
EVOLUCIÓN GEOHISTÓRICA DE LA CIUDAD DE RAWSON Y EL WATERFRONT PUERTO RAWSON - BALNEARIO PLAYA UNIÓN

SÁNCHEZ, María Marcela¹, BELTRÁN, Vilma Jacqueline², OTERO; Jaime Adrián³
Departamento de Geografía. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales (Sede Trelew). Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. 1mariamsanchez@speedy.com.ar ; 2beltran.jacqueline@yahoo.com.ar ; 3otero_dceit@yahoo.com.ar

Resumen

El presente trabajo tiene por objetivo analizar algunas características de la evolución geohistórica de la ciudad de Rawson, y el waterfront (frente costero) Puerto Rawson - Balneario Playa Unión, el reconocimiento de Puerto Rawson desde el Estado y la formalización de una autoridad portuaria; hasta posicionarse en el mundo actual, en que resulta evidente la importancia de los puertos como puntos cruciales para la transferencia de pasajeros y/o productos, como generadores de empleo y como puntos de contacto entre distintas ciudades y regiones del mundo. Para este análisis se recuperaron diversas fuentes: aportes teóricos, documentos históricos, registros fotográficos y trabajos empíricos realizados sobre el sitio bajo estudio. El Puerto Rawson de régimen fluvio-marítimo, se localiza sobre la margen norte del río Chubut, a unos 600 metros de su desembocadura en el Océano Atlántico. La remodelación de la morfología del puerto impactó sobre la dinámica natural de la compleja zona de contacto fluvio-marítimo, en que se ubica el puerto. Se han producido alteraciones en la circulación de las aguas y en los procesos erosivos, los que se han acentuado, poniendo en riesgo a construcciones de uso público próximas a la playa. Cuando se pretende optimizar el ordenamiento de un litoral urbanizado, resulta relevante conocer tanto la dinámica natural, como la dinámica social y el contexto en el que se inserta tal espacio; para atender así a las necesidades de desarrollo, sin que esto implique riesgos ni alteraciones sustanciales en el equilibrio de los ecosistemas.

Palabras clave evolución geohistórica/ morfología portuaria / balneario / contexto socioespacial

RAWSON CITY GEO-HISTORICAL TRANSFORMATIONS AND THE WATERFRONT PORT RAWSON-PLAYA UNIÓN

Abstract

This paper aims to analyze the main characteristics of Rawson city geo-historical transformations, via its impact in the Waterfront Port Rawson-Playa Unión. It aims also to assess the degree in which official authorities acknowledge port activities in Rawson and allow the formation there of local authorities to rule professionally those activities. Besides, this paper will consider all this from the point of view of the importance this issue has acquired in our present and busy world –importance made evident in the function absorbed by ports as crucial points for the transfer either of passengers and products, and therefore generating employment while connecting several cities and regions, thus improving touristic commodities.

Port Rawson fluvial-maritime regime, located on the north bank of the Chubut River, is hardly half a mile at a distance before its flowing into the Atlantic Ocean. The transformation of Puerto Rawson morphology in recent years has impacted on the natural dynamics of this complex fluvial-maritime contact zone. Some changes have taken place in the ebb and flow processes, putting at risk some public buildings near the beach. While trying to optimize the management of an urbanized coastline, it is important to consider both the natural dynamics as well as the social contexts into which those processes take place, thus to take control over any consequences occasioned by our current civilizing demands and needs, but always caring to totally avoid the many risks that could harm the natural place.

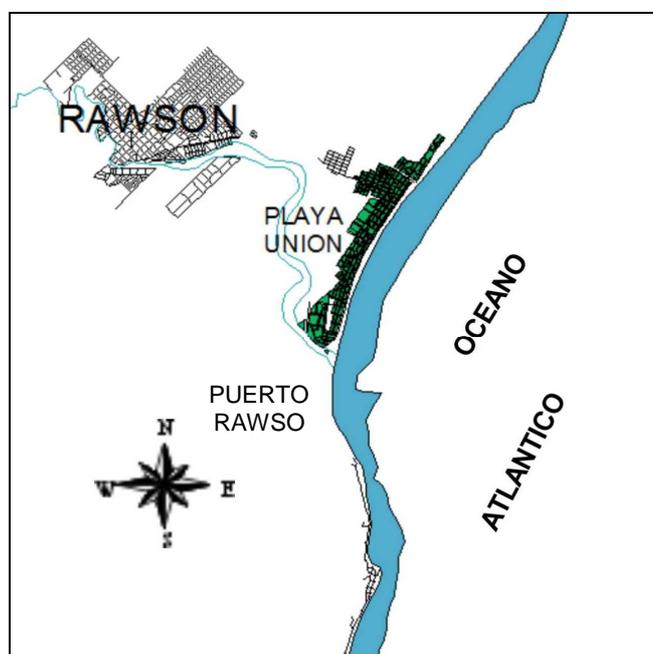
Key words: geo-historical transformation; port morphology; social and natural contexts.

Introducción

El área de estudio depende administrativamente de la ciudad de Rawson, capital de la provincia del Chubut, se localiza en el departamento homónimo, a $43^{\circ} 20' S$ y $65^{\circ} 4' O$, a la vera del Río Chubut, a 8 Km de su desembocadura en forma de estuario en el Mar Argentino, Océano Atlántico. Al respecto, Monti (2000) afirma que el paisaje actual que caracteriza el área Rawson – Bahía Engaño es del tipo compuesto como producto de la interacción y superposición de los procesos marino – litoral y fluvial. Dichos procesos son los dominantes absolutos, e incluyen en forma subordinada, la acción del proceso eólico.

La ciudad de Rawson presenta dentro de su ejido una urbanización físicamente fragmentada (figura 1). Por una parte, está el casco urbano original de Rawson, que por medio de una moderna autovía se conecta con el Balneario Playa Unión, el que en su extremo Sur cuenta como línea de fijación natural, al Río Chubut. El Puerto Rawson de régimen fluviomarítimo, se localiza sobre la margen norte del río, a unos 600 metros de su desembocadura.

Figura 1: Mapa de ubicación de la zona bajo estudio



Fuente: elaboración propia

Las condiciones naturales del área son óptimas para la actividad pesquera debido a la abundancia del recurso ictícola. Administrativamente, la fragmentación física se complejiza

aún más, al tener también jurisdicción sobre el área portuaria el Estado Provincial. y la Prefectura Naval Argentina.

Resulta particularmente interesante analizar la evolución geohistórica de este waterfront si se considera que esta pequeña ciudad–puerto, comparada con las que conforman la red de ciudades globales, se encuentra alejada a los mayores flujos de comercio mundial y por ende de una posibilidad real de contar con un foreland (zona de influencia externa). Esta condición, en acuerdo con Granda (2005), debería orientar la reestructuración territorial a ampliar el hinterland (zona de influencia interna) a partir de una nueva oferta de infraestructura, instalaciones y servicios; que contemple el emplazamiento óptimo de los diferentes usos y actividades, la dinámica de los recursos y procesos costeros, la capacidad de carga del medio, la posibilidad de remediación de áreas degradadas, etc. Por otra parte, Barragán Muñoz (1994) destaca que la evolución de la superficie terrestre que el puerto consolida, constituye la morfología del puerto. Adicionalmente, Barragán Muñoz (2003) propone estudiar las infraestructuras portuarias en relación con el ordenamiento y gestión territorial, bajo las visiones del puerto como unidad físico funcional y de las relaciones del puerto con el resto de los subsistemas territoriales.

En el caso de la morfología de Puerto Rawson se puede afirmar que ha ido evolucionando al ritmo que le han impuesto las condiciones sociales y ambientales imperantes, particularmente han tenido una influencia determinante las condiciones del emplazamiento del mismo. El subsistema físico–ambiental en estudio se sitúa en la zona litoral, en la que se produce el contacto entre el espacio marítimo de Bahía Engaño y el sector continental que morfológicamente corresponde a una amplia paleobahía labrada sobre sedimentitas terciarias colmatada luego por depósitos litorales cuaternarios elevados (Monti, 2000).

A partir de lo mencionado el objetivo de este trabajo plantea analizar la evolución geohistórica del waterfront (frente costero) Puerto Rawson – Balneario Playa Unión organizando su análisis según las siguientes etapas:

- Fundación de Rawson (1865)
- El Estado y la formalización de una autoridad portuaria (1879)
- Fundación del Balneario Playa Unión (1923)
- Construcción del muelle John Murray Thomas (década del '80)
- Obras ejecutadas que consolidaron la morfología de Puerto Rawson (2001 – 2009)

Fundación de Rawson (1865): El origen de Rawson y la necesidad de un puerto, dos procesos indisociables

Durante la Presidencia de Bartolomé Mitre (1862 – 1868) el Dr. Guillermo Colosbery Rawson (médico y político / 1821 - 1890) fue Ministro del Interior, ocupándose de cuestiones como vías de comunicación, correos, telégrafos, migraciones, colonización. Particularmente fue el impulsor de la colonización Galesa en la patagonia, en 1860 se ocupó de gestionar ante el Cónsul Argentino en Liverpool, la migración de colonos hacia Chubut.

El proceso que se concretó cuando el 28 de julio de 1865 desembarcaron en el Golfo Nuevo, en proximidades del actual Puerto Madryn, un centenar y medio de colonos galeses; trasladándose luego hacia el sur, hasta el río Chubut, en búsqueda de agua dulce. En ese sitio el 15 de septiembre de 1865 fundaron la colonia Rawson sobre una loma de grava y arena junto al río, en un acto presidido por el Teniente Coronel Julián Murga, quien se desempeñaba como el Comandante Militar de Carmen de Patagones, a su vez que era Subdelegado Marítimo del Gobierno Argentino. Junto a él arribó a la zona el agrimensor Julio V. Díaz, quien tuvo a su cargo el trazado definitivo del pueblo, y la demarcación de las tierras que el gobierno argentino cedía a la colonia galesa. Murga fue quien dio el nombre a esta naciente ciudad, llamándola Rawson, en homenaje a los esfuerzos realizados por el Dr. Guillermo Rawson para hacer realidad la colonización de estas tierras, hasta ese momento solo ocupadas por nativos.

El 16 de octubre de 1884 el Territorio Nacional del Chubut (Ley N° 1532) se transforma en Gobernación, designándose como primer Gobernador al Coronel Luís Jorge Fontana. Cuatro años después, el 14 de septiembre de 1888 se crea el gobierno municipal de Rawson, designándose el primer Consejo Municipal presidido por Gregorio Mayo. Y, ya en el Siglo XX, con la Constitución de 1957 Chubut alcanza el estatus de Provincia, se establecen sus límites actuales y se establece su Capital en Rawson.

La comunicación de esta colonia con otros lugares poblados se realizaba a través de la desembocadura del Río Chubut en el Océano Atlántico. En este estuario se recibían provisiones enviadas por el gobierno desde Buenos Aires y más adelante se comenzaron a producir intercambios embarcándose excedentes de producciones del valle. Lo que hoy es el Puerto Rawson tuvo sus orígenes en 1904, en las proximidades del puente de madera (Figura 2) instalado sobre el río Chubut en 1900.

Figura 2: Aspecto del original Puerto de Rawson en 1904.



Fuente: Comisión de Rescate Histórico de Rawson

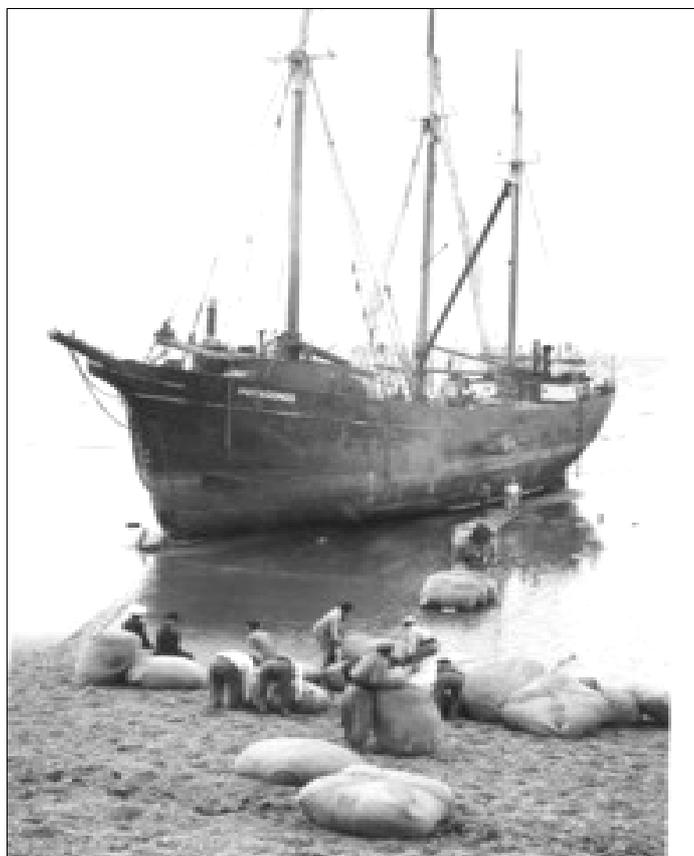
Figura 3: Vías del ferrocarril al lado del Puente de Hierro



Fuente: Comisión de Rescate Histórico de Rawson

Este puente en 1917 fue reemplazado por el puente de hierro (figura 3) que se utiliza hasta la actualidad. La figura 3 muestra el puente de hierro y junto a él se pueden apreciar las vías del Ferrocarril Central del Chubut inaugurado el 22 de mayo de 1923, cuya trocha angosta conectaba “punta de rieles” (actual ciudad de Trelew) con Puerto Madryn. Esta conexión permitió desde noviembre de 1923 el viaje en tren desde Playa Unión, sobre el litoral Atlántico, hasta Alto Las Plumas, 200 Km. al oeste, en la entrada al valle medio del río Chubut.

Figura 4: Bergantín EL PATAGÓN



Fuente: Comisión de Rescate Histórico de Rawson

Las embarcaciones como el Bergantín "EL PATAGON" (Figura 4) atracaban en el estuario del Río Chubut sobre el Océano Atlántico, en situación de marea baja. Traían víveres de Buenos Aires al VIRCH (Valle Inferior del Río Chubut) y embarcaban fardos de lana hacia el Norte.

El Estado y la formalización de una autoridad portuaria (1879)

El Poder Ejecutivo Nacional – Presidente Dr. Nicolás Avellaneda por Decreto del 10/12/1875 nombró al Capitán Antonio Oneto como Comisario Nacional de La Colonia, era de origen italiano, y había cursado estudios en el Real Colegio de Marina de Génova, contando con conocimientos profesionales, geográficos, astronómicos y meteorológicos. En virtud de ello, desde la Capitanía Central de Puertos se le encomendó relevar las condiciones de las vías navegables, puerto natural y meteorología de Rawson. A partir de sus informes y al ir aumentando la actividad en el Puerto de Rawson, las autoridades nacionales (Decreto del

21/01/1879) deciden la instalación de una Subdelegación Marítima con personal y medios, designándose como autoridad a Alejandro Vivanco, como ayudante a Rodolfo Petit Murat, un guardián, un timonel, ocho marineros y fondos para alquiler de inmueble y gastos menores.

El Presidente Julio Argentino Roca al inicio de su segundo mandato (1898 – 1904) siendo conocedor de los problemas que generaban las distancias y el transporte para la región patagónica, retiró los empleados nacionales del puerto de Rawson, convirtiendo en “puerto libre”. Esta situación hizo posible el ingreso de productos y materiales para la vida hogareña, la construcción y las actividades agropecuarias, que de otra manera hubiera sido muy difícil de obtener. Esta situación se sostuvo hasta 1919, año desde el cual la medida de Roca quedó sin efecto, no pudiéndose la reiterar en el futuro.

El muelle de madera que dio origen al Puerto Rawson en su localización actual, en el estuario del Río Chubut sobre el Océano Atlántico (Figura 5) permitía el atraco de embarcaciones para carga y descarga de diversos productos. Con el correr del tiempo y la consolidación de las vías de comunicación terrestres, la actividad pesquera fue tomando mayor protagonismo. (Figura 6).

Figura 5: Bergantín “El Glorioso” (1930)



Fuente: Comisión de Rescate Histórico de Rawson

Figura 6: Muelle de Madera - Puerto Rawson (1945)



Fuente: Comisión de Rescate Histórico de Rawson

Ya en el Siglo XXI, el Poder Ejecutivo Provincial – Gobernador José Luís Lizurume, mediante Decreto N° 1902/01 de fecha 07/12/2001 eliminó la Junta Provincial Portuaria del Ministerio de Hacienda, Obras y Servicios Públicos, y creó la Subsecretaría de Puertos dependiente del mismo Ministerio; esta Subsecretaría por Dto.067/2004 fue reemplazada por la Subsecretaría de Logística, la que por Dto 844/04 se constituye en Autoridad de Aplicación de la Ley de Puertos N° 3755, estableciéndose hasta el presente como administradora de Puerto Rawson, entre otros de la Provincia del Chubut.

Fundación del Balneario Playa Unión (1923)

La ciudad de Rawson no escapó a la tendencia mundial de principios del Siglo XX, respecto al interés y gusto por las playas y balnearios. La proximidad y las condiciones naturales de Bahía Engaño, al norte de la desembocadura del río Chubut generaron en los vecinos de Rawson la iniciativa de contar con su propia playa.

En 1923 se colocó la piedra fundamental del Balneario “Playa Unión”, que tomó su nombre de un vapor inglés naufragado en la bahía en 1871. De ello, Luís Jorge Fontana (Primer Gobernador del Territorio Nacional de Chubut) escribió “...el pailebot Unión, que se perdió hace cinco años, dos millas al norte de la desembocadura del río Chubut, se encuentra hoy a seis pies sobre el nivel normal del agua en las mayores mareas y a mayor distancia de su límite actual...” Este hecho, relatado por Fontana, fue aprovechado por los colonos para

rescatar elementos que les eran de utilidad, como por ejemplo la cabina del capitán del Unión sirvió como aula en Rawson durante varios años.

Figura 7: Viviendas de Playa Unión en la década del '20 (entre 1923/1930)



Fuente: Comisión de Rescate Histórico de Rawson

Ese mismo año -1923- se inauguró el Ferrocarril Central del Chubut, cuyo tendido en su extremo Este llegaba hasta Playa Unión. Según registros de periodísticos de la época, “hacia 1946 los trenes hacia Playa Unión veían colmada su capacidad, no alcanzando a satisfacer las demandas de los pasajeros”. El balneario se fue consolidando a partir de la construcción de casas de veraneo (Figura 7), de familias de las restantes ciudades del VIRCH (Valle Inferior del Río Chubut) como Trelew, Gaiman y Dolavon.

Desde finales del Siglo XX y lo que va del Siglo XXI, asociado a la tendencia mundial de valorización de las periferias y descentralización urbana, muchas familias se han instalado definitivamente en Playa Unión. Este hecho generó la necesidad de satisfacción de otras necesidades, por lo que hoy Playa Unión cuenta con una delegación de la Municipalidad de Rawson, escuelas, comisaría, sala de primeros auxilios, cajero automático, oficina de turismo, hoteles, comercios, restaurantes, gimnasio, discotecas, casino, etc.

El frente de playa sobre Bahía Engaño es extenso, aproximadamente de unos seis kilómetros, y se caracteriza por la presencia de canto rodado, de distinta granulometría, en la zona de la pleamar y una extensa playa de arena que aparece durante la bajamar. En la primera zona la pendiente es relativamente alta y disminuye abruptamente hacia el mar en la segunda zona. Los cambios de pendiente se asocian con cambios en la granulometría del

material, que presenta una graduación transversal a la costa (Monti, 2000). Dada la extensión del frente costero y las características particulares de los distintos tramos de la costa, en lo que se refiere a playa, profundidad, oleaje, entre otros aspectos, la Prefectura Naval Argentina ha establecido áreas diferenciadas para la práctica de actividades que pueden generar conflictos en caso de practicarse en los mismos espacios (balneario propiamente dicho, deportes náuticos de bajo impacto como el surf, deportes náuticos de alto impacto como la motonáutica, pesca deportiva, etc.)

Construcción del muelle Jonh Murray Thomas (década del '80): antecedentes que condujeron a realizar obras para revertir las limitaciones a la operatividad portuaria

El Puerto Rawson de características fluviomarítimas, desde su construcción en la década del '80 (Muelle John Murray Thomas) hasta principios del Siglo XXI, contaba con una infraestructura reducida, con aproximadamente 120 metros en su frente de atraque operativo permitiendo sólo la operación de barcos pesqueros costeros de escasas dimensiones.

Debido a la acumulación progresiva de sedimentos, se había producido un importante embancamiento en la barra o punto de desembocadura del río Chubut. Este proceso, agravado en los últimos 30 años, impedía el acceso de barcos de más de 7 pies de calado. Además, la falta de abrigo en la zona de ingreso y egreso, hacía que las embarcaciones tuvieran inconvenientes para efectuar las maniobras de acceso y salida.

Las embarcaciones debían ingresar al puerto en un lapso de dos horas antes o después de pleamar (figura 8). El resto del día, los barcos no podían entrar o salir del puerto (Figura 9), razón por la cual se producía una marcada concentración de embarcaciones en el uso del muelle.

Figura 8. Puerto Rawson año 2000. Flota Amarilla atracada en el Muelle John Murray Thomas



Fuente: archivo propio

Esta imposibilidad de ingreso al río o de zarpar desde el muelle si no hay pleamar, generaba tiempos de espera improductivos y ociosos que se traducían en una menor producción anual o menor cantidad de días efectivos de mareas de pesca. La grave insuficiencia que representaban las condiciones de accesibilidad y operatividad portuaria amenazaban y comprometían seriamente la continuidad de las operaciones que allí se desarrollaban.

Figura 9. Condiciones del ingreso a Puerto Rawson año 2000 en situación de bajamar



Fuente: archivo propio

Obras ejecutadas que consolidaron la morfología de Puerto Rawson (2001 – 2009)

Ante la situación descrita en los antecedentes, el Poder Ejecutivo de la Provincia del Chubut encaró, a través de la Junta Provincial Portuaria¹, la Remodelación del Puerto de Rawson (www.chubut.gov.ar). Siguiendo un orden cronológico, las obras consistieron en:

2001- 2003: Remodelación de Puerto Rawson - 1º etapa.

- Prolongación de la Escollera Sur: posee una longitud de 800 m. Construida de núcleo de roca y coraza de acrópodos de 2m³. El diámetro al pie del morro alcanza a 42,73 m. Posición Baliza: 43° 20' 6'' S - 65° 02' 9'' O.
- Construcción de una nueva Escollera Norte: posee una longitud de 540 m. de sección asimétrica, compuesta en el coronamiento por un viaducto con espaldón, un talud externo (expuesto al mar abierto) apoyado en el espaldón y un talud interno a partir de la calzada del viaducto. Por tratarse de un lugar donde la población lo utiliza como espacio recreativo, se han construido barandas metálicas de 1 m. de altura aproximadamente a lo largo del viaducto, brindando seguridad a los transeúntes como así también se colocó cartelería con recomendaciones para evitar accidentes. Posición Baliza: 43° 20' 5'' S – 65° 03' 2'' O. (Figura 10).

Figura 10: Vista general de las Escolleras Norte y Sur que protegen el ingreso de los barcos pesqueros a Puerto Rawson, en la confluencia del río Chubut con el Mar Argentino.



Fuente: archivo propio

¹ La Junta Provincial Portuaria existió como tal hasta el 07/12/2001, fecha en que fue transformada en Subsecretaría de Puertos.

- Instalación de balizas en cada una de las Escolleras.
- Escollera Norte: Baliza ROJA, construida en estructura metálica de 5,30 m. sobre el morro de la escollera, se halla a 12,70 m. sobre el cero local, destella un (1) segundo cada un (1) segundo y tiene un alcance nominal sobre horizonte de 20 millas náuticas. Posición: 43° 20'5'' S - 65° 03'2'' O.
- Escollera Sur: Baliza VERDE, de idénticas características a la ROJA de la Escollera Norte. Posición: 43° 20'6''S - 65° 02'9'' O.
- Escollera Norte vieja: Baliza BLANCA, que posee un emplazamiento similar al de las escolleras N y S, destella un (1) segundo cada un (1) segundo y tiene un alcance nominal sobre horizonte de 10 millas náuticas.
- Balizas de enfilaciones: Debido al cambio del canal de acceso, se retiraron las balizas y marcas existentes.
- Dragado del canal de acceso.

Producto de la interacción de la corriente de deriva costera con los espigones se produce la acumulación de los sedimentos –tanto de los que son aportados por la propia costa como los aportados por el río- del lado sur de los mismos, mientras que la deriva costera al continuar su tránsito, se nutre de sedimentos que extrae del sector norte de las escolleras, por consiguiente se puede afirmar que la erosión de playa es una realidad ineludible que afecta al waterfront bajo estudio.

Figura 11: Playa Unión – Espigón Sur de acceso a Puerto Rawson. La línea de puntos indica el nivel de retroceso de la línea de costa el norte del espigón.



Fuente: Hermosilla (2006)

Año 2003

- Se agrega al proyecto la construcción de un nuevo muelle de atraque y el dragado de una zona de refugio sur y de una trampa de sedimentos aguas arriba del puerto, sobre el cauce del río Chubut, además de una trinchera en un sector del canal, para proveer material de relleno para la Playa Unión.
- El nuevo muelle pesquero, netamente operativo para la flota costera, se ubica en una posición de avanzada sobre el río (extremo Este del ámbito portuario). Presenta una planta rectangular, cuyas dimensiones son: 135,40 m. de frente por 20 m. de ancho que, con 8 m. de pavimento adyacente, constituyen una plataforma de trabajo de 28 m. en total. Equipado con 14 bitas de amarre de acero fundido y defensas de goma con escudos de acero para recibir la energía de atraque de los buques. Cuenta con servicios de agua potable, sistema anti-incendio, fuerza electromotriz, iluminación, alcantarillado y balizamiento.

Año 2004

Se realiza el cercado perimetral del muelle de operaciones con alambrado olímpico y un único acceso ubicándose en el mismo dos barreras y a la derecha de ésta una casilla metálica de control

Año 2005

- Reacondicionamiento del Muelle Viejo John Murray Thomas. El frente de atraque no ha recibido ningún tipo de mantenimiento desde la década del '80, en que se construyó. A principios del año 2005, el muelle sufrió la rotura de los anclajes de las tablestacas a la viga de arriostramiento y de algunos tensores principales, produciéndose el deslizamiento de las tablestacas en un sector del mismo. Debido a la posibilidad que existe de que se produzca tal situación en cualquier otro sector, se ha decidido llevar a cabo similar trabajo a lo largo de todo el frente de atraque del muelle.
- Las reparaciones consisten en el reemplazo de los anclajes de las tablestacas metálicas, el reposicionamiento de las mismas y el ajuste de los tensores a las placas de hormigón existentes.

- Una vez alcanzada la verticalidad de las tablestacas y habiendo ajustado todos los anclajes se vincularán las tablestacas a la viga y finalmente se procederá a ejecutar el pavimento de hormigón de 25 centímetros de espesor. Este nuevo pavimento será 7 centímetros superior al existente de forma tal de aumentar la seguridad y evitar futuros deterioros. Se instalará además un nuevo sistema de defensas de atraque el que estará constituido por 23 defensas de madera dura.
- Cercado perimetral: el muelle John Murray Thomas (Jurisdicción Provincial) fue cercado con alambrado romboidal de 1,6 metros de altura, sobre el límite del mismo con la calle adyacente (Jurisdicción Municipal) con el sentido de dotar a la operación portuaria de las mínimas condiciones de seguridad necesarias ya sea, para los actores de la actividad portuaria como para el público en general.
- De este modo, se divide claramente el recinto operativo de la vía de circulación pública, permitiendo el control de accesos y salidas del puerto; así también, el pasaje peatonal hace posible que los turistas realicen la visualización de las actividades portuarias, ya que se trata del muelle tradicional de la flota pesquera local.
- Este muelle cuenta con servicios como agua potable, red contra incendio, iluminación y fuerza motriz.

Año 2007

- Colocación de luminarias en viaducto de la escollera Norte.
Demarcación de calle internas en zona portuaria del muelle nuevo.
Construcción de inmueble destinado a oficinas para la Administración Portuaria, Dirección General de -Infraestructura Portuaria y dependencias de organismos de control.
- Construcción de cisterna de agua potable de 100 m³ para suministro a buques.
- Control de acceso a zona portuaria con sistema de barreras y casilla de vigilancia con sanitarios.
- Tendido de servicios de agua potable, gas y electricidad.
- Construcción de rampa, plataforma y escala para sitio de amarre de un guardacosta de la Prefectura Naval Argentina.

Año 2008 - 2009

- Etapa de mantenimiento del proyecto “Remodelación del Puerto de Rawson–Primera Etapa”.
- De acuerdo con información aparecida en la prensa local (Diario El Chubut 16/10/08) se realizó la licitación para efectuar un nuevo DRAGADO de Puerto Rawson.
- El dragado de las mencionadas zonas comprenderá el REFULADO ² de los sedimentos extraídos aptos para ello, a Playa Unión, al norte del espigón ubicado en correspondencia con la calle Lisandro de la Torre.
- Al respecto y según explicita el artículo periodístico “La memoria descriptiva elaborada por la Dirección General de Puertos (Subsecretaría de Transporte Multimodal) contiene la fundamentación del proyecto licitado, al señalar que desde el momento de finalización de la obra de ampliación, Puerto Rawson ha sufrido el efecto de los procesos sedimentológicos naturales, tanto del río Chubut sobre el que se encuentra, como del mar, en el que tiene su boca”.
- La documentación plantea la necesidad de “mantener condiciones de operatividad con suficiente seguridad para las embarcaciones” e indica que, con ese objetivo, “el canal debe mantenerse en la cota de fondo para lo que fue proyectado, lo que requiere y justifica un nuevo dragado”.
- El proyecto objeto de la licitación corresponde a una etapa de mantenimiento del proyecto anterior ya ejecutado, denominado “Remodelación del Puerto de Rawson – Primera Etapa”, que contribuyó a mejorar las condiciones del puerto en varios frentes: infraestructura (muelle y obras de abrigo), operatividad (mayor protección frente a fenómenos meteorológicos y posibilidad de navegar en mayor proporción del tiempo) y seguridad náutica (menor riesgo de encallar).

² REFULADO: se llama refulado o hidromecanización al conjunto de procesos que incluye la explotación, transporte y deposición de un suelo en un área predeterminada con auxilio de agua.

El Estado excluye e incluye

A continuación se expone una síntesis de un artículo periodístico³, en el que se advierte la posición del Estado Provincial, en relación al lugar que se espera que ocupen los puertos chubutenses en el escenario global.

Enero 28, 2008 -

CHUBUT PROMOCIONARÁ SUS PUERTOS EN LA MÁS IMPORTANTE FERIA MUNDIAL DE CRUCEROS. Será en Estados Unidos y en esta oportunidad lo hará junto a Ushuaia y Buenos Aires.

Por iniciativa del gobierno chubutense, los principales puertos turísticos de Argentina formarán parte este año del stand que poseerá nuestra provincia en "Seatrade Cruise Shipping", la feria mundial más importante del año en lo que respecta a la industria de cruceros y su entorno, que se desarrollará del 10 al 13 de marzo en Miami, Estados Unidos. En la misma se estará vendiendo todo lo que es la temporada 2009-2010". La importancia de estar presente junto a las Administraciones Portuarias de los puertos de Buenos Aires y de Ushuaia, en esta Feria a la que asisten 122 países representando a sus terminales de cruceros, 112 compañías de cruceros y más de 960 compañías relacionadas con esta industria, es que se estará representando a dos grandes iconos turísticos del continente: Buenos Aires y Patagonia. No es un dato menor que los puertos se hayan unido estratégicamente para trabajar en conjunto, porque normalmente los cruceros que entran en Buenos Aires tocan el puerto de Madryn y el de Ushuaia.

IMPORTANTE STAND

Durante el desarrollo de la feria mundial, Argentina contará con un importante stand denominado "Cruceros de Argentina" en donde se presentarán las características técnicas e infraestructura disponible, se posicionará y definirá su perfil a través de la oferta de atractivos turísticos y culturales que puede ofrecer. En ese sentido la Subsecretaria Comercio Exterior, Mariana Vega subrayó que "para esta edición, es importante llevar una idea integradora de los puertos del país que nos permita sumar

³ Publicado por: prensaceti en www.chubutalmundo.gov.ar

otras empresas de cruceros u otros armadores para que visiten a la Argentina, tratar de atraer empresas que no vienen al Cono Sur y que operan dentro del Caribe, en el Mar Mediterráneo o que no salen de Europa”.

POTENCIALIDAD DE CHUBUT

Además esta misión comercial tendrá como objetivo incrementar el número de arribos de estas naves lujosas a los puertos de Madryn, Comodoro Rivadavia y Camarones, y en ese sentido la subsecretaria Vega dijo que “Chubut particularmente, también va a mostrar la potencialidad que tenemos los puertos de Madryn, Camarones y Comodoro Rivadavia con la intención de colocar todos los atractivos turísticos sobre la mesa y mostrar porque deben bajar en nuestros puertos”.

Como consecuencia de su clasificación funcional-Puerto Comercial / Pesquero- Puerto Rawson resulta naturalmente excluido de la red global de puertos. Ello, constituye un dato relevante a la hora de pensar estrategias de revalorización del waterfront de la ciudad de Rawson, que además del puerto, incluye al Balneario Playa Unión.

Frente a un Estado provincial que “excluye”, debe presentarse fuerte un Estado Municipal que “incluya”; este término puede utilizarse en muchos sentidos. El centro de la ciudad de Rawson, el núcleo urbano primitivo, físicamente separado del waterfront que administrativamente le pertenece, debe hacerlo propio, incluirlo; también puede incluir al sector privado que es uno de sus grandes aliados a la hora de concreciones materiales; debe incluir a los habitantes y usuarios de ese waterfront para conocer sus intereses y expectativas, en vista a una toma de decisiones racional y eficiente.

Reflexiones finales

El Puerto Rawson, sin duda no ha escapado a los impactos del mundo actual. A lo largo del tiempo se han suscitado importantes transformaciones en su paisaje original. Se han ejecutado -en diferentes etapas- obras de Remodelación de Puerto Rawson. Esta infraestructura por un lado contribuyó a mejorar la accesibilidad y operatividad portuaria, consolidando de esta manera la morfología del puerto.

Por otro lado se han generado consecuencias no deseadas como el impacto de la nueva morfología del puerto sobre la dinámica natural de la compleja zona de contacto fluvio-marítimo, en que se ubica el puerto. Se han producido alteraciones en la circulación de las

aguas y en los procesos erosivos, los que se han acentuado, poniendo en riesgo a construcciones de uso público destinadas al esparcimiento, deportes, uso sanitario, cultural, entre otros, que se emplazan sobre la playa alta y aún peor, en situaciones de fuertes marejadas pueden verse afectados por la erosión espacios residenciales de la primera fila del Balneario Playa Unión. En este sentido es importante traer del recuerdo que, lo que hoy constituye la primera fila del balneario no siempre lo fue, ya que hasta la década del '30 existía otra fila más próxima al mar (Figura 7), constituida por viviendas sencillas con estructuras de madera y revestimiento de chapas de zinc, cuyo sustrato fue erosionado por la acción del mar hasta hacerlas desaparecer.

Desde el punto de vista funcional el Puerto Rawson se clasifica como Puerto Comercial Pesquero, razón por la cual queda naturalmente excluido de la red global de puertos. Ello, constituye un dato relevante a la hora de pensar estrategias de revalorización del waterfront de la ciudad de Rawson, que además del puerto, incluye al Balneario Playa Unión.

Sintetizando, resulta relevante cuando se pretende optimizar el ordenamiento de un litoral urbanizado, conocer tanto la dinámica natural, como la dinámica social y el contexto en el que se inserta tal espacio; para atender así a las necesidades de desarrollo, sin que esto implique riesgos ni alteraciones sustanciales en el equilibrio de los ecosistemas.

Citas bibliográficas

Barragán Muñoz, J. M., 1994. Las infraestructuras portuarias en la ordenación, planificación y gestión del espacio litoral. Boletín de la A.G.E. N° 19.

Barragán Muñoz, J. M., 2003. Medio ambiente y desarrollo en áreas litorales. Introducción a la planificación y gestión integradas. Servicio de Publicaciones Universidad de Cádiz. España. 306 p.

Granda, J., 2005. Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios" CEPAL. Chile.

Hermosilla C., 2006. Evaluación del Riesgo de Erosión en Playa Unión. Informe Final del Seminario Geografía de los Riesgos Naturales. Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. Trelew. 25 p. Inédito

Monti, A., 2000. Edades ¹⁴C y ciclicidad de la acreción en depósitos costeros elevados. Bahía Engaño, Chubut. Revista de la Asociación Geológica Argentina 55(4): 403-406.



Webgrafía

www.chubut.gov.ar –Portal del Gobierno de la Provincia del Chubut – Boletín Oficial

www.chubutalmundo.gov.ar - Ministerio de Comercio Exterior, Turismo e Inversiones de la Provincia del Chubut