar con las investigaciones comparadas sobre los cambios en el ordenamiento territorial que las intervenciones urbanas militares dejaron en otras ciudades de América Latina.

Referencias

Águila, Gabriela. *Dictadura, represión y sociedad en Rosario, 1976/1983. Un estudio sobre la represión y los comportamientos y actitudes sociales en dictadura*. Buenos Aires: Prometeo, 2008.

Águila, Gabriela. “El régimen militar entre la represión y el consenso. Intendencia del capitán Cristiani y las asociaciones vecinales, Rosario 1976-1981”, *Anuario IHES* 34, no. 1 (2019): 123-144. <https://ojs2.fch.unicen.edu.ar/ojs-3.1.0/index.php/anuario-ies/article/view/374/>

Águila, Gabriela. *Historia de la última dictadura militar. Argentina, 1976-1983*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2023.

Almandoz, Arturo, Macarena Ibarra, Macarena, eds. *Enmarcando la ciudad planificada en América Latina, 1940-1980. Desarrollo, territorio y planes sectoriales*. Santiago de Chile: RIL Editores, 2024.

Ansaldi, María Delia, Mario Corea, y Delia Pla. *Análisis preliminar de la estructura física del Área Metropolitana de Rosario. Cuadernos de Trabajo 9*. Rosario: Facultad de Arquitectura - CID, 1971.

Canelo, Paula. *El proceso en su laberinto. La interna militar de Videla a Bignone*. Buenos Aires: Colihue, 2008.

Canelo, Paula. “Los efectos del poder tripartito: la balcanización del gabinete nacional durante la última dictadura militar argentina”. *Prohistoria* 17 (2012): 129-150. https://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1851-95042012000100006&script=sci_abstract

Canelo, Paula. “La importancia del nivel municipal para la última dictadura militar argentina: un estudio a través de sus documentos reservados y secretos (1976-1983)”. *Historia (Santiago)* 48, no. 2 (2015): 405-434. https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-71942015000200001&script=sci_abstract

El País en la Noticia. “Pavimentación y Parque España”. 24 de diciembre de 1977.

El País en la Noticia. “El Paseo Ribereño incluido en el presupuesto provincial”, 16 de febrero de 1978a.

El País en la Noticia. “Esto será convertido en el Parque España”. 19 de febrero de 1978b.

El País en la Noticia. “El Centro Cultural Bernardino Rivadavia”. 3 de marzo de 1978c.

El País en la Noticia. “Una obra prioritaria para la reactivación de la economía regional: el Acceso Sur a Puerto”. 5 de marzo de 1978d.

El País en la Noticia. “Centro de Prensa”. 7 de mayo de 1978e.

El País en la Noticia. “Peatonal San Martín”. 28 de mayo de 1978f.

El País en la Noticia. “Para referirse a su gestión habló el intendente Cristiani”. 28 de junio de 1978g.

Fernández, Leonardo. *La muralla verde. Urbanismo y ecología en tiempos de dictadura militar en el Gran Buenos Aires: 1997-1983*. Los Polvorines: Universidad de General Sarmiento, 2020.

Harvey, David. “La libertad en la ciudad”. *Antípoda*, no. 7 (2008): 15-29.

Jajamovich, Guillermo. “De parque España a Puerto Madero. Proyectos urbanos y gestión entre Argentina y España”. En *Grandes proyectos urbanos. Miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasileña*, compilado por Beatriz Cuenya, Pedro Novais y Carlos Vainer, 119-144. Buenos Aires: Editorial Café de las Ciudades, 2012.

Kripfer, Stefan. “Demolición y contrarrevolución: la renovación urbana en la región parisina”. En *Habitar(es) en el siglo XXI: materialidades, moviidades y compartires*, coordinado por Julieta Barada, Emilia Mosso y Diego Roldán, 139-186 Rosario: Universidad Nacional de Rosario, 2019.

La Capital. “Presentación del Plan de Acción para la ciudad”. 28 de octubre de 1980a.

La Capital. “Expusieron bases para el progreso de nuestra ciudad”. 29 de octubre de 1980b.

La Tribuna. “Intervención al Servicio Público de la Vivienda y otras medidas municipales”. 30 de marzo de 1976a.

La Tribuna. “Asumió Cristiani la intendencia”. 26 de abril de 1976b.

La Tribuna. “El Secretario Privado del Intendentes”. 27 de abril de 1976c.

La Tribuna. “El miércoles 12 asumirá los nuevos secretarios municipales”. 5 de mayo de 1976d.

La Tribuna “Sobre aspectos vitales para el Mundial 78, se informó”, 30 de julio de 1976e.

La Tribuna. “La Junta Nacional de Granos cedió a la Municipalidad un terreno para plaza pública”. 15 de febrero de 1977a.

La Tribuna. “La subsede en peligro por el “caso Regatas”. 18 de julio de 1977b.

La Tribuna. “El urticante problema de los espacios verdes”, 13 de septiembre de 1977c

La Tribuna. “Ampliarán los espacios verdes”. 6 de octubre de 1977d.

La Tribuna. “A propósito de los espacios verdes”. 25 de octubre de 1977e.

La Tribuna. “Hospital de Emergencia”. 4 de noviembre de 1977f.

La Tribuna. “Llega a nuestra ciudad el arquitecto que diseñará el futuro Parque España”. 4 de mayo de 1979a.

La Tribuna. “Un modelo de apertura al río proyectará Bohigas”. 17 de mayo de 1979b.

- La Tribuna. “Parque España: se terminó el proyecto”. 16 de julio de 1980a.
- La Tribuna. “Plan Básico para Rosario”. 30 de octubre de 1980b.
- La Tribuna. “El Plan Rosario”. 1 de noviembre de 1980c.
- La Tribuna. “Secretaría de Planeamiento”. 7 de noviembre de 1980d.
- La Tribuna. “Secretaria de Planeamiento (continuación)”. 8 de noviembre de 1980e.
- La Tribuna. “Obras del Acceso Sur”. 11 de noviembre de 1980f.
- La Tribuna. “Acceso Sur a Puerto”. 12 de noviembre de 1980g.
- La Tribuna. “Acceso Ribereño Norte”. 13 de noviembre de 1980h.
- La Tribuna. “Espacios verdes, parques, plazas y paseos públicos”. 14 de noviembre de 1980i.
- La Tribuna. “El Parque España es un acto de fé”, dijo el Ing. Gurmendi”. 15 de abril de 1981a.
- La Tribuna. “El Parque de España en Rosario”. 5 de noviembre de 1981b.
- Leal-Neves, Deborah Regina. “O Minhocão como expressão autoritária em São Pablo”. *Clepsidra - Revista Interdisciplinaria de Estudios sobre Memoria* 5, no. 9 (2018): 52-67. <https://revistas.ides.org.ar/clepsidra/article/view/363>
- Lefebvre, Henri. *El derecho a la ciudad*. Madrid: Capitán Swing (2014).
- Luciani, Laura. “La ciudad en orden. El diario *La Capital* frente a la gestión municipal de Rosario en dictadura (1976-1983)”. En *ReHiMe | Red de Historia de los Medios. Dossier 07. La prensa periódica provincial durante la última dictadura militar argentina (1976-1983)*. Rosario: Universidad Nacional de Rosario, 2014. <https://rehip.unr.edu.ar/items/963772b1-6443-46f5-950f-c3e8148117dd>
- Plan Regulador*. Rosario: Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la Ciudad de Rosario, 1968.
- Menazzi, Luján. “La producción de ciudad en contextos autoritarios: algunas reflexiones a partir del caso de Buenos Aires”. *Contenciosa*, no. 13 (2023): e0032. <https://doi.org/10.14409/rc.2023.13.e0032>
- Menazzi, Luján y Guillermo Jajamovich, comps. *Saberes urbanos: profesionales, técnicos, funcionarios y agencias estatales en la producción de la ciudad*. Buenos Aires: Teseo, 2019.
- Mongsfeld, Oscar. *El área metropolitana de Rosario y el Pago de los Arroyos*. Rosario: Asociación Empresaria de Rosario, 1994.
- Oszlak, Oscar. *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Buenos Aires: Eduntref, 2017.

Pagnoni, Anahí G. “Planificación, expertos y violencias. Operatorias de intervención en la costanera de Rosario, entre dictaduras (1966-1983)”. *Folia Histórica del Nordeste*, no. 45 (2022): 229-252. <https://doi.org/10.30972/fhn.0456306>

Pagnoni, Anahí G. “Planes urbanos, relevamientos, socio-territoriales y urbanizaciones informales. El lugar de las villas en la producción del espacio ribereño de la ciudad de Rosario, Argentina (1976-1992)”. Tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires, 2023. <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/16961>

Pagnoni, Anahí G., y Diego Roldán. “Erradicaciones en Rosario. Antecedentes y apropiaciones de la gubernamentalidad local sobre las villas miseria en la última dictadura militar”. En *Dictadura. Córdoba, Rosario y Buenos Aires*, compilado por Valeria Snitcofsky, Eva Camelli y Adriana Massidda, 87-126. Córdoba: Café de las Ciudades, 2021

Plan Básico de Acción para Rosario (PLANA), Rosario: Municipalidad de Rosario, 1980

Plan de Acción (PLANA) Rosario: Municipalidad de Rosario, 1978

Robles, Guillermo. “El Complejo Cultural Parque de España (Rosario, 1977-1992)”. *Folia Histórica del Nordeste*, no. 22 (2014): 259-283. <https://doi.org/10.30972/fhn.02259>

Roldán, Diego. “La espontaneidad regulada: futbol, autoritarismo y nación en ‘Argentina '78’: una mirada desde los márgenes”. *Prohistoria*, no. 11 (2007): 125-147. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2563918>

Roldán, Diego, y Sebastián Godoy. “Conflictos territoriales y culturales en la renovación del frente costero, Rosario (Argentina)”. *Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales* 46, no. 138 (2020): 95-115. <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/3072>

Roldán, Diego, Cecilia Pascual, y Paula Vera. “El espacio público urbano como concepto y materialidad. Propuestas, intervenciones y debates en Rosario”. *Estudios Sociales Contemporáneos*, no. 13 (2015):19-35. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=645970621008>

Rossetti, Fulvio. “De infraestructura a paisaje. La carretera austral como motor de resignificación”. *ARQ* (Santiago), no. 99 (2018): 86-95. <http://doi.org/10.4067/S0717-69962018000200086>

Salamanca, Carlos, y Pamela Colombo. “Violencias de Estado, violencias de espacio. Políticas de reconfiguración territorial y urbana en América Latina”. *Clepsidra - Revista Interdisciplinaria de Estudios sobre Memoria* 5, no. 9 (2018): 6-13. <https://revistas.ides.org.ar/clepsidra/article/view/358>

Urrutia Reveco, Santiago. “Hacer de Chile una gran Nación”. La carretera Austral y Patagonia Aysén durante la dictadura cívico militar (1973-1990), en *Revista de Geografía Norte Grande* N° 75 (2020) 35-60. <https://tallerdeletras.letras.uc.cl/index.php/RGNG/article/view/22173/>

Van-Poepelen, Cristian. “Las transformaciones urbanas en la ciudad de Rosario durante la última dictadura militar”. *Historia Regional*, no. 23 (2005): 1-21.
<https://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/228>

Vivienda. “Perspectiva del Acceso Ribereño Norte”, no. 209, 1979.

Vivienda. “Acceso Ribereño Norte en Rosario”, no. 224, 1981a.

Vivienda. “Acceso Sur al Puerto Rosario”, no. 230, 1981b.

VERSIÓN PRELIMINAR