



Raposo, Isabel

Liendo, Mónica

Martínez, Adriana

Instituto de Investigaciones Económica, Escuela de Economía

ROSARIO CAMBIA SU IMPRONTA PORTUARIA.

Evolución en el ciclo de vida y realidades de un nuevo modelo operativo.

Resumen: En un contexto global en el que el transporte marítimo se encuentra cada vez más centrado en la búsqueda de economías de escala y densidad, los puertos no siempre están preparados, debido a sus limitaciones físicas o financieras, a realizar cambios significativos en su operatoria. En muchos casos, los destinos de un puerto están estrechamente ligados en su desarrollo a los de una ciudad, como es el caso del puerto de Rosario, donde a lo largo del tiempo se verifica un estrecho vínculo entre la actividad, la urbanización y la producción local desde los mismos orígenes de la ciudad. Este trabajo presenta la evolución, haciendo hincapié en los cambios en la infraestructura y el modelo operativo del puerto de Rosario a lo largo del tiempo, identificando cuatro etapas claves a partir del siglo XIX, las que señalan como se dieron las transformaciones en el país para, a partir de ello, poder interpretar la trayectoria del puerto local y las expectativas abiertas a futuro.

Palabras claves: Rosario; evolución portuaria; modelo de explotación; ciclo de vida.

Abstract: In a global context in which maritime transport is increasingly focused on the search for economies of scale and density, ports are not always prepared, due to their physical or financial limitations, to make significant changes in their operations. In many cases, the future development of a port is closely linked to those of a city, as the case of the port of Rosario, where throughout time there is a close link between activity, urbanization and local production from the very beginnings of the city. This paper presents the evolution, emphasizing the changes in the port of Rosario infrastructure and operational model over the time, identifying four key stages from the nineteenth century, which indicate how transformations took place in the country and, from this, be able to understand the trajectory of the local port and the open expectations to future.

Keywords: Rosario; port evolution; exploitation model; life-cycle.

1- INTRODUCCIÓN

La realidad de un puerto dista en esencia de lo que se entendía como tal cuando el transporte marítimo se convirtió en una actividad económica relevante para el comercio internacional. En las últimas dos décadas los puertos transformaron radicalmente su actividad, siendo observable una mayor complejidad operativa, crecimiento en la oferta de servicios y mayor número de instalaciones y espacios especializados, lo cual marca una evolución en estrecha relación con los cambios en el comercio marítimo y la navegación.



Junto a un transporte marítimo cada vez más centrado en la búsqueda de economías de escala y densidad, hay un rediseño de las redes por jerarquía; los puertos convertidos en barrera al escalamiento del tamaño en este esquema, no siempre están preparados u ofrecen resistencia – por limitaciones físicas o financieras- al cambio operativo.¹ En Latinoamérica los puertos presentan hoy falta de armonización y disímiles trayectorias, tanto en la propiedad como en la gestión y explotación portuaria, y en muchos casos también, falta de integración de las distintas terminales a las redes de transporte y logística internacional, lo cual pone en crisis la competitividad regional, mientras lleva a replantear cuál ha de ser el rumbo que deben adoptar las políticas en la materia.

Por otra parte, en muchos casos así sucede, los destinos de un puerto están estrechamente ligados en su desarrollo a los de una ciudad, en tanto ésta le da sustento e identidad, en tanto persisten - o se agravan con el paso del tiempo- los problemas de interconexión física con sus hinterland, siendo recurrentes ciertas deseconomías por mayores costos de orden logístico como: falencias en la coordinación entre modos de transporte, congestión en los accesos por proximidad a la urbanización o falta de espacios disponibles o bodegas para almacenaje, por citar los más frecuentes. Se impone una nueva gobernanza capaz de atender estos problemas y ofrecer respuestas, siendo necesario el acercamiento entre quienes deciden sobre el destino portuario como actividad económica de importancia – incluso para sustentabilidad urbana- y quienes regulan y promueven la urbanización.

El puerto de Rosario está reconocido como un importante caso en el que se verifica un estrecho vínculo en el desarrollo de la actividad, conectada a la urbanización y la producción local. En esta oportunidad, esta relación convoca a la reflexión acerca de cómo ha sido la evolución en el tiempo, atendiendo no sólo al planteo de recomposición o nueva configuración del área en explotación portuaria, sino además y fundamentalmente, a tratar de identificar los cambios trascendentes que intervinieron a lo largo de la historia y derivaron en la definición del modelo de administración y explotación actual.

Se trabaja en esta oportunidad dentro del contexto definido por la transformación que manifiesta la actividad del puerto de la Ciudad a través de su desarrollo en el tiempo, contextualizado para distintos escenarios definidos en el territorio nacional. Para ello, se identifican cuatro etapas claves que señalan como ha sido esa evolución en el país, y se trata en base a ello, de interpretar el presente y aproximar la dirección que proyecta una posible trayectoria hacia adelante.

2- LA RELACIÓN PUERTO Y MODELO DE EXPLOTACIÓN EN EL TIEMPO.

Desde la antigüedad, distintas civilizaciones practicaron la navegación para sus movimientos migratorios, el intercambio de productos o los saqueos de otros pueblos. Tal es el caso de los fenicios, los vikingos o los polinesios quienes desarrollaron sus comunidades o crecieron en el control del territorio, apoyándose en el transporte por agua; ellos dan inicio, de forma incipiente, a la construcción de los primeros puertos. El incremento del tráfico marítimo, hacia fines de la edad media, transforma gradualmente los puertos naturales en unidades comerciales más complejas como fueron ciudades del mar del Norte (Liga Hanseática) o las ciudades del mar Mediterráneo (Génova, Venecia y Barcelona)

Los primeros puertos del siglo XVI eran parte de pueblos o ciudades emplazadas sobre bahías abiertas o sitios protegidos, se situaban próximos entre sí, lo cual permitía salvar las

¹ El mercado mundial no sólo exige – crecientemente- buques de mayor porte (hoy se superan los 20000 TEUs.), sino también buques pequeños y medianos para seguir atendiendo los puertos alimentadores.



limitaciones de las embarcaciones y la escasa capacidad de bodegas. Se practicaba en general la navegación diurna, los intercambios se limitaban a una variedad reducida de productos, en tanto disponían de pocos medios para la carga y descarga que se daba en base a trabajo ocasional. En Europa, muchas ciudades defendían sus puertos y obligaban a quienes manejaban las cargas, a utilizar sus instalaciones construidas con fondos públicos o subvenciones a la vez que incorporaban, crecientemente, funciones a partir de nuevas instalaciones de almacenaje, la construcción de muelles para carga y descarga de mercancías o servicios de banca financiera.

El centro del comercio mundial se desplazó en su eje desde la cuenca del Mediterráneo, hacia las colonias cuando la navegación permitió cambiar la visión del puerto como refugio cotidiano y priorizar en aquellos puntos de interés comercial que ofrecían variedad y volumen de carga. En el caso del comercio entre España y las Indias, se estableció el monopolio con el sistema de puerto único: sólo desde Sevilla salían y entraban mercaderías para América; para ello, la monarquía española creó el sistema de flotas y galeones, sistema que era burlado en las colonias a través del contrabando. Por entonces, Buenos Aires era el principal puerto de referencia del Virreinato del Río de la Plata.

Durante la etapa de la Organización de los Estados Nacionales, el desarrollo portuario estaba limitado a muy pocos puertos. El territorio argentino en particular en esos años, mantuvo casi en exclusividad el comercio centralizado en torno a la Aduana y el Puerto de Buenos Aires, lo que fue motivo de enfrentamientos con las provincias del interior (en particular el litoral fluvial). Por entonces... "Las barreras aduaneras, la instauración del caudillismo y el régimen de pactos interprovinciales, son índice de la lucha constante entre el librecambismo de Buenos Aires (beneficiada por su puerto) y el proteccionismo provinciano (sin vías portuarias alternativas para comerciar sus productos ni acceso a la renta de la Aduana central porteña)". (CAC, 2010:4)²

El transporte fluvial y los puertos hacia el interior del territorio nacional, se desarrollaron de la mano de la navegación interior y en particular, con la instalación del ferrocarril, considerado el gran adelanto técnico del siglo XIX y determinante para la consolidación del sistema portuario en el país.³



La CEPAL (1991:20) señala como factor de cambio que, hacia mediados del siglo XIX, la

² CAC- Cámara Argentina de la Construcción en "Infraestructura Portuaria en Argentina 1810-2010". Esta rivalidad entre Buenos Aires y el interior, se mantuvo hasta la década de 1870.

³ El enorme crecimiento se da después de aparecer en 1814 la locomotora a vapor. Las primeras máquinas de vapor usadas en barcos estaban adaptadas de los ferrocarriles, pero fue sólo en el decenio de 1860 cuando comenzaron a utilizarse ampliamente como medio especial de propulsión en barcos de alta mar."



utilización del hierro en la industria naval permitió el aumento en el tamaño de los buques; también por entonces, la navegación a vela cedía participación a la propulsión a vapor, siendo frecuente que convivieran ambos tipos de buques si se analiza la llegada a los puertos de la región.⁴

Argentina experimentó durante la segunda mitad del siglo XIX, un notable crecimiento de la navegación vinculada al comercio; los puertos locales de entonces carecían de instalaciones adecuadas para completar los movimientos de los buques y las cargas desplazadas. A partir de 1860 se activa la construcción de numerosos muelles de capital privado, algunos de ellos vinculados a desarrollos ferroviarios; en tanto, desde el gobierno nacional se proyectan y asignan fondos destinados a la construcción de grandes infraestructuras portuarias que, recién hacia finales de siglo, comenzarían a ser realidad. Institucionalmente, se avanza con la promulgación de diferentes normas que le dan formalidad a la navegación y a la actividad portuaria en particular.⁵

Entre las últimas décadas del siglo y la depresión del `30, se produce la integración de importantes sectores de las economías locales al sistema económico internacional. Durante esta etapa crecen a ritmo sostenido, los sectores exportadores de materias primas y alimentos en el país; paralelamente, hay un incremento de la importación de insumos ligados a la producción agraria, así como de bienes de consumo demandados por una clase media de creciente poder adquisitivo.

En este marco se construye la red de vías de comunicación que convergen hacia el litoral. (Bianchi, 1969). Entre 1880 y 1914 se lleva a cabo la construcción y/o ampliación de los más importantes puertos de ultramar: Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca y La Plata en tanto que, los puertos de cabotaje se construyeron entre la Primera guerra mundial y la crisis de 1930. (García, 1976) Entrado el siglo XX y hasta comienzos de la década de 1960, la actividad portuaria como tal, registra escasas variaciones; tradicionalmente, en cada puerto se daba una posición monopólica en relación a la captación de las cargas.

Con la declinación del período Agroexportador (entre las dos Guerras Mundiales), el país atraviesa una crisis que afecta su vinculación con los mercados internacionales. Durante esta nueva etapa se produce un cambio en el modelo económico que da inicio a la llamada Sustitución de Exportaciones; en estos años se impulsan nuevas políticas que dan paso al proceso de industrialización mediando una notable transferencia de recursos hacia estos sectores. (Kosacoff, 1993:3)⁶

La nacionalización de las grandes infraestructuras durante la década de 1940, entre ellas los puertos y los ferrocarriles, dio paso a una administración centralizada por el Estado en coincidencia con una fuerte declinación de los tráficos internacionales, ya pasada la Segunda Guerra Mundial. La Administración General de Puertos- AGP es quien toma a su cargo la centralización de todos los puertos del país en Buenos Aires, en tanto que, el resto

⁴ Se extiende el comentario al decir que "Los volúmenes de cargas líquidas y secas a granel transportadas por mar aumentaron con rapidez y los primeros barcos especializados se construyeron hacia 1890" (Cepal, 1991:20)

⁵ En 1870 se crea la Inspección General de Obras Hidráulicas a cargo de estudiar la canalización de las vías navegables y la construcción de puertos. Por Ley 3.445, surgen la Prefectura General de Puertos y el Ministerio de Obras Públicas que, a través de la Dirección General de Obras Hidráulicas tenían a cargo la planificación y ejecución de las obras.

⁶ Tal cual señala B. Kosacoff ... "El agotamiento de la expansión de la frontera agropecuaria, acompañado con la crisis internacional de 1929 y las conflictivas relaciones triangulares entre Argentina-Gran Bretaña-Estados Unidos, pusieron fin al funcionamiento del modelo agroexportador" (1993:3)



del territorio nacional pierde injerencia en el manejo portuario. De aquí en más, resulta ostensible la pérdida de participación de las distintas unidades de embarque en el comercio y el movimiento de los buques, fruto del deterioro de las instalaciones por falta de inversión y también, de una inadecuada explotación de los servicios portuarios.

En los años noventa, la Argentina reorienta fuertemente su política en el sector, revirtiendo el rumbo perfilado a través de la desregulación de las actividades y la descentralización de la administración y gestión de todos los puertos nacionales. La ley 24093 (1992) dio lugar a la clasificación de los distintos tipos de puertos, la transferencia de los más importantes a las provincias y la aceptación de los puertos privados. Esta norma puso fin a una larga etapa caracterizada por el deterioro de las infraestructuras específicas y la desinversión, acercando la toma de decisiones a los principales actores portuarios de cada unidad. Esta Ley se constituye en un valioso precedente que inspiró - por estos años- la sanción de leyes similares en otros países latinoamericanos.

Para O. Doerr (2011), algunos factores como el crecimiento del comercio internacional o la demanda por más y mejores servicios presentes en el contexto global (con incorporación de nuevas tecnologías), contribuyeron a expandir las actividades que en origen se le asignaban a un puerto para convertirlo -en muchos casos- en enlaces claves de las redes de logística internacional. Al desempeñar un rol activo en la compleja trama de producción y distribución de bienes y servicios, existen evidencias manifiestas de nuevas conductas en la modalidad de gestión y explotación de las terminales de embarque.

Todo puerto requiere contar no sólo con la infraestructura y el equipamiento actualizado, acorde a las nuevas demandas, sino también con buenas comunicaciones y en especial, un equipo de gestión compenetrado y al tanto de los cambios en la actividad. Tanto se trate de operatoria pública o privada, el conjunto de actores que integran la "comunidad portuaria" se orienta a obtener ganancias de competitividad; en esta lectura resulta fundamental la relación ciudad- puerto sobre la cual se construye parte del éxito que se pueda alcanzar.

Los puertos pueden ser clasificados en base a diferentes criterios y puntos de vista, tal cual los define Carles Rúa Costa (2006:3). En función del modelo de gestión aplicado, éstos cumplen distintos roles dentro del sistema comercial, de transporte y logística, asociados con diferentes tipos de gobernanza como: a- los puertos de propiedad estatal administrados por el sector público, quien también tiene a cargo los costos, las inversiones y la operación portuaria; a ellos se los reconoce como "service u operating port"; b- los puertos intermedios o híbridos, en los cuales se agrega —a la situación anterior— servicios provistos por empresas privadas, especialmente de estiba; estos son los también llamados "tool port" y finalmente, c- puertos integrados por distintas terminales operadas por privados, especializadas o polivalentes, concesionadas en la operación, aunque mantienen la propiedad pública de las instalaciones; estos casos responden al modelo "landlord port".

La tendencia indica que se evoluciona hacia el último modelo descrito, de manera que las autoridades portuarias se convierten en gestores del territorio y la operatoria portuaria en particular, es cedida en concesión para su explotación comercial a cambio de un canon y/o de un plan de inversiones. De este modo, la unidad de análisis de origen es el puerto en tanto que la unidad de operación diferenciada es la terminal de cargas con especialización por tipo de tráfico o productos. En los últimos años, uno de los mayores problemas ha sido la falta de inversión en infraestructura portuaria y equipamientos que actualicen la condición y mejoren la competitividad del país. En los hechos, ha crecido la brecha en una



comparación con los países centrales. (González Laxe, 2008)⁷

3- ROSARIO Y SU PUERTO: DISTINTAS ETAPAS EN LA EVOLUCION

3.1 Los orígenes como puerto

Rosario registra sus comienzos como puerto, en el transcurso de las primeras décadas del siglo XIX, con la construcción de precarios muelles de madera y piedra. Por entonces, la única actividad importante era el contrabando que suplía la entrada de productos esenciales, a partir de embarcaciones provenientes de Colonia o Paraguay; por entonces, sólo se exportaban cenizas para la producción de jabón. (De Marco y Ensinck, 1978) Si bien el sitio presentaba excelentes condiciones naturales, en 1841 fue cerrado a los buques extranjeros por un decreto del entonces gobernador de Buenos Aires (JM de Rosas), que impedía la navegación en los ríos Paraná y Uruguay.

Por entonces, la ciudad sólo era una pequeña villa que, promediando el siglo, vivió una serie de hechos que cambiaron rápidamente tal condición. En diciembre de 1852, el Gobernador promulga la ley que le otorga reconocimiento como ciudad; días después, Urquiza decreta la libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay para buques mercantes, independientemente de su nacionalidad, procedencia y tonelaje. Llegaban al puerto desde el interior del país y con destino a mercados externos, productos como cueros y lana desde Córdoba, azúcar desde Tucumán, pasas desde Mendoza y metales con origen en la región andina. Ese mismo año comienzan a funcionar servicios regulares de vapor entre Buenos Aires, Montevideo y Rosario a cargo de la Compañía General Sudamericana de Navegación a Vapor. (Cecreda, 2010:10)

En 1856, se dicta la Ley de Derechos Diferenciales que imponía un recargo de aranceles para los puertos de la Confederación sobre la introducción de mercaderías europeas procedentes de Buenos Aires, exceptuando aquellas provenientes del sur de Brasil, Uruguay y Paraguay. Para entonces, Rosario ya era un puerto de cargas generales de importancia nacional que veía potenciar su condición al convertirse en puerto de la Confederación y centro de actividades del interior del país.

Los resultados alcanzados no fueron los esperados, producto de que países como Francia y Gran Bretaña comienzan a reclamar perjuicios económicos sobre lo que denominaban estorbo al comercio. Consecuencia de ello, y sumado a las presiones ejercidas por el Gobierno de Buenos Aires, a los dos años de la entrada en vigencia se deroga la Ley de Derechos Diferenciales y Rosario vuelve a su anterior condición de puerto de cabotaje desde el cual se trasladaban -hacia y desde Buenos Aires- los bienes de importación y exportación que aquí se captaban para la Confederación.

Si bien las condiciones naturales del puerto le permitían gozar de cierto reconocimiento, la carencia de instalaciones para la operación le reportó problemas en tanto se generó una demanda insatisfecha, que mereciera la atención de capitales privados en busca de una solución. En 1855, el gobierno nacional acepta la propuesta del Ing. E. Hopkins y comienza la construcción del primer muelle oficial en la ciudad; el mismo, habilitado en 1857, resultó afectado por una crecida, tras la cual fue reconstruido y transferido posteriormente a Aarón Castellanos.

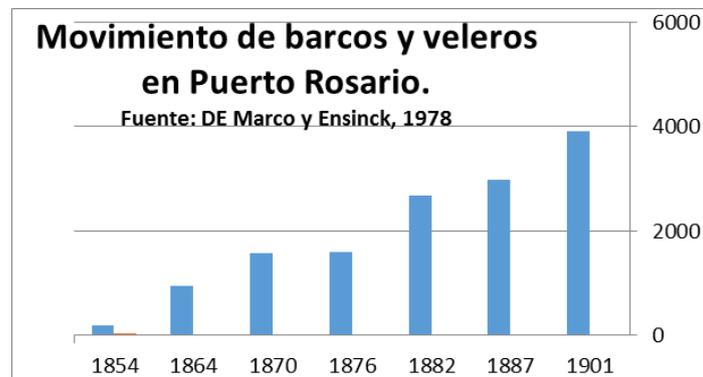
⁷ El autor caracteriza la región por una alarmante ausencia de diagnósticos, políticas y planes, e inexistencia de instrumentos que promuevan la ampliación portuaria, también mejoras en la navegación y las obras necesarias.



El vertiginoso crecimiento de Rosario por entonces, no se correspondía con las escasas instalaciones y muelles disponibles (el de Hopkins y años después, el de Comas), pese al funcionamiento - en base a las condiciones naturales- que permitía la carga de buques de ultramar por gravedad mediante simples canaletas desde las barrancas. A partir de 1870, se vivió una etapa de auge, dinamizada por la demanda externa de productos agropecuarios; en ello mucho tuvo que ver el desarrollo ferroviario que, a través de diferentes empresas y sus ramales, reposicionaron gradualmente al puerto, llevándolo a una posición inmejorable.

Durante los primeros años de crecimiento de la actividad, primó la importación de bienes del exterior para el aprovisionamiento en tanto que, cuando comienza a insinuarse el cambio productivo en la década de los 80' - formadas las colonias agrícolas- aumentó rápidamente la producción exportable, quedando definido un nuevo perfil para la actividad portuaria.⁸

El puerto de Rosario resultaba muy económico en cuanto a gastos operativos y atraía buques de hasta 18 pies de calado. En estos años se construye el Muelle de Gas (1884); el Ferrocarril Oeste Santafesino tenía muelles propios en tanto que el Ferrocarril Central Argentino contaba con grandes depósitos (Graneros) y embarcaba desde las barrancas. En 1885, eran 14 las líneas de navegación que unían Rosario con diversos destinos en Europa; "la entrada mensual era de 22 buques de tráfico regular". (Ensinck, 1974:148) El gráfico siguiente, elaborado sobre registros del movimiento de buques y veleros a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, da cuenta de la importancia adquirida por Rosario a través del asombroso aumento en el arribo de embarcaciones.



El Gobierno nacional toma a cargo la responsabilidad de construir obras para el puerto por administración (1885); tiempo después, en 1887, licita y acuerda un proyecto con Juan Canals a través del cual se constituye la Sociedad Anónima Puerto del Rosario y se aprueban las obras en 1890. El intento no prosperó en la construcción y se rescinde el contrato, apenas dos años después. El 1º Censo Nacional de población del año 1895, da cuenta que Rosario tenía 91.669 habitantes de los cuales el 46% eran extranjeros; el crecimiento demográfico había sido muy grande si se toma en cuenta que, en 1852, apenas contaba la ciudad con 3500 residentes.

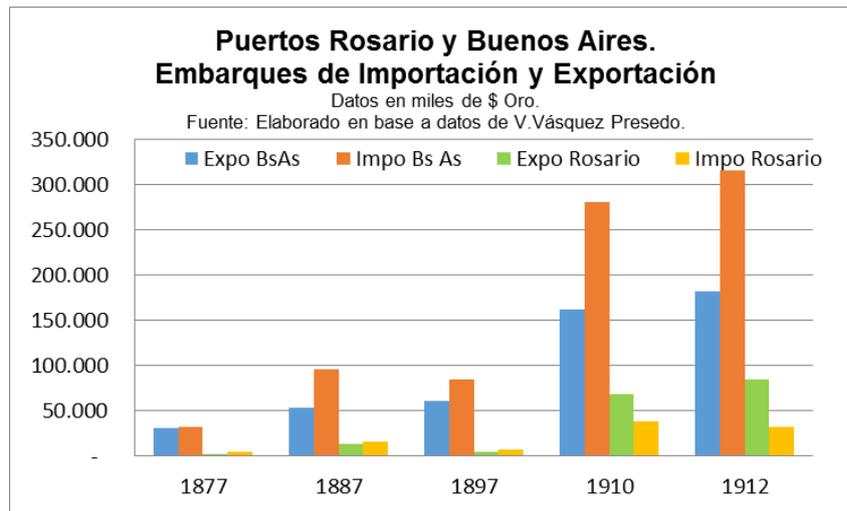
En 1899, surge el movimiento denominado "Asociación Pro Canalización y Puerto de Rosario"; esta institución, contó con apoyo de la Bolsa de Comercio y se movilizó para dar impulso a la necesaria modernización de la infraestructura. En ese mismo año, se sanciona la Ley 3885 que faculta al Ejecutivo Nacional a realizar el llamado a licitación internacional

⁸ Precisamente, a principios de 1878, arriban al puerto varios buques a vela con azúcar desde Cuba, los que poco después zarpan llevando cereal en lo que fuera el primer embarque de trigo a Europa desde colonia Candelaria- hoy Casilda- por gestión directa de C. Casado de Alisal (De Marco, 2008)



para la construcción y explotación de las instalaciones para un puerto comercial en Rosario.

En el siguiente gráfico es posible observar la evolución de la actividad en el último cuarto del siglo XIX, comparando los embarques de Rosario y Buenos Aires - en intervalos c/10 años- y el incremento de los movimientos ya cumplida la primera década del nuevo siglo, con la habilitación a pleno de las nuevas instalaciones en Rosario.



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

En 1902, se concreta la adjudicación de las obras del puerto - cumplido los términos del proceso licitatorio- en favor de la firma francesa Hersent et Fils Schneider et cie.; con la presencia del presidente Julio A. Roca, se colocó la piedra fundamental y se dio inicio a la construcción. La adjudicación para ejecución, explotación y administración fue por el término de 40 años, a cuyo término se estipuló, las instalaciones pasarían a manos del Estado.

El concesionario se establece como Sociedad Puerto del Rosario, con un capital de 10 millones de francos, en tanto el Estado se reserva el control de la explotación y la participación en un 50% de las utilidades líquidas, una vez descontado el 40% de los ingresos brutos de la explotación. Las tarifas se establecían de común acuerdo entre Gobierno y Concesionario en tanto que el Estado se compromete al dragado del río (21 pies) y balizamiento, obras adjudicadas en 1903 a la empresa Dirks y Dates (Fund. Histarmar, sf.)

En el año 1905, comienzan a funcionar los nuevos muelles como un "monopolio" legal de 20 Km. de costa concedidos a la Empresa del puerto, tanto al norte como al sur de Rosario; por entonces, las altas tarifas de exportaciones alentaron a que otras empresas vinculadas al comercio exterior instalaran sus propios embarcaderos, alejados de la ciudad. En ese año se embarcaron 2,5 millones tn., volumen que se estimaba alcanzar recién 25 años después.

El cambio para la ciudad fue importante, al lograr que se unificaran diferentes instalaciones de embarque, cada una con tarifas y medios propios que competían por captar la atracción de las embarcaciones y facilitar el creciente movimiento de cargas al embarque. (Hourcade, 2001:280) La Empresa, entendida en obras públicas, muy poco sabía de administración portuaria; sin embargo, la concesión se constituyó en un excelente negocio para ésta, en



tanto le valió diferentes litigios al gobierno nacional por parte de quienes se consideraron afectados por las franquicias otorgadas (De Marco y Ensinck, 1978:293)

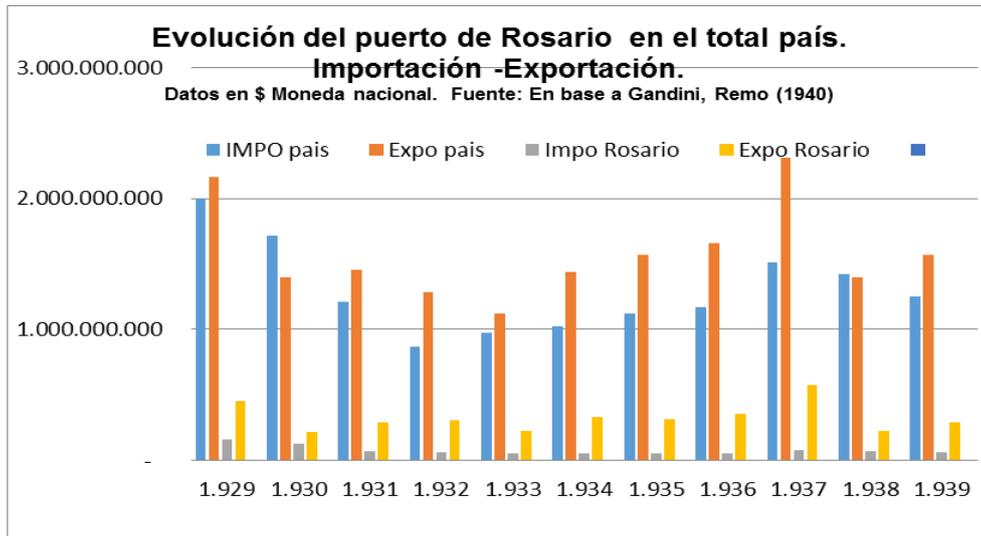
Durante el año 1909, la Sociedad Puerto Rosario decide ampliar la capacidad con nuevas obras. Por entonces, la conexión ferroviaria con el resto del país permitía hacer uso de las instalaciones a pleno, creciendo notablemente la comercialización. Con el cambio de siglo, se acentúa la especialización en el perfil de exportador de productos agrícolas que adopta este puerto. Entre 1910 y 1943, los embarques se activan por la demanda externa y la desaparición de Rusia como principal oferente mundial de granos, situación que ubica a Rosario junto con New York y Montreal, como uno de los puertos más importantes del mundo (de allí el apelativo de "Granero del Mundo").

Después de 1910, se inician otros proyectos que amplían la capacidad del puerto; las instalaciones habilitadas pocos años atrás; había utilización a pleno de las mismas y a ello se suma el marcado incremento de la producción (tras la Primera Guerra) y la fuerte expansión de la frontera agrícola. En esta etapa, se incrementó la participación sobre los volúmenes comercializados de maíz, trigo y lino a nivel nacional, registrándose entre los años 1920 y 1924, un promedio anual embarcado de 5 millones tn.

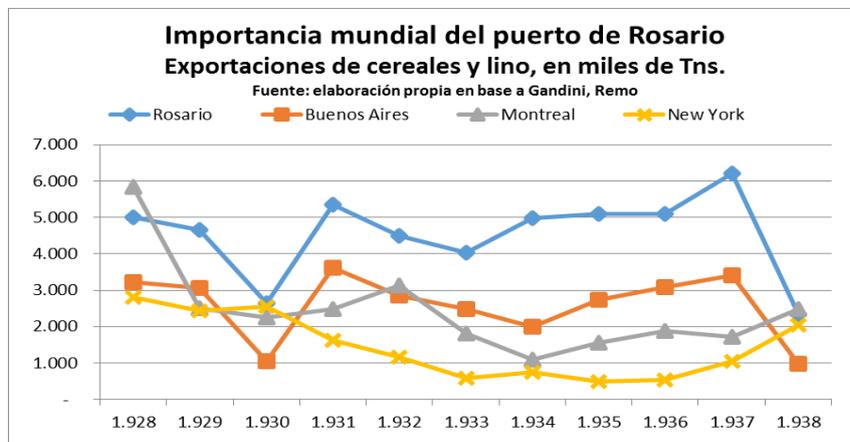
La crisis global de los años 30, afectó localmente el movimiento portuario a la baja (por la fuerte caída en los precios internacionales) y postergó las obras de ampliación del puerto⁹; no obstante, en 1931 Rosario era el 1º puerto exportador de cereales en el país. En 1934, comienzan a verse signos de reactivación en la actividad y, en 1937, los movimientos comerciales fueron los más importantes de todo el período de la concesión.

Es decir, la evolución de los montos comercializados a partir de los movimientos de exportación- importación del puerto de Rosario, tenía un comportamiento errático – con altibajos marcados- tal como lo describe durante esta década el siguiente gráfico. A través del mismo se aprecia que la evolución de los embarques mantenía en este caso una conducta similar a la que registraba el conjunto de puertos en el país. Los embarques al exterior durante esta década representaron - en promedio- aproximadamente un 20% del total nacional, en tanto las importaciones perdieron gradualmente protagonismo y hacia fines de este período, sólo explicaban un 5% en el país.

⁹ En ese año, la Asociación de Cooperativas Argentinas-ACA inaugura un gran elevador (80.000 tns).



La bonanza en la actividad de comercialización duro muy poco dado que una nueva y considerable caída en los embarques se da hacia 1939, tras el inicio de la Segunda Guerra Mundial; en ese tiempo, disminuye el número de buques que arriban a los puertos argentinos y con ello se produjo la consecuente reducción de las exportaciones, moviendo el puerto local en 1941 – tan sólo un año antes de la nacionalización- apenas 2 millones tn. (Prieto et al., 2010). Por entonces, se acrecientan las críticas a la empresa a cargo de la concesión del puerto, por los deficientes servicios que se brindaban.



La importancia adquirida por Rosario en esos años, se traduce en las cifras de los embarques de cereales y lino durante el período 1928-1938; el tonelaje despachado supera claramente el movimiento que registraban - en comparación por entonces- los principales puertos de América, tal como puede verse en el gráfico anterior (en una comparación con los casos de Buenos Aires, Montreal y Nueva York)

Con la crisis de los años '30, la etapa Agroexportadora cedió protagonismo junto a lo que fuera una rápida evolución de la actividad industrial en la base productiva nacional, dando paso a la etapa reconocida como la "Sustitución de Importaciones". Durante estos años, la actividad portuaria local mantiene su impronta, aunque pierde protagonismo hasta ceder el control de la administración y regulación del puerto a la Nación. El debate instalado por



aquellos años giraba en torno a la conveniencia de prorrogar o no la concesión existente, o bien trasladarlo a la órbita nacional. La sociedad civil tenía en claro que esa decisión no era simplemente la transferencia de la titularidad, sino que se convertiría en un problema que seguramente tendría impacto sobre el desarrollo de Rosario.

3.3 La nacionalización portuaria. La etapa Sustitutiva.

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

Un año después, el decreto N° 1860 establece la estatización y centralización portuaria; a partir de la medida, todos los puertos privados pasaron a ser fiscalizados por la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación (PER, 1998) De allí en más, la operatoria del puerto de Rosario se vio reducida a recibir en sus muelles mercadería de importación previamente trasbordada en Capital Federal y mantener las exportaciones agropecuarias en niveles bajos, resultado de la caída en la producción.

En 1956 la política portuaria nacional se centraliza en Buenos Aires en detrimento de las provincias, en tanto se crea la Administración General de Puertos (AGP); durante aquellos años el puerto de Buenos Aires concentra el 85% del tráfico de importación y más del 50% del movimiento portuario total del país (CAC, 2015). En esos años, el puerto de Rosario registra el menor volumen de embarque de todo el siglo.

A comienzo de los años sesenta, el puerto de la ciudad mostraba un nivel de actividad superior al de años anteriores, aunque perdía participación en las exportaciones nacionales; sin embargo, promediando esa década, recupera el 1º lugar en cuanto al tonelaje exportado en el país. En 1964, la Comisión Coordinadora Ferro urbanística y Portuaria a cargo de la planificación del puerto de Rosario elabora un proyecto que sienta las bases del Plan Regulador, cuyo objetivo principal era reordenar las actividades en el área. Paralelamente, la ciudadanía intensifica las demandas por la recuperación de espacios urbanos degradados, lo que genera un ámbito propicio al dictado de normas orientadas a desmantelar viejas zonas portuarias en la costa norte de Rosario, a la par que se decide desplazar la actividad portuaria al sur de la ciudad (CAC, 2015)

El Gobierno nacional aprobó en 1970, el plan integral para el puerto de Rosario dividiendo las obras en dos etapas: 1- en el corto plazo, construcción de un muelle de hormigón de 600 mts. para recibir buques de 70.000 tn. (terminado en 1975, aunque sin equipamientos) y un elevador de 80.000 tn., y una 2º etapa – que hacía al largo plazo- con tres nuevos elevadores y extensión del muelle. En suma, las nuevas instalaciones desplazarían definitivamente el área de servicios portuarios hacia el sur a la par que desactiva la zona conocida como Puerto Norte. (De Marco y Ensinck, 1978:362)

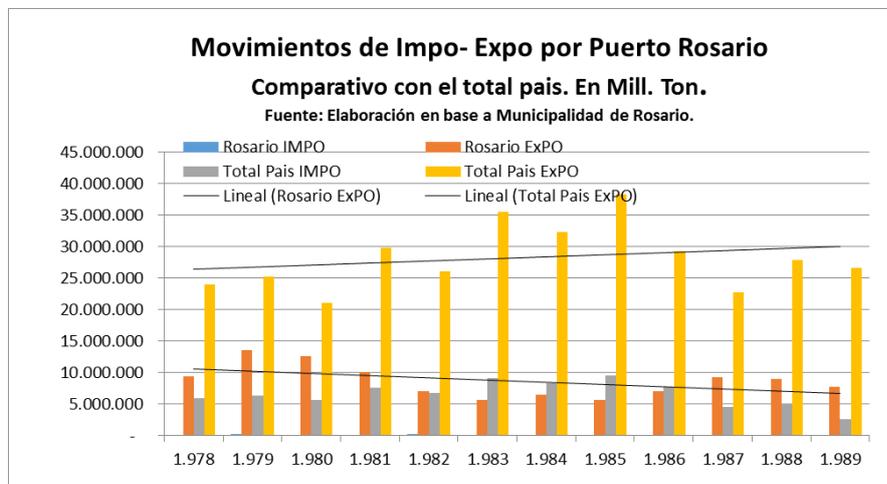
A comienzos de los años setenta, el conjunto de puertos del país presentaba un significativo deterioro por ausencia de obras, escaso mantenimiento y atraso tecnológico. En 1976 se inaugura - finalmente- el Canal Emilio Mitre, obra largamente esperada que viabilizaba la conexión para los buques desde el Río de la Plata por el Paraná de las Palmas; esta obra, largamente postergada, hacía pensar que el puerto de Rosario podía alcanzar los niveles de actividad del pasado, favorecido, además, por una política aperturista de estímulo a las exportaciones con reducción de impuestos.



Hacia finales de esa década, con la promulgación del Decreto-Ley 22.108¹⁰, se modifica la composición del sistema portuario a partir de la autorización a las comercializadoras de granos, a ser propietarias de elevadores y terminales de carga en los puertos. La consecuencia directa fue la construcción de nuevas instalaciones y ampliación de las existentes, en tanto y por Ley 22.080, se traslada la política portuaria a la órbita de la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos y de Transporte y Obras Públicas.

En paralelo con la crisis de la actividad portuaria y el deterioro o abandono de muchos de los espacios asignados a esta actividad, la población reclama por el frente costero como espacio abierto y accesible a la ciudad. Sucesivos planes urbanos municipales consolidaron la aspiración de abrir el frente costero y generar un sistema regional de espacios verdes públicos. Con la vuelta a la democracia en el país (año 1983), las autoridades locales se enfrentan con un puerto deteriorado, con infraestructuras y amplias zonas obsoletas y falta de almacenaje, situación que da lugar a que distintos sectores de la comunidad insistan en la reactivación del mismo y reclamen se vuelva sobre la posibilidad de una transferencia administrativa desde la Nación (Galimberti, 2015)

Por estos años, el sector agrícola argentino reactiva su performance exportadora y da evidencias de rápido crecimiento; en el quinquenio 1980-1985 los embarques nacionales de granos y subproductos prácticamente se duplican y en consonancia, el puerto de Rosario - no ajeno a la tendencia- muestra un marcado incremento al alcanzar su récord histórico en 1985 (9 millones tn.) tal como se aprecia en el siguiente gráfico, para disminuir luego - significativamente- tanto el volumen de carga como la participación en el país¹¹.(CAC, 2015)



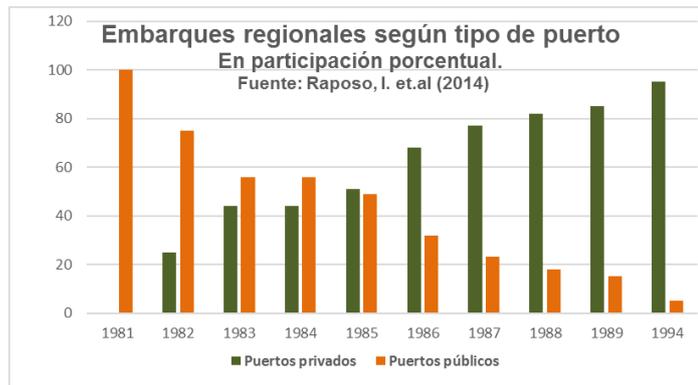
Ese mismo año, el Municipio recibe a título gratuito, importantes terrenos y muelles ubicados en proximidades del área central urbana, para ser destinados a la construcción del Parque de España. Hacia fines de esa etapa, con el traspaso de los elevadores de granos (ex JNG. I al IV, VI y VII) se pierde capacidad de almacenaje; a ello se suman graves conflictos sindicales con los gremios portuarios locales, que alejan a muchos cargadores hacia nuevos destinos. Estos hechos afectan el desempeño del puerto tradicional en tanto promueven la aparición de un conjunto de nuevas terminales de carga privadas de alta eficiencia en el Área Metropolitana de Rosario, más allá de los límites de ciudad tradicional.

¹⁰ La Ley 22.080 de política portuaria, y la Ley 22.108, ambas de 1970, abrieron la posibilidad de existencia de "puertos específicos" de capitales privados y elevadores de granos que, en puertos públicos, pudieran prestar servicios comerciales, también operados por privados. (Web Fundación Nuestro Mar, s.f.c.)

¹¹ Los embarques de granos y subproductos en el país pasaron de 14.431 millones tn. en 1980 a 27.931 en 1985.



Esta situación afectó a la baja la actividad del puerto público y derivó en el traspaso progresivo de la operatoria a nuevas terminales de carga privadas que muestran un paulatino aumento de los volúmenes embarcados a partir del año 1982. Según el gráfico siguiente, se ve como el puerto tradicional de Rosario pierde la condición de agroexportador que lo caracterizó durante muchos años a la par que nuevas terminales (particularmente en la zona de Puerto San Martín- San Lorenzo), en un corto período y de la mano de grandes capitales privados del sector, configuran un complejo de máxima importancia, desde el cual se pasan a embarcar – ya en los primeros años noventa— gran parte de los agrograneles de la región y del país.



A comienzo de los años noventa, el puerto de Rosario se enfrenta a un gran desafío. No se tenía control de la operatoria y la administración de las instalaciones seguía centralizada en Buenos Aires; se había perdido buena parte de la carga que tradicionalmente se movilizaban desde la Ciudad en tanto que, buena parte de las instalaciones y equipamientos eran obsoletos o requerían de una actualización para pensar en reestructurar la actividad.

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

En 1992, se sanciona la Ley 24093 que establece un nuevo modelo portuario nacional y promueve la descentralización de la actividad, con transferencia de unidades terminales y puertos a las provincias. La misma, regula los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos públicos existentes o a crearse en el territorio nacional, y le otorga reconocimiento legal a los puertos privados¹². (Raposo et al., 2014)

La política portuaria nacional se complementó, en estos años, con mejoras importantes en las vías navegables. El Poder Ejecutivo llamó - por licitación pública nacional e internacional- a la modernización, ampliación y mantenimiento de la señalización y dragado del río Paraná en el tramo que va desde la zona de aguas profundas del Río de la Plata hasta el Km 584- acceso al Puerto de Santa Fe, dando solución a un viejo anhelo del conjunto de puertos fluviales. En los años siguientes a estas medidas, la desactualización en las regulaciones y la falta de mejoras en la navegación, plantean la necesidad de adoptar medidas para mantener la viabilidad y fluidez de los tránsitos en el río a la vez que trabajar en cuestiones como actualización de normas, atender deficiencias en la flota de bandera, problemas de dragado y saturación de la vía navegable, entre otros aspectos.

¹² Ese año se crea la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables en la órbita de la Secretaría de Transporte del MEOySP de la Nación y se dispone la disolución de la Administración General de Puertos y la Capitanía General de Puerto en tanto se llama a licitación para la privatización de todas las unidades y elevadores de JNG.



La descentralización portuaria, con transferencia de la propiedad y la administración desde la Nación a la Provincia, en el caso de Rosario, se dio bajo un contexto de bajos niveles de inversión, exceso de mano de obra ocupada, equipamientos obsoletos y dificultades para retomar la operatoria. De forma previa al traspaso, se desafectan del uso portuario inmuebles posteriormente cedidos a título gratuito a la Municipalidad para la ampliación del Parque Nacional a la Bandera. Estas cesiones acompañan algunas transformaciones relevantes tales como la extensión del área urbanizada y la recuperación de ciertos espacios centrales en la ciudad.

En 1993, el Gobierno de la Provincia dicta la Ley 11.011 que habilita a la formación del Ente Administrador Puerto Rosario- ENAPRO a cargo de un Consejo Directivo (9 miembros) integrado por representación de los gobiernos provincial y municipal, y varios sectores de actividad vinculados al quehacer portuario. A principios de 1994 se aprueban los Estatutos y en octubre de ese año, con la transferencia efectiva de las instalaciones, el Ente se hace cargo de la administración. Comienza así un ciclo portuario administrado bajo un esquema mixto, donde la autoridad supervisa las concesiones y define el uso de las instalaciones, fija el régimen tarifario y es responsable de los planes de inversión. El Ente se abocó a la elaboración del Plan Maestro del Puerto y decide el llamado a licitación internacional para la instalación de dos nuevas terminales multipropósito (Raposo et al., 2014)

En 1998, finalmente se entrega por 30 años - cumplido los términos del proceso- a la adjudicación de la concesión de dos nuevas terminales multipropósito al grupo filipino International Container Terminal Services- ICTSI. Esta etapa que despertó grandes expectativas se cerró rápidamente cuando en los dos años siguientes, distintas causas confluyeron para hacer caer la concesión del puerto Rosario (desacuerdos con los gremios, retraso en las inversiones, etc.) (Raposo, 2015) Cuatro años después de iniciada la primera concesión, se concreta una nueva adjudicación a un grupo oferente hispano- argentino (participa Puerto de Tarragona), el que se constituye como Terminal Puerto Rosario SA-TPR

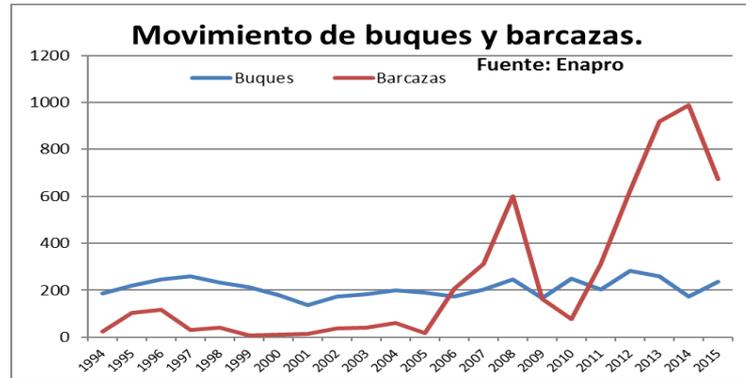
Pese a que se concretaron algunas inversiones (cámara de frío, almacenajes, muelles, etc.) y se recuperaron cargas, la nueva concesión verificaba conflictos en el armado societario y dificultades en el cumplimiento de los términos legales que se traducían en una operación deficiente¹³. Finalizada la primera década del nuevo siglo, se produjo una recomposición societaria y la concesionaria Puerto Rosario muestra cambios importantes: no sólo por la incorporación de nueva infraestructura y la adquisición de equipamientos de primer nivel que permiten trabajar con contenedores y reposicionar la terminal multipropósito, sino y fundamentalmente, por una nueva composición societaria integrada por empresas ligadas al negocio del transporte marítimo y los puertos, además de haber establecido un acuerdo laboral con los gremios, lo que permite pensar en sostener la operatoria y asegurar la continuidad de los servicios.

El puerto de Rosario en conjunto opera con tres terminales (dos de ellas para cargas: una multipropósito y otra granelera y una tercera para el movimiento de pasajeros) bajo el modelo de "Landlord" y extiende su alcance a un importante hinterland, mediante la diversificación de cargas e incorporación de mejoras sensibles en tecnología y nuevos equipamientos. Otro aspecto a destacar - que da una medida del potencial operativo a

¹³ En mayo de 2010, el directorio del ENAPRO aprueba la adquisición por parte de la firma AOTSA del 51% del capital accionario de TPR. La nueva sociedad incorpora, tiempo después, a la chilena Ultramar en la explotación. El Puerto se integra, además, de otras de otras dos terminales concesionadas: una de ella Servicios Portuarios sa.- SEPOR, que opera las Ex unidades VI y VII de JNG. en la operación de agrograneles y, la terminal de pasajeros que explota las instalaciones de la antigua Estación Fluvial de Rosario.

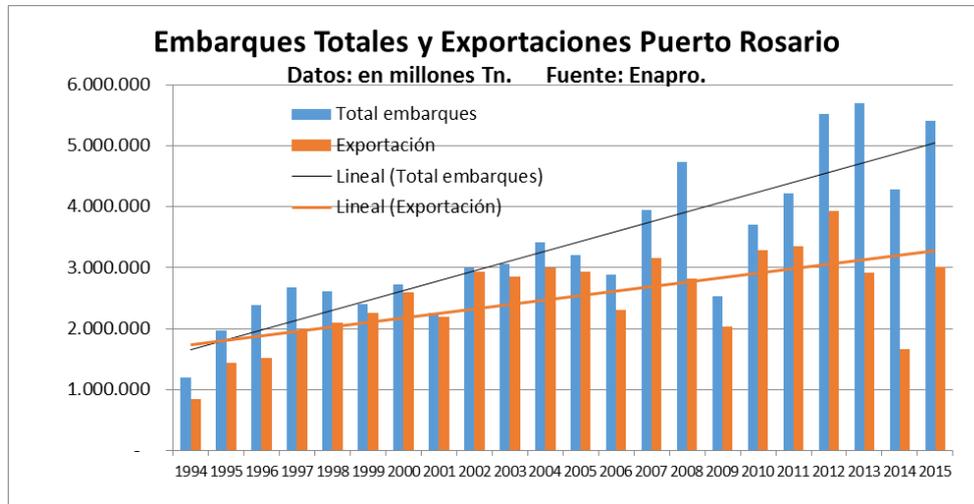


futuro- es el arribo de tres líneas navieras (en los últimos tiempos) de primer nivel en el mundo, que realizan tráficos con regularidad; ellas son: MSC, Hamburg Sud y la más reciente, Maersk. Tal como lo demuestra el gráfico siguiente, en los últimos años creció el movimiento de barcazas en tránsito o removidos que - en general- desplazan productos primarios (como mineral de hierro o granos)



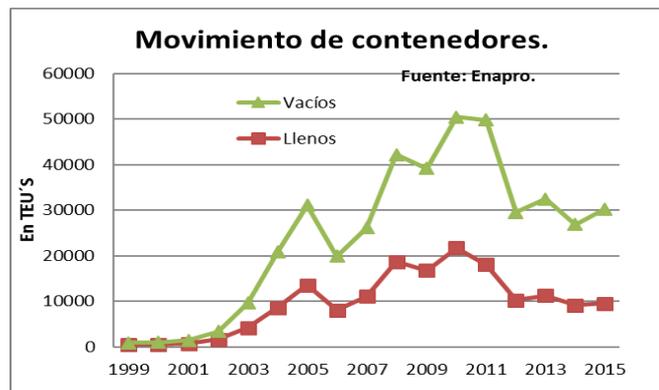
En esta última etapa, algo más de 20 años del puerto de Rosario, el 78,75% de los movimientos fueron exportaciones, el 9,94% importaciones y el resto, 11,31%, removidos en tránsito. En estos años, además de los productos exportados tradicionales como maíz, trigo, soja, sorgo y aceites vegetales, ya tradicionales en esta región; también se han incorporado azúcar, cítricos y jugos. Por su parte, la importación ha sido irregular, mostrando una tendencia declinante que se acentuó en los años de crisis: 2001/02 y también, 2009 y a partir del 2011, probablemente debido a restricciones al comercio impuestas a nivel nacional. Las mismas en los últimos años estuvieron integradas por fertilizantes, productos siderúrgicos, soja, chapa de acero, carbón y palanquilla, quedando en segundo plano productos como madera, azufre y manganeso. Cabe destacar que en el año 2013 en la Terminal Multipropósito ingresaron 2281 automóviles, marcando un antecedente valioso para trabajar a futuro en la operatoria con regularidad. Finalmente, el removido - que incluye los movimientos nacionales de entrada y salida- adquirió importancia a partir del año 2012 a partir de cargas como el mineral de hierro y en menor medida, el cemento.

Si se toman ambas terminales de cargas (como total puerto Rosario) para analizar los embarques de exportación, con claridad se puede afirmar que hay una recuperación de la operatoria que se evidencia tras la puesta en vigencia de un nuevo modelo portuario. (Ver gráfico siguiente) Este incremento se da pese a las importantes dificultades que se debieron salvar para poner el puerto en actividad, particularmente la terminal multipropósito; cabe decir que hace sólo un par de años que se estabilizó el funcionamiento de las terminales. En este nuevo contexto, las exportaciones mantienen una tendencia creciente, al igual que las importaciones y los removidos; no obstante, se aprecia que pese a desplazar menores volúmenes de carga, habrían crecido en mayor medida en el total de la operatoria.



El cambio en la condición que se intentó dar al puerto Rosario, perdido su potencial agro granelero a partir de que gran parte de estas cargas fueron captadas en la región por terminales privadas, fue la de trabajar con cargas generales y contenedores. En 1999 el Puerto de Rosario comenzó a desplazar contenedores, lo que generó un incremento en la operatoria de cargas generales que adquirió mayor importancia a partir del año 2004, alcanzando el movimiento los 50.000 TEU'S en 2010, pero disminuyendo posteriormente debido a la coyuntura económica del país en los últimos años.

El siguiente gráfico presenta la evolución de estos movimientos portuarios en particular, lo cual indica que, aunque incipiente, ya funciona parte de la operatoria "aggiornada" en términos de lo que es hoy la realidad del comercio internacional.



Finalmente, resta decir que Rosario ya no es hoy una ciudad- puerto sino una extensión metropolitana (Área Metropolitana Gran Rosario) que integra en su territorio un complejo portuario formado por múltiples puertos y terminales emplazadas sobre el frente costero (cerca a los 70 km) que se extiende aguas arriba y abajo de la vieja ciudad. No obstante, el puerto de Rosario sigue siendo el único en su tipo que mantiene el carácter de "público" en la región y ha logrado consolidar una actividad diversificada, donde mantienen un lugar importante los embarques de graneles (granos, subproductos y aceites, y en los últimos tiempos, minerales) pero también ha logrado incursionar en el movimiento de cargas generales y contenedores.

4- ALGUNAS REFLEXIONES



Los cambios producidos en el transporte marítimo, en los últimos años, siendo parte o eslabón relevante de la cadena de comercialización internacional, trajeron aparejada la necesidad de adecuar la infraestructura y la operatoria de los puertos para atender la mayor complejidad que implica el desarrollo de la actividad. En el nuevo contexto, los puertos deben enfrentar dificultades de distinta naturaleza (económicas, de emplazamiento, de escala, entre otras) para tratar de mantener su posición, adaptándose a la dinámica cambiante que le plantea el avance tecnológico al servicio de la operatoria internacional.

El puerto de Rosario no ha sido ajeno a estas transformaciones. Su propio crecimiento a partir de las excelentes condiciones naturales que lo potencian en los orígenes, así como los cambios en que se enmarcan la actividad y los servicios desplegados, a través de las distintas etapas que caracterizaron el desarrollo económico argentino, ha estado expuesto a los vaivenes políticos y legales de la actividad en el país y, fundamentalmente, a las tendencias que impuso la actividad a nivel global.

Considerada la evolución en el caso del puerto de Rosario, una primera etapa se recorta en sus inicios hace algo más de 160 años atrás, con la aparición "natural" y si se quiere anárquica de muelles particulares de atraque para embarque, los que acompañan el nacimiento de la ciudad en momentos de inestabilidad política y floreciente actividad comercial potenciada - hacia finales del siglo XIX- por la construcción de importantes tendidos ferroviarios convergentes en la ciudad. Rosario era entonces, centro de captación y punto de salida que contaba con el "privilegio" de ser el sitio de preferencia de muchos buques de carga (atraídos por los menores costos de embarque que Buenos Aires).

En los primeros años del siglo XX, el puerto abandona sus antiguos muelles para transformarse en una gran infraestructura desarrollada a partir de recursos nacionales (muelles, depósitos, playas). Desde las nuevas instalaciones, concesionadas a capitales franceses, se mantenían entonces servicios regulares de pasajeros con Europa y se embarcaban importantes volúmenes de productos agrícolas con destino a mercados externos; esta etapa, es la máxima expresión de un tiempo de esplendor de la ciudad y su puerto, en pleno apogeo del llamado período Agroexportador.

La crisis internacional de los años treinta, las dos Guerras Mundiales y un nuevo planteo político instalado hacia principios de los años cuarenta en el país, resultan determinantes en la formación de un sistema portuario nacional que integra todos los sitios de embarque públicos o privados (entonces nacionalizados) y hacia fines de esa década, se consolida una administración centralizada en Buenos Aires. La actividad agroexportadora decae por estos años a la par que la actividad industrial, durante la llamada etapa de Sustitución de Importaciones, adquiere mayor relevancia para la producción nacional.

La ciudad, pese a mostrar crecimiento poblacional, pierde dinamismo (menor ritmo que a comienzos de siglo) y decae en cuanto a extensión de la urbanización, que ya se manifiesta más allá de los límites administrativos de Rosario, acompañando las grandes localizaciones industriales. Esta es la etapa donde, por falta de inversión, las infraestructuras ferroviarias y portuarias experimentan un progresivo deterioro, con fuerte dependencia de Buenos Aires y muy pocas decisiones en el plano local. Rosario atraviesa un período de "ostracismo" donde pierde la vitalidad que le brindaba mantener el control del puerto como motor de su desarrollo productivo.

Los años 90 vienen de la mano de un nuevo modelo de desarrollo productivo signado por la Globalización de mercados. En el campo específico, se reorienta la política de puertos y vías navegables a partir de la sanción de la Ley 24093 y se produce la descentralización de la



actividad mediante la transferencia de las unidades portuarias a las provincias. En el caso de Rosario, esta situación se dio en un contexto poco favorable, signado por los bajos nivel de inversión y la obsolescencia avanzada de sus instalaciones.

El traspaso de la administración a la provincia, y la formación del Ente portuario ENAPRO abrieron la puerta a la llegada de capitales privados para la explotación de nuevas terminales (modelo Landlord port) y acercaron el puerto a la Ciudad que avanza en planes y programas de recuperación de viejas áreas deterioradas y ejecución de importantes obras de renovación del frente fluvial interno (internacionalmente reconocidas como "Watefront").

La relación ciudad-puerto en este caso, tiene hoy un fuerte impulso y se recicla a través del llamado Sistema Metropolitano Gran Rosario, donde conviven numerosas terminales y puertos privados con instalaciones especializadas a nuevo, junto al viejo puerto público de Rosario que, administrado por el ENAPRO, reestructura su infraestructura y reordena la explotación a través de terminales de cargas concesionadas a manos de reconocidos actores del sector. En este caso, distintos indicios están dando la pauta que, en forma progresiva, el modelo de explotación parece consolidarse: ampliación del mix de servicios y nuevos productos receptados, arribo de líneas regulares de primer nivel en transporte marítimo internacional, importantes inversiones en equipamientos y servicios, entre otros. Las expectativas respecto al futuro del puerto de Rosario crecen – aunque se mantiene cierto recelo en el medio productivo y social- sabiendo que restan grandes ineficiencias que salvar para lograr recuperar el potencial postergado durante largos años.

BIBLIOGRAFÍA

Bianchi, Andrés (1969) Introducción: notas sobre la teoría del desarrollo económico latinoamericano. *América Latina ensayos de interpretación económica*, Santiago de Chile: Ed. Universitaria.

Cámara Argentina de la Construcción (2010) Infraestructura Portuaria en Argentina 1810-2010. [file:///C:/Users/Operador/Downloads/2c Infraestructura Puertos \(7\).pdf](file:///C:/Users/Operador/Downloads/2c%20Infraestructura%20Puertos%20(7).pdf)

Centro Estratégico para el Crecimiento y el Desarrollo Argentino- CECREDA (sf) El Sistema de Transporte en la Argentina. Análisis de situación, problemáticas y propuestas para el Sistema de Transporte en Argentina. <http://www.cecreda.org.ar/archivos/nNiKb.pdf><http://www.cecreda.org.ar/archivos/nNiKb.pdf>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe-CEPAL (1991) Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe. *Cuadernos de la Cepal n° 65*. Naciones Unidas. Santiago de Chile.

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

De Marco, Miguel A. y Ensinck, Oscar (1978) Historia de Rosario. Museo Histórico Provincial de Rosario "Dr. Julio Marc.

De Marco, Miguel A. (2008); Carlos Casado del Alisal, en el centenario de Casilda. Revista institucional 1504. Año XCVIII- Bolsa de Comercio de Rosario. 2008. <http://www.bcr.com.ar/Pages/Publicaciones/inforevista.aspx?IdArticulo=30>

Doerr, Octavio (2011) *Políticas portuarias*. Serie Recursos naturales e infraestructura 159. Santiago



de Chile. UN-CEPAL.
<http://www.cepal.org/publicaciones/xml/4/46154/Lcl3438e.pdf><http://www.cepal.org/publicaciones/xml/4/46154/Lcl3438e.pdf>

Ensinck, Oscar L. (1974) Puerto de la ciudad de Rosario, sobre el Rio Paraná (República Argentina. en *Les Grandes Escales III*. Recueils de la Societe Jean Bodin T.34. pp.143-160.

Fundación Histarmar (sf.) Historia y Arqueología Marítima. Puerto de Rosario. (Informe de la DNVNyP. 1924) [on- line] <http://www.histarmar.org/Puertos/Rosario/PuertodeRosario-ViasNavegables.htm>

Galimberti, Cecilia (2015); A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario. *Revista Transporte y Territorio* 12. Universidad de Buenos Aires. 2015 pp. 87-109
<http://www.redalyc.org/html/3330/333039205001.pdf>

Gandini, Remo (1940) El puerto del Rosario. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires. http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tesis/1501-0209_GandiniR.pdf

García, Domingo (1976) El desarrollo portuario argentino. Universidad de Buenos Aires Facultad de Cs. Económicas, 1976. http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tesis/1501-1074_GarciaD.pdfhttp://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tesis/1501-1074_GarciaD.pdf

González Laxe, Fernando (2008) Transporte marítimo y reformas portuarias. Los modelos europeos y latinoamericanos. *Boletín Económico ICE* 2931. 2008.

Hourcade, Eduardo (2001) Rosario, ciudad- puerto en el S.XIX. en Falcón, Ricardo y Stanley, Miyriam (Dir.) *La Historia de Rosario-Tomo1*. Ed. Homo Sapiens. Rosario.

Kosacoff, Bernardo (1993); La industria Argentina. Un proceso de reestructuración desarticulada. *Documento de Trabajo* 53. Cepal- Oficina Buenos Aires. 1993.
http://www.cepal.org/publicaciones/xml/2/22272/53_industria_argentina.pdf

Municipalidad de Rosario (1991). Documento Base para la propuesta de Administración y Explotación Integral del Puerto de Rosario. Comisión Especial para el estudio integral de la problemática del Puerto de Rosario-por Dec. Nro 7891/90. Informe Inédito.

Municipalidad de Rosario (..) Anuario Estadístico Municipal. Diferentes ediciones anuales.

Plan Estratégico Rosario (1998) *Sistema portuario de la Región Rosario. Análisis para la toma de decisiones estratégicas*. Municipalidad de Rosario- AECl.

Raposo, Isabel; Cafarell, Sonia; Liendo, Mónica y Martínez, Adriana (2014) Expectativas en torno a cambios en el modelo de explotación portuario. Actas Decimonovenas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística. UNR. <http://www.fcecon.unr.edu.ar/web-nueva/investigacion/actas-de-las-jornadas-anauales>

Raposo, Isabel; Liendo, Mónica y Martínez, Adriana (2015) Puerto Rosario: diagnóstico y desafíos frente al impacto de las políticas públicas. VI Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de estudios portuarios. REDEP-IDEHESI. Rosario.

Romero Carranza, Fernando- Fundación Nuestro Mar (s.f) Régimen Legal portuario argentino. http://www.nuestromar.org/servicios/legislacion/regimen_portuario

Rúa Costa, Carles (2006) Los puertos en el transporte marítimo. EOLI: Enginyeria d'Organització i Logística Industrial. Universitat Politècnica de Catalunya. <http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf><http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>



[am/handle/2117/289/8. Rua.pdf](https://repositorio.unr.edu.ar/handle/2117/289/8)

Vásquez- Presedo, Vicente (1940) Estadísticas Históricas Argentinas (comparadas) I parte 1875-1914. Ed. Macchi. Buenos Aires.