

Marta Frutos de Prieto, Ricardo E. Kingsland

Rosario: su puerto génesis de la ciudad metropolitana

Rosario es la segunda ciudad de la República Argentina, asentada en la margen derecha del río Paraná, uno de los más caudalosos del continente americano, que desde sus nacientes en el Brasil baja hacia el Sur desembocando en el Río de la Plata. La vasta Pampa húmeda hendida por el gran río que perfila su sinuosa barranca, mirador de su perpetuo fluir sobre el que la ciudad emerge, son los elementos configurantes del paisaje urbano rosarino. Tal barranca acantilada, de 8 a 15 m de altura, que contornea el más profundo cauce del río cuya corriente facilita el acceso y maniobra de las embarcaciones, condiciones de su excelencia de puerto natural – el mejor del país – y una inmejorable posición topográfica por diseño histórico (32° 57' latitud Sur y 60° 37' longitud Oeste), marcaron el destino de emporio comercial de la ciudad.

Su nucleamiento urbano data de la segunda mitad del siglo XVIII, surgiendo espontáneamente a raíz de un éxodo poblacional desde el norte de la provincia de Santa Fe provocado por la hostilidad de tribus indígenas devastadoras.

Desde el primer avestamiento de pobladores rurales en torno a la Capilla de la Virgen del Rosario, de la que deriva su nombre, la pequeña villa creció aceleradamente por su rol de intermediación con el interior del país. En 1852 fue declarada ciudad y se habilitaron su Aduana y puerto, coincidentemente con el inicio del proceso de colonización agrícola en Santa Fe, protagonizada por la masiva inmigración europea arribada en la época. El puerto cumplió la doble función de receptor de los insumos ultramarinos requeridos por el vertiginoso crecimiento demográfico regional y emisor de la voluminosa producción agrícola generada en su hinterland. Hasta el citado año Rosario utilizó un primitivo sistema de embarque consistente en la instalación de cables de acero tendidos sobre la tosca de las barrancas en apoyo de canaletas por las que se deslizaban las bolsas de granos, cueros, rollizos y animales en pie, directamente hasta las bodegas de los barcos. En 1857 fue instalado el primer



Rosario: The Port as Genesis of the Metropolitan City

Marta Frutos de Prieto,
Ricardo E. Kingsland

Rosario is the second city in the Argentinian Republic, and sits on the right bank of the Paraná River, one of the largest rivers on the American continent, rising in Brazil and flowing south until it joins the Río de la Plata. The vast humid Pampa split by the great river cutting a sinuous gully through it, looks upon the perpetual flow upon which the city emerges. These are the elements that configure the urban landscape of Rosario.

The steep gully, measuring from 8 to 15 m high, outlines the deepest part of the river. Its current facilitates the access and manoeuvre of the vessels, which is one of the conditions that make it an excellent natural port, the best in the country, and an enviable position in topographical terms because of its historical plan.

This is what marked the destiny of the city as a commercial trading centre.

The organisation of its urban centre dates back to the second half of the 18th century, emerging spontaneously as a result of a migrational flow of population from the northern province of Santa Fe caused by the hostility of devastating local tribes.

From the first rural settlements around the Chapel of the Virgin of the Rosary, from which Rosario derives its name, the small town grew quickly due to its role as an intermediary with the interior of the country. In 1852 it was granted city status and a customs and port were set up, coinciding with the start of the agricultural

colonisation in Santa Fe led by the wave of European immigrants arriving at the time. The port played a dual role, receiving supplies from overseas required by the huge regional population growth and shipping the voluminous agricultural production generated in its hinterland.

Until that year, Rosario used a primitive loading system that involved installing channels on steel cables stretched over the river gorges to slide sacks of grain, leather, tree trunks and live animals directly into the holds of the vessels. The first wharf was set up in 1857 and at the end of the century six more precarious wharves had been built along the coast. 5,882 vessels sailed into the port during 1895, with a registered tonnage of more than one million tonnes. To cover the pressing need for a port infrastructure to cover such needs, a series of projects were drafted from 1869 onwards to build a port with a modern design, some of which were contracted and begun, but none of which reached fruition.

Rosario entered the 20th century as a cosmopolitan city of 120,000 inhabitants – the county's second city – which, true to its rising economic star, in 1899 managed the building of a modern port, using a private international call for tenders.

The concession was granted to a French company, with the right to operate the port for 40 years, which began work in 1902 and began the first 4 km stretch of wharves in 1905.

The Company invested 58,000,000 gold francs into the project, and took on the obligation to pay the Nation 50% of net profit resulting from

muelle y al finalizar el siglo se alineaban en la costa otros seis precarios muelles. En el año 1895 ingresaron 5.882 embarcaciones totalizando un tonelaje de registro que superó el millón de toneladas. Para cubrir la apremiante necesidad de una infraestructura portuaria adecuada a tal movimiento, desde 1869 se sucedieron una serie de proyectos de una obra portuaria de moderna concepción, algunos contratados e iniciados, pero todos ellos frustrados. Rosario ingresó al siglo xx siendo una ciudad cosmopolita de 120.000 habitantes – la segunda del país – que en concordancia con su pujanza económica gestionó en 1899 la construcción de un moderno puerto, mediante licitación privada internacional. Fue otorgada la concesión, con derecho de explotación por 40 años, a la empresa francesa Hersent et Fils asociada a Schneider-Creusot et Cie., que inició la obra en 1902 e inauguró la primera etapa de 4 km de muelles en el año 1905. La Empresa invirtió en ésta 58.000.000 de francos oro, obligándose a entregar a la Nación el 50% de la ganancia neta por su explotación. La instalación, sobre un frente de 10 km incluyó un puerto de cabotaje, 53.000 m² de depósitos, una usina eléctrica, un elevador con capacidad para 30.000 m³ de cereales, vías férreas de acceso, edificios administrativos, Aduana y talleres, circundados por 6.100 m de alta rejería.

A partir de su inauguración el volumen exportable del puerto se incrementó hasta alcanzar su auge en la década 1927-1937 con un promedio de 5.000.000 t anuales, que ubicaron a Rosario como primer puerto exportador de granos del país y tercero mundial.

Finalizada la expansión agrícola argentina en 1930 y a partir de la Segunda Guerra Mundial el puerto de Rosario amplió su rol operando la importación de los insumos industriales requeridos por la transformación económica del país. El régimen de explotación implementado por la Empresa Hersent durante las cuatro décadas de vigencia del contrato generó cuestiones conflictivas con el sector comercial local por el incumplimiento de sus cláusulas, tarifas excesivas y abusivos impuestos los que, sumados a

SI



Area metropolitana y sistema de Puertos
Metropolitan area and port system

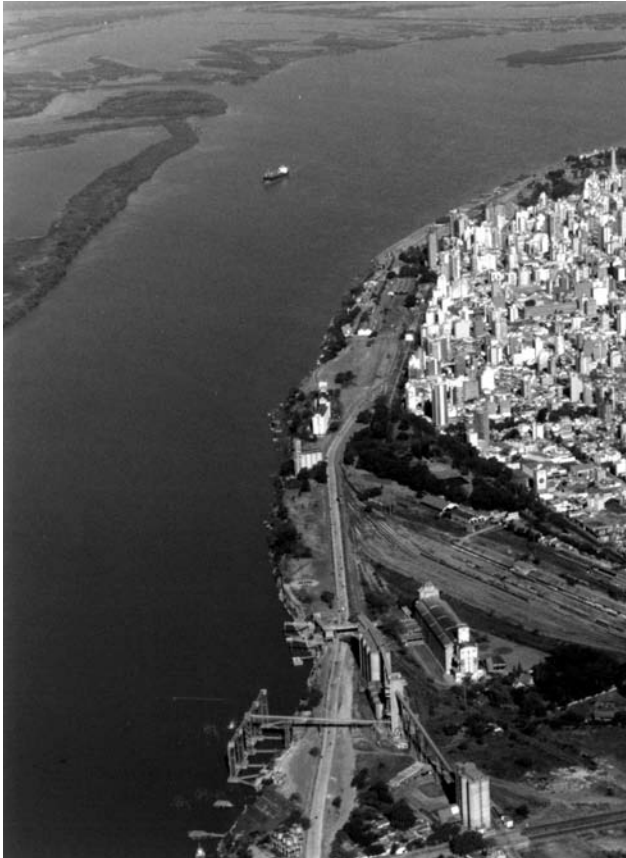
Puente
Rosario-Victoria
Rosario-Victoria
bridge

Paseo del caminante
Pedestrian walk

Puerto Norte:
Avenida de la Costa
Northern Port:
Avenida de la Costa



52



dudosas rendiciones de cuentas, originaron sucesivos pleitos en el foro de la justicia nacional de pública resonancia.

La resistencia de esta Empresa a perpetuarse fue doblegada por la firme actitud del Gobierno Nacional, que tomó posesión de la misma el día de vencimiento del contrato. La nacionalización del puerto fue el inicio de una época de decadencia por malas administraciones, que lentamente remontó en los decenios posteriores hasta recobrar en 1978 su sitial de primer exportador de cereales argentino. Actualmente se abre para este puerto una nueva etapa, a raíz de un reciente contrato de explotación ganado en licitación por la empresa catalana Puerto Tarragona S.A. en el año 2003.

(M.F.)

PROYECTO Y TRANSFORMACION DEL FRENTE DE AGUA

Un problema de centralidad metropolitana

La ciudad de Rosario', ubicada a 360 km al norte de Buenos Aires, desde siempre constituyó un enclave particularmente importante para las comunicaciones terrestres y por agua, conectando el norte y el centro del país con la ciudad capital.

Su estratégica posición y su puerto, con capacidad de operación para barcos de ultramar, le reconocen el privilegio de ser el punto de concentración y exportación del 80% de la producción cerealera y de oleaginosas de la Argentina.

La construcción en las primeras décadas del siglo xx de una extensa infraestructura portuaria y un complejo nudo ferroviario, consolidaron su rol exportador a la vez que comercial e industrial.

Este fue un momento de inflexión histórica en el paso de la aldea a la gran ciudad, donde el movimiento representado por caminos y vías, y las instalaciones de apoyo – playas de clasificación, silos y depósitos – marcaron profundamente su configuración urbana moderna. En efecto, sobre el territorio de llanura infinita de la pampa húmeda, cuya única y formidable interrupción es la presencia del río marrón, la ciudad tiene como soporte de su organización una cuadrícula en manzanas homogéneas y repetidas, donde la única diversidad espacial le es otorgada, más que por las avenidas y boulevares, por los corredores e instalaciones ferroviarias y algunos sitios y barrios singulares próximos al río. Es evidente la preeminencia del “plano” sobre la morfología en el proceso de formación y de construcción de la ciudad, plano que encontrará en la topografía artificial generada por el ferrocarril y por supuesto en el frente de agua de la ciudad sus notas relevantes.

El desarrollo metropolitano de la segunda mitad del siglo xx y posteriormente, el proceso de privatización de

its operation. The infrastructure, stretching over 10 km, included a short sea shipping port, 53,000 m² of warehouses, an electrical power plant, a lift with the capacity to hold 30,000 m³ of cereals, access railways, administrative, Customs and workshop buildings, and was surrounded by 6,100 m of high railings.

From the moment it was opened, the exportable volume of the port increased up to its pinnacle in the decade from 1927-1937 with an average of 5,000,000 tonnes per year, which situated Rosario as the top grain exporter of the country and the third in the world.

After the Argentinian agricultural expansion was complete in 1930 and after the Second World War, the port of Rosario extended its role by importing the industrial supplies required by the economic expansion of the country.

The operating regime implemented by the Company during the four decades during which the contract was in force generated a number of conflicts with the local commercial sector due to lack of respect of its clauses, excessive rates and abusive taxes which, added to doubtful accounting practices led to a series of lawsuits that caused a great deal of public unrest nationally.

The Company's resistance was crushed by the firm attitude of the National Government, which took possession of the port on the same day the contract expired. The nationalisation of the port was the start of a period of decadence through poor administration, that slowly dragged on through subsequent decades until it finally lost its place of honour as the country's top grain exporter in 1978.

A new era is now beginning for this port, due to a new operating contract tendered with a Catalan company in 2003.

(M.F.)

PROJECT AND TRANSFORMATION OF THE WATERFRONT

A Problem of Metropolitan Centrality

The city of Rosario', located on the shores of the Paraná River, 360 km north of Buenos Aires, has always been an especially important enclave for land and water communications, connecting the north and centre of the country with the capital city.

Its strategic position and its port, with the capacity to serve overseas vessels, grant it the privilege of being the point of concentration and export of 80% of Argentina's cereal and oilseed production.

The construction in the early decades of the 20th Century of an extensive port infrastructure and a complex rail network consolidated its exporting role, as well as fostering its commercial and industrial activity.

This was a moment of historical inflection as it moved from a village to a large city, in which the movement represented by roads and railways, and the supporting structures – sorting terraces, silos and warehouses – profoundly marked its modern urban configuration.

Indeed, on the territory of the infinite plain of the humid Pampa, whose only formidable distinguishing feature is the presence of the brown river, the organisation of the city is supported by a grid of repeated, homogeneous blocks. These are what grant it the only spatial diversity it has, more than that given by the avenues and boulevards, corridors and rail installations and a few unusual places and neighbourhoods close to the river.

The pre-eminence of the "flat" on the morphology in the process of formation and construction of the city is clear, and indeed this flatness finds its most relevant notes in the artificial topography generated by the railway and of course the waterfront of the city.

The metropolitan development of the second half of the 20th Century and the subsequent process of privatisation of public buildings and the changes in port policy of the 80's and 90's made it possible to build a large number of private terminals with new working methods, distributed along the 60 km of river banks, spelling the obsolescence and decadence of the port belonging to the municipality, known as Puerto Norte.

In this situation of crisis, amid the de-industrialisation of the region caused by neoliberal policies, Rosario began to change its role as an industrial-port city for more open perspectives including production, and also boosting the city as a centre of cultural, commercial and leisure services.



Puerto Norte:
Silos Davis, Nuevo
Museo de Arte
Contemporáneo
Northern Port:
Davis Silos, New
Museum of Modern
Art

empresas públicas y los cambios respecto a la política portuaria de los años 80 y 90, posibilitaron la concreción de un gran número de terminales privadas con nuevas modalidades de operación, distribuidas a lo largo de 60 km de ribera, iniciando un cuadro de obsolescencia y decadencia del puerto propio del municipio, denominado Puerto Norte.

En esta situación de crisis, sumada a la desindustrialización de la región producto de las políticas neo-liberales, Rosario comenzó a cambiar su rol de ciudad portuaria-industrial por perspectivas más abiertas que incluyendo la producción, la potencian también como centro de servicios culturales, comerciales y recreativos.

La construcción reciente del puente y conexión vial Rosario-Victoria, que atraviesa el río Paraná y su delta con una extensión aproximadamente de 50 km, reposiciona a la ciudad como centro logístico de una vasta región, en cuanto esta resulta el punto de entrecruzamiento del tradicional eje económico norte-sur que acompaña al río con un nuevo eje bioceánico Atlántico-Pacífico.

Nuevos usos ciudadanos y el redimensionamiento y modernización de las estructuras económicas y de soporte, que incluyen la puesta a punto del único puerto multipropósito del área metropolitana ubicado hacia el sur de la ciudad, constituyen el programa de transformación de la ribera de las dos últimas décadas.



Puerto Central:
Parque España
Central Port: Parque
España

Puerto Central:
parque España sur
Central Port: Parque
España Sur

La recuperación de la ribera

En este contexto, la política urbana propuesta replantea sustancialmente el sistema ribereño de Rosario, a través de la incorporación de una sucesión de parques verdes y de equipamientos públicos que van a sustituir progresivamente la densa malla de instalaciones ferropuertarias que constituían una barrera infranqueable de acceso al agua.

La revalorización con nuevos significados y roles de centralidad del sistema, se ha sustentado en operaciones arquitectónicas caracterizadas desplazando el paisaje industrial obsoleto de hasta hace pocos años.

Esta nueva relación de la ciudad y el río, ha convocado la mayor concentración de acciones de gestión y proyectos públicos desde el retorno de la democracia en 1983, y ha sido el resultado de reconocer, no solo demandas funcionales de nuevo tipo, sino de entender la ribera como lugar de acumulación de valores ciudadanos y patrimonio colectivo de la ciudad.

Algunos proyectos entre otros, han tenido una trascendencia notable en este proceso de recuperación.

La construcción en la ribera central del “Parque de España”², significó la ruptura de la idea de monofunción en el uso de esta pieza urbana, articulando espacialmente un paseo junto al agua, un complejo cultural y educativo de carácter privado, un gran parque público en sus terrazas vinculado con el centro de la ciudad, y la restauración de antiguos túneles ferroviarios para completar y conectar la vialidad ribereña. Este proyecto representó también un ejemplo innovador de gestión mixta público-privada frente al tradicional modelo de actuación burocrática de la codificación y normativa urbana.

La imagen del parque, su diversidad programática y dimensión, son representativas de la complejidad metropolitana de la ribera, pero con un sentido contemporáneo.

Más recientemente la reconversión urbana de Puerto Norte y la apertura de la avenida y paseos al borde del río, han abierto un abanico de posibilidades proyectuales apenas exploradas. El debate acerca de la demolición o recuperación para usos urbanos de gigantescos silos, comienza a resolverse en favor de la segunda opción con la habilitación del “Museo de Arte Contemporáneo”, en una instalación arquitectónica y plástica única³.

Puerto Norte, después de una intrincada gestión en la que participaron el municipio, el estado nacional y empresas privadas se transformará en un barrio residencial y terciario complementario al centro, probablemente a través de un concurso público de proyectos urbanos. La operación significa sumar 80 hectáreas de nuevos parques urbanos junto al río.

Hacia el norte del Municipio la cabecera del Puente Rosario-Victoria se destinará a un parque metropolitano, conectado a otros recientes como el “Paseo del

The recent construction of the bridge and road connection crossing the Paraná River and its delta with an extension of approximately 50 km, repositions the city as the logistics centre of a vast region, cutting across the traditional north-south economic axis that accompanies the river with a new Atlantic-Pacific axis from coast to coast. The programme of transformation of the riverside in the last two decades includes new citizens' uses and the resizing and modernisation of the economic and support structures, which include setting up the only multipurpose port of the metropolitan area located to the south of the city.

The Recovery of the Riverside

In this connection, the proposed urban policy substantially reworks the riverside system of Rosario, through the incorporation of a succession of green parks and public amenities that will progressively replace the dense mesh of port and rail facilities that were an insurmountable barrier keeping people from the waterside.

The process of revaluation with new meanings and roles of centrality of the system has been based upon a series of characteristic architectural operations that have shifted the obsolete industrial landscape of a few years ago.

This new relationship of the city and the river has led to the greatest concentration of management actions and public projects since the return of democracy in 1983. It has been brought about by recognising not only a new type of functional demand, but also by understanding the riverside as a place for the accumulation of citizens' values and collective heritage of the city.

Some projects have been particularly significant in this process of recovery.

The construction of the "Parque de España" on the central bank meant a break with the idea of a single function in the use of this urban space. In spatial terms, it involved building a walkway next to the water, a private cultural and educational complex, a large public park on its terraces linked to the city centre, and the restoring of old railway tunnels to complete and connect the riverside transport communications. This project

also represented an innovative example of mixed private-public management in the face of the traditional bureaucratic model of action in codifying and laying down urban planning standards. The image of the park, its diverse programmes and its size, are representative of the metropolitan complexity of the riverside, but with a contemporary feel.

Most recently the urban conversion of Puerto Norte and the opening of the avenue and walkways next to the riverside have opened up a whole range of possible projects that have hardly been explored. The debate on the future of some giant silos (demolition or recovery for urban use) is starting to be resolved in favour of the second option with the refurbishment of the "Museum of Modern Art", in a unique architectural and structural facility⁹.

After a complex management arrangement involving the municipality, the state and private companies, Puerto Norte will be turned into a residential and tertiary area complementary to the centre, probably via a public call for tender for urban projects. The operation will add 80 hectares of new urban parks next to the river.

To the north of the Municipality, the head of the Rosario-Victoria Bridge will be turned into a metropolitan park, connected to other recent parks such as the "Paseo del Caminante" and the remodelling of the public baths.

In the south, a provincial port body with municipal representation is working towards the consolidation of the multipurpose port.

The challenge here will be to lay the foundations for the interaction between the port and the city.

Intense work is underway to convert an access motorway into a "nature belt", containing road access to the port, and simultaneously harmonising the urban and environmental transition between the infrastructure, the residential fabric and the "University City" located in the upper part of the slope.

The project aims to locate a new modern passenger terminal on the border of the port and the parks of the central riverside, reaffirming both the character of "gateway" to the city from the south of this element, and the



Puerto sur:
autopista de acceso
a Rosario
South Port: access
highway to Rosario



Puerto Norte y vista de la ciudad.
Escuela Municipal de Museología de Rosario
Puerto Norte and view of the city.
Municipal School of Museology of Rosario

Primitivo método de embarque mediante canaletas. Escuela Municipal de museología de Rosario
Primitive model of embarkation using channels. Municipal School of Museology of Rosario

Caminante” y la remodelación de los balnearios públicos. En el sur, un Ente portuario provincial, con representación municipal, opera para la consolidación del puerto multipropósito.

El desafío aquí será establecer las bases para la interacción entre el puerto y la ciudad. Se trabaja intensamente en el proyecto de reconversión de una autopista de acceso en una gran “banda de naturaleza”, que contiene la vialidad con los accesos al puerto, y al mismo tiempo implica armonizar la transición urbana y ambiental entre la infraestructura, los tejidos residenciales y la “Ciudad Universitaria” ubicada en los altos de la barranca.

El proyecto contempla localizar una nueva y moderna estación de pasajeros en el límite del puerto con los parques de la ribera central, reafirmando tanto el carácter de “puerta” a la ciudad desde el sur que tiene esta pieza, como la posibilidad de desplegar perspectivas del paisaje que anuncien el espectáculo del puerto en funcionamiento.

De este modo, la aspiración de la ciudadanía que se remonta al siglo pasado: liberar la ribera de instalaciones ferroporcuarias y convertirla en un ámbito social masivo, se hace realidad en la continuidad de objetivos y proyectos, a través de las distintas administraciones de gobierno. El proyecto de recuperación de la ribera cuenta en total con 17,5 km de longitud – la ribera norte de 6 km, la central de 8,5 km y la sur portuaria de 3 km, y se asienta en tres principios que definen el sentido de la transformación.

El primero se refiere a la dimensión territorial de los proyectos en un extendido sistema ribereño, que trasciende la ciudad y tiene alcances metropolitano y regional.

Un segundo principio alude al carácter colectivo y de uso ciudadano de los espacios recuperados, tomando distancia ideológica y programática de operaciones similares realizadas en Buenos Aires, donde las intervenciones en la costa se basan en proyectos de inversión privada y en la construcción de barrios de élite.

Por último, el tercer principio se refiere a la puesta en valor urbano arquitectónico de distintos sitios ribereños a través de una modalidad de proyectación por piezas o fragmentos que remiten a la estructura general propuesta por el Plan Director de la ciudad, y se sostienen en una ingeniería de gestión particular frente a cada problema, para convertirlo en oportunidad.

(R.K.)

NOTAS

1. Rosario posee 976.217 habitantes y es la ciudad central de un área metropolitana que mayormente se dispone junto al río Paraná en un sistema de pequeñas y medianas ciudades industriales, sumando un total de 1.250.000 habitantes.

possibility to unfurl perspectives of landscape that announce the spectacle of the working port. In this way, the aspiration that the citizens have held since the last century of freeing the riverside of rail and port installations and turning it into a huge social sphere are coming true thanks to the continuity of aims and projects through the different government administrations.

The riverside recovery project stretches along an area 17.5 km long – the 6 km northern bank, the 8.5 km central bank and the 3 km port south bank –, and rests upon three principles that define the meaning of the transformation.

The first concerns the territorial dimension of the projects in an extended riverbank system, which goes beyond the city and reaches metropolitan and regional levels. A second principle concerns the collective and citizens' use character of the recovered areas, setting itself apart both ideologically and in terms of its programme from similar operations carried out in Buenos Aires, where interventions on the coast are based upon private investment and the construction of elite districts.

Finally, the third principle concerns the urban architectural appreciation of different riverside sites using a process of planning by pieces or fragments that refer back to the general structure proposed by the city's Master Plan, and are based upon a particular model of management for each problem, in order to turn it into an opportunity.

(R.K.)

NOTES

1. Rosario has 976,217 inhabitants and is the central city of a metropolitan area that is mostly set out along the Paraná River in a system of small and medium-sized industrial cities, making up a total of 1,250,000 inhabitants.

2. "Parque de España." A project by Oriol Bohigas, built by Horacio Quiroga, 1983.

3. The "Modern Art museum" is part of other cultural operations along the riverside, such as "Inventions Island" in an old railway station or the "Centre of Contemporary Expressions" in buildings recovered from central port.



2. "Parque de España". Proyecto del Arq. Oriol Bohigas, ejecución Arq. Horacio Quiroga, año 1983.

3. El "Museo de Arte Contemporáneo" se integra a otras intervenciones culturales en la ribera, como "la Isla de los Inventos" en una antigua estación ferroviaria o el "Centro de Expresiones Contemporáneas" en edificios recuperados del puerto central.

BIBLIOGRAFÍAS

Frutos de Prieto Marta, *80º Aniversario del Puerto de Rosario*, "Acaecer", n. 68, Asociación Cooperativas Argentinas, Rosario 1982.

Frutos de Prieto Marta, *Desenvolvimiento de la Sociedad Anónima del Puerto de Rosario (1902-1942)*, Academia Nacional de la Historia, Separata, Buenos Aires 1987.

Plan Director. Documento integrado. Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario, 1999.
Bragos Oscar, Kingsland Ricardo, *Transformaciones territoriales y el nuevo Plan para la ciudad de Rosario*, Canadian Institute of Planners, Ordre des Urbanistes du Quebec, 1999.

Bielsa María E., Kingsland Ricardo, *Los espacios privilegiados de la ciudad; ¿Tienen dueños?*, Informe de Valladolid, 2001.