

NUEVA OPERATORIA PORTUARIA: ROSARIO Y SU REGIÓN EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS.

Raposo Isabel; Mónica Liendo; Adriana Martínez

E-mail: raposoisabel1@gmail.com

**Instituto de Investigaciones Económicas- Facultad de Ciencias Económicas y
Estadística- Universidad Nacional de Rosario.**

Introducción

Los puertos se han constituido al presente en importantes centros de servicios para el transporte fluvio marítimo, a la vez que son un eslabón clave de la cadena que integra la producción de distintas actividades industriales, comerciales y de servicios relacionados. Por ello, lograr un adecuado desarrollo portuario implica para cualquier país o región, contar con un factor clave que hace posible que un territorio avance en su inserción en las redes del comercio internacional, o pueda alcanzar mejoras en los niveles de competitividad.

A nivel global se ha intensificado la competencia entre puertos, lo que provoca el diseño de nuevas estrategias para implementar cambios tecnológicos, lograr un mayor grado de especialización operativa e incrementar la inserción de las terminales en la jerarquía de las redes de líneas regulares de transporte marítimo.

En proximidades de la región de Rosario se cuenta con un "sistema portuario" que se extiende entre las localidades de Tímboes por el norte y Arroyo Seco por el sur, constituido por un conjunto de puertos y terminales comerciales a lo largo del frente fluvial (río Paraná), espacio que comparten la gestión pública y la privada en la explotación de las distintas unidades. El conjunto logró un desarrollo extraordinario en los últimos treinta años a partir de la especialización adquirida en la operación con agro graneles,¹ condición que le ha merecido el reconocimiento a nivel mundial. No obstante, el núcleo del mismo del complejo es el viejo puerto público de la Ciudad, que hoy experimenta una importante transformación y opera, también, con cargas generales y contenedores en forma creciente.

¹ Centro de una región agrícola ganadera por excelencia, en sus inmediaciones se emplaza el principal complejo agroindustrial del país, desde donde sale más del 70% de la producción de granos y subproductos.

El viejo puerto Rosario atravesó a lo largo de su historia diferentes etapas -algunas adversas- en tanto hoy parece estar recuperando un rol a partir de cambios en el modelo de administración y explotación portuaria.

Frente a esta realidad, el objetivo del presente trabajo será reflexionar sobre la evolución de la operatoria del puerto de la Ciudad en las últimas décadas y analizar las causales que habrían dado origen a una transformación de la operatoria del puerto de Rosario; para ello, la investigación se desarrolla sobre consultas a fuentes bibliográficas, cotejo y construcción de bases estadísticas, análisis de la nueva legislación nacional junto a los cambios institucionales producidos y entrevistas con informantes calificados.

1. El puerto como centro de la cadena de logística y el comercio internacional.

Los sistemas portuarios juegan un rol importante en las economías producto de la dinámica que exhiben las relaciones comerciales entre diferentes países, y el nivel de competitividad alcanzado en cada caso. En las últimas décadas, el desempeño habitual del intercambio comercial fue impactado por la dinámica de la globalización económica y lo que ella implicó en cuanto a desarrollo en las tecnologías del transporte y la integración de actividades en cadenas logísticas de alcance internacionales, búsqueda de economías de escala y reducción de costos de producción de bienes y servicios, surgimiento de nuevos sectores y bienes de demanda específica, entre otros.

La United Nations Conference on Trade and Development- UNCTAD los define en su condición de multifuncionalidad:

“Los puertos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas...y para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada”. (citado en Rúa Costa 2006; 3)

En efecto, los puertos ofrecen múltiples servicios, con la intervención de distintos organismos y agentes económicos: consignatarios, empresas estibadoras, autoridades portuarias, remolcadores, armadores, aduanas, astilleros y talleres de reparación naval, aseguradoras, transportistas, cargadores, despachantes, brookers, depósitos comerciales, agencias marítimas, cámaras de comercio, despachantes, entre otros.

En los últimos tiempos se ha incorporado al análisis el concepto de logística, desde el cual es posible abordar la problemática del transporte de manera integrada en una cadena de aprovisionamiento y distribución, haciendo hincapié en el desarrollo económico y social sostenible y equitativo. (la disponibilidad de instalaciones y servicios al transporte es un elemento determinante para el desarrollo del comercio exterior).

A nivel global, se impone el uso de navíos de mayor tamaño para generar economías de escala y densidad, lo cual jerarquiza el sistema de puertos y reconfigura el diseño de las redes del transporte a nivel mundial. Los mayores operadores prefieren rutas de gran capacidad, bajos costos medios, etc.; frente a esta realidad, los puertos se constituyen en barrera al escalamiento del tamaño, ya sea por no estar preparados o bien ofrecer resistencia – natural o financiera al cambio. Frente a un nivel de competencia creciente, la operatoria y logística internacional llevan a las estructuras portuarias -altamente vulnerables- a enfrentarse con la necesidad de jerarquizar su funcionamiento, de manera de afrontar los desafíos de una fuerte concentración de la demanda, hoy representada en cuatro grandes alianzas entre las principales navieras (megacarries).

La concentración -sumada a la especialización en muchos casos- obliga a los puertos a esfuerzos para mejorar la eficiencia de su operatoria y obtener tarifas más bajas, dado que los grandes operadores del transporte marítimo internacional disputan el control de los sitios claves en el diseño de las rutas, controlando muchas de las principales terminales en función de su posición, sus equipamientos y ventajas operativas.

Una respuesta adecuada necesariamente -aunque no en exclusividad- pasa por inversiones que permitan actualizar las instalaciones en extensión de muelles y profundidades de calado en los canales de acceso y pie de muelle; celeridad y eficiencia en los movimientos mediante el uso de nuevos equipamientos; adecuadas interconexiones con otros medios de movilidad y disponibilidad de almacenajes para implementar principios logísticos, y adaptarse a los requerimientos de tiempo y forma que demanda, crecientemente, el comercio internacional. y la aparición de una nueva generación de buques – grandes portacontenedores - que circulan a nivel global.

Para la CEPAL, según lo expresado por Sánchez y Mouftier (2016), más allá de la necesaria adecuación de las infraestructuras y el modelo operativo a la dinámica que se impone para las prestaciones portuarias en la actualidad, también deben atenderse otros desafíos y enfrentar cambios muy diversos, para lo cual – culturalmente- deberán adoptarse decisiones que permitan implementar los mismos y aceptar la necesidad de reforzar el conocimiento de los actores portuarios. Otra cuestión, no menor, es el cuidado ambiental en contra del

cambio climático, condición fundamental para tener en cuenta en la preparación de la agenda portuaria de futuro. (reducir huella de carbono, control de procesos y la contaminación).

Los cambios en la Gobernanza y las relaciones con la comunidad local deberían, necesariamente, extenderse no sólo al plano de la competencia sino de la complementariedad y la cooperación, facilitando el acercamiento al medio urbano que lo contiene y a los centros de producción del conocimiento. Sin duda, las nuevas tecnologías generarán ambientes de cambio y mejoras continuas, como es el caso de la robótica y la automatización, que aseguran imponer alteraciones profundas -a no muy largo plazo- en la operación de puertos.

Otro aspecto fundamental que reclama atención es aquel que refiere a la diferencia entre crecimiento de los puertos y cambios estructurales, en alusión a la integración de los mismos con el entorno, de modo de vincular sus operaciones con la comunidad tanto desde el punto de vista territorial y geográfico, en referencia a una mayor conciencia respecto a lazos con el entorno inmediato (se trata de infraestructuras situadas en bordes costeros y gran interacción en el territorio). También en el plano económico y social, es fundamental una buena articulación con las instituciones locales y regionales; se alude al “foreland e hinterland” para mejorar la integración de la logística con el territorio.

En el contexto latinoamericano, los puertos presentan hoy falta de armonización y disímiles trayectorias, tanto en la propiedad y gestión portuaria como en la integración de unidades a las redes de transporte (González Laxe, 2008).

Doerr (2014) muy bien caracteriza a la región latinoamericana en general, por una alarmante ausencia de diagnósticos, políticas y planes además de una baja existencia de instrumentos legales que promuevan la transformación de las estructuras portuarias y ayuden a que cada país pueda replantear su sistema nacional y regional, instalando principios de jerarquía donde sólo algunos grandes puertos alimentadores actúen como principales y sean abastecidos desde hubs o alimentadores, con lo cual los puertos secundarios probablemente adquieran un rol de mayor importancia.

Cabe mencionar que, si bien el sistema portuario regional ha mejorado su operatoria, adquiriendo mayor eficiencia, mejora en la productividad en los muelles y manejo de cargas, son muchos los temas pendientes por resolver. Las innovaciones portuarias no parecen haber estado a la altura de los requerimientos en infraestructura, medios y equipamientos y actualización de las normas y renovación de la institucionalidad en general,

lo que acrecentó, aún más, la brecha tecnológica que separa la oferta local de aquella que están en condiciones de ofrecen los países centrales.

En cuanto al nivel del comercio internacional, es posible observar que se han dado en general menores flujos de intercambio de productos (y menor número de buques portacontenedores) hacia este extremo continental. Según CEPAL, con respecto a tránsitos de movimiento de cargas (en Tns.) y cargas contenedorizadas (en TEUs.), se observan diferentes conductas y resultados entre los países de la región, aunque la tendencia general es similar ya que acompaña la evolución del mercado y la economía a nivel global. Es importante destacar que las tendencias del comercio internacional confirman el desplazamiento progresivo de la actividad económica desde los países desarrollados hacia los mercados emergentes, siguiendo las nuevas rutas posibles, cubriendo menores distancias en el mundo para reducir los desplazamientos. Argentina en particular y en los últimos años, presentó además un comportamiento regresivo, especialmente en el movimiento de contenedores dado el escaso incremento de los cargas industrializadas y/o de mayor valor agregado (que es el tipo de carga que más ha crecido y donde se ven reflejados los mayores esfuerzos por mejorar la competitividad y la tecnología a nivel global), no así en cuanto a movimientos de graneles (sector que mantuvo en alza en cuanto al comercio y también las inversiones), particularmente en la zona de los puertos San Martín-San Lorenzo. (Raposo et al., 2015) Estos datos dan evidencia del pobre desempeño que le ha correspondido al país en el contexto regional.

2. Distintas etapas en la evolución de la actividad en el país

Argentina cuenta con un extenso e importante frente costero marítimo y fluvial (en relación con la navegación), que le ha permitido concretar cambios trascendentes en su sistema de puertos, mejorando vínculos y relaciones comerciales con el exterior. Los mismos se identifican a través del modelo de administración y explotación que caracteriza esta actividad en cada caso, y en correspondencia con el modelo de desarrollo del país, que puede señalarse a través de su evolución, en varias etapas diferenciadas.

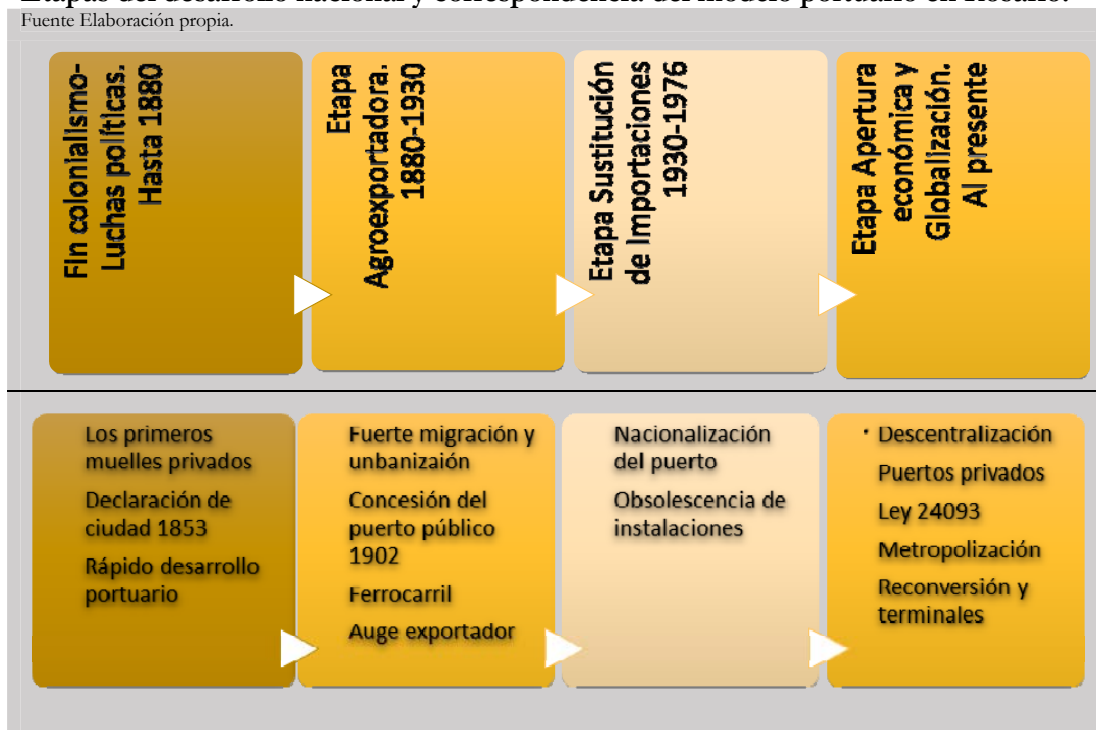
2.1 Los primeros años del puerto y del país: Durante el siglo XIX, el país se encontraba con una situación política signada por una marcada inestabilidad, con fuertes divisiones y enfrentamientos entre unitarios y federales. Una de las principales luchas internas de entonces se daba entre las provincias del litoral y Buenos Aires; esta última reunía el

manejo y control de la Aduana nacional y el puerto de Buenos Aires, y prácticamente monopolizaba el intercambio comercial con el exterior.

A mediados de siglo XIX, la infraestructura portuaria argentina era escasa y precaria. Los buques recalaban río adentro y el transporte a tierra, tanto de personas como mercancías, se hacía trasbordando a barcos de menor porte o carros movidos por bueyes. (CAC, 2010) Rosario registra en esta etapa sus comienzos como puerto, con precarios muelles de madera y piedra; a pesar de contar con excelentes condiciones naturales, en 1841 fue cerrado a los buques extranjeros por un decreto de Juan M. de Rosas, entonces gobernador de Buenos Aires, que impedía la navegación en los ríos Paraná y Uruguay

Etapas del desarrollo nacional y correspondencia del modelo portuario en Rosario.

Fuente Elaboración propia.



En 1853 Rosario adquiere su condición de ciudad. En 1855, el gobierno nacional acepta la propuesta del Ing. E. Hopkins para 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. (Raposo et al., 2016)

La actividad portuaria comienza a tener un desarrollo extraordinario a partir de 1856, con la Ley de Derechos Diferenciales que fijaba recargos 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. Esta

disposición estuvo vigente sólo dos años a consecuencia de las presiones ejercidas por el Gobierno de Buenos Aires en reclamo de perjuicios económicos, debiendo volver Rosario a su anterior condición de puerto de cabotaje para trasladar -hacia y desde Buenos Aires- los bienes de importación y exportación que aquí se captaban para la Confederación. Institucionalmente, desde el Estado se concretan distintas medidas que formalizan la navegación y la actividad de los puertos en particular.²

Acercándose el fin de siglo, el país vive una etapa de auge, dinamizado por la demanda externa de productos agropecuarios, siendo el puerto de Rosario muy atractivo para buques de hasta 18 pies de calado, producto de ser considerado muy conveniente (bajos costos operativos) para la navegación.

2.2 La Etapa Agroexportadora: Este período, que transcurre entre los años 1880 y 1930, se lo reconoce como de la unificación nacional y se caracterizó a partir de gobiernos que, bajo formas constitucionales y manejos políticos paternalistas, estaban atravesados por situaciones de clientelismo político, corrupción y fraude electoral. El modelo económico, a partir de 1880, posicionó al país como un importante exportador de productos agrícolas. En estos años, se incorporaron millones de hectáreas de nuevas tierras para la explotación -producto de la campaña de Julio A. Roca- que produjo el corrimiento de la frontera por desplazamiento de las comunidades indígenas. (Rapoport, 2007)

El incremento de la producción exportable de la pampa húmeda tuvo su correlato con el movimiento de buques y el tonelaje operado. Entre 1880 y 1890 ingresaron a puertos argentinos 23.073 barcos (vapores y veleros). Si bien este movimiento era muy significativo, es importante resaltar que más del 70% de las naves de ultramar sólo operaban a través del puerto de Buenos Aires, quedando el interior del país con puertos fluviales de cabotaje y escasa infraestructura. (CAC, 2010)

Durante esta etapa, importantes sectores de exportadores de materias primas y alimentos se integran al sistema económico internacional y lo hacen mediante una relación fuertemente dependiente de Gran Bretaña. En contrapartida, hay incremento de las importaciones, en particular de bienes de consumo para una clase media con creciente poder adquisitivo. (Raposo et al., 2016) La Argentina mostraba entonces, gran disponibilidad de recursos

² 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. Tiempo después la Ley 3.445 surge la Prefectura General de Puertos y el Ministerio de Obras Públicas que, a través de la Dirección General de Obras Hidráulica, tiene a cargo la planificación y ejecución de las obras.

naturales, pero carecía de capital y mano de obra para dar sostén a la agricultura y la ganadería; en respuesta, se producen dos grandes oleadas migratorias y también, se llevan adelante grandes obras para instalar un sistema de transporte de apoyo al desarrollo del aparato agroexportador.

El gobierno Nacional tomó a cargo – hacia finales de siglo- la responsabilidad de construir obras para el puerto de Rosario por administración -intento que fracasó- hasta que, en 1899, se sanciona la Ley 3885 y el Ejecutivo Nacional realiza el llamado a licitación internacional para la construcción y explotación de instalaciones para un puerto comercial en Rosario. En 1902, se concreta la adjudicación de las obras en favor de la firma francesa Hersent et Fils Schneider et Cie., dándose inicio a la construcción. La adjudicación se concretó para ejecución, explotación y administración por 40 años, a cuyo término se estipuló que las instalaciones pasarían a manos del Estado. Con el cambio de siglo, se acentúa la especialización en el perfil de exportador de productos agrícolas que adopta este puerto (Raposo et al., 2016) por lo que, a pocos años de su inauguración, 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. Durante toda esta etapa, el puerto se reactivó por la demanda externa y la desaparición de Rusia como principal oferente mundial de granos, situación que llevó a Rosario junto con New York y Montreal, a convertirse en uno de los puertos graneleros más importantes del mundo (de allí el apelativo “Granero del Mundo”). A principio del siglo XX., el país muestra los resultados del fuerte aumento de la inversión pública en obras de infraestructura, contando por entonces con una red de vías de comunicación que convergen hacia el litoral en tanto se construyen y/o amplían los puertos nacionales más importantes: Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca y La Plata. También desde la Nación, se daba impulso a la navegación de bandera argentina, con la sanción en 1910 la Ley N° 7049 de cabotaje nacional. En pleno auge del modelo agroexportador, hacia finales de la década del 20, el país tenía 10 puertos habilitados, que más allá de los principales eran: Santa Fe, Bajada Grande, Ibicuy, San Nicolás, Villa Constitución y Colón en tanto se estaba terminando los de Puerto Nuevo, Concepción del Uruguay, Diamante, San Pedro, Campana, San Lorenzo, Mar del Plata y Quequén. (CAC, 2010)

En 1929, se inicia una marcada depresión económica mundial que impacta sobre la Argentina, provocando la caída de la demanda de productos exportables y un creciente déficit de balanza comercial. La crisis económica tuvo su correlato en la política interna, lo que derivó en el derrocamiento del gobierno democrático. Frente a estas circunstancias, se

plantea la necesidad de encontrar nuevas estrategias frente a un cambio del modelo económico, quedando atrás el período Agroexportador.

2.3 Período de Sustitución de Importaciones: A consecuencia de la crisis del 30, el país que presentaba una economía abierta al mundo sufre el impacto de un importante déficit en su balanza comercial por caída de las exportaciones y cierta rigidez a la baja de las importaciones, fundamentalmente en lo relacionado a bienes industriales.

A consecuencia de ello, se adopta a nivel nacional un nuevo planteo económico centrado en la idea de sustitución de importaciones, al cual Rapoport (2007) denomina “Proceso de Industrialización”, para hacer frente a la crisis y se comienza por dar prioridad al sector industrial por sobre la producción agraria.³ El Estado comienza a tener un rol más activo en la economía fundamentalmente en el comercio exterior creándose en este período un sinnúmero de organismos tales como la Dirección General de Construcción de Elevadores de Granos, la Junta Nacional de Carnes, la Junta Reguladora de Granos, entre otros. (CAC, 2010) Promediando la década del 40, se inicia un período de amplio estímulo al desarrollo industrial, dinamizado a partir de políticas de redistribución del ingreso que integraban al consumo a las clases más bajas. En estos primeros años, se nacionalizaron las grandes infraestructuras económicas, entre ellas los puertos y los ferrocarriles, dando lugar a un modelo de administración centralizado de las infraestructuras y los servicios públicos.

En 1942, el Ministerio de Obras Públicas de la Nación comunica el fin de la explotación, en poder por entonces de la Sociedad Puerto Rosario, iniciándose el traspaso de las instalaciones y la centralización de la administración al Gobierno nacional. (De Marco y Rohou, 2015). Un año después, el Decreto N° 1860 define la estatización y centralización portuaria a partir de la cual -todos los puertos privados serían fiscalizados por la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación. A partir de allí, la operatoria del puerto de Rosario se vio reducida a recibir en sus muelles mercaderías de importación previamente trasbordada en Capital Federal y mantener las exportaciones agropecuarias en niveles bajos, como resultado de la caída en la producción. Promediando la década del 50 y producida la caída del gobierno democrático, se inició la etapa de “industrialización desarrollista” (también llamada segunda sustitución), la cual se caracteriza por la apertura de la economía a las inversiones extranjeras y la consolidación de

³ Durante esta etapa se da la aparición de algunas de las grandes Empresas del Estado como Fabricaciones Militares o Yacimientos Petrolíferos Fiscales, entre otras.

los complejos metalmeccánico y petroquímico para abastecer la industria liviana. (Rapoport, 2007) Poco después, el Decreto Ley 4263/56 crea la Administración General de Puertos - AGP Empresa del Estado con lo cual las provincias pierden influencia sobre el manejo portuario, produciéndose un amplio deterioro de los puertos del interior del país signados, de allí en más, por la desinversión, el deterioro de las instalaciones y un marcado atraso tecnológico. (CAC, 2010)

Por entonces, el puerto de Buenos Aires reunía el 85% del tráfico de importación y más del 50 % del movimiento portuario total; sin embargo, a comienzo de los años 60, la actividad en el puerto Rosario se había reestablecido respecto a la década anterior y crecía significativamente, logrando recuperar en 1965 el 1º lugar como exportador de granos en el país. En 1964 se crea una Comisión local a cargo de la planificación del puerto local, que sienta las bases del Plan Regulador de Puerto y cuyo objetivo principal era el reordenamiento de las actividades; se propusieron obras para trasladar la instalación del área de servicios al sur de la Ciudad y desactivar la zona identificada como Puerto Norte.

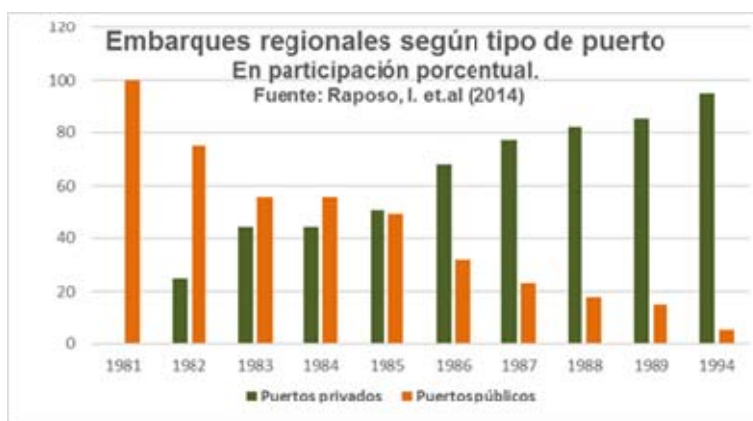
El Gobierno de la Nación aprobó en 1970 el plan integral para el puerto de Rosario, dividiendo las obras en dos etapas: la primera en el corto plazo, con la construcción de un muelle de hormigón de 600 mts. para recibir buques de 70.000 Tn. (terminado en 1975 sin el equipamiento) más un elevador de 80.000 Tn., dejando para una segunda etapa a definir, tres nuevos elevadores y la extensión del muelle (De Marco y Ensinck, 1978:362), obras estas últimas, que nunca se concretaron.

Hacia finales de esta etapa, el sistema portuario argentino da cuenta de un progresivo deterioro por ausencia de obras, falta de mantenimiento y atraso tecnológico, siendo el resultado el incremento de tiempos de espera y estadía en muelle, y encarecimiento de los fletes marítimos, entre otros. La navegación fluvial también resultaba afectada por la falta de obras de canalización y apertura de algunos pasos críticos, y recién comenzó a mejorar con la apertura del Canal Emilio Mitre en 1976. Esta obra viabilizó la conexión desde el Río de la Plata a través del Paraná de las Palmas y generó expectativas favorables respecto a la posibilidad de que el puerto de Rosario alcanzara los niveles de actividad del pasado.

2.4. Período de apertura económica: Con una nueva alteración del orden constitucional en 1976 y una crisis económica internacional ya iniciada a principio de los 70 (a partir del dólar y el petróleo, que marca un cambio en el paradigma de producción) se sientan las bases para una nueva etapa económica en el país, dando inicio a lo que algunos autores denominan el “modelo rentístico financiero” (Rapoport, 2007) Por estos años, Argentina

transita un proceso de severos conflictos sociales y políticos, durante el cual se reformula el papel del Estado, en el plano económico social, desde una mirada neoliberal. El mismo se caracteriza por la desregulación financiera, una apertura económica indiscriminada que deriva en el deterioro de la balanza comercial, el alto endeudamiento externo, la flexibilización laboral y una reprimarización de exportaciones marcadamente concentradas en commodities. A rasgos generales, estos componentes confluyen en una mayor vulnerabilidad del país, expuesto a los vaivenes de los mercados financieros internacionales. El esquema portuario, por entonces centralizado en la AGP., comenzó a dar evidencias de cambio hacia finales de la década, con la promulgación de la Ley 22.108, que modifica la composición de la estructura portuaria al autorizar a las comercializadoras (como cooperativas y asociaciones de productores de granos) a ser propietarias de elevadores y terminales de carga en puertos.⁴

La consecuencia directa e inmediata fue la construcción de nuevas instalaciones y ampliación de las existentes. Sobre fines de esta etapa el puerto de Rosario enfrenta una nueva crisis derivada en parte, del traspaso de los elevadores de granos que le restan capacidad de almacenaje al puerto público en tanto graves conflictos con los gremios portuarios locales, alejaban a muchos cargadores hacia nuevos destinos.⁵, complicaron la operatoria, afectando el desempeño del puerto tradicional y derivar en el traspaso progresivo de las cargas hacia las nuevas terminales privadas que muestran, según el gráfico siguiente, el paulatino crecimiento de los volúmenes embarcados a partir de 1982. (Raposo et al., 2016)



⁴ Posteriormente, con la Ley 22.080 traslada la política portuaria a la órbita de la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos y de Transporte y Obras Públicas.

⁵ En estos años el puerto de Rosario mereció la calificación de “puerto sucio”, producto de los graves conflictos sindicales y demoras por huelgas reiteradas que se producían durante la operatoria.

En 1983, con el advenimiento de la democracia, el país presenta altos niveles de endeudamiento y un franco deterioro económico. Paralelamente a nivel mundial, comienzan las grandes transformaciones derivadas del proceso de globalización financiera y expansión de los mercados especulativos. El sector agrícola argentino se reactiva en su performance exportadora, de modo tal que en el quinquenio 1980-1985 los embarques de granos y subproductos prácticamente se duplican y en consonancia, el puerto de Rosario - no ajeno a la tendencia- alcanza un récord histórico en 1985 (9 millones Tn.). (CAC, 2015) Las autoridades locales se enfrentan a un puerto deteriorado, con infraestructuras y amplias zonas obsoletas y falta de equipamientos, situación que da lugar a que distintos sectores de la comunidad insistan en la reactivación del mismo y reclamen sobre la posibilidad de una transferencia administrativa desde la Nación al ámbito local (Galimberti, 2015) Por estos años, se desafectan y transfieren a título gratuito al Municipio, importantes terrenos y muelles (en avanzada obsolescencia) en proximidades del área central urbana.

Hacia finales de los años ochenta, con el traspaso de los elevadores de granos (ex JNG. I al IV, VI y VII) se pierde capacidad de almacenaje lo que afecta el desempeño del puerto tradicional en tanto un conjunto de nuevas terminales de carga comienzan a trabajar con alta eficiencia en el Área Metropolitana, más allá de los límites de ciudad tradicional. Rosario abandona su condición de puerto agroexportador que la caracterizó durante años a la par que nuevas terminales (en particular 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 importancia nacional, desde el cual se pasan a embarcar –en los primeros noventa—la mayor parte de los granos, subproductos y aceites que comercializa Argentina con destino a mercados externos.

El puerto tradicional enfrenta a una grave crisis que comprometía su propia existencia. No se tenía control sobre la operación de cargas ni se tenía el control de la administración de las instalaciones que seguía centralizada en Buenos Aires; se habían perdido por entonces, gran parte de las cargas en tanto la mayor parte de las instalaciones y equipamientos eran obsoletos o requerían actualización para pensar en reestructurar seriamente la actividad.⁶

⁶ Las unidades de JNG. Unidades VI y VII, importantes inversiones realizadas por el Gobierno nacional habían sufrido sabotaje, resultando seriamente afectadas en su funcionalidad; por otra parte, las mejoras en el muelle nuevo eran parciales y el equipamiento no se llegó a instalar, más allá que las obras civiles fueron afectadas posteriormente por un derrumbe.

En 1987 se transforma la Administración General de Puertos en Sociedad del Estado y a fines de 1989 se promulga la Ley 23.696 de Reforma del Estado y que crea las bases para la provincialización y la participación de los privados en actividades portuarias (CAC, 2010) Ese año el país atraviesa un estallido hiperinflacionario que deriva hacia 1991 en la instalación del régimen de convertibilidad monetaria. Nuevas medidas alcanzan al sector portuario donde a través de la aplicación de los Decretos 871 y 969 de 1992- se inicia una etapa de amplia desregulación de la actividad marítima y portuaria y se dispone el llamado a licitación para la privatización de unidades y elevadores de la ex-Junta Nacional de Granos. En el nuevo contexto general de país, sin duda el cambio trascendente en la actividad se da a partir de la sanción de la Ley 24093 en 1992, que define el modelo portuario nacional y promueve la descentralización de la actividad, a través de la transferencia de todas las unidades terminales y puertos a las provincias (la sola excepción es el puerto de la Ciudad de Buenos Aires). Esta norma regula los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos públicos existentes o a crearse en el territorio nacional y otorga pleno reconocimiento legal a los puertos privados⁷. (Raposo et al., 2014)

La política portuaria en el país tuvo cambios trascendentes en estos años, los que se complementan y potencian con las mejoras importantes en las vías navegables. El Poder Ejecutivo llamó -mediante 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, siendo éste el tramo inicial de la Hidrovía Paraná- Paraguay. (Raposo et al., 2016) La desactualización de las regulaciones y la falta de mejoras en la navegación, con posterioridad a estos cambios, plantean la necesidad de buscar alternativas para mantener la fluidez en la navegación a la vez que trabajar en la actualización de normas, la recuperación de una flota de bandera, atender los problemas de dragado y la saturación de la vía navegable, entre otros aspectos. A la provincia de Santa Fe se le transfirieron los puertos para ser administrados, a excepción de los puertos de Santa Fe y Rosario para los que se exigía desde la Nación constituir Entes administradores en los tuviera participación la comunidad local. Mediante la Ley provincial 11.011 en 1993, se constituye el Ente Administrador Puerto Rosario- ENAPRO integrado por representación de los gobiernos provincial y municipal, y

⁷ 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 licitan y privatizan todas las unidades y elevadores de JNG.

varios sectores de actividad vinculados al quehacer portuario. Comienza así una nueva etapa del puerto administrado bajo un régimen mixto donde la autoridad supervisaría las concesiones y estaría a cargo de definir el uso de las instalaciones, fijar el régimen tarifario y sería responsable de los planes de inversión (Raposo et al., 2014)

Hacia fines de los años 90, el modelo económico implementado en Argentina arrojaba resultados adversos a los intereses del país y se tornaba inestable, derivando tras varias crisis financieras internacionales (Tequila, Rusia y Sudeste asiático) y la devaluación de Brasil, en una severa alteración del orden económico de la vida nacional. Sobre fines de 2001 y principios de 2002, el país atraviesa nuevamente una severa crisis que afecta no sólo el plano económico sino, además, la vida política y la sociedad en su conjunto a partir de dos hechos relevantes como son la salida de la convertibilidad y la decisión de declarar el “*default*” sobre la deuda externa argentina.

A partir del 2003, el PBI crece beneficiado por un clima económico internacional favorable a las exportaciones argentinas y con precios récord para la soja y otros cereales. A nivel de puertos, el movimiento de buques era intenso durante estos primeros años, destacándose el comercio ultramarino con aumento en el uso de contenedores para cargas generales, particularmente a nivel de las distintas terminales privadas de la Ciudad de Buenos Aires más Exolgán; creció además y en forma sostenida, el comercio de graneles, en particular grandes volúmenes de commodities agrícolas cuyos embarques se concretan en torno al complejo portuario constituido en proximidades del Gran Rosario. (Raposo et al., 2015) En el último quinquenio, los movimientos portuarios en el país han disminuido sensiblemente en prácticamente todos los casos; la excepción la constituyen aquellos que integran el conjunto Puerto San Martín-San Lorenzo, en su mayor parte unidades y puertos de capitales privados, donde los embarques de agrograneles han mantenido su ritmo creciente.

3. Puerto de Rosario: características y pertenencia regional. Posicionamiento en el sistema portuario nacional.

Argentina cuenta con un extenso litoral marítimo y fluvial, en el que se incluyen los ríos de la Plata, Paraná-Paraguay y Uruguay; según el Servicio de Hidrografía Naval de la Armada Nacional, la extensión de la costa argentina supera los cinco mil kilómetros. En el frente fluvial es precisamente donde se sitúa el conjunto más importante de puertos y terminales - tanto públicas como privadas- que integran el denominado Sistema Portuario Nacional⁸ y

⁸ En el año 2004 se comenzó a aplicar el Código Internacional para la Protección de los Buques e instalaciones Portuarias (PBIP) cuya autoridad de aplicación es Prefectura Naval Argentina; sólo 15 instalaciones portuarias en el país cumplían dicha norma de seguridad. (CAC, 2010).

donde se concentra la mayor parte del tránsito de buques y el movimiento de cargas que se desplazan por esta vía en el país.

Aquellos puertos más importantes, es decir los que marcan una diferencia en equipamiento y capacidad de embarque o por la importancia de los volúmenes embarcados, están emplazados mayoritariamente sobre el cordón fluvial del Paraná-Plata, en correspondencia con la región central, territorio donde reside buena parte de la población nacional y donde se radican numerosas actividades productivas (las más relevantes en el país).



Según la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas (CAPyM, s.f.), tal cual pueden ser identificados en el siguiente gráfico, se pueden delimitar tres áreas de concentración de la actividad portuaria nacional: al norte del puerto de Santa Fe, un conjunto de unidades provinciales ubicadas sobre la Hidrovía Paraná Paraguay y de poca relevancia dado los escasos embarques que registran; una segunda zona, se ubica en correspondencia con el área central del país, con alta densidad de instalaciones portuarias y gran capacidad de almacenamiento; finalmente, la tercer zona está integrada por los puertos del sur de la provincia de Buenos Aires.

El puerto de Rosario en particular, emplazado en la segunda de las áreas delimitadas, es el centro de la zona denominada Polo Rosafé, el cual constituye un tramo del frente costero de aproximadamente 100 km., localizado en la provincia de Santa Fe, entre la comuna de Timbués y la ciudad de Villa Constitución (aunque bien suele extenderse, por sus particularidades, hasta San Pedro). La zona está especializada y es considerada hoy como el polo agrogranelero por excelencia del país: es allí donde las principales inversiones portuarias de los últimos años se corresponden con el complejo oleaginoso (específicamente centrado en soja) y donde el mayor dinamismo en nuevas instalaciones se da hacia al norte del área. En la localidad de San Lorenzo, además está radicado el complejo

petrolero-petroquímico en tanto que en Puerto San Martín se destaca la terminal Bajo La Alumbra, especializada en embarque de minerales.

El núcleo portuario de la zona Rosafé se corresponde con el puerto de Rosario, y más allá de su condición de público, mantiene su fuerte impronta de puerto granelero. En los últimos años se producido un cambio en su condición, diversificándose la operatoria mediante la incorporación de una nueva terminal de cargas generales y contenedores. Más al sur de Rosario, si bien ya había importantes desarrollos con iguales características, han aparecido en los últimos años nuevos puertos graneleros de capitales privados.

Próxima a la zona referida, siempre dentro del área central portuaria del país, está la denominada zona Metropolitana (centrada en la Ciudad de Buenos Aires) donde se da gran parte del movimiento de cargas generales y, especialmente, contenedores del país. Allí se emplazan, además del Puerto de Buenos Aires, los puertos de Zárate y Campana que operan descentralizando cargas desde Buenos Aires y en los que predomina la operación con contenedores; también son importantes las operaciones con automóviles y combustibles. Aguas abajo de la Ciudad de Buenos Aires, el puerto de La Plata está especializado en cargas generales. Finalmente, la zona sur de la Provincia de Buenos Aires, zona integrada por los puertos marítimos de Bahía Blanca, Quequén y Mar del Plata, entre los más importantes.

Centrando la atención en el caso de puerto Rosario, el área portuaria tradicional se ubica al sur de la provincia de Santa Fe, en el litoral fluvial sobre el río Paraná entre los km. 424 y 414. Entre los km. 424 a 419 se establece el área denominada Puerto Norte la cual, en la actualidad, ha sido desafectada del uso portuario y se la ha reutilizado como espacios públicos para usos recreativos, y nuevas urbanizaciones y usos comerciales de alta gama.

A partir del km. 419 y hasta el km 414, en proximidades del Canal de los Muelles, se encuentra la zona afectada al puerto público de Rosario también denominada Puerto Sur, con una superficie portuaria exclusiva de algo menos de 100 Has., la cual se divide en tres sectores claramente diferenciadas. El sector norte está integrado por instalaciones del viejo puerto que han sido desafectadas del uso específico (e integradas al uso urbano y en parte a la extensión del Parque Nacional a la Bandera) y un sub-sector -acotado e extensión- que alberga la Administración del ENAPRO, instalaciones de aduana y la delegación de la Prefectura Naval Argentina.

Un segundo sector denominado central está dedicado al movimiento de personas y allí se ubica la Terminal Fluvial (como concesión privada), la dársena para deportes náuticos en contacto con clubes recreativos, también para el uso de Prefectura Naval.

Por último, desde Avenida Pellegrini hasta el Arroyo Saladillo (límite del Municipio) se encuentra el denominado sector sur donde están radicadas las dos terminales multipropósito, unificadas en una misma explotación bajo la concesión de la firma Terminal Puerto Rosario SA (TPR SA). (ver gráfico adjunto)



Fuente: Enapro.

Esta extensión de 65 has., cuenta con 1620 mts. de muelle y alberga una importante superficie de galpones, instalaciones con tanques de almacenaje de aceites, grandes silos planos, plazoleta para contenedores, cámaras de frío e instalaciones de depósito fiscal y cuenta con accesos viales y ferroviarios. Aquí también se encuentran las viejas Unidades VI y VII de la ex- JNG., las que fueron concesionadas como una terminal especializada en agrograneles, hoy a cargo de Servicios Portuarios SA. Hay, además, dos Zonas Francas, una de Paraguay y otra de Bolivia, ambas con escasa o nula operatividad y en vías de ser desafectadas del uso respectivo; y una dársena interna con instalaciones, perteneciente a la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables de la Nación.

Se puede afirmar que hoy, el área portuaria de Rosario se compone de un conjunto de instalaciones de vieja data, a las que se le vienen anexando nuevos equipamientos y obras de ampliación y recuperación de instalaciones, particularmente en los últimos 10 años, que modificaron y actualizaron sustancialmente el capital operativo del puerto. La administración portuaria alternó en diferentes etapas entre esquemas centralizados a nivel nacional o administraciones locales, y donde se han combinado operadores públicos y privados, por momentos coordinadamente y en otros, en forma exclusiva. Una larga historia de aciertos y desencuentros ha hecho que hoy convivan problemas de titularidad de suelos, ocupaciones ilegales, espacios degradados y tierras “por conquistar” hacia el interior del área. Lo relevante, es que las oportunidades de expansión del uso portuario están, son amplias y se puede pensar que, mediando una adecuada coordinación de intereses, una

gestión activa e inversiones bien orientadas es factible imaginar que la situación cambiará radicalmente en puerto Rosario en los próximos tiempos.

4. Cambio en el modelo de explotación: de puerto tradicional a multipropósito.

A partir de la sanción de la Ley 24093 en 1992 y adoptada la decisión de transferir los principales puertos nacionales a las provincias (mediando la formación de Entes administradores descentralizados), se resolvió la entrega de los puertos de Santa Fe y Rosario a la Provincia de Santa Fe en tanto se concretó el traspaso de puerto Rosario en octubre de 1994, quedando su administración en manos del Ente Administrador Puerto Rosario-ENAPRO.⁹ El traspaso se dio en un contexto de bajos niveles de inversión, exceso de mano de obra ocupada, equipamientos obsoletos e importantes dificultades para retomar la operatoria.¹⁰ Se inicia 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 Administrador, abocado inicialmente a la elaboración del Plan Maestro del Puerto, terminó por definir la reasignación de usos del suelo y un nuevo perfil para la explotación portuaria bajo un modelo basado en la combinación de distintas terminales a cargo de capitales privados, responsables de la operatoria comercial de cada unidad, en tanto se mantuvo la propiedad de los medios e instalaciones portuarias en la órbita de lo público.

Se concretó la decisión del llamado a licitación internacional para la instalación de dos nuevas terminales multipropósito. En 1998 se adjudicaron ambas unidades en una concesión por 30 años – cumpliendo con los términos del proceso licitatorio- al grupo filipino International Container Terminal Services- ICTSI. Cubierta esta etapa, se generaron muchas expectativas respecto de una rápida transformación; sin embargo, en los dos años siguientes y por diferentes causales, el proceso se revirtió totalmente y termina por caer la concesión del puerto Rosario (desacuerdos con los gremios, retraso en las inversiones, incumplimiento contractual, entre otros) (Raposo et al., 2015)

⁹ ENAPRO es un Ente público No estatal formado por 9 miembros, dos en representación de los gobiernos provincial y municipal y los restantes, marcan la presencia de varios sectores vinculados al quehacer portuario.

¹⁰ Rosario fue el último de los puertos en ser transferido. Previamente al traspaso, se desafectaron del uso portuario inmuebles cedidos a título gratuito a la Municipalidad y la Nación, a través del Ministerio de Economía, se reservó cobro del canon correspondiente a las ex- unidades VI y VII de la ex-JNG. concesionadas (pese a estar instaladas en tierras transferidas).

Cuatro años después de iniciada la primera concesión (año 2002), y mientras el país se debatía en una profunda crisis política, se concreta una nueva adjudicación a un grupo oferente hispano-argentino (del cual participa Puerto de Tarragona); la nueva concesionaria se constituye como Terminal Puerto Rosario SA-TPR. Pese a que en los años posteriores se concretaron algunas inversiones (cámara de frío, almacenajes, muelles, etc.) y se recuperaron parcialmente algunas cargas, el nuevo operador portuario registraba serios conflictos en el armado societario y presentaba dificultades para el cumplimiento de los términos contractuales que, finalmente, se traducían en una operación deficiente.¹¹

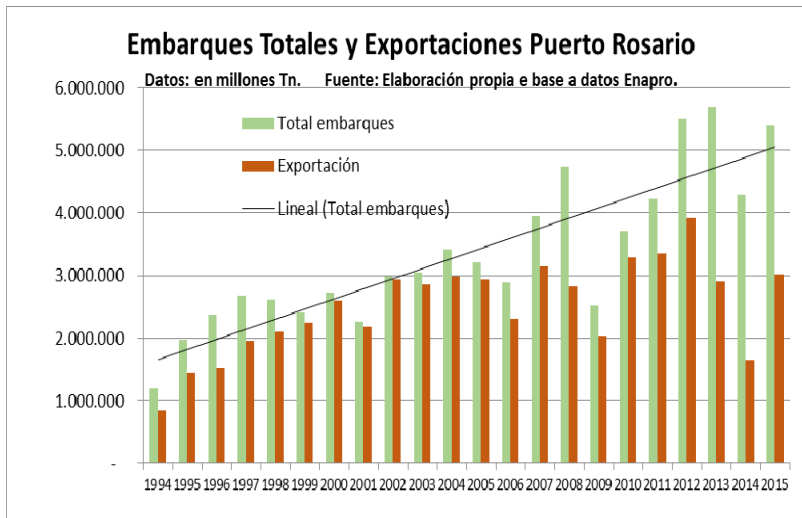
Finalizada la primera década de este siglo, se produce finalmente la recomposición societaria de la concesionaria Puerto Rosario SA. El cambio resulta fundamental: mediante la adquisición por parte de la firma AOTSA del 51% del capital accionario de TPR. y la incorporación, tiempo después de la firma Ultramar a la explotación; la terminal multipropósito adopta un perfil totalmente renovado con la integración de empresas ya ligadas al sector y con conocimiento del negocio marítimo. En poco tiempo los cambios se exhiben a partir de la mayor inversión en la actualización de la infraestructura y los equipamientos portuarios; y fundamentalmente, en la gestión de la explotación que, entre otros logros, sale a captar dadores de carga a la vez que consigue un acuerdo laboral con los gremios, lo que le asegura sostener continuidad en la operatoria y revertir una condición adversa importante en los últimos tiempos. (Raposo et al., 2016)

El puerto de Rosario opera hoy, bajo el modelo “Landlord”¹², con tres terminales portuarias: dos de ellas de cargas: una multipropósito, cargas generales y contenedores y otra, con agro graneles en tanto que, una tercera se especializa en el movimiento de pasajeros. El Ente administrador está a cargo de velar por los bienes públicos y de supervisar las condiciones contractuales de los concesionarios privados responsables de cada terminal a cargo de la operación y prestación de los servicios en puerto.

Los resultados conseguidos en el último tiempo parecen demostrar que se ha estabilizado la operación de puerto Rosario que, sin dejar de lado su vieja tradición de especializado en embarques de graneles agrícolas, se ha diversificado sensiblemente en cuanto a la nueva operación con cargas generales y particularmente, en el movimiento de contendores.

¹¹ En 2010, el 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.

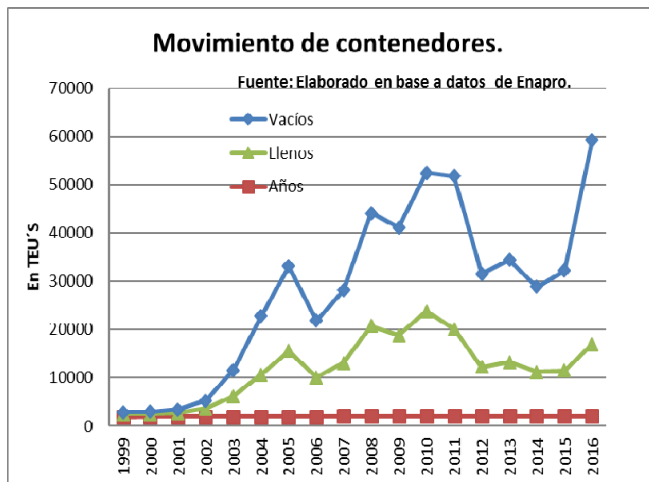
¹² En el Modelo “Landord” (puerto propietario), bajo el que opera la mayor parte de las terminales portuarias en occidente, la autoridad portuaria es propietaria del puerto en su conjunto en tanto éste se divide en terminales independientes donde cada operador se encarga de su mantenimiento y son responsables de la inversión y conservación de la infraestructura. (González Laxe, 2008)



Las estadísticas portuarias a partir de datos suministrados anualmente por el Enapro están indicando que se mantiene una tendencia creciente según lo demuestran los

volúmenes de carga embarcados. Si bien por el tonelaje desplazado, las exportaciones aparecen fluctuantes en los últimos años, las cifras correspondientes al último año 2016, están confirmando cierta estabilidad en la tendencia.

Donde realmente se ve reflejado el cambio en la explotación, es en el movimiento de



contenedores a través de Terminal Puerto Rosario. En 1999 se comenzó a trabajar con contenedores, lo que generó un aumento considerable de nuevas cargas que adquirió mayor importancia a partir del año 2004, llegando el movimiento a 50.000 TEU'S en 2010.

En el año 2012 existe un quiebre en esa tendencia producto de decisiones nacionales que afectaron seriamente la actividad local en los tres años subsiguientes, fruto de una coyuntura económica adversa que vivió el país en este tiempo.

Otro aspecto que destacar - que da cierta medida del potencial operativo presente y futuro- es el arribo de tres líneas navieras (en los últimos tiempos) de primer nivel en el mundo, que realizan tráficós con regularidad hacia la terminal local: MSC, Hamburg Sud y la más reciente, Maersk. En los últimos años ha crecido en forma notable el número de barcasas que operan regularmente (665 al año 2015), moviendo gran cantidad de mineral de hierro a granel con la terminal de cargas generales.

Reflexiones generales

Un contexto global cambiante genera la necesidad de trabajar en la adecuación de las operatorias portuarias, siendo éste un tema que demanda mayor participación en la agenda de todo gobierno en la actualidad. Bajo esta realidad cambiante, los puertos se han visto obligados a adaptarse a la lógica que imponen las grandes navieras, definiendo tendencia respecto a cómo se debe organizar el comercio internacional de cargas (también pasajeros). Esta operatoria presenta cada vez más exigencias en cuanto al nivel de concentración de líneas regulares en circuitos jerarquizados en el mundo, a la vez que crecen las exigencias en cuanto a calidad de los servicios, nivel de especialización en los movimientos de cargas y menores costos en las prestaciones. No está fuera de esta consideración, la necesidad de enmarcar la actividad en el tratamiento de los problemas de medio ambiente y cuidado de los recursos naturales al igual que abordar la integración al medio de las estructuras portuarias desde el punto de vista económico, trabajando articuladamente con los diferentes sectores del aparato productivo, así como con el territorio donde se implanta.

El puerto de Rosario no es ajeno a esta realidad; el mismo ha estado expuesto a los vaivenes políticos y económicos del país. A mediados del siglo XIX, cuando comienza su existencia de manera precaria, adquiere gran importancia para toda la región -por entonces relegada desde el poder central- con la Ley de los Derechos Diferenciales.

Hacia fines de ese mismo siglo, la dinámica de la actividad agroexportadora y las excepcionales condiciones naturales para el embarque y la recepción de los granos a partir del ferrocarril, posicionan a Rosario con un perfil de especialización en la exportación de productos agrícolas, dando lugar a que el Gobierno Nacional licite y concesione, por primera vez, grandes instalaciones portuarias a nuevo, en la ciudad.

La crisis económica de los años 30 junto a los graves conflictos en política internacional, tuvieron graves consecuencias para el puerto de Rosario, cuyas instalaciones y administración fueron nacionalizados, sufriendo una notoria disminución en la operatoria. Esta situación se agravó en los años posteriores, producto de una marcada desinversión y progresivo deterioro de las instalaciones existentes.

Entrada la década de los 70, el puerto de Rosario crecía en su actividad exportadora, sin embargo, instalaciones obsoletas y serios conflictos gremiales limitaban su capacidad de respuesta. Los intereses locales derivados de una producción creciente actuaron sobre la coyuntura económica y el gobierno terminó por habilitar la operación de privados en el sector. De manera creciente, el puerto tradicional fue cediendo sus cargas en favor de la operación de las unidades privadas, lo que estimuló la aparición de nuevos puertos en el

Área Metropolitana de Rosario, concentrándose allí el grueso de la operatoria con agro graneles. Rosario perdía paulatinamente su especialización en productos agrícolas, atravesando a principio de los años 90 una crisis que puso en riesgo su propia existencia. A partir de la descentralización portuaria en el país y concretado el traspaso a la Provincia de las instalaciones del puerto (constituyéndose previamente el ENAPRO como administrador), puerto Rosario intenta reorientar sus destinos -con no pocos conflictos- mediante la concesión de áreas como terminales privadas. El puerto público agro granelero cambió de condición para pasar a ser multipropósito, introduciendo el manejo de cargas generales y contenedores en la región. Los resultados estarían indicando que se ha conseguido superar la crisis, revirtiendo la tendencia y logrando alimentar nuevas expectativas de crecimiento para la actividad a partir de revertir definitivamente los indicadores de desempeño en los últimos años.

Bibliografía

Cámara Argentina de la Construcción-CAC (2010) Infraestructura Portuaria en Argentina 1810-2010. www.camarco.org.ar/File/GetPublicFile?id=1207

Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas- CAPyM <http://camaracapym.com.ar/>

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

De Marco, Miguel Ángel (H) y Rohou, Bruno; "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>

Doerr, Octavio (2014) Latinoamérica debe invertir en nuevos puertos y terminales. Revista Petroquímica, Petróleo, Gas, Química & Energía. APLA. [consulta on line] <http://revistapetroquimica.com/latinoamerica-debe-invertir-en-nuevos-puertos-y-terminales/>

Doerr, Octavio (2011) Políticas portuarias. CEPAL - Serie Recursos Naturales e Infraestructura N° 159. UN. Chile. <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/4/46154/Lcl3438e.pdf>

Galimberti, Cecilia (2015) A orillas el río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario. Revista Transporte y Territorio. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.No.12,1 sem. p. 87-109. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/1224>

González Laxe, Fernando (2008) Transporte marítimo y reformas portuarias. Los modelos europeos y latinoamericanos. Boletín Económico de ICE N° 2931. En Selected works. https://works.bepress.com/fernando_gonzalez_laxe/11/

Rapoport, Mario (2007) Mitos, etapas y crisis en la economía argentina. Nación - Región - Provincia en Argentina, 2007, No. 1. http://ffyl1.uncu.edu.ar/IMG/pdf/RAPOPORT_2007_Mitos_etapas_y_crisis_en_la_economia_argentina.pdf

Raposo, Isabel; Liendo, Mónica y Martínez, Adriana (2016) Rosario cambia su impronta portuaria. Evolución en el ciclo de vida y realidades de un nuevo modelo operativo. Vigésimoprimera Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística. UNR, Noviembre https://www.fcecon.unr.edu.ar/webnueva/sites/default/files/u16/Decimocuertas/raposo_y_otros_rosario_cambia_su_impronta.pdf

Raposo, Isabel; Cafarell, Sonia; Liendo, Mónica y Martínez, Adriana (2015). Una mirada crítica al Puerto de Rosario, puesta en contexto del sistema portuario nacional. Actas Vigésimas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística. UNR. https://www.fcecon.unr.edu.ar/webnueva/sites/default/files/u16/Decimocuertas/raposo_cafarell_y_otros_una_mirada_critica_al_puerto_rosario.pdf

Raposo, Isabel; Liendo, Mónica y Martínez, Adriana (2015) Puerto Rosario: diagnóstico y desafíos frente al impacto de las políticas públicas. Jornadas Portuarias.VI Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de estudios portuarios de la REDEP- IDEHESI- Conicet. Rosario. Actas de las VI Jornadas- Comisión Políticas públicas y Urbanismo. Pp.685-704 http://www.institutohistoria.com.ar/uploadsarchivos/actas_digitales_6tas_jornadas_internacionales_e_interdisciplinarias_de_estudios_portuarios-.pdf

Raposo, Isabel; Liendo, Mónica; Martínez, Adriana y Cafarell, Sonia (2014) Una mirada crítica a más de dos décadas de aplicación de la Ley Nacional N° 24093 (Nuevo Régimen Legal de Puertos). Una verificación en el caso de Puerto Rosario. XXIV Jornadas de Historia Económica. Asociación Argentina de Historia Económica Facultad de Humanidades y Artes y Facultad de Ciencias Económicas y Estadística de la Universidad Nacional de Rosario. <http://www.aahce.fahce.unlp.edu.ar/jornadas-de-historia-economica/xxiv-jornadas-de-historia-economica/ponencias/RaposoLiendoMartinezCafarell.pdf/view>

Raposo, Isabel; Liendo, Mónica; Martínez, Adriana y Cafarell, Sonia.(2014) Expectativas entorno a cambios en el modelo de explotación portuario. Promesas o realidades en el caso de Puerto Rosario. Actas Decimonovenas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística. UNR.

https://www.fcecon.unr.edu.ar/webnueva/sites/default/files/u16/Decimocuartas/raposo_cafarell_liendo_y_otros_expectativas_entorno_a_cambios_en_el_modelo.pdf

Rúa Costa, Carlés (2006) Los puertos en el transporte marítimo. EOLI: Enginyeria d'Organització i Logística Industrial. Institut d' Organització i Control de Sistemes Industrials- Universitat Politècnica de Catalunya. <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.Rua.pdf>

Sánchez, Ricardo y Mouftier, Lara (2016) Reflexiones sobre el futuro de los puertos: del estrés actual al cambio y la innovación del futuro. En Boletín FAL N° 352, n. 8. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41045/1/S1601355_es.pdf

Sánchez, Ricardo y otros. (2015) Transporte marítimo y puertos Desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe. CEPAL Serie Recursos Naturales e Infraestructura. No.176. N.U. Santiago de Chile. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39708/S1501003_es.pdf?sequence=1