

Paper ## - PLANIFICACIÓN URBANA DE LA COSTA CENTRAL DE ROSARIO Y DESARROLLO DE LA INTERFAZ PUERTO – CIUDAD.

Palma, Matías

ENTE ADMINISTRADOR PUERTO ROSARIO

Email: mpalma@enapro.com.ar

Email: mpalma@enapro.com.ar

ABSTRACT:

Hacia mediados de los años 80 en la ciudad de Rosario, se inicia el proceso de recuperación del frente ribereño orientado al disfrute y esparcimiento de la población. Esta recuperación se desarrolló a través de una planificación estratégica impulsada desde los distintos planes directores municipales con el objeto de rediseñar el uso de toda la costa rosarina, [direccionando dicho uso hacia](#) actividades recreativas, culturales, residenciales, comerciales y de conectividad vial.

El presente trabajo tiene como objetivo describir el proceso de renovación de las zonas portuarias de la ciudad de Rosario señalando los desafíos impuestos a la gestión de dicha transformación. Asimismo, se plantea poner el foco en los diferentes proyectos urbanos vigentes en áreas estratégicas de la interfaz Puerto - Ciudad. Éstos tendrían un alto impacto sobre la actividad portuaria y permitirían repensar el rol de la autoridad portuaria en vistas a desarrollar el puerto en torno a la ciudad y la planificación urbana en conexión con el puerto.

La apertura operativa del sistema portuario nacional iniciada en la década `90, basada en la descentralización y provincialización de los puertos públicos y alentando la instalación de terminales privadas, junto con la concesión del dragado y balizamiento del canal troncal de navegación del Río Paraná por parte del Estado Nacional, provocaron una reconfiguración de toda la planificación portuaria del área metropolitana de Rosario.

Conjuntamente con el traspaso de la actividad portuaria a la órbita provincial, se cedieron tierras destinadas a uso portuario a favor de la Municipalidad de Rosario. Este hecho tuvo un alto impacto en la transformación costera central. Esta cesión ha implicado a la ciudad la recuperación como espacios públicos de toda una franja a la vera del Río Paraná. Esta nueva forma de vincularse de la ciudadanía con el río, ha producido un fuerte cambio identitario en [ela](#) ciudad.

Este complejo y dinámico trabajo de reconversión a pesar de ya tener un recorrido exitoso de más de 30 años sigue teniendo nuevos desafíos e interrogantes que se deberán abordar. Si bien es tangible el avance de lo realizado es interesante detenerse en los aprendizajes, atendiendo las dificultades transitadas y analizando los desafíos por venir en el desarrollo de proyectos en la interfaz Puerto - Ciudad.

La primera etapa de reconversión de sectores portuarios no operativos para esparcimiento y disfrute de la ciudadanía se encuentra consolidada, mientras que el desafío por delante será coordinar y planificar los diferentes sectores existentes en la actual interfaz Puerto - Ciudad, los cuales tendrían un alto impacto en la operatoria portuaria. En este sentido, se abordarán los diferentes proyectos urbanos en zonas aledañas al puerto, e incluso dentro de su jurisdicción, que podrían ser transformadores de la fisonomía del entorno y el puerto.

El alcance de trabajo se divide en los siguientes bloques:

- Situación previa a la apertura del sistema portuario Nacional.

Con formato: Fuente: (Predeterminada) Arial

Con formato: Centrado, Sangría: Primera línea: 0 cm

Con formato: Centrado, Interlineado: Mínimo 12 pto

Con formato: Interlineado: Mínimo 12 pto

Con formato: No agregar espacio entre párrafos del mismo estilo, Interlineado: Mínimo 12 pto

Con formato: Interlineado: Mínimo 12 pto

- Proceso de renovación de áreas portuarias. Planificación urbana.
- Lecciones aprendidas. Desafíos y oportunidades.
- Proyectos urbanos y áreas estratégicas para el desarrollo de la interfaz Puerto - Ciudad.
- Conclusiones.

1 INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como objetivo describir el proceso de renovación de las zonas portuarias, ferroviarias e industriales de la ciudad de Rosario, señalando los aprendizajes y desafíos impuestos a la gestión de dicha transformación. Asimismo, busca

puntualizar sobre los diferentes proyectos urbanos que podrían desarrollarse en áreas estratégicas de la interfaz Puerto - Ciudad que tendrían un alto impacto sobre la actividad portuaria, permitiendo repensar el rol de la autoridad portuaria para desarrollar el puerto en torno a la ciudad y la planificación urbana en conexión con el puerto.

A partir de los años '80, la ciudad de Rosario inicia una etapa de planificación territorial muy marcada y con fuerte impronta sobre la costa de los rosarinos. A través de diferentes planes directores, sostenidos en el tiempo, la Municipalidad de Rosario fue poniendo su impronta sobre la recuperación de dichos espacios para uso y goce de la ciudadanía. Este proceso, contemporáneo con la apertura del sistema portuario nacional, reconfiguró el mapa portuario de la región metropolitana de Rosario, y más puntualmente del Puerto de Rosario.

Actualmente, el proceso de reconversión de áreas portuarias se encuentra más vinculado al entorno y la puesta en valor del mismo, potenciando la vinculación del Puerto con la ciudad. Es aquí el principal desafío por transitar, donde se asuman roles activos y coordinados entre todos los actores involucrados para visualizar las externalidades positivas del puerto y mitigar las negativas.

2 DESARROLLO

2.1 Situación previa a la apertura del Sistema Portuario Nacional.

Desde 1943, y hasta principios de 1991, la propiedad de todos los puertos de la Argentina, su administración, control y operación, se encontraban centralizados y monopolizados por el Estado Nacional a través de la Administración General de Puertos (AGP) y la Capitanía General de Puertos. Organismos que desde la Capital Federal, y sobre la base de administraciones y capitanías locales, cubrían todos los puertos del territorio nacional.

Ya entrada la década del 70, la Ley 22.080 de política portuaria, y la Ley 22.108, abrieron la posibilidad de la existencia de "puertos específicos" operados en forma privada. Con estos antecedentes se llega a 1990, año en el que se dicta la Ley 23.696 de Reforma del Estado que dispone la provincialización de todos los puertos pertenecientes al Estado Nacional. Mediante el decreto 817/92 de desregulación marítima y portuaria se disuelve la Capitanía General de Puertos, se declara en liquidación a la Administración General de Puertos y se liberaliza el trabajo portuario, declarando caducas las convenciones existentes, y se sientan las bases de la desregulación y privatización de los servicios de remolque y practicaje.

Así, comienza la transferencia de puertos a las provincias hasta que, el 3 de junio de 1992, se dicta

la Ley 24.093 de Actividades Portuarias, la cual sienta las bases para un nuevo régimen. Esta nueva modalidad aparece como única hasta esa fecha en el ámbito de los países latinoamericanos y ha servido de modelo para modernizar la legislación de varios países de la región.

A partir de esta transformación de la política portuaria nacional, a los Puertos más importantes del país: Santa Fe, Rosario, Buenos Aires, Quequén y Bahía Blanca, se les exigió la creación de entes administrativos no estatales, o sociedades de derecho privado donde debían participar en su directorio representantes de la provincia o municipio donde esos puertos se encuentran ubicados. Este requerimiento tuvo la finalidad de garantizar la continuidad de las actividades a través de la administración de dichas operatorias en manos de los usuarios, operadores y productores.

Según el nuevo marco regulatorio, estos entes autónomos o sociedades comerciales, deben reinvertir sus utilidades en el desarrollo del puerto y actuar con total independencia económica y financiera de los Estados Provinciales.

Por otra parte, la sanción de la mencionada Ley ha impulsado la liberalización del régimen portuario, permitiendo así, que las personas y empresas privadas puedan construir y operar libremente puertos o terminales portuarias, ya sea en terrenos propios o cedidos por las provincias o municipios, asumiendo el carácter de responsable de esos puertos, y pudiendo darle el destino o uso, conforme a la clasificación legal (de uso público o privado).

El mencionado contexto de reformas a nivel legal y político tuvo como consecuencias la apertura operativa del sistema portuario nacional que, junto con la concesión del dragado y balizamiento del canal troncal de navegación del Río Paraná por parte del Estado Nacional tuvieron un fuerte impacto en el área metropolitana de Rosario. Han impulsado importantes inversiones, garantizando las condiciones de operatividad y seguridad en la navegación las 24 horas los 7 días de la semana. En las últimas dos décadas en el complejo oleaginoso del Gran Rosario, se ha pasado de 30 millones de toneladas exportadas en el año 1996, a manipular cerca de 70 millones de toneladas por los puertos del gran Rosario. Entre la localidad de Timbúes, al norte de la ciudad de Rosario, y la localidad de Arroyo Seco, ubicada al sur de Rosario, se instalaron progresivamente una treintena de industrias con terminales portuarias dedicadas a agrograneles,

combustibles, etc. La totalidad de dichas instalaciones cuenta con una capacidad de crushing de soja de más de 160.000 toneladas/día; siendo uno de los polos de molienda más importante del mundo.

La actividad portuaria agroexportadora se desplazó hacia el área metropolitana de Rosario; mientras que el Puerto de Rosario fue disminuyendo sus movimientos en relación a los movimientos de cargas de las terminales privadas, a la vez que fue desplazando su operatoria hacia la zona sur de la ciudad y eliminando la congestión y el tránsito pesado del centro de la ciudad.

En lo que respecta al puerto público, una vez realizado el traspaso de las tierras portuarias a favor del gobierno de la provincia de Santa Fe, se delega la administración portuaria al EN.A.P.RO, Ente Administrador Puerto Rosario, cuya función es la de administrar y explotar el Puerto, manteniendo el destino comercial, la actividad portuaria específica y el uso público del mismo.

La figura jurídica y empresarial del Ente se inserta perfectamente en la letra y el espíritu de la transformación del sistema portuario que propicia la descentralización y federalización de la administración, y la privatización de las inversiones y operaciones portuarias. Constituye, por lo tanto, un modelo auténtico de puerto autónomo, con representación en el Consejo Directivo de todos los sectores involucrados en la operatoria portuaria y de aquellos que representan el interés económico y productivo de la región.

2.2 Proceso de renovación de áreas portuarias. Planificación Urbana.

En paralelo al traspaso de los puertos públicos a la órbita provincial, la ciudad de Rosario, a través del diseño y ejecución de diferentes planes directores, dio lugar a la apertura del frente costero de la ciudad, materia pendiente para con su ciudadanía para ese entonces. Esto implicó la transformación de grandes espacios portuarios, ferroviarios y asentamientos industriales costeros obsoletos convertidos en sectores destinados a actividades recreativas, culturales, residenciales, comerciales y de conectividad vial.

La fisonomía de la costa central rosarina comenzó a transformarse ya por mediado de los años 80. El primer punto de transformación y apertura de los

terrenos portuarios para uso y esparcimiento de la ciudadanía ocurrió con el proyecto "Parque España", junto con la conmemoración de los 500 años de la llegada de Colon a América. En ese marco el gobierno de España, en coordinación con el gobierno de la provincia de Santa Fe y la municipalidad de Rosario, llevaron adelante una importante obra que transformaría y pondría en valor una de las zonas centrales de la ciudad.



Figura 1. Fotografía de la zonal Parque de España durante su construcción.

En lo que respecta a los terrenos portuarios en propiedad del Estado, junto con el traspaso de tierras para uso portuario a la Provincia de Santa Fe se cedieron importantes tierras claves para la ciudad de la costa central, las cuales no contaban con viabilidad para ser utilizadas para actividades portuarias. Esto teniendo en cuenta sus dificultades en términos de accesibilidad, su cercanía a la urbe, o su propia configuración que redundaba en baja eficiencia para las operatorias modernas. Dichos terrenos, ubicados en las inmediaciones del Parque Nacional a la Bandera, pueden ser considerados un hito importantísimo en todo el proceso de apertura de la ciudad hacia el Río Paraná, de cara a garantizar a la ciudadanía espacios públicos para el desarrollo de actividades recreativas, culturales y sociales. Desde su traspaso y hasta la fecha, se han ido consolidando y planificando los usos de forma tal que en la actualidad se encuentran todas las áreas en plena actividad.

Esta primera etapa de transformación de tierras portuarias en urbanas significó un cambio muy importante para la población de la ciudad de Rosario, constituyéndose en una de las innovaciones más

significativas de todo el frente costero urbano de la región.

Dentro de la propuesta de transformación de usos de suelo, la primera etapa apuntó a la creación del espacio destinado al Centro de Expresiones Contemporáneas, dependiente de la Municipalidad de Rosario, junto con las oficinas de la Secretaría de Turismo Municipal y la re funcionalización de los galpones portuarios destinados al desarrollo de actividades culturales varias.

En una segunda etapa, con aportes provinciales, se llevó a cabo la planificación de lo que hoy se conoce como "Ciudad Joven". Se trata de una propuesta que se lleva a cabo en diferentes galpones portuarios cercanos al Parque Nacional a la Bandera donde se desarrollan capacitaciones en artes urbanas y demás actividades culturales y educativas. Asimismo, junto con la puesta en valor de los distintos galpones y edificios, se reconvirtieron todos los espacios a cielo abierto creando parques y áreas verdes. Lo que requirió que se reconstituya la línea de costa, brindándole a la ciudad un gran paseo ribereño para el disfrute del río.



Figura 2. Fotografía aérea de la costa central de Rosario.

2.3 Lecciones aprendidas. Desafíos y oportunidades.

Luego de varias décadas de planificación urbana, la costa central se encuentra reconvertida y en plena actividad para uso y goce de la ciudadanía. Sin lugar a dudas, la transformación de la ribera central a través de los últimos 30 años reconfiguró la planificación urbana de la ciudad. Permitted la re

vinculación de la misma con el río, integrando el frente fluvial al ejido urbano rosarino. Repotenció parte de la zona centro de la ciudad, desalentando la suburbanización, recuperando el núcleo urbano y densificando el uso del suelo, que si bien es accesible para una parte de la sociedad solamente, permite la apertura de espacios públicos y mejora la conectividad urbana; junto con el aumento del turismo regional y áreas de esparcimiento para toda la sociedad.

Este proceso paulatino y extenso de puesta en valor de los sectores costeros reconvirtiendo los usos de las obsoletas instalaciones ferroporcuarias de la costa central se realizó a posteriori del traspaso de las tierras a favor del a Municipalidad de Rosario, y conjuntamente con el corrimiento de la actividad portuaria hacia el sur. Al darse esta transformación en este marco, el proceso mencionado no significó la necesidad de pensar de forma coordinada cómo articular el desarrollo urbano a la par del desarrollo portuario, ya que ambas planificaciones (urbana y portuaria), se encontraban desplazadas territorialmente

En la actualidad, uno de los principales desafíos supone la articulación de un proceso de planificación urbana a la par de un proceso de desarrollo portuario. Esto es así ya que tanto la autoridad portuaria como la Municipalidad de Rosario deberán avanzar en el desarrollo de la actual interfaz Puerto - Ciudad compatibilizando el crecimiento portuario con la trama urbana, abordando dicha relación de forma multidisciplinar, multiescalar y multiactoral. Será preciso no sólo tener en cuenta dichas administraciones públicas, sino todos los actores involucrados en el desarrollo del espacio, con un enfoque territorial integrado. En este sentido, es que se vuelve fundamental abordar tanto los aspectos socioeconómicos, como ambientales y culturales. Poder desplegar una gestión integrada de la zona costera y sectores lindantes al puerto dependerá de la construcción de una perspectiva de conjunto, orientada al largo plazo, con capacidad de adaptación y con una mirada inclusiva para todas las partes intervinientes.

La zona sur de la ciudad de Rosario aledaña al puerto actual supo ser, décadas atrás, una zona con fuerte asentamiento industrial, muy pujante y con ciudadanos de alto poder adquisitivo, como también zona de residencia de los trabajadores muy ligados al puerto. Poco a poco, esa fisonomía se fue cambiando, tornándose en barrios con baja calidad

de vida, viviendas irregulares y con infraestructuras degradadas.

Hoy en día, existen en etapa de planificación y ejecución algunos proyectos impulsados por la Municipalidad de Rosario en sectores aledaños a la jurisdicción portuaria, y hasta incluso dentro de la misma, que buscan transformar la zona, potenciando y revitalizando el territorio. Dentro de este proceso, la administración portuaria debe asumir un rol activo, entendiendo el carácter mixto que deben poseer estas intervenciones que apuntan a potenciar el área, a incidir en la conectividad y accesibilidad de la interfaz puerto – ciudad y que buscan visualizar al puerto como un espacio urbano más dentro de la misma ciudad.

Este proceso podría ser considerado como una oportunidad para integrar el puerto con la vida de la ciudad, generando la apertura del mismo a la población. Articular ciudad y puerto permitirá trabajar visualizando los impactos mutuos (entre ciudad y puerto) intentando reducir y aceptar las “molestias” recíprocas.

2.4 Proyectos urbanos y áreas estratégicas para el desarrollo de la interfaz Puerto-Ciudad.

Como espacio de aplicación de la planificación territorial a cargo del Ente Administrador Puerto Rosario se define al sector en cuestión fijando los límites sobre el Río Paraná en la margen Este, la Av. de Circunvalación / Av. Belgrano al Oeste, la Zona Franca de la República de Bolivia al Norte y sobre el extremo Sur, el brazo Norte del Arroyo Saladillo. A su vez, dentro del campo de aplicación de la actividad portuaria la misma se fragmenta territorialmente en tres grandes áreas claramente definidas por sus características y posibles usos según, se observa en la Figura 3.



Figura 3. Planificación territorial del sector administrado por el EN.A.P.RO.

El área Norte del complejo portuario, indicada como “Área Urbana / Interfaz Puerto - Ciudad” tiene un gran potencial para el desarrollo de diversas actividades de conexión del puerto y la ciudad. Por su configuración terrestre, accesibilidad y el estado de la infraestructura, actualmente no es una zona apta para el desarrollo de actividades portuarias. Este sector presenta una valuación incalculable desde punto de vista de la valoración de la tierra. La cercanía con el área central de la ciudad dan cuenta del impacto y acercamiento que generaría el desarrollo de dicha área para la visualización de la actividad portuaria. Representa un claro ejemplo de cómo potenciar y visualizar la actividad portuaria frente a la ciudad acercando el puerto a los ciudadanos. Sin embargo, las diferentes propuestas de planificación urbana llevada a cabo por la Municipalidad de Rosario no necesariamente se alinean con este objetivo, por lo que se debería trabajar coordinadamente con los diferentes actores involucrados, especialmente con la Municipalidad de Rosario, de manera tal de compatibilizar las actividades a desarrollar con los usos previstos en el código urbano y mantener el espíritu de la Ley de Actividades Portuarias. Por otra parte, un importante factor que incide en el desarrollo de esta zona, es la denominada Zona Franca de la República de Bolivia. La misma se encuentra emplazada dentro del sector indicado y fue cedida al país vecino en el año 1978. Dicha zona se encuentra no operativa y con escasos trabajos de mantenimiento desde hace décadas. Al respecto, actualmente están trabajando coordinadamente la Municipalidad de Rosario, el Gobierno de la Provincia de Santa Fe, Gobierno Nacional y el EN.A.P.RO. con el objeto de recuperar y poner en valor la zona. La dificultad de tomar posesión de parte de la tierra con rapidez, junto con la existencia de otros proyectos urbanos de gran envergadura en la zona han hecho que hasta la fecha no se cuente con un proyecto concensuado y trabajado entre los distintos actores intervinientes. Por lo que este punto supone el comienzo de un camino de coordinación de tareas que se deberían abordar entre la Municipalidad de Rosario y la Autoridad Portuaria.

El área central de la Figura 3, identificada como “Área Operativa y de expansión portuaria” representa el núcleo productivo y de desarrollo del puerto público de la ciudad. Las actividades que se planifiquen y realicen en el entorno inmediato podrían incidir fuertemente en el crecimiento del puerto tanto a nivel

de las acciones que se desarrollen dentro de las terminales como en el entorno de las mismas. El principal desafío consiste en consensuar los proyectos urbanos y portuarios, reduciendo al mínimo posible las externalidades negativas.

Las instalaciones del puerto público en su mayoría datan de comienzo del siglo XX, por lo que requieren de una renovación y puesta en valor para poder seguir apostando al crecimiento del puerto aggiornando su infraestructura a las necesidades actuales. Por lo que este punto también resalta la necesidad de articular las planificaciones urbanas y portuarias.

La terminal multipropósito, actualmente

que se encuentran instalados hace décadas. Este sector denominado comúnmente "Barrio Mangrullo" requiere no sólo de una importante intervención sino que es primordial para lograr una integración social del barrio y su población.

A continuación se expondrán proyectos y zonas a desarrollar las cuales tienen una alta relación con la actividad portuaria más allá que no todas se encuentran dentro de la jurisdicción del EN.A.P.RO. El desarrollo de la zona urbana aledaña al puerto y la planificación conjunta entre los diferentes organismos intervinientes resulta imprescindible para potenciar áreas marginales de la ciudad, sin detrimento de la actividad portuaria, especialmente en el desarrollo del entorno sur de la costa rosarina.



concesionada a Terminal Puerto Rosario S.A., viene llevando a cabo en los últimos 5 años importantes obras de infraestructura que le están permitiendo lograr un crecimiento sostenido de la actividad. Si a esto le adicionamos los planes de expansión portuaria que prevee la terminal, con importantes inversiones y mayores volúmenes a movilizar, no quedan dudas que se debería trabajar en coordinación con las instituciones intervinientes en la interfaz Puerto - Ciudad ya que el crecimiento de la actividad en la zona impactaría tanto positiva como negativamente. En este punto se visualiza la necesidad de abordar la problemática del territorio con una visión a largo plazo e integral, considerando no sólo los factores socioeconómicos sino también ambientales y culturales.

El área sur, denominada en la Figura 3 "Área de Servicios y actividades recreativas" refiere a un sector postergado del área urbana, donde no hay buena conectividad ni disposición de infraestructura urbana. Es claramente un sector marginal, con grandes carencias en el cual convive un desarrollo precario urbano junto con algunas actividades portuarias y de servicios conexos como ser un Astillero Naval, guardería náutica y clubes náuticos

2.4.1. Acceso ferroviario de trocha angosta a puerto.

El acceso actual de trocha angosta al puerto de Rosario se concreta por el ramal Central Córdoba, tal como puede observarse en la Figura 4. El mismo atraviesa la ciudad de Oeste a Este en toda su extensión. Se encuentra intrusado en gran parte de su recorrido por zonas densamente pobladas; contando con más de 40 pasos a nivel, los cuales en su mayoría no respetan las normas de seguridad y señalamiento vigentes. Es por ello que ya desde hace años no se vincula al puerto con la red de trocha angosta y es parte de las mejoras de accesibilidad a puerto planteadas por el Estado Nacional y Provincial para el área metropolitana de Rosario contemplando el ingreso desde el Sur, por donde actualmente ingresa a puerto los trenes de trocha ancha. La conectividad ferroviaria para enlazar el ferrocarril de trocha angosta desde el Sur se encuentra en gran mayoría ejecutado, quedando pendiente solamente el enlace desde la localidad de Villa Diego hasta el Puerto.

La concreción de esta vinculación implicaría no sólo la reducción de costos logísticos, el aumento de la capacidad operativa y mayor seguridad sino que también sería la oportunidad de liberar la traza urbana del ramal Central Córdoba. Es una obra de infraestructura fundamental para la conectividad del Puerto, que también mejoraría la operatoria interna notablemente y redundaría en múltiples beneficios para la ciudadanía liberando el ramal urbano.

2.4.2. Proyecto Ciudad Universitaria Rosario

Este reciente proyecto impulsado por la Municipalidad de Rosario y el Gobierno de la Provincia de Santa Fe tiene por objeto la transformación integral de la Ciudad Universitaria. Una de las áreas de mayor potencialidad urbanística que tiene Rosario. El ambicioso plan que las autoridades promueven será una obra de gran impacto en los próximos años. Plantea convertir el acceso universitario en Avenida (calle Berutti), construir viviendas para la relocalización de 321 familias asentadas en terrenos de la Universidad Nacional de Rosario, recuperar el paisaje de la barranca hacia el río y ejecutar nuevos accesos viales. En síntesis, se trata de una iniciativa que cambiaría la fisonomía de esa zona estratégica lindera al puerto, pero hasta ahora poco integrada al resto de la trama urbana.

La concreción de este proyecto estratégico para la ciudad, de gran escala viene a traer una solución integral para una zona compleja que necesita de una intervención estatal para la puesta en valor de la infraestructura urbana y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. No solo de los vecinos directos sino de toda la comunidad universitaria que se verá beneficiada con mayor conectividad, servicios y seguridad.

La relocalización planteada de las familias permitiría recuperar terrenos de la Universidad Nacional de Rosario y reconvertir asentamientos irregulares en viviendas integradas a la trama urbana. Si bien las viviendas se relocalizarán en terrenos pertenecientes a la Universidad, se planifica la construcción de tres cuerpos de edificios de planta baja y tres pisos con unidades de uno, dos y tres dormitorios.

Los cambios prometen transformar a fondo un barrio con enorme potencial urbanístico. También se pondría en valor la plaza República de la Sexta y se recuperaría un importante tramo de la barranca de

cara al Paraná. La puesta en marcha de este proyecto mejoraría la accesibilidad urbana de la zona lindera al puerto, permitiendo visualizar la actividad portuaria notablemente, lo que supondría una mejora en la calidad de la relación del puerto y su entorno.

2.4.3 Parque Italia

La extensión aproximada del proyectado Parque Italia es de aproximadamente 3 hectáreas, fragmentadas por la actual traza del ferrocarril de trocha angosta, y en cercanías a la Ciudad Universitaria (Ver Figura 4). Se trata de una zona muy vinculada al puerto ya que está emplazada sobre la barranca natural y tiene una visión panorámica de la ribera fluvial y la zona portuaria.

Si bien el proyecto data ya de varias décadas y aun no fue puesto en valor tiene un potencial importantísimo y una gran vinculación con la actividad portuaria. Durante el año 2017 se firmó un acta de intención por la cual la Universidad Nacional de Rosario (UNR), la comunidad italiana, el Conicet, la Municipalidad y el Gobierno provincial tenían el objeto de instalar un polo científico tecnológico en el Parque Italia.

Este nuevo impulso, plantea abordar específicamente la temática de agroalimentos, opción sustentada en la importancia de este sector en la economía del Sur de la Provincia de Santa Fe. De este modo pretende constituirse un Parque Tecnológico de referencia del sector agroalimentario en Argentina.

Si bien aún no existen hechos concretos podría considerarse como un paso significativo en pos de lograr la concreción de este prometedor proyecto, el cual potencia la zona aledaña al puerto y podría vincularse con el mismo de manera tal de trabajar en investigaciones coordinadas referentes al sector portuario.

2.4.2. Plataforma productiva Uriburu OESTE.

Si bien no se encuentra en próximo al del ámbito portuario, la Av. Uriburu en cercanías de Av. de Circunvalación presenta un gran desarrollo industrial. En cercanías a dicha intersección se emplazan parques industriales, importantes industrias, empresas logísticas y conjunto de empresas

asociadas que conforman un Área Industrial con mucho potencial.

Sobre el otro extremo de Av. Uriburu, ya sobre las inmediaciones del área portuaria, se encuentran en desuso instalaciones pertenecientes a la ex Junta Nacional de Granos (Figura 4). Las mismas actualmente se encuentran en propiedad privada pero sin ninguna actividad por la dificultad de poder reconvertir su uso ya que son silos subterráneos, donde el costo de demolición o reconversión para otro uso es importante. El predio en cuestión tiene una extensión aproximada de 12 hectáreas.

La necesidad de revitalizar este sector es un anhelo de la Municipalidad que podría potenciarse con un proyecto que lo vincule con la actividad portuaria, reconvirtiendo el área en un sector logístico y de respaldo de empresas vinculadas a la actividad.

Por otra parte, la puesta en valor de dichas instalaciones repotenciarían el barrio poniendo en valor dicha traza de la avenida y quizá vinculando la actividad industrial con el puerto mediante esta zona de actividades logísticas.

2.4.4 Bajos del Saladillo

Sin lugar a dudas es uno de los proyectos más ambiciosos que tiene la ciudad en cartera, y si bien aún no se consiguieron los fondos ni la aprobación de endeudamiento del municipio es clara la necesidad y la decisión de la Municipalidad de intervenir integralmente la zona Sur y los Bajos del Saladillo, considerados como uno de los sectores más postergados de la ciudad.

La iniciativa implicaría revalorizar las márgenes del Arroyo Saladillo, recuperar cursos de agua y espacios verdes, relocalizar familias que ocupan sitios ~~que próximos al curso de agua y~~ sufren inundaciones, duplicar los Parques huertas, transformar tres importantes arterias (Avenida del Rosario, Arijón y Lamadrid) y mejorar los espacios públicos. Además se proyecta generar nuevas accesibilidades que contribuyan a la seguridad de la zona. En caso de concretarse se estima una inversión total de 50M de dólares para la concreción del proyecto.

Parte de este importante proyecto se desarrolla sobre la desembocadura del Arroyo Saladillo en el Paraná, sector administrado por el EN.A.P.RO. por lo que en gran medida sería muy importante también la coordinación de acciones y definición de usos entre ambas instituciones. Actualmente, parte de los terrenos a intervenir para el reordenamiento territorial y puesta en valor se encuentran con permisos de usos en favor de empresas de servicios vinculadas a la actividad portuaria; como ser: Astillero Naval, Guardería Náutica y Clubes Náuticos.

3 Conclusiones

Es importante destacar que el proceso de transformación urbana de espacios ferroportuarios obsoletos y degradados de la costa central ha contribuido en gran medida a reencontrar a la ciudadanía rosarina con el río y su entorno. Esto permitió reinventar su vínculo con este medio, lo cual generó una nueva identidad urbana. Hoy resulta imposible disociar a la ciudad de Rosario de su atractivo fluvial o de sus importantes sectores de recreación junto al río. Se trata de un sector de alto tránsito y muy disfrutado por residentes y visitantes.

Este proceso de reconversión de áreas portuarias, con un fuerte impacto en la ciudadanía y una planificación urbana intensa, se llevó a cabo disociado de la planificación portuaria, ya que el traspaso de las tierras y el traslado del puerto hacia la zona Sur disgregaron la actividad portuaria del área de intervención urbana.

La creación del EN.A.P.RO., y la posterior concesión de la terminal multipropósito, trajo aparejada importantes ventajas en cuanto a la operatoria del puerto; aggiornandolo y modernizando las operaciones, como así también haciendo más ágil la actividad comercial. Se puede considerar que la privatización del puerto significó y sigue siendo una forma de impulsar el desarrollo de la actividad. Sin embargo, se considera que es importante sostener una capacidad de acción, de articulación y construcción de legitimidad con las demás instituciones por parte del ente, como así también en la toma de decisiones de planificación portuaria.

Se considera importante reforzar el rol de este tipo de instituciones, fundamentalmente en contextos como los mencionados en esta presentación. Existen una gran variedad de proyectos urbanos cercanos al puerto y muy vinculados a la actividad; por lo que se

vuelve imprescindible entender la necesidad de coordinar las acciones en pos de potenciar tanto el desarrollo urbano como portuario.

Como se ha reflejado, el escenario actual y futuro marcan sus diferencias respecto de los contextos mantenidos a lo largo de estas últimas décadas. El desafío por delante se asienta en abordar la interfaz portuaria desde un punto de vista de carácter mixto, logrando una coherencia entre los proyectos urbanos y la planificación portuaria. Esto exige a la autoridad portuaria asumir un rol proactivo en la planificación urbana, entendiendo al puerto y su entorno como parte de la urbe. La ciudad tiene que involucrarse en nuevas estrategias para tomar ventaja de la presencia de un puerto en desarrollo en la ciudad, mientras que la autoridad portuaria tiene que asegurarse que los desarrollos portuarios deseados estén respaldados políticamente por la ciudad.

Es preciso entender que el desarrollo del puerto no siempre puede contribuir al desarrollo y mejora económica de la ciudad. Si un puerto logra influir en la potenciación de sus zonas adyacentes puede hacer atractivo el entorno de forma que se convierta en centro de recepción de nuevos habitantes.

Se sostiene —considera— fundamental que las autoridades portuarias y de la ciudad articulen esfuerzos e intereses para compatibilizar el desarrollo urbano y portuario. Se trata de un eje clave para el desarrollo de la zona intraportuaria, el de coordinar el desarrollo y tener en cuenta durante el proceso un constante diálogo e intercambio entre las diversas instituciones y personal involucrados.

Se trata de un proceso de dar y recibir, donde la flexibilidad, la paciencia y perseverancia son primordiales, ya que no siempre es fácil encontrar soluciones conjuntas. Así, el reto para el futuro es buscar constantemente soluciones conjuntas.

Lo que también es importante resaltar es que a lo largo de las últimas décadas; la apertura del sistema portuario nacional, la posterior reconfiguración portuaria del área metropolitana de Rosario, el corrimiento de la actividad portuaria de la zona central de la ciudad han generado una pérdida de la identidad portuaria que solía tener la ciudad y su estrecho vínculo con su puerto. Hoy en día, es la población del área metropolitana quien se identifica con la actividad, siendo donde se concentran las principales terminales privadas e industrias del sector agroalimentario. La actividad portuaria se alejó de la

escena de los rosarinos, no siendo visible ni apreciado el impacto positivo que la misma genera en la ciudad.

Este aspecto podría ser considerado como otro gran desafío que tiene por delante la Autoridad Portuaria, apuntando a fomentar y —constantemente— la integración social del puerto. Podrían gestarse acciones que visualicen al sector, identificando carencias y necesidades del mercado laboral, generando capacitaciones en ese sentido, invirtiendo en infraestructura social, limitando las externalidades negativas, con una planificación sustentable y buscando una imagen pública positiva. Se trataría de impulsar una línea estratégica de trabajo que permita lograr que la ciudadanía tenga un “sentido de pertenencia” hacia el puerto, posicionándose en el centro de la escena local, generando estrategias para que los rosarinos se conviertan en los principales promotores de su puerto.

Referencias bibliográficas-Bibliografía:

- Ente Administrador Puerto Rosario
- Secretaría de Planamiento, Municipalidad de Rosario.
- Bolsa de Comercio de Rosario.
- Centro de Estudios Portuarios Rosario.
- Fundación Banco Municipal de Rosario.
- Transformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas. Dirk Schubert.
- Código de buenas prácticas para la integración social de los puertos. ESPO.
- Amil Lopez, C. (2004). “Integración urbana de los espacios portuarios. Cristina Amil Lopez”.
- Bolsa de Comercio de Rosario. Anuario Estadísticos
- Centro de Estudios Portuarios Rosario.
- Ente Administrador Puerto Rosario. Gerencia Comercial y Operativa.
- ESPO. European Sea Ports Organisation (2010). “Código de buenas prácticas para la integración social de los puertos.”
- Fundación Banco Municipal de Rosario (1995). “Estudio para el desarrollo del puerto de Rosario”.
- Municipalidad de Rosario. Secretaría de Planamiento.

Con formato: Sangría: Izquierda: 0 cm, Primera línea: 0

Con formato: Normal, Sin viñetas ni numeración

Con formato: Fuente: (Predeterminada) Arial, 9 pto

- [Schubert, D. \(2002\) "Transformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas."](#)

Con formato: Sangría: Izquierda: 0,5 cm, Sin viñetas ni numeración

Con formato: Fuente: (Predeterminada) Arial, 10 pto

Con formato: Normal