

Entre muelles y granos: El paisaje portuario como componente identitario del Área Metropolitana de Rosario

*Cecilia Inés Galimberti**

Fecha de Recepción: 22 de Abril de 2019
Fecha de Aceptación: 03 de Junio de 2019

Resumen

El presente artículo analiza críticamente la transformación del paisaje portuario del Área Metropolitana de Rosario (AMR) desde su conformación, a mediados del siglo XIX, hasta la actualidad, e indaga sobre el rol identitario de las infraestructuras portuarias como motor de cambio de su ámbito territorial. Interpretar los cambios del paisaje portuario del AMR nos posibilita identificar el rol que tienen y han tenido cada uno de sus elementos, a fin de comprender las dinámicas particulares entre el tejido urbano y el agua, en relación con las prácticas de los diversos actores involucrados en cada momento histórico. Se contribuye así, a profundizar el conocimiento del paisaje portuario metropolitano desde una mirada patrimonial del territorio, a fin de poder superar los conflictos y contradicciones entre pasado y futuro, entre lo local y lo global, logrando una mayor integración entre los diversos componentes que conforman el ambiente. Se destaca que, entre los recursos presentes en el ámbito territorial, el patrimonio es un recurso escaso y no renovable, razón por la cual su valorización es decisiva para su permanencia.

Palabras clave: patrimonio; puerto; Área Metropolitana de Rosario; paisaje fluvial

Abstract

This article critically analyses the transformation of the harbour landscape of the Metropolitan Area of Rosario (AMR) since its conformation, in the mid-nineteenth century, to the present, and inquires into the role of the harbour infrastructures as a key-component for the territory changes. The interpretation of its transformation allows us to identify the role of its elements as main elements of the region identity, in order to understand the dynamics between the urban fabric and water, in relation to the practices of the different actors involved in each historical period. It thus contributes to deepen the knowledge of the metropolitan harbour landscape from a patrimonial perspective of the territory, in order to be able to overcome conflicts and contradictions between past and future, between the local and the global, achieving greater integration between the various components that constitutes the environment. It's emphasized that, among the resources present in the territorial area, heritage is an unusual and non-renewable resource, which is why its valorization is decisive for its permanence.

Keywords: heritage; harbour; Metropolitan Area of Rosario; river landscape

Introducción

Las urbanizaciones ribereñas han crecido en torno a una dialéctica particular con el agua. Es este elemento el que tiende a ser componente de la identidad más profunda de la ciudad. En muchos casos, justamente el puerto se constituye como motor central de

* Doctora en Arquitectura. Profesora investigadora de la Universidad de la Costa (Barranquilla, Colombia) y de la Universidad Nacional de Rosario (Rosario, Argentina). Investigadora del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y del Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (CURDIUR). cecilia.galimberti@conicet.gov.ar

transformación. Pero no solo por el potencial económico-productivo, sino que también se vincula íntimamente a la matriz cultural de sus poblaciones. Las actividades que se registran en torno al frente fluvial “empapan completamente las características de la vida social, representando una constante indiscutida de la misma a lo largo de los siglos”.¹

El Área Metropolitana de Rosario surge y se transforma aceleradamente a partir de las instalaciones portuarias y ferroviarias que se desarrollan a partir de la segunda mitad del siglo XIX. El puerto y el ferrocarril son las principales infraestructuras de transformación urbano-territorial cuyos componentes continúan siendo piezas clave, tanto para la configuración urbana como en la identidad social.

En este sentido, la identificación y revalorización del paisaje portuario se constituye como un desafío en la planificación contemporánea de este ámbito socioespacial. La protección y valorización de las huellas existentes debe ser objeto de una acción colectiva, destinada tanto a la reutilización de los dispositivos desde el aspecto material, como a partir de un nuevo significado en términos de representación social de la apropiación del espacio. Es decir, esta perspectiva cultural tiene que ser activamente comprometida con el pasado de la comunidad y responder, simultáneamente, a sus necesidades actuales.

Luego de la presente introducción, el artículo se estructura en tres partes y finaliza con un conjunto de aproximaciones finales. En la primera parte, se desarrolla el proceso de territorialización del ámbito conocido originalmente como Pago de los Arroyos, a partir del desarrollo de la infraestructuración ferro-portuaria, abordando la conformación del primer paisaje portuario del Gran Rosario. En la segunda parte, se abordan los debates y controversias en torno a las componentes portuarias-productivas localizadas en la costa central de la ciudad de Rosario, las propuestas para su desafectación y traslado, como también el proceso de cambio que atraviesa el frente fluvial metropolitano, cuya ribera es ocupada, en gran parte, por usos productivos-portuarios. Finalmente, previo a las reflexiones finales, se explican las aceleradas transformaciones que acontecen en el paisaje productivo/portuario inicial de la región, a través de diversas acciones, apropiaciones y actividades, algunas que tienen como centro la revalorización de dicho patrimonio y otras que anulan las marcas y huellas de las componentes identitarias del motor de crecimiento originario del Área Metropolitana de Rosario.

¹ Rinio Bruttomesso, “Complejidad en la relación puerto-ciudad”. *Revista It*, N°67 (2004): 22-31.

El puerto como motor de transformación

El territorio que comprende la actual Área Metropolitana de Rosario inicia su etapa de conformación a mediados del siglo XIX, a partir de diversos procesos sociopolíticos-económicos que ocasionan que este ámbito geográfico deje de ser un lugar de paso de los caminos a ciudades relevantes del país (Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe) y pase a integrarse en el nuevo sistema territorial vinculado a los mercados internacionales. En 1852, Justo José de Urquiza (Director provisional de la Confederación Argentina), solicita al entonces gobernador de Santa Fe, Don Domingo Crespo, erigir a Rosario como ciudad. A su vez, el 28 de agosto del mismo año Urquiza firma un decreto unilateral que plantea la liberación de los ríos, con el fin de finalizar el monopolio de Buenos Aires, habilitándose así la ahora ciudad de Rosario como puerto y aduana de la Confederación. Con las medidas de la liberación de los ríos, la creación de su aduana y las leyes de tarifas diferenciales que favorecen a este puerto, Rosario y su región comienzan un período de creciente desarrollo, cambiando plenamente su estructura económica.

En 1856 se sanciona la Ley de Derechos Diferenciales para la importación y en 1858 la Ley de Derechos Diferenciales para la exportación, las cuales también influyen notablemente en el desarrollo portuario y comercial de la ciudad. Rosario se convierte en un núcleo central regional y se intensifica la red caminera que converge a la misma. A partir de su puerto activo por barcos de ultramar se promueve la creación de nuevos muelles y el crecimiento portuario. Por ejemplo, entre el río Paraná y la Aduana se otorgan las primeras concesiones de los muelles a privados, son ejemplo de esto: Muelle de Hopkins -1856-, Muelles de Castellanos -1859-, Muelle de Comas -1859-. De manera que, en 1858, el área portuaria de la ciudad abarca desde la Bajada Grande, hasta la Bajada Santa Cruz (actual calle Ayacucho).² (Figura 1)

² Isabel Martínez de San Vicente, *La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario. Cuaderno N°7 del CURDIUR*. (Rosario: Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, 1985).

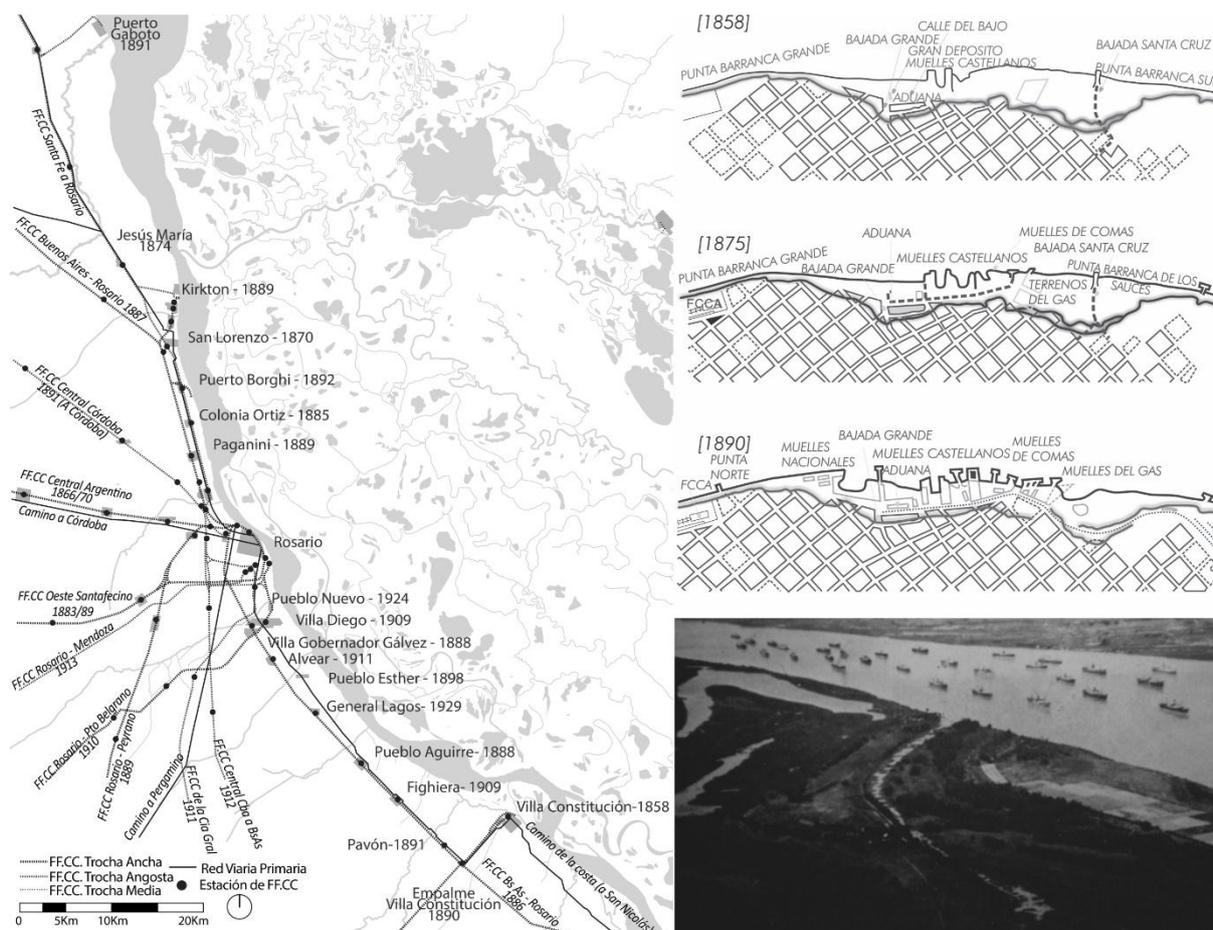


Figura 1. *Izquierda:* Plano del Área Metropolitana de Rosario a comienzos del siglo XX. *Derecha superior:* Primeras concesiones de muelles en el frente costero central de Rosario. *Derecha inferior:* Panorámica del río Paraná durante la primera guerra mundial. Fuente: Elaboración propia y Archivo General de la Nación.

La construcción del sistema ferroviario, de capital predominantemente extranjero, constituye otro de los factores principales de transformación del territorio. En 1860 se conforma la Compañía del Ferrocarril de Rosario a Córdoba (luego llamado Nuevo Central Argentino), que se inaugura en 1866. Éste es el inicio de la constitución de una red que une las productivas tierras agrícolas al puerto de Rosario y que, en torno a sus estaciones, se desarrollan nuevos poblados. Puede sintetizarse que la actividad productiva regional se constituye por la tríada: área rural productora, transporte ferroviario y puerto exportador. Esto caracteriza la identidad ferro-portuaria y agroexportadora de la región, desde sus inicios hasta la actualidad. El tendido de nuevas vías férreas junto a las instalaciones portuarias favorece a la creciente expansión. Rosario se posiciona, entonces, como punto terminal de una vasta zona productiva.

Sin embargo, no sólo la costa central de Rosario transforma su paisaje con nuevos componentes portuarios y ferroviarios. También así, el resto del frente fluvial metropolitano cambia a través de infraestructuras vinculadas a dichas actividades. Por ejemplo, en 1879,

Guillermo Kirk, escocés dedicado principalmente a la agricultura, compra a la sociedad Aldao y Cullen fracciones de tierra con frente al Paraná, en inmediaciones del arroyo San Lorenzo. Kirk construye un embarcadero conocido como Embarcadero del Escocés, como también un molino harinero, e inicia el proyecto de una nueva urbanización denominada Linda Vista (actual Barrio Bella Vista de Puerto General San Martín). Asimismo, en 1880 Domingo Borghi compra 300 ha próximas al embarcadero Bajo Fondo y, en 1887, junto a su hermano construyen el puerto cerealero denominado Puerto Canaletas de 600 m de frente. Se comienza a desarrollar así, simultáneamente, la urbanización del poblado Puerto Borghi (actual localidad de Fray Luis Beltrán) (Figura 2). Por otro lado, cercano a la desembocadura del arroyo San Lorenzo, en 1882, se instala el denominado Puerto Granaderos (luego adquirido por Dreyfus y Cía).

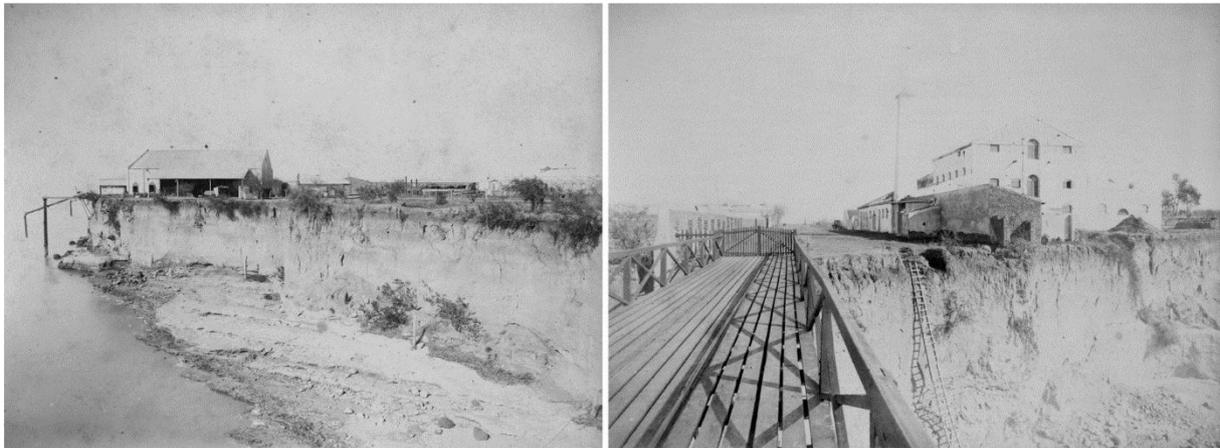


Figura 2. Fotografías de E. H. Schlie de 1888: Molino Guillermo Kirk y molino Mariano Albarado, Puerto General San Martín. Fuente: Fototeca Biblioteca Nacional

En este contexto, la mayoría de las localidades del área se desarrollan en torno a las estaciones ferroviarias, que resultan estructuradoras de los centros urbanos proveedores del puerto rosarino. Los poblados que surgen en torno a las estaciones del ferrocarril constituyen el área productora adyacente a lo que iba conformándose como la ciudad-puerto de Rosario, junto a políticas de colonización agrícola. Rosario se convierte así en puerta de entrada para la inmigración masiva y en la salida natural de la producción cerealera, base de las exportaciones de la región:

“Este continuo proceso de crecimiento favorecido en algunas coyunturas como en la mencionada durante la Confederación y la guerra del Paraguay (...) convirtió a Rosario en los inicios de la década del '80 [1880] en el segundo centro portuario y

ferroviario del país, en el desemboque obligatorio de la producción de las provincias del centro y el oeste del país”.³

La región se consolida en el mercado internacional, posicionándose Rosario como su principal puerto exportador de productos agropecuarios. De este modo, esta ciudad, nodo crucial de trasbordo fluvial y ferroviario, se convierte a partir de este período en núcleo central de la región. Así también lo inmortaliza Estanislao Severo Zeballos, que denomina a este territorio como “*La rejion del trigo (sic)*” en su libro publicado en 1883. En esta obra se refleja el paisaje en transformación de las barrancas del Paraná con sus elementos característicos, como los graneros y los molinos, piezas clave del desarrollo y la modernidad que atraviesa este territorio:

“la exportación de cereales y especialmente de trigo, ha reemplazado al antiguo consumo del que nos mandaba el estragero. Santa-Fé gana mas de lo que gasta y el exceso de entradas se vá convirtiendo en edificios, fábricas, molinos, etc., que, como capitales reproductivos, contribuyen mas y mas al aumento de la producción y á su consecuencia lógica el aumento de las comodidades, de bienestar, de riqueza y de felicidad en sus habitantes (sic)”.⁴

No obstante, también incorpora aquellos elementos representativos de la historia de la región que, si bien relativamente recientes en el momento de escritura del libro, su protagonismo en hechos claves de la independencia y soberanía nacional argentina, conducen a incorporar su valor identitario clave como el Convento y Colegio San Carlos en San Lorenzo y las barrancas conocidas como la punta del Quebracho o La batería (en la actual jurisdicción de Puerto General San Martín), dado la hazaña del general Lucio Mansilla y sus tropas (Figura 3):

“Tales son los recuerdos históricos para el valor argentino, que se ligan al suelo en que está edificada la colonia Jesús María, y cuyos arados han destruido las reliquias de los reductos, desenterrado centenares de balas de á ochenta, sólidas y

³ Oscar Mongsfeld, *Evolución Histórica del Área de la Prefectura del Gran Rosario. Cuaderno de trabajo de Prefectura del Gran Rosario N° 7* (Rosario: Prefectura del Gran Rosario, 1971).

⁴ Estanislao Zeballos, *La rejión del trigo* (Madrid: Hyspamerica Ediciones Argentina S.A., (1883), 1984): 71.

redondas, que los habitantes de San Lorenzo ostentan orgullosos en lo alto de los pilares de sus portones (sic)”.⁵

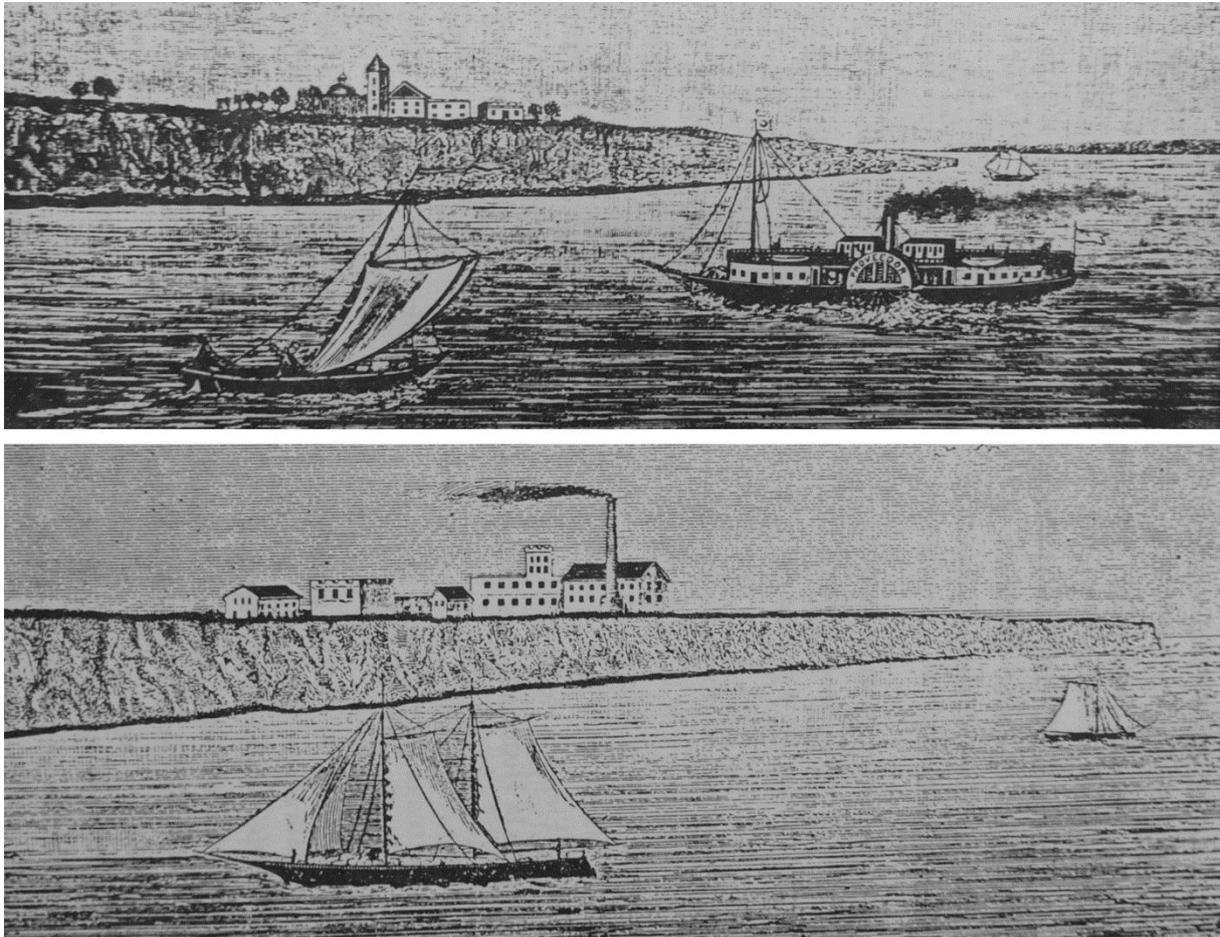


Figura 3. *Superior*: El Convento de San Lorenzo. *Inferior*: Colonia Jesús María, Los Molinos, Punta del Quebracho. Fuente: Estanislao S. Zeballos, *La región del trigo*, (1883) 1984.

A fines del siglo XIX el crecimiento y el progreso sigue en auge, especialmente a partir del aumento de las actividades portuarias, por ejemplo, en 1889 se produce su máxima recaudación. Por lo cual, se promueve la construcción de nuevas instalaciones. A través de inversiones francesas se inauguran las obras del Puerto de Rosario en 1902, habilitándose en 1905 los primeros mil metros de muelles. Así también se crean nuevas vinculaciones ferroviarias a puerto. De este modo, en los años siguientes, se consolida la imagen del nuevo paisaje portuario de Rosario, emblema del progreso y la identidad de la ciudad y su territorio (Figura 4).

⁵ Zeballos, *La región*, 97.

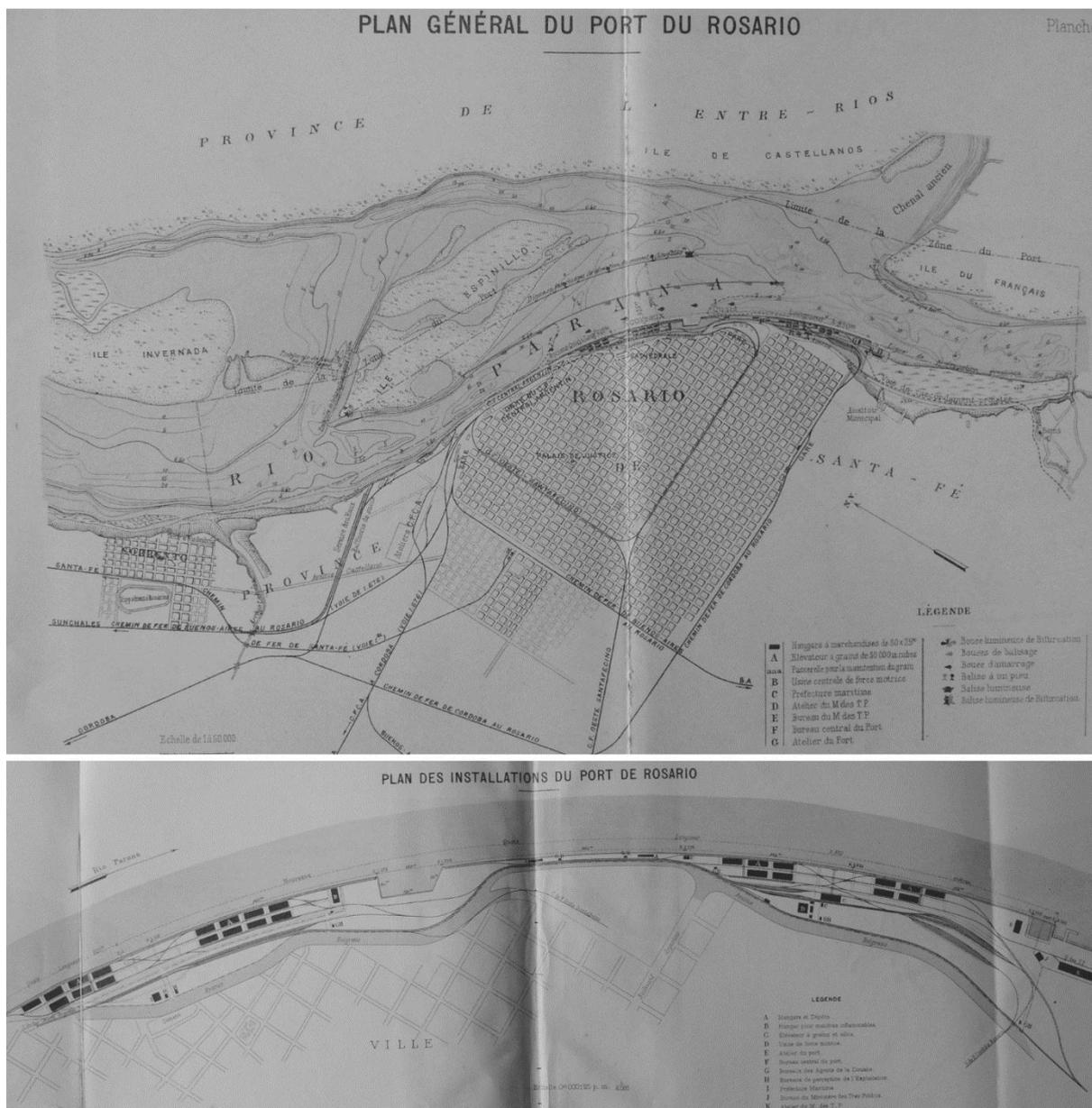


Figura 4. Planos para el puerto de Rosario: “Plan General Du Port Du Rosario” y “Plan Des Installations Du Port Du Rosario”- M.G. Hersent 1903. Fuente: Georges Hersent, *Port du Rosario. Republique Argentine. Son present - son avenir*. Communication faite le 27 Novembre 1903.

Primeras transformaciones del paisaje portuario metropolitano durante el siglo XX

En las primeras décadas del siglo XX, la costa en el área central de la ciudad de Rosario registra una ocupación total de usos productivos, portuarios y ferroviarios, mientras que el sector ribereño norte (Alberdi) y el sur (Saladillo) presentan usos paisajístico-recreativos. Durante la primera guerra mundial se instalan en las barrancas los primeros silos de almacenaje de cereales para la exportación. El puerto de Rosario, que vio disminuida su actividad durante el transcurso de ésta, tanto en importaciones como en exportaciones, en la

década de 1920 se recupera y alcanza su máximo nivel, posicionándose como el principal exportador de granos del país y uno de los principales a nivel mundial.

Sin embargo, a pesar de la importancia de sus instalaciones portuarias, desde la década de 1920 se registran diversos debates en torno a la incompatibilidad de dichas infraestructuras a inmediaciones del tejido urbano central de la ciudad. Asimismo, se reclama un divorcio entre la ciudad y el río debido a la barrera que generan estas componentes productivas entre el Paraná y el área residencial de Rosario. Por esto, desde el primer Plan Regulador de Rosario (1929-1935), se promueve la liberación de la costa central para nuevos usos recreativos y el traslado de las infraestructuras portuarias, especialmente al sur de la ciudad (Figura 5). Reclamo que, si bien es continuo a través de las décadas, sólo durante la década de 1950 se efectiviza las primeras transformaciones a través del desarrollo del actual parque Urquiza y el Monumento y Parque Nacional a la Bandera. Posteriormente, se continuará de manera ininterrumpida dicha transformación del paisaje costero central, a partir del retorno democrático definitivo en Argentina, en 1983.



Figura 5. Fragmento correspondiente a la costa central e isla del espinillo del plano del Plan Regulador de Rosario y su zona de extensión desarrollado por Ángel Guido, Carlos della Paolera y Antonio Farengo (1929-1935). Fuente: Plan Regulador de Rosario y su zona de extensión, 1935.

Por otra parte, a partir de las primeras décadas del siglo XX también se instalan nuevas industrias y componentes portuarios en el resto del frente fluvial metropolitano: frigoríficos,

envasadores, molinos harineros, entre otros. Es de remarcar la instalación del frigorífico Swift entre los años 1917-1924 en la actual Villa Gobernador Gálvez y el desarrollo de su muelle portuario para la exportación de sus productos. Asimismo, la primera guerra mundial junto a la crisis internacional de 1929-1932 desencadenan un proceso económico que se traduce en un crecimiento industrial nacional, tomando gran porte la ciudad de Rosario y sus localidades aledañas. Esta crisis provoca la reducción de los niveles de exportaciones e importaciones del período anterior, obligando así a generar una industria sustitutiva de importaciones (ISI).

En los próximos años, es notable el crecimiento industrial del departamento Rosario como también comienza a desarrollarse fuertemente la industria en el departamento San Lorenzo, especialmente favorecida por la inauguración de la pavimentación de la Ruta Nacional N°11. Se instala la planta y destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), entre 1934-1938, siendo crucial para el gran crecimiento industrial del corredor norte del área, transformándose vigorosamente su estructura productiva. Asimismo, en la actual localidad de Capitán Bermúdez, en 1929, se instala Celulosa Argentina y, en 1937, se radica la empresa Electroclor (industria química destinada a producir derivados del cloro). Celulosa se emplaza en la ex Destilería La Rosario, cumpliendo un rol fundamental en la urbanización, ya que promueve y/o cede la compra de tierras para la construcción de barrios obreros con vivienda incluida,⁶ como a su vez promueve actividades culturales y recreativas en torno a la fábrica (por ejemplo, el Club Celulosa).

En las décadas siguientes, el puerto de Rosario comienza a perder el rol central que posee en los períodos anteriores, en parte por la disminución de importaciones y exportaciones, como también por el papel que toman otros puertos nacionales (especialmente el puerto de Buenos Aires que concentra el grueso de las importaciones, seguido por los puertos de Mar del Plata, Bahía Blanca y Necochea).

Asimismo, en el frente fluvial del corredor sur metropolitano, es crucial la instalación en Villa Constitución de la industria textil lanera CILSA y la siderurgia ACINDAR en 1947, con relación al Plan Siderúrgico Argentino. Las mismas ocasionan un cambio estructural en esta ciudad, generando también la construcción de nuevos barrios de trabajadores. Asimismo, en materia portuaria, se lleva a cabo la construcción de unidades de elevadores de granos.

En los primeros años de la década de 1950, se instalan (especialmente en el corredor norte metropolitano) grandes y medianas industrias, continuando la tendencia del período anterior, como son: Verbano, en 1950, en Capitán Bermúdez y Cerámica San Lorenzo en la

⁶ Adrián Caballero, *Proceso de Formación urbano-territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario*, (Rosario: Consejo federal de Inversiones, 1991).

localidad homónima. También así en el corredor sur se instala Acindar, en Villa Constitución, en 1951. Las localidades ribereñas cercanas a Rosario resultan el ámbito ideal escogido para localizar grandes plantas industriales. Especialmente vinculadas a la química y petroquímica dada la proximidad de la destilería de petróleo y del oleoducto de Campo Durán - San Lorenzo, finalizado en 1959. Se instalan así, en 1965-1968, PASA y PASA Petroquímica Argentina S.A. en Puerto General San Martín, Duperial en San Lorenzo y Sulfacid en Fray Luis Beltrán. También se incrementa la rama metalúrgica, molinos, entre otros. La mayor concentración industrial se realiza frente al río Paraná. (Figura 6)

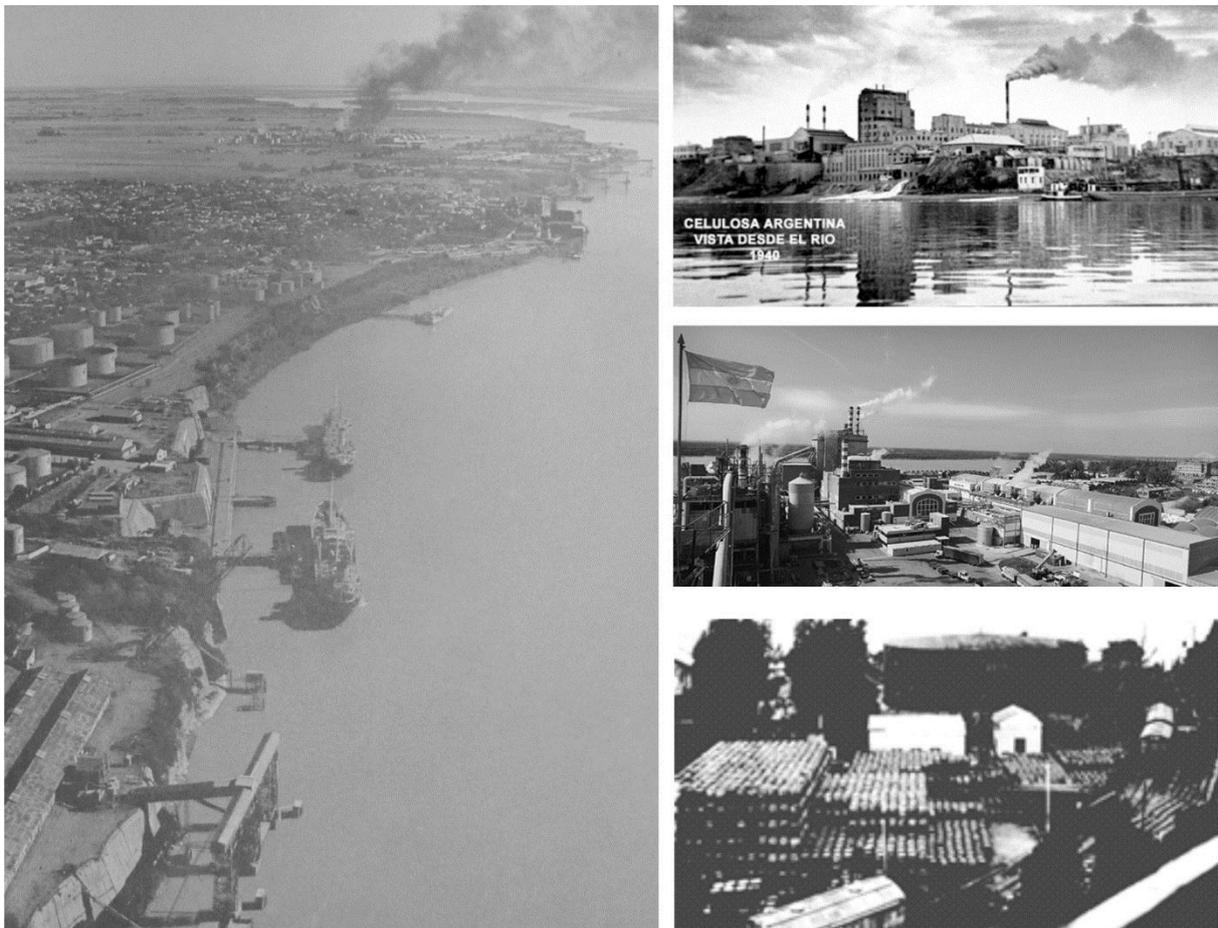


Figura 6. Derecha: Vista aérea del puerto de San Lorenzo, aprox. 1970. Izquierda superior y central: Celulosa Argentina, 1940 y 1990. Izquierda inferior: YPF, San Lorenzo. Fuente: Paraná, el pariente del mar, Editorial Biblioteca, 1973; Archivo Fotográfico Capitán Bermúdez y Telam.

La disponibilidad de grandes extensiones de tierra frentistas al río en los distintos centros urbanos costeros del área, junto a la existencia de infraestructura como muelles, puertos, embarcaderos, elevadores de granos e industrias previas asentadas, presentan las condiciones ideales para la instalación de nuevas y numerosas plantas productivas. Hacia 1970, el conocido “Embarcadero del Escocés” de Puerto General San Martín (PGSM), junto

al “Embarcadero Dreyfus”, ex puerto Granaderos, de San Lorenzo, forman parte del complejo portuario denominado Unidad XV en la desembocadura del arroyo San Lorenzo. En PGSM se encuentran, a su vez, las Unidades XVI y XVII. Posteriormente se instalan nuevos puertos privados (como el puerto de Petroquímica Argentina S.A. en 1964).⁷

Lo local y lo global en el paisaje portuario metropolitano de Rosario (1985-2015): de ciudad-puerto a región-puerto

A partir de las últimas décadas del siglo XX, se producen dos tendencias principales de transformación del paisaje portuario de la ribera metropolitana de Rosario. Por un lado, el frente costero central de la ciudad de Rosario establece una nueva relación entre tejido urbano y río, a partir de la reestructuración de las componentes ferro-portuarias hacia nuevos espacios públicos. Por otra parte, se produce un fuerte desarrollo del frente portuario metropolitano, en especial en su corredor norte, posicionándose, en los últimos años, en la región-puerto con mayor cantidad de exportaciones anuales de oleaginosas a nivel mundial. En este sentido, estamos ante un nuevo paisaje portuario metropolitano, con características muy diferentes a la conformación del puerto inicial de fines del siglo XIX.

Transformación de la ribera central de la ciudad de Rosario

A partir de la década de 1980, en un contexto socio-político-económico vinculado a la recuperación democrática definitiva en Argentina, junto a un nuevo posicionamiento en torno a la preservación de las huellas y marcas patrimoniales de relevancia para la ciudad, se inicia la anhelada transformación de la ribera central de Rosario, desafectando las instalaciones ferro-portuarias y conformando un continuo de parques públicos en relación a diversos equipamientos colectivos (muchos de ellos en infraestructuras productivas refuncionalizadas). En el año 1984 se constituye una Comisión Evaluadora integrada por diversos actores⁸ a fin de abordar un estudio detallado de los componentes patrimoniales de la ciudad. Es así, que la valoración patrimonial pasa a ser un tema central en las agendas políticas y académicas de los años siguientes.⁹

⁷ Cecilia Galimberti, *La reinención del río: Procesos de transformación de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario*, (Rosario: UNR Editora, A&P Ediciones – Colección Tesis doctorales, 2015).

⁸ Secretaría de Planeamiento, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Museo de la Ciudad y Centro de Arquitectos Rosario.

⁹ Por ejemplo, en 1992, se lleva a cabo el “Seminario Nacional: El Patrimonio de las ciudades”, organizado entre la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario y el Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales de la Universidad Nacional de Rosario. El mismo tiene como objetivos: poder debatir sobre las distintas experiencias desarrolladas, realizar un examen de la problemática de la preservación patrimonial a nivel urbano, indagar sobre los instrumentos normativos, analizar el rol de los

El puntapié inicial de la materialización de la transformación ribereña lo constituye el proyecto del Parque España, en el cual, especialmente a partir de los lineamientos del estudio catalán Martorell-Bohigas-Mackay, se produce una revalorización del patrimonio portuario, a partir, por ejemplo, de la reutilización de los antiguos túneles de almacenaje en la barranca, transformándolos en nuevas salas de exposiciones y en la biblioteca del Centro Cultural Parque de España. Bajo este espíritu liderado por la reinención de las marcas del pasado, a través de una transformación activa que conserve sus rasgos identitarios, se aborda la reconversión de todo el frente ribereño urbano. Son numerosas las huellas del patrimonio ferro-portuario existentes en este sector que son refuncionalizadas en pos de las necesidades actuales de la población. De manera que, galpones, silos, tanques de agua y edificaciones tejen el entramado de la historia portuaria y ferroviaria en la actual apropiación colectiva de estos espacios. (Figura 7)

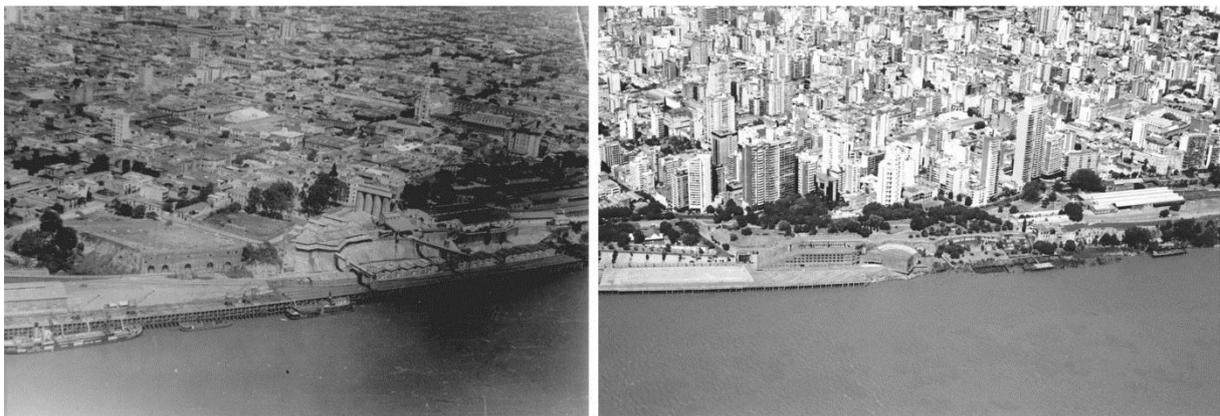


Figura 7. Frente costero central en 1944 y a comienzos del 2000. Fuente: Archivo de la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario.

Bajo este espíritu se refuncionalizan diversas infraestructuras ferro-portuarias, entre las que se destacan: el complejo de la estación Rosario Central, en la cual se localiza el espacio lúdico-educativo la Isla de los inventos y dependencias administrativas de la Municipalidad (Centro Municipal de Distrito Centro); el denominado Galpón N°10, en el cual albergó la primera estación ferroviaria de Rosario,¹⁰ pero deja de serlo pocos años después, al inaugurarse la Estación Rosario Central en 1868, actualmente alberga un salón de fiestas y un restaurante; el conjunto de tanques de agua ferroviarios en el complejo cultural del tango (La

distintos agentes en el proceso de construcción y transformación urbana, y la participación cotidiana de los ciudadanos sobre este tema.

¹⁰ La misma resulta la edificación más antigua conocida de la ciudad y se considera la estación de pasajeros más antigua existente en la Argentina. (Diario La Capital, 23 de noviembre de 1987). En la misma, el 19 de abril de 1863, el presidente Bartolomé Mitre inaugura los trabajos de construcción del Ferrocarril Central Argentino.

Casa del tango); los Silos Davis, construidos en la década de 1930 por el Arq. Ermete de Lorenzi, elevador que es adquirido en la década de 1990 por la Municipalidad de Rosario y se destina en el Museo de Arte Contemporáneo de Rosario (MACRO) inaugurado en el 2004; y, especialmente, los diversos galpones portuarios, localizados entre el parque España y la zona franca de Bolivia, los cuales una vez desafectados de las actividades portuarias, son restaurados para desarrollar diversas funciones principalmente destinadas a talleres y actividades culturales y artísticas, principalmente enfocado a los jóvenes. (Figura 8)



Figura 8. Reversión del patrimonio ferro-portuario en la costa central de Rosario: Silos Davis, galpones portuarios, estación Rosario Central y galpón N°10. Fuente: Fotografías de la autora.

Si bien son numerosas las acciones tendientes a revalorizar el paisaje portuario de la ciudad, como componente clave de su identidad, también se registran otras acciones que borran, destruyen y/o fragmentan dicho patrimonio. Por lo cual, diversas marcas relevantes del paisaje rosarino han sido desmembradas y sustituidas por nuevas imágenes, muchas de ellas impuestas por imágenes globales que se asemejan mucho más a otros rincones alejados del planeta que al legado histórico ferro-portuario rosarino. De este modo, identificamos una gran cantidad de continuidades, pero también rupturas del paisaje fluvial de la ciudad.

El desarrollo de un nuevo paisaje portuario metropolitano

Entre las décadas de 1970 y 1980, con la demanda de los mercados internacionales y los precios competitivos comienza a producirse una producción masiva de oleaginosas que, junto a la industrialización de la soja, conlleva a la instalación de nuevas plantas de procesamiento como a la expansión de las existentes. También así, estas plantas comienzan a

tener instalaciones propias de embarque, generalmente operando con permisos provisorios por la reglamentación vigente en dichas décadas. El río Paraná cobra impulso nuevamente dejando a un lado los años que reflejaban escasos movimientos de embarcaciones. El río asiste al crecimiento notable de la producción y la comercialización del sector primario y secundario al constituirse como eje de transporte regional del Mercosur. Se afianza su actividad en el conjunto de terminales portuarias del llamado cordón industrial, dedicadas principalmente al comercio exterior, pero registra también el tráfico de cabotaje proveniente del Mato Grosso en Brasil y de los demás puertos de la Hidrovía Paraná-Paraguay.¹¹

Los cambios en las demandas del mercado, el incremento de flujos de mercancías y las transformaciones tecnológicas llevan a cambiar las técnicas, organizaciones y formas de gestión de las infraestructuras portuarias. El puerto que no se adapta a las nuevas condiciones queda obsoleto y no puede estar a la altura de la productividad requerida por las políticas económicas. Las infraestructuras portuarias afrontan un profundo cambio en las décadas recientes en base a las nuevas demandas a nivel internacional. Frente a la necesidad de nuevas modalidades de gestión y administración, desde los primeros años de la década de 1990, Argentina realiza un cambio estructural en las políticas vinculadas a la desregularización, la descentralización de la gestión y de la administración de sus puertos. Se aprueba así, un nuevo marco regulatorio legislativo para la actividad portuaria desarrollada en el país.

El posicionamiento estratégico del frente costero occidental del río Paraná, con excelentes condiciones naturales de barrancas y calado, gran interconexión de vías terrestres, entre otras características, hacen de los 90 km de extensión ribereña del AMR, ámbito elegido para la instalación de grandes y numerosas instalaciones productivas. Principalmente se destacan aquellas vinculadas al embarque de granos, subproductos y aceites. La mayor densidad portuario-industrial se registra desde el sur de la localidad de Timbúes, hasta la ciudad de San Lorenzo inclusive. Este sistema portuario regional¹² desde fines de la década de 1980 ya resulta un polo exportador consolidado. Por ejemplo, en esos años el complejo Puerto

¹¹ Juan Antonio Basadonna. “Complejo Rosafé. El Río: desarrollo del interior”. En *El Río de la Plata como territorio*. Editado por Juan Manuel Borthagaray (Buenos Aires: Ediciones Infinito, FADU, 2002).

¹² La creación de terminales portuarias privadas se intensifica con la Ley N° 22.108 de 1979, la cual permite que las empresas privadas sean propietarias de terminales portuarias. De manera que, a partir de dicha normativa, comienzan a construirse nuevas terminales y ampliarse aquellas existentes, incrementando su capacidad. A mediados de la década de 1980 se alcanzan niveles de exportación récord para este sector.

General San Martín-San Lorenzo ya concentra la mayor cantidad de exportaciones de agrograneles del país.¹³

A su vez, a partir de la Ley de Puertos de 1992¹⁴ este sector crece y se consolida aún más. Debido a que dicha ley regulariza también la situación de las terminales con permisos provisorios. No obstante, es recién en 1997 que se comienzan a otorgar las habilitaciones definitivas. Es a través de los Decretos N°119 al 123 de 1997 que se habilitan definitivamente las siguientes terminales portuarias: Terminal VI S.A., La Plata Cereal, Punta Alvear S.A., Cargill S.A.C.I, Asociación Cooperativas Argentinas y Louis Dreyfus Commodities. Si bien predominan los puertos graneleros, otros productos completan la complejidad y magnitud de este gran complejo portuario regional. De este modo, el frente costero metropolitano de Rosario se posiciona como puerta principal al comercio internacional, presentando una gran cantidad de terminales portuarias de gran relevancia. Las mismas resultan nodos estratégicos multimodales para la concentración y operación de cargas. Es de remarcar que estas terminales pertenecen en su mayoría a capitales privados de multinacionales.

Según datos de la Bolsa de Comercio, en el año 2017 el Gran Rosario se posiciona como el nodo portuario exportador sojero más importante del mundo, dado que en el 2016 registra un total de 39.36 millones de toneladas despachadas, superando al distrito aduanero de Nueva Orleans (Estados Unidos) y al nodo portuario de Santos (Brasil). Asimismo, además del volumen de exportación, se destaca la concentración geográfica de un número relevante de fábricas de procesamiento concentradas en una franja fluvial de 70 km, en la que se localizan 20 plantas con 19 terminales portuarias.¹⁵ (Figura 9)

¹³ El Área Metropolitana de Rosario, en la década de 1970, registra una media anual de 2,5 millones de toneladas de granos; mientras que, en la década de 1980, pasa a marcar 11 millones -entre granos y subproductos-, captando así más del 60% del total registrado en los puertos del resto del país.

¹⁴ A través de la cual se permite a los particulares administrar y operar puertos de uso público o privado, industrial, comercial o recreativo.

¹⁵ Julio Calzada y Federico Di Yenno, “Gran Rosario es el nodo portuario exportador sojero más importante del mundo”, Informativo Semanal Bolsa de Comercio de Rosario, 10 de noviembre, 2017. https://www.bcr.com.ar/Pages/Publicaciones/informativosemanal_noticias.aspx?pIdNoticia=856



Figura 9. Transformaciones del frente fluvial de las localidades de Timbúes y Puerto General San Martín.
Fuente: Elaboración propia en base a Archivo fotográfico ECOM.

De este modo, en las últimas décadas, el sistema portuario regional evoluciona y se adapta a los requerimientos productivos internacionales, como también a las transformaciones político-económicas a nivel nacional. La modificación de las estructuras portuarias, desde el punto de vista tecnológico, organizativo y de gestión, se realiza a fin de ser más competitivas, ante la complejidad de las demandas globales del intercambio de mercancías. Sin embargo, la presión del mercado y los capitales internacionales sobre este frente fluvial es tan fuerte, que ha conducido a la transformación de espacios ribereños de valor histórico a nuevos usos productivos. Por ejemplo, las barrancas sobre las cuales el General Masilla ha defendido la soberanía Nacional, en la ya mencionada Batalla de Punta Quebracho, ha quedado en manos de la empresa extranjera Cargill. De manera que, dicho lugar conmemorativo se ha trasladado 2 km al sur de la localización original. (Figura 10)

En este sentido, se produce una profunda transformación del paisaje portuario metropolitano, dado que los molinos y elevadores originales, realizados entre fines del siglo XIX y principios del XX, son sustituidos por nuevas e imponentes infraestructuras, que, si bien son notablemente diferentes a las anteriores, entre muelles y granos (ya no de trigo, ahora de soja) continúan profundizando la identidad portuaria regional.

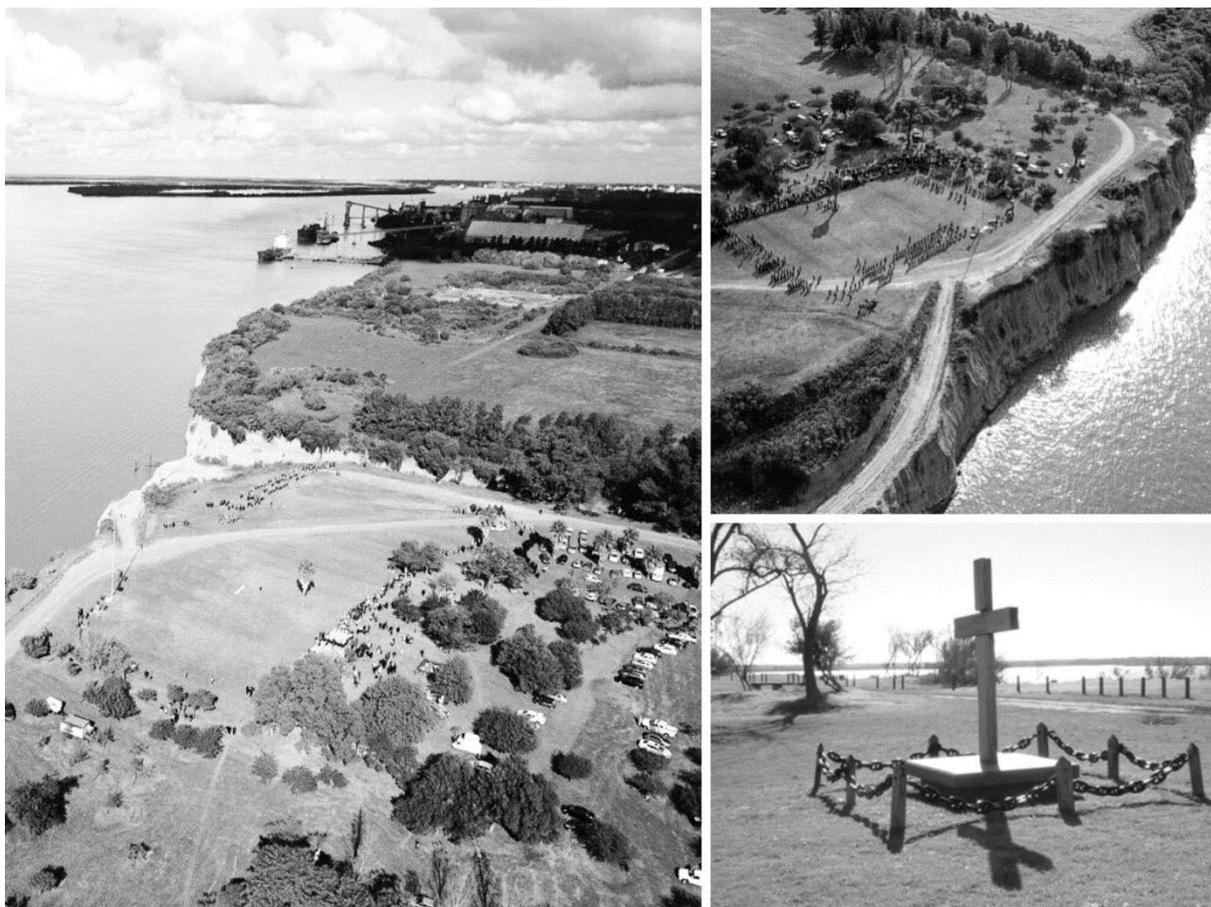


Figura 10. Conmemoración de la Batalla de Punta Quebracho 4 de junio de 2018. Fuente: www.regionlitoral.net/2018/06/4-junio-aniversario-batalla-quebracho.html

Reflexiones finales

La mirada patrimonial del territorio tiene como objetivo poder superar los conflictos y contradicciones entre pasado y futuro, entre lo local y lo global, a fin de lograr una integración entre los diversos elementos que conforman la red multicultural del palimpsesto territorial. Este enfoque está inmerso en un campo de oportunidades de desarrollo a través de la historia del lugar. La protección y valorización de las huellas existentes debe ser objeto de una inversión colectiva, destinada tanto a la reutilización de la propiedad desde el sentido material, como desde un nuevo significado en términos de representación social. Es decir, esta perspectiva cultural debe ser activamente comprometida con el pasado de la comunidad y responder simultáneamente a sus necesidades actuales.¹⁶

Las transformaciones registradas en las últimas décadas en el paisaje ribereño del Área Metropolitana de Rosario conducen a reflexionar sobre el legado histórico y sobre la presión

¹⁶ Maurizio Carta, *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo*. (Milan: Franco Angeli S.R.L., 2002).

del *laissez-faire* del mercado y de la predominancia de los intereses privados por sobre los bienes colectivos. El debate del significado de la revalorización patrimonial y sobre qué estamos preservando debe ser un debate vivo, activo, de puertas abiertas, en el cual deben participar todos los actores de la sociedad (y no sólo los grandes grupos económicos).

Los diversos ejemplos y procesos de transformación llevados a cabo en el sector de estudio, en estas últimas décadas, demuestran que es fundamental mantener una mirada crítica permanente sobre las intervenciones realizadas, los proyectos futuros y los anhelos pendientes. Estas acciones deben fortalecer la identidad de la región y no tratar a estos componentes como simples contenedores de nuevas funciones. Abordar el patrimonio territorial como recurso desde una mirada integrada implica generar nuevos desarrollos y potencialidades del lugar. Para lo cual, se requiere un compromiso colectivo de defensa patrimonial, a fin de no transformarlo en un mero escenario de estrategia de marketing territorial con el objetivo de incrementar el turismo o potenciar el mercado inmobiliario.

El patrimonio no está vinculado a su valor de uso ni al de intercambio, sino que el mismo tiene un valor que prescinde del actual. Es decir, éste se constituye como un recurso territorial, un bien común a todas las generaciones (pasadas, presentes y futuras). Son los residentes los principales recursos de un territorio. Por lo cual, son éstos los actores esenciales en reconocer el valor del patrimonio acumulado, en mantenerlo y adecuarlo. Pero también en realizar un justo equilibrio entre preservación y actualización, un balance entre conservación y transformación: “No es tan solo cuestión del mero mantenimiento de un legado patrimonial. Hoy más que nunca, frente a la globalización, tematización y banalización de tantos paisajes, resulta imprescindible intervenir en ellos valorando su código genético y su memoria” .¹⁷

¹⁷ Joaquín Sabaté Bel, “Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia”. *Identidades: Territorio, Proyecto, Patrimonio*, N° 2, UPC, Barcelona, (2010): 7-26.