

Primeras Jornadas de Investigación "Ríos Urbanos: nuevas perspectivas para el estudio,
diseño y gestión de los territorios fluviales"
Universidad Nacional de La Plata - Universidad Nacional de San Martín
La Plata - San Martín 2 y 3 de noviembre de 2017

Mesa temática 1: HISTORIA DE LAS RELACIONES ENTRE LO URBANO Y LO FLUVIAL

SIMBIOSIS ENTRE CIUDAD Y RIO. ROSARIO Y SU PUERTO EN PERSPECTIVA.

Raposo, Isabel María

Instituto de Investigaciones Económicas- Facultad de Ciencias Económicas y Estadística –
Universidad Nacional de Rosario- Argentina.
Bv. Oroño 1261-2P.-2000-Rosario-Argentina
raposoisabel1@gmail.com

Resumen: No es posible desconocer los orígenes como ciudad, mucho menos la transformación y crecimiento que demuestra tener hoy Rosario, si no se la reconoce a través del vínculo construido a lo largo del tiempo con el río Paraná y en particular, en referencia a su condición originaria de puerto que aún hoy la caracteriza. Consciente de la importancia de esta relación, este trabajo trata de exponer la evolución que corresponde al sitio en su inmediatez al curso del río junto a los hechos más relevantes que marcaron la historia de la urbanización, haciendo especial hincapié en la condición de "ciudad- puerto" como categoría de análisis; la misma permitió definir etapas y establecer comparaciones en cuanto a la evolución de esta relación en general, para luego y en particular, identificar la transformación urbana unida a la actividad del puerto y a la incorporación del río en la vida de la sociedad rosarina. Distintos hechos marcaron cambios graduales a lo largo de un proceso que se califica como simbiótico donde, el río Paraná – analizado en este caso en su condición de puerto- y la urbanización devenida en ciudad metropolitana, se potenciaron o degradaron en su condición en el tiempo en tanto se reconoce en una mirada en perspectiva, una misma direccionalidad de cambio.

Palabras Claves: Ciudad-Puerto, Rosario, simbiosis, waterfront.

Abstract: It is not possible to ignore the origins as a city, much less the transformation and growth that Rosario proves to have today, if it is not recognized through the link built over time with the Paraná river and particularly about its original port condition that still characterizes it today. Aware of the importance of this relationship, this work tries to show the evolution that corresponds to the site in its proximity to the river course, along with the most relevant facts that marked the history of urbanization, with special emphasis on the condition of "port city" as a category of analysis; it allows to define stages and to establish comparisons about the evolution of this relationship in general, to be able later and particularly, to identify the urban transformation together with the port activity and to the incorporation of the river to the life of the Rosario. Different facts have made gradual changes along a process that qualifies as symbiotic where, the Paraná River –analyzed in this case in its port condition- and the urbanization turned into a metropolitan city, were enhanced or degraded in their condition along the time as it is recognized in a perspective look, the same directionality of change.

Keywords: City-port, Rosario, urbanization, waterfront.

INTRODUCCIÓN

Existe una suerte de descontrol en la urbanización y el crecimiento de las ciudades latinoamericanas que ponen en crisis la planificación y sus instrumentos, así como la sostenibilidad de estos ambientes en el tiempo. Es el caso de distintas ciudades emplazadas en las inmediaciones de cursos de agua, donde la relación resulta afectada en general, siendo recurrentes los problemas de contaminación de aguas, descontrol de vertidos, inundaciones, falta de infraestructuras adecuadas o uso indebido del rente costero. Esta relación conflictiva trae con frecuencia problemas de salubridad que afectan a la población, desastres ambientales de difícil remediación o simplemente, deterioro de hábitos sociales.

No necesariamente son adversos los resultados que derivan de este contacto. Hay numerosos efectos positivos que se manifiestan sobre la vida urbana, dando sustento a la población como el desarrollo de actividades de servicios en los puertos, la pesca o el turismo o bien, simplemente el disfrute social y el contacto de la población a través de actividades culturales o recreativas que ponen en contacto la vida en sociedad con el medio natural y el agua en este caso. Los beneficios son tanto mayores en función de la importancia- en escala- del curso de agua al que refiere o de la historia que ha sabido construir y sostener cada sociedad en relación con el mismo.

A la luz de esta realidad, no es posible desconocer los orígenes y la transformación que demuestra haber tenido Rosario, si no se la trabaja en la estrecha relación construida en el tiempo con el sitio, fuertemente caracterizado por el río Paraná como elemento central y particularmente, con la transformación de su condición originaria de puerto que marca una impronta particular en la sociedad. Reconociendo la importancia de esta relación, este trabajo se plantea como objetivo tratar de relacionar la evolución del medio natural en su proximidad al río y la historia de la ciudad a través de la relación construida y los cambios en la condición de "ciudad- puerto" que la define. Distintos hechos señalan un sendero a identificar como un proceso simbiótico que, a través de momentos o etapas diferentes en la relación, retroalimentaron este vínculo.

IMPORTANCIA DE LA RELACIÓN CIUDAD PUERTO.

En todo armado territorial, es fundamental considerar tanto la red de ciudades como los flujos que definen la intensidad de relaciones entre ellas. Las ciudades costeras son las que sintetizan las dinámicas económicas y sociales que corresponden a su territorio de referencia en tanto los puertos se entienden como las unidades encargadas de articular las redes de producción y distribución que definen las jerarquías de las rutas del comercio internacional.

Las ciudades con puertos sintetizan condiciones especiales en su estructura que señalan diferencia respecto al conjunto. Dotadas de usos diferenciados y espacios adaptados en permanente transformación, no sólo condensan relaciones económicas de producción e intercambio, también expresan dinámicas particulares en el plano cultural y la vida en sociedad. Ambas partes del binomio tejen relaciones de necesidad: el puerto no puede pensarse funcionalmente ni resolver la trama de conexiones e infraestructuras alejado de la ciudad en tanto ésta debe reconocer en el puerto una estructura productiva fundamental para la vida urbana y sus relaciones con el territorio.

La tendencia indica que toda ciudad crece y renueva sus funciones demandando espacios para la vida en sociedad, haciendo uso y valoración del suelo urbanizado; a la par, los puertos adaptan e incorporan nuevos espacios al destino específico con renovadas instalaciones para cubrir demandas cambiantes de los buques y demás modos de transportes y logística. Según Fedele y Domínguez Roca

(2015) los procesos de reconversión de viejas áreas portuarias han tenido particular impacto en los últimos años sobre las llamadas “ciudades puertos” que se entiende, configuran una categoría especial de análisis sobre una relación que genera múltiples interrelaciones y vínculos cambiantes.

El complejo escenario instalado en las ciudades con puertos a nivel global motivó la aparición de asociaciones internacionales como Villés et Ports en 1988 (AIVP) en Le Havre; esta red internacional, cuya importancia como referente está vigente, convoca el interés de autoridades portuarias e investigadores en el mundo, abocados al tratamiento del tema (Conesa, 1997). Otra organización similar es la Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades (RETE), constituida en el año 2001 para establecer una red internacional en referencia a Europa meridional y mediterránea, aunque extendió su alcance a los países latinoamericanos. Ambas establecen la necesidad de avanzar en la relación entre actividad portuaria y urbanización en el tiempo. Entre los intentos por sistematizar la misma, está la clasificación elaborada por B. Hoyle quien reconoce seis fases que describen las variaciones en el vínculo ciudad-puerto desde la antigüedad al presente.¹

La propuesta (Fig.1.) describe una primera fase donde la relación ciudad-puerto se desarrolla dentro de un equilibrio espacio- funcional en un ambiente natural dominante. Un primer quiebre del modelo tradicional, promediando el siglo XIX, es producto de la industrialización frente a la emergencia de una economía centrada en el comercio y donde la necesidad de renovadas y amplias infraestructuras pasó a ser una condición determinante.

Etapa	Símbolo ○ City ● Port	Período	Características
I Puerto/ciudad primitivos		Antiguo/medieval hasta el s. XIX	Íntima asociación espacial y funcional entre ciudad y puerto.
II Puerto/ciudad en expansión		S. XIX - 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 refineras) y la introducción de contenedores/Ro-Ro 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.

Fig.1. Etapas en la evolución de las interrelaciones puerto-ciudad elaborada por B.Hoyle, citado en su artículo por J. Estrada Llaquet (2004)

Esta fase de expansión se corresponde con la construcción de grandes infraestructuras portuarias y el desarrollo de una trama de relaciones e instalaciones que vinculan la ciudad al territorio en el marco de nuevas producciones y cambios trascendentes en los medios de transporte.

¹Hoyle B. describe la relación ciudad-puerto para países europeos. (Estrada Llaquet, José, 2004) Las etapas definidas bien señalan una distorsión en su aplicación frente a una realidad diferente como latinoamericana, en particular en cuanto a su diferimiento e intensidad.

Una tercera y cuarta fase de profundización se corresponden con grandes instalaciones portuarias en ámbitos cerrados ajenos a la urbanización, incluso en ámbitos externos a las áreas tradicionales. Este modelo portuario se replica en Latinoamérica, a comienzos del siglo XX, como respuesta al planteo de nuevas e importantes obras públicas y la desaparición gradual de todo vestigio del ambiente natural costero que prevalecía en estas áreas.

Producto de la escala de las instalaciones y el nivel de actividad, las ciudades experimentan cierto grado de interferencias, particularmente en las zonas portuarias lindantes con la urbanización. En los hechos, se enfrentan a la paradoja de necesidad y problema: no pueden prescindir de las instalaciones que le aportan vitalidad económica y contacto con el territorio, pero a la vez las resisten como barreras hacia los interiores urbanos que, según la configuración y escala de operación que desarrollan, terminan por desarticular áreas urbanas y alteran la composición del frente costero.

Un nuevo quiebre definitorio en la relación se ubica hacia fines de los años setenta, en momentos en que se manifiesta un cambio productivo expansivo centrado en el nuevo paradigma tecnológico, el que se manifiesta en aumento del volumen comercializado de bienes finales a nivel global. El uso de nuevas tecnologías altera sensiblemente la operatoria portuaria en cuanto al tamaño de los buques, la escala y complejidad de los equipamientos, la actividad en los muelles y en especial, la irrupción del contenedor para cargas, de uso frecuente y demanda de nuevos espacios operativos.

Nuevos espacios adaptados y nuevas instalaciones resultan determinantes para resolver el problema de aquellos puertos que, inmersos en la trama urbana, se transformaban –en muchos casos– en verdaderos enclaves urbanos sin solución. Ante el aumento de las tensiones, la actividad portuaria tiende a desplazarse hacia sitios de fluida accesibilidad, cediendo lugar a nuevos usos urbanos que aseguran una menor conflictividad urbana y permiten pensar la recuperación del frente costero con una funcionalidad diferente. (La ruptura o crisis del modelo se hace evidente al momento en que el suelo cambia su valor, es decir, la renta alternativa que puede derivar de nuevos usos urbanos resulta mayor a la que ofrece como área de servicio portuaria)

La crisis industrial vivida en los años setenta y ochenta en los países centrales, dejaba espacios libres en algunos de sus puertos en tanto, se construían nuevos muelles en nuevas tierras de los exteriores urbanos para recepcionar buques, alejados del centro tradicional, y tras el abandono de viejas zonas ocupadas por muelles obsoletos. A la par, hay cambios en la ciudad en cuanto a la distribución de los usos del suelo, las modalidades de gestión y el control que ejerce sobre las “externalidades” por aglomeración, valoradas como 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” donde dominan los servicios y la reurbanización de viejas áreas desafectadas del puerto o de obsolescencia avanzada, se convierten en la expresión más acabada del cambio en la concepción hacia una nueva funcionalidad urbana.

Todos los grandes puertos vinculados a ciudades en la historia prácticamente dejaron profundas huellas que se traducen en el presente en un patrimonio histórico valioso, compuesto de instalaciones específicas, muelles, docks, etc., incluso barrios con características residenciales particulares. Hacia fines de los años setenta se inicia una primera experiencia relevante cual fue la reforma del frente costero de San Francisco (Estados Unidos) convirtiéndose en “leading case” de lo que se conoce como “waterfront” u operaciones de recomposición de los frentes costeros urbanos. Por entonces, según Alemany Llovera (2015, p.71)... “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 grandes consignas como que es importante cambiar sin borrar la memoria, poner en uso, aunque sin dilapidar los bienes públicos,

sumar actividades sin perder el uso productivo y social establecido de la zona a recuperar. Es decir, la clave está en mantener cierto equilibrio como desafío en la tendencia a la mercantilización excesiva o el uso banal del patrimonio urbano. No obstante ser ésta una consigna compartida por muchos, no siempre son éstos los valores que orientan las operaciones de política urbana que promueven la reapropiación de los viejos puertos y muchas acciones se orientan a ganar en imagen resultante o rentas inmobiliarias por sobre lo que debería ser el interés común.

Las operaciones de reconversión de puertos en contextos urbanos, en general persiguen objetivos diferentes: por un lado, mejoras urbanísticas en espacios lindantes con el puerto mediante nuevos espacios públicos, la incorporación de equipamientos o la recuperación de estructuras y viejos muelles; por otro, orientar el desarrollo socio-económico, volviendo operativos espacios abandonados con actividades que generen nuevos recursos a la ciudad (generación de nuevos empleos, rescate cultural o nuevas actividades productivas, entre otras). Una gobernanza local deberá tener un rol significativo en liderar y modelar estas operaciones: definir regulación de usos o favorecer inversiones públicas o en interacción con desarrolladores inmobiliarios u operadores portuarios. Estas operaciones urbanas deben entenderse como parte misma del paradigma de la política urbana, al operar bajo los mismos objetivos, según Bruttomesso (2004), con los que la ciudad proyecta a tiempo viejas zonas industriales.

ROSARIO: ETAPAS O MOMENTOS EN LA EVOLUCIÓN DE LA RELACIÓN.

Rosario, reconocida como un claro caso de las llamadas ciudades- puertos, convoca a la reflexión -en esta oportunidad- acerca de cómo se da esa relación en el tiempo, atendiendo no sólo al planteo de vínculos entre el área portuaria con la urbanización y el medio natural, sino además incorporando al contexto de referencias los cambios que hacen al modelo de desarrollo y gestión. Se caracterizan cuatro fases o etapas en su evolución (Fig. 2):

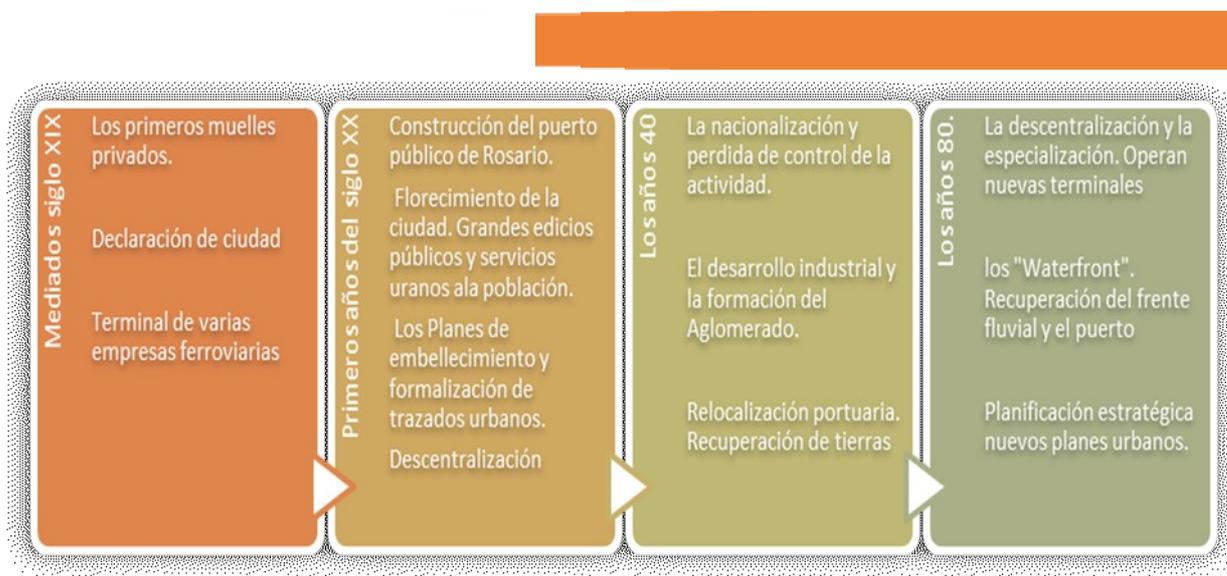


Fig.2. Distintos momentos en la evolución de la relación Ciudad Puerto en el caso de Rosario.

1- El inicio de la relación.

En sus inicios, era la Capilla del Rosario junto a una pequeña villa costera que reunía 2000 habitantes hacia 1823, condición que abandona para crecer rápidamente— ya promediando el siglo XIX— a partir de su extraordinaria condición natural para la recepción de embarcaciones y el desarrollo de actividades comerciales (también contrabando). Por esos años, la relación entre el sitio natural y su gran protagonista —el río Paraná— y un reducido número de pobladores, se daba en una simbiosis espacio natural-funcional sobre el litoral fluvial, manteniendo un equilibrio armónico entre sociedad y naturaleza. Rosario como puerto se remonta a las primeras décadas del siglo XIX con la construcción de precarios muelles de madera y piedra. Si bien reunía excelentes condiciones naturales para la navegación, en 1841 el río estaba cerrado a los buques extranjeros por un decreto de J.M. De Rosas, por entonces gobernador de Buenos Aires. En ese tiempo, el interior del país tenía escasas proyecciones en cuanto a la actividad en tanto era el puerto de Buenos Aires, la entrada y salida casi obligada de pasajeros y productos del país (por vía fluvial).

En agosto de 1852, se promulga la ley que le otorga a Rosario el reconocimiento como ciudad. El rápido crecimiento de la urbanización se dio al impulso del aumento sostenido de la población especialmente, en esos primeros años, por efectos de la Ley de Derechos Diferenciales al comercio que fortaleció la actividad portuaria a la par del aumento de sostenido de buques (llegada de productos del exterior). Las extraordinarias condiciones naturales del río para la navegación tanto como las facilidades para el arribo a puerto, le daban preferencia de los buques respecto a otros sitios del país. La urbanización adquirió carácter e identidad con la construcción de múltiples muelles y depósitos privados, fortalecida en el desarrollo del comercio exterior.

Ya a partir de 1870, Rosario vive una etapa de auge fruto del crecimiento de la producción agropecuaria en el país (con la instalación de colonias agrícolas y la difusión de la agricultura en la región cercana a Rosario). El importante desarrollo de distintos tendidos ferroviarios acompañó este proceso: algunos ramales ferroviarios llegaban directamente a pie de muelles para embarcar por gravedad directamente a las bodegas de embarco.² (Ensinck, 1974)

La emergencia de una economía fuertemente centrada en el comercio y la industria incipiente sumada a una nueva generación de buques que demandaban calados en la vía fluvial y muelles de atraque equipados volvía imprescindible la necesidad de contar con instalaciones suficientes y seguras. Este planteo portuario, que ya se había dado en países europeos medio siglo antes, cobra fuerza en el país.

Para regularizar la operación comercial se demandaban grandes inversiones y necesariamente, contar con la asistencia del Estado para construir las obras necesarias que requería la construcción de un puerto público, bajo la atención y control del Gobierno nacional. Finalmente, en 1899 surge en la ciudad el movimiento “Asociación Pro Canalización y Puerto de Rosario” apoyado e integrado por la Bolsa de Comercio local que, comprometida con la necesidad de modernizar las instalaciones, logra ese mismo año (superando intentos fallidos previos) que la Ley 3885 facultara al Poder Ejecutivo Nacional a concretar el llamado a licitación internacional para la construcción y explotación de un puerto comercial en Rosario.³

2- Las obras del puerto público y el florecimiento de la ciudad.

² En 1885, eran 14 las líneas (22 buques en tráfico regular) que unían Rosario con diversos puntos de Europa.

³ La autorización incluía obras por 11.600.000 pesos oro, contemplando construir 3870 mts. de muelle, canal de navegación de los muelles, vías férreas y calzadas adoquinadas, un elevador, 25 depósitos y demás instalaciones complementarias. Además, se hacía cargo al gobierno del dragado a 21 pies y el balizamiento.

Con el nuevo siglo, el Gobierno nacional concreta la adjudicación de las obras a la firma - de capitales franceses- Ernest et Fils asociada a Schneider y Cia., lo que define un quiebre en el modelo portuario tradicional. 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 las instalaciones pasarían a manos del Estado.⁴

En ese año mismo comenzaron las obras del puerto de Rosario en tanto que en 1905⁵ ya estaban operables los primeros muelles. Se constituye un “monopolio” legal de 20 Km. de costa concedidos a la empresa concesionaria Sociedad Puerto Rosario, al norte y al sur de las instalaciones, lo cual motivó que - dadas las altas tarifas- varias empresas del sector construyeron sus propios embarcaderos alejados de la ciudad. Las instalaciones ferroportuarias crecían 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. La ciudad recibía, y en parte daba albergue, a gran número de extranjeros provenientes de diferentes países europeos, pese a carecer de las instalaciones y equipamientos necesarios para el alojamiento en condiciones de vida digna.

Rosario se transforma en su dinámica y vive años de esplendor, convirtiéndose en una ciudad “floreciente” y con una marcada demanda de servicios para atender una urbanización en rápida expansión (aproximadamente 180.000 habitantes en 1910). Se sucede en esos años la construcción de edificios públicos emblemáticos como bancos, teatros, estaciones ferroviarias o la Bolsa de Comercio, obras que se traducen en una arquitectura de calidad y esplendor en el área central tradicional. No obstante atravesar una etapa deslumbrante, se consolida una barrera sobre el frente ribereño, espacio donde se instalan las grandes infraestructuras industriales y ferroviarias vinculadas al quehacer portuario, las que terminan por aislar el área central de la ciudad del contacto con el río.

La encrucijada ferroportuaria establecida en el territorio condujo a una serie de debates que planteaban la necesidad de contar con un plan regulador para la ciudad, para ordenar el crecimiento y restablecer ciertos equilibrios perdidos. Durante toda la década de 1920 y comienzos de la siguiente, se generaron distintos proyectos, planes y propuestas que conjugaban iniciativas y miradas diferentes sobre Rosario y la reconquista de su espacio ribereño. En los años previos a la crisis del 30” (la ciudad superaba los 400.000 habitantes) y sin capacidad de respuesta a las demandas poblacionales, era evidente la formación de barrios a través de loteos por extensión de la urbanización, en muchos casos sin equipamientos ni servicios en tanto se registraba en esos años la formación de los primeros asentamientos irregulares, los que aparecen precisamente en proximidades del área portuaria.

El Plan urbano de Della Paolera, Guido y Farengo, aprobado en 1935 con criterios higienistas y estéticos planteaba, sin desconocer la importancia económica que correspondía al puerto, reestablecer cierto equilibrio en la conexión de la ciudad con la vía fluvial y trabajar en la recuperación de estos vínculos a través de algunos espacios costeros. (Galimberti, 2015) Rosario lograba institucionalizar un Plan que piensa la ciudad portuaria, según Fedele (2011, 203), al ubicar central y operativamente la cuestión en relación con lo urbano e intentando armonizar el despliegue de la actividad portuaria con el crecimiento, como expresión de la estructura socioeconómica.

⁴El Estado reservaba el control de la explotación y la participación en un 50% de las utilidades líquidas. Las tarifas se fijaban en acuerdo entre Gobierno y Concesionario en tanto el Estado se comprometía al dragado, obra adjudicada en 1903 a la empresa Dirks y Dates.

⁵ Ese año, el volumen embarcado (2,5 mill. Tn.) fue muy superior al previsto. En 1909, la Sociedad Puerto Rosario amplió la capacidad con obras; a comienzos de la década de 1920, se habían duplicado los embarques de granos (trigo, lino y maíz).

La crisis financiera, primero y la Segunda Guerra Mundial, después, afectaron sensiblemente la llegada de buques al puerto y provocaron una abrupta caída de las exportaciones, llegando a exportar en 1941— un año antes de la nacionalización— apenas 2 mill. Tn. Por entonces, crecían las críticas hacia la concesionaria Sociedad Puerto Rosario, en particular por la falta de inversiones e incumplimiento contractual por los deficientes servicios que brindaba. (Raposo, Liendo & Martínez, 2016) Por estos años, se produce un cambio en el modelo de desarrollo en el país; es el fin del Agroexportador y comienza la Sustitución de importaciones.

3- La nacionalización del puerto y la formación del aglomerado urbano. Pérdida de dinamismo.

El debate a comienzos de la década de 1940 giraba en torno a la conveniencia de prorrogar la concesión o trasladar los destinos del puerto Rosario a la órbita nacional; esta última opción ofrecía dudas a la sociedad que entendía que no era sólo se cedía el dominio, sino que también se declinaba el control de la gestión portuaria desde el ámbito local. La decisión de cancelar la concesión y concretar la nacionalización de instalaciones se produjo en 1942, perdiéndose de allí en más, definitivamente control y manejo de la actividad portuaria. La operatoria se redujo a recibir mercaderías en muelles, previo trasbordo en Capital Federal y mantener las exportaciones en baja, resultado de la caída de la producción agropecuaria.

En 1956, bajo la tutela de la Administración General de Puertos (AGP), la política portuaria nacional se centralizó en Buenos Aires en detrimento del resto de las provincias. De allí en más, la falta de recursos, la obsolescencia progresiva de instalaciones y muelles sumado a reiteradas crisis laborales, no hicieron sino contribuir al deterioro de la actividad. No obstante el contexto, promediando los años 60, Rosario recupera en parte su vieja condición portuaria, volviendo a liderar la exportación de granos en el país en tanto que la sociedad local insiste sobre la necesidad de rescatar el puerto para la ciudad y dar destino a los espacios degradados, desafectados o en avanzada obsolescencia.

El vínculo ciudad –puerto por estos años parece desdibujado, dos mundos separados que conviven en un mismo territorio con baja interacción. La ciudad había perdido en parte su dinámica y se podría afirmar que en ello tuvo que ver el deterioro del nivel de actividad portuaria. En paralelo a la crisis y la nacionalización del puerto, en los años posteriores a 1960, creció la conciencia en la ciudadanía local que comenzó a reclamar por el frente costero sobre el río Paraná, procurando un espacio abierto y accesible. Cambios en las reglamentaciones urbanas y el reordenamiento de los grandes usos se articularon en lo que fuera un nuevo planteo de ciudad que se sintetiza finalmente en 1967, con la aprobación del Plan Regulador Urbano de la ciudad de Rosario⁶.

La actividad ferropuertaria mereció durante la década de 1970, estudios específicos para planificar el reordenamiento de la actividad, proponiendo el corrimiento definitivo del área de servicios portuarios a las nuevas instalaciones a construir sobre tierras costeras emplazadas hacia el sur de la Ciudad, extendiendo el alcance hasta el límite de Rosario (Arroyo Saladillo). Quedaban desafectadas del uso, áreas que formaban parte del sector identificado como Puerto Norte (PER, 1998); sin embargo, algunas de las unidades de embarques de la entonces Junta Nacional de Granos y demás instalaciones privadas complementarias, persistían en la ocupación, manteniendo la actividad pese a la decisión de recuperar esas tierras para el uso urbano.

En paralelo a esta transformación se consolida, más allá de la ciudad y sobre el frente fluvial del Aglomerado urbano, la radicación de importantes terminales portuarias de capitales privados, especializadas en procesamiento y exportación de agrograneles. Modernas instalaciones— equipadas

⁶La ciudad tenía un total de 750.455 habitantes según el Censo Nacional de Población.

con nuevas tecnologías e importante capacidad de almacenaje- progresivamente fueron concentrando cargas en la medida que crecía la producción de graneles del país (se generaliza la siembra de soja).⁷ Por su parte, el viejo puerto de Rosario se mantuvo relegado en su actividad tradicional y reducido en su potencial para seguir operando satisfactoriamente con este tipo de cargas.

Hacia el fin de esta etapa, se encuentran una ciudad y un puerto postergados que tratan de superar tal condición; el vínculo ciudad- puerto, tal vez como nunca había ocurrido, aparece disociado. Las demandas sociales estaban orientadas a recomponer el frente costero y rescatar áreas degradadas sin uso específico; la reconversión de las tierras se produciría naturalmente dado que las rentas potenciales resultan atractivas para los usos urbanos alternativos frente a los portuarios. Por su parte, la actividad del puerto requería que se tomaran con premura decisiones trascendentes (más allá de la ciudad) para poder replantear su destino, por entonces incierto.

4- Descentralización portuaria con especialización y recuperación del frente fluvial.

Durante las dos últimas décadas del siglo XX, las intervenciones sobre frentes costeros urbanos fueron una constante a nivel global. Rosario no fue la excepción, constituyéndose en un claro caso de estudio de este tipo de transformaciones. El cambio fundamental se da a partir de la política urbana de recuperación de tierras degradadas, mantenida como una constante. Este es uno de los grandes programas del Municipio que incorporó, a través de programas puntuales y a lo largo de todo el frente fluvial, numerosos espacios sumados al patrimonio público como parques, balnearios, paseos, etc. (La recomposición tuvo como premisa el criterio de que los espacios recuperados mantuvieran la condición de bienes públicos) (ver Fig. 3.)



Fig. 3. Ámbitos costeros que han sido objeto de intervención en Rosario.

Fuente: Plan Urbano Rosario 2007-2017. p.92.

⁷Por estos años se resolvió el dragado del canal Emilio Mitre, paso crítico que favoreció la afluencia de buques a la zona y la posibilidad de embarcar mayores volúmenes desde esta región.

Durante esta última etapa en la relación ciudad- puerto, pueden delimitarse cambios importantes a partir de la aplicación de la Ley 24093/92 que define una clasificación de puertos en el país instalada descentralizada como modelo administrativo, cediendo los puertos públicos a las provincias. Puerto Rosario, propiedad de la Provincia de Santa Fe, pasó a estar administrado por un Ente Público No Estatal- ENAPRO integrado con representación de la comunidad portuaria local. La norma, además, otorgó reconocimiento legal a gran parte de las hasta entonces terminales privadas, que en gran número y escala operaban en el Aglomerado, más allá de los límites administrativos de la ciudad.

Un nuevo acercamiento se comienza a perfilar, entre la ciudad y su puerto. La intención de recuperar instalaciones, ganar en actividad productiva y necesariamente, definir en qué términos y con qué recursos revitalizar las deterioradas infraestructuras portuarias recibidas y resolver la falta de un modelo operativo con proyección a futuro. Ello implicó llevar adelante la recomposición de los equipamientos básicos, definir un esquema operativo en base a la concesión de terminales privadas, atender graves conflictos laborales, actualizar el “saber portuario” y recomponer el perfil operativo para captar cargas generales y contenedores.

Con no pocas dificultades se ha logrado revertir la decadencia del puerto público de la ciudad. Hoy, distintas terminales privadas coexisten con una operatoria “aggiornada” para nuevas cargas, con un renovado modelo operativo y fundamentalmente, apuntando a consolidar una nueva relación institucional con la comunidad. Espacios recuperados y nuevos proyectos urbanos para la integración de la costa sur de Rosario, renovadas capacidades laborales y acuerdos con los gremios, atención de nuevas demandas sociales y una relación ciudad- río en revisión, llevan a delinear estrategias en la transformación de la ciudad y su puerto a futuro. Los nuevos modelos portuarios a nivel global, según Sánchez y Mouftier (2016), le otorgan un rol fundamental a la relación ciudad- puerto.⁸

Rosario tiene hoy más de un millón de habitantes, una extensión cercana a las 18 mil Has. de superficie y un frente costero de 17 km. en extensión sobre el río Paraná; es a la vez el centro de un área metropolitana formalizada bajo la directiva de un Ente de Coordinación Metropolitana- ECOM de más de 1,4 millones de habitantes y una extensión superior a las 300.000 Has. (Terraza, Pons, Soulier & Juan, 2015) La Ciudad cuenta con un Plan Estratégico Rosario Metropolitana 2008/18 y el Plan Urbano Rosario 2007/17 (Secretaría de Planeamiento, 2011); ambos planes definen el marco de referencia para programas y proyectos especiales que orientan la recuperación de la costa.

En los primeros años del siglo XXI, la ciudad ya disfrutaba de la gran transformación del viejo puerto comercial y ha consolidado un frente ribereño verde y abierto al público, proceso que aún sostiene y consolida con nuevos espacios y proyectos urbanos de significación como el Parque de la Cabecera, el Acuario, nuevos paseos costeros y otros. “El Frente Costero de Rosario ha pasado de ser un espacio privado, abandonado y degradado a convertirse en un paseo abierto al río y a todos los ciudadanos, con una calidad paisajística excepcional”. (Terraza et al., 2015, p.20)⁹

⁸ La Municipalidad, a través del Consejo Económico y Social, trabaja en Comisión junto a la comunidad la relación ciudad- puerto, procurando la definición y ajuste de propuestas para un Programa de Integración.

⁹ En los primeros 12 km. del frente fluvial de uso público, se construyeron 135,6 hectáreas de áreas abiertas a la población, lo cual incrementó el espacio verde en 1,36 m²/ hab. en los últimos 20 años.

REFLEXIONES FINALES.

Rosario creció en un medio natural signado por la presencia del río. Ello determinó que desde un inicio se establecieran fuertes lazos que unen indefectiblemente los destinos de ambos en lo que puede reconocerse como un proceso definido como una simbiosis que se da a través del tiempo y que se manifiesta con particular intensidad en la condición de ciudad puerto, desde la cual se aborda este análisis. Esta relación sigue siendo hoy fundamental en tanto es entendida como una condición establecida y valorada por la población.

Existió un tiempo inicial en que la villa incipiente y el puerto natural, fenómenos contemporáneos promediando el siglo XIX, establecieron vínculos que retroalimentan su rápido crecimiento, generando un ambiente receptivo y abierto que, desde un comienzo, contuvo y potenció extraordinariamente las posibilidades del medio. La efervescencia de los comienzos rápidamente dio paso a la formalización de las estructuras, tanto de la ciudad como del puerto, dando lugar a una etapa de auge de la producción exportable y cierta prosperidad urbana donde conviven la construcción de obras emblemáticas, la extensión de los servicios públicos y el progresivo aislamiento de la población que perdía contacto con su río, resignando el frente fluvial a grandes instalaciones ferroporcuarias.

La crisis no se hizo esperar. Las Guerras Mundiales, la depresión de los años 30, el fin del modelo Agroexportador y la pérdida del control por parte de la sociedad sobre la actividad portuaria, derivaron en un progresivo deterioro del frente portuario seguido por la obsolescencia de instalaciones y abandono de espacios desactivados de la actividad. La ciudad procuró restablecer su contacto con el río a la vez que reactivar el crecimiento urbano, afectado por deterioro de sus grandes equipamientos y lo que era un hecho entonces, la pérdida de protagonismo del frente fluvial. Se da en este tiempo cierta disociación en la relación ciudad-puerto que afecta a ambos por igual.

En las últimas décadas del siglo XX, el crecimiento urbano y el avance de la metropolización, consolidaron un complejo portuario de capitales privados que radicó extramuros de la ciudad tradicional, el gran potencial agroexportador que antes monopolizaba el puerto tradicional, ahora devenido en estructuras degradadas y vacío de contenidos, que demandan el acompañamiento de Rosario para poder revertir su situación. Son estos tiempos de un puerto en plena renovación que reorienta su actividad a la vez que adecúa sus estructuras, liberando definitivamente espacios al uso público y recreando el frente fluvial, permitiendo un nuevo acercamiento de la cultura urbana con el río. Ambos reconstruyen una necesaria y estrecha relación, tratando de encontrar el camino de una puesta en común. Hoy esta relación es un desafío que persiste en recrear la posibilidad de convertirse en una ciudad-puerto en todo su potencial, y dejar de ser sólo una ciudad con puerto.

BIBLIOGRAFIA

Alemany Llovera, J. (2015). Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los water-front. *Transporte y Territorio*, 12, 70-86. Disponible en: <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/2337>

Bruttomesso, R. (2004) Complejidad en la relación Puerto- Ciudad. *Ingeniería y Territorio*. Colegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos. IT67, 22-31. Disponible en: http://www.ciccp.es/revistaIT/portada/img_portada/issue_184/pdf/IT-67.pdf

- Conesa, C.T. (1997). Nuevas perspectivas en la Geografía portuaria: las relaciones puerto ciudad. *Biblio 3w. Geografía y Ciencias Sociales* 24. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-24.htm>
- Ensinck O.L. (1974). Puerto de la ciudad de Rosario, sobre el Río Paraná (República Argentina). *En Les Grandes Escales III*. Recueils de la Societe Jean Bodin. París: T.34.143-160.
- Estrada Llaquet, J.L. (2004). El desarrollo portuario y la ciudad. *Ingeniería y Territorio*. Colegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos. *IT* 67, 10-19. Disponible en: http://www.ciccp.es/revistaIT/portada/img_portada/issue_184/pdf/IT-67.pdf
- Fedele J. y Domínguez Roca L. (2015). Puerto y Ciudad. *Transporte y Territorio* 12,1-15. Disponible en: <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/2356>
- Fedele, J. (2011) *El río en la ciudad del Plan*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.
- Galimberti, C. (2015). A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario. *Transporte y Territorio* 12,87-109. Disponible en: <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/2370>
- Plan Estratégico Rosario (1998). *Sistema portuario de la Región Rosario. Análisis para la toma de decisiones estratégicas*. Rosario: Municipalidad de Rosario- AECI.
- Raposo, I., Liendo, M. y Martínez, A. (2016). *El Puerto Pasado y presente en la vida de Rosario. Cambios en el modelo de explotación y relaciones con la urbanización*. Ponencia presentada en el V Congreso Latinoamericano de Historia Económica-CLADHE. San Pablo (Brasil), 19 al 21 de julio de 2016. Facultad de Economía, Administración y Contabilidad- Universidad de San Pablo.
- Sánchez, R. y Mouftier, L. (2016). Reflexiones sobre el futuro de los puertos: del estrés actual al cambio y la innovación del futuro. *Boletín FAL* 352 (8) Santiago de Chile: UN CEPAL. Disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41045/1/S1601355_es.pdf
- Secretaría de Planeamiento (2011). *Plan Urbano Rosario 2007-2017*. Rosario: Municipalidad de Rosario
- Terraza, H., Pons, N., Soulier, M. y Juan, A. (2015). *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*. Rosario: BID. Recuperado de: <http://www.rosario.gob.ar/ArchivosWeb/bid.pdf>