

SIMPÓSIO 36- Portos e Cidades no Mundo Atlântico.

Autores: Liendo, Mónica lmlconsul@yahoo.com.ar
Martínez, Adriana amartinez110@yahoo.com.ar
Raposo, Isabel raposoisabel1@gmail.com

Instituto de Investigaciones Económicas. FCEyE- UNR- Rosario Argentina

EL PUERTO, PASADO Y PRESENTE EN LA VIDA DE ROSARIO.¹ Cambios en el modelo de explotación y relaciones con la urbanización.

INTRODUCCIÓN

La urbanización como proceso base en la formación y evolución de las ciudades a través del tiempo, tanto como los puertos y sus actividades relacionadas en directa vinculación con los hinterland y el comercio exterior de un país, son temas fundamentales de considerar en el armado de un territorio. Podría decirse que ambos han sido –ampliamente– considerados por la Historia Económica como campo disciplinar particular. La tendencia indica que la ciudad crece y renueva sus funciones demandando espacios para la vida en sociedad, haciendo uso y valoración diferente del suelo urbanizado; en tanto los puertos, forzados a renovar sus instalaciones en muchos casos obsoletas, tratan de dar respuestas a demandas cambiantes de los medios de transportes y la logística de carga.

Desde los años ochenta a esta parte, los procesos de reconversión de viejas áreas portuarias en las llamadas “ciudades puertos”, según Javier Fedele y Luis Domínguez Roca (2015) cfr. configuran una categoría especial de análisis fundada en una relación biunívoca que se define a través de vínculos cambiantes e inestables y se manifiesta en una matriz de interrelaciones que se complejiza con el paso del tiempo².

Conocer los nuevos escenarios socioeconómicos y políticos en las principales ciudades portuarias se convirtió en una necesidad. Ello motivó la aparición de asociaciones como la fundada en 1990 en Le Havre, Villés et Ports (AIVP); esta red internacional, cuya importancia como referente global está vigente, convocó al interés de autoridades portuarias e investigadores profesionales en todo el mundo, abocados al tratamiento del tema (Cristòfol Conesa, 1997) Otra organización similar, más reciente en el tiempo (2001) es la Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades RETE, la cual nace con el fin de construir una red internacional con especial referencia a la Europa meridional y mediterránea, extendiendo su alcance a

¹ Se desarrolla en el marco del Proy. UNR-1ECO154 “Infraestructuras y Servicios en la Región Rosario”

² Ambos autores trabajan la relación puerto y ciudad en la “Introducción” del número temático de la Revista Transporte y Territorio 12. 2015.

países latinoamericanos, para establecer relaciones recíprocas de colaboración e intercambio.

1. LA RELACIÓN ENTRE PUERTO Y URBANIZACIÓN

Etapas	Símbolo ○ City ● Port	Periodo	Características
I Puerto/ciudad primitivos		Antiguo/medieval hasta el s. xx	Íntima asociación espacial y funcional entre ciudad y puerto.
II Puerto/ciudad en expansión		S. xx - inicio s. xx	Rápido crecimiento comercial/industrial fuerza al puerto a desarrollarse más allá del límite con la ciudad, con muelles e industrias de carga fraccionada.
III Puerto/ciudad industrial moderno		Mitad s. xx	El crecimiento industrial (especialmente las refinerías) y la introducción de contenedores/Rio-Rio requiere separación/espacio.
IV Retirada del frente marítimo		1960 - 1980	Los cambios en la tecnología marítima inducen el crecimiento de las áreas de desarrollo industrial marítimo separadas.
V Remodelación del frente marítimo		1970 - 1990	El puerto moderno consume grandes áreas de espacios de tierra/agua; renovación urbana del núcleo original.
VI Renovación de los lazos puerto/ciudad		1980 - 2000+	La globalización y el intermodalismo transforman el papel de los puertos; nuevas asociaciones puerto/ciudad; la reconversión urbana mejora la integración puerto/ciudad.

Fuente: citado en José L. Estrada Llaquet (2004)

La interrelación entre puerto y urbanización puede ser analizada a través del tiempo. Con frecuencia se recurre a la categorización elaborada por Hoyle³, quien reconoce seis etapas de este proceso que son posibles de trasladar a la realidad latinoamericana, si bien podría existir una marcada distorsión de los esquemas y tiempos a la luz de una realidad continental diferente. La clasificación se inicia con el planteo tradicional donde la relación ciudad- puerto se desarrolla en una simbiosis espacial- funcional y en un ambiente natural dominante.

Un primer quiebre en el modelo tradicional portuario se da, promediando el siglo XIX, por impulso de la industrialización y ante la emergencia de una nueva economía centrada en el comercio, volviéndose determinante la necesidad de contar con renovadas infraestructuras; ello ocurría en momentos en que distintos países latinoamericanos trataban de organizarse como Estados constitucionales. Esta etapa de construcción de las grandes infraestructuras portuarias, se define por la expansión y desarrollo de una trama de relaciones e importantes instalaciones que vinculan las ciudades a la región y al mundo en un marco de nuevas formas de producción industrial y cambios en los medios de transporte. Los puertos se conciben como grandes instalaciones en ámbitos cerrados y ajenos a la ciudad; este modelo portuario también se replica en la realidad latinoamericana, aunque se materializa ya entrado el siglo XX, respondiendo al planteo de grandes infraestructuras a nuevo y borrando el ambiente natural que prevalecía en la etapa inicial.

De allí en más, y por las características que adoptan estas implantaciones, las ciudades comienzan a experimentar dificultades con los espacios portuarios lindantes. En los hechos, se

³ Brian Stewart Hoyle describió la relación puerto ciudad para países europeos a través de un modelo de análisis, guardando el mismo vigencia al presente. (Cristófol T. Conesa ,1997; José L. Estrada Llaquet, 2004)

enfrentan a la paradoja de necesidad y problema: no pueden prescindir de las grandes instalaciones que le aportan vitalidad económica y comunicación en el contexto territorial, pero a la vez se constituyen como barreras al interior urbano; según la configuración y escala de operación, desarticulan áreas y alteran la composición del frente litoral de la ciudad.

Un segundo corte definitorio en la dinámica ciudad-puerto puede ser ubicado hacia fines de los años setenta, donde se registra un cambio productivo expansivo centrado en un nuevo paradigma tecnológico, manifiesto a través del aumento en el volumen comercializado a nivel global cuando crecen considerablemente los flujos interindustriales, mucho más que la producción industrial a nivel global. A la par se da una mayor aplicación de las nuevas tecnologías que alteran sensiblemente la operatoria portuaria en cuanto al tamaño de los buques, la escala y complejidad de los equipamientos en la operación de muelles y en particular, la aparición del contenedor como gran protagonista del comercio de cargas generales.

Es evidente que se impone un replanteo de la actividad portuaria y como tal, se reformulan las necesidades; la demanda por más y mejor espacio es determinante para resolver el problema de aquellos puertos que, inmersos en los problemas de la trama de la ciudad, se habían transformado –en muchos casos– en verdaderos enclaves urbanos. Ante el aumento de las tensiones derivadas de la localización, la actividad portuaria tiende a desplazarse a sitios de accesibilidad más fluida, cediendo lugar a otras actividades urbanas que ofrecen mayor rentabilidad, funcionalidad o adecuación al sitio. La ruptura o crisis del modelo está dada en el momento en que el suelo portuario cambia su valor; en otros términos, cuando la renta urbana alternativa es mayor que la que se obtiene por ser área de servicios portuarios.

La crisis industrial que se vivía por los años setenta y ochenta en los países más desarrollados dejaba espacios libres en algunos de sus puertos; en tanto, se construían nuevos muelles para los tráficos, alejados del centro urbano según un modelo caracterizado por el abandono de viejas áreas y que acompaña la conquista de nuevas tierras en los exteriores urbanos. A la par del cambio portuario, también lo hace la ciudad en cuanto a la distribución de los usos del suelo, las modalidades de gestión y el control que ejerce sobre ciertas “externalidades” por aglomeración, consideradas factores de localización relevantes en la transformación de la estructura productiva a nivel global. Se dice estar frente al paso de la ciudad de inspiración industrial en su base productiva hacia otra, la ciudad “Posindustrial”, en la que dominan los servicios y donde la reurbanización de viejas áreas portuarias desocupadas o de obsolescencia avanzada, se convierte en una de las expresiones más acabadas del cambio en la concepción de la función económica urbana.

Prácticamente todos los grandes puertos vinculados a ciudades en la historia, dejaron profundas huellas que se traducen –por estos días– en un valioso patrimonio histórico compuesto de instalaciones específicas, como muelles, docks, etc. y también, barrios con características residenciales particulares. Hacia fines de los años setenta se inicia una primera experiencia relevante en su tipo cual fue la reforma del frente fluvial de San Francisco en Estados Unidos que se convierte en “*leading case*”; para Joan Alemany Llovera (2015:71) “ya en los primeros años de la década de 1980, otras ciudades en todo el mundo proyectaban y realizaban importantes obras de renovación en sus áreas portuarias cercanas al centro urbano”.

Las operaciones de reconversión urbana están expuestas a importantes desafíos por los condicionantes que encierran los procesos urbanos, como que es necesario cambiar sin borrar la memoria, poner en uso pero sin dilapidar los bienes públicos, sumar actividades sin perder el carácter productivo del sector; en suma, mantener cierto equilibrio en lo que es hoy la tendencia hacia la mercantilización excesiva o uso banal del patrimonio. Muchas veces, no son estos los valores que orientan las operaciones donde las políticas urbanas promueven la reapropiación de los viejos puertos y las acciones se orientan a la imagen resultante o las rentas inmobiliarias, las que priman por sobre el interés común.

Las operaciones de reconversión portuaria en contextos urbanos, en general, persiguen objetivos diferentes: por un lado, mejoras urbanísticas en las áreas de relación con el puerto mediante la creación de espacios públicos, la incorporación de equipamientos o la renovación de las estructuras y viejos muelles; por otro, apuntan al desarrollo socio-económico, volviendo rentables espacios obsoletos o abandonados mediante incentivos a nuevas actividades económicas que generen recursos para el puerto o la ciudad y contribuyan a la generación de empleo. El Estado, junto a la gobernanza local, cumple un rol significativo en cuanto a liderar y modelar estas operaciones a través de normas de regulación de usos o de inversiones directas o en interacción con desarrolladores inmobiliarios u operadores portuarios a cargo de la gestión o la operación de las terminales portuarias. Estas operaciones, identificadas como “*water-front*” no pueden ser entendidas sino como parte del paradigma de la ciudad Posindustrial, dado que operan bajo los mismos objetivos con los que la ciudad proyecta, a tiempo, sus viejas zonas industriales, según Rinio Bruttomesso (2004:22).

2. LA RELACIÓN PUERTO Y MODELO DE EXPLOTACIÓN.

En las últimas dos décadas los puertos han cambiado radicalmente su condición. Para Octavio Doerr (2011), el crecimiento del comercio internacional y una demanda por más y mejores servicios en un contexto globalizado de relaciones, expanden el rol original para convertirlos

en enlaces claves en la jerarquía de las redes logísticas de transporte. Se considera que un puerto es un nudo de gran dinamismo en la compleja red de producción y distribución internacional, por el cambio de su modalidad de gestión que pasó de oferta pasiva a participación activa en el comercio global. Los nuevos puertos requieren no sólo infraestructura y equipamientos, también buenas comunicaciones y especialmente, un equipo de gestión compenetrado con la actividad. Ya sea pública o privada, la operatoria del conjunto de actores que integran la “*comunidad portuaria*”⁴ se orienta a obtener ganancias de competitividad; en esta lectura resulta fundamental la relación ciudad-puerto, sobre la cual se logra parte del éxito que pueda alcanzar la actividad hacia el exterior.

La clasificación de los puertos puede darse desde diferentes puntos de vista, tal cual la define Carles Rúa Costa (2006:3) al tomar en cuenta diferentes condiciones⁵. En función de los modelos de gestión que en ellos se aplican, los puertos pasan por cubrir distintos roles dentro del sistema comercial, de transporte y logística, asociados con diferentes modelos de gobernanza como son: a- puertos de propiedad estatal administrados por el sector público, quien también toma a cargo los costos, las inversiones y la operación portuaria; estos se identifican como “*service u operating port*”; b- los intermedios o híbridos, en los cuales se agregan —a la situación anterior— servicios provistos por empresas privadas, especialmente de estiba; estos son los también llamados “*tool port*” y; c- terminales operadas por privados, especializadas o polivalentes, concesionadas aunque manteniendo la propiedad pública de las instalaciones; se trata del modelo conocido como “*landlord port*”.

La tendencia indica que se evoluciona hacia el último modelo, de manera que las autoridades portuarias se convierten en gestores del territorio y la operatoria portuaria en particular, es cedida en concesión para su explotación comercial a cambio de un canon y/o de inversiones. De este modo, la unidad de análisis de origen es el puerto en tanto que la unidad de operación diferenciada es la terminal de cargas con especialización por tipo de tráfico o productos.

La evolución de los puertos está estrechamente relacionada con el comercio marítimo y la navegación. Los primeros puertos del siglo XVI eran parte de pueblos, emplazados sobre bahías abiertas o sitios protegidos y se situaban próximos entre sí, salvando las limitaciones de los buques con escasa capacidad de bodegas y navegación diurna; en ellos se comercializaba dentro de una variedad limitada de productos y se disponían de pocos medios para la

⁴ El concepto de “comunidad portuaria” involucra la asociación formal de todas las organizaciones y personas que participan en la traslación de la actividad en la zona portuaria o bien guardan relación con ella.

⁵ En Carles Rúa Costa, la clasificación de los puertos puede hacerse tomando en cuenta condiciones como: 1- situación o emplazamiento; 2- funcionalidad o en base a sus fines específicos; 3- por los servicios que brinda el puerto; 4- por su titularidad; y finalmente 5- nivel de gestión de la autoridad portuaria.

carga y descarga manual con trabajo ocasional. En Europa, muchas ciudades defendían sus puertos y obligaban a quienes manejaban las cargas, a utilizar las instalaciones construidas con fondos públicos o subvenciones, a la vez que incorporaban nuevas funciones como instalaciones de almacenajes o servicios de banca. Según la Cepal⁶ (1991:13) cfr., el centro del comercio se desplaza de la cuenca Mediterránea, cuando la navegación deja de considerar los puertos como refugio cotidiano y recalar en aquellos puntos de interés que ofrecían mayor volumen de carga. En el caso del comercio entre España y las Indias, se estableció el monopolio con el sistema de puerto único: sólo desde Sevilla salían y entraban mercaderías para América; para ello, la monarquía española creó el sistema de flotas y galeones, sistema que era burlado en las colonias a través del contrabando. Por entonces, Buenos Aires era el principal puerto de referencia del Virreinato del Río de la Plata.

Durante la etapa de la Organización de los Estados Nacionales, el desarrollo portuario se limitaba a pocos puertos por país. Argentina en particular durante esos años, mantuvo casi en exclusividad el comercio centralizado en torno a la Aduana y el Puerto de Buenos Aires; esto sería motivo de enfrentamientos entre las provincias del interior (en particular el litoral fluvial) y Buenos Aires. Al decir de la CAC. “Las barreras aduaneras, la instauración del caudillismo y el régimen de pactos interprovinciales, son índice de la lucha constante entre el libre-cambismo de Buenos Aires (beneficiada por su puerto) y el proteccionismo provinciano (sin vías portuarias alternativas para comerciar sus productos ni acceso a la renta de la Aduana central porteña)” (2010:4)⁷

El transporte desde los puertos hacia el interior de los territorios, se desarrollaba enormemente de la mano de la navegación interior y particularmente, a partir del ferrocarril, considerado el gran adelanto técnico del siglo XIX y que resultará determinante para el desarrollo portuario⁸. La Cepal (1991:20) cfr. señala que, hacia 1850, la utilización del hierro en la industria naval permitió el aumento de tamaño de los buques; también en esos años, la navegación a vela cedía participación a la propulsión a vapor, siendo frecuente que convivieran ambos tipos de buques en su arribo a los puertos latinoamericanos⁹.

La segunda mitad del Siglo XIX es la etapa en que crece notablemente la navegación vincula-

⁶ Comisión Económica para América Latina y Caribe- CEPAL, “En el siglo XVII, al lograrse mayor exactitud en los viajes por mar, empezó a modificarse la demanda de servicios portuarios en el Mediterráneo” (1991:13).

⁷ CAC- Cámara Argentina de la Construcción en “Infraestructura Portuaria en Argentina 1810-2010”. Esta rivalidad entre Buenos Aires y el interior, se mantuvo hasta la década de 1870.

⁸ El enorme crecimiento se da después de aparecer en 1814 la locomotora a vapor. Las primeras máquinas de vapor usadas en barcos estaban adaptadas de los ferrocarriles, pero fue sólo en el decenio de 1860 cuando comenzaron a utilizarse ampliamente como medio especial de propulsión en barcos de alta mar.”

⁹ Se extiende el comentario al decir que “Los volúmenes de cargas líquidas y secas a granel transportadas por mar aumentaron con rapidez y los primeros barcos especializados se construyeron hacia 1890” (Cepal, 1991:20)

da al comercio, y donde los buques no cuentan con instalaciones adecuadas para efectuar sus movimientos. A partir de 1860 se activa la construcción de numerosos muelles de capitales privados, en varios casos vinculados a desarrollos ferroviarios —en auge por esos años—, en tanto desde la Nación se proyectan y asignan fondos destinados a la construcción de grandes infraestructuras portuarias que, recién hacia finales de siglo comenzarían a ser realidad. Institucionalmente, se avanza con la promulgación de diferentes normas que le dan formalidad a la navegación y a la actividad de los puertos en particular.¹⁰

Entre las últimas décadas del siglo XIX y la gran depresión del '30 se produce la integración de importantes sectores de las economías latinoamericanas al nuevo sistema económico internacional. Durante esta etapa crecen a un ritmo sostenido, los sectores exportadores de materias primas y alimentos; paralelamente se da un incremento de las importaciones de bienes ligados a la producción agraria así como bienes de consumo demandados por una clase media con creciente poder adquisitivo. En este marco se construye una red de vías de comunicación que convergen hacia el litoral. (Andrés Bianchi, 1969) cfr. Entre 1880 y 1914 se lleva a cabo la construcción y/o ampliación de los puertos de ultramar: Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca y La Plata en tanto que, los puertos de cabotaje, se construyeron entre la primera guerra mundial y la crisis de 1930. (Domingo García, 1976:) cfr.

Entrado el siglo XX y hasta comienzo de la década de 1960, la actividad portuaria como tal registra escasas variaciones; tradicionalmente, cada puerto ocupaba una posición monopólica en relación a la captación de las cargas. Concluido el período Agroexportador, el país atraviesa una crisis que afecta su vinculación con los mercados internacionales (dos guerras mundiales) y el cambio de modelo económico que implica el cierre de mercados externos y el inicio de la llamada Sustitución de Exportaciones, con una notable transferencia de recursos hacia el sector industrial (Kosacoff, 1993:3)¹¹cfr.

La nacionalización de las grandes infraestructuras durante la década de 1940, entre ellas puertos y ferrocarriles, dio paso a una administración centralizada en el Estado en coincidencia con una fuerte declinación de los tráficos internacionales por la Segunda Guerra Mundial. Es la Administración General de Puertos (AGP) quien toma a cargo la centralización de la política portuaria en Buenos Aires, en tanto las provincias pierden influencia en el manejo de sus

¹⁰ En 1870 se crea la Inspección General de Obras Hidráulicas a cargo de estudiar la canalización de las vías navegables y la construcción de puertos. Por Ley 3.445, surgen la Prefectura General de Puertos y el Ministerio de Obras Públicas que, a través de la Dirección General de Obras Hidráulicas tenían a cargo la planificación y ejecución de las obras.

¹¹ Tal cual señala Bernardo Kosacoff, “El agotamiento de la expansión de la frontera agropecuaria, acompañado con la crisis internacional de 1929 y las conflictivas relaciones triangulares entre Argentina-Gran Bretaña-Estados Unidos, pusieron fin al funcionamiento del modelo agroexportador” (1993:3)

puertos, con deterioro de las instalaciones y pérdida de participación en el comercio y el movimiento de buques.

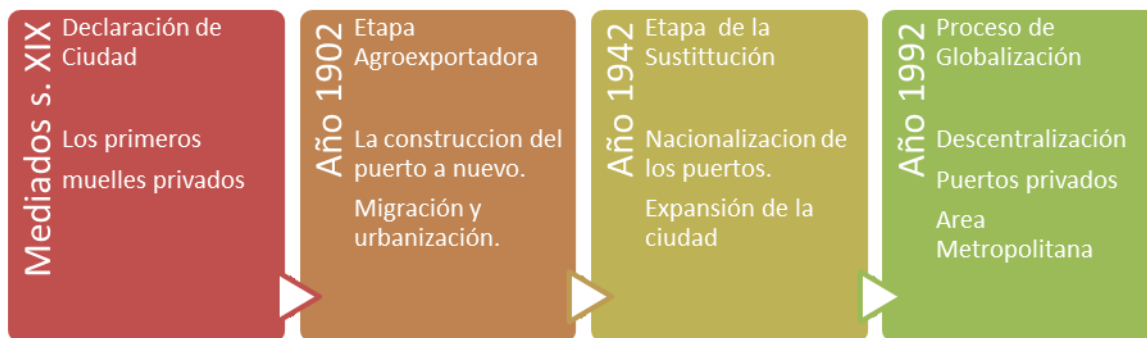
En los años noventa, la Argentina reorienta fuertemente su política en el sector, revirtiendo el rumbo perfilado por la desregulación de la actividad y la descentralización de la administración y gestión de todos los puertos nacionales. La ley 24093 (1992) dio lugar a la clasificación de puertos, la transferencia a las provincias y la aceptación de los puertos privados. Esta norma puso fin a una larga etapa caracterizada por el deterioro de las instalaciones y falta de inversión, acercando la toma de decisiones a los principales actores portuarios de cada unidad. Esta Ley se constituye en valioso precedente que inspira - por ese tiempo- la sanción de leyes similares en otros países de Latinoamérica.

En los últimos años, uno de los mayores problemas ha sido la falta de inversión en infraestructura portuaria y equipamientos, lo cual aumentó la brecha con los países centrales (Fernando González Laxe, 2008)¹² cfr. En Latinoamérica los puertos presentan hoy falta de armonización y disímiles trayectorias tanto en la propiedad como en la gestión portuaria e integración de unidades a las redes de transporte. Centrada en la búsqueda de economías de escala y densidad, se da el rediseño de las redes por jerarquía; no obstante, los puertos son una barrera al escalamiento del tamaño, dado que buena parte de ellos no están preparados u ofrecen resistencia – por limitaciones físicas o financieras- al cambio.¹³ En los puertos persisten problemas de interconexión física con sus hinterland, siendo recurrentes los mayores costos por dificultades de orden logístico como: falencias en la coordinación entre modos de transporte, congestión en los accesos por proximidad a las áreas urbanas o falta de espacios disponibles o bodegas para almacenaje, por citar los más frecuentes. Se impone una nueva gobernanza capaz de atender estos problemas y ofrecer respuestas valederas, siendo necesario el acercamiento entre quienes deciden el destino del puerto y quienes regulan y promueven la urbanización en la ciudad.

Rosario reconocida como ciudad- puerto convoca a la reflexión -en esta oportunidad- acerca de cómo se presenta esa relación en el tiempo, atendiendo no sólo al planteo de recomposición o nueva configuración del área portuaria en su relación con la urbanización, sino también a partir de los cambios trascendentes que hacen al modelo de administración y explotación, caracterizando cuatro etapas claves en su evolución.

¹² El autor caracteriza la región por una alarmante ausencia de diagnósticos, políticas y planes, e inexistencia de instrumentos que promuevan la ampliación portuaria, también mejoras en la navegación y las obras necesarias.

¹³ El mercado mundial no sólo exige – crecientemente- buques de mayor porte (hoy se superan los 20000 TEUs.), sino también buques pequeños y medianos para seguir atendiendo los puertos alimentadores.



3 ROSARIO Y SU PUERTO: DISTINTAS ETAPAS DE LA EVOLUCION.

3.1 Los orígenes como puerto y la declaración de ciudad.

Los inicios del puerto de Rosario se remontan a las primeras décadas del siglo XIX con la construcción de muelles de madera y piedra. Si bien Rosario presentaba excelentes condiciones naturales, en 1841 fue cerrado a los buques extranjeros por un decreto del entonces gobernador de Buenos Aires —Juan Manuel de Rosas— que impedía la navegación en los ríos Paraná y Uruguay. Rosario sólo era por entonces una villa que, promediando el siglo vivió una serie de acontecimientos transformadores que cambiaron su condición.

En agosto de 1852, el Gobernador promulga la ley que le da a Rosario la condición de ciudad; días después, Urquiza decreta la libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay para todo buque mercante, independientemente de su nacionalidad, procedencia y tonelaje. Ese mismo año comienzan a funcionar servicios regulares de vapor entre Buenos Aires, Montevideo y Rosario a cargo de la Compañía General Sudamericana de Navegación a Vapor¹⁴. (CECREDA, 2010:10) cfr.

En 1856 se dicta la Ley de Derechos Diferenciales que imponía una recarga de aranceles para los puertos de la Confederación sobre la introducción de mercaderías europeas procedentes de Buenos Aires, exceptuando a las mercaderías provenientes del sur de Brasil, Uruguay y Paraguay. Por entonces, Rosario que ya era un puerto de cargas generales de importancia nacional, ve potenciada su condición al convertirse en el puerto de la Confederación y centro de actividades del interior del país. Los resultados no fueron los esperados, producto de que países como Francia y Gran Bretaña comienzan a reclamar perjuicios económicos sobre lo que denominaban estorbo al comercio. Consecuencia de ello, y sumado a las presiones ejercidas por el Gobierno de Buenos Aires, a los dos años de su entrada en vigencia se deroga la Ley de

¹⁴ Centro Estratégico para el Crecimiento y Desarrollo Argentino- CECREDA

Derechos Diferenciales, volviendo Rosario a su anterior condición de puerto de cabotaje. (Andrés Cisneros y Carlos Escudé, 2000)

Si bien las condiciones naturales del sitio de Rosario eran reconocidas, la carencia de instalaciones adecuadas pronto comenzó a ser una fuerte demanda insatisfecha que fue atendida por privados. En 1855 el gobierno nacional acepta la propuesta del Ing. Edward A. Hopking quien construye el primer muelle en la ciudad; habilitado en 1857, se vio afectado por una crecida y fue reconstruido y transferido posteriormente a Aarón Castellanos¹⁵. (PER, 1998:31)

No obstante las escasas instalaciones y muelles, el funcionamiento sobre la base de condiciones naturales permitía el atraque de buques de ultramar para la carga por gravedad mediante simples canaletas. A partir de 1870, Rosario vive una etapa de auge, dinamizada por la demanda externa de productos agropecuarios; en ello tuvo mucho que ver el desarrollo ferroviario a través de distintos ramales y empresas que ponían al puerto en una situación inmejorable, llegando en muchos casos a muelles del propio ferrocarril y de allí, directo a las bodegas de los barcos. El puerto de Rosario —en cuanto a gastos— era económico¹⁶. (Oscar Luis Ensinck, 1974) cfr.

A principios de 1878 arriban al puerto varios buques de vela con azúcar desde Cuba. Frente a esta situación, Carlos Casado de Alisal toma contacto con el propietario de las naves y poco después zarpan desde Rosario llevando el cereal en lo que fuera el primer embarque de trigo a Europa (Miguel Ángel de Marco, 2008) cfr. En 1885, eran 14 las líneas que unían Rosario con diversos puntos de Europa; “la entrada mensual era de 22 buques de tráfico regular” (Oscar Luis Ensinck, 1974:148)

En 1899 surge en la ciudad el movimiento denominado “Asociación Pro Canalización y Puerto de Rosario” apoyado e integrado por la Bolsa de Comercio de Rosario, y vinculado a la necesidad de modernizar el puerto local. En el mismo año, se sanciona la Ley 3885 que faculta al Poder Ejecutivo Nacional a efectuar el llamado a licitación internacional para la construcción y explotación de un puerto comercial en Rosario¹⁷.

3.2 De la construcción del puerto a la Nacionalización. La etapa Agroexportadora.

Cumplido los términos del llamado, se concreta la adjudicación a la firma Hersent et Fils asociada a Schneider y Cia y con la presencia del presidente Julio A. Roca, se pone la piedra fun-

¹⁵ En este período, Ignacio Comas construye un muelle y distintos edificios e instalaciones, vendidos a la “Compañía Anónima muelles y depósitos de Comas” en 1889 en base a una concesión nacional (PER, 1998:31)

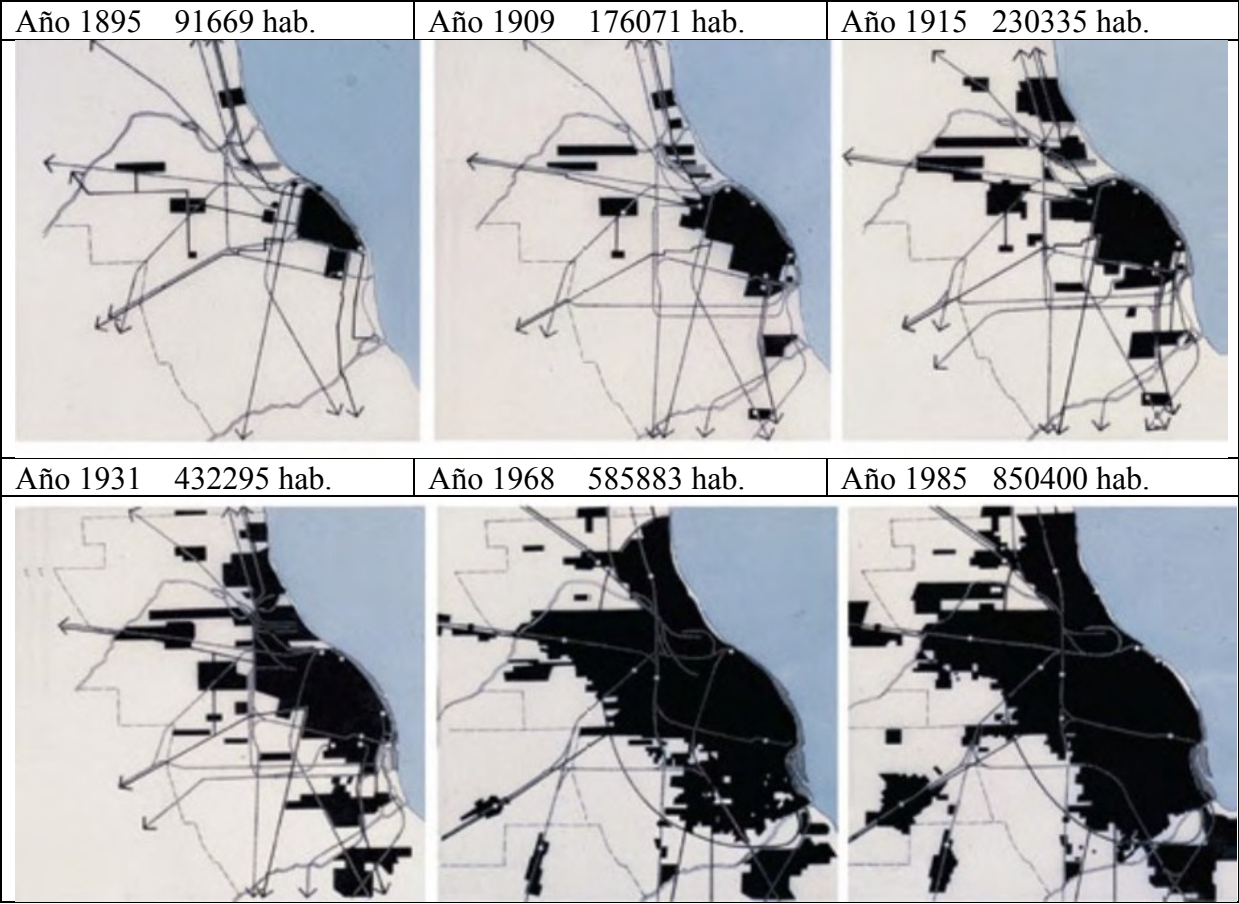
¹⁶ “El flete de Europa a Rosario era más barato que a Buenos Aires, no obstante estar 82 leguas mas lejos”.

¹⁷ Se autorizaron obras por 11.600.000 pesos oro que comprendían 3870 mts. de muelle, un canal de navegación paralelo a los muelles, vías férreas, calzadas adoquinadas, un elevador, 25 depósitos, edificios y dependencias varias e instalaciones complementarias a la operatoria. Se comprometía al dragado a 21 pies y el balizamiento.

damental del puerto de Rosario. En el año 1902, se firma el contrato de adjudicación para la construcción, explotación y administración del puerto por un plazo de 40 años, transcurridos los cuales se estipulaba que las obras pasarían a manos del Estado. Finalmente, ese mismo año, comienzan las obras definitivas de construcción del puerto de Rosario.

El concesionario se establece bajo la denominación de Sociedad Puerto del Rosario para explotar y administrar el mismo, con un capital de 10 millones de francos, en tanto el Estado se reservaba el control de la explotación y la participación en un 50% de las utilidades líquidas. Las tarifas se establecían de común acuerdo entre el Gobierno y el Concesionario en tanto el Estado se comprometía al dragado del río Paraná a 21 pies y balizamiento, obras adjudicadas en 1903 a la empresa Dirks y Dates (FUNDACIÓN HISTARMAR)¹⁸.

CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO Y EXTENSIÓN DE LA URBANIZACIÓN
 Fuente: Plan Urbano Rosario 2007-2017. (2008; 31)



En el año 1905, ya comienzan a funcionar los nuevos muelles como un “monopolio” legal de 20 Km. de costa concedidos a la empresa del puerto, tanto al norte como al sur de Rosario; por entonces, las mayores tarifas de exportaciones alentaron a numerosas empresas vinculadas

¹⁸ DVNyP – Dirección Nacional de Vías Navegables y Puertos.

al comercio exterior a instalar sus propios embarcaderos alejados de la ciudad de entonces¹⁹. Este contexto portuario creció en estrecho vínculo a la par que la urbanización, haciendo de Rosario una ciudad receptiva y abierta a poblaciones de inmigrantes que —por entonces— arribaban en gran número al país. Estos ambientes urbanos costeros recibían y en gran parte, radicaban grupos de extranjeros, pese a carecer de las instalaciones y los equipamientos necesarios en la ciudad para albergar en condiciones de vida digna.²⁰

Las transformaciones se suceden rápidamente en años posteriores, tanto en la economía conectada con mercados del exterior, como en la ciudad y su condición de centro de servicios para una vasta región; ello explica el importante desarrollo del comercio y los servicios. Ya a finales del siglo anterior, la ciudad daba una imagen floreciente respaldada en su economía, con importantes edificios públicos como bancos, teatros y estaciones ferroviarias.

Durante 1909, la Sociedad Puerto Rosario amplía la capacidad con nuevas obras. Por entonces, la conexión con el resto del país por ferrocarril permitía utilizar el puerto a pleno, creciendo de forma importante la comercialización. Entre 1910 y 1943, el puerto se reactiva por la demanda externa y la desaparición de Rusia como principal oferente mundial de granos, situación que ubica a Rosario junto con New York y Montreal, como uno de los puertos graneros más importantes del mundo (de allí el apelativo de “Granero del Mundo”).

Después de 1910, se había iniciado una serie de proyectos que ampliaban la capacidad del puerto, tanto al norte como al sur de las instalaciones, que resultaban por entonces insuficientes. Por aquellos tiempos, la ciudad ya se encontraba comunicada al resto del país a través del trazado de vías férreas, lo que permitía aprovechar a pleno las instalaciones del puerto de Rosario. En ese período, se observa un incremento en la participación de los volúmenes comercializados en maíz, trigo y lino en el país; entre los años 1920 y 1924 el promedio anual operado en Rosario era de cinco millones de toneladas.

La ciudad se expandía rápidamente, no sólo en cantidad de población que superaba en 1926 los 411.000 hab., sino además, en el comercio y la industria. La crisis de los años 30 afecta localmente a la baja a los embarques; sin embargo, ya en el año 1934, comienzan a verse signos de reactivación y en 1937, los movimientos comerciales fueron los más importantes de todo el período que duró la concesión. Como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial iniciada en 1939, disminuye considerablemente el comercio internacional; en esos años se

¹⁹ En 1905 se embarcaron 2,5 millones de toneladas, volumen que esperaba alcanzarse 25 años después.

²⁰ En 1900, el Censo Municipal indicaba que había 112.000 hab de los cuales eran nativos el 58,6% de ellos; 10 años después, la población era ya de 192.278 hab. y 53,3% de nativos. Estos valores dimensionan con exactitud el rápido crecimiento poblacional que se observaba en esos años.

observa una importante caída en el movimiento de barcos en los puertos argentinos, hecho que se suma a la reducción abrupta de las exportaciones, llegando a mover Rosario en 1941— un año antes de la nacionalización— apenas 2 millones de toneladas. (Agustina Prieto et al., 2010) cfr. Por entonces, se acrecientan las críticas hacia la empresa concesionaria del puerto de Rosario, por los deficientes servicios que la misma prestaba.

3.3 La nacionalización portuaria y la expansión de la ciudad. La etapa Sustitutiva.

Tras la crisis de los años '30, la etapa Agroexportadora había cedido protagonismo en una rápida evolución hacia la ciudad “Industrial”. Durante la llamada “Sustitución de Importaciones” la actividad portuaria mantiene su importancia pero pierde protagonismo local hasta ceder el control de la administración y regulación del puerto en la Nación. El debate instalado por aquellos años giraba en torno a la conveniencia de prorrogar o no la concesión existente, o bien trasladar los destinos del puerto Rosario a la órbita nacional. La sociedad civil tenía en claro que esa decisión no era simplemente la transferencia de dominio sino que podría convertirse en una problemática con impacto en el desarrollo local.

En el año 1940 se crea una Comisión local dedicada al análisis de los problemas derivados de la caducidad. Paralelamente, el Ministerio de Obras Públicas de la Nación comunica la no renovación de la concesión y el año 1942, marca el fin de la explotación en poder de la Sociedad Puerto Rosario, con el traspaso de instalaciones y la centralización de la administración en Buenos Aires. (Miguel Ángel De Marco E. (h) y Bruno Rohou, 2015)

Un año después, el Decreto 1860 establece la estatización y centralización portuaria; a partir de la medida, todos los puertos privados pasaron a ser fiscalizados por la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación. (PER, 1998) cfr. A nivel local, la operatoria del puerto de Rosario, dependiente de la Dirección General de Puertos y Aduanas, se reduce a recibir en sus muelles mercaderías previamente trasbordadas en Capital Federal y mantener bajas exportaciones, resultado de la caída de la producción agropecuaria. En 1956 la política portuaria nacional se centraliza en Buenos Aires en detrimento de las provincias y se crea la Administración General de Puertos (AGP); durante aquellos años el puerto de Buenos Aires concentraba el 85% del tráfico de importación y más del 50 % del movimiento portuario total. (CAC, 2015)

A comienzos de la década del 60, el Puerto de Rosario tenía un nivel de actividad superior a la década anterior, aunque perdía participación en las exportaciones nacionales; sin embargo, después de 1965, recupera el 1º lugar como exportador de granos en el país. Paralelamente, en Rosario por esos años se intensifican las demandas para la recuperación urbana, corriente que genera un ámbito propicio para el dictado de una serie de normativas orientadas a dismantelar

zonas portuarias en la zona norte de Rosario en tanto que la actividad portuaria se desplazaría a instalaciones a construir en el sur de la ciudad (CAC., 2015). En 1964 se crea una Comisión a cargo de la planificación del puerto Rosario, la cual elabora un proyecto que sienta las bases del Plan Regulador de Puerto de los años 70, cuyo objetivo principal era el reordenamiento de las actividades; el mismo propuso obras para la instalación definitiva, corriendo el área de servicios al sur de la Ciudad, a la par que decide desactivar la zona identificada como Puerto Norte. (PER, 1998)

A comienzos de la década del 70, el sistema portuario nacional presenta un significativo deterioro por ausencia de obras, escaso mantenimiento y atraso tecnológico. En 1976 se inaugura —finalmente— el Canal Emilio Mitre, lo cual viabiliza el paso de buques desde el Río de la Plata por el Paraná de las Palmas, esta obra, largamente postergada, lleva a pensar en el puerto de Rosario alcanzando los niveles de actividad del pasado.

Hacia finales de esa década, por la promulgación del Decreto-Ley 22.108, se modifica el sistema portuario nacional a partir de la autorización a las empresas comercializadoras de granos, a ser propietarias de elevadores de granos y terminales de carga; la consecuencia directa fue la construcción de nuevas instalaciones y ampliación de las existentes; en tanto y por Ley 22.080 se traslada la política portuaria a la órbita de la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos y de Transporte y Obras Públicas. (PER, 1998)

En paralelo con la crisis vivida por la actividad portuaria durante los años 60 y 70, crece la conciencia en la ciudadanía por reclamar el frente costero como un espacio para la ciudad, abierto y accesible. Desde entonces, la Ciudad a través de distintas medidas y políticas, le asigna al área un uso diferenciado como espacio verde público. Sucesivos planes estratégicos y urbanos municipales consolidaron la aspiración de abrir la ciudad al río y generar un sistema regional de espacios verdes públicos. (Horacio Terraza, et al, 2015:23) cfr. Ello fue posible gracias a tres factores: la participación de sectores de la ciudadanía en la definición de planes futuros; el liderazgo del Municipio en la planificación y gestión urbanística; y, la construcción de una base de entendimiento entre el gobierno local e inversores privados para movilizar grandes recursos económicos y regenerar un área estratégica de la ciudad.

Con la vuelta a la democracia en el país (año 1983), las autoridades municipales se enfrentan a un puerto deteriorado, con infraestructuras y zonas obsoletas en muchos casos y problemas de almacenaje, situación que da lugar a que distintos sectores de la comunidad insistan por la reactivación del puerto y pidan por su transferencia administrativa desde la Nación (Cecilia Galimberti, 2015) cfr.

Durante esta década, el sector agrícola argentino muestra una performance exportadora en

amplio crecimiento; en el quinquenio 1980-1985 los embarques nacionales de granos y sub-productos prácticamente se duplican y en consonancia, el movimiento portuario de Rosario —no ajeno a la tendencia nacional— muestra un significativo crecimiento alcanzando su récord histórico en 1985, al superar las 9 millones de toneladas operadas²¹. (CAC, 2015)

Ese mismo año, Rosario recibe a título gratuito importantes terrenos y muelles ubicados en las proximidades del área central urbana, para ser destinados a la construcción del Parque de España. Hacia fines de esa etapa, el traspaso de los elevadores de granos (ex JNG. I al IV, VI y VII) le hacen perder capacidad de almacenaje; a ello se deben sumar graves conflictos sindicales con los gremios portuarios locales. Estos hechos inciden sobre el puerto tradicional, afectando el desarrollo de la actividad en tanto que promueven y dan lugar a que se consoliden un conjunto de nuevas terminales privadas y con alta eficiencia, emplazadas en el área metropolitana de Rosario, más allá de los límites de Ciudad. (PER, 1998).

3. 4 Descentralización portuaria y el Aglomerado Gran Rosario. La Globalización.

En 1992 se sanciona la Ley 24093 que establece un nuevo modelo portuario nacional y promueve la descentralización de la actividad con transferencia de unidades a las provincias. La misma, regula los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos públicos existentes o por crearse en el territorio nacional, y le otorga reconocimiento legal a los puertos de capitales privados²². (Isabel Raposo et al., 2014) crf.

El traspaso a la administración descentralizada, desde la Nación a la Provincia en el caso del puerto de Rosario, se da con bajos niveles de inversión, exceso de mano de obra permanente, equipamiento obsoleto y dificultades en la operatoria. Se desafectaron del uso portuario —previo al traspaso— inmuebles posteriormente transferidos a título gratuito a la Municipalidad para la ampliación del Parque Nacional a la Bandera. Estos cambios acompañan algunas transformaciones relevantes en la ciudad tales como la extensión del área urbanizada y la recuperación de algunos espacios centrales; ello se da en un contexto de metropolización a la par que la formación del sistema portuario regional con participación de numerosos puertos privados. Nace así el complejo agroexportador más importante del país.

En 1993, el gobierno provincial dicta la Ley 11.011 que habilita a la formación del Ente Administrador Puerto Rosario-ENAPRO dirigido por un Consejo Directivo integrado por nueve miembros en representación de los gobiernos provincial y municipal, y de otros sectores de

²¹ Los embarques efectuados en todo el país de granos y subproductos pasaron de 14.431 millones de toneladas en 1980 a 27.931 millones en 1985.

²² Ese año se crea la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables en la órbita de la Secretaría de Transporte del MEOySP de la Nación y se dispone la disolución de la Administración General de Puertos y la Capitanía General de Puerto en tanto se llama a licitación para la privatización de todas las unidades y elevadores de la JNG.

actividad vinculados al quehacer portuario. A principios de 1994 se aprueban los Estatutos y en octubre de ese año, con la transferencia de las instalaciones a la Provincia, el Ente toma a su cargo la administración. Comienza así un nuevo ciclo para el puerto administrado bajo un esquema mixto, donde la autoridad supervisa las concesiones y el uso de las instalaciones, fija el régimen tarifario y es responsable de los planes de inversión. A principios de ese año, el ENAPRO se aboca a la elaboración del Plan Maestro del Puerto y se contrata a la Consultora Mercer y Esinec para elaborar los pliegos licitatorios que permitieran el llamado a licitación internacional para dos nuevas terminales multipropósito (Isabel Raposo et al., 2014)

La política portuaria nacional se complementa con mejoras en las vías navegables. Se produce el llamado del Poder Ejecutivo —por licitación pública nacional e internacional— para la modernización, ampliación y mantenimiento de la señalización y dragado del río Paraná en el tramo que va desde la zona de aguas profundas del Río de la Plata hasta el Km 584- acceso al Puerto de Santa Fe, dando solución a un viejo anhelo del conjunto de puertos fluviales²³.

En 1998, se adjudica por 30 años —tras el llamado a licitación nacional e internacional— la concesión de dos terminales multipropósito al grupo filipino International Container Terminal Services- ICTSI. En los dos años siguientes, distintas causas confluyen para la desvinculación de ICTSI de la concesión del puerto Rosario. (Isabel Raposo, 2015) crf. Cuatro años después de la primera concesión, se concreta una nueva adjudicación de las terminales a un grupo oferente hispano- argentino —en el cual participa Puerto de Tarragona— el que se constituye como Terminal Puerto Rosario SA- TPR. Pese a que se iniciaron algunas inversiones (cámara de frío, almacenajes, muelles, etc.) y se recuperaron cargas, la concesión verifica conflictos en el armado societario que se traducen en una operación deficiente²⁴.

Finalizando la primer década del nuevo siglo, y producida la recomposición societaria, el puerto Rosario muestra cambios, no sólo con la incorporación de nueva infraestructura, sino también a través de la adquisición de equipamientos de primer nivel que permiten trabajar con contenedores y reposicionar y volverlo competitivo frente a las nuevas exigencias mundiales.

Puerto Rosario en su conjunto (3 terminales) opera hoy bajo el modelo de “Landlord” y extiende su alcance sobre un importante hinterland portuario, mediante la diversificación de las

²³ Las obras son adjudicadas al Consorcio Hidrovías SA, compuesto por la firma belga Jan de Nul y la local EMEPA SA. La primera etapa de obras, con 28 pies de calado a Rosario se habilitó con el cobro del peaje, a Pese a iniciarse algunas inversiones, partir del 1° de enero de 1996. (Taller Ecologista, 2004) cfr.

²⁴ En mayo de 2010, el directorio del ENAPRO aprueba la adquisición por parte de la firma AOTSA del 51% del capital accionario de TPR. La nueva sociedad incorpora, tiempo después, a la chilena Ultramar en la explotación. El Puerto se integra, además, de otras de otras dos terminales concesionadas: una de ella Servicios Portuarios sa.- SEPOR, que opera las Ex unidades VI y VII de JNG. en la operación de agrograneles y, la terminal de pasajeros que explota las instalaciones de la antigua Estación Fluvial de Rosario.

cargas, mejoras sensibles de los equipamientos y acuerdo de trabajo (sin huelgas) con los grupos sindicales menos conciliadores. Otro aspecto de interés —que da una medida de su potencial operativo a futuro— es el arribo de tres líneas navieras de primer nivel en el mundo realizando tráficos con regularidad; ellas son: MSC, Hamburg Sud y más reciente, Maersk. Complementariamente, en el plano de la navegación se requieren mejoras que aseguren la viabilidad y fluidez de los tránsitos en el río Paraná a la vez que incorporar mejoras sensibles en tema como regulaciones, flota de bandera, dragado y otros aspectos esenciales.

Finalmente, resta decir que Rosario ya no es hoy una ciudad-puerto sino una extensión metropolitana (Área Metropolitana Gran Rosario) que integra en su territorio un complejo portuario formado por múltiples puertos y terminales emplazadas sobre el frente costero (cercano a los 70 km) que se extiende aguas arriba y abajo de la vieja ciudad.

4. ALGUNAS REFLEXIONES

Rosario constituye un claro referente de lo que ha sido la evolución de la relación ciudad-puerto, a través de cuatro etapas diferenciadas en la historia. De ese reconocimiento surge una fuerte correspondencia con la realidad que viven otras ciudades puertos importantes del Atlántico, en el transcurso de los dos últimos siglos.

Una primera etapa, apenas algo más de 160 años atrás, se da con la aparición “natural” y si se quiere anárquica de varios muelles de embarque, los que acompañan el nacimiento de la ciudad en momentos de inestabilidad política y floreciente actividad comercial. En un proceso signado por una fuerte dinámica económica y social, Rosario se convierte rápidamente en un centro urbano receptivo, particularmente para migrantes del exterior. La construcción del ferrocarril por esos años, refuerza una configuración urbana en rápida expansión, que funciona como centro de trasbordo y de servicio para un vasto hinterland portuario.

Hacia principios del siglo XX, sobreviene un cambio en la condición de la ciudad como tal (prácticamente duplica su población en pocos años) para adoptar una configuración propia, que no es más que la expresión de la dinámica que le otorga su posición de centro del comercio de exportación agrícola del interior del país. El puerto abandona sus antiguos muelles para transformarse en una gran infraestructura programada y habilitada en base a recursos nacionales: muelles, depósitos, servicios regulares con Europa e importantes volúmenes de productos agrícolas embarcados con destino al exterior, indican que se ingresa en la etapa de máxima expresión del período Agroexportador. Rosario era el centro de captación y punto de salida que contaba con el “privilegio” de ser el sitio de preferencia de los buques de carga (con menores costos de embarque que Buenos Aires).

La crisis internacional de los años 30, las dos Guerras Mundiales y un nuevo planteo político instalado hacia principios de los años 40 en el país, resultan determinantes en la formación de un sistema portuario nacional que integra todos los puertos público y privados —por entonces nacionalizados— y tiene su administración centralizada en Buenos Aires. La actividad agroexportadora pierde peso para ceder protagonismo a una Rosario mucho más industrial, convertida en clara expresión de la etapa de Sustitución de importaciones. La ciudad pierde dinamismo pese a mostrar crecimiento de población (a menor ritmo que a principios de siglo) y también en cuanto a extensión de la urbanización que se manifiesta más allá de los límites administrativos, acompañando las grandes localizaciones industriales. Esta es la etapa de la desinversión, donde las infraestructuras ferroviarias y portuarias atraviesan un proceso de progresivo deterioro, con fuerte dependencia de Buenos Aires y pocas decisiones en el plano local. La ciudad entra en cierto “letargo”, producto del quiebre de su modelo productivo, y que se manifiesta en un descenso del crecimiento demográfico y pérdida en la dinámica de comercialización a través del puerto, no obstante mantener relevancia como puerto agroexportador nacional, condición que recupera hacia finales de esta etapa.

Los años 90 vienen de la mano de un nuevo modelo productivo. En el campo específico, se reorienta la política portuaria nacional a partir de la sanción de la Ley 24093 y se produce la transferencia de unidades portuarias a las provincias. En el caso de Rosario, con la administración a cargo del ENAPRO y el arribo de capitales privados en la explotación de las nuevas terminales (Landlord port), acercan el puerto a la Ciudad que avanza en planes y programas de recuperación de viejas áreas deterioradas; entre ellas están las operaciones de “waterfront” que se replican al igual que en otras ciudades del país como Buenos Aires o Santa Fe. En este caso, la recuperación de tierras y las obras del frente fluvial interno han sido importantes, tanto como la generación de numerosos puertos privados —aguas arriba y abajo del puerto original— estimulados por el crecimiento impactante que tuvo la agroexportación.

La relación ciudad-puerto en Rosario tiene hoy un fuerte impulso y se recicla dentro del llamado Sistema Metropolitano Gran Rosario, donde conviven numerosos puertos y terminales privadas con instalaciones a nuevo junto al viejo puerto público que reestructura sus instalaciones para operar con distintas cargas y establece lazos con la ciudad liberando espacios sin uso o degradados al uso público urbano.

BIBLIOGRAFÍA

ALEMANY LLOVERA, JOAN; “Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfront”. *Revista Transporte y Territorio* 12. Universidad de Buenos Aires. 2015

pp.70-86 <http://www.redalyc.org/pdf/3330/333039205005.pdf>

BIANCHI, ANDRÉS; “Introducción: notas sobre la teoría del desarrollo económico latinoamericano”. *América Latina ensayos de interpretación económica*, Santiago de Chile: Ed.Universitaria 1969.

BRUTTOMESSO, RINIO; “Complejidad en la relación Puerto- Ciudad”. *Revista Ingeniería y Territorio*. IT 67. Barcelona. Colegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos. 2004. pp.22-31 http://www.ciccp.es/revistaIT/portada/img_portada/issue_184/pdf/IT-67.pdf

CÁMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCIÓN; “Infraestructura Portuaria en Argentina 1810-2010”. 2010. file:///C:/Users/Operador/Downloads/2c Infraestructura Puertos (7).pdf

CENTRO ESTRATÉGICO PARA EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO ARGENTINO; “El Sistema de transporte en la Argentina” Análisis de situación, problemáticas y propuestas para el Sistema de Transporte en Argentina. <http://www.cecreda.org.ar/archivos/nNiKb.pdf>

CISNEROS, ANDRÉS y ESCUDÉ, CARLOS (Obra Colectiva); “Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina” Parte 1- Tomo V. Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), Centro de Estudios de Política Exterior (CEPE) en Portal Iberoamérica y el Mundo. 2000. <http://www.argentina-rree.com/5/5-016.htm>

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE; “Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe”. *Cuadernos de la Cepal n. 65*. Naciones Unidas. Santiago de Chile, 1991.

CONESA, CRISTÒFOL T.; “Nuevas perspectivas en la Geografía portuaria: las relaciones puerto ciudad.” *Revista Biblio 3w. Geografía y Ciencias Sociales* Nº 24. 1997. Universidad de Barcelona. Abril de 1997.pp. <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-24.htm>

DE MARCO, MIGUEL ÁNGEL (H) y ROHOU, BRUNO; “La nacionalización del puerto de Rosario a la luz de nuevos documentos sobre la mediación de la diplomacia francesa y actores universitarios.” 6tas Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios 195. <https://f.hypotheses.org/wp-content/blogs.dir/1656/files/2015/10/LA-NACIONALIZACI%C3%93N-DEL-PUERTO-DE-ROSARIO2.pdf>

DE MARCO, MIGUEL ÁNGEL; “Carlos Casado del Alisal, en el centenario de Casilda”. *Revista institucional 1504*. Año XCVIII- Bolsa de Comercio de Rosario. 2008. <http://www.bcr.com.ar/Pages/Publicaciones/inforevista.aspx?IdArticulo=30>

DOERR, OCTAVIO; *Políticas portuarias*. Serie Recursos naturales e infraestructura 159. Santiago de Chile, CEPAL- NU. 2011. <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/4/46154/Lcl3438e.pdf>

ENSINCK, OSCAR LUIS; “Puerto de la ciudad de Rosario, sobre el Rio Paraná (República Argentina)” *en Les Grandes Escales III*. Recueils de la Societe Jean Bodin T.34. 1974. pp.143-160.

ESTRADA LLAQUET, JOSÉ L.; “El desarrollo portuario y la ciudad”. *Revista Ingeniería y Territorio*. IT 67. Barcelona. Colegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos. 2004. pp.10-19 http://www.ciccp.es/revistaIT/portada/img_portada/issue_184/pdf/IT-67.pdf

FEDELE, JAVIER y DOMÍNGUEZ ROCA, JAVIER; “Puerto y Ciudad”. *Revista Transporte y Territorio*

12. Universidad de Buenos Aires. 2015 pp.1-15 <http://www.redalyc.org/html/3330/333039205001.pdf>
FUNDACIÓN HISTARMAR; Historia y Arqueología Marítima. Puerto de Rosario. (Informe de la DNVNyP. 1924) [on- line] <http://www.histarmar.org/Puertos/Rosario/PuertodeRosario-ViasNavegables.htm>
GALIMBERTI, CECILIA; “A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario" Revista Transporte y Territorio 12. Universidad de Buenos Aires. 2015 pp. 87-109 <http://www.redalyc.org/html/3330/333039205001.pdf>
GARCÍA, DOMINGO; “El desarrollo portuario argentino” Universidad de Buenos Aires Facultad de Cs. Económicas, 1976. http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tesis/1501-1074_GarciaD.pdf
GONZÁLEZ LAXE, FERNANDO; Transporte marítimo y reformas portuarias. Los modelos europeos y latinoamericanos. *Boletín Económico ICE* 2931. 2008.
KOSACOFF, BERNARDO; “La industria Argentina. Un proceso de reestructuración desarticulada”. *Documento de Trabajo* 53. Cepal- Oficina Buenos Aires. 1993. www.cepal.org/publicaciones/xml/2/22272/53_industria_argentina.pdf
MUNICIPALIDAD DE ROSARIO; *Plan Urbano Rosario 2007-2017*. Secretaria de Planeamiento. 2011.
PLAN ESTRATEGICO ROSARIO; *Sistema portuario de la Región Rosario. Análisis para la toma de decisiones estratégicas*. Municipalidad de Rosario- AECl. Abril 1998.
PRIETO, AGUSTINA [et al.] Historia de Rosario - Rosario: Municipalidad, 2010. 228 pp. <http://www.museodelaciudad.gob.ar/admin/uploads/publicaciones-files/3/ciudad-de-rosario-libro.pdf>
RAPOSO, ISABEL; CAFARELL, SONIA; LIENDO, MÓNICA y MARTÍNEZ, ADRIANA; “Expectativas en torno a cambios en el modelo de explotación portuario”. Actas Decimonovenas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística. UNR. Noviembre 2014. <http://www.fcecon.unr.edu.ar/web-nueva/investigacion/actas-de-las-jornadas-anuales>
RAPOSO, ISABEL; LIENDO, MÓNICA y MARTINEZ, ADRIANA; “Puerto Rosario: diagnóstico y desafíos frente al impacto de las políticas públicas”.VI Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de estudios portuarios de la REDEP-IDEHESI-Conicet. Rosario, Agosto 2015.
RUA COSTA, CARLES; “Los puertos en el transporte marítimo. EOLI: Enginyeria d’Organització i Logística Industrial”. Universitat Politècnica de Catalunya. 2006 <http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>
TALLER ECOLOGISTA; “Dragado del Río Paraná. Privatización sin control”. *Ríos vivos*, 2004 pp.6 <http://web.tau.org.ar/upload/b458f0af6379d6e2068fd8e7feb73f3a/DragadoRioParana.pdf>
TERRAZA, HORACIO [et al.]; *Gestión Urbana, Asociaciones Público-Privadas y Captación de Plusvalías: El caso de la recuperación del frente costero del río Paraná en la Ciudad de Rosario, Argentina*. BID. 2015. <http://www.rosario.gob.ar/ArchivosWeb/bid.pdf>

Rosario, 15 de Julio de 2016.