

Las áreas de valor histórico patrimonial del puerto de Rosario. Aporte metodológico conceptual y descriptivo a partir del enfoque CPR

*Miguel Ángel De Marco (h)**

Fecha de Recepción: 30 de Abril de 2019

Fecha de Aceptación: 10 de Junio de 2019

Resumen

El conocimiento de la dinámica histórica del puerto de Rosario, en la interacción con la ciudad, la región próxima, el hinterland “interprovincial” y su “foreland”, es una herramienta que permite la comprensión y delimitación de las distintas áreas de valor histórico patrimonial portuario que posee la ciudad. Sin su abordaje, cualquier propuesta de rescate identitario resultaría insuficiente para comprender en su justa riqueza las potencialidades que dispone Rosario como museo a cielo abierto, y las facilidades que presenta para acercar a los habitantes al conocimiento de su pasado.

Palabras clave: Historia; Puerto; Rosario; Patrimonio

Abstract

The knowledge of the historical dynamics of the port of Rosario, in the interaction with the city, the nearby region, the hinterland "interprovincial" and its "foreland", is a tool that allows the understanding and delimitation of the different areas of historical value port heritage that the city possesses. Without its approach, any proposal of identity rescue would be insufficient to understand in its right richness the potentialities that Rosario has as an open-air museum, and the facilities it presents to bring the inhabitants closer to the knowledge of their past.

Keywords: History; Port; Rosario; Heritage

Las perspectivas de las ciudades portuarias regionales

Los investigadores provenientes de la historia atlántica interesados en comprender la estructura funcional de las ciudades portuarias y en comprobar la simultaneidad de procesos económicos, culturales y sociales operadas en las mismas, reconocen la notable incidencia ejercida en las últimas décadas por la visión diacrónica de la geografía histórica de la “Escuela de Southampton”, y en la operatividad del término “ciudad puerto” analizado en las obras de Hoyle, Pinder, Guimerá Ravina, Jesús Mirás Araujo, Suárez Bosa, y Giménez.¹ Esto

* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (IDEHESI-Nodo IH); Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales. E-mail: migueldemarco@conicet.gov.ar

¹ Miguel Suárez Bosa, Juan Luis Jiménez González y Daniel Castillo Hidalgo, “Puerto, Empresas y Ciudad: una aproximación histórica, el caso de Las Palmas de Gran Canaria”, *Revista de Historia Industrial*, N° 46. Año XX, (2011): p. 74.

fue posible gracias al proceso de renovación historiográfica iniciada en la Escuela de los Annales, en donde los puertos fueron observados en dimensiones económicas, sociales y culturales; y la centralidad que adquirió la política marítima y portuaria a partir de la Segunda Guerra Mundial y la Guerra Fría a causa de intereses vinculados con la geopolítica y geoestrategia naval. Por otra parte, la evolución tecnológica de la actividad que influyó en la relocalización de las instalaciones portuarias promovió enfoques especializados desde la geografía y el urbanismo, en el marco de proyectos patrocinados por la Unión Europea y distintos organismos internacionales, preocupadas fundamentalmente por el mejoramiento de la calidad de vida de las ciudades, y financiaron la investigación de las secuencias de interfaces entre los puertos y los grandes conglomerados urbanos. Los historiadores, a su vez no fueron ajenos al creciente diálogo de enfoques de la propia disciplina. Así hubo quienes se interesaron por los puertos dentro de los procesos de modernización tecnológica, de configuración de las elites locales y foráneas; del comercio exterior, la actividad mercantil y aduanera, la situación laboral de los trabajadores, entre otros aspectos. A mediados de los 90 los investigadores españoles Agustín Guimerá Ravina y Fernando Monge, siguiendo el camino trazado por Frank Broeze y Carlos Martínez Shaw, haciendo uso de las herramientas de la historia social, la historia de la cultura y la antropología, instaron a una nueva visión de las ciudades puerto que incluyera a “los protagonistas de las ciudades portuarias, la propia gente”.²

Estos estudios permiten afirmar que los puertos han sido mucho más que el ámbito de una operatoria específica, sino un área relacional con la ciudad y la región (su hinterland y su foreland), involucrando a una multiplicidad de actores individuales e institucionales; configurando espacios de poder; produciendo bienes tangibles e intangibles; y dinámicas propias, con incidencia en la evolución del sistema que conforma junto a la ciudad y la región de incumbencia. Se entiende por lo tanto que “un museo del puerto” o “museo portuario”, debería contextualizar y explicar la dinámica regional y relacional propia a la que pertenece para favorecer la comprensión del pasado, y contar con mayores elementos para entender el presente y proyectar el futuro. Las ciudades portuarias regionales (CPR) son configuradas y configuran mercados económicos, sociales y culturales internacionales, regionales y locales; conformando diversas matrices de desarrollo y de integración. Un guion museológico podría, por ejemplo, explicar la competencia de los puertos por el control de los hinterland y foreland, sus “rutas” y corredores; los ciclos de la evolución del capitalismo y los procesos de

² Agustín Guimerá Ravina y Fernando Monge, *La Habana, puerto colonial (Siglos XVIII y XIX)*, (Madrid: Fundación Portuaria, 1999), p. 3-20.

globalización que repercutieron en forma directa en la historia del transporte, puertos y demás obras de infraestructuras, y que definieron la evolución de casos como el argentino, sujeto al proteccionismo y el libre cambio como ordenadores de matrices de poder, de intereses y de los proyectos de nación. No se podría soslayar el papel de la CPR de Buenos Aires como llave de los procesos políticos económicos argentinos y su correlato en las demás ciudades portuarias entendidas también a su vez como nodos cruciales que fijaron perspectivas y sentido a la configuración de sus respectivos territorios, estableciendo cadenas logísticas interprovinciales que partiendo de un enclave ferro portuario se extendieron hacia el interior, dando nacimiento a sub nodos, y a cadenas de comercialización que generaron aquellos “puertos secos de escala local” que fueron en el siglo XIX los almacenes de ramos generales.

El conocimiento de la relación CPR hace a la calidad de vida de los habitantes y en función de ello un museo, al explicitarla, cumple una misión social relevante, entre otros aspectos porque presenta a la ciudad portuaria como una región funcional a la circulación y comunicación de bienes.³

A través de la identificación de los actores e instancias de relacionamiento CPR el museo podrá “conectarse” y “conectar” a aquellas instituciones, movimientos y personas sobre las que se construyó la ciudad portuaria de hoy, colaborando en la comprensión de la complejidad que es inherente a ella misma como sumatoria de partes dependiente a su vez de otros sistemas. A partir de allí y no al revés, habiendo conseguido la colaboración de los actores que se hubieran reconocido como tales, correspondería hacer un registro de bienes tangibles y tangibles, con los cuales elaborar y planificar acciones de conservación, preservación y digitalización de colecciones, exposiciones y muestras.

El patrimonio histórico portuario de Rosario

La actividad portuaria ha tenido un lugar principal en la sorprendente transformación social, económica y cultural, operada en Rosario desde que esta alcanzara el rango de “ciudad”, en 1852, y a través del tráfico de ultramar. Su potencialidad está asociada a su condición de haber sido puerto de embarque, 420 kilómetros aguas arriba de la ciudad de Buenos Aires, de una de las regiones agrícolas más ricas del mundo y lo sigue siendo en la actualidad de la mano de la producción cerealera. El puerto por lo tanto es esencial a la

³ A partir del estudio de caso del puerto de Rosario, que dieron por resultados los siguientes libros: “La Batalla por el Puerto de Rosario” (1999); “El Puerto de los Rosarinos” (2006) y “Ciudad Puerto Universidad y Desarrollo, Rosario, 1919-1968” (2013); impulsamos distintos programas de puesta en valor del patrimonio portuario local y provincial, y el nacimiento en 2016 del Núcleo de Historia de las Ciudades Portuarias Regionales en el marco del IDEHESI-CONICET, interdisciplinario, interinstitucional y transdisciplinar, con el que se avanzó en la definición de la perspectiva de análisis propuesta en éste trabajo.

identidad histórica de los rosarinos y, sin embargo, a pesar de las iniciativas instrumentadas en los últimos quince años para acercar a la sociedad con la historia de su puerto, sigue siendo notoria la ausencia de programas de preservación del patrimonio portuario. Han influido en esta situación factores que podríamos denominar políticos institucionales. Al estar el puerto de Rosario bajo la órbita del Poder Central de la República Argentina, durante la mayor parte de su historia -antes y después de su concesión a una empresa privada internacional 1902-1942-, no partió de éste una política estatal de rescate identitario.

Rosario es la única ciudad de su importancia del país (cuenta con más de un millón doscientos mil habitantes) que no es capital de provincia, y por lo tanto, a diferencia de seculares ciudades como Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba, no fue sede de una frondosa estructura administrativa pública, que por ejemplo favoreciera la existencia de archivos que resguardaran la actividad de sus reparticiones. Esto también explica, en parte, porque no existieron políticas públicas tendientes a rescatar su pasado portuario y porque hasta hace muy pocos años, miles de hectáreas situadas a la vera del Río Paraná, dentro del ejido urbano de la ciudad, fueron dominio exclusivo de empresas privadas que disponían del usufructo de las mismas o de un Estado Nacional que con un criterio centralista no había prestado atención a la necesidad de reconvertir la zona según las necesidades de la población, tal como lo señalaban distintos planes reguladores impulsados por la dirigencia local. Esta situación se modificó a partir de 1983, gracias a la reinstauración democrática que puso fin a la dictadura militar y permitió que gestiones municipales de fuerte sesgo local se sucedieran en el poder sin interrupciones institucionales hasta el presente. Así fue como los rosarinos vieron derribarse los paredones que dividían al puerto del resto de la ciudad y la manera como inmensos playones de maniobras pasaron a ser espacios recreativos y culturales de uso comunitario.

Para entonces, se había iniciado un proceso de revalorización de las regiones para conformar un nuevo federalismo, impulsada por la reforma constitucional de 1994. El gobierno de la provincia de Santa Fe (a la que pertenece Rosario) lideró la constitución de la Región Centro (junto a las de Entre Ríos y Córdoba) y en materia portuaria se fijó como meta transformar el puerto de Rosario en una Terminal oceánica, lo que también trajo aparejado garantizar el calado del río Paraná a 32 pies. Se puso en marcha un plan estratégico de recuperación global del puerto y se creó el Ente Administrador del Puerto de Rosario (ENAPRO), como consecuencia de la Ley Nacional de Puertos, que preveía la creación de entes públicos no estatales para la administración de puertos. La provincia se reservó la presidencia de este.

En el momento que se producía este proceso de descentralización portuaria que permitió el surgimiento del ENAPRO, en la ciudad de Rosario, se daba una tendencia internacional del reciclado de las antiguas instalaciones portuarias. La complejidad de la operatividad portuaria, en las principales ciudades del mundo produjo el desplazamiento de estas fuera de la zona céntrica de las ciudades. Esta necesidad concreta motivó la puesta en valor del patrimonio histórico de las CPR, entendida como un factor clave del desarrollo sustentable local y global.⁴

La puesta en valor del patrimonio histórico de las ciudades portuarias socializado a escala urbana como una cátedra a cielo abierto fue implementada con distintos resultados en las principales ciudades del mundo. Quizás una de las mayores y primeras intervenciones culturales de gran envergadura realizada en Rosario y que redundó en el diálogo ciudad puerto fue el Complejo Cultural Parque de España, en Rosario, y significó la emergencia de un nuevo paradigma en la intervención de la ciudad. Con posterioridad al proyecto del Parque España se inició con el referido al reciclaje de Puerto Madero, en Buenos Aires, al crearse en 1989 la Corporación Antiguo Puerto Madero Sociedad Anónima, a la que se le encargó el dominio del área y el desarrollo del mismo. Contemporáneamente se concretaba la transformación del Port Vell de Barcelona, que se convirtió en una referencia internacional para los urbanistas que en las últimas décadas trabajaron por la recuperación del frente marítimo de sus ciudades.⁵

En Rosario, la creación y puesta en funciones del Ente Administrador del Puerto de Rosario, en 1994, fue clave en el proceso de integración puerto ciudad: a través de conferencias, muestras, actividades musicales, y diversas publicaciones de carácter identitario, en las que tuve la honra de participar, y que incluyó dos libros, una guía de serie efemérides portuarias de Rosario; diversos artículos en revistas científicas y de divulgación. Por otra parte, pusimos en valor la conmemoración de fechas fundantes, como los 150 años de la conversión de Rosario en puerto de la Confederación; y el centenario de la habilitación de los primeros muelles del puerto moderno de Rosario, ocurrido en 2005, que culminó con la edición de un bellissimo libro objeto, elaborada interdisciplinariamente sobre la historia del puerto. Esta fue una iniciativa del entonces presidente del ENAPRO, Juan Venesia, quién además alentó la realización, al año siguiente, la exposición museográfica más importante sobre el puerto de Rosario en el Museo Histórico Provincial Julio Marc, con documentación y

⁴ Joan Alemany Llovera, “Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts”. En *Revista Transporte y Territorio*, Núm. 12, enero-junio, (2015): pp. 70-86.

⁵ Javier Gesé Aperte, “Las relaciones puerto-ciudad: Agentes e interacciones”, (ponencia en XIII Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos, Santander, 2-10-2013).

objetos existentes en el mismo. En la gestión de su sucesor, Ángel Elías, se avanzó en una serie de acciones de difusión y se contribuyó a la edición de mi libro “Ciudad Puerto, Universidad y Desarrollo”, del 2013. La institución nos abrió sus puertas para la implementación del Programa Historia de los Puertos de Santa Fe, que iniciamos en el 2014 con la decidida colaboración del entonces Director de Entes Portuarios de la provincia de Santa Fe, Víctor Hadad, y para ser anfitriones en el 2015 de las VI Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de la Red de Estudios Portuarios Argentinos. Participaron más de un centenar de investigadores, los que elaboraron un documento final en la que se recomendó en primer lugar la promoción de políticas públicas para la preservación del patrimonio histórico de los puertos, incluyendo la protección y conservación de la documentación.⁶

En consecuencia, se avanzó con el ENAPRO en la creación de su Archivo Histórico, tarea que comenzó en 2017 con la localización de la documentación, y su ordenamiento en una oficina especialmente destinada a su funcionamiento, tarea en la que colaboró el Núcleo de las Ciudades Portuarias Regionales, IDEHESI-CONICET, nodo IH (Núcleo CPR). Actualmente se encuentra en la etapa de rescate digital preliminar y por razones presupuestarias no se pudo dar inicio a la catalogación y digitalización del material existente. Las autoridades del Ente aspiran que este archivo sea el primer paso para la formación de un Centro de Documentación. Asimismo, avanzan en la creación de “un museo del puerto”, el que en su primera etapa inicial revestiría como una plataforma cultural y bar temático. Al ser consultado al respecto, el Núcleo CPR recomendó que el futuro museo estuviera a tono con las tendencias internacionales en la materia, siendo dinámico, interactivo, y creativo, sacando provecho de los avances obtenidos en el campo de las humanidades digitales, albergando en su seno al también proyectado Centro de Documentación, el que a su vez pudiera trabajar en red con otras instituciones internacionales especializadas en la temática. El cuanto al guion museológico se afirmó que debía contemplarse la realidad de la amplia región de influencia de Rosario, en su relación con el mundo del litoral, la región pampeana, y también su foreland.

En el siglo XX las principales ciudades con puertos del mundo tuvieron su “Museo Marítimo” y/o su “Museo del Transporte”, llegando a constituirse en federaciones internacionales, la ICCM y la IATM, respectivamente.⁷ En Rosario, iniciativas de estas características no tiene antecedentes.

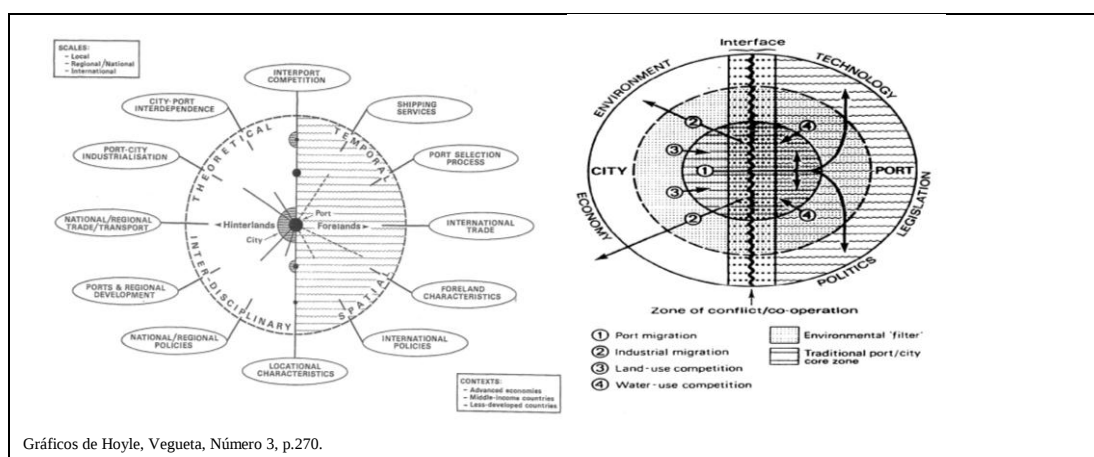
⁶ Actas Digitales de las 6tas Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios. Rosario, 20 y 21 de agosto de 2015.

⁷ Museos Portuarios, *Revista Museum*, No 166 (Vol. XLII, n° 2, 1990).

A continuación, se fundamentará la opinión favorable a que el proyectado museo sea “el mascarón de proa” de un programa sustentable de puesta en valor del patrimonio portuario, y no quede restringido a “un museo marítimo” o un “museo portuario”, “al mundo marítimo/portuario” o más específicamente a la actividad naval. Se propone, como alternativa un “museo de la ciudad portuaria”, es decir, que sea el testimonio de la dinámica de interacción social, económica, cultural, y política que posibilitó el proceso histórico que originó a Rosario como ciudad portuaria y marcó su evolución hasta el tiempo reciente.

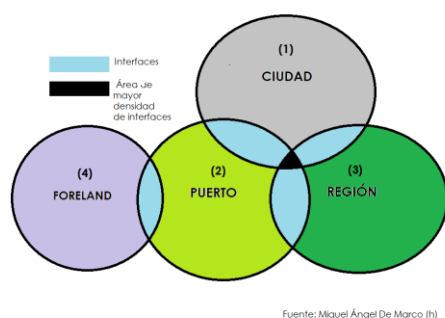
El enfoque CPR en la configuración de un itinerario cultural

Brian Hoyle, investigador de la Universidad de Southampton, Gran Bretaña, conformó en la década de los 80 del siglo XX un equipo interdisciplinario que estableció directrices para estudiar y comparar las ciudades portuarias entre sí, basado en la Teoría General de los Sistemas. Los resultados de su investigación tuvieron una altísima recepción en geógrafos, urbanistas e historiadores en España y América Latina en los 90, y no ha perdido vigencia. Junto a su colega D. Hilling, propuso a los geógrafos portuarios comprender el análisis de la interdependencia entre ciudad-puerto-industria en cuatro aspectos: teóricos; interdisciplinarios (el sistema de transporte, el puerto y el desarrollo, y las políticas portuarias); espaciales (lo local, lo regional, el área de influencia comercial, y lo internacional); y temporales (la velocidad y los servicios del envío de mercadería, y los procesos de selección de puertos); temas que a su vez podrían ser estudiados en escala municipal, regional, nacional e internacional y en contextos según la evolución de cada economía en cuanto a su desarrollo: avanzado, mediano o menor.⁸



⁸ Brian S. Hoyle, Hilling (Eds), *Seaports Systems and Spatial Change: Technology, Industry, and Development Strategies*. (Chichester-New York-Brisbane-Toronto-Singapore: John Wiley & Sons., 1985).

Hoyle definió la existencia de una zona de transición que definió como el área de interfaces entre la ciudad y puerto, que al mismo tiempo que se presenta como el área de mayor conflicto es también en la de cooperación y que por ende es la que posibilita la dinámica del sistema.⁹



⁹ Brian S Hoyle, "Cities and Ports: Concepts and issues". *Vequeta*, Número 3, (1997-1998): p. 263-368.

La relevancia del reconocimiento de los actores

Detectar a aquellos actores históricos de la interacción ciudad-puerto-región, en especial a los que han perdurado en el tiempo, potenciaría la conciencia y la acción patrimonial del conjunto, y facilitaría la percepción de pertenecer a un “paisaje cultural”, y por ende de ser responsables de la intervención con el medio.¹¹ La tarea de “inventariar” el patrimonio cultural, tal como lo propone la UNESCO, está estrechamente vinculado al reconocimiento de los actores, pero no como sujetos pasivos, sino invitándolos en el desafío de reconocerse como integrantes del paisaje cultural, tanto el diseñado, como el evolutivo o el asociativo, y de esa manera entenderse en una visión sistémica. Ese reconocimiento conduciría a entender la matriz del proceso, que en nuestro enfoque es la comprensión de la dinámica de las ciudades portuarias regionales y que en los estudios de patrimonio es el reconocimiento de un itinerario cultural, entendido como un “conjunto de valor superior a la suma de los elementos que le constituyen y que le confieren sentido”.¹² Cumplida esta etapa, podrían trazarse entre las autoridades del futuro museo portuario (en sus distintas etapas de formación), corredores culturales-recreativos que favorecerían la integración puerto-ciudad y región y además prestarían un gran servicio al conocimiento, a los proyectos culturales, a la apropiación de espacios públicos, y a la inclusión social potenciando el impacto a un mayor público y generando “la identificación de encadenamientos productivos del sector cultural y la construcción de estrategias de emprendimientos”, entre otros aspectos.¹³

Los criterios de identificación de los corredores son la permanencia, representatividad y cualidades asociativas y, por ende, ellos concentran las experiencias históricas con las capacidades para involucrar al ciudadano con las necesidades y desafíos de la cotidianidad y el presente. Hay experiencias internacionales que al respecto fueron exitosas: Ciudad del Cabo (Sudáfrica), Río de Janeiro (Brasil), y Guayaquil (Ecuador).¹⁴ Las ciudades portuarias más reconocidas del planeta suelen haber tenido como ventaja comparativa a la hora de constituir corredores culturales una tradición histórica sustentada en siglos de convivencia entre el

Parque Scalabrini Ortiz, y el entorno Aduana y Bajadas. Ordenanzas: 6271/98, 7892/05, 8065/06, 8237/06, 8320/08, 8245/08 y 7424/02.

¹¹ María V Cuadrado, Aníbal Manavella, “El espacio público de valor patrimonial como constructo sociocultural: relevancia de la gestión en el proceso de hacer ciudad” (en las VI Jornadas de Investigación, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Córdoba, 2017. Actas digitales, p. 243).

¹² María del Carmen Díaz Cabeza, “Criterios y conceptos sobre el patrimonio cultural en el siglo XXI”, *Serie de Materiales de Enseñanza*, Universidad Blas Pascal, Año 1, N 1, (2010): p. 243.

¹³ Lineamientos para el fortalecimiento de los corredores culturales y recreativos, Dirección de Arte, Cultura y Patrimonio, Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte de la Alcaldía Mayor de Bogotá, junio de 2014, p. 22.

¹⁴ *Ibíd.*, p. 44.

puerto y la urbe, pero esta potencialidad ha sido observada también en aquellas que se han reconocido como tal tardíamente o que han sido objetos de fuertes actuaciones públicas para recuperar los frentes portuarios: Génova, Liverpool, Baltimore, San Francisco, Sídney, Lisboa y Milán, (destacándose en el caso argentino: Argentina, Buenos Aires, Santa Fe, y Rosario). En la actualidad, los corredores culturales recreativos, hacen al “marketing de ciudad”, y algunas ciudades portuarias se han relanzado turísticamente con una nueva lectura de sus posibilidades.¹⁵

Las áreas de valor histórico patrimonial del puerto de Rosario. A partir del enfoque CPR: Interfaces y actores de la dinámica.

Se ha tomado como muestra el corredor formado por la ribera del río Paraná al este; las avenidas Estanislao López, Wheelwright, Illia, Huerto y Belgrano, en el centro, y unas diez cuadras desde allí hacia el oeste de la ciudad. Dicho corredor se ha dividido de norte a sur por áreas de intensidad relacional histórica haciéndolos coincidir con la nueva denominación dada a los terrenos desafectados del uso ferro portuario transferidos a la Municipalidad y transformados hoy en espacios públicos: Puerto Norte, Parque Sunchales, Parque de las Colectividades, Isla de los Inventos, y Parque España. A partir de allí, se consideró conveniente por razones prácticas hacer coincidir las sucesivas áreas siguiendo la división que ha realizado el ENAPRO para identificar sus zonas operativas, que se han encontrado o permanecen bajo su jurisdicción, a las que asignó un número del 15 al 1. En cada área se explicita su extensión según la nomenclatura vigente, la función que en el pasado cumplió,¹⁶ se consignan referencias históricas, instituciones y ámbitos de interfaces CPR pasadas y presentes, que por proximidad física y pertenencia barrial podrían ser involucradas en un proyecto de rescate del patrimonio portuario. En negrilla se han destacado repositorios museológicos y documentales.

Puerto Norte	
Extensión: Desde José Ingenieros a Avenida Francia Bis.	
Área y referencia actual	Significancia histórica patrimonial

¹⁵ Félix Manito Lorite, *Cultura y estrategia de ciudad, la centralidad del sector cultural en la agenda local*, (Barcelona: CIDEU. Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano, 2006), p. 79.

¹⁶ Éste trabajo también ha utilizado como fuente distintas colecciones fotográficas de época de distintos repositorios públicos y privados, y colecciones privadas, incluso la del autor.

Club Náutico Avellaneda	Muelle embarcadero del Saladero “11 de Septiembre” perteneciente a Justo José de Urquiza, a la altura de José Ingenieros y el río Paraná.
Predio actualmente destinado a la construcción de edificios, al noroeste de Puerto Norte, lindero con las instalaciones de Aguas Santafesinas.	A partir de este punto y al de la construcción de la planta de toma de agua en la década del 80 del siglo XX, se la ciudad levantaba el complejo ferro portuario más importante del interior del país en el siglo XIX. La altura de las barrancas, las más altas del frente costero y al estar cotadas a pique con poca playa facilitaban la descarga en los buques a través de canaletas y torres metálicas. Los terrenos, Galpones y Barraca de José Arijón¹⁷ para embarque de frutos del país y descarga de carbón y maderas extranjeras, marcarían el inicio en la jurisdicción de Rosario del área portuaria. También se encontraban los embarcaderos de Brebem y Ca. Embarcadero Fulamann y C. Schiffner Embarcadero y Ca. Depósitos de J. G. Van Oppen y Ca. Aserraderos y Maderas. La operatoria portuaria del sector quedó a partir de 1902 de la concesión otorgada a la Sociedad Puerto de Rosario, pero los particulares, entre ellos las empresas ferroviarias conservaron sus instalaciones. Veinte años más tarde sobre la prolongación de calle Rawson y vías del ferrocarril, se levantaron elevadores de granos pertenecientes a las firmas Louis Dreyfus y Ca. y Bunge y Born. Descargaba en el río por estructuras de atraque y amarre constituidas por un conjunto integrado de dolphins flotantes costa afuera aptos para recepción y carga de buques graneleros de gran porte. Los terrenos fueron adquiridos a mediados del siglo XX por la Federación de Agricultores Cooperativas Argentinas S.A. y de Agricultores Federados Argentinos. F.A.C.A que concentró allí su actividad exportadora con un elevador de 40 mil toneladas, (ex Unidad I) con embarcadero propio.
Puerto Norte. Desafectada para el uso portuario en los últimos años del siglo XX y principios del siglo XXI. ¹⁸	Herwig H. Fábrica de Ginebra (dejó de funcionar en 1894); Instalaciones de la empresa Refinería Argentina: Molinos, cuatro depósitos de azúcar, taller de máquinas centrifugas, taller de motores, y oficinas de administración, con embarcadero propio. (Luego Sociedad Auxiliar Fabril Agrícola Comercial SAFAC). En 1953, la Maltería Argentina.¹⁹ Depósito de cereales de Tornquist y Ca. Depósitos de maderas de Schiffner (1899 se le retira la concesión). Ambos con muelles propios, el N. 1 y el N.2. Se encontraba cruzado por dos vías hacia el río. Tal era el panorama a fines del siglo XIX y década más tarde, con las primeras vistas aéreas se las observa como una compacta unidad de instalaciones industriales.
Forum Puerto Norte-	Embarcaderos y depósitos del Ferrocarril Central Córdoba y Rosario. Seis galpones

¹⁷ Ciudad del Rosario: ensanche y puerto aprobados / construido y publicado por los agrimensores Warner y Puss, Compañía Sudamericana de Bancos, 1890.

¹⁸ Cecilia Galimberti, “A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario”, *Revista Transporte y Territorio*, 12 (2015): p. 101-104.

¹⁹ Bibiana Cicutti, María Laura Fernández y Cecilia Martínez, “Reconversión de sitios de valor patrimonial y la transformación del territorio el caso de la Refinería Argentina del Azúcar”, *Pensando Puerto Norte*, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (2008): p. 30.

Ciudad Ribera, y predios verdes aledaños.	y dos muelles de atraque para barcos de ultramar. Se encontraba cruzado por seis vías del ferrocarril en dirección al río. Tal era el panorama a fines del siglo XIX. El predio de cuatro hectáreas pertenecientes a Maltería Safac, fue comprado por la empresa TGLT, la cual desarrolló el emprendimiento residencial “Forum Puerto Norte”, en los últimos quince años. Lindero a este sector se encontraba uno de los más grandes silos del sector (ex Unidad II), también con embarcaderos, y que fue demolido parcialmente en 2010. Parte del mismo fue reconvertido en un hotel.
Parque de la Arenera	Área de embarcaderos, la mayoría con dolphines de atraque aguas afuera como en Puerto Norte, por la altura de las barrancas. Sobre las barrancas galpones del FCCA. Una docena de depósitos de materiales, cereales, y estación de bombas, conectado por las vías de la empresa. Elevador de granos. XIX.
Aguas Santafesinas	Instalaciones y toma de la empresa de Aguas Corrientes de Rosario. Los puertos fueron ubicados aguas debajo de la toma.
Barrio Malvinas Argentinas (Refinería), Ciudad de los Niños (estación de cargas Embarcaderos del FCCyR), Barquito de Papel, Museos de los Niños, Alto Rosario Shopping (Talleres del Ferrocarril Central Argentino), Avenida Central Argentino, Parque Scalabrini Ortiz, Av. Arquitecto Mongsfeld, Parque de los Ferroviarios, Delegación Rosario Ministerio de Educación de la Provincia, Sede fundacional del Club Atlético Rosario Central, Escuela Francisco de Gurruchaga, Biblioteca Pública Homero, Colegio Boneo, Terminal de Ómnibus Mariano Moreno (Estación Francesa de Ferrocarriles, 1892, empresa Fives Lille, ex Ferrocarril de Santa Fe), Club Atlético del Rosario (fundado en 1867), Patio de la Madera, Museo Itinerante Barrio Refinería , Colegio Mirasoles, Biblioteca Facultad de Ciencias Médicas, Universidad Católica Argentina...	

Parque Sunchales

Extensión: Avenida Francia bis a Bulevar Oroño

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Dirección de Cultura de la Municipalidad de Rosario. Museo de la Estación Rosario Norte.	Conocida como Estación Sunchales aunque oficialmente fue denominada Rosario Norte del FCBAyR. Galpones, y oficinas. Allí también llegaba el tránsito de pasajeros proveniente de Buenos Aires. Hacia el río se constituiría con el correr de los años en el polo granelero de la región, ya que desde Puerto Norte hasta el Parque de las Colectividades se erigieron cuatro elevadores de granos que fueron propiedad de la Junta Nacional de Granos. Luego pasaron a ser propiedad de la firma Genaro García, y comenzaron a ser demolidos en diciembre de 2005. Hacia 1938 Rosario era la ciudad con la mayor cantidad de elevadores: 210, el equivalente al 62% de los elevadores de la Argentina. Rosario llegó a tener XVII Unidades de elevadores. ²⁰

²⁰ Bernardo Stok, “Los elevadores de granos en la comercialización de los cereales argentinos”, (Tesis doctoral, Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, 1950), p.115.

Playones y patio de maniobras Nuevo Ferrocarril Central Argentino	Playones, patios de maniobras, depósitos y galpones del FCBAyR., y ex FFCC. Mitre. Detrás de la estación “Rosario Norte”, en una prolongación imaginaria de las calles Ovidio Lagos y Callao, se inauguró en julio de 1931 la primera sección del elevador de granos de mayores proporciones en Sudamérica, construido por la Asociación de Cooperativas Argentinas. ²¹
Avenida Estanislao López a la altura de Torre Embarcadero, Maui Towers y Torres Dolfín.	Terrenos del playón de maniobras ferroviarias y área de depósito de materiales y mercancías de exportación e importación. En el terreno alledaño a la costa. Zona de descarga de los elevadores. Comprendía una superficie de 37.200 metros cuadrados, con una alta capacidad de recepción de camiones y vagones. Para el almacenamiento de mercaderías dispuso de 8 silos, de 1.100 toneladas c/u; de 56 silos de 1.170 toneladas c/u y 37 silos, de 275 toneladas c/u. En poder de la Junta Nacional de Granos, se lo conoció como Unidad III. Hacia 1965, cuando el complejo portuario de Rosario recuperó su puesto como principal puerto cerealero del país, se hicieron más evidente los inconvenientes de contar con esa densidad de terminales de agro graneles en las mediaciones de populosos barrios. A comienzos de la década del 70 se determinó su desafectación, lo que se aceleró con el retorno de la democracia en 1983 y las sucesivas intendencias y ediles que bregaron por su reconversión para el uso público, la urbanización y la comercialización.
Avenida Estanislao López desde Parque Sunchales a Moreno	Vías y extensísimo playón de maniobras del FCCA. La avenida fue designada con el nombre del gobernador Estanislao López, artífice del Pacto Federal de 1831, que obtuvo la libre navegación de los ríos interiores.
Busto de Estanislao López y mirador Dr. Francisco Sadi Fonso	Desde donde hoy se encuentra una calesita y juegos e infantiles hasta el actual Museo de Arte Contemporáneo al sur se levantaron, sin discontinuidad, uno tras otro una docena de grandes galpones del embarcadero Davis que permaneció como tal hasta la década del 60 del siglo pasado. Frente al Cabin 3, que permanece en el centro de la avenida Estanislao López, se encontraba un gran elevador y los galpones del FCCA. ²²
Museo de Arte Contemporáneo Rosario (Macro)	Elevador de La Plata Cereal. Oficina de la firma Davis con escritorio y habitaciones. Rodeada de tres galpones para almacenar cereales y una barraca granaria. Luego perteneció a la Unidad IV de la Junta Nacional de Granos y a la Municipalidad, quién al demolerla en 1999 decidió preservar dicho elevador con destino a un museo de artes. ²³
Barrio Alberto Olmedo (Barrio Pichincha), Parque Norte (inaugurado en 1936 sobre terrenos donde se pensaba levantar la nueva estación del FCCA), Plazoleta de la Locomotora a Vapor; Túnel Celedonio Escalada (Antiguo Pasaje de las Cadenas, 1908); Plaza ingeniero Carlos María Della Paolera, Rotonda ingeniero Gualberto Venesia, avenida Francia Bis, área gastronómica y turística de Pichincha, AFIP (ex	

²¹ *El Orden*, diario de Santa Fe, domingo 19 de julio de 1931.

²² Ángel Ferrer y Carlos Fernández Priotti, *Ferrocarriles en Rosario* (Rosario: Asociación Rosarina de Amigos del Riel, 2001), p. 70.

²³ *La Capital*, Rosario, 23 de junio de 1999.

Banquito Ferroviario, Iglesia Evangélica Metodista, Unión de Rugby, Club Judío, Escuela N. 56 Almafuerte, Asociación Católica San Patricio, Colegio Virgen del Rosario, Parroquia de la Inmaculada Concepción, Fundación del Hospital de Niños Víctor J. Vilela, Hospital Nacional del Centenario, Facultad de Ciencias Médicas, Hospital Agudo Ávila, Biblioteca Eudoro Díaz, Cuerpo de Bomberos Zapadores y Voluntarios...

Parque de las Colectividades (Norte)

Extensión: Entre Bulevar Oroño y calle Dorrego

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Amplio predio de baja forestación y que se utiliza para actividades recreativas, deportivas y de ferias de diversa índole. Dispone de juegos infantiles y un paseo costanero.	Allí Carlos Casado levantó en la década del 80 del siglo XIX el primer elevador de la región, perteneciente al Ferrocarril Oeste Santafesino, entre Oroño y Balcarce. También la empresa dispuso de galpones y embarcaderos. En esos terrenos, y demolidas estas instalaciones, se construyeron dos elevadores, que fueron conocidos Unidad IV de la ex Junta Nacional de Granos, demolidos en 1999. ²⁴ Se pueden observar sobre la barranca una torre, y una serie de dolfinos, que queda como testimonio de ese gran complejo granelero, de 28 silos, enclavado en el microcentro de la ciudad.
Bar y estacionamientos entre Oroño, López, Illía y Moreno, plaza Espora y Grandoli	Galpones y depósitos de locomotoras del FCCA, demolidos en 1997. ²⁵
Bulevar Oroño como paseo histórico, Escuela General Belgrano, Datasect Telecom (ex Establecimiento Caille y Vola), Plaza Suecia, Sala Cine Real, Sociedad de Pediatría de Rosario, Peña Fotográfica Rosarina, Carrera de Museología, Departamento de Fotografía Antigua , Sede Gobierno de la Provincia de Santa Fe Rosario (ex Jefatura Política y ex Cuartel de Bomberos), Museo Provincial de Ciencias Naturales Ángel Gallardo , Facultad de Derecho de la UNR (ex Palacio de Justicia de la Provincia de Santa Fe), Escuela Normal Superior N. 2, Fundación Prats, Museo de la Memoria , Palacio Canals (propiedad de Juan Canals, empresario que presidió la Sociedad Anónima Puerto de Rosario, con capitales locales, para modernizar el puerto, proyecto frustrado en la crisis de 1890), Maternidad Martín, Colegio General Urquiza, Tribunales Federales de Rosario (Ex Correos y Telégrafos), Colegio Misericordia (residencia de José Gálvez), Centro Educativo Dante Alighieri, Escuela Bernardino Rivadavia, Colegio Superior de Comercio, Facultad de Ciencias Económicas, Biblioteca Estanislao Zeballos , Consulado de Italia, Museo de Bellas Artes J. B. Castagnino , Monumento a Nicasio Oroño, Instituto de Desarrollo Regional, Parque Independencia, Sociedad Rural, Museo Histórico Provincial “Dr. Julio Marc” , y Museo de la Ciudad .	

Parque de las Colectividades (Sur)

²⁴ *La Capital*, Rosario, 23 de junio de 1999.

²⁵ *La Capital*, Rosario, 23 de junio de 1999.

Extensión: Entre las calles Dorrego y España	
Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Parque forestado, juegos infantiles y sector dedicado a ejercicios deportivo, con paseo costanero y avenida internas.	Fue el Primer complejo ferro portuario de la región. A partir de 1863, amplio playón de maniobras del Ferrocarril Central Argentino, contiguo a las instalaciones portuarias de la empresa. Fueron los primeros muelles corridos, sin interrupción, entre las calles España y Corrientes. Desde 1877 fue habilitada para efectuar todas las operaciones de carga y descarga que la empresa creyera conveniente efectuar, una facultad que no disponían la mayoría de las firmas, a quién se le asignaba la posibilidad de sólo embarcar de productos del país. Muchas de ellas no estaban habilitadas y funcionaban con permisos provisorios. ²⁶ Hacia 1894, el muelle contaba con 530 metros de longitud y un ancho promedio de 34 metros, y estaban provistos de nueve guinches móviles a vapor. También una locomotora especialmente dedicada a para llevar vagones hasta la zona. Por la profundidad del río los barcos simplemente fondeaban a la par. ²⁷
Restaurante Don Ferro	Primera estación de pasajeros de Rosario, 1863-1870, del FCCA. Luego galpón de mercaderías. Siglo XIX.
Puerto España	Galpón de mercaderías FCCA. Siglo XIX.
Amplio sendero de pedregullo blanco.	Trayecto de las vías ferroviarias internas.
Casa del Tango y restaurant contiguo	Depósito de Máquinas, Talleres y Agua del FCCA. Siglo XIX
Calle Emilio Schiffner, Bajada a Los Jardines, Club Peña Náutica Bajada España, Biblioteca del Paraná, Monumento a Gardel, Arbolito de la Cruz, Memorial recordatorio del Genocidio Armenio, Plazoleta homenaje a Vicente Rodríguez, Dirección de Migraciones, Escuela Municipal de Danzas “Ernesto de Larrechea”, Círculo Médico de Rosario, Plaza San Martín, Federación Gremial del Comercio y la Industria, Foro Regional Rosario, Cámara de Comercio Exterior, Colegio de Escribanos, Arzobispado...	

Isla de los Inventos, Distrito Centro y Paseo de la Diversidad	
Extensión: Entre las calles España a Entre Ríos	
Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Centro Municipal de	Oficinas y administración de la Estación Rosario Central del Ferrocarril Central

²⁶ Concurso para la construcción y explotación de un puerto comercial en la ciudad de Rosario. Informe general. Estudio sobre Limitación del Puerto y concesiones particulares en el mismo, decretos y resoluciones, Litografía Kraft, Buenos Aires, 1900, p. 6 y 7.

²⁷ Revista de Historia de Rosario, Año XIII, N. 27, 1975. Página editorial.

Distrito Antonio Berni	Argentino, inaugurada en 1870.
Isla de los Inventos	Andenes, oficinas, galpones y depósitos de las Estación Rosario Central
Avenida Wheelwright y Corrientes.	Antiguo punto de ingreso al área ferropuertaria.
Monolito del Concejo Municipal y ARAR.	Recordatorio de que en proximidades de ese hito se iniciaron los trabajos para el tendido del primer ferrocarril interprovincial de la República Argentina, el 20 de abril de 1863.
Busto Arturo U. Illia	Galpón de Mercaderías FCCA.
Galpón deportivo	Depósito de Mercadería F.C.C.A, siglo XIX.
Galpón Tres Ecologías.	Depósito de Mercadería F.C.C.A, siglo XIX.
Camino Espacio Emprende Rosario.	Vías del ferrocarril de las instalaciones del FCCA.
Club de Pesca General Mitre, Plazoleta Don Bosco, Antigua sede del Club Atlético Newell s Old Boys (edificio torre y bar), Sanatorio Británico, Club Rosarino de Pescadores Deportivos, Espacio Cultural “La Pérgola” (ex Galpón ferroviario), Sede y edificio de Aguas Santafesinas, Colegio Salesiano San José (primer escuela de artesanos y anteriormente predio donde existió la primera cancha de fútbol de Rosario), Avenida Corrientes, Asociación de Empleados de Comercio, Escuela “Ovidio Lagos” (Ex Colegio Alemán), Bolsa de Comercio de Rosario, Biblioteca de la Bolsa de Comercio , Centro de Corredores de Cereales, Rofex, Cámara de Exportadores de Rosario, Cámara de Comercio Italiana, Cámara Española de Comercio, Fundación Exportar, Subsecretaría de Comercio Exterior del MAGIC, Industria y Comercio, SENASA, Cámara Argentina de Comercio Argentino Uruguay, Cámara Argentino Chilena, Cámara de Intercambio Argentino Peruana, Palacio Minetti, Molinos Fénix, Plaza Pringles, Centro Marítimo de Rosario (fundado en 1906), Biblioteca y Hemeroteca Argentina “Dr. Juan Álvarez” , Parroquia María Auxiliadora. Colegio Alemán, Club Alemán, Iglesia Anglicana, Centro Unión Dependientes, Paseo del Siglo, Escuela Técnica 7, residencia Fracassi, Colegio de Médicos, Parroquia del Carmen, Universidades UCEL, UCU, UAI...	

Parque España	
Extensión: Entre las calles Entre Ríos y San Martín	
Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Bar Quillagüá	Ex Barraca Central, siglo XIX, con embarcadero propio.
Plaza contigua entre Corrientes y Entre Ríos	Playón, corralón de las barracas centrales del FCCA y compartido con el Embarcadero Escudero. Debajo, a la vera del río una línea de galpones.
Paseo de las Palmeras, y Paseo Monumental. Bustos de Averroes y Maimónides	Embarcadero de Isidro Zeller luego “Antwerpia”, y Embarcadero Escudero Hermanos, que al transferirse en 1896 a Segrette Seigel pasó a denominarse “Victoria”, para embarque de cereales y frutos del país. Hasta la década del 40 existió un elevador con cuatro silos, que dominaba un predio colmado de grandes galpones arriba y debajo de la barranca.

Acceso desde calle Mitre “Plazoleta de los Cipreses”, y parte del sector oeste y este de dicho Parque	Barraca Galli. Gran depósito con muelle de carga. Fines del siglo XIX. A mediados del siglo XX se remodeló la zona para que allí funcionara la “Plaza Guernica”, la que disponía de una artística serie de barandas con verjas, en arcos, desde donde se podía ver la barranca y el río. Asimismo, se la dotó con juegos infantiles y una artística fuente.
Complejo Cultural Parque de España y Colegio Español	Depósitos de almacenamiento de la firma Santiago Pinasco (túneles), y playones y muelles contiguos hacia el río. Finales de siglo XIX.
Sector sur del Parque España, y sur de la actual Plaza Guernica	Gran depósito Richard y Ca. de Ferreterías. Finales de siglo XIX. Barranca abajo, en un terreno contiguo al río, se encontraba en 1874 la zona concesionada por la Municipalidad a Rodrigo M. Ross para extraer agua para su potabilización y se prohibió tomar en el resto de la costa agua para consumo de la población. ²⁸
Esplanada de ingreso al Parque España por calle Sarmiento	Muelle nacional y ramal de vía férrea (perteneciente al Ferrocarril Oeste Santafesino que venía de la zona del actual Parque Urquiza) que allí concluía y a partir de 1890 convivió con una vía del FCCA, que venía del túnel contiguo.
Túnel de la avenida Arturo Illia.	Su construcción se inició en 1886 por el empeño del FCCA en tener un acceso hacia el “Muelle Nacional” para lo que decidió excavar un túnel paralelo al edificio de pasajeros, entre calles Corrientes y Sarmiento. El portal actual por ésta última calle es de 1892. ²⁹
Club Universitario	Antigua Barraca Progreso. Finales del siglo XIX.
Esplanada del Parque España	Depósitos de la Aduana Nacional: Tres grandes galpones, el primero, cercano a las escalinatas del Parque, el N.1, luego el N.2 y N.3. Aquí se iniciaban los Muelles Nacionales, aprovechando la existencia de playones naturales al nivel del río (lo que no se daba desde Puerto Norte). De aquí y hacia el sur del municipio ésta será la característica del terreno rivero del sector en el cual se originó, en el siglo XVIII, el proceso de división de los terrenos que pertenecieran sucesivamente a Luis Romero de Pineda, a Domingo y Juan Gómez Recio, Narciso José de Suero y Santiago Montenegro, y en el que se asentara la aldea de Rosario.
Paseo Público Pte. Néstor Kirchner	Galpones bajo la explotación de la Sociedad Puerto de Rosario, 1902. Allí existieron los galpones 2, 5, 6, 7 y 9, los que fueron demolidos en ocasión de la refacción de los pilotes y el piso.
Centro de Documentación Histórica CEHIPE , Teatro Príncipe de Asturias, Túneles de exposición, Plaza Guernica, Colegio General San Martín (Colegio Nacional N.2), La Misión del Marinero, Club de Residentes Extranjeros (fundado en 1871), Centro Navarro, Zazpirak Bat, Escuela Primaria Roque Saénz Peña, Colegio Inglés San Bartolomé, Plaza de la Cooperación (ex Mercado Norte), Megatlón (Cooperativa de Tamberos de Rosario COTAR), Casa natal del Che Guevara, Placa recordatorio del asesinato de Francisco Netri, Bar Olimpo (Almacén), Banco Monserrat, Teatro Broadway, Edificio Remonda Monserrat, Asociación Española	

²⁸ José Amaro, “El agua de consumo en el Rosario del siglo pasado”, *Revista de Historia de Rosario*, N. 15-16 (1968): p. 57.

²⁹ Ángel Ferrer y Carlos Fernández Priotti, *Ferrocarriles en ...*, p. 11.

de Socorros Mutuos, Edificio Berkeley, Bar “El Cairo”, Palacio Fuentes, Facultad de Humanidades y Artes de la UNR, **Centro de Documentación César Torriglia**, Plaza Sarmiento, Escuela Normal de Maestros, Iglesia Santa Rosa, Círculo de Obreros, Federación Agraria Argentina, Edificio Cabanellas, Teatro La Comedia, Edificio “La Favorita”, Museo y Diario La Capital, Club Español de Rosario, Plataforma Lavardén.

Parque Nacional a la Bandera (Sector 15 del Enapro)

Extensión: Desde calle San Martín hasta la Estación Fluvial

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Instalaciones de Agua y Energía	Usina Eléctrica The River Plate Electric Co. La planta fue inaugurada en 1903. Poseía dos enormes chimeneas observadas en toda la rivera rosarina.
Portal de las Grúas	Soporte de grúas utilizadas sobre vías para la operatoria portuaria en el sector.
Centro de Expresiones Contemporáneas y Centro de la Juventud	Antigua zona donde en la segunda mitad del siglo XIX amarraban embarcaciones pequeñas y de cabotaje próximas al primitivo edificio de Aduanas. El espejo de agua llegaba hasta la construcción del puerto moderno, en 1902, hasta lo que hoy es la avenida Belgrano. A partir de entonces, sobre tierra ganada al río con relleno, se levantaron en 1908 los galpones que hoy son característicos. A esa altura, de Avenida Belgrano y Catamarca, comenzaba el recinto portuario del concesionario francés, que se conoció como “Puerto Nuevo”, donde ya no atracaban barcos a vela sino los grandes buques de ultramar. Desde allí hasta la Estación Fluvial funcionó el “sector de importación”, característica que conservó hasta 1942. De principios de siglo XX son los galpones 4, 11 y 13, refuncionalizados últimamente para la actividad cultural. Entre los galpones y el río, los muelles disponían de una sucesión de grúas eléctricas, debajo de las cuales pasaba el ferrocarril interno.
Avenida Belgrano, tramo San Martín-Laprida.	Ex calle del Bajo, zona de pulperías, y viviendas precarias. A partir de mediados del siglo XIX, con los primeros muelles, fondas y casas dedicadas al comercio vinculado a la actividad portuaria. Hacia 1896, en Tucumán y Belgrano, se encontraba el bar recreo “Vista Alegre”: De allí se podía apreciar el conjunto portuario hacia el sur.
Conjunto de edificaciones de valor histórico patrimonial sobre bajada Sargento Cabral y Casa del Artista.	Histórica bajada “Grande” o de “San Miguel”, de acceso al corazón de la ciudad comercial en el siglo XIX. En su unión con el río se fijó el Punto “0” del Puerto Moderno para la explotación exclusiva de la actividad portuaria, veinte kilómetros aguas arriba y otros veinte aguas abajo. Allí se encontraban casas consignatarias. Almacenes de Castagnino. Comercios sobre la calle del Bajo, que quedaron bajo nivel al construirse la avenida Belgrano. Al ser originalmente un terreno de extensas playas, inundables, toda la zona por donde se trazó la avenida debió ser rellenada para adaptarla a la altura de los muelles construidos por la Sociedad Puerto de Rosario, a partir de 1902, durante la intendencia de Luis Lamas. La

	elegante y ancha avenida llevó por nombre el del creador de la bandera argentina Belgrano porque conducía al punto donde la misma izada por primera vez en 1812.
Ex Edificio Aduana-Municipalidad de Rosario.	Rosario contó con aduana desde que fue elevada al rango de ciudad, en 1852. Su primer edificio y galpones se levantaron al ingreso “al alto” rosarino por la bajada de “San Miguel”. El primer gran edificio-depósito de Aduana, de dos plantas, fue construido en 1856. Al edificio con torres almenadas le siguió la Aduana Nueva, inaugurada en 1938, obra de los ingenieros Ochoa y Thomas, con una marcada impronta francesa. Actualmente allí funcionan reparticiones municipales.
Escalinata lindera a la Aduana.	Junto a la construcción de la nueva aduana se realizó una elegante escalinata que unió calle Urquiza con avenida Belgrano. Originalmente eran oficinas de aduana, y en 2013 fue denominada: “Pasaje Aduaneros Desaparecidos”.
Sanidad Nacional. Ministerio de Obras Públicas.	Oficinas de administración de aduanas, siglo XIX. Dependencias del Ministerio de Obras Públicas en el siglo XX, creado en 1907. Distrito Litoral de la Dirección Nacional de Arquitectura Archivo de planos históricos.
Prefectura Naval Argentina.	Oficina de Resguardo del Puerto, siglo XIX. Prefectura Rosario Bajo Paraná. Edificio de la Sub Prefectura, 1906.
Terreno de la actual Prefectura lindero al actual Enapro.	En las últimas décadas del siglo XIX, se erguía desde allí sobre el río un largo muelle estrecho y con forma de “L”, que dividía en dos el gran espejo de agua que se iniciaba en calle San Martín y terminaba en la actual calle Laprida.
Sede del Entre Administrador del Puerto de Rosario (ENAPRO). Avenida Belgrano al 600, frente a la Aduana.	Originalmente terreno perteneciente al gobierno nacional para el amarre de barcos de cabotaje, sin muelles. Allí se construyó un gran galpón para Taller de los muelles Nacionales, el que fue demolido por la Sociedad Puerto de Rosario para levantar en su lugar un edificio de oficinas destinado a controlar las operaciones portuarias. Cuando se nacionalizó el puerto, dicho palacete pasó a la órbita de la Dirección de Puertos, luego a la Administración General de Puertos y por último al Enapro, en 1994, manteniéndose en su esplendor. Archivo Histórico en organización por el Núcleo CPR-IDEHESI-CONICET.
Centro de Negocios Internacionales	Zona de tránsito hacia el puerto entre el taller de los muelles nacionales (Enapro) y el antiguo edificio de la Capitanía del Puerto de Rosario, el que fue reemplazado en la década del XX por el actual edificio que ocupa el Centro de Negocios.
Galpón de la Música y demás galpones reciclados uso cultural.	Se trata del antiguo Galpón 11 construido a principios de siglo XX por la Sociedad puerto de Rosario, a la altura de los antiguos muelles de Castellanos. Hecho de mampostería, perdura hasta el presente, al igual que el Galpón 13.
Parque Nacional a la Bandera.	Área fundacional donde existió una bajada hacia la costa del río desde el siglo XVIII utilizado por el vecindario del poblado que surgió en torno al terreno donado por Santiago Montenegro para el templo de la Virgen del Rosario en las actuales calles Buenos Aires y Córdoba. A la altura de dicha capilla, pero continuando por Buenos Aires, barranca abajo, en 1857 se construyó el primer muelle de Rosario, conocido como Muelle de Hopking. Sobre ese mismo predio y zona contigua se construyeron los Muelles Castellano (luego de Aldao y Díaz) y las dársenas y

	muelles de Comas (entre las actuales Juan Manuel de Rosas y 1 de Mayo). Así se produjo una transformación urbana radical: la habilitación formal de la Calle del Bajo (o la Alameda o de la Marina, hoy Avenida Belgrano), el comienzo de apertura de más bajadas en las barrancas y la nivelación del “Bañado de los Sauces”, entre Juan Manuel de Rosas y Córdoba, en las proximidades de lo que hoy es el Monumento a Malvinas, loteado en 1873. Existía entre Buenos Aires y Juan Manuel de Rosas, una isleta rodeada de agua. Esto quizás tuvo su origen en 1862 cuando se produjo allí el derrumbe de 100 metros de ribera.³⁰ Todo ese sector fue rellenado hacia 1880 y se levantaron tres inmensos galpones que se extendía desde los muelles hasta la calle del Bajo. En donde hoy se encuentra el Monumento a los Caídos en Malvinas, existía el gran depósito de material inflamable de la Sociedad Anónima “Mueles de Comas”, hasta fines de siglo XIX. Los trabajos de relleno se intensificaron como se dijo con la construcción de la Avenida Belgrano y del puerto moderno. Este último hacia 1905 avanzó sobre el río al establecer la línea de muelles en su ubicación actual, ganándole más de 100 metros al río. El sector fue destinado por la Sociedad Puerto de Rosario a las mercaderías de importación. De la época quedan los Galpones 15 (actual Escuela Municipal de Artes Urbanas) y el 17 (de Exposiciones). Entre los galpones y la zona de amarre de los muelles sobre el río Paraná, se encontraban las vías que conducían las locomotoras y vagones de la propia empresa, y una serie de grúas que operaban intensamente. Se trataba de la zona de importación y los productos eran por lo tanto descargado directamente o a los vagones o a los galpones. Una fotografía de 1930 permite observar la existencia en el Parque a la Bandera, a la altura de la actual explanada del Monumento y hasta calle Córdoba, sobre la Calle de los Inmigrantes, de amplias instalaciones de un elevador de cereales (con seis silos), dominados “Graneros Nacionales”. Una vez nacionalizado el puerto en 1942, dichas hectáreas e instalaciones fueron afectadas a la realización del Parque Nacional a la Bandera como marco del Monumento Nacional a la Bandera, que comenzó a construirse en 1943, en el terreno que ocupara la plaza Brown. Fue inaugurado en 1957. En cumplimiento del objetivo de agrandar dicho parque fueron demolidos los galpones 10 y 18. Todo este sector fue transferido a la Municipalidad de Rosario, según Ley Nacional N° 24.075.
Avenida de los Inmigrantes.	Zona de desplazamiento interno del puerto moderno de Rosario, a partir de 1905.
Calle San Martín (Del Puerto), Maipú (Aduana), Laprida (Comercio). Conventillo Britannia (Hotel Britannia), consulado del Uruguay, Colegio de Arquitectos de Rosario, Secretaría de Planeamiento Municipal, Hotel Savoy, Hotel Majestic, Banco Provincial de Santa Fe, Banco Municipal de Rosario, Espacio Cultural Universitario (ex Banco Nación), Casa Gath y Chaves (Buena Vista), Cámara de Actividades Portuarias y	

³⁰ Alberto Montes, “Santiago Montenegro, fundador de Rosario”, *Revista Historia de Rosario*, N. 17 y 18 (1969): p. 64.

Marítimas (CAPYM) (Representante de las empresas prestadoras de servicios a las mercancías y/o buques desde 1957), Plaza Montenegro (Ex Mercado Sur y luego Central), Club Gimnasia y Esgrima, Sede de Gobierno de la Universidad de Rosario, Edificio “La Bola de Nieve”, Museo de la Salud, Cidel (Palacio Chico Municipal), Agencia de Desarrollo Región Rosario (Aderr), Club Social, Jockey Club, Centro de Patrones Fluviales de Pesca y de Cabotajes Marítimos, Delegación Rosario de la Liga Naval Argentina (Fundada en 1933), Centro de Despachantes de Aduana de Rosario (Creada en Buenos Aires en 1912 y en Rosario en 1936), Alianza Francesa de Rosario, Consulado de Francia, Lógica Masónica Unión, Unione e Benevolenza, Teatro “El Círculo” y Asociación “El Círculo”. Plaza 25 de Mayo. Consulado de España, Museo de Arte Decorativo Firma y Odilo Estévez, Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil, Correo Central de Rosario, Intendencia Municipal de Rosario (Palacio de los Leones, inaugurado en 1897), Catedral de Rosario, Pasaje Juramento, Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil (balcón y terraza portuaria), Galería de Honor de las Banderas y Pasaje Juramento, Colegio Avellaneda, Plaza República del Perú (ex casa de Comas), Paseo de los Artesanos (Muelles y depósitos del puerto en el siglo XIX).

Estación Fluvial Puerto de Rosario (Sector 14 del Enapro)

Extensión: Desde calle Córdoba hasta calle San Luis

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Plaza Barrancas de las Ceibas	Usina de gas de Rosario, segunda mitad del siglo XIX.
Muelle del Barco Ciudad de Rosario	Zona de muelle de la empresa de la Usina de Gas. Se construyeron allí los galpones 19 y 21 de la Sociedad Puerto de Rosario, demolidos posteriormente.
Plaza de la Coronación	Amplio predio de la Usina de Gas, dedicado a las instalaciones fabriles y depósitos.
Estación Fluvial.	A fines del siglo XIX existían embarcaderos, galpones y depósitos de la Usina de Gas. A partir de 1906, la Sociedad Puerto Rosario lo convirtió en el Galpón 22. Desde allí y hasta avenida Pellegrini los muelles fueron destinados a la operatoria de cabotaje. El edificio y torre de la Estación fluvial es de la década del 50 del siglo XX. Concesionada en 1998.
Plaza Comunidad Foral de Navarra	Galpones y playón de maniobra del ferrocarril.
Plaza y Monumento al abanderado Grandoli.	Galpones portuarios siglo hasta principios del siglo XX. Con anterioridad, hacia 1887, terrenos pertenecientes a Carlos Casado del Alisal.
Embarcadero Fluvial, Monumento al Isleño, Museo del Paraná y las Islas , guarderías náuticas, Concejo Municipal de Rosario (Pasaje Vasallo), Monumento a Guillermo Brown, Monumento al Inmigrante, Monolito de Juan B. Scalabrini “padre de los inmigrantes”, Plaza Árabe, La Marina, Biblioteca San Martín, Edificio de “La Segunda” (Placa y solar de las Mensajerías Nacionales Iniciadoras), Bar La Muestra (Hueco de Cardozo), Aricana, Club Gimnasia y Esgrima, Escuela Sarmiento, Centro Asturiano, Club Rosarino de Pelotas, Plaza	

Arcelia Delgado de Arias (Terrenos pertenecientes hasta 1887 a Carlos Casado del Alisal).

Dársena de Cabotaje (Sector 13 del Enapro)

Extensión: Desde San Luis a San Juan

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Club Ministerio de Obras Públicas y Club Náutico.	Muelle de Cabotaje de la Sociedad Puerto de Rosario, 1906.
Canal 5 Rosario	A fines de siglo XIX eran terrenos del empresario Carlos Casado del Alisal, dueño también de los terrenos donde se levantó la Estación del Ferrocarril Oeste Santafesino y muelles. ³¹ Allí se construyó el edificio central de la Administración de la Sociedad Puerto de Rosario, entre 1902 y 1942, ubicado en el centro del nuevo puerto moderno. ³² Téngase en cuenta que no existía por entonces el Parque Nacional a la Bandera y por lo tanto dicho edificio, rodeado de jardines, frente a la dársena de cabotaje, fue pensado para indicar esa centralidad. En ese predio, una de las más espaciosas playas existentes en la costa rosarina durante el siglo XIX, se montaron los arcos, columnatas y palcos del acto de colocación de la piedra basal del puerto el 26 de octubre de 1902, con la presencia del presidente de la Nación, Julio Roca. ³³ Al estatizarse la empresa, la sede de la Sociedad Puerto de Rosario pasó a la Dirección Nacional de Puertos, y por último, en 1964, a Canal 5 de Televisión. En la zona también se encuentra una elegante edificación de dos plantas que oficiara como oficina de Resguardo de Aduana. ³⁴
Parque Belgrano	A principios de siglo XX predio intermedio entre la avenida Belgrano y el sector de Cabotaje, ocasionalmente playón y depósito. Era atravesada por la línea ferroviaria construida por la Sociedad Puerto de Rosario.
Colegio del Huerto, Colegio San Antonio María Gianelli, Escuela de Educación Técnica N.468, Luis B. Laporte, Consejo de Maestros Mayores, Edificio de Gobierno de la Universidad Nacional de Rosario.	

Zona Franca de la República de Bolivia (Sector 12)

Extensión: Desde calle San Juan a la altura de calle 9 de Julio y Avenida Belgrano

³¹ El Centro de Documentación Histórica César Torriglia, dependiente del Departamento de Investigaciones de la Facultad de Humanidades y Artes de la Universidad Nacional de Rosario, en su riquísima colección atesora planos de la zona en el siglo XIX.

³² Como puede observarse en el Plano Puerto de Rosario, original de 1930, Archivo del Enapro.

³³ F. Escaris Mendez, *Santa Fe: el puerto de Rosario. El Monumento a San Martín. El puerto de Santa Fe*, (Buenos Aires: Talleres Ortega y Radaelli, 1903), p. 21.

³⁴ Testimonio del ingeniero Pedro Manno, Gerente Comercial y Operativo del ENAPRO, ex funcionario de la Dirección Nacional de Puertos y último Capitán de Puerto de Rosario.

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Zona Franca de Bolivia. No está operable por su estado de obsolescencia.	Se encuentra en la playa de cabotaje que a mediados del siglo XIX se la conoció como “Puerto de Santa Cruz”, por haber pertenecido al general Mariscal Andrés de Santa Cruz, guerrero de la Independencia, presidente de Gobierno de Perú y de la Confederación Peruano Boliviana. Radicado en Rosario, compró en 1857 un amplio terreno entre las calles Alem y Ayacucho, donde construyó su residencia, una bajada (San Juan) y un muelle de madera, obra del constructor Mateo Scotto, inaugurado en 1859. Murió años más tarde en Francia. Carlos Casado del Alisal, “su vecino”, propietario del sector portuario adyacente, adquirió parte de su propiedad. ³⁵ De allí que el embarcadero se conoce como “Casado”, y su playón se extendió desde Ayacucho hasta Colón. De allí se habrían exportado en 1878 los primeros trigos argentinos a Europa. La Sociedad Puerto de Rosario, en 1905, lo destinó al comercio de cabotaje, construyéndose una serie de galpones. En 1978 fue cedido por la Nación al gobierno de Bolivia.
Cortada Santa Cruz	Recuerda a Santa Cruz como gran propietario de la zona. Su residencia se encontraba exactamente en la plazoleta Monasterio, de Ayacucho y Mendoza.
Avenida Belgrano al sur	Terrenos muy bajos y anegadizos en propiedad de Carlos Casado del Alisal e instalaciones del Ferrocarril Oeste Santafesino.
Bajorrelieve de “El Sembrador”	Bajada de acceso al puerto nuevo del Ferrocarril Oeste Santafesino, a partir de 1883. Disponía de muelles habilitados para la importación y exportación. En 1902 pasa a integrar el área de concesión y explotación de la Sociedad Puerto de Rosario.
Parque Urquiza	Fue el playón de maniobras y estación terminal del Ferrocarril Oeste Santafesino. La línea fue inaugurada el 4 de noviembre de 1883. A la altura de esa construcción, sobre el actual parque, se levantaron siete grandes galpones para los vagones. Durante la presidencia de Juan Domingo Perón comenzó su forestación y se transformó en el Parque de los Derechos de la Ancianidad.
Colegio La Salle, Sociedad de Beneficencia de Rosario, Asilo del Huérfano, Hospital Provincial Eva Perón (ex Hospital de Caridad), Capilla San José, Yerbatera Martin, Hospital de la Sociedad Unione e Benevolenza, Grupo Escultórico “Mercurio” (existente en la fachada del primitivo edificio de la Bolsa de Comercio). En el Parque Urquiza: baterías históricas, Monumento y busto al general Justo José de Urquiza, y mástil. En el barrio aledaño: Colegio Nacional Domingo Faustino Sarmiento (ex Colegio Nacional N.1), Sindicato de Obreros Marítimos Unidos-Delegación Rosario (herederos de la Liga de Obrero Naval, que surgió en Rosario en 1907), Instituto Superior Bernardo Houssay, Asociación Cultural Inglesa, Club Italiano, Biblioteca y Colegio de la Asociación de Mujeres , Sanatorio Rosendo García, Amigos del Arte, Centro de Tradición el	

³⁵ Jorge Tomasini Freyre, “La casa quinta y el muelle del mariscal Andrés Santa Cruz”, *Rosario, su historia y región*, N. 110 (2012).

Zona en uso por ENAPRO (Sector 11)

Extensión: Desde calle 9 de Julio a Montevideo

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Avenida Belgrano y Paseo “20 de Junio”	Por pertenecer a un área más tardía de la apertura de la Avenida Belgrano y urbanización de las barrancas, entre las décadas del 20 y 40 del siglo XX, la única intervención de obra pública relevante del sector fue el Anfiteatro Humberto de Nito, inaugurado en 1971. Por otra parte, el sector portuario se encuentra ceñido a una franja estrecha de terreno, entre las verjas y el río. La Sociedad Puerto de Rosario lo asignó al cabotaje. Allí se levantaban los galpones 26 y 27, que fueron demolidos, y construcciones menores. En 2017 se inauguró, tomando parte de terreno cedido por el ENAPRO el Paseo “20 de Junio”.
Plaza Bélgica, Policía Federal Argentina, Anfiteatro Humberto de Nito, Complejo Astronómico Municipal, Recordatorio, campanas de Belgrano.	

Futuro Puerto de la Música. Actualmente opera TPR. (Sector 10 del Enapro)

Extensión: Desde calle Montevideo a Pasco

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Intersección de las Avenidas Pellegrini y Belgrano	La urbanización del espacio comienza con la concesión del puerto a la Sociedad Puerto de Rosario en 1902, que en su expansión hacia al sur decidió destinar esa zona (entre Pellegrini y Ayolas), en aquel entonces, la más alejada de la ciudad, a la operatoria de exportación. Allí funcionó la Escuela de la Marina Mercante, dependiente de la Prefectura. En la década del 70 fueron demolidos, por su estado de deterioro, los galpones 28, 29, y los denominados con la letra “A”, “B” y “C”. ³⁶ Planes estratégicos municipales y provinciales asignaron al ámbito un ambicioso proyecto que aún no se concretó: “El Puerto de la Música”. Fue diseñada en 2008 por el arquitecto Oscar Niemeyer. El área está reservada al emprendimiento.
Monumento y escalinata estatua de Stella Maris, patrona de los Navegantes. Avenida fue la vía de acceso a la ciudad de Rosario del Ferrocarril Oeste Santafesino; en Necochea viraba a la estación del Parque Urquiza. Su prolongación hacia el puerto se realizó a partir de la década del 30 del siglo XX. Instituto Politécnico Superior “General San Martín” (ex Escuela Industrial de la Nación, 1907); Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura; Colegio Madre Cabrini; Plaza López, Plaza Libertad (Ex mercado de Abasto)...	

³⁶ Entrevista a Pedro Manno, cit.

Zona Franca de la República del Paraguay-Ingreso a TPR (Sector 9 del Enapro)	
Extensión: Desde calle Pasco a Riobamba	
Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Acceso por avenida Belgrano a Terminal Puerto Rosario (TPR). Oficinas administrativas de la empresa. TPR tiene adjudicada la concesión de las Terminales 1 y 2 por 30 años.	Fue el ingreso al sector de exportación del nuevo puerto de Rosario concesionado en 1902 y por ende la Sociedad Puerto de Rosario construyó la usina eléctrica, grandes depósitos (los “D” y “E”) y su elevador de granos, con muelles de mampostería. Fue uno de los sectores más dinámicos del puerto a partir de 1905. Una vez nacionalizado el puerto de 1942, este fue perdiendo su capacidad exportadora, en beneficio de puertos privados. En 1970, las terminales 1 y 2 pasaron a integrar lo que los planes reguladores definieron como “Puerto Sur”, para relocalizar la actividad portuaria al sur de avenida Pellegrini. En 1979 parte del predio donde se encontraba el histórico elevador y sus galpones fue cedido por el gobierno argentino a la República del Paraguay, quién no hizo uso efectivo del mismo, y quedó abandonado. En 1994, apenas constituido el Enapro, figuro como “Muelle Unidad 5”, incluido dentro de la Zona Franca. El operador es una Unión de Transitoria de Empresas conformada por el grupo chileno Ultramar y AOTSA-Vicentín, que formaron TPR (Terminal Puerto de Rosario).
Sindicato Portuarios Unidos Argentinos (SUPA), Sunderland Bar, Restaurante Wembley, Escuela de Ingeniería Mecánica de la UNR, Comienzo de “La Siberia”, Club Sportmen Unidos, Iglesia San Cayetano, ISEP Escuela de Seguridad Pública. Sobre avenida Belgrano y la barranca, entre Pasco y Cerrito, el sitio arqueológico “La Basurita” (Primer vaciadero municipal, 1873).	

Terminal Multipropósito (norte). (Sector 8 del Enapro)	
Extensión: Desde calle Riobamba a Virasoro	
Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Concesionario- Operador: Terminal Puerto Rosario S.A.	Desde principios de siglo XX sector dedicado por la Sociedad Puerto de Rosario a la operatoria de exportación, con muelles preparados para la recepción de barcos modernos de ultramar. Se levantaron amplios galpones, y se dispuso de amplios playones para el traslado de las mercaderías. Allí confluían las vías del ferrocarril particular de la empresa -que unía dentro del recinto portuario las instalaciones de importación, cabotaje y exportación- con el ramal del Ferrocarril Córdoba y Rosario (FCCyR), que tenía su estación central a pocas cuadras, en 27 de Febrero y la actual calle Juan Manuel de Rosas. Por calle Independencia, paralelo a ese bulevar, corrían las vías que a la altura del actual Parque Italia y avenida Belgrano

	se unían a las de otras empresas ferroviarias que con destino al puerto surcaban diversos barrios del sur de la ciudad. Al constituirse el Enapro el sector fue identificado como Terminal 2. Se define como multipropósito (cargas a granel, container) y multimodal, al operar con trenes, barcas y camiones que le llevan mercaderías de todo el país. A sus dársenas llegan las tres principales navieras que operan en el comercio mundial: MSC, Maersk y CMA.
Este sector incluye al área de influencia del bulevar 27 de Febrero que fue el principal acceso para los vehículos pesados de la ciudad hacia el puerto en el siglo XX. Centro Universitario Rosario, “La Siberia”; Escuela de Música (Ex sede administración del Ferrocarril Rosario Bahía Blanca), Centro cultural universitario (oficina y andenes del Ferrocarril Rosario-Bahía Blanca), Instituto Marx Planck, Conicet Rosario/Irice, IBR/Indear/Bioceres S.A.; Plaza República de la Sexta, Colegio Rosario, Escuela de Enseñanza Técnica Profesional 463, ex estación central del Ferrocarril Córdoba y Rosario, Museo Ferroviario, Asociación Amigos del Riel, Estadio del Club Atlético Central Córdoba, Escuela Técnica Naval N° 697, Parque Yrigoyen, Parque de los Autóctonos, Plaza Che Guevara, Asilo del Buen Pastor...	

Instalaciones de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias

y Vías Navegables (Sector 7 del Enapro).

Extensión: Desde calle Virasoro a Amenábar

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Dirección Nacional de Vías Navegables. Delegación Paraná Inferior. Hidrometría.	Fue creada en 1909, aunque el edificio data de la década de 1920. Ha contado con divisiones de dragado, relevamiento y señalización. Es un complejo patrimonial relevante, con sus radas de reparación, galpones y talleres escuelas de reparación de naves. Posé un importante fondo documental fotográfico y planimétrico .
Barrio Tablada (oficialmente Gral. San Martín, allí vivieron numerosas familias de los trabajadores de la Dirección Nacional de Vías Navegables), Instituto Superior Olga Cossettini, Tribunales Provinciales fuero Penal, Hospital Italiano, Hospital de Niños Víctor J. Vilela.	

Terminal Multipropósito (sur). Zona de actividades logísticas y playa de estacionamiento para camiones. (Sector 6 y 5 del Enapro)

Extensión: Desde calle Amenábar a Ayolas

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
--------------------------	-------------------------------------

Concesionario- Operador: Terminal Puerto Rosario S.A.	Fue en la primera década del siglo XX el extremo sur de las obras del puerto moderno de Rosario, y el último tramo de muelles dedicado a la operatoria de exportación, y con sus galpones. Hacia 1914 la empresa concesionaria extendió hasta allí sus vías, quedando unidas todos sus sectores desde la estación Rosario Central al norte, y esta parte sur, que, a su vez, y en pocos kilómetros empalmaba con el Ferrocarril Central Córdoba, que para entonces había comprado el FCCyR, el Ferrocarril Rosario a Mendoza, y el Ferrocarril Rosario, Puerto Belgrano, entre otros. Hacia 1994 era conocido como Terminal 1, denominación que mantiene.
Biblioteca Vigil, Escuela Provincial de Cine y Teatro, Escuela Isabel La Católica, Biblioteca Popular Pocho Leprati, Escuela Técnica N° 2066 Santa Fe, Hospital Español, Hospital Nuestra Señora del Rosario, Escuela de Educación Secundaria No. 630 J.J. de Urquiza, Centro Comercial de Avenida San Martín...	

Terminal granelera. (Sector 4 del Enapro)

Extensión: Desde calle Ayolas a Centeno

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Concesionario- Operador: Terminal Puerto Rosario. S.A Actualmente integra la	Hacia 1914 era una zona destinada por la Sociedad Puerto de Rosario a una futura ampliación. Quince años más tarde ya había construido galpones (identificados como 41, 42 y 43), con sus muelles y conectados a la red ferroviaria. En pleno furor de la política tendiente a dotar a la Argentina de modernos elevadores, se levantó en 1937 la Unidad VI, que dispuso de 109 silos de hormigón armado, y años más tarde la Unidad VII, con 72 silos. Ambos tuvieron sitios de atraque y una dársena para operaciones con barcas. Fueron los dos mejor equipados y más importante de los siete elevadores que poseyó la Junta Nacional de Granos (disuelta en 1994).
Agrupación de Vecinos Autoconvocados contra la Contaminación Agrotóxica, Capilla San Francisco Javier, Hospital Geriátrico Provincial (Sociedad de Beneficencia), Colegio Santa Margarita.	

Reserva del ENAPRO para futura expansión portuaria (Sector 3 y 2).

Extensión: Desde calle Centeno a Juan María Gutiérrez

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Complejo de silos subterráneos	Entre las avenidas Belgrano y Grandoli, y las calles Centeno e Isola, funcionó la mayor planta de silos subterráneos del mundo, inaugurado en 1959. Quedó dividida

abandonados. 175 mil metros cuadrados.	en dos partes por la avenida Uriburu, que fue abierta hasta el río como consecuencia de la misma. Comprendía 28 silos con 168 celdas. ³⁷ Al ser de hormigón armado resistieron el tiempo. A partir de la década del 60, con sus oficinas y playones para camiones fue un área dinámica para el sector.
Barrio ribereño de pescadores. Zona con mayores retardos de integración puerto ciudad. ³⁸	Comprende unas 64 hectáreas, con un amplio espejo de agua, que tuvo su origen en los rellenos hidráulicos realizados por la Sociedad Puerto de Rosario, a principios de siglo XX, para levantar el terreno del área exportación, que era inundable. Por entonces también la Municipalidad arrojaba allí residuos domiciliarios que formaron luego “montañitas”. ³⁹
Barrio Villa Manuelita, Parroquia Nuestra Señora de Fátima, Plaza de la Resistencia, Barrio Esteban Echeverría (Los monobloques), Polideportivo Parque del Mercado, Escuela John F. Kennedy, Centro Municipal de Distrito Sur, Rosita Ziporovich; Escuela Juan Mantovani, Escuela Amanece, Frigorífico Matievich, Plaza Rodolfo Walsh, Polo Tecnológico Rosario (ex Batallón 121 ex Regimiento 11)...	

De Astilleros Navales y de Fabricación de Barcazas. (Sector 1 del Enapro)

Extensión: Desde calle Juan María Gutiérrez al límite sur del Municipio de Rosario

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Barrio “El Mangrullo”. Es el único sector urbanizado que se encuentra dentro de terrenos portuarios. Allí funciona el Astillero Astillero Naval Rosario, de construcción y reparaciones navales.	Área original de la radicación de la primera familia española del Pago de los Arroyos, y que perteneciera a la estancia de Juana Romero de Pineda de Gómez Recio. Siglos XVII y XVIII. En 1886, el empresario José Arijón, que vivía en la zona central del puerto de Rosario, obtiene del gobierno nacional la autorización para la construcción de un puerto en la desembocadura del arroyo Saladillo, lado sur, donde estaba empeñado en crear un pueblo de recreo para las familias rosarinas. Pero la finalidad de su puerto era el embarque de la producción de sus campos. Lo denominó “Puerto Plaza”, en homenaje al ministro que le concedió la habilitación provisoria.⁴⁰ Al construirse el muelle del Frigorífico Swift, en 1924, toda la línea de edificación de muelles de la Sociedad Puerto de Rosario se fijó tomándolo en cuenta.
Club de Pescadores Navales, Club Náutico Sur, Barrio El Mangrullo, Barrio Saladillo Sur, Náutica Degiorgi, Barrio Saladillo, Monumento a Eva Perón, Sindicato de la Carne, Polideportivo Saladillo, Escuela Aristóbulo del Valle, Plaza Bernardo O Higgins, Uriburu y Ayacucho (Patio La Bajada), Estación Corrales GCBA (Bajada al Puerto) e Intercambio “La Bajada” del FCCC, ⁴¹ Iglesia y Escuela Nuestra Señora de la Merced,	

³⁷ Diario La Capital, de Rosario, 15 de enero de 1959.

³⁸ Cecilia Galimberti, “A orillas del...”, p. 154.

³⁹ Estudio para el desarrollo del puerto de Rosario, Fundación Banco Municipal de Rosario, 1995, p. 62.

⁴⁰ Alfredo Monzón, *Barrio Saladillo, Recorriendo su pasado*, Imágenes y edición: José Straatman, Rosario, 2018.

⁴¹ Ángel Ferrer y Carlos Fernández Priotti, *Ferrocarriles en ...*, p. 47.

Escuela Víctor Mercante, Sociedad Polonesa Federico Chopin, Colegio Santísimo Rosario, Escuela Municipal de Artes Manuel Musto, Club Saladillo, Casa Arijón, Parque Regional Sur ...
--

En esta clasificación, que no tiene más expectativas que ser ejemplificativa y orientativa, no se incluyeron las zonas de uso exclusivamente recreativo y deportivo que no fueron escenario de complejos ferro portuarios, y que se ubican desde la toma de Aguas Santafesinas hasta el Puente Rosario-Victoria. Asimismo, no se mencionaron a aquellas empresas dedicadas a la logística aérea, terrestre y marítima, y entidades especializadas en comercio exterior, por ejemplo. En la actualidad Rosario cuenta con cinco empresas de transportistas viales; tres ferrocarriles de carga; nueve agentes de carga; veintiún agencias marítimas; cincuenta y seis despachantes de aduanas; y quince bancos dedicados al comercio exterior. Asimismo, dispone de una densa red de asociaciones vecinales. Los barrios ribereños linderos al puerto de Rosario son, según la nomenclatura oficial, quince:

Barrios Rivereños de Rosario (Comisiones vecinales y barriales)	Barrios vinculados a la dinámica ferro portuaria por su historia.	Centros Municipales que lindan con la actividad portuaria.
1-Celedonio Escalada 2-Florida 3-Alberdi 4-Sarmiento 5-Lisandro de la Torre 6-Malvinas 7-Alberto Olmedo (Pichincha) 8-Centro 9-República de la Sexta 10-G. San Martín (Tablada) 11-Villa Manuelita 12-General Las Heras 13-Esteban Echeverría 14-Saladillo Sud 15-Saladillo	1-Larrea y Empalme Graneros. 2-Ludueña. 3-Remidios Escalada de San Martín (Echesortu). 4-Abasto. 5-España y Hospitales. 6-Matheu. 7-Tiro Suizo. 8-Roque Sáenz Peña.	1-Distrito Norte, Villa Hortensia. 2-Distrito Centro, Antonio Berni. 3-Distrito Sur, Rosa Ziperovich.

Por otra parte, también se debería incluir a las instancias de integración regional. Por ejemplo, el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM) que nació “como un espacio de coordinación y promoción de políticas públicas de impacto regional organizado sobre la base de una asociación estratégica de las localidades y como órgano impulsor del desarrollo de proyectos a escala metropolitana”. Presidida por la intendencia de Rosario está

conformado por 25 municipalidades y comunas. De esas localidades, 14 son ribereñas y disponen de la mayor concentración de muelles privados: San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Granadero Baigorria, Villa Gobernador Gálvez y Villa Constitución.⁴² Los múltiples aspectos relacionados con la actividad portuaria constituyen en el ECOM una prioridad.⁴³

La región portuaria que, en el territorio de la provincia de Santa Fe, rodea y tiene a Rosario como epicentro, encierra 26 terminales portuarias, de las cuales sólo cuatro se encuentran en su ejido municipal. Diez se encuentran en la ciudad de Puerto General San Martín⁴⁴ y otra cuatro en San Lorenzo.⁴⁵

El cuadro trazado no sería completo si no se tuviera en cuenta el entorno fluvial e isleño de Rosario, con una intrincada red de riachos y lagunas, en territorio de la provincia de Entre Ríos.

Conclusión

Entender a la preservación del patrimonio portuario como algo inherente sólo al ámbito de las instalaciones portuarias implicaría referirse solo a una parte de la historia y lejos se estaría de involucrar a la ciudadanía con su pasado de ciudad portuaria, su presente y futuro.

En el año 2010, la Organización Europea de Puertos aprobó un “Código de buenas prácticas para la integración social” de los mismos, afirmando que “La experiencia del puerto comienza en la ciudad”, con la creación de centros dedicados específicamente a reflexionar sobre los puertos, o a través de instituciones culturales como museos o espacios expositivos, y desde allí se podría atraer los visitantes hacia el puerto. Así fue como se crearon los primeros centros educativos portuarios, en Amberes (1988), en Róterdam (1996) y en Génova (2009). El primero de ellos ha ido más allá al crear un “Circuito de Información Portuaria”, en

⁴² <http://www.ecomrosario.gob.ar/ecom.php>

⁴³ El Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM), está integrado por Acebal, Álvarez, Alvear, Andino, Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fighiera, Fray Luis Beltrán, Funes, General Lagos, Granadero Baigorria, Ibarlucea, Pavón, Pérez, Piñero, Pueblo Esther, Ricardone, Rosario, San Lorenzo, Soldini, Villa Constitución, Villa Gobernador Gálvez y Zavalla.

⁴⁴ Dreyfus Timbúes, Noble Timbúes, Minera Alumbreira, Terminal 6, Cargill Saci, Pasa, Nidera, El Tránsito-Toepfer, Bunge Pampa y Bunge Dempa.

⁴⁵ Refisan ACA, Vicentín, Pecom-Agra y San Benito. General Lagos cuenta con dos: Dreyfuss y General Lagos. Y siguen con una: Villa Gobernador Gálvez, Cargill; Punta Alvear, Productos Sudamericanos; Arroyo Seco, Topfer; y Villa Constitución, Servicios Portuarios. Puerto de Negocios, agosto de 2007, año 2, N. 2, p. 16.

proximidades del Museo del Río, situado en los antiguos muelles. En todos los casos, las autoridades portuarias cooperaron con museos marítimos de sus comunidades.⁴⁶

La revitalización, y la renovación urbanísticas de los antiguos muelles en las grandes ciudades del mundo ya lleva 40 años de experiencia, tuvo en sus fundamentaciones dos objetivos primordiales: implementar mejoras urbanísticas que beneficiaran el tipo de relación de la ciudad con el puerto y procurar el desarrollo socio económico.⁴⁷ La propuesta de que el futuro museo portuario de Rosario disponga un guion que contemple la dinámica histórica CPR permitiría observar ese proceso relacional como una construcción y desafío constante. Al mismo tiempo significaría un abordaje integral completamente superior de la preservación portuaria entendida a la reparación puntual o reciclaje de alguna instalación. “El peligro es la desarticulación de esas piezas edilicias entre si -dentro del área portuaria- como con la red urbana, no promocionando una coherencia espacial en continuidad de recorrido e intelección de los rastros históricos materiales. Esto lleva a la disolución espacial del patrimonio existente y del frente costero, convirtiendo el espacio en una desarticulada acumulación de nuevos usos y nuevas construcciones”, sostiene Fedele.⁴⁸ Coincidimos con este investigador que un proyecto patrimonialmente adecuado es sinónimo de construcción de ciudadanía, “de bienes públicos con memoria y no espacios con decorado de memoria incompleta”.⁴⁹

Proyectar por lo tanto una política patrimonial portuaria en Rosario implica su reconocimiento como “Paisaje cultural” (el que se encontraría en condiciones de integrar el listado de Paisajes Culturales de la UNESCO para América Latina),⁵⁰ con un “itinerario cultural”, que “ofrezca un marco privilegiado para una dinámica comprensión mutua, de lectura plural de la Historia y de una cultura de paz, fundamentado en los movimientos de la población al encuentro y el diálogo, el cambio y la interfecundación de las culturas en el espacio y en el tiempo”.⁵¹

⁴⁶ European Sea Ports Organisation, Fundación Valenciaport y Autoridad Portuaria de Valencia, “Código de buenas prácticas para la integración social de los puertos”, Valencia, 2010.

⁴⁷ San Francisco, Baltimore, Nueva York, y Boston, en Estados Unidos de Norte América fueron los primeros. A ellos le siguieron Londres, Liverpool, Barcelona, Lisboa, Génova, Marsella, Bilbao, Ámsterdam, Rotterdam, Hamburgo, Copenhague, Oslo, Helsinki, Cape Town, Sídney, Buenos Aires, Guayaquil, Tokio Yokohama, y Shanghái. Alemany Llovera, Joan. “Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts”. En Revista Transporte y Territorio, Buenos Aires, Núm. 12, enero-junio, 2015, pp. 70-86.

⁴⁸ Javier Fedele, “Narrativa de los grandes proyectos urbanos. La identidad de la ciudad portuaria y productiva en intervenciones urbanas contemporáneas, (ponencia en XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2013).

⁴⁹ Javier Fedele, “Narrativa de los...”.

⁵⁰ Silvia R. Pérez y V. Fernández Salinas, “Los paisajes culturales de Unesco desde la perspectiva de América Latina y el Caribe. Conceptualizaciones, situaciones y potencialidades”, *Revista INVI*, 30 (2015): p. 181-212.

⁵¹ Mechtild Rössler, “Los paisajes culturales y la Convención del Patrimonio mundial cultural y natural: resultados de reuniones temáticas previas”, Paisajes culturales en los Andes. Memoria narrativa, Casos de

Rosario ofrece un campo fértil en tal sentido. Su pasado y presente abierto al mundo, evocativo de centenares de culturas diversas, en su pluralidad de dimensiones y funciones, es en sí misma un itinerario cultural y por lo tanto el estudio de su dinámica como ciudad portuaria regional refiere a su propia constitución social.

Entendemos también que una política patrimonial portuaria para Rosario implica asimismo recurrir a las innovaciones aportadas por las herramientas de las humanidades digitales, lo que contribuirá a renovar formas de abordaje y tipos de explicaciones, contribuyendo en los desafíos de comunicación, articulación y digitalización en la que se encuentra abocada la industria portuaria en su evolución a los “smart ports”, al identificar actores y secuencias de interfaces que inciden en la dinámica de integración ciudad-puerto y región. En un tiempo no muy lejano los museos portuarios digitalizados serán a su vez “smart ports” de la cultura vinculados entre sí por un lenguaje tecnológico común contribuyendo a uno de los derechos fundamentales del hombre, que es el acceso a la cultura y al conocimiento.