

Santa Fe, primera ciudad-puerto de la Argentina



SANTA FE, PRIMERA CIUDAD-PUERTO DE LA ARGENTINA

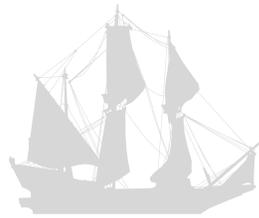
ARCHIVO GENERAL
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE



DIARIO
EL LITORAL
85 Años



Santa Fe,
primera
ciudad-puerto
de la
Argentina



Octubre de 2003

Archivo General de la Provincia
Bolsa de Comercio
Cámara de Diputados de la Provincia
Diario El Litoral
Ente Administrador del Puerto

“Santa Fe, primera ciudad-puerto de la Argentina”

© 2003 Bolsa de Comercio de Santa Fe, Argentina.

© de las imágenes de los respectivos autores/tenedores

Derechos reservados - Reproducción prohibida

Compilación, redacción y creación:

Archivo General de la Provincia de Santa Fe
Avenida Brigadier General Estanislao López 2792 - S3000DCJ Santa Fe - Argentina - sipar@ceride.gov.ar
Centro de Estudios y Servicios de la Bolsa de Comercio de Santa Fe
San Martín 2231 - S3000FRW Santa Fe - Argentina - ces@bcsf.com.ar

Diseño, ilustración y composición:

GRAMAestudio - <http://www.gramaestudio.com/>
Ituzaingó 1130 - S3000AMF Santa Fe - Argentina - info@gramaestudio.com

Edición digital:

cinexia.biz - <http://www.cinexia.biz/psf/>
Miami, FL - USA - quiz@cinexia.biz

Replicación:

Teltron SA
Av. Hipólito Yrigoyen 4111 - B1824 Lanús Oeste - Argentina - info@teltron.com.ar

Primera edición electrónica: Diciembre de 2003, 5.000 ejemplares.

Impreso en Argentina - Printed in Argentina



Este libro fue compuesto íntegramente en QuarkXPress® bajo Mac OSX®.
Se emplearon las fuentes Caslon®, Garamond®, News Gothic®, Woodtype Ornaments® y Zapf Dingbats®.
Las ilustraciones fueron procesadas mediante Adobe Illustrator®, Adobe Photoshop®, iView Media Pro® y Macromedia FreeHand®.

SANTA FE, PRIMERA CIUDAD-PUERTO DE LA ARGENTINA





Presentación

La grandeza de un destino se construye paso a paso.

Cuando se trata de una ciudad o una región, el proyecto reclama el esfuerzo de muchos.

La pervivencia cuatro veces secular de una ciudad-puerto se debe a una conjunción de factores geográficos, políticos y sociales.

En efecto, es una obra colectiva, sostenida en el tiempo por el engarce de voluntades que, a designio, han pasado el testimonio de generación en generación.

Sobre el cuerpo del producto histórico –físico y documental– se pueden estudiar hitos y marcas referenciales, ciclos de alta y baja actividad económica, procesos integradores del comercio colonial, medios de transporte por agua, cambios de status y función portuaria, prestaciones de cabotaje y ultramar, incidencias políticas e institucionales; en fin, fragmentos del devenir de una amplia región en el singular espacio de un punto de interconexión e intercambio.

La ciudad-puerto de Santa Fe, primera urbanización del Río de la Plata, no sólo se yergue como insoslayable referencia histórica para el país; es, también, una pieza de valor presente en el damero del Mercosur. Por esas vueltas del tiempo, su función en los albores del siglo XXI se aproxima notablemente a la que le cupo en los años augurales del siglo XVI.

En el decurso de los siglos ha sido puerto de registro y puerto preciso; puerto de la Colonia y puerto de la Confederación; puerto de primera con aduana de depósito, puerto de cabotaje y puerto de ultramar; puerto de la República Argentina y puerto del Mercado Común del Sur.

Factor decisivo en la vida de la ciudad y su región, inestimable herramienta para el desarrollo de la economía en todas sus facetas, el actual puerto de ultramar –que inició sus operaciones en enero de 1911– tiene una estrecha relación con la Bolsa de Comercio de Santa Fe y con el Club Comercial, entidad que la precedió en el tiempo y quedó absorbida por la actual denominación (Bolsa de Comercio de Santa Fe) cuando ambas instituciones se fusionaron en 1919.

El Club Comercial, fundado en 1884 y cuyo primer presidente fue el ex gobernador Ignacio Crespo, tuvo una participación relevante en la impulsión del proyecto del puerto de ultramar. Tanto es así que, en abril de 1899, convocó a una reunión popular en su sede con el objeto de “...dotar a esta ciudad de un puerto que a la vez que facilite las operaciones comerciales importe un paso más dado en el camino del progreso de esta parte de la República...”

En esa oportunidad, la asamblea designó dos comisiones promotoras de la iniciativa; una nacional, presidida por el doctor José Gálvez; la otra provincial, encabezada por el señor José Maciá, quien más adelante habría de ser el primer presidente de la Bolsa de Comercio de Santa Fe.

Transcurrido más de un siglo de estrecha vinculación entre la actividad portuaria y el quehacer de la Bolsa, que aglutina en su seno a la Cámara Arbitral de Cereales –con su laboratorio de excelencia–, el Centro de Corredores, Comisionistas y Consignatarios de Cereales y Oleaginosos, el Centro de Acopiadores de Cereales y Oleaginosos y la Cámara de Aceiteros, entre tantas otras, nuestra institución vuelve a bregar con decisión y convicción por una puesta al día del viejo puerto de Santa Fe.

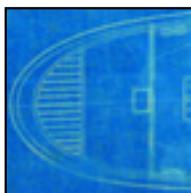
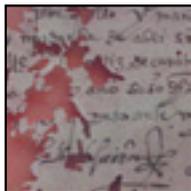
Las enormes transformaciones experimentadas en materia de transportes y comunicaciones; de estaciones portuarias, logística y sistemas de carga, obligan a reconvertir nuestra estación fluviomarítima a fin de que se incorpore como renovado eslabón a la cadena portuaria santafesina sobre las riberas del Paraná.

El puerto más antiguo del país tiene un nuevo papel que cumplir en el comercio subcontinental y, a partir de allí, en la trama mundial de intercambios por agua. De seguro lo hará. Entre tanto, es interesante e importante conocer el derrotero histórico de esta ciudad-puerto indisolublemente ligada a los orígenes de la argentinidad.

Por eso esta obra, este esfuerzo editorial que pudo llevarse adelante merced al inestimable trabajo del Archivo General de la Provincia de Santa Fe y el Centro de Estudios y Servicios de la Bolsa, con los auspicios del Ente Administrador Puerto de Santa Fe, la Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe y el Diario El Litoral en su 85° aniversario.

Dr. Gustavo José Vittori
Presidente
Bolsa de Comercio de Santa Fe

Prólogo



El Archivo General de la Provincia de Santa Fe se satisface de haber aceptado la propuesta de la Bolsa de Comercio de Santa Fe orientada a demostrar, a través de un trabajo conjunto e integral, que la ciudad-puerto de Santa Fe ha mantenido tal calidad desde su fundación hasta nuestros días. Y que es, por lo tanto, la más antigua formación urbano-portuaria activa en el espacio de la República Argentina.

Por consiguiente, el desafío era reunir toda la documentación disponible, así como las investigaciones éditas e inéditas que permitieran recorrer las diferentes etapas históricas del puerto, sus distintos emplazamientos y prestaciones, y las vicisitudes políticas y comerciales que hubo de afrontar.

A la vez, debían relevarse planos de la ciudad que la muestran en su progresión histórica y mapas que la refieren en la amplitud del subcontinente americano, a fin de complementar los textos que integran esta obra, concebida e impresa con altos estándares tecnológicos.

A estos reveladores elementos visuales se les sumaría la reproducción de gravitantes documentos originales, pinturas, ilustraciones y fotografías que ayudan a conocer, comprender y calibrar la importancia del puerto de Santa Fe.

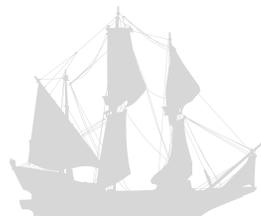
El texto, por su parte, se caracteriza por una cuidadosa compilación de material histórico hilado mediante aportes contemporáneos que le otorgan fluidez a la lectura. Como corresponde, cada capítulo registra las citas de los autores que echan luz sobre determinados momentos y temas.

Tratándose de un enfoque histórico basado principalmente en documentos, era necesario dejar hablar a las voces originarias, los registros directos, los vívidos testimonios de los protagonistas, los escritos de los investigadores, las constancias acumuladas en repositorios de Santa Fe, el país y el mundo.

Para atender estos objetivos, se contó con la colaboración del Archivo General de Indias, el British Museum, el Instituto Histórico Militar del Ejército de España, la Biblioteca da Ajuda de Lisboa, el Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, el Archivo General de la Nación, el Museo Histórico Nacional, el Ente Administrador del Puerto de Santa Fe, el Archivo de la Legislatura de la provincia de Santa Fe, el Museo Histórico Provincial Brigadier General Estanislao López, el Archivo General de la Provincia de Santa Fe y el Archivo de Imágenes del Diario El Litoral.

Concluida la tarea, ofrecemos con orgullo este logro en común con la Bolsa de Comercio de Santa Fe que, a no dudar, pone en valor un activo histórico del patrimonio nacional y sudamericano.

Ana María Cecchini de Dallo
Directora
Archivo General de la
Provincia de Santa Fe



Dictamen de la Junta Provincial de Estudios Históricos

Dictamen N° 3/03

Santa Fe de la Vera Cruz, 22 de septiembre de 2003.

Ref.: Provincia de Santa Fe. Archivo General de la Provincia y Bolsa de Comercio de Santa Fe, solicitando el aval científico de la Corporación para refrendar la tesis de ser SANTA FE LA PRIMERA CIUDAD PUERTO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA CON CONTINUIDAD HISTÓRICA.

VISTA:

La presentación del Archivo General de la Provincia y de la Bolsa de Comercio de Santa Fe, solicitando el aval científico de la Corporación para refrendar la tesis de ser Santa Fe la primera ciudad puerto de la República Argentina, con continuidad histórica, y

CONSIDERANDO:

Que dicha tesis implica demostrar que Santa Fe cumplió funciones de puerto antes de la fundación del de Buenos Aires en 1580, y que tales funciones se mantuvieron durante más de cuatrocientos años hasta el presente.

LA JUNTA PROVINCIAL DE ESTUDIOS HISTORICOS DE SANTA FE

DICTAMINA:

1° Que las precisas instrucciones impartidas por el Gobernador Martín Suárez de Toledo a Juan de Garay, mandaban establecer un puerto en la margen oriental del Río de la Plata para asegurar las comunicaciones con España.

2° Que la fundación de la ciudad de Santa Fe, el 15 de noviembre de 1573, significó que la ciudad cumpliera desde el principio funciones de puerto, coronando la idea de Juan de Garay de establecer como prioritaria la comunicación de Asunción con el Tucumán y el Perú, por sobre las instrucciones del Gobernador Martín Suárez de Toledo.

3° Que esta necesidad interpretada acabadamente por Garay no sólo respondía al propósito de los asunceños de romper su aislamiento, sino que también otorgaba a las poblaciones del Tucumán una salida fluvial para sus comunicaciones, incluso con España, principal objetivo de la corriente pobladora del Norte, demostrado por el casi simultáneo establecimiento del puerto de San Luis, en la boca del Carcarañá, de parte del fundador de Córdoba Don Jerónimo Luis de Cabrera, establecimiento que no prosperó y cuya función fue cubierta por Santa Fe.

4° Que el propósito de controlar esa salida, manifestado por la ciudad de Córdoba, dio lugar a un largo litigio que se prolongó por más de cien años.

5° Que está probado que Santa Fe actuó como puerto de partida y de arribo de diversas embarcaciones que llegaron de España o salieron hacia ella, como las que trajeron al Adelantado Ortiz de Zárate, o las que llevaron prisionero a su sobrino Zárate y Mendieta, entre otras, siempre con anterioridad a 1580.

6° Que está igualmente probado que el comercio entre Asunción y el Tucumán o Chile, se practicaba indefectiblemente por el puerto de Santa Fe, incluyendo en ello al tráfico yerbatero de las Misiones Jesuíticas, antes y después del traslado de la ciudad, dispuesto precisamente para facilitar esas comunicaciones.

7° Que la intensidad del tráfico portuario de Santa Fe movió a la Corona a disponer en 1662 que en Santa Fe se controlara el desplazamiento de los indios tripulantes de las embarcaciones paraguayas; en 1680 que se recaudara en Santa Fe el impuesto a la yerba creado para solventar la obra del fuerte de Buenos Aires, y en 1701 que en ella se controlara que los barcos cargaran un mínimo de diez arrobas de géneros de la Corona.

8° Que la disminución del tráfico portuario santafesino, producida entre 1720 y 1740, no implica falta de continuidad en su condición de puerto.

9° Que fundada en esa continuidad, la Corona dispuso en 1726 la creación de impuestos al tráfico paraguayo que se cobrarían en Santa Fe para solventar los gastos de defensa de la ciudad frente a los indios.

10° Que con el objeto de consolidar su posición portuaria Santa Fe logró de la Audiencia de Charcas en 1739 el privilegio de ser puerto preciso de las embarcaciones paraguayas, correntinas y misioneras, condición que ratificó la Corona en 1743.

11° Que la condición de puerto preciso le aseguró a Santa Fe un movimiento extraordinario de mercaderías entre 1740 y 1780, año en que el Virrey Vértiz la dejó sin efecto en forma provisoria.

12° Que la abolición del puerto preciso significó para Santa Fe una brusca caída de su movimiento portuario, pero nunca perdió su condición de puerto.

13° Que la guerra revolucionaria y las guerras civiles provocaron una menor actividad portuaria para Santa Fe, sin que ello significara el cierre de su puerto.

14° Que la política económica del gobernador Estanislao López reconocía como prioritario al tráfico portuario, asunto que incluyó entre sus reivindicaciones en todos los tratados firmados con otras provincias, logrando resultados especialmente notables después de la firma del Tratado del Cuadrilátero en 1822.

15° Que la misión Cullen dirigida en 1838 a mediar entre el Gobernador Rosas y los bloqueadores franceses, estuvo especialmente motivada por la brusca caída del comercio y del tráfico portuario de Santa Fe y el

grave impacto que esto produciría en las rentas fiscales y en la economía provincial, eminentemente ganadera y mercantil. En todo caso la disminución de su tráfico durante los dos bloqueos que se dieron en la época de Rosas es directamente proporcional a la sufrida por el puerto de Buenos Aires.

16° Que la actividad portuaria de Santa Fe durante el largo gobierno del General Pascual Echagüe (1842-1852) está plenamente probada y ha dado lugar a estudios específicos sobre el tema.

17° Que durante la segunda mitad del siglo XIX, el aumento de la actividad portuaria de Santa Fe estuvo directamente relacionado con el inusitado crecimiento experimentado por la provincia en materia económica y poblacional, siendo su puerto el sitio de ingreso de una importante cantidad de inmigrantes y salida de exportaciones de cereales.

18° Que durante el siglo XX el puerto de Santa Fe experimentó, desde su nuevo emplazamiento en la misma ciudad, un aumento importante de su movimiento, aun con los altibajos producidos durante las guerras mundiales y la crisis del 30, habiendo alcanzado en 1929 las cifras máximas de su historia en capacidad operativa (2.633.597 de toneladas en concepto de exportaciones, importaciones, removido, entrado y salido).

19° Que el movimiento portuario comenzó a declinar en las últimas décadas, sin que sufriera por ello una discontinuidad su condición de puerto, siendo un objetivo permanente de diversos gobiernos impulsar su reactivación en el marco del proyecto de la Hidrovía Paraguay-Paraná-Plata.

20° Que el Archivo General de la Provincia ha producido un amplio y documentado Informe que ha sido puesto a consideración de esta Junta Provincial de Estudios Históricos en el que se aportan más dilatadamente elementos probatorios de la tesis sustentada.

21° Que en virtud de todo lo expuesto corresponde avalar la tesis presentada por el Archivo General de la Provincia de Santa Fe y la Bolsa de Comercio de Santa Fe, considerando a la ciudad de Santa Fe, como PRIMER PUERTO DE LA REPUBLICA ARGENTINA CON CONTINUIDAD HISTORICA.

22° Regístrese, comuníquese y archívese.

Dr. Leo W. Hillar Puxeddú
Presidente

A.A.D.





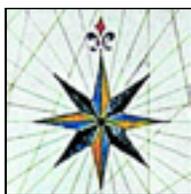
Santa Marta, Colombia, y Santa Fe, Argentina: puertos hermanos

El 19 de Julio de 2001, en la ciudad y puerto de Santa Marta, Colombia, en oportunidad de la clausura de la X Reunión de Puertos Latinoamericanos, el señor Herbert A. R. Norman, representante en dicho encuentro del Ente Administrador Puerto de Santa Fe, y el presidente del puerto de Santa Marta, señor Julián Palacio Salcedo, procedieron a declarar la HERMANDAD de ambos puertos con motivo de las similitudes que exhiben en orden a sus respectivas antigüedades, ya que **Santa Marta** fue fundada en el año 1525, constituyéndose en **el primer puerto de América del Sur**, en tanto que la ciudad y puerto de **Santa Fe** nació el 15 de Noviembre de 1573, constituyéndose en **el más remoto antecedente portuario de la República Argentina**.





Agradecimientos



Este libro no habría sido posible sin la generosa colaboración de instituciones y personas.

Por lo tanto agradecemos especialmente:

- la selección y compaginación de materiales realizadas por la Dirección del Archivo General de la Provincia de Santa Fe, con el aporte de Graciela Noemí González en lo concerniente al tipidiado, ordenamiento de las citas y demás aspectos de las referencias;
- al Centro de Estudios y Servicios de la Bolsa de Comercio de Santa Fe, por los trabajos de búsqueda y compilación de estadísticas e información general;
- al arquitecto Luis María Calvo, director del Museo Etnográfico y Colonial “Juan de Garay” de la ciudad de Santa Fe, por su asistencia permanente y el aporte de datos históricos y referencias documentales;
- a Carlos Greco, por habernos facilitado sin reservas los originales de Puerto de Santa Fe, su obra inédita;
- a la profesora Susana Squeff, por el cuidado puesto en la corrección del documento original;
- a la profesora Graciela Hornia, por su contribución iconográfica a través de postales coloreadas de comienzos del siglo 20 vinculadas con el puerto de Santa Fe;
- a don José Antonio Crespo-Francés y Valero, por su disposición para la búsqueda cartográfica en archivos de Madrid, España;
- a Mari Tévez, jefa del Archivo de Imágenes del diario El Litoral de Santa Fe, por sus tareas de apoyo logístico a la confección de este libro;
- a Luis Prámo, por el aporte de fotografías portuarias existentes en archivos de la ciudad de Buenos Aires;
- a los fotógrafos Amancio Alem, Luis Cetraro, Guillermo Di Salvatore, Néstor Gallegos, Freddy Heer (Buenos Aires), Dejair Mattos (Rio de Janeiro), Mercedes Pardo, Flavio Raina, Eduardo Salva, Alejandro Villar, José Gabriel Vittori y Leandro Vucharchuc, cuya pericia permitió la reproducción fiel de las imágenes documentales.



que se requiere. y Venir otros nabi
 onsa seguridad faltan de puerto y
 do de acuerdo a simjomo de fue el ay
 do puerto y pueblo en san salvador
 to Tomabril que es en el parana. P
 parte de mas combinese el Rey con
 blicar yregonar la onsa de oblacio
 ondo y pueblo con estandarte real
 La onsa de tronpetas La trombor. El
 que mas largamente Pla por un hi
 ene esta ciudad que paso ante mis m
 de contiene a q he mere fiero P qual
 Pa la onsa fundada. Ex oblacio n su d
 ciudad y de asento la gente. Pa de d
 Luis marquis. y de comenco Nova de
 y de lleria Un bergantin. grande y cinc



(I) NACE UN PUERTO

viene que en uno de los dichos puertos de San Gabriel, San Juan o San Salvador se asiente y funde un pueblo con numero hasta ochenta personas con las armas, defensa y pertrechos necesarios para la sustentacion y conservacion, como lo tengo platicado y consultado con los dichos oficiales reales de su majestad, por ser cosa tan conveniente y necesaria para el general remedio y socorro de estas dichas provincias, y tengo nombrado y declarado por capitán para la dicha poblacion a Juan de Garay, vecino de dicha ciudad, por la confianza que de su persona tengo y experiencia que tiene de las cosas de Indias, por haber muchos años y tiempo que reside en ellos, por la presente, en nombre de su majestad.”¹

Con esas palabras rituales otorgaba poder a un soldado vizcaíno con probados antecedentes y méritos en la conquista de América para que emprendiera la búsqueda de una solución económica y logística a la aislada población que luego se convertiría en Madre de Ciudades.

“Se acordo asi mismo se fuese a poblar y fundar de dicho puerto y pueblo en San Salvador o rio de San Juan o San Gabriel, que es en el Parana. Con estandarte real arbolado y tendido y a sonido de trompetas y a tambor y voz deregonero...

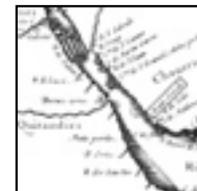
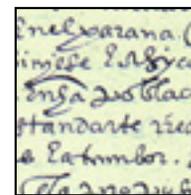
“Cual declare por Capitán y Justicia para la dicha jornada y población a Juan de Garay.

“Y se llevo un bergantín grande y cinco barcas y canoas sencillas hechas balsas y para servicio.

“(Para) Asentar y fundar el dicho puerto y pueblo, edificando iglesia, casa fuerte... todos los indios y generaciones a él comarcanas.

Estaba la ciudad edificada encima la barranca, sobre el río de tapias no muy alta, rodeada segura de la fuerza del gentío.

Martín del Barco Centenera
La Argentina, Canto 18



“Fue la ciudad de Santa Fe fundada por Garay en 1573, en el sitio que actualmente se conoce con el nombre de Cayastá, la primera ciudad urbanizada en el Río de la Plata y su trazado, ampliado en varias manzanas fue el que llevó el mismo Garay al fundar definitivamente la ciudad de Buenos Aires en 1580.”

Agustín Zapata Gollán
“La primera urbanización hispano americana en el Río de la Plata, Santa Fe”, Latin American Studies Associaton, Houston, 1977.

✱ **La ciudad de Asunción**, fundada en 1545, sobrevivía a duras penas en la gran soledad del cono meridional de América del Sur. La exuberante selva del Chaco paraguayo dificultaba en extremo sus comunicaciones con el Virreinato del Perú. Entonces, la mirada de los asunceños se posaría en el ancho camino natural que el río ofrecía a su vera. A partir de él comenzaría a construirse la trama ocupacional de las tierras situadas entre ese fuerte exánime, al norte, y el estuario del Plata, al sur. En cumplimiento del boceto operativo que las necesidades urgían, se pondrían en marcha acciones que, con el correr de las jornadas, tomarían la consistencia de un verdadero plan estratégico. En 1573 proclamaba Martín Suárez de Toledo, Teniente de Gobernador de Asunción:

“Y porque al servicio de Dios, nuestro señor, y de su majestad con-

“(La) fundacion, conservacion y sustentacion de dicho puerto y pueblo (para)... , escala y amparo de los navíos y armadas que vinieren de los reinos de España y de la costa del Brasil y de otra cualesquier partes y lugares en socorro y favor de esta dicha ciudad (Asunción).

“... viernes tres días del mes de abril del año del nacimiento de nuestro salvador Jesucristo de mil quinientos y setenta y tres años.”²

La armada que bajara por el Paraná al mando de Juan de Garay, se reunió con el grupo que avanzaba por tierra, en julio de 1573 tras ingresar al río San Javier, y a sus orillas levantó campamento provisorio para reconocer el terreno y empadronar a los aborígenes. En su recorrido, Garay eligió para establecerse un sitio ubicado en tierras de Calchines y Mocoretaes; y allí fundó y asentó y nombró a la ciudad y puerto de Santa Fe el 15 de noviembre de 1573.

Abrir puertas: fijar puerto. Ése era el mandato que le había dado Martín Suárez de Toledo en nombre de los habitantes y las necesidades de Asunción y que Juan de Garay llevó a cabo con sus ochenta hombres, entre mancebos y españoles.

Ese fue el comienzo de un desarrollo urbano y portuario que, con ciclos altos y bajos, llega hasta nuestros días y es parte constitutiva e inescindible de la historia de la Argentina y de América del Sur.

“Por virtud de los poderes de Martín Suárez de Toledo, teniente de gobernador que al presente reside en la ciudad de Asunción, digo que, en el dicho nombre y forma que dicho tengo, fundo y asiento y nom-



bro esta ciudad de Santa Fe. Por parecerme que en ella hay las partes y cosas que conviene para la perpetuación de la dicha ciudad, de aguas y leña y pastos, pesquería y cazas y tierras...

“Y de su majestad mas convenga. noviembre 15, 1573”³

Y desde ese 15 de noviembre de 1573, sin interrupciones –pese a cambios de ubicación física, volúmenes operativos y una trasmuta urbana–, el puerto de la ciudad de Santa Fe habría de prestar servicios al comercio y a las comunicaciones en el amplio hinterland del Río de la Plata.

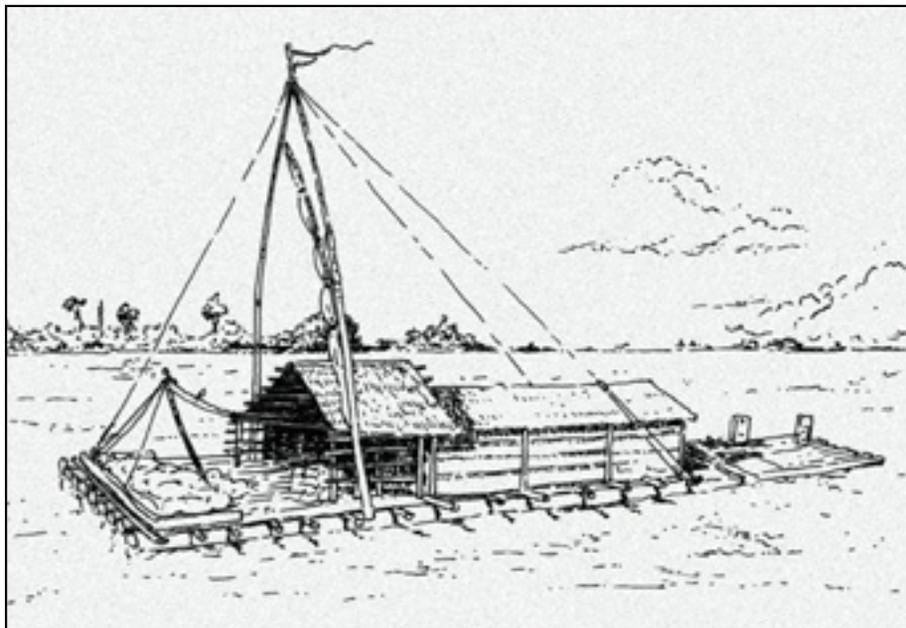
El comercio que se desplegaría desde Santa Fe tendría como destino el interior del territorio sudamericano y excepcionalmente el exterior.

Así lo sostiene una Información que se levantara para Juan Torres de Vera y Aragón en Santa Fe el 24 de enero de 1583. Dice el texto:

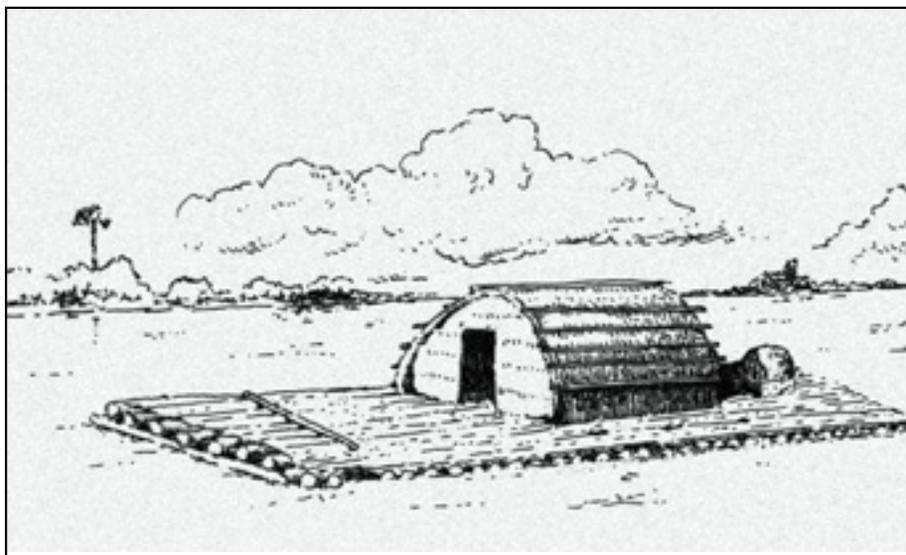
El río San Salvador y la isla San Gabriel, referidos en el mandamiento de Suárez de Toledo.

CAPÍTULO I - Nace un puerto

Gran balsa. Recreación del dibujo que ilustra el libro de Ramón Cárcano "Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina".



Balsa con una cabaña para guardar artículos y hospedar viajeros. De dimensiones variables, fue el sistema de transporte más empleado en el Río de la Plata.



En la página 29:

Fragmento del Acta Fundacional de la ciudad de Santa Fe.

*“Al fin Santa Fe, tiempo gastando,
se llega, do poco antes los vecinos,
salieron a nosotros navegando...”*

“Que por la mar ha ido y venido navío a San Vicente dos veces después que este pueblo de Santa Fe se pobló...”⁴

El mismo Juan de Garay afirmaba en 1583 que:

“...después de fundadas Santa Fe y Buenos Aires, entraron y salieron mercaderes con carretas y caballos en estos nuevos pueblos, casi diariamente, desde el Tucumán, acaeciendo que iba y venía un hombre solo y un indio, con las carretas en estos viajes; – y que en cuanto a la mar, habían ido y vuelto dos navíos desde Santa Fe a San Vicente dos veces, después de fundada Santa Fe, y posteriormente, fundada Buenos Aires, se remitió a España una carabela, dando cuenta de los sucesos de esta tierra.”⁵

“El comercio pues, se abre con la primera fundación de pueblos, y a Santa Fe le correspondieron las prerrogativas de esta iniciativa comercial, por anterioridad de población a Buenos Aires”⁶. En estos términos asevera el notable historiador Manuel María Cervera la prelación portuaria de la ciudad de Santa Fe.

A su turno, otro autor de nota, el doctor Agustín Zapata Gollán, manifiesta: “Santa Fe se fundó de acuerdo con un plan estratégico y económico. Fue desde sus primeros días, un fortín y una posta. Fue la clave de la conquista del Río de la Plata y el descanso abrigado en el camino a Buenos Aires y al Perú desde Asunción.” Y más adelante agrega: “...al aumentar las mercaderías del Paraguay en el puerto de Santa Fe, nació y se desarrolló una nueva industria: la construcción de carretas”⁷.

En los años inmediatos a la fundación, el fraile Martín del Barco Centenera visitó Santa Fe como parte del viaje circular que iniciara en Lograsán (España). Su mayor gloria surgiría del poema compuesto con vivencias correspondientes al Río de la Plata y del sino anticipatorio del título que le diera a fines del siglo XVI: “La Argentina”, nombre que andando el tiempo habría de identificar a nuestro país. Expresa Centenera en una parte de su poema:

*Al fin Santa Fe, tiempo gastando,
se llega, do poco antes los vecinos,
salieron a nosotros navegando...”*⁸

En la página 31:

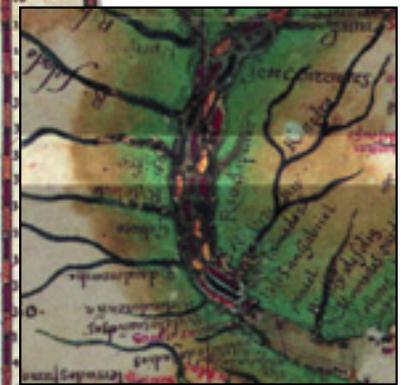
Carta que integra el libro de rutas conocido como Portulano da Ajuda. Describe la costa oriental de América del Sur, desde Pernambuco hasta el Estrecho de Magallanes. Se atribuye al cartógrafo portugués Luis Teixeira, quien recorrió en barco las costas del Brasil hacia 1573. El mapa, que fue realizado alrededor de 1590, muestra el Río de la Plata y en su margen derecha, en forma invertida, aparecen los topónimos de Buenos Aires, el río Carcarañá, Gaboto (restos de Sancti Spiritus), el río Salado, Santa Fe –escrita con la grafía de la época (S. Fee), en el detalle ampliado–, el río Bermejo y el río Paraguay. Conservado en la Biblioteca da Ajuda, Lisboa, Portugal, es una de las más antiguas referencias cartográficas de la ciudad fundada pocos años antes por Juan de Garay.

En esta página, derecha:

Parte del predio en el que el doctor Agustín Zapata Gollán iniciara la exhumación de las ruinas de la primitiva ciudad de Santa Fe.



SANTA FE, PRIMERA CIUDAD-PUERTO DE LA ARGENTINA

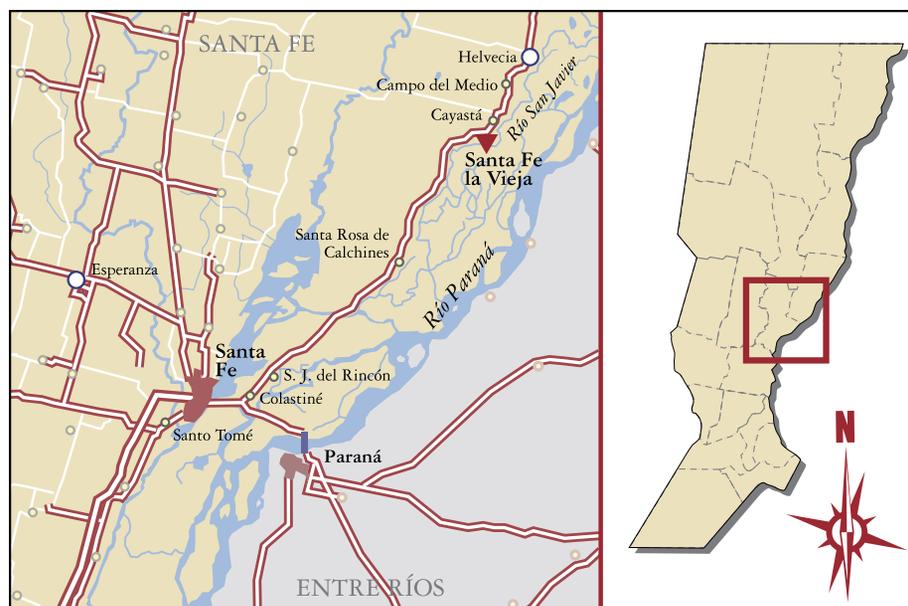


CAPÍTULO I - Nace un puerto

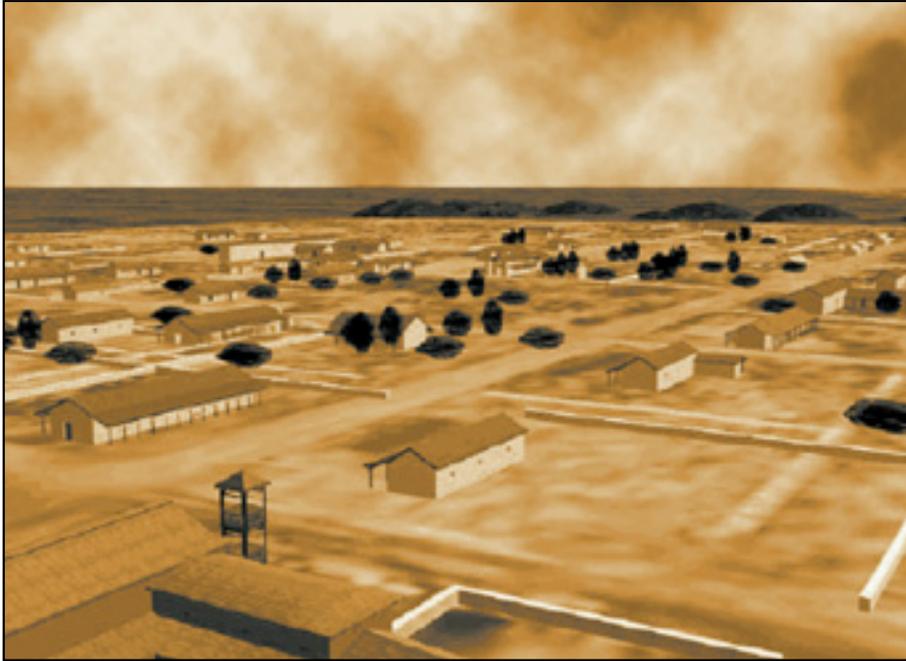
Los restos de Santa Fe La Vieja, junto al río San Javier. En la aerofotografía puede advertirse que una parte del ejido original ha sido ocupada por el río al desplazarse su curso durante los siglos posteriores al traslado.



Ubicación de las ruinas respecto al emplazamiento de la actual ciudad de Santa Fe (a la derecha, mapa de la provincia).



SANTA FE, PRIMERA CIUDAD - PUERTO DE LA ARGENTINA



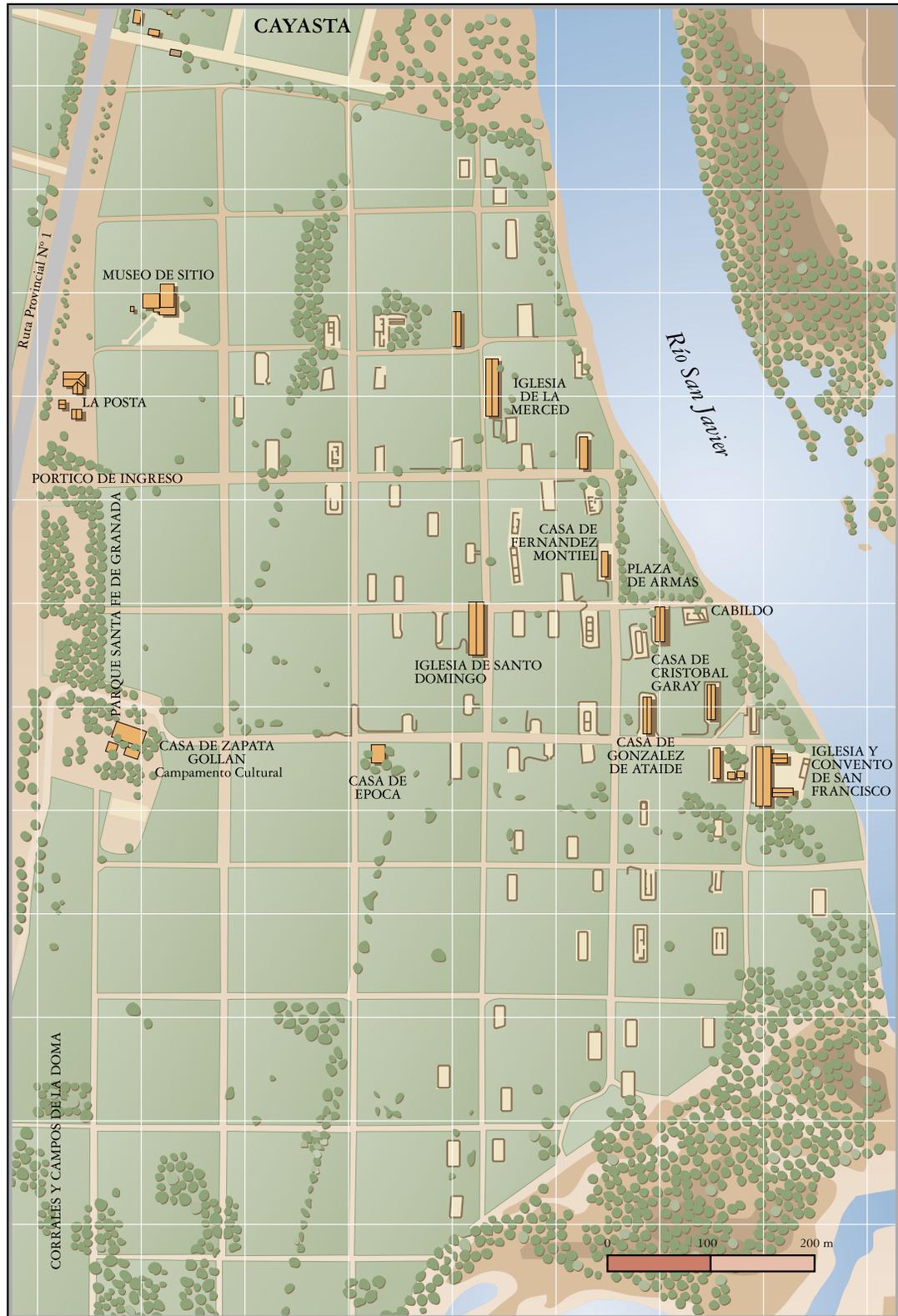
Maqueta electrónica de la urbanización original –situada unos 80 kilómetros al norte de la ciudad actual, en las cercanías de la localidad de Cayastá–, reconstrucción llevada a cabo por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional del Litoral.

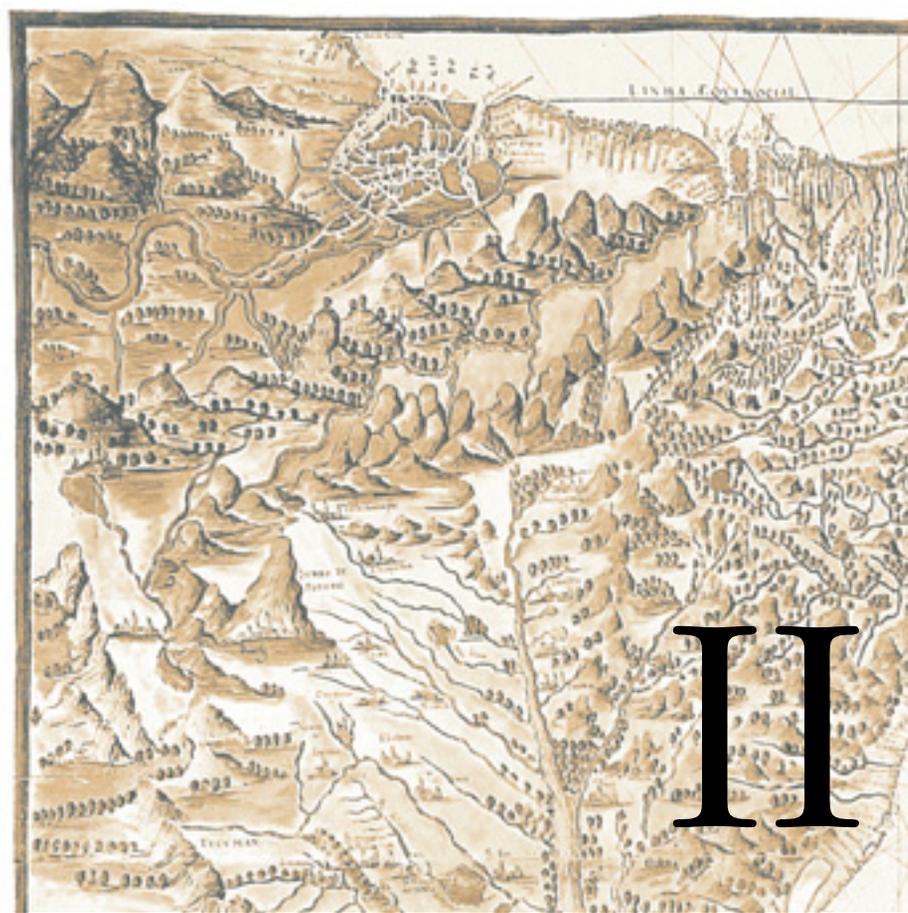
Planta Urbana de Santa Fe la Vieja, maqueta realizada por Ángel Werlen y Juan Francisco Bartolini a iniciativa de la Asociación de Amigos de Santa Fe la Vieja, con el soporte técnico de una comisión interdisciplinaria y los aportes económicos de la Fundación Rafael del Pino (España).



CAPÍTULO I - Nace un puerto

Plano del Parque Histórico Ruinas de Santa Fe, la Vieja, situada en el corredor turístico Camino de la Costa, a la vera de la ruta provincial N° 1 y junto al río San Javier.







(II) EN EL SIGLO XVII

✱ **En un recodo** formado por el río que Garay llamó de los Quiloazas se levantó la primera ciudad-puerto de la Argentina.

A ella llegaban jangadas “grosero resultado de muchos troncos unidos”; “balsas o itupá que eran embarcaciones compuestas de dos o tres canoas separadas y paralelas, unidas por un zarzo sobre el cual se pone la carga; piraguas, cajón o batea honda rectangular y si al cajón se le pone proa lo llaman garandumba o itapás. Las hacen hasta de 26 varas de longitud... las cubren con una bóveda cilíndrica de cueros y a veces con un tejadillo de paja. Navegan con la pausa que se deja entender y para suplir la falta de timón ponen muchos remos en la popa y bogan de costado y otros ponen en las bordas para ayudar a la corriente. Cuando llegan a Buenos Aires se deshacen y vende la tablazón recogiendo los clavos para hacer otras,

porque no es posible conducir las río arriba.”⁹

“Son embarcaciones que transportan mucha carga, necesitan menos agua que los barcos y son fáciles y no costosas de construir.”¹⁰

Según el Padre José Cardiel:

“Las balsas constituían el sistema de embarcación más comúnmente empleado en el Río de la Plata, por su capacidad para recibir la carga y la seguridad que ofrecían en la navegación. Se componían de una porción de maderos fuertemente unidos por travesaños y ligaduras, presentando su conjunto una superficie plana y rasa, que se mantenía a flor de agua, con peso bastante para no ser desviada por la corriente. Formado su piso de fuertes cañizos o tablados, se construían sobre él una o más cabañas, destinadas a guardar los artículos de transporte y hospedar a viajeros y tripulantes... Sus dimensiones eran muy variables. Dependían del objeto a que se aplicaban y de la magnitud del medio en que debían prestar sus servicios.” Y agrega: “Usábase otro tipo de balsa, de construcción muy distinta, pero que se designaba con el mismo nombre. Eran unas embarcaciones formadas de dos canoas, entre dos pequeños esquifes de una sola pieza, excavadas en un tronco de árbol, los cuales se unen, colocando en el medio, sobre el plano de cañas, una casita o cabaña hecha de esteras cubierta con paja o cuero, en la cual cabe una pequeña cama, y algunas cosas necesarias para el viajero.”¹¹

En rigor, añade el citado autor en otro tramo de su obra, “...las embarcaciones o sistemas de flotación indígena no fueron modificados sustancialmente por la civilización de la conquista. Se introdujeron las naves

Navegan con la pausa que se deja entender y para suplir la falta de timón ponen muchos remos en la popa y bogan de costado y otros ponen en las bordas para ayudar a la corriente.



En 1640 se estableció que el puerto de Santa Fe fuera escala obligada de los que bajaban de Asunción para vigilar la tripulación indígena y su retorno a los pueblos de origen.

perfeccionadas de la época, pero se conservaron los tipos primitivos, sin duda por encontrarlos apropiados a la clase de materiales empleados en su construcción, las circunstancias del clima, las condiciones de la navegación y las necesidades de la colonia. Con mayores elementos de trabajo, ampliáronse sus dimensiones, mejoróse un poco su fábrica, y se sirvieron de variedades como la balsa y la jangada, muy poco distantes de la edad precolombiana.”¹²

Entre los muchos medios de navegación que llegaron a Santa Fe vale recordar el barco “San Antonio del Calvario” del Capitán Rafael de Caravallo; la que llegó en 1655, “San Francisco Xavier” cuyo dueño fue Luis Barbosa y la barca “Limpia Concepción” del capitán Juan Díaz Barbosa, dueño y maestre; la balsa de Antón de Espíndola de la Provincia del Paraguay; otra del maestre de campo Manuel Cabral, una similar del Paraguay de Domingo de Aguirre; la barca de “Nuestra Señora de la Asunción”; todas cargaban yerba, tabaco, azúcar, miel, algodón, vino, aguardientes y mulas.¹³

En 1640 se estableció que el puerto de Santa Fe fuera escala obligada de los que bajaban de Asunción para vigilar la tripulación indígena y su retorno a los pueblos de origen. Fue posiblemente el incremento notado en el intercambio fluvial uno de los factores que decidió el traslado de la ciudad a la búsqueda de un sitio más apropiado para que se pudiera aprovechar mejor el puerto.

Respecto de la citada medida, que hacía de Santa Fe un puerto de registro obligatorio, constituye un antecedente del futuro puerto preciso, aunque fundado en motivos diferentes –la necesidad de que los indios volvieran a las misiones–. Vale decir sobre el punto que, si bien no se exigía ningún impuesto, el sólo efecto de la descarga de la mercadería tenía una consecuencia beneficiosa para la economía de la ciudad.

Ejemplos de la mercadería que se comercializaba en nuestra ciudad surgen de la lista de bienes bajo custodia del Depositario General Alonso Delgadillo y Atienza para su remate¹⁴:

En la página 39:

Plano de João Teixeira de Albernaz, de 1620, reproducido en el libro “Que dá razão do Estado de Brasil”, atribuido a Diogo de Campos Moreno, manuscrito del siglo XVII conservado en el Insituto Histórico e Geográfico Brasileiro. El mapa muestra la costa oriental de América del Sur, desde el Cabo do Norte, Brasil, hasta la Isla de Ramírez, sobre el pasaje de Drake. Pese a notorios errores geográficos –Santa Fe, la Vieja aparece ubicada en las proximidades de la laguna de Mar Chiquita (antiguamente denominada “de los Porongos”)–, la colorida cartografía permite observar los obstáculos insalvables para la comunicación entre Asunción del Paraguay y Chuquisaca, en el Alto Perú. Ese fue, precisamente, uno de los principales motivos que impulsaron la fundación de Santa Fe como estación de intercambio para el comercio entre las ciudades antes citadas. En el mapa se ve con claridad la diagonal, eslabonada de ciudades, que, desde Santa Fe, atraviesa el Tucumán y llega hasta la actual Bolivia.

Mercadería		Precio		Comprador
Género	Cantidad	Peso Bruto	Peso neto Unitario	Total
BREA	3 cajones	22@ 21 l 16 @ 15 l	5 \$ / @	Antonio Fernández
ACITRON	2 cajones	3 @ 10 l 1 @ 10 l	9 \$ / @	Antonio Fernández
PAPEL DE FRANCIA	28 resmas en 28 fardos		8 \$ / resma	D. Antonio de Godoy
YERBA	2 cacuiis		4 \$ c/u	Bernardo Gayoso
CAJA forrada con candado	1		9 \$	Tomás Gayoso
HILO	20 madejas		4 reales c/u	Cap. Juan de Ávila de Salazar
AGUJAS DE ACERO	200		6 \$	D. Francisco Martínez del Monje
YERBA “de avería muy mojada”	4 sacos	19 @ 20 l	20 reales c/arroba	49 \$ Cap. Juan Ávila de Salazar
HIERRO		12@ 22 l	14 \$ c/quintal	Cap. Juan Domínguez Pereyro
AZÚCAR	2 panes	4 @ 9 l 10 \$ / @		43 \$ Gral. Diego de Vega y Frías
TABACO	48 sacos 4 sacos	1 @ 17 l		5 \$ 7 r D. Antonio de Godoy

S: Fee, la primera urbanización, en un detalle del mapa de João Teixeira de Albarnaz –aproximadamente al doble de la reproducción original–. Los emplazamientos urbanos se muestran subrayados mediante conjuntos edilicios, incluido el fuerte de Gaboto o Sancti Spiritus, destruido por los indios un siglo antes.



La posición ventajosa de Santa Fe como enclave de intercambio y de paso controlado fue comprendida por los “beneméritos” identificándola con el tesoro que podía enriquecerlos. Este fue sin duda el impulso que decidió el traslado. En forma favorable se desarrolló un proceso en el cual algunas “familias notables se embarcaban... en los circuitos mercantiles abriendo... las puertas hacia nuevas posibilidades económicas a través de... diversificación de actividades...”



Virgen de la Barca. Imagen de bulto de la Limpia Concepción realizada en el siglo XVII, último vestigio de una embarcación que perteneciera al capitán Juan Díaz Barbosa.

Estos hermanos, Antonio, Pedro y Martín Vera Mujica, transformaron una herencia no demasiado importante –ganado y esclavos–, en la base de un ciclo expansivo de actividades en el período que siguió al traslado urbano.

La posición ventajosa de Santa Fe como enclave de intercambio y de paso controlado fue comprendida por los “beneméritos” identificándola con el tesoro que podía enriquecerlos. Este fue sin duda el impulso que decidió el traslado. En forma favorable se desarrolló un proceso en el cual algunas “familias notables se embarcaban... en los circuitos mercantiles abriendo... las puertas hacia nuevas posibilidades económicas a través de... diversificación de actividades...”¹⁵

“Quizás el caso más paradigmático sea el de los Vera Mujica.” Estos hermanos, Antonio, Pedro y Martín, transformaron una herencia no demasiado importante –ganado y esclavos–, en la base de un ciclo expansivo de actividades en el período que siguió al traslado urbano. Con mayores recursos económicos y un correlativo reconocimiento social y político, reflejan un reposicionamiento de las fuerzas. Los Vera sumaron a la producción ganadera, las mercancías de Castilla y la yerba del Paraguay. “Los tres hermanos ocupan posiciones en el espacio de circulación interregional (Potosí, Buenos Aires, Santa Fe)”¹⁶.

El puerto se desplegaba en todo el borde este de la ciudad, adosado a la margen derecha del curso de agua que muchos conocían como “el río que pasa por Santa Fe”, luego condensado en el toponímico “Río Santa Fe”¹⁷.

La ciudad vivía intensamente su vinculación con el río. Las embarcaciones, propulsadas a vela o remo –lanchas, champanes, falúas, serenés y balandras¹⁸, entraban a la ciudad por el arroyo El Negro y otros cursos fluviales–.

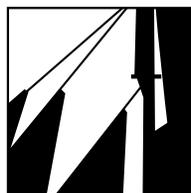
Los 800 m. de puerto natural entre la Bajada de Núñez y la actual calle Mendoza, convertían en puerto a cada una de las calles que en sentido oeste-este atravesaban la ciudad. La primera bajada –la “menos abrigada”–, se reservaba para puerto en tiempos de inundación¹⁹. La segunda o puerto de las barcazas, en la calle del Cabildo al este (actual 3 de Febrero) es la que en 1772 se propuso como sitio de descarga para la tarea de control del puerto preciso²⁰. Así, en 1777, el Cabildo dispuso que las embarcaciones atracaran “en su antiguo amarradero”, que ha sido enfrente de esta plaza, al este²¹.

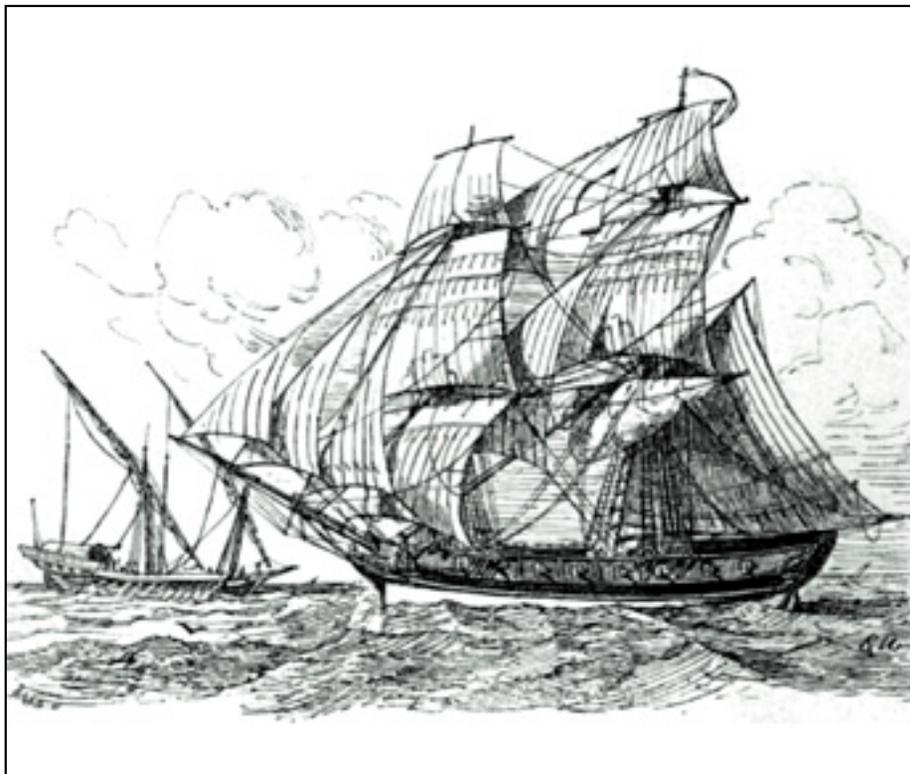
En 1784, entre tanto, el Cabildo santafesino ordenó la apertura de una calle detrás de los Jesuitas –hoy 25 de Mayo– en el lugar “que ocupan las Temporalidades y el Oficio de Misiones” y dispuso “limpiar los dos puertos, llamados de Zarva*, donde se han formado dos zanjones con agua de lluvia, impidiendo el paso de los carruajes”²². ❀

AS

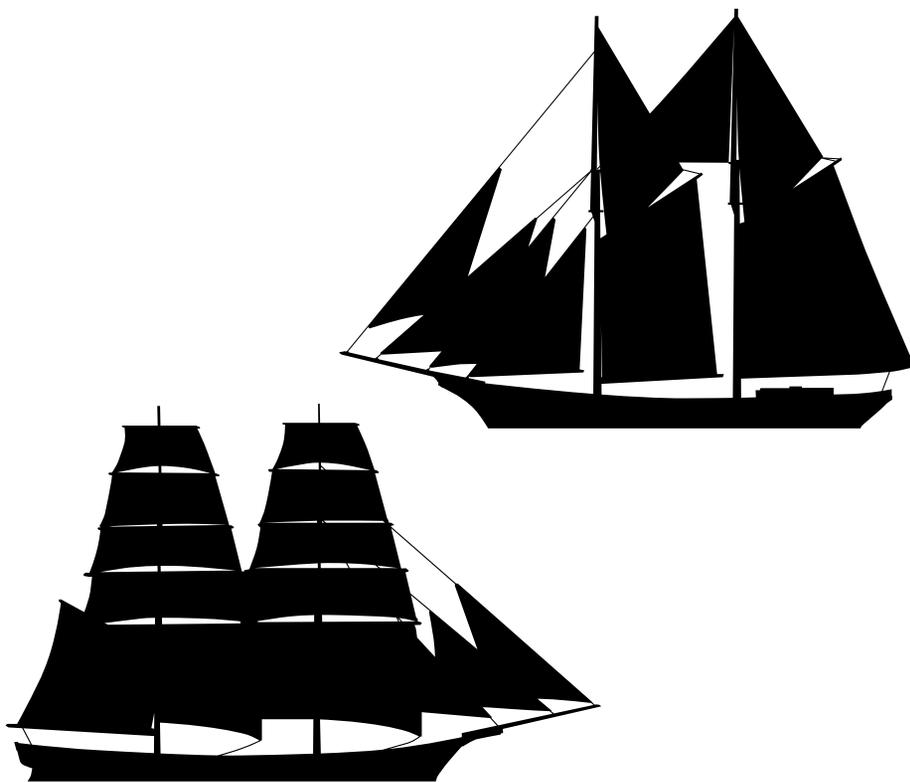
En el centro de la página:

Marca de ganado que identificaba al “Maestre de Campo Antonio Vera Muxica” (tal como lo consigna la grafía antigua).



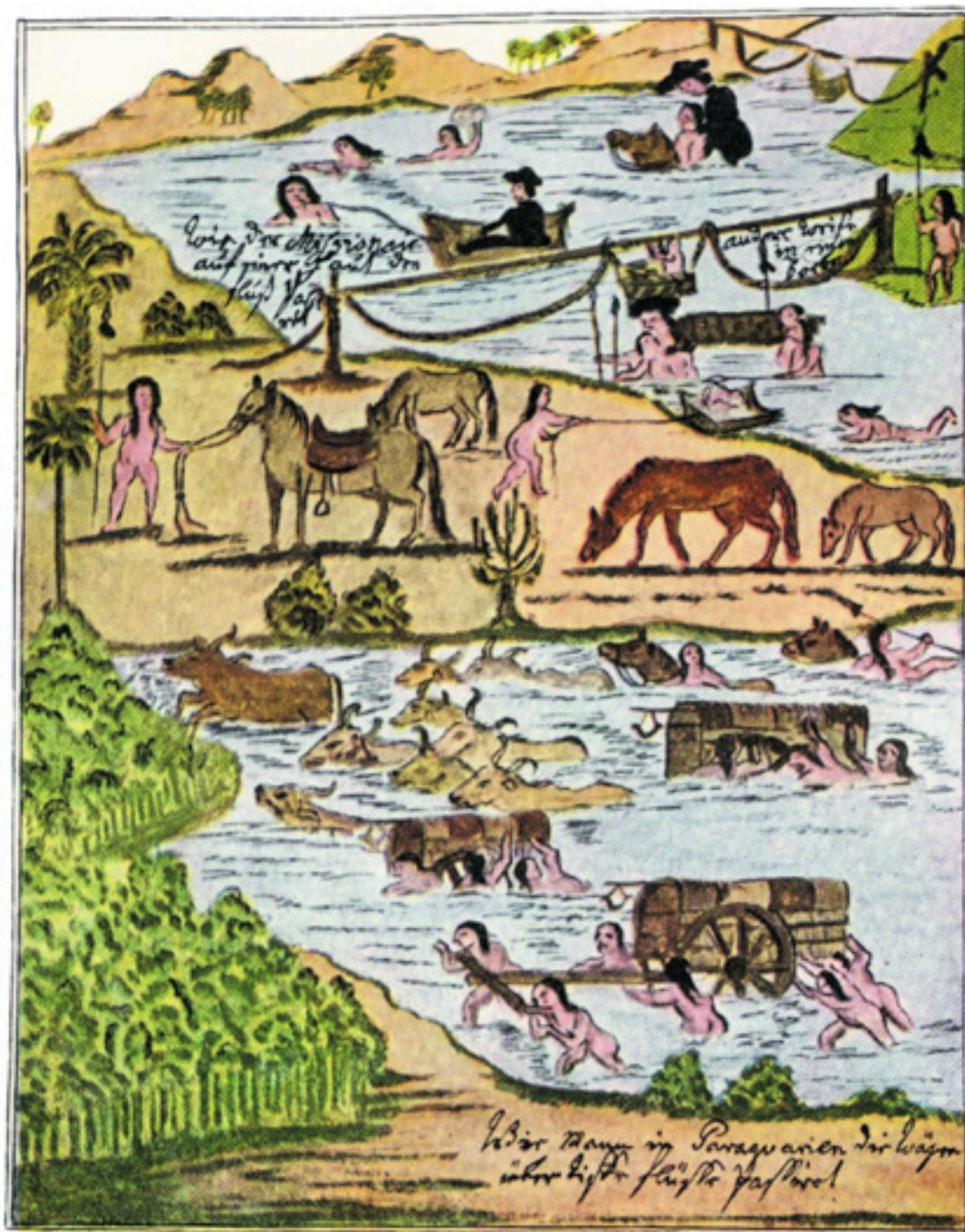


Bergantines de los siglos XVII (atrás, a la izquierda) y XVIII (en primer plano). Ilustración de Rafael Monleón para el libro “Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina”,



Perfiles de Goleta y Bergantín del s. XVIII (arriba y abajo, respectivamente), denominaciones que se derivan de los tipos de aparejos náuticos empleados en ambos barcos de “doble palo”: dos mástiles de tres piezas, uno de proa y otro de popa, cada uno compuesto de un palo macho (mástil inferior), un mastelero (mástil medio) y un mastelero de sobre juanete (mástil superior). La goleta poseía dos velas trapezoidales (cangrejas mayores), coronadas por sendas triangulares (velas latinas); al medio se disponía una latina en aparejo de estay; en la proa nacían los cuatro foques (petifoque, foque, fofoque y contrafoque). El bergantín, en cambio, cargaba velas cuadradas (sobrejuanete, juanete alto, juanete bajo, gavia alta y gavia baja) sobre ambos palos, con una cangreja de popa y tres foques a proa.

Diversos medios de transporte empleados durante los tiempos de la colonia, según una ilustración del jesuita Florián Paucke (s. XVIII). La imagen muestra, en primer plano, el cruce de un río con carretas tiradas por indios y bueyes. Más atrás, misioneros ignacianos, auxiliados por mocovíes, cruzan el curso de agua en una "pelota" de cuero y en el anca de un caballo. Dividiendo ambos planos, se advierte un mecanismo de tipo "funicular" que permite unir ambas orillas con una balsa de carga.





(III) PUERTO PRECISO, ESCALA OBLIGADA

✱ **El puerto de Santa Fe** siempre tuvo problemas de competencia con los puertos fluviales localizados más al sur.

Buenos Aires será quien cuestione su “privilegio” de escala obligada para los productos provenientes de Asunción y de las misiones de guaraníes.

La ciudad de Santa Fe fue puerto efectivo del Paraguay desde su fundación hasta que, entre 1720 y 1730, comenzó la transferencia del tráfico al puerto de Las Conchas.

Hasta principios del siglo XVIII los paraguayos concurrían naturalmente a Santa Fe y también acudían a ella los de Tucumán, Cuyo y Alto Perú. Por eso Salazar proponía en 1664 que la aduana para el cobro de impuestos a la yerba se instalara en Santa Fe. Era, sin duda, el principal nodo

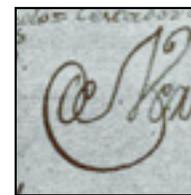
de transferencia de cargas para una vasta geografía. Allí, los productos transportados por embarcaciones que procedían de Asunción, al norte; y Buenos Aires, al sur, trasbordaban a los medios terrestres de entonces, alimentando los circuitos comerciales con el oeste (Córdoba, Chile) y el noroeste, incluido el Alto Perú. Arrias de mulas y grandes carretas traccionadas por bueyes recorrían penosamente los caminos y huellas de la colonia llevando y trayendo mercancías. Desde el río a la montaña y viceversa, los hilos del comercio tejían su red de comunicaciones. Y Santa Fe, punto de intercambio, era el lugar adecuado para una correcta recaudación. Así lo entendía la Corona.

No obstante, esa función que por un lado comportaba un “privilegio”, generaba por el otro su agria contracara. Como todo centro de tributación, levantaba críticas y producía resistencias. Todavía en 1714, en sus pertinaces protestas contra la permanencia del impuesto de sisa, los paraguayos calificaban a Santa Fe como “garganta” de su comercio.

“Ninguna de las disposiciones posteriores a la Real Provisión de 1739 sobre la obligatoriedad de descargar toda la carga en Santa Fe, la de practicar su conducción a Buenos Aires por tierra, o la prohibición del paso de barcos aún vacíos, aparecen aquí²³.

“La oposición a la sisa fue generalizada. Asunción, Santa Fe, los Jesuitas, los gobernadores del Paraguay, del Tucumán y de Buenos Aires, hasta el propio Duque de la Plata, virrey del Perú expresaron sus quejas. Pero todas estaban dirigidas contra los impuestos creados, ninguna contra la instalación de la ‘aduanas’ en Santa Fe. Los primeros en beneficiarse fueron los jesuitas al ser

“Para eso lograron en 1739 que se declarara a su puerto como ‘preciso’, adquiriendo de esta forma el monopolio del tráfico paraguayo.”



“Para ese año porteños y paraguayos debieron acatar lo resuelto por la Audiencia de Charcas atendiendo a los recursos santafesinos y a partir de allí se inicia la etapa del puerto preciso.”

eximidos de la sisa a la yerba de sus indios doctrineros. Finalmente fue suprimido el impuesto en 1685.²⁴

“Para eso lograron en 1739 que se declarara a su puerto como ‘preciso’, adquiriendo de esta forma el monopolio del tráfico paraguayo.²⁵

“Esa concurrencia natural dio lugar a varias disposiciones reales vinculadas a diversos aspectos del tráfico mercantil. Así se tomaron medidas para el control de los indios tripulantes de las barcas paraguayas, como la señalada del 30 de diciembre de 1662. Así se crearon impuestos al comercio de la yerba que, lógicamente, debía cobrarse en Santa Fe, como fue el caso de la sisa de 1680. Y así se dispuso que en Santa Fe se depositaran y subastaran los géneros de la Real Hacienda y por Real Cédula de 1701, que en ella se controlara que

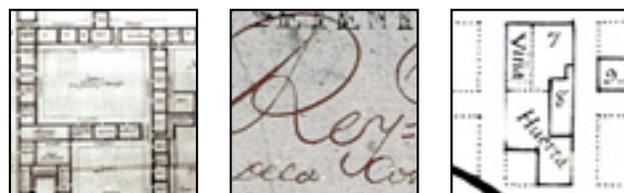
todos los barcos cargaran un mínimo de diez arrobas de tales géneros de la Corona. La intención de tales medidas no era la de instaurar la obligatoriedad del arribo al puerto de Santa Fe, sino que aprovechando su tráfico activo se creaban en éste mecanismos de control sobre diversos asuntos.²⁶

“Para ese año porteños y paraguayos debieron acatar lo resuelto por la Audiencia de Charcas atendiendo a los recursos santafesinos y a partir de allí se inicia la etapa del puerto preciso. Esto implicaba la obligatoriedad de la concurrencia de la totalidad de los barcos paraguayos y la descarga de los productos en Santa Fe desde donde solamente podían continuar viaje a Buenos Aires si eran transportados por tierra.²⁷

La Real Cédula del 26 de febrero de 1680 ordena:

En la página 49:

Real Cédula de declaración de puerto preciso de 1739.



N.º 145 ^{de} reales.

SELLO SEGUNDO, SEIS REALES, AÑOS DE MIL SETECIENTOS Y SETENTA Y DOS, Y SETENTA Y TRES.

1743

do. hay otras

Re. de Juan José de la Cruz y Arce, Apoderado de la Ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz en la Provincia del Rio de la Plata; ha presentado el informe, y autos que mi Real Audiencia de ay el vicario de Santo Domingo para que confirmase la sentencia que dio en favor, de la Compañía de Comercio de la Ciudad de Santa Fe para los Buques que navegan el Rio Parana de que resulto el restituirle al antiguo Comercio, sin violencia ser pose. en que se hallara antes de ser justificada determinacion sobre el castigo en que se tiene con- siderada la Compañia que padere con lo Interdicho de Comercio, y de que resulto una gran pérdida, con su consecuen- cia venida tan lamentable que para evitarlo se resuelve por imperpetuo de



53

Martin de Texales, con el comercio de
 esta Ciudad de Buena Vista, con la dion
 de Avila, y Puerto Preciso, impuesto a los Bar-
 cos, que vienen del Torcauay, Por el cargo de
 del Excmo q. presento Dho Texales, que se halla
 a fejas ciento quatro contra nombró para de
 Jim. de los Pleytos, y Especialm^{te} el Excmo, a
 Dho Texales, de la Alta Procurador del numero: Y por deca-
 to de seis de Mayo, ultimo pasado, proveído por el
 Sr. Gov. y Cap. Gen. de esta Prov. con pases
 de la corte, se mandó que se entendiesen las dili-
 gencias q. se hiziesen en esta causa, con el nominado
 Dho Texales de lo mandado en el decreto anexo, de
 fecha de la Parte de la presente, en Buena Vista
 a diez y seis de Noviembre, de mill seiscientos y setenta,
 y dos: Pablo Deuani

Concuerda con los Autos Dignos de su Contexto q. poian en las
 Excusadas de Gov. la q. despacho por mudoposicion del Propietario, a los
 quales en lo necesario me refiero, y esta copia saque para entregar a Dho
 Texales de Alta procurador del Numero, en virtud de lo mandado, la que
 signo, y firma en Buena Vista, a diez y siete de Nov. de mill
 seiscientos y setenta, y dos: En mien^{do} le da = an = a = diez = de = en = en = de =
 mer = con = su = autoridad = de = hallaz = con = a = los = le = cado = de = y = fe = cho =

Simón de Texales

Pablo Deuani

“... otras partes a la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz y a este de la Trinidad, para vender en el consumo de las dos ciudades, pagar por cada arroba medio peso. Y las que compraren o llevaren mercaderes de la dicha ciudad de Santa Fe para las provincias de Tucumán y del Perú, donde se da ella tres o cuatro veces su valor, según la distancia, pague un peso por arroba. Y que los ganados vacunos de que hay y hubieron la cantidad en la jurisdicción de esa ciudad, apartadas en distancias de ella...”²⁸

“...mandando que todos los que quisieran vaquear para llevar tropas de ganado fuera de esas provincias y han de sacar licencia vuestra y vos se la habeis de dar pagando el quinto de mis Cajas Reales a razón de dos reales por cabeza de la quinta parte de las que sacare...”²⁹

“...con toda cuenta y razón en mis Cajas Reales para que se convierta en el efecto referido y por lo que toca a la aduana que ha de haber en la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz, para cobrar allí el derecho de yerba y que se remita a las Cajas Reales de esa Ciudad...”³⁰

“...obligen a sus dueños a que necesaria y presisamente arriven y tengan por su unico y conocido puerto el de la ciudad de Santa Fe como que siempre lo ha sido y deve ser...”

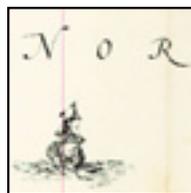
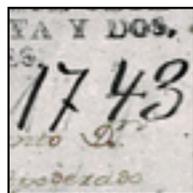
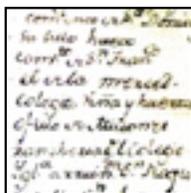
Y el Auto de la Audiencia de Charcas del 18 de junio de 1739 manda:

“...y por todo según el tenor expreso que contiene y que en su conformidad no permita con motivo ni pretexto alguno el Gobernador de dicho Puerto y Ciudad de Buenos Aires se dirijan y encaminen a el los varcos que conducen los efectos de la dha Provincia en el Paraguay y que obligen a sus dueños a que necesaria y presisamente arriven y tengan por su unico y conocido puerto el de la ciudad de Santa Fe como que siempre lo ha sido y deve ser para su comercio y donde y no el de Buenos Aires deven pagar los derechos que se les asignan...”³¹

“...y clara disposición de su Magestad Librandose para ello Provision y que así mismo se libre otra en la misma conformidad y vajo la misma pena para que el Gobernador de la Provincia en el Paraguay no diese licencia a Barco alguno para que se encamine a otra parte que no sea al expresado Puerto de Santa Fe, donde precisamente deben llegar todos y por cuidefecto se reconoce en estos autos el grave menoscavo de el Real interes ocasionado en el ramo de Carretas que no an pagado el ympuesto en las cuantiosas sacas de estos afectos de la Ciudad y de Buenos Aires.”³²

En la página 50:

Documento de 1772, que referencia al puerto preciso.



“...Se construyó el Oficio de Misiones, con todos sus depósitos, y hasta con celdas o cuartos, así para los indios misioneros que venían en las balsas desde las misiones, como para los misioneros mismos que iban y venían de las mismas...”

Los jesuitas y el puerto

Entre la abundante documentación jesuítica existente se pueden encontrar referencias a la importancia que, como medio de comunicación, el río tuvo desde la etapa fundacional de la ciudad para los hijos de San Ignacio de Loyola. Según relato de 1618 de Vázquez Espinosa:

“Esta ciudad está situada... sobre la ribera tucumana del Río de la Plata, (esto es, sobre la costa occidental del Paraná, que desemboca en el Río de la Plata)... En los alrededores abunda el ganado y los habitantes de esta ciudad se aprovechan de sus pieles, las que exportan a España o llevan a Córdoba y aún a Potosí... Abundan los criaderos de mulas. Los viajes a Buenos Aires se hacen por el río, y es distancia de 85 leguas.”³³

El río no sólo servía para viajar a Buenos Aires. Por ejemplo, las comunicaciones entre Santa Fe y la estancia de San Miguel del Carcarañá –la principal unidad productiva de la orden ignaciana en la región– eran acuáticas, prefiriéndose este camino al terrestre, incluso para el transporte de carga. Asimismo, la posición estratégica que el Colegio ocupaba en Santa Fe de la Vera Cruz, le permitía traer desde las misiones hombres y mercancías:

“...y parte de la manzana trasera del colegio, llamado ahora campito, se construyó el Oficio de Misiones, con todos sus depósitos, y hasta con celdas o cuartos, así para los indios misioneros que venían en las balsas desde las misiones, como para los misioneros mismos que iban y venían de las mismas.”³⁴ Es más, en 1714 el padre provincial Luis de la Roca, autorizaba la construcción de casas de alquiler sobre el terreno del colegio. Transcribe Furlong: “Se podrán hacer

apuestos de paga de la parte que cae hacia el río para alquilarlas a los barberos...”³⁵ Es ésta la referencia más antigua a hospedajes en Santa Fe y tiene la virtud de evidenciar los encadenamientos económicos que produce un puerto en marcha. Ratificando lo dicho, el padre Tirso González escribe al provincial Lauro Núñez:

“Atento a que el colegio de Santa Fe es escala y paso necesario para los que van de la provincia a las doctrinas, y que es contingente el que la detención allí a veces sea mucha por no estar a punto las balsas, en que han de ir.”³⁶

Como antes se mencionó, el movimiento de las embarcaciones daba lugar a un ejercicio compulsivo –y a veces abusivo– en el cobro de impuestos. Por eso menudeaban las protestas y se multiplicaban los conflictos que irían abriéndole camino a la supresión del “privilegio” aduanero.

Es interesante, en este sentido, transcribir otro tramo del documento de referencia. Dice así:

“Además de todo lo expuesto sobre el Oficio de Misiones, había otro asunto muy desagradable que se fue repitiendo una y otra vez, con respecto a Santa Fe y es que esta ciudad, a fin de obtener recursos, consideró que su puerto era preciso, esto es, que nadie podía pasar por Santa Fe por la vía marítima sin detenerse en el puerto de esta ciudad. No ofrecía mayor dificultad esta disposición a las Reducciones del Paraná ya que, por lo común, era Santa Fe el punto final de los viajes por río, que ellos hacían, pero el Colegio de la Asunción se creía con derecho, y lo tenía ciertamente, de bajar a Buenos Aires sin detenerse en Santa Fe, por más que esta ciudad quería obligar a sus barcos a hacer estación en su puerto.”³⁷

En la página 53:

Mapa de las regiones del Paraguay dedicado al Padre Vicente Carrafa. En el detalle, la ubicación de la ciudad de Santa Fe en su asentamiento primitivo (circa 1647).

Esta idea aparece una vez más en 1743 cuando el Hermano Procurador del Colegio de la Asunción, Antonio de Castillo Veytía dirigiéndose al Teniente de Gobernador de Santa Fe, le exponía que:

“... habiendo llegado al puerto de Santa Fe, conduciendo el barco y bote del colegio de la Asunción cargados de yerba, tabaco y azúcar con el destino de descargar en dicho puerto la hacienda que conducía el bote, como lo ejecutó para pagar 6 pesos que debía su colegio en este puerto y proseguir con el dicho barco cargado hasta Buenos Aires, y satisfacer a sus acreedores, y con el residuo traer lo necesario para el culto divino y manutención de sus religiosos, se vio embarazado por las autoridades del Puerto y obligado a pagar indebidamente alcabalas.”³⁸

A su vez, se menciona que en 1718:

“Habiendo llegado de las Doctrinas este mes el barquito de este Colegio, entraron de lo que trajo 9.800 pesos en yerba, tabaco, lienzo, azúcar, hilo y algodón, parte que debían, parte a cuenta de 1.600 caballos.”³⁹

Finalmente ocurrió lo temido: los propios excesos y la influencia cada vez mayor de Buenos Aires, precipitaron la quita de la condición de puerto preciso a la ciudad de Santa Fe. La medida, adoptada en 1780 por Juan José de Vértiz, virrey del Río de la Plata, no sólo perjudicó económicamente a una plaza que durante un siglo y medio había sido pieza clave en los mercados del subcontinente y en el sostenimiento de la frontera norte contra las invasiones indígenas. También afectó gravemente a todo lo que tenía que ver con el comercio jesuítico.

Así lo aseveraba en 1789 –año de la Revolución Francesa– Francisco Javier de Larraga, quien describe las consecuencias que la anulación del privilegio portuario había desatado: “...cesó todo comercio, que por faltar este alicitivo (por aliciente) se despo- bló la ciudad, a tal extremo que no tiene ni la tercera parte de los habitantes de entonces y ya no hay comercio de carretas. De 900 carretas por año, ahora sólo entran 20, y aun menos. Con eso han cesado las fábricas de carretas y la industria de la manutención de las boyadas; que la yerba mate, que valía un real, ahora vale cuatro la libra; que antes venían comerciantes del Perú, de Chile y de Cuyo, ahora se retiran de Santa Fe los que habían estado establecidos en la ciudad” y finalmente declaraba que “...los pueblos de las reducciones como San Jerónimo, San Javier, San Pedro y Concepción de Cayastá, sufren la mayor miseria, pues dependen de Santa Fe, donde todo es miseria.”⁴⁰

El texto transcrito muestra los efectos deletéreos que sobre toda la cadena de actividades económicas produjo la combinación de dos factores muy negativos para la vida de la ciudad y su amplio hinterland: la pérdida de la condición de puerto preciso y la expulsión de la Compañía de Jesús de los dominios de España en 1767, habida cuenta de que la orden ignaciana era, en sí misma, una red de producción e intercambio en el vasto espacio americano y tenía en Santa Fe una de sus oficinas comerciales.

Corroborando el relato de Larraga, en 1795, el procurador de la ciudad, José Teodoro de Larramendi, elevaba al Consulado de Buenos Aires un informe sobre el estado del comercio y de las industrias de Santa Fe. En él dice respecto a la perdida condición de puerto preciso: “...es innegable que la

“Habiendo llegado de las Doctrinas este mes el barquito de este Colegio, entraron de lo que trajo 9.800 pesos en yerba, tabaco, lienzo, azúcar, hilo y algodón, parte que debían, parte a cuenta de 1.600 caballos.”

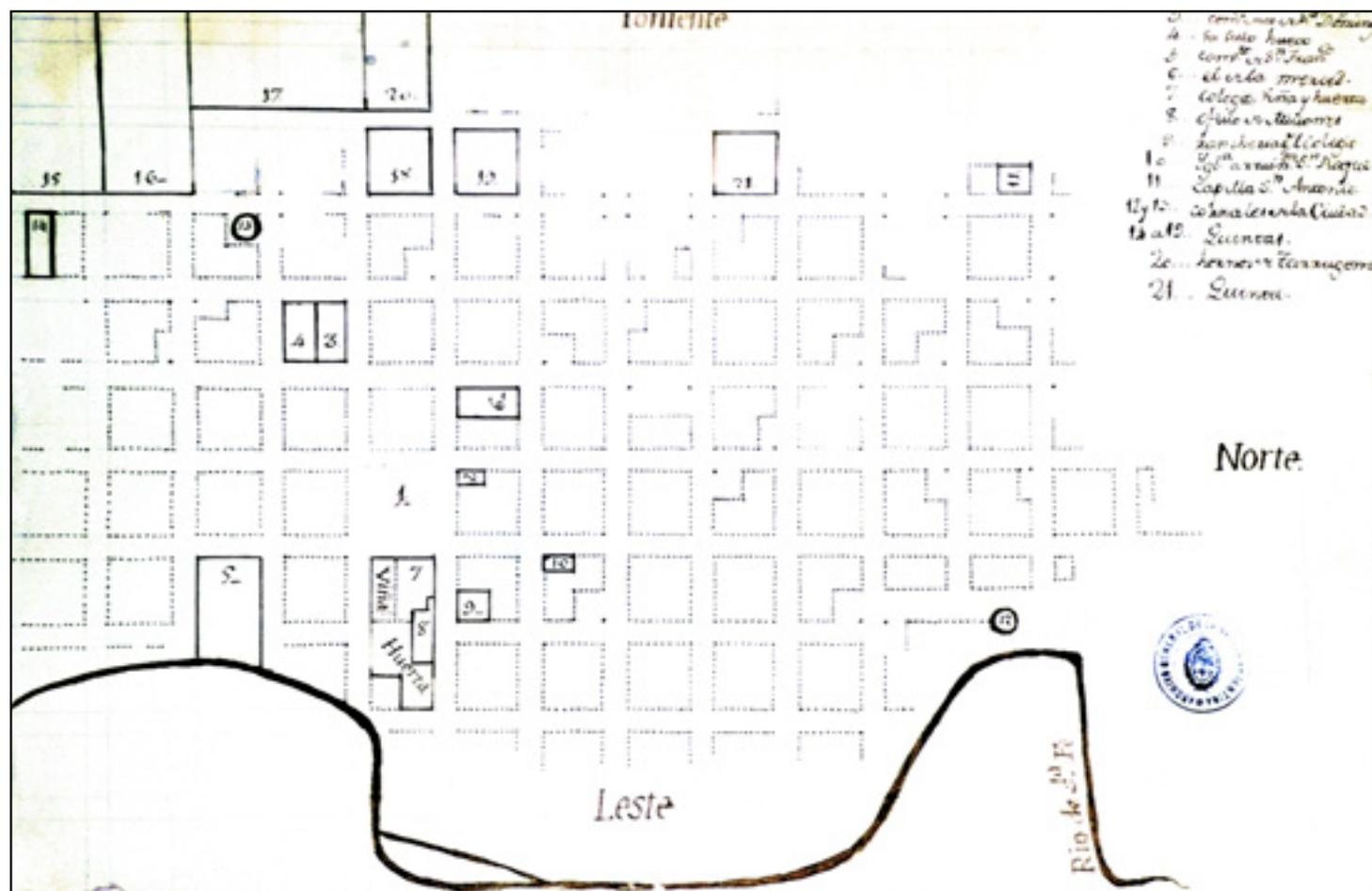
En la página 54:

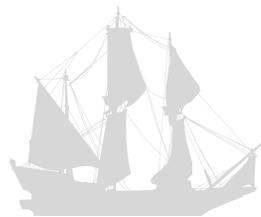
Plano del Colegio de los Jesuitas (detalle patio de oficio de las Misiones) adyacente a la que sería luego calle 25 de Mayo (1780).

existencia de ese privilegio atraía a la ciudad un sinnúmero de negociantes de las provincias de Tucumán y Cuyo, Córdoba, Paraguay, el reino del Perú y Chile. Este concurso proporcionaba un consumo abundante y ventajoso de todos los frutos del país... Los buenos profesores de las artes mecánicas se establecían en ésta, seguros de encontrar quienes apreciaran el mérito de sus obras y les pagasen el justo precio de su trabajo... El concurso de negociantes ponía a los ciudadanos en la previsión de ampliar sus casas, aumentar los edificios hermosos y perfeccionar la perspectiva de la ciudad para hacerla agradable a los concurrentes y tener alojamientos proporcionados a la calidad de cada uno de ellos.⁷⁴¹

Tales fueron la magnitud y la persistencia de los efectos provocados por esta supresión que, décadas más tarde, el viajero británico Woodbine Parish testimonia en pocas palabras la decadencia que en 1839 advierte en la ciudad y provincia de Santa Fe. Dice así: "La interrupción de su tráfico con Bolivia y el Paraguay los ha reducido a un estado de miserable pobreza... La población ha disminuido excesivamente: quizá hoy en toda la provincia no hay más de 15 a 20.000 almas, una gran porción de las cuales es de origen guaraní, descendientes de los emigrados de las misiones jesuíticas del Paraguay, que las abandonaron después de la expulsión de sus padres..."⁷⁴² ❀

Plano de 1771, realizado por el procurador José Arias Troncoso, que ubica los predios pertenecientes a las órdenes religiosas.





(IV) NUDO COMERCIAL DEL PLATA

✱ Como se ha expresado, el espacio regional del comercio santafesino comprendía el Alto Perú al noroeste, Asunción al noreste, Córdoba y Chile al oeste y Buenos Aires al sur. En él se desarrollaba el intercambio de la plata alto peruana con variadas monedas de la tierra: yerba y lienzo, entre ellas. Santa Fe aportaba principalmente su producción de vacunos y mulares. Las cabezas de ganado recogidas en las vaquerías eran llevadas al principio por fleteros cordobeses, santiagueños y salteños a los que luego se unirían santafesinos. Más tarde, éstos llegarían a dominar ese comercio.

Uno de los iniciadores fue Antonio Fernández Montiel, quien en 1674 consigna 6.803 cabezas que se obliga a llevar a la estancia de Juan de Abrego en Salta. También Antonio de Vera Muxica aparece efectuando ventas muy importantes de ganado.⁴³

Más tarde habrían de monopolizar el comercio de mulas Francisco Antonio Candiotti, “el príncipe de los gauchos” y la familia Diez de Andino. Ambos llegaron a constituir verdaderos emporios comerciales ya que a las arrias de mulas y cabezas de ganado que remitían a los puntos límites del espacio comercial, las cobraban en metálico y productos artesanales que retornaban con sus fletes a Santa Fe movilizándolo en ella un comercio interno que se extendía a distintas ciudades del Río de la Plata.

En su documentado trabajo sobre los medios de comunicación, dice Ramón Cárcano: “La mula llevaba sobre su sufrido lomo unos bastos de paja dispuestos en forma de tejado. Encima y a los costados de este liviano aparato se aseguraba la carga de transporte, de manera que fuera de su peso, en nada pudiese molestar el cuerpo del animal, que marchaba suelto y tranquilo, para evitar el choque y desajuste de los bultos conducidos.

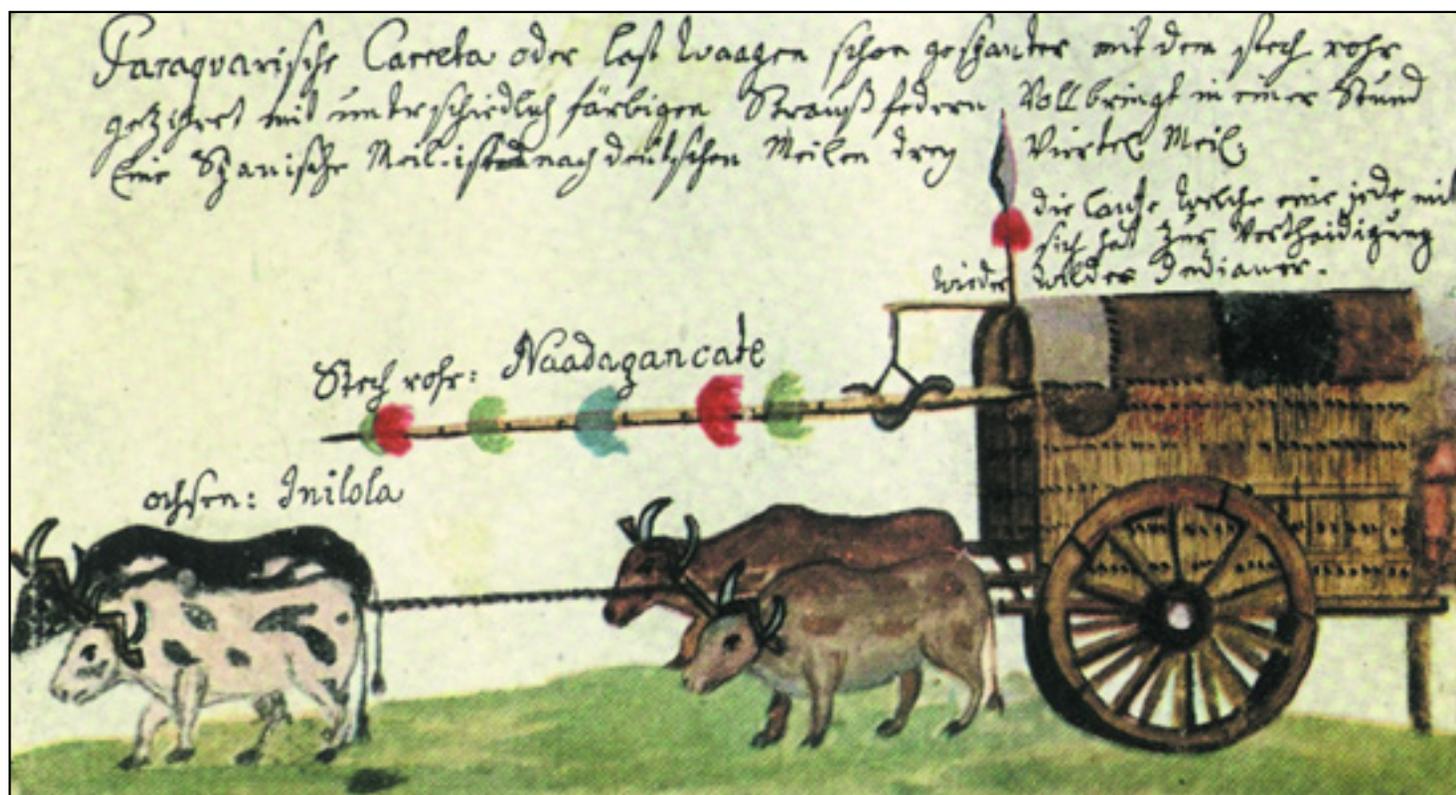
“Las arrias generalmente se componían de doscientas a trescientas mulas, entregadas a la vigilancia y al cuidado de seis a ocho troperos.”⁴⁵

En la época de oro de la actividad portuaria, crecieron industrias y servicios conexos con los transportes “multimodales” del siglo XVIII. Manifiesta Zapata Gollán que en 1779 había en Santa Fe y en el pago de Coronda alrededor de mil carretas “viandantes en el trajín del comercio.” Añade que los correntinos también las fabricaban para venderlas luego a Santa Fe “a cincuenta o sesenta pesos cada una” y que además traían “copiosos números de boyadas, para vender a tres o cuatro pesos cada buey.”⁴⁶ Cárcano, a su vez, describe minuciosamente esta suerte de vagón traccionado a sangre que, en formación de convoy, por sus caracte-

“La mula llevaba sobre su sufrido lomo unos bastos de paja dispuestos en forma de tejado. Encima y a los costados de este liviano aparato se aseguraba la carga de transporte, de manera que fuera de su peso, en nada pudiese molestar el cuerpo del animal, que marchaba suelto y tranquilo, para evitar el choque y desajuste de los bultos conducidos.”



En la época de oro de la actividad portuaria, crecieron industrias y servicios conexos con los transportes “multimodales” del siglo XVIII.



En 26 de sep.^{re} de 1744. entrasó hásta Ciudad. D.^o
Juan de Zetubal con seis carretas, y en e-
llas ochenta botijas de Aguardiente; las ca-
torze de cuenta del D.^o D.^o Antonio de Oroño
de cuenta del esp.^o. D.^o Fran.^o Reyes veinte y
tres botijas, y treinta y nueve, y quatro de
escauche y Azeitunas de D.^o Juan de Zetu-
bal que hazen las ochenta botijas.



En esta página:

Don Francisco Candiotti, óleo de Francisco Terry (detalle).

En la página 60, arriba:

Bueyes arrastrando carreta paracuaria, dibujo de Florián Paucke, S.J.

En la página 60, abajo:

Diario de movimientos de carretas de 1774 adonde se consigna la entrada de Juan Setúbal ("Zetubal" según la grafía originaria).

“...la carreta era el más cómodo, el más seguro y el mejor vehículo de transporte en aquel tiempo (el de la colonia). Ofrecía siquiera un mal amparo del sol, del frío y de la lluvia. Era sombra, abrigo y defensa, cámara de reposo, vagón de carga, arsenal de guerra y fortificación de plaza fuerte.”

rísticas y capacidad de carga constituye un antecedente del ferrocarril.

Dice el autor: “Un tablado rectangular de amplias dimensiones, base de cuatro gruesas paredes de tejido de simbol o totora, cerradas en bóveda, formaba el cuerpo principal de la carreta colonial, equilibrada sobre un eje sostenido por dos grandes ruedas de madera. A los costados existían pequeñas ventanas de ventilación, y la superficie exterior del techo hallábase revestida de cueros de buey. En la parte posterior se encontraba provista de llave la puerta de entrada, á que se ascendía por medio de una escalera portátil. En el extremo anterior estaba fijado el pértigo, que terminaba en un yugo colocado transversalmente, donde los bueyes se uncían por medio de coyundas envueltas en las astas.”

“El interior, donde desahogadamente podía estarse de pie, era destinado a los viajeros, el equipaje o la carga. Un entarimado bajo, ancho y largo, servía de cama para una persona, y sentadas cómodamente, podían caber seis, una frente a otra.

“Un nicho cóncavo, abierto únicamente delante y apenas suficiente para recibir a un hombre, constituía el pescante de este pesado y perezoso vehículo. El picador que lo dirigía iba encerrado allí, o al aire libre, sentado en la extremidad del pértigo, en medio del yugo que sujetaba la cabeza de los bueyes tronqueros. Una caña tacuara, terminada en aguja, asegurada y suspendida en balanza bajo el techo de la carreta, empleábase para dirigir los bueyes delanteros, unidos al

pértigo por largas cuerdas y colocados de dos en fondo, en el número necesario según el estado del camino, y a bastante distancia unos de otros, de manera que al atravesar algún río, bañado o pantano, los delanteros o los del tronco pisasen tierra firme, mientras los otros se hallaban empeñados en el mal paso. Una picanilla o caña más corta y liviana, servía al carretero para guiar a los bueyes pertigueros.

“Debajo de la puerta de entrada, y en la parte opuesta, un barrote de madera llamado muchacho, adherido a cada uno de los extremos del pértigo por medio de cuerdas, caía verticalmente, y, cuando desprendían los bueyes, mantenía la carreta en equilibrio horizontal, asegurado por dos columnas de apoyo.”

Y más adelante, concluye diciendo que “la carreta era el más cómodo, el más seguro y el mejor vehículo de transporte en aquel tiempo (el de la colonia). Ofrecía siquiera un mal amparo del sol, del frío y de la lluvia. Era sombra, abrigo y defensa, cámara de reposo, vagón de carga, arsenal de guerra y fortificación de plaza fuerte.”⁴⁷

Sin embargo, y como antes se refiriera, todo comenzó a desplomarse cuando “la situación geográfica de Buenos Aires le permitió prescindir de Santa Fe en su comercio con Asunción. Entonces, puntualiza Zapata Gollán, el comercio del interior que no encontraba ya en el puerto de Santa Fe las mercaderías del Paraguay que necesitaba, acortó el camino en una tangente al oeste de la ciudad de Garay.”⁴⁸

Redes mercantiles y sociedad

El producto base de la economía santafesina era el ganado vacuno. La ciudad se encontraba inmersa en un vasto medio rural cuya peculiaridad era la predominancia de ese ganado cuya explotación se vinculaba a una actividad destructiva, la vaquería.⁴⁹

La explotación del ganado se relaciona con los circuitos mercantiles que lo llevan hasta el Alto Perú, la forma permite detectar una diversidad de patrones de operación. El más antiguo responde a un modelo en que comerciantes de todo el espacio interior llegan a Santa Fe a comprar a los accioneros y desde allí se lo entregan a los fleteros; otra variante es aquella en la que son los mismos santafesinos quienes organizan las vaquerías, traen el ganado de la “otra Banda”⁵⁰ y se lo venden a los mercaderes que llegan a la ciudad para comprarlo.

“Los fleteros especializados son cordobeses, santiagueños, salteños, y también santafesinos; estos últimos aparecieron decisivamente después del traslado. Las condiciones del pago del flete determinan que el fletero se vincule a las plazas de Salta, Jujuy y Potosí para vender la misma tropa. Siempre antes de la entrega del ganado se hace la internada en Santiago o Tucumán.”⁵¹

“Hay puntos en la ruta al Alto Perú que son espacios de articulación del circuito de ganado: los internadores, los dueños de los campos donde se hace la internada, los peones, figurando entre estos indios de encomienda. La ruta se encuentra jalonada de etapas intermedias además de las ciudades propiamente dichas que cumplen una función medular en la dinamicidad del comercio. Choromoros, Pampa Grande, Perico, La Alava, Mo-

chara, entre otros, aparecen como puntos importantes donde también se hacen negocios. La gran afluencia de tropas provocaba un importante fenómeno de concentración.

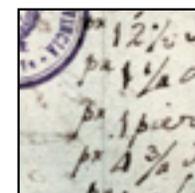
“Cuando son los mismos santafesinos los que organizan la tropa, la posibilidad de acceso directo al metálico produce un cambio decisivo en el equilibrio de fuerzas. Así por ejemplo, en febrero de 1674, Juan de Aguilera Villavicencio, vecino feudatario de Santiago del Estero, recibe directamente de Antonio Fernández Montiel, vecino de Santa Fe, 6.803 cabezas de ganado vacuno obligándose a llevarlas a su cargo a su estancia.

“Luis Romero de Pineda, Tesorero del Cabildo de Santa Fe declara en 1671 que le debe al Maestre de Campo Antonio de Vera Muxica 1.038 pesos y 5 reales que le ha prestado en plata doble, lo que se obliga a pagar en 8 meses o antes si “llegare de vuelta del viaje que al presente hace a las Provincias del Perú con una tropa de ganado vacuno...”⁵²

Los jesuitas residentes en Santa Fe, poseedores de numerosas estancias y otros bienes que, en la mayoría de los casos, provenían de importantes donaciones, tuvieron incidencia en la producción de mulas, comerciando con éstas yerba y otros productos.

La primera estancia con que contó el Colegio de Santa Fe, fue la que se llamó “Jesús del Salado o San Antonio” ubicada en el camino a Córdoba. Les había sido donada el 10 de mayo de 1614. Hacia 1626, la posesión total tenía algunas leguas de frente sobre el Salado con un fondo de 10 a 12 leguas que iban del Cululú Grande al Cululú Chico. Estaba poblada con ganado mayor y menor y producía vacas y mulas.

“Luis Romero de Pineda, Tesorero del Cabildo de Santa Fe declara en 1671 que le debe al Maestre de Campo Antonio de Vera Muxica 1.038 pesos y 5 reales que le ha prestado en plata doble, lo que se obliga a pagar en 8 meses o antes si “llegare de vuelta del viaje que al presente hace a las Provincias del Perú con una tropa de ganado vacuno...”



“Quien quiera comprar 2.000 vacas de 3 años para arriba, que como sea de contado, y a 2 reales, que es el último precio; se entregarán luego que llegaren por ellas en el Salado, en la estancia de este Colegio, y digo que me obligo, en virtud de este papel, a cumplirlo. También podrá V.R. ofrecer hasta 500 mulas, pocas más, en la misma estancia, las 300 de 3 años y las demás de 2.”⁵³

“Los circuitos de la mula siguen los del ganado vacuno y la operatoria en cuanto al traslado es semejante. Para este período está sucediendo algo similar al caso cordobés. Si el circuito del ganado rumbea por distintos caminos hacia el Alto Perú, la mula parece seguir fundamentalmente el camino de Córdoba.

“Una operación combinada de yerba y mulas nos brinda indicios de la magnitud de los tratos concretados en torno a estos dos productos, y nos habla de la presencia de mercaderes extraños que forman una compañía, compran la producción a los vecinos

santafesinos y la llevan a vender al Perú, y de las redes que se articulan en un contexto regional. El 10 de octubre de 1674, Juan de Pedrassa, vecino de Los Reyes en el Reino del Perú y Juan de Andrada, natural de la villa de Cochabamba, estantes en Santa Fe, firman una carta de escritura y compañía.”⁵⁴

“Como centro articulador de un creciente comercio terrestre y fluvial, Santa Fe construye una estructura compleja y diversificada durante todo el S. XVII. Si las redes comerciales se habían dibujado en la etapa previa al traslado de la ciudad, a posteriori se fortalecen diagramando un paisaje económico con formas más duraderas y con un panorama más prometedor, siendo el tráfico al Alto Perú el que estructura el espacio. La demanda altoperuana estimuló el crecimiento de la economía santafesina que se apoyó en los recursos locales. A su vez, el privilegio del puerto preciso le permitió ser depósito y centro redistribuidor de los productos paraguayos, abasteciendo al mismo tiempo al Paraguay y lo que hace a éste depender de Santa Fe.”⁵⁵

Arrias de mulas, dibujo que ilustra “Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina”.



La ruta de Candiotti

“Un atardecer, a fines de mayo de 1764, Francisco Antonio Candiotti se presenta en las afueras de la ciudad de Santa Fe seguido por 20 arrieros que cuidan un arreo de 1000 mulas. A la que se suman 30 bestias mansas, cargadas y algunos novillos.

“Los peones son hombres prácticos, curtidos, hechos en la Pampa, para los que ningún esfuerzo resulta demasiado grande ni pena alguna intolerable. Más blando que ellos parece quien los manda. Tiene menos años, menos experiencia y ha sido menos golpeado. No obstante, es él quien lo organiza y dirige todo. Los acompaña hasta la salida del N. y de allí regresa al pueblo para saludar a los padres. Al verlo, Doña Ma. Andrea rompe a llorar y despide sollozando. Don Antonio, hondamente conmovido, bromea para no terminar de alarmarse. La gente del pueblo guarda una actitud de reserva y respeto. Cuando se ha despedido de todos, sin dar muestras de la menor nerviosidad, el joven monta ágilmente el caballo que ha de conducirlo al Perú y se aleja sin precipitarse, al paso largo. Ya en el límite del pueblo pone al animal al galope y alcanza a los peones.

“Cae la fría noche de otoño y los sorprende viajando, pero como esperaron ‘tiempo de luna llena’ para iniciar la marcha, tienen luz de sobra. Las mil mulas marchan en formación compacta rodeadas por los 20 peones, mientras Candiotti, siempre a caballo, jamás con sueño ni cansado, los vigila a todos, convertido en jefe y baquiano de aquella expedición temeraria.

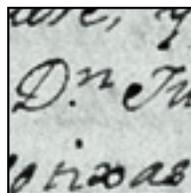
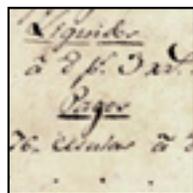
“En busca del N. se hunde por la pampa. Y en ella se pierden.

“De mayo hasta noviembre, nadie sabe nada de ellos en Santa Fe. Al cabo de ese tiempo muchos los dan por muertos, mientras otros sólo esperan el regreso como un milagro.

“Se produce el ‘milagro’. Al amanecer el 10 de noviembre de 1764, Candiotti regresa con sus veinte arrieros y otras tantas bestias de carga, en cuyos lomos trae más de diez mil pesos en oro y plata.”

“Un nuevo horizonte se abre a las posibilidades de los santafesinos. ‘La ruta de Candiotti’, tan sorpresiva e inesperadamente conquistada, permitirá la intensificación de un comercio hasta entonces raquítico, y enriquecerá a quien por ella se aventuró primeramente, para librarla al tránsito común.”⁵⁶ ❀

Cuando se ha despedido de todos, sin dar muestras de la menor nerviosidad, el joven monta ágilmente el caballo que ha de conducirlo al Perú y se aleja sin precipitarse, al paso largo.



CAPÍTULO IV - Nudo comercial del Plata

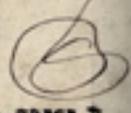
Anotaciones del libro de cuentas de Diez de Andino en las que constan ventas de mulares durante 1822.

TRES REALES



PROVINCIA DE SANTA FE

SELLO TERCERO. VALGA PARA LOS AÑOS DE 1822 Y 1823: TERCER
CATORCE DE LA LIBERTAD DEL SUR.



Razon de cuentas q^e pertenecia^{ra} al Sr. D. S. Fran. Diez de Sa

Señor D. Juan Ign. Sorotaga = Umay 1.º mi. digno tener
 quito q^e en las mulas q^e con 29.º Juan del Valle
 pongan con agenas p^{er} apuntarlas en la Escritura de
 dho. Calle se cuenta del Sr. D.º Diez de Sa. Seiscientos
 quinientas veinte y tres al precio de Once pesos en
 plaza un año de 1822. Hecho lo q^e servira de gobierno. Dho.
 fecha lo q^e m. a. fecha y Abril 26. de 1822. Fran.
 Antonio Landi = Sr. Cobia =

Otra. En favor de Sr. Domingo Such pertenecientes al ex
 p^{ro}curador Sr. Andino = Entregadas.

22 por los Capataces de Sr. Fran. Ant. Landi

36 por Sr. Vicente Ambrosio Caruso a quien pago dho.
 1.º por la guarda y recogida hacia dho. Cobia 53.1

12 que entrego Lavaca, y pago Landi a d.º p. mulo

76. mulas

Liquido

Por 76. mulas. a 3 p. 3.20. 636-4

Pagos

En Imbarcacion de las 76. mulas a 3 p. 2.00. pagados
 a dho. 678-3

Mercaderia a dho. 10-1 } 165-2

Por la recogida de dhas. mulas y conduccion hacia
 el Cobia pagada por Caruso. 76-6

Liquido a favor de dho. Sr. Andino y Caruso la. 471-2

Misma suma q^e las mulas del frente y p^{er} la conduccion
 a Cobia = Aqui la Pubrica =

Otra. En favor de Sr. Carlos Tambo havia 380 mulas reco
 hecho del año pasado de 203; como se han vendido en
 dhas. años a los señores Castilla y Novacoza al precio

120 p ^{er} de mar de No machos Capises	00383
10 p ^{er} de 3 mulas q ^e Revio de Tomas Andino	0201
por p ^{er} de britano a Ap ^{er} 27	0061
por 10 Cueros q ^e Revio de Ramirez imp.	0040A
	01006
<hr/>	
Jeta dho. Leiva asta oy 6 de	211886A





(V) CADA BAJADA UN PUERTO

S. XIX, primera mitad

“Como aquel grande estuario, el Paraná ha debido obstruirse en su navegación por los vientos y suciedad, pues está bien autenticado que cuando su primer descubrimiento, barcos de algún porte subían hasta la ciudad de Corrientes. Al presente el único tráfico existente no llega más arriba de Santa Fe, doscientas cuarenta millas arriba de Buenos Aires, y ese es transportado en pequeñas embarcaciones para mercaderías y unos botes llamados balsas, para pasajeros, que siempre van a remo y nunca a vela. Las últimas penetran considerablemente más arriba y son amarradas en caletas durante la noche, donde la gente debe encender fogones para protegerse contra las bestias feroces que infestan sus orillas.”⁵⁷

Como ya se ha dicho, la zona de puerto desde la época colonial era la

de la Bajada de Núñez, situada al empezar la calle frente a San Francisco, hoy Amenábar y San Martín; la Bajada de Andino, estaba en el inicio de la calle 3 de Febrero, además existían otras tres bajadas al empezar las calles Entre Ríos, Uruguay y Jujuy y la de calle General López se llamaba “de las barcas.”⁵⁸

El puerto y la guerra

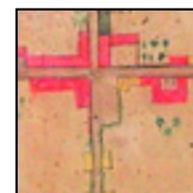
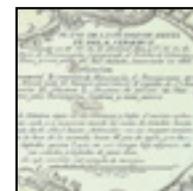
El río no sólo fue importante para el intercambio de personas y mercaderías; también fue ruta casi obligada en la época de la guerra por la Independencia, tanto para el transporte de los pertrechos militares como para los movimientos de invasión y defensa que efectuaban los bandos opositores.

Entre 1810 y 1811 nacieron las baterías de Santa Fe. La de San Jerónimo estaba “situada en una punta ventajosa que defiende la entrada por el Río en este puerto y parte por tierra y en ella colocados los dos cañones de 8 y 12...”, según nota de Manuel Ruiz a las autoridades porteñas, en la actual Plaza Colón o en sus adyacencias.

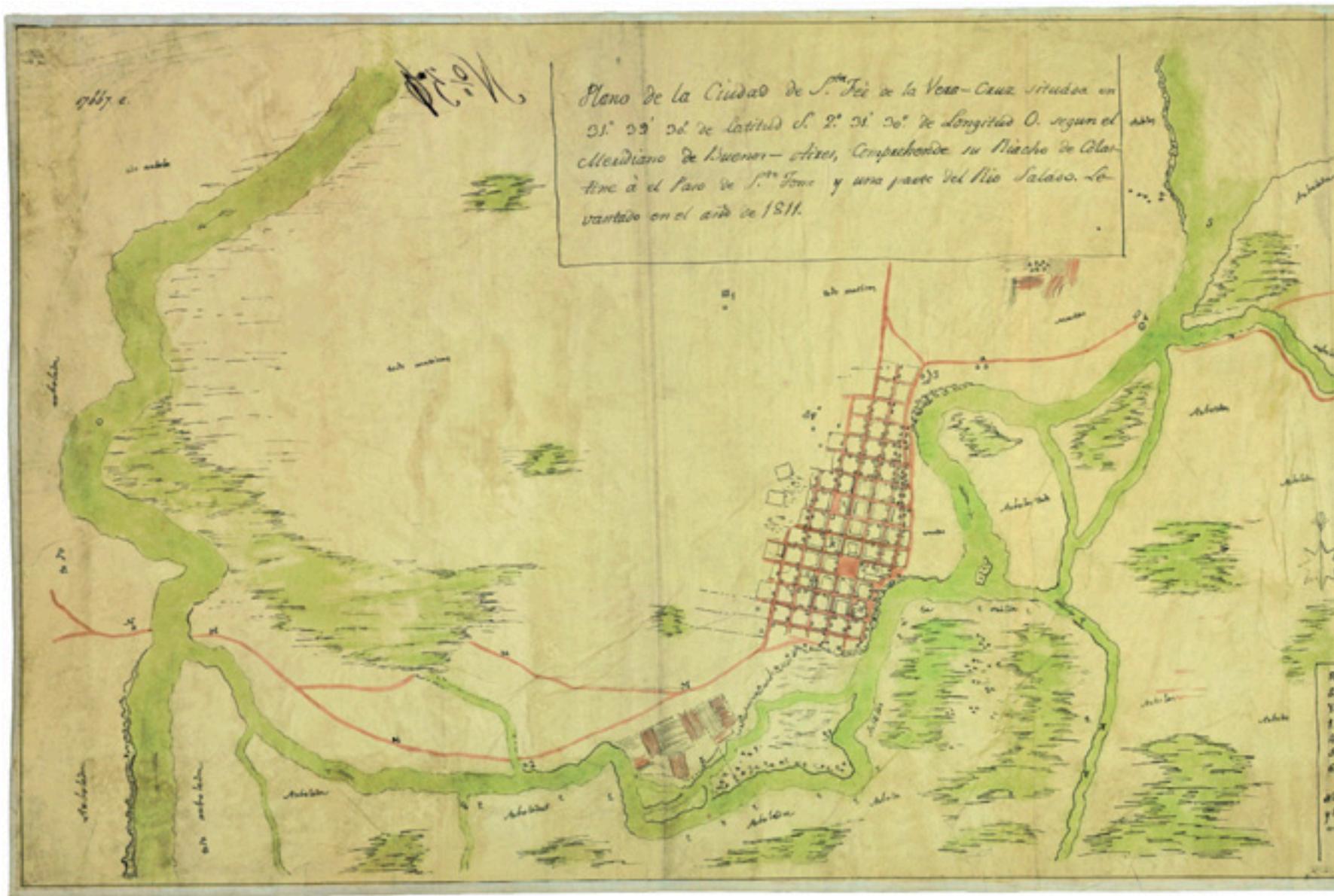
La llamada “de la Chacarita” se ubicaba, según el plano del ingeniero portuario Eustaquio Giannini Bentallo, ex funcionario español y uno de los artífices del plan defensivo de la ciudad, donde hoy se encuentra el Club de Regatas Santa Fe. Entre una y otra batería mediaban unas 15 ó 16 cuadras.⁵⁹

El mantenimiento de estas unidades exigía determinadas capacidades técnicas. Por eso, “En el gobierno de Montes de Oca, vino a esta ciudad de Comandante de Armas un Coronel de Ingenieros tirolés, llamado D. Aombert⁶⁰ que se hizo memorable por su crueldad... éste trabajó una batería en

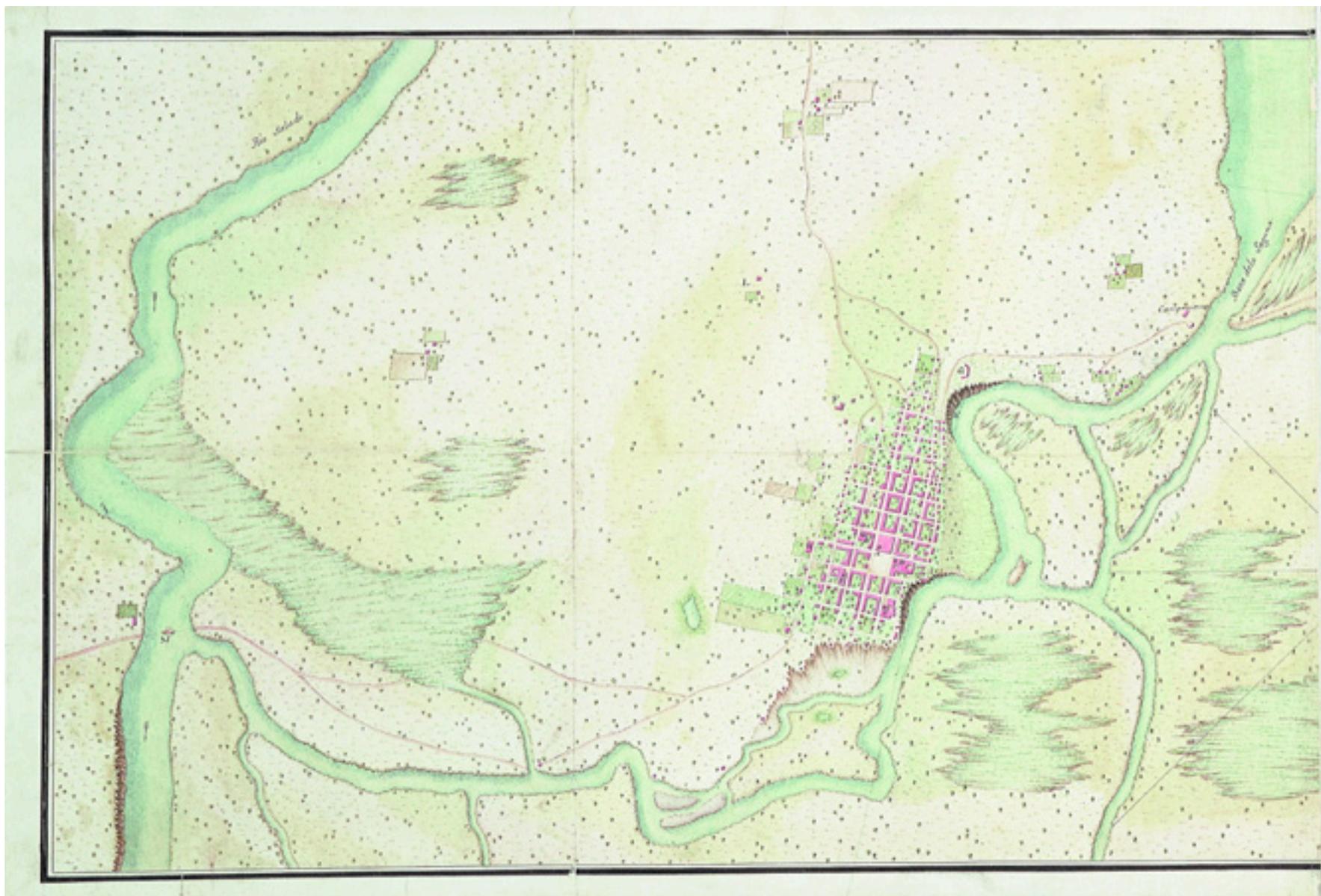
El río no sólo fue importante para el intercambio de personas y mercaderías; también fue ruta casi obligada en la época de la guerra por la Independencia, tanto para el transporte de los pertrechos militares como para los movimientos de invasión y defensa que efectuaban los bandos opositores.

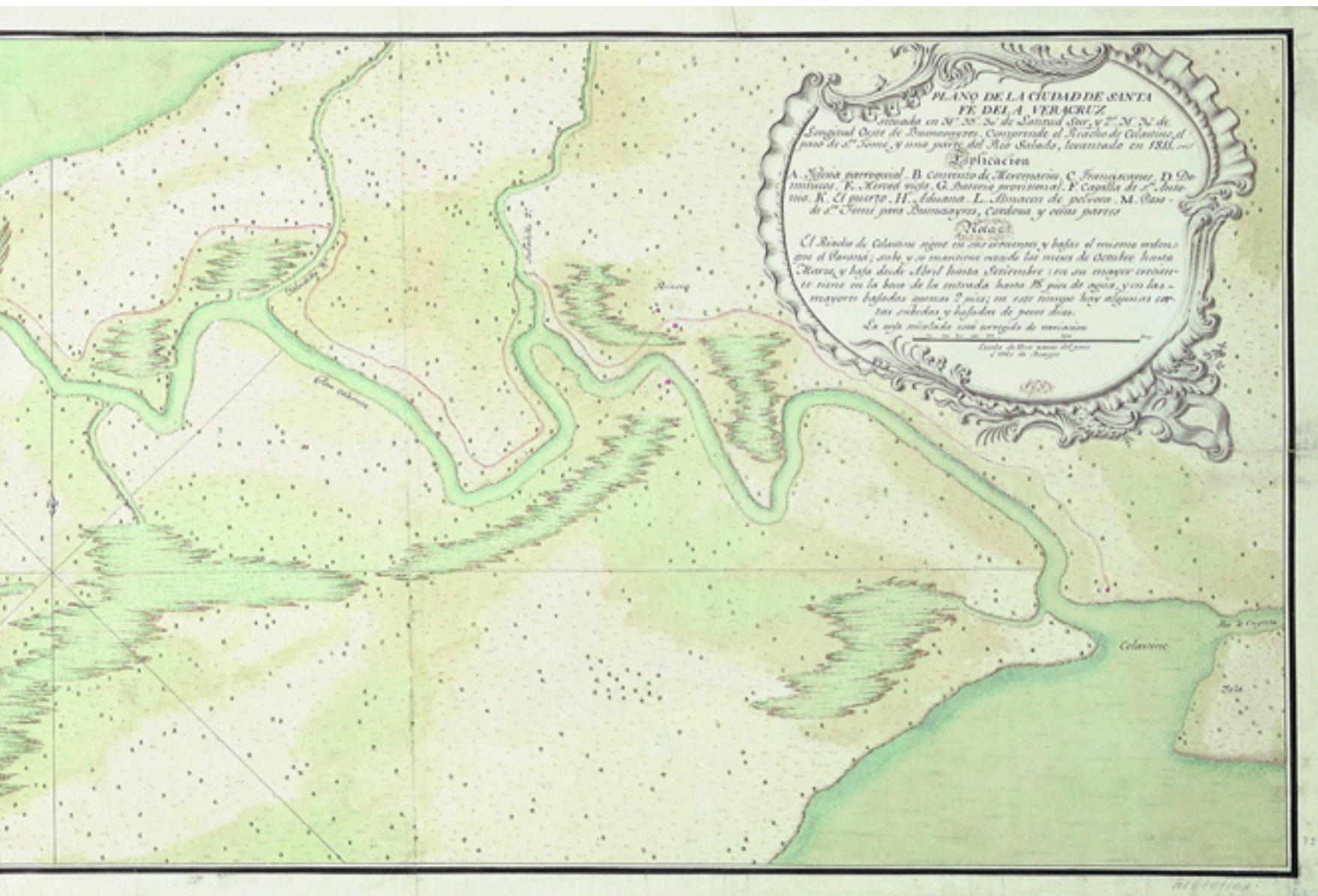


CAPÍTULO V - Cada bajada un puerto



CAPÍTULO V - Cada bajada un puerto

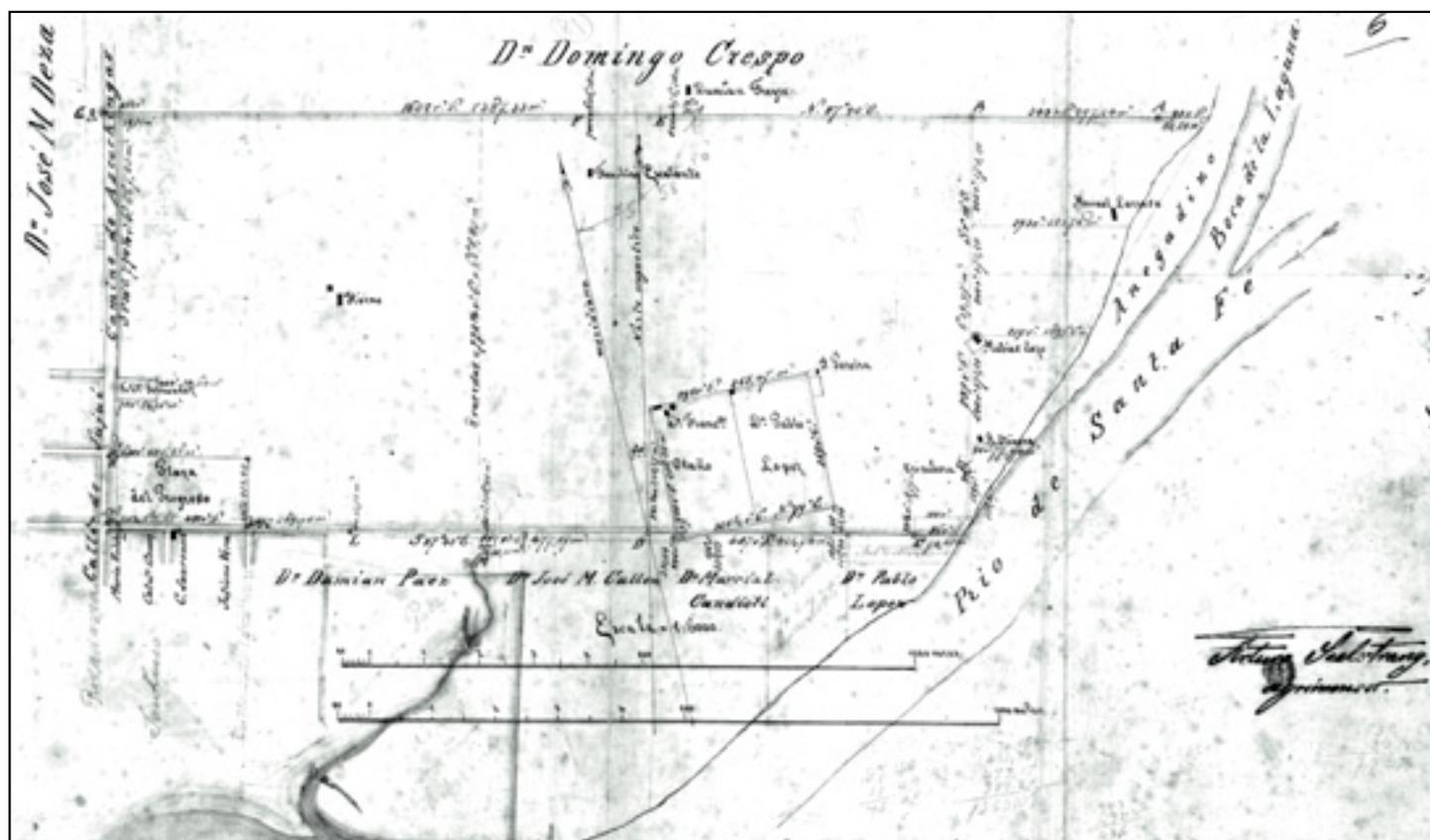




Plano de la Ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz, situada en 31° 39' 30" de latitud Sur y 2° 31' 30" de longitud Oeste, levantado por el Ing. hidráulico español Eustaquio Giannini y Bentallol en 1811. La carta avanza en precisiones urbanas respecto de la de 1771 y enfatiza los aspectos hidrográficos y militares. Incluye las baterías que instalara el coronel Gerardo Esteve y Llac para defender la plaza de un eventual ataque de la flota española. Establece, entre otras cosas, la ubicación del Puerto y la Aduana. Y en sus Notas, refiere el régimen del riacho Colastiné, que sigue en sus crecientes y bajantes el mismo orden que el Paraná. Original conservado en el Archivo Cartográfico del Instituto Histórico Militar del Ejército de España, Madrid (las coordenadas corresponden a 1811).

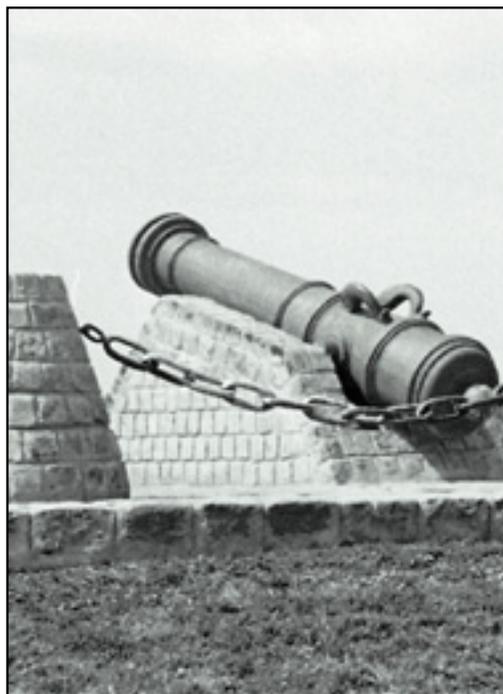


Plano de Marcos Sastre de 1824. Como el de Giannini, exhibe sobre el curso del río Santa Fe flechas indicativas del sentido de la corriente y de la navegación. Muestra con detalle las numerosas bajadas al agua en el barrancoso borde este, y diferencia la ubicación del Puerto Viejo de lo que denomina simplemente “Puerto”, sobre el codo del río, en el extremo derecho inferior de la gráfica. Cabe hacer notar que allí desliza un error, ya que esa curva coincidía con la barranca próxima a la actual calle La Rioja, en tanto Sastre la alinea con Primera Junta. La abrupta curvatura hace pensar en un cierre forzado del dibujo por limitaciones materiales.



Plano de mensura por la compra de tierras

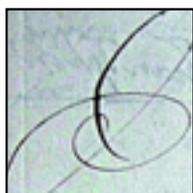
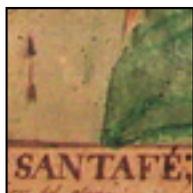
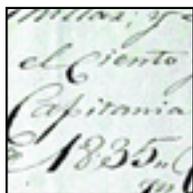
realizada por Marcial Candiotti a Manuela Puig de Echagüe, levantado por el agrimensor Arturo Seelstrang en 1868 en el que se indica la existencia de “trincheras” en probable alusión a los restos de la batería de defensa llamada de la Chacarita –un hexágono de cuatro cañones que ya se menciona en el plano de Giannini y Bentallol de 1811 como un campamento ordenado por el coronel Gerardo Esteve y Llac–, ubicada en el actual emplazamiento del Club de Regatas Santa Fe, y que fuera destruida por la creciente de 1814. En la parte inferior del relevamiento puede verse con claridad una falla del terreno que da entrada al río y que coincide en apariencia con los zanjones denominados de Zarva.





Reconstrucción de la batería San Jerónimo, que custodiaba el viejo puerto y fue relevada en el plano de Eustaquio Giannini de 1811. Plazoleta situada entre las calles San Luis, La Rioja, Belgrano y avenida Alem.

“En el gobierno de Montes de Oca, vino a esta ciudad de Comandante de Armas un Coronel de Ingenieros tirolés, llamado D. Aombert que se hizo memorable por su crueldad... éste trabajó una batería en la chacarita enfrente adonde se une el río con el arroyo que cae a él de la laguna grande para evitar el desembarque de tropas españolas. Se dijo que esta batería había costado ochenta mil pesos la que nunca sirvió de nada y fue destruida completamente por la creciente del río en 1814.”



la chacarita enfrente adonde se une el río con el arroyo que cae a él de la laguna grande para evitar el desembarque de tropas españolas. Se dijo que esta batería había costado ochenta mil pesos la que nunca sirvió de nada y fue destruida completamente por la creciente del río en 1814.”⁶¹

En tiempo de las guerras civiles, el río y el puerto prestaron funciones que se agregaron a las que predominantemente habían cumplido hasta allí como vía y estructura de comunicación. Así, en nota de Estanislao López a José Ramón Méndez se lee:

“Los vestuaríos nos hacen mucha falta, y el barco no aparece ni menos hay esperanzas que sople viento para que pueda llegar ese maldito buque. Según tengo noticias debe estar por Punta Gorda o más allá, y nos es muy preciso enviar un bote en busca de los vestuaríos hasta donde se encuentre el barco. Ud. véalo a Comas, infórmese de él, y haga salir el bote que Ud. tenga a bien, proporcionándole los víveres precisos y también gratificarlos en lo que Ud. considere justo.”⁶²

Poco después, el Patriarca de la Federación escribe desde el Cuartel General al Cabildo:

“Los buques que se hallan detenidos en ese puerto [Santa Fe] procedentes del Paraguay podrán continuar hasta el de Buenos Aires, debiendo antes de verificarlos dejar satisfechos los derechos de introducción y extracción del cargamento que conducen.”⁶³

En 1824, el escritor Marcos Sastre trazó un plano de la ciudad de Santa Fe que hoy constituye una valiosa cantera histórica por la minuciosa y detallista información que proporciona. Datos urbanos de distinto tipo pueden extraerse de ese documento

que ofrece una interesante visualización del borde portuario que recortaba por el lado este el perfil de la ciudad. Allí se señala como puerto a la intersección de cada calle transversal con el río.

En 1835 se decidió la construcción –un tanto al norte del sector de referencia–, de una defensa de pilotes o “muralla, ejecutada sobre la base de madera dura con un coronamiento.” A este puerto “nuevo” se accedía por la llamada “calle del Puerto”, hoy Primera Junta.⁶⁴

Por contraposición, las antiguas bajadas del barrio Sur pasaron a llamarse “puerto viejo.” En este nuevo emplazamiento se decidió la construcción de un muelle, obra relevada años después en el plano de la ciudad que José Germán Niklison confeccionara a pedido del gobernador Domingo Crespo como consecuencia del cambio general de la nomenclatura urbana producido en homenaje al Congreso General Constituyente y la sanción de nuestra Carta Magna en 1853.⁶⁵

En cuanto al área de cabotaje, comprendía el tramo determinado por las calles Mendoza y La Rioja, donde había varios atracaderos (4 en total), entre los que se contaban los “zanjones de Zarva” A esta zona se la conocía desde 1819 como “Paseo de la Alameda”. Más adelante cambiaría esa denominación por “Paseo de las Ondinas”, nombre alusivo a ninfas marinas y expresivo –en su connotación mitológica e inspiración neoclásica– de un proceso de cambio cultural. Por fin, la nomenclatura daría otro giro, imponiéndose por uso popular espontáneo una designación tan práctica como obvia: “Paseo del Puerto”.

En estos años disminuyó el transporte por barco hacia Buenos Aires,

Doc. vol. 9.

He recibido de D.^{no} Domingo Cullen
 5900. ladrillos p.^a la Muralla del Puerto
 p.^a Cuenta del Estado, al precio de cuatro
 pesos el millar, y 150. medios a cua-
 tro reales el ciento y p.^a su abono de
 ere en la Capitania de Puerto Santa Fe.
 Enero 7. de 1835. A
 D. D. P. C. I. T. } J. Marcelino Mariel

Santa Fe, En. 7 de 1835.

Abono el ministro de las
 la cantidad de ochenta y quatro pesos, seis y medio
 reales, por el valor de los ladrillos, que correspon-
 den en el anterior documento.

Domingo Cullen

Recibido

Recibo de la Contaduría Provincial de 1835 por la compra de ladrillos para la construcción de la muralla del puerto, con la firma de Domingo Cullen.

CAPÍTULO V - Cada bajada un puerto

Factura de Blas Méndez al estado provincial por el traslado de tirantes a Coronda, recibida en la Capitanía del Puerto en 1836.

Docum. n.º 1664.

Viva la Federación!

Santa Fe Sept. 6. de 1836.
Año 27. de la libertad
21. de la independencia y
7.º de la Confederac. Argentina

El paron Blas Méndez ha conuido abordo de su Lanchon vela del Tucumán, tra este puerto Nuebe tirantes para la Yficia de Coronda de cuenta del Estado, p. lo q. hace el cargo veinte y siete reales a tres r. p. pieza y cuatro r. q. gasti en el p. 7.º de laboriales y el Orden Sup. con este Capitania de Puerto Jha. en supaa.

J.º Marcelino Marcial

Santa Fe Sept. 6. de 1836.

El Ministro de Hacienda pagará tres pesos, siete reales, por el flete de los tirantes que se expresan en el anterior documento

Lopez

Domínguez Meibbi

como consecuencia del virtual bloqueo que sufrían los puertos “interiores”. Sin embargo, se mantuvo como estación de cabotaje a la cual arribaba la producción costera: melones y naranjas rinconeras, cueros y plumas de las islas.⁶⁶

“Dentro de las medidas de defensa portuaria se debe mencionar la nota del 27 de setiembre de 1831, por la que ‘estando instruido el Cabildo de la nueva resolución del gobernador Estanislao López relativa a la muralla que se ha de levantar a la margen del río en el Puerto principal, frente a la rampa, para contener la inundación de ella en la creciente de aquel (el río), solicitan se los autorice para arbitrar los medios para hacerlo.’

“Así debió hacerse, pues figuran en la sección Contaduría las cuentas pagadas desde 1831 hasta 1836 para la construcción de la muralla. Esta fue la primera medida positiva que se tomó para evitar que el río invadiera la barranca del puerto. Y es también digno destacar que ya existía una rampa. Naturalmente que se está hablando del puerto en la zona de ‘los zanjones de Zarva’, que oportunamente hemos indicado donde se encontraba.”⁶⁷

Con fecha 29 de enero de 1835, el brigadier general Estanislao López y su ministro del Gobierno Domingo Cullen firman un decreto sobre los derechos de exportación de la ceniza.

“Considerando el Gobierno que la ceniza que se exporta del Departamento del Rosario es en lo General elaborada por la clase menesterosa, á la que es siempre necesario aliviarla en lo posible de cargas públicas; y teniendo además en consideración los multiplicados perjuicios que han sufrido aquellos beneméritos habitantes por las irrupciones de los salvajes del Sud y por varias calamidades de otro género, ha venido en acordar y

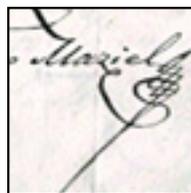
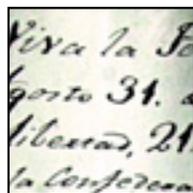
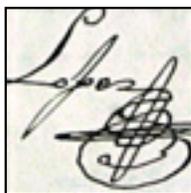
DECRETA

“Art. 1º Desde esta fecha es absolutamente libre de derechos la ceniza elaborada en la provincia que se exporta fuera de ella, bien sea para puertos nacionales o extranjeros.”

El artículo 2º encargaba especialmente al Ministro de la ejecución de lo dispuesto en el decreto.⁶⁸

En época de Juan Pablo López –aunque no se tiene información pre-

“Dentro de las medidas de defensa portuaria se debe mencionar la nota del 27 de setiembre de 1831, por la que ‘estando instruido el Cabildo de la nueva resolución del gobernador Estanislao López relativa a la muralla que se ha de levantar a la margen del río en el Puerto principal, frente a la rampa, para contener la inundación de ella en la creciente de aquel (el río), solicitan se los autorice para arbitrar los medios para hacerlo.’



CAPÍTULO V - Cada bajada un puerto

Cuenta de Alexo Peralta por la compostura de una carreta del estado destinada al trabajo en el puerto (1836).

Docum. n.º 163.
El Maestro Jose Alexo Peralta ha
recompuerto una Carreta del Estado
p.^a el trabajo del Puerto, con portunas
& bordinas, puesto cfe & Chañan inclu-
so la madera todo en veinte reales;
y p.^a su abono doy este Capitania
& Puerto Santa Fe Abril 2.^o 1836.
En 2.^o p. 42. y J. Marcelino Muzel
Santa Fe Abril 6. de 1836
El Ministro de Hacienda abonara los
dos pesos quatro reales y un cuenco lo cual
es por el presente.
Lopez
Don. Culla

Viva la Federación! *Docum. n.º 11*
 Santa Fe Agosto 31. de 1836.
 Año 27. de la Libertad, 21. de la independen-
 dencia y 7.º de la Confederación Argentina.

Cuenta y presenta el q. suscribe, de los sueldos venidos
 patronos y marineros de los Lanchones del Estado,
 desde el 1.º de Agosto hasta ultimo del mismo.

Claves.	Pesos.	Pts.
Por diez pesos el patron Carlos Medina . . .	10	
Por id. Fran. Guimaraes	10	
Por ocho pesos el marineros Mariano Paezaga . . .	8	
Por id. Manuel Puro	8	
Por id. Bartolome Beron	8	
Suma total.		44

Clévis. & Puerto. para ser suplico
 J.º Marcelino Maciel

Santa Fe Sep. 3.º de 1836.

El Ministro de hacienda abonara los qua-
 renta y quatro pesos, q. expresa la precedente cuenta

Lopez

Informe de Marcelino Maciel de los sueldos ganados en agosto de 1836 por patronos y marineros de los lanchones del puerto.

“Toda Autoridad ó individuo que en manera alguna contribuya á que algún buque con procedencia de los Puertos prohibidos, descargue ó reciba carga en cualquier punto de toda la costa del Paraná, perteneciente a esta provincia, en los riachos, islas ó Puertos públicos, como así mismo todos los que teniendo de ello noticia no dieren pronto aviso al Gobierno o a la autoridad más inmediata, para la aprehensión de los infractores, serán castigados como traidores a la Patria.”

cisa del exacto momento— se creó la Capitanía del Puerto y se nombró a su primer responsable. Consta que el 31 de octubre de 1838 el gobernador firmó un decreto que separaba del servicio el Capitán de Puerto y Comandante de Resguardo don Juan Maciel, reemplazándolo por don José Justo Hernández.

Don Juan M. Maciel se jubiló como tenedor de libros de la Capitanía del Puerto, según decreto del 24 de febrero de 1854, en el cual se le asignan 25 pesos mensuales por los largos años desempeñados.⁶⁹

Años después del referido decreto de 1838, el gobernador Pascual Echagüe considera que

“Siendo de suma necesidad el nombramiento de un Guarda-costa en esta Capital, para evitar de una manera mas eficaz el defraude del Tesoro Público...

“Art. 1º Se confiere el empleo... al ciudadano federal D. José Ma. Méndez.

.....

“Art. 3º Las atribuciones inherentes al Guarda costa las detallará el Gobierno en decreto separado.”⁷⁰

Con fecha 4 de diciembre de 1847 y teniendo a la vista las resoluciones adoptadas por el Encargado de las Relaciones Exteriores de la República “...relativas a prohibir toda comunicación comercial, directa ó indirecta con el Puerto de Montevideo y demás ocupados por los salvajes unitarios ó por las fuerzas de la dominación extranjera en el Estado Oriental del Uruguay...”, el gobernador Echagüe resuelve:

“Art. 1º Desde el día 21 del corriente mes queda cerrada y absolutamente prohibida toda comunicación comercial, directa é indirecta de todos los Puertos de esta Provincia con el de Montevideo y cualquiera otro del Estado Oriental...

“Art. 2º Toda Autoridad ó individuo que en manera alguna contribuya á que algún buque con procedencia de los Puertos prohibidos, descargue ó reciba carga en cualquier punto de toda la costa del Paraná, perteneciente a esta provincia, en los riachos, islas ó Puertos públicos, como así mismo todos los que teniendo de ello noticia no dieren pronto aviso al Gobierno o a la autoridad más inmediata, para la aprehensión de los infractores, serán castigados como traidores a la Patria.

“Art. 3º Continúa expedito y sin alteración alguna el comercio de los Puertos de la provincia con los del Estado Oriental, que se hallen sujetos en obediencia del Exmo. Señor Presidente legal, Brigadier D. Manuel Oribe, con la calidad de que buques que hagan este comercio sean nacionales y con exclusión de toda otra bandera que no sea la argentina.

“Art. 4º Los empresarios, consignatarios y cargadores de todo buque que salga de nuestro Puerto para los que menciona el art. 3º, darán fianza á satisfacción del Ministro Tesorero General de Hacienda, por el valor duplo del cargamento, de que no tocarán, bajo ningún pretexto ni motivo en el Puerto de Montevideo..., ni traspasarán el cargamento ó parte de él a otro buque que se dirija a dichos Puertos.

.....

“Art. 6º Todo buque nacional y con bandera argentina que venga cargado á los Puertos de la provincia, diciendo proceder de los que están bajo obediencia del Exmo. Señor Presidente Oribe, no trayendo patente, certificado ú otro satisfactorio comprobante de ello, dado por la Autoridad del Puerto de que procede ó en su defecto por alguna otra notoriamente fiel y en actual servicio de dicho Presidente, será repulsado, sin permitirle descarga ni carga de ningún género.”⁷¹

.....

Dos años después, y

“Deseando en cuanto es posible, atenta la situación premiosa del Erario, impulsar y fomentar la industria, especialmente la que se aplica al trabajo de los montes de la pro-

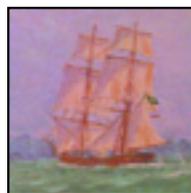
vincia, que constituyen una de las fuentes principales de su riqueza territorial...”

El mismo Gobernador Pascual Echagüe decreta

“Art.1º Los buques construidos en astilleros de la Confederación Argentina que formaren sus cargamentos íntegros de madera, leña, carbón ú otras producciones de los montes para exportación, quedan libres del derecho de anclaje, tanto en el Puerto de esta Capital, como en los demás de la Provincia.

“Art. 2º Los buques construidos en astilleros de la Confederación Argentina que cargaren otra clase de efectos del país, para extraerlos, pagarán un cuarto de real por tonelada por derecho de anclaje.”

“Deseando en cuanto es posible, atenta la situación premiosa del Erario, impulsar y fomentar la industria, especialmente la que se aplica al trabajo de los montes de la provincia, que constituyen una de las fuentes principales de su riqueza territorial...”



‘A la llegada de todo buque, sea cual fuere su procedencia, desde la entrada a la boca del río, izará su bandera al tope mayor e igualmente a su salida del Puerto; lo mismo cada vez que alce en el Resguardo, como también en todos los días festivos’.

Astilleros propios en 1848

La comisión encargada de estudiar las peticiones contestó a los interesados diciendo que “hoy se hace necesario extender el puerto hasta al boca del arroyo que está a su izquierda (¿Arroyo Tacurú o Fray Atanasio?), en cuyo lugar es constante que cargan los buques toda clase de artículos del país y que ni aun los ranchos que existen deberían estar, pues este lugar aparente para careneos de buque, y si le concederá el lugar del Campito y reportara por este medio ventajas a esta parte de la población.

“A propósito del Astillero de Santa Fe, existen un ‘Reglamento de instalación de astilleros, maestros de ribera y calafates’, cuya data es del 8 de junio de 1848, decretado a petición de un grupo de Maestros de Ribera y Calafateros tales como Ramón García, Salvador García, Malaquías Méndez, Mariano Calderón, Pedro Godoy, Dámaso Santa Cruz y Faustino Jiraldes, que manifestaban que de tres años a la fecha se han multiplicado en este Astillero los maestros instructores de buques y calafates siendo extranjeros y que trabajan en dichas obras solo ellos; así es que hasta los aserraderos y peones ya no son los hijos del país, y privándoles a los mas de la subsistencia cómoda que tenían para si y sus familias.

“Agregaban más adelante: ‘que los extranjeros van a hacer morir el trabajo de mas de 30 santafesinos que han emprendido la carrera y que ya se desempeñaban con bastante regularidad...’ Por ello ‘solicitan se digne S.E. dictar providencia que estime conveniente a fin de que los hijos del país no sufran los perjuicios que hoy reciben por los extranjeros conductores de los astilleros.

“Reza su título: Reglamento que observará el Capitán de Puerto y Comandante del Resguardo de los puertos de carga y descarga que están habilitados en esta Capital, en todo lo relativo a su orden y policía.

“En su artículo primero establece: ‘A la llegada de todo buque, sea cual fuere su procedencia, desde la entrada a la boca del río, izará su bandera al tope mayor e igualmente a su salida del Puerto; lo mismo cada vez que alce en el Resguardo, como también en todos los días festivos’.

“Para poder voltear los buques en lugares apropiados se previó el artículo octavo: ‘El Capitán del Puerto hará construir muertos para tumbar los buques en quilla, en los lugares adecuados, y que no estorben al servicio público; debiendo pagar, los que los ocupen, cuatro reales diarios, sin perjuicio de que los dueños o patrones quisieran tumbarlos de la parte del Río.’”⁷² ♣



(VI) PROYECTO DE UN NUEVO PUERTO

* “Durante el gobierno de Domingo Crespo (1852-1854), éste elevó a la Junta de Representantes, el 23 de mayo de 1854, un proyecto de plano levantado por el ingeniero Nicolás Campbell, para asegurar las barranqueras del río y evitar los derrumbes y conservar el puerto principal. Como antecedente cita el plano de José Caballero, quien fue nombrado Jefe del Departamento Topográfico, el 30 de enero de 1863. El Ing. Campbell encontró el proyecto ‘bueno en sus conceptos pero dispendioso en gastos y dudoso en el resultado’.

“Este plano de Caballero –que no hemos podido localizar– consistía en ‘un Dique que cortando el río mas abajo de la boca de la Isla Tacurú, llegase sin agua para este cauce; y en varios cortes en las islas, para que no golpee la barranca de San Francisco’.

También en la gestión de Domingo Crespo, el 13 de agosto de 1852 y, considerando que se habían terminado los motivos por los cuales se la había dispuesto, se dictó un decreto que declaraba en desuso la práctica de cobrar tornaguías a los artículos de comercio que embarcan o reembarcan en los Puertos de la Provincia para los de la Confederación Argentina.⁷³

Durante este período de la Confederación Argentina, la importancia que había adquirido el Puerto de la ciudad de Rosario era evidente como lo demuestra la Ley del 2 de diciembre de 1853 por la cual se fijaron los sueldos del Administrador de la Aduana del Rosario (100 pesos), Contador Interventor (34 pesos), Alcaide de la Aduana del Rosario (34 pesos), Oficiales auxiliares de la Aduana del Rosario (25 pesos), el Vista de la misma Aduana (50 pesos), Oficial de contabilidad (34 pesos), Oficiales auxiliares (12 pesos), Capitán de Puerto del Rosario (50 pesos), dependientes del Resguardo del Rosario (5 pesos). Poco después, el 6 de diciembre, se dispuso asignársele al Capitán de Puerto de esta Capital un sueldo de 60 pesos mensuales.⁷⁴

El pronunciamiento de Urquiza contra Rosas, su triunfo en Caseros y las posteriores condiciones acordadas en San Nicolás, crearon un marco favorable para la navegación y el comercio con barcos de ultramar. A ese fin se suscribieron convenios con los Estados Unidos, Francia y Su Majestad Británica.

La ley de 1853 aprobó tales tratados en todos los cuales quedaba expresado que los ríos Paraná y Uruguay eran declarados libres para el comercio del mundo.⁷⁵

“Este plano de Caballero –que no hemos podido localizar– consistía en ‘un Dique que cortando el río mas abajo de la boca de la Isla Tacurú, llegase sin agua para este cauce; y en varios cortes en las islas, para que no golpee la barranca de San Francisco’.”



“Cerrada la frontera provincial de Buenos Aires, el excelente sitio portuario de Rosario que, a diferencia de Santa Fe, obstruido por arenas, brinda acceso fácil y permanente a los navíos de ultramar de la época, se transforma en una verdadera cabeza de puente para el interior del país, el punto de partida de los servicios regulares de diligencias y de convoyes de pesadas carretas.”

A su vez, por ley del 9 de diciembre de aquel mismo año se crearon las Aduanas necesarias para el desenvolvimiento de ese comercio; el segundo puerto al que se le crea la aduana es en la Provincia de Santa Fe, en la capital provincial.⁷⁶

No obstante, las realidades gravitaban más que las declaraciones formales. Se vivía un momento clave en la historia del país y la provincia. Rosario había sido declarada ciudad en 1852 y el general Urquiza visualizaba en ella un nodo estratégico en materia de comunicaciones. Escribe al respecto Romain Gaignard: “Cerrada la frontera provincial de Buenos Aires, el excelente sitio portuario de Rosario que, a diferencia de Santa Fe, obstruido por arenas, brinda acceso fácil y permanente a los navíos de ultramar de la época, se transforma en una verdadera cabeza de puente para el interior del país, el punto de partida de los servicios regulares de diligencias y de convoyes de pesadas carretas.”⁷⁷





Plano de la ciudad de Santa Fe concluido por José Germán Niklison en 1855, en razón del cambio de nomenclatura urbana producido luego de la sanción del texto constitucional de 1853. El trabajo está dedicado al gobernador Domingo Crespo y en él se advierte con nitidez la ubicación del desaparecido edificio de la Capitanía del Puerto (12), que se alzaba en la actual calle 25 de Mayo, entre cortada Falucho y Primera Junta. A la misma altura, sobre la ribera, se aprecia una forma denticular indicativa de la existencia de muelles de atraque.

Llegó luego un proyecto del Ing. Pompeyo Moneta quien había efectuado un profundo estudio de las crecientes del río y razones de la erosión en la orilla derecha.

Realizaba una propuesta constructiva por medio de diques perpendiculares a la corriente. La obra fue realizada en 1864. Sin embargo no se obtuvieron los resultados esperados.

Vicisitudes portuarias

“Hacia 1853 los puertos de la provincia eran el Puerto principal de esta capital, ubicado en la actual calle La Rioja; el de ‘Las Cuatro Bocas’, donde está ahora el Batallón de Ingenieros Anfibios 601 (Santo Tomé); el de San Jerónimo (Coronda), el de San José (del Rincón) y el de Rosario.⁷⁸

“En 1856 la sociedad santafesina se dividió en dos bandos que pujaban por tener el puerto en su barrio. Crecía el puerto del norte, el de los antiguos zanjones de Zarva y a su alrededor se desarrollaba un barrio bullicioso y comercial. El viejo Sur tan próximo al río en su historia, aquel de las bajadas de Núñez, de las barcazas, representado en las familias principales y de antigua existencia en la ciudad hicieron una presentación al gobernador para que devolviera al sur su puerto y con él la vida al barrio y de ese modo superar la fractura social.”⁷⁹

Ante el fracaso del proyecto de Nicolás Campbell, se presentaron, el 11 de octubre de 1855, los señores Bartolomé Cánepa y Juan Guastavino –que poseían dos sitios sobre la margen derecha del río Santa Fe, donde se ocupaban de un astillero– solicitando otro lugar lindero para el uso de la ataranza. Como consecuencia de esta presentación al gobierno de la provincia, conocemos detalles del puerto.⁸⁰

Un segundo proyecto fue encarado a través de una Comisión que debía preparar plano y presupuesto de la obra. En primer lugar se planteó realizar una estacada proyectada por el Ing. Cayetano Livi para evitar los desmoronamientos en la muralla del río.

Esta defensa concluida en 1859 no tuvo buena resistencia y se fue derrumbando poco a poco.

Dos nuevos proyectos son considerados por el gobierno, uno similar al anterior y otro que, por las medidas que proponía, resultaba muy costoso.

Llegó luego un proyecto del Ing. Pompeyo Moneta quien había efectuado un profundo estudio de las crecientes del río y razones de la erosión en la orilla derecha. Realizaba una propuesta constructiva por medio de diques perpendiculares a la corriente. La obra fue realizada en 1864. Sin embargo no se obtuvieron los resultados esperados.

En 1873 se autorizaron los fondos para un cuarto proyecto; ello supuso la canalización del riacho Santa Fe, obras del puerto y muelles.

Estas obras habrían de tener continuidad durante la gestión gubernamental del Dr. José Gálvez.⁸¹



Viajeros que llegan por río

“Con las primeras miradas tomamos una impresión de Santa Fe. En este nuevo arribo observamos que es muy lindo lugar para un muelle. Debería tener un muro útil, práctico y fuerte, porque el que hay está roído, es apenas un montón de tierra escarpada. Para sobrepasarla hay que tomar un fuerte impulso. Sería digno de un muelle, una hilera de robustos árboles para sombra, los que serían, a la vez, un adorno para la ciudad.”⁸²

Lina Beck Bernard, escritora de interés y esposa de Carlos Beck –fundador de la colonia de San Carlos–, relata en 1857 su llegada por río a Santa Fe:

“Y navegando sobre el río majestuoso,... al día siguiente, por la

mañana, divisamos a mano derecha las barrancas de la provincia de Entre Ríos que orillan el Paraná. Algunas leguas más arriba entramos en un brazo del río que se aparta del Paraná Grande formando encantadoras islas. Llegamos así a la barra de la Boca, entrada del puerto de Santa Fe, que lo separa del río. Aquí debemos detenernos para enviar un mensajero hasta la ciudad, en procura de caballos, porque el río está muy bajo y no entraríamos por nuestros propios medios... Los sirgadores tiran de las embarcaciones con sus caballos, unos trechos entre el agua, ...la goleta avanza con lentitud porque el río está muy bajo, pero no tardamos mucho en franquear la barra y estamos en el puerto de Santa Fe, el mejor y el más seguro de la Confederación Argentina según la afirmación del Comandante Page.”⁸³ ❀

Litografía de A. Clairaux (1860). Excepcional testimonio iconográfico del antiguo y concurrido puerto de Santa Fe. En la estampa se visualizan los murallones ribereños mandados a construir en 1835 y, en el margen derecho, el edificio de la Capitanía General del Puerto, coronado por una bandera. Sobre el lado izquierdo, se observa una punta de la hoy desaparecida isla Tacurú, con ganado bovino criollo de largos cuernos.





Goleta: numerosas embarcaciones de este tipo arribaron a los puertos de Santa Fe en la segunda mitad del siglo XIX. El dibujo reproduce a la goleta “Sarandí”, famosa nave que prestara servicios en la escuadra del almirante Guillermo Brown durante la guerra del Brasil (1826-1828). Se trataba de una embarcación de origen norteamericano, reconocida por su velocidad y aptitud marinera.





(VII) UNA PUERTA AL MUNDO

✱ Al promediar el siglo XIX el puerto vive la llegada de los primeros inmigrantes. Un documento describe uno de esos arribos:

“...Al fondear frente a Santa Fe, los pasajeros prorumpieron en ¡vivas! Y ¡hurra! al Capitán.

“Diose comienzo al desembarco de inmigrantes y equipages recibiendo los empleados principales de la Comisión .

“Dicho desembarco ...hízose con la incomodidad y peligro de siempre, pues la ausencia de un pequeño muelle, se hace cada día más notable, teniendo en cuenta que actualmente el descenso a tierra se hace por unas dos planchadas de 8 mts. aproximadamen-

te de extensión con un declive en extremo sensible para enseguida hacer una ascensión de inmigrantes y equipages por otra plancha, colocada en sentido inverso y casi perpendicular, teniendo materialmente que trepar, los individuos asidos de pies y manos a fin de subir la barranca. Lo repito Sr. Comisario, es difícil y peligroso este desembarco.

“No creo impertinente manifestar en este informe lo que verbalmente expresó el Agente de las Mensagerías Fluviales en esa. Díjome que varias veces había solicitado al Capitán del puerto el permiso para la construcción de un pequeño muelle provisorio a fin de obviar todos los inconvenientes de este desembarco, sin excluir de este beneficio a las demás embarcaciones que tocaran en el mismo puerto.”⁸⁴

.....

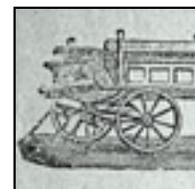
Este es el origen del muelle de los inmigrantes que se construyera en Santa Fe según proyecto del Ing. Juan F. Sarly, obra ejecutada por Ramón García. Antes de él ocurrieron percances y al menos un hecho trágico que José Pedroni evoca en el poema “Ana Ésser”, nombre de una mujer suiza que, según el relato de Magdalena Seppey de Gay, al descender del barco cayó al agua y desapareció.

“Por bajar mirando el río
cayóse de la planchada
con todo su pelo rubio
con toda su carne blanca,

El Paraná, boca arriba,
tres días que lo miraba
los ojos llenos de peces,
ofreciéndole naranjas.”⁸⁵

*“Por bajar mirando el río
cayóse de la planchada
con todo su pelo rubio
con toda su carne blanca,*

*El Paraná, boca arriba,
tres días que lo miraba
los ojos llenos de peces,
ofreciéndole naranjas.”*



El puerto de Santa Fe era un término insustituible en la ecuación colonia/producción/exportación. El ferrocarril provincial había comenzado a satisfacer demandas básicas para el transporte de granos y maderas desde tierra adentro. La rentabilidad de esas producciones estaba atada a la existencia de vías de comunicación aptas y razonablemente baratas hacia sus destinos de ultramar.



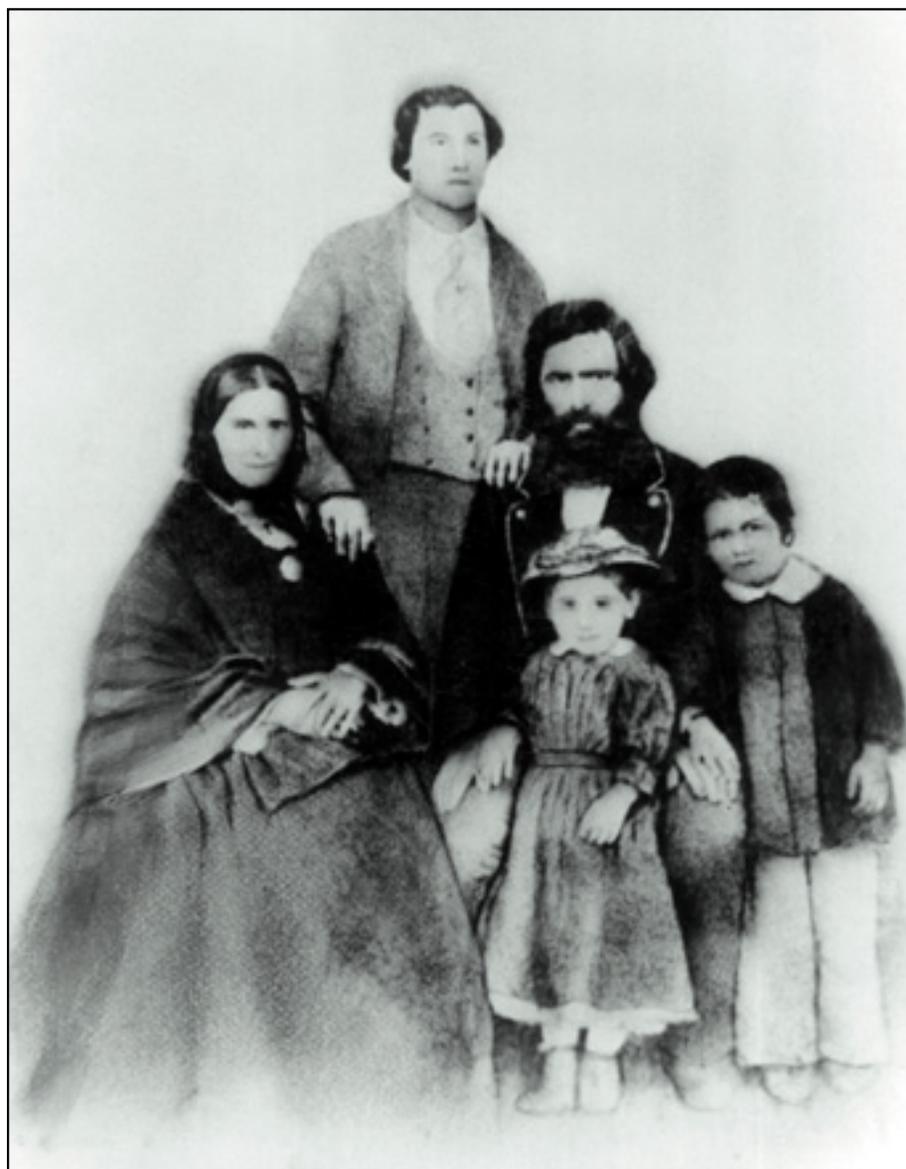
La hora de las exportaciones

El puerto de Santa Fe siempre tuvo dificultades para competir con otras estaciones localizadas más al sur. Buenos Aires había interpuesto en su momento su planteo de escala obligada para la producción que venía de Asunción o de las misiones de guaraníes.

La segunda mitad del siglo XIX fue un tiempo de profundas transfor-

maciones en la provincia y, en todas ellas, el puerto santafesino cumplió bien con su papel.

Desde que en él recalaron los suizos traídos por Aarón Castellanos para poblar Esperanza, la primera colonia argentina, habría de ser el puerto de llegada de inmigrantes que cubrirían el centro-oeste y el norte provincial de colonias productoras de cereales.



La familia Gaspoz: inmigrantes suizos. Museo de la Colonización, Esperanza.

SANTA FE, PRIMERA CIUDAD - PUERTO DE LA ARGENTINA

AÑO	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTAL
1864	Ps. fts.	Ps. fts. 274.536	Ps. fts
1865	" 382.945	" 428.989	" 811.934
1866	"	" 459.567	"
1871	" 1.268.198	" 1.031.472	" 2.299.690
1872	" 1.315.019	" 1.003.172	" 2.316.191
1873	" 1.314.316	" 633.200	" 1.947.519
1874	" 1.303.848	" 1.071.920	" 2.375.769
1876	" 751.120	" 851.138	" 1.602.025
1877	" 1.160.635	" 985.446	" 2.146.141
1878	" 949.067	" 1.139.872	" 2.088.939
1879	" 1.721.535	" 2.710.125	" 4.421.661
1880	" 1.419.924	" 1.153.607	" 2.573.532
1881	" 1.144.553	" 1.744.689	" 2.889.242
1882	" 3.073.526	" 2.223.328	" 5.296.864
1883	\$ m/n 3.056.406	\$ m/n 3.397.182	\$ m/n 6.453.588
1884	" 4.589.889	" 3.698.049	" 8.287.938

Se nota en este cuadro un aumento enorme: en el espacio de 20 años se ha multiplicado diez veces el valor del comercio, debiendo hacer constar que estas cifras sólo representan exclusivamente su producción y consumo, pues no hay datos del movimiento del tráfico para el interior.⁸⁶

La provincia de Santa Fe ingresó con fuerza al proyecto de inserción en el mundo.

El puerto de Santa Fe era un término insustituible en la ecuación colonia/producción/exportación. El ferrocarril provincial había comenzado a satisfacer demandas básicas para el transporte de granos y maderas desde tierra adentro. La rentabilidad de esas producciones estaba atada a la existencia de vías de comunicación aptas y razonablemente baratas hacia sus destinos de ultramar.

En este sentido, y citando a James Scobie, Alberto Sarramone asevera que el ferrocarril disminuyó el flete doce veces con respecto a las mulas y carretas, en tanto aumentaba treinta veces la velocidad de desplazamiento de la carga.⁸⁷

“Hacia el año 1880 la provincia presenta ya un número superior a cincuenta colonias de inmigrantes extranjeros, dedicadas todas ellas esencialmente al cultivo triguero, seguido de otras producciones como el lino, maíz y cebada. Pero semejante expansión productiva y demográfica requería indudablemente un sistema de comunicaciones moderno y adecuado a las necesidades del nuevo orden económico, esto es, medios que permitan el transporte de la materia primaria hacia los mercados de ultramar; infraestructura que la Pro-

CAPÍTULO VII - Una puerta al mundo

“En el desembarcadero se está con un ancla adelante y otra atrás, y en tierra no hay postes ni piedras de amarre; si uno dispone de cuadernas usa de ellas enterrándolas en tierra; caso contrario se entierra el ancla de calabrote.”

vincia y el país todo aún no habían desarrollado convenientemente.

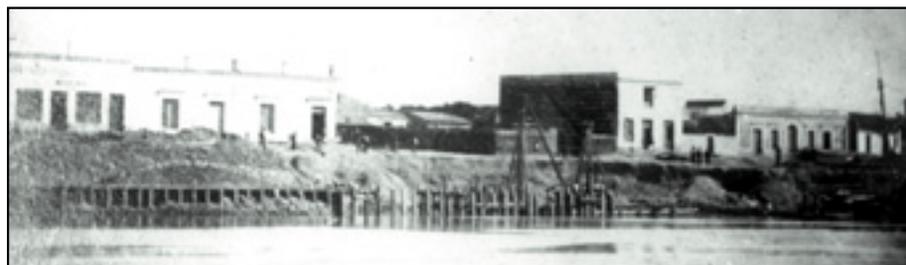
“El problema presentaba dos facetas predominantes: por un lado los ferrocarriles que, siendo el más eficaz transporte terrestre de la época, servirán para atravesar las zonas productivas y conducir las cosechas hasta las costas del litoral fluvial o marítimo. Entramos así en la segunda de las cuestiones: la necesidad de que los productos primarios sean embarcados en adecuados puertos utilizables por embarcaciones de gran calado, como son los ultramarinos.

“Veamos qué situación presentaba la Provincia de Santa Fe en estos

dos aspectos a comienzo de la década del 80.

“El comercio de importación y exportación con las demás Provincias del litoral argentino (embarcaciones de cabotaje) o el comercio con el extranjero (en embarcaciones de ultramar) se realiza a través de puertos como los de las colonias y pueblos de Alejandra, Cardona, Malabrigo, Reconquista, Santa Rosa, Cayastá, Helvecia y San Javier, ubicados todos al norte de la capital provincial sobre afluentes del Paraná. Por tal motivo puede concluirse en que son accesibles esencialmente por embarcaciones de cabotaje, de escaso calado.”

Obra de consolidación de la barranca en el puerto viejo –actuales calles Rivadavia y Tucumán–, defensa realizada con pilotes de madera dura al pie y talud revestido con piedras en 1869. Sería destruida luego por la acción del río y el paso de los años.



El pueblo de Santa Fe esperando la llegada del presidente Dr. Nicolás Avellaneda en un desembarcadero improvisado en las actuales calles Rivadavia y Primera Junta (1879).



Particular situación portuaria

“Destaquemos ahora del panorama provincial la situación en que se encontraba el puerto de la ciudad capital. Como ya se ha mencionado su principal obstáculo lo constituían las bajantes periódicas del río Paraná; que imposibilitaban el ingreso de buques de mayor calado; lo que afectaba directamente y principalmente el comercio exterior, debido al porte de los ultramarinos.

“En cuanto a las condiciones de operatividad, a lo ya mencionado anteriormente acerca de la utilización de planchadas, podemos hacernos una idea más concreta y detallada de la situación si atendemos al relato del marino alemán G. H. Müller, que al parecer visita Santa fe a comienzos de la década que nos ocupa. El visitante destaca la necesidad de contratar un Práctico que ingrese el barco desde el cauce principal del Paraná hasta el puerto de Santa Fe ubicado sobre el río o riacho del mismo nombre. Incluso previene a sus colegas acotando:

“En el desembarcadero se está con un ancla adelante y otra atrás, y en tierra no hay postes ni piedras de amarre; si uno dispone de cuadernas usa de ellas enterrándolas en tierra; caso contrario se entierra el ancla de calabrote.”

Y agrega ya decepcionado que:

“También uno mismo debe prepararse el lugar de carga.”

No conforme con las anteriores advertencias de corte técnico explica detalles más coloridos:

“El desembarcadero sin embargo se encuentra en un estado deplorable, la orilla de empinadas barrancas, carcomidas y con hondas zanjas, es de arcilla.

“Para desembarcar hay que tomar un buen impulso y saltar.”⁸⁸

Para completar la información se puede acudir a Gabriel Carrasco quien afirma:

“...el puerto de Santa Fe tiene algunas obras de defensa muy importantes, pero habiéndose dejado sin concluir, son continuamente minadas por las aguas que las derrumban parcialmente con demasiada frecuencia...”⁸⁹

Pese a la libre navegación de los ríos decretada por Justo José de Urquiza el 3 de octubre de 1852 en su calidad de Director Provisorio de la Confederación Argentina y a la ordenanza del 22 de junio de 1854, que establece como puerto de primera clase al de la capital santafesina, hábil en consecuencia para el comercio exterior y depósito, sus problemas de accesibilidad e instalaciones eran recurrentes. Por eso se multiplicaban las iniciativas oficiales y los anteproyectos técnicos en busca de una solución duradera. Entre tanto, pese a las limitaciones y dificultades, la progresiva apertura al mundo impulsada por la sanción de la Constitución en 1853 comenzaba a rendir frutos.

En un trabajo inédito, titulado Puerto de Santa Fe, Carlos Greco refiere que “en 1879 bajo la presidencia del Dr. Avellaneda se produce el significativo hecho de que un país que importaba harina para su subsistencia, se convierte en exportador de cereales (trigo). Santa Fe no puede quedar ausente y a las aguas del Colastiné arriban veleros de todas las naciones. El riacho que pasaba por la ciudad era de escasa hondura, pero ante una creciente extraordinaria del río, siete vapores remontan el río Santa Fe y en Santo Tomé, costa del Salado, cargan trigo para el exterior. Esta población adquiere prosperidad durante un pe-



Pese a la libre navegación de los ríos decretada por Justo José de Urquiza el 3 de octubre de 1852 en su calidad de Director Provisorio de la Confederación Argentina y a la ordenanza del 22 de junio de 1854, que establece como puerto de primera clase al de la capital santafesina, hábil en consecuencia para el comercio exterior y depósito, sus problemas de accesibilidad e instalaciones eran recurrentes.



ríodo de más de diez años por el continuo tránsito de cargamentos de granos que de carros pasan a las bodegas de los barquichuelos que, remontando la corriente del riacho Santa Fe atracan en las aguas hondas del Colastiné al costado de los veleros para trabardar sus mercaderías.

“Pero los gobernantes de Santa Fe piensan en embarques de menos costo. En 1885, el Dr. José Gálvez descubre que en Colastiné hay lugares donde se puede establecer un verdadero Puerto para buques de mucho tonelaje. Interesa a los legisladores y consigue que el Ferrocarril Provincial —que ese año ya había inaugurado un servicio a las colonias— extienda un ramal a Colastiné y Rincón. La dinámica puesta en los trabajos necesarios, hizo posible la inauguración de la estación terminal el 15 de octubre de 1886. Es así que, con el ramal férreo construido y dos muelles, se funda el puerto de Santa Fe sobre el Colastiné. En 1888 ya era un hecho, y comienza a funcionar allí una gran colmena.

“Se descubren las cualidades del quebracho y del norte bajan trenes completos de madera color sangre, pero que no son trofeos de combate ni de tragedia, sino símbolos de prosperidad para la patria. Esto continúa acrecentándose y se debe pensar en ampliar los muelles. El 12 de marzo de 1889 por decreto del Presidente Juárez Celman, ante requerimiento del gobierno de la provincia de Santa Fe, se habilita definitivamente el muelle construido por dicho gobierno en Colastiné para las operaciones de efectos nacionales que hayan satisfecho los derechos y sido despachados por la Aduana establecida en la ciudad; para la importación de frutos y productos nacionales con destino a cualquier Aduana de la República y para la exportación de frutos o artículos libres de derechos de exportación, o los

que hayan afianzado, si los adeudan. Todas las operaciones serían fiscalizadas con el concurso del personal del resguardo a instalarse, dependiente de la Aduana de Rentas de Santa Fe.

“Concedidos los permisos pertinentes, el nuevo puerto fue habilitado en 1900 con el nombre de Colastiné Norte o Puerto Nuevo, asignándose al primitivo puerto la denominación de Colastiné Sur. A fines del siglo XIX, en Colastiné Norte se trabajaba con productos forestales (carbón, rollizos, etc.) en tanto que por Colastiné Sur la labor se efectuaba con cereales, extracto de quebracho y mercaderías generales.

“La prosperidad continuaba y también las inquietudes de los santafesinos. Ya en 1888 el Dr. Gálvez había comisionado al agrimensor Florencio de Basaldúa para que proyectara un puerto que llegara a la misma ciudad de Santa Fe. Éste hizo los estudios y como conclusión sostuvo la necesidad de abrir un canal que, partiendo de Colastiné, mediante el ensanche del viejo riacho llegara a la ciudad capital. O sea que planteaba una arteria fluvial de quince kilómetros de longitud. Al Norte y Sud se rellenarían las islas hasta una extensión necesaria y estos rellenos servirían de ampliación a la ciudad dejando libres las riberas para los depósitos y vías férreas, entre otras instalaciones.”

Pero no nos adelantemos. Los inconvenientes objetivos que afrontaba la navegación, “insolubles sin la participación del gobierno nacional, se agravaban mucho más en la entrada de nuestro puerto, donde la presencia de numerosos bancos de arena, la escasez de profundidad natural del lecho del río y las periódicas bajantes eran escollos casi insalvables, sin grandes obras que alteraran todo el panorama en su conjunto.”⁹⁰

HERRERIA Y CARPINTERIA DEL PUERTO
— DE —
E. CORNARA y J. GASTI

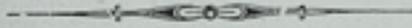


SE HERRAN CABALLOS
Á
CALDO Y A FRIO

Se hacen todas clases de composturas pertenecientes
á ambos ramos

SANTA-FÉ—CALLE JUJUY 413—SANTA-FÉ

Juan E. Costa



AGENCIA MARÍTIMA Y DE COMISIONES
DESPACHANTE DE ADUANA

Arretramentos de buques y lanchajes

397—CALLE JUJUY—397

SANTA-FÉ

Anuncios publicitarios de prestadores de servicios relacionados con el puerto aparecidos en la Guía comercial e industrial de la provincia de Santa Fe de 1895.

“Así, sin actas ni actos oficiales comenzó la vida del puerto de Colastiné. Puede decirse que nació siendo mayor. Su origen habría que establecerlo en el terreno de las necesidades del momento: ante la incapacidad manifiesta del pequeño puerto santafesino, era imprescindible para atender el nuevo tráfico la concreción de un nuevo punto de embarque que pudiera satisfacer las demandas que surgían.”

Mientras tanto, “el puerto de Colastiné surgió bajo las imperiosas necesidades de un momento muy particular para la provincia. La tremenda expansión productiva, el impacto económico producido alrededor de un nuevo tipo de desenvolvimiento de las actividades agropecuarias y forestales, motivaron que apareciera en la escena provincial como importante salida natural, aún sin tener antecedentes que lo consignaran como puerto valedero.”⁹¹

Como ya se dijo, “creado por el gobernador José Gálvez cuya gestión fue decisiva, el que Colastiné se concretase como puerto fluvial de ultramar obedece a motivos mucho más profundos.”⁹²

“Se cuenta que Gálvez, en un viaje realizado al Rincón recibió noticias acerca de que, en ocasión de la guerra con el Paraguay, acorazados brasileños cargaron en el punto de Colastiné diversos elementos pa-

ra aprovisionarse. En vista de aquel suceso, decidió investigar en forma personal y, junto a un canoero, procedió a sondear la barranca del río con el fin de establecer su profundidad. Una vez comprobada ésta, y ante la evidencia de la bondad del lugar, que hacía factible el establecimiento de un puerto, resolvió interesar a los poderes provinciales para su construcción. A este objetivo coadyuvaría un ramal ferroviario, cosa que se concretó en octubre de 1886.”⁹³

“Así, sin actas ni actos oficiales comenzó la vida del puerto de Colastiné. Puede decirse que nació siendo mayor. Su origen habría que establecerlo en el terreno de las necesidades del momento: ante la incapacidad manifiesta del pequeño puerto santafesino, era imprescindible para atender el nuevo tráfico la concreción de un nuevo punto de embarque que pudiera satisfacer las demandas que surgían.”⁹⁴

Vista aérea de la plaza Colón y del puerto viejo de Santa Fe (fotomontaje de 1892).



Una ciudad, dos puertos

El puerto de Colastiné “era el puerto de la ciudad de Santa Fe, que por las causas antes mencionadas no se encontraba junto a ésta. Ambas estaciones (Santa Fe y Colastiné) estaban unidas por un ramal de 12,5 km del Ferrocarril a las Colonias, de trocha angosta. Esto no quiere decir que el puerto de Santa Fe dejara de funcionar. Muy por el contrario, ambas estaciones fluviales se complementaban. Una (Colastiné), oficiaba de gran puerto ultramarino, exportador de productos forestales y cerealeros; la otra (Santa Fe), estaba más abocada al tráfico de cabotaje, pero ninguna renegaba de ambas posibilidades.

“Los dos puertos estaban regidos por la misma Capitanía, lo que corrobora esta diversificación en la unidad. Ello se ve en que la ayudantía de Colastiné informa diariamente a la Capitanía, sita en Santa Fe, acerca del movimiento y del quehacer diario habidos en aquel puerto.”⁹⁵

“En igual sentido funcionaba la Subprefectura de Puerto, que contaba con su asiento en el puerto capitalino y un destacamento en Colastiné. Este organismo nacional, en el puerto de Colastiné, llegó a entrar en contradicción con la policía provincial, una de las ‘policías bravas’, por cuestiones que si bien no son de fondo, reflejan enfrentamientos a nivel jurisdiccional.”⁹⁶

“La Subprefectura tenía a su cargo diversas funciones: controlar el orden general, el cumplimiento de las dispo-

siciones sobre la entrada a puerto, atracado, balizamiento de buques y pasos peligrosos, cobro de multas y sanciones, rescate de náufragos y ayudas en salvatajes y varaduras. Algunas de estas funciones las cumplía con sumo celo, mientras que otras pasaban a segundo plano. El caso de salvatajes y varaduras, si bien era de su competencia, en general era atendido por las empresas damnificadas, que preferían hacerse cargo ellas de los costos y riesgos en realizar aquellas operaciones tan delicadas.”⁹⁷

“En lo referente a la calidad del servicio brindado por la policía marítima, llegaban a los periódicos de la época quejas de los cargadores del puerto. Ello se basaba en lo deficitario del servicio, y eran tantos los perjuicios que causaban por desidia e ignorancia, que muchas casas exportadoras pensaban en trasladarse a Borghi o Rosario, ‘con gran perjuicio del Colastiné y del comercio del centro y norte’ de la provincia. Haciéndose eco de peticiones realizadas, el periódico Unión Provincial solicitaba a la Subprefectura ‘que dedique toda su actividad en cortar esos males si no quiere que entablemos una campaña ruda contra esa administración en ésta y en Buenos Aires.’⁹⁸ El caso también se refería a los prácticos que conducían los buques desde Rosario o la entrada del Tiradero hasta el puerto. Estos incidentes cobraban tal magnitud que, a los pocos días avisaban ‘...de Colastiné que tanto la Subprefectura como la Jefatura de Aduana han tomado en cuenta la fundada queja...’ remediando los males.”⁹⁹

“Los dos puertos estaban regidos por la misma Capitanía, lo que corrobora esta diversificación en la unidad. Ello se ve en que la ayudantía de Colastiné informa diariamente a la Capitanía, sita en Santa Fe, acerca del movimiento y del quehacer diario habidos en aquel puerto.”





Pilón de bolsas de trigo, material a la intemperie proveniente de Esperanza, desmejorándose por efecto de la lluvia.

Cuadro de exportaciones de trigo de los tres principales puertos argentinos, en el libro de James R. Scobie, "Revolución en las pampas. Historia social del trigo argentino, 1860-1910".

CUADRO 9
Exportaciones de trigo desde los tres principales puertos
argentinos, 1879-1910
(en toneladas métricas)

Año	Rosario	Buenos Aires	Santa Fe
1879	17.514	6.616	1.061
1880	382	378	---
1881	---	151	---
1882	1.980	215	285
1883	5.148	6.090	12.013
1884	9.495	15.223	12.564
1885	25.300	28.653	10.865
1886	22.217	309	15.309
1887	140.600	81.133	25.825
1888	102.154	36.040	18.200
1889	10.405	4.112	2.880
1890	201.429	78.982	14.092
1891	152.100	172.853	28.127
1892	239.714	145.194	24.905
1893	390.209	305.630	37.899
1894 *	790.007	315.281	51.981
1895	108.730	105.078	45.030
1896	352.049	48.394	36.941
1897	56.041	25.270	4.534
1898	381.041	77.324	38.408
1899	445.179	278.540	181.500
1900	791.214	405.221	271.138
1901	452.080	148.676	187.278
1902	45.472	174.494	277.872
1903	484.197	432.969	330.281
1904	965.568	549.405	542.744
1905	796.476	468.028	549.796
1906	414.763	565.364	101.875
1907	487.518	422.656	843.124
1908	1.075.943	785.180	1.082.046
1909	757.904	517.064	783.918
1910	518.443	401.755	481.508

(Cifras del Anuario de la Dirección de Estadística de la República Argentina.)

* Desde 1904 en adelante, la cifra representa la cantidad convertida directamente a ultramar.

SANTA FE, PRIMERA CIUDAD - PUERTO DE LA ARGENTINA



Profusión de navíos de vela durante una carga de cereales en el puerto de Colastiné

Confluencia de medios de transporte en el puerto de Colastiné Sud hacia 1892, administrados por el Ferrocarril Francés.



“La carga y descarga se hacía mediante el incómodo, ineficaz y costoso método del trasbordo. Dos vapores de la compañía Lamport se encargaban de llevar pasajeros y carga desde el Paraná al puerto.”

“Diversas compañías comenzaron a actuar, entre ellas ‘Mensajerías Fluviales’ y ‘La Platense’, al igual que varias agencias: Ferreyra, Christensen, Parma y Costa, Gietz, Murchio, Richard; en agosto de 1887, la compañía ‘La Platense’ celebró un convenio con las ‘Mensajerías Fluviales’, por el cual ambas empresas se fusionaban. De este modo, ‘La Platense’ adquirió el monopolio del transporte fluvial por los ríos nacionales, lo que le permitió elevar considerablemente los fletes. A causa de ello, se propagaron las protestas por parte de los comerciantes, quienes aducían que el flete ferroviario era más barato.¹⁰⁰

“Este dominio del mercado del transporte se vio complementado con la solicitud de permiso, por parte de la misma compañía para construir un depósito de mercaderías en Colastiné.¹⁰¹

“La carga y descarga se hacía mediante el incómodo, ineficaz y costoso método del trasbordo. Dos vapores de la compañía Lamport se encargaban de llevar pasajeros y carga desde el Paraná al puerto.¹⁰²

“Recién en octubre de 1887, un suelto periodístico informa, bajo el título ‘Construcción de muelles en Colastiné’, la solicitud presentada por el señor Tristán Malbrán pidiendo permiso para construir un muelle y murallones de defensa en el puerto de Colastiné.

“Siempre que el solicitante construya por su cuenta una oficina para los empleados de la Aduana de la localidad y permita a las autoridades nacionales el uso del muelle cuando lo requieran.¹⁰³

“Con respecto al proyectado muelle, el señor Tristán Malbrán obtuvo el 5 de enero de 1888 ‘...del Gobierno Nacional la concesión para construir un gran muelle en Colastiné’...¹⁰⁴

“Debido a la inundación de ese año se pide al gobierno de exonerar a los comerciantes de Colastiné de los impuestos, ya que ‘...muchos de ellos han tenido que hacer terraplenes y puentes’...¹⁰⁵

Razones de un fracaso

“Un problema que siempre debió afrontar el puerto fue, además del de las inundaciones y aunque pareciera paradójico, el de las bajantes: ‘...se están notando los inconvenientes que ofrece la bajante del río, y con toda especialidad lo sufre el comercio... en Colastiné se hallan solamente tres buques a la carga. ¿Quiere darse mayor tristeza a los tiempos que corremos?’¹⁰⁶. ‘Las casas de exportación de cereales se encuentran sin poder hacer operaciones por falta de buques... no hay uno solo para fletar... por la bajante...’¹⁰⁷. El otro gran problema ya mencionado era el de las crecientes;

en octubre de 1888 la inundación causaba sus efectos en el puerto de Colastiné; el agua penetraba por los terrenos bajos del oeste y avanzaba sobre las vías y la población; en las barrancas se producían desmoronamientos.¹⁰⁸

“En noviembre, se pronosticaba que el puerto sería abandonado pronto, ya que el agua desbordaría las barrancas. Los agentes marítimos llegaron a disponer que los buques llegados con carga a Colastiné, pasaran a Santa Fe y Santo Tomé a efectuar sus operaciones, ya que allí era imposible hacerlo.¹⁰⁹ La gravedad era tal que la Administración del FF.CC.

suspendió los trenes al puerto de Colastiné debido a que las vías estaban inundadas en su mayor parte.¹¹⁰

“El Ministerio de Hacienda de la Nación ha concedido habilitación al muelle construido... sobre el río Colastiné para operaciones de objetos nacionalizados..., importación... y exportación...¹¹¹, aunque en ese mismo año se dicta una ley provincial en la que se contrata a los señores John Meiggs Son & Co. para realizar las obras del puerto en Santa Fe.¹¹²

“Paralelamente, ...Tristán Malbrán, Juan Cafferata, Manuel Gálvez, C. Rosas, Josué Gollán, Javier Silva, Lorenzo Anadón, J. Abásolo, Luciano Leiva, Benito Ramayón, Zenón Martínez, L. Gómez Llambí, Pedro Llambi Campbell, Alejandro Petrina, Federico y Carlos Portalis, M. Hoffner, y Carlos Sundblad, reunidos en ...el escritorio del Banco de Crédito Territorial y Agrícola de Santa Fe para formar una sociedad anónima para adquirir y explotar la concesión del Puerto y Depósito de Colastiné, y comprar y vender terrenos en el mismo punto, establecen que sus propósitos son: 1) Construir y explotar el Puerto de Colastiné de acuerdo a la concesión acordada por la Nación a Tristán Malbrán, que transfirió a la Sociedad los derechos y obligaciones...; 2) Establecer depósitos de mercaderías y mercado de frutas y cereales en el Puerto.”¹¹³

El puerto nuevo, maderero, se denominó Colastiné Norte, mientras que el viejo se denominó Colastiné Sur, y operaba con cereales y cargas generales.

“El año 1901 fue agitado para el puerto, no sólo debido a las operaciones estrictamente comerciales, sino en lo que respecta a su funcionamiento. En primer término, la Comisión de Propaganda Pro-Puerto de Santa Fe (creada en 1899 por una serie de comerciantes, industriales y hacendados lugareños con el fin de lograr un puerto de ultramar en la ciudad de Santa Fe) inicia una agria polémica con la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe. Ésta se debe al proyecto de la Empresa de FF.CC. de construir un gran muelle en Colastiné de 800 mts. y tener el privilegio para explotar el puerto por un lapso de 40 años¹¹⁴, lo que la facultaba para cobrar diversos derechos (muelle, guinches, almacenaje, etc.) y para impedir la llegada a la terminal de otras líneas férreas. Ello llevaba a que en la práctica se estableciera un monopolio de esa empresa, ya que sería la única con acceso a los muelles. Entre los argumentos que esgrime la Comisión para oponerse a tal proyecto, aparte del interés de tener el puerto en la ciudad y de que no sea patrimonio de un solo particular, están los estudios realizados por los ingenieros Ducloul, Cassafousth y Donselaar que demuestran la conveniencia de instalar el puerto en la ciudad de Santa Fe.”¹¹⁵

“Ello llevaba a que en la práctica se estableciera un monopolio de esa empresa, ya que sería la única con acceso a los muelles.”





Don Enrique Müller sobre la báscula. De pañuelo el práctico don Benito Onetto, depositando cereales a pila en el puerto de Colastiné Sud.



Embarque de cereales al hombro en las planchadas del buque "Rubens", amarrado en Colastiné. La carga se hacía muy dificultosa por el anegamiento constante de las áreas de atraque.

“La habilitación de las vías férreas del FF.CC. de Santa Fe que atravesaron el Norte hasta el Chaco, posibilitaron el fácil y bastante económico transporte de diversas materias desde aquellas zonas boscosas hasta Colastiné, donde las diversas empresas madereras (Harteneck, Portalis) tenían depósitos y galpones. Así salían hacia los centros consumidores de ultramar maderas diversas, rollizos de quebracho, postes, medios postes, tanino, aserrín.”

Cae el telón sobre Colastiné

“La llegada del Gral. Roca, presidente de la Nación, sirvió para avivar la polémica. La Comisión, con apoyo del Gobierno Provincial, lo llevó de visita hasta Colastiné, para que viera los terrenos ‘anegadizos ...contemplar la altura de las aguas que con frecuencia inundan ...las viviendas ...de aquel conato de puerto ...recorrieron aquellos malos embarcaderos ...inadecuados para la construcción de un verdadero puerto.”¹¹⁶

“Finalmente, y con la intervención del ministro de Obras Públicas, Dr. Civit, se llegó a un acuerdo por el que se resolvió que ‘...Santa Fe tenga puerto, sin que la citada empresa (de FF.CC. franceses) deje de tener en el río un complemento propio de sus líneas terrestres. A Colastiné irán los trenes franceses, y a Santa Fe los de Buenos Aires y Rosario, Central Norte y otros... Aquí habrá un verdadero puerto, allí (por Colastiné), muelles de la compañía francesa...”¹¹⁷

Hasta ese momento, el puerto de Colastiné había llegado a ser “muy importante dentro de la estructura importadora-exportadora del Litoral y zona de colonias agrícolas del centro de Santa Fe. Por su ubicación era, quizás, el puerto fluvial de ultramar más septentrional de la Argentina. Por esta causa logró canalizar una gran red de vías de comunicación, que lo vinculaban no sólo con la zona cerealera, sino también con las provincias del Norte, del Litoral, del Noroeste, llegando inclusive a conectarse con el sur de Bolivia.

“En 1874, el puerto de Santa Fe exportaba hacia distintos puntos interiores (Buenos Aires, Rosario, Paraná, Corrientes y otros puertos) y exteriores (puertos del Uruguay, Paraguay, Brasil e Inglaterra) unos 15 productos diferentes, que incluían harina, trigo, maíz, manteca, batatas, huevos, gallinas, alfalfa, papas, por un valor total de \$ fts. 722.102, siendo la harina y el trigo los que, con un 37% y 33% respectivamente de la renta, monopolizaban casi todo ese tráfico.”¹¹⁸

“Por su parte, en lo que respecta al movimiento naviero propiamente dicho, en el puerto de Santa Fe habían ingresado en 1869 solamente 8 vapores y 139 naves a vela, con un tonelaje total de 11.977 ton. y 1078 tripulantes.”¹¹⁹ Colastiné aún no es mencionado entre los puertos provinciales.

“De las 20 naves ancladas en puerto, 7 eran argentinas, 7 inglesas, 3 noruegas, 1 italiana y 2 sin especificar, que llevaban a bordo un total de 228 tripulantes.”¹²⁰

“La habilitación de las vías férreas del FF.CC. de Santa Fe que atravesaron el Norte hasta el Chaco, posibilitaron el fácil y bastante económico transporte de diversas materias desde aquellas zonas boscosas hasta Colastiné, donde las diversas empresas madereras (Harteneck, Portalis) tenían depósitos y galpones. Así salían hacia los centros consumidores de ultramar maderas diversas, rollizos de quebracho, postes, medios postes, tanino, aserrín.”



Anuncio del almacén Ángel Casanello, en el Número Único de la edición dedicada a la Inauguración del Puerto de Ultramar.

Números del comercio

“Para dar una idea del movimiento comercial del puerto, vemos que durante un día entraron 67 vagones, transportando 316 toneladas de lino, 1 de trigo, 1 de maíz, 28 de pasto y 6 de nabos¹²¹, sin contar las maderas; en igual sentido, dice Biale Massé que ‘...la estación del FF.CC. ...está en continuo vaivén de vagones y... recauda... cerca de \$ 60.000 m/n diarios...’¹²² Asimismo, y según consta en ‘Nueva Época’, en un día ingresaron a puerto, con destino al exterior, 18 vagones con 200 ton. de trigo y 20 de cebada¹²³, junto a 5 vagones con 1754 cueros vacunos y 312 de becerro, para ser embarcados rumbo a ultramar.¹²⁴

“Un rubro de enorme significación era la exportación de la produc-

ción maderera de los obrajes chaqueños: basta citar que en un solo día, 4 naves extranjeras, una alemana y otra inglesa, cargaron más de 14.000 ton. de quebracho con destino a puertos de ultramar.¹²⁵ Según ‘Nueva Época’, en 1902 entraban hasta 100 vagones diarios cargados de rollizos¹²⁶ aunque ya en 1898, ingresaban 40-50 vagones con esa carga.¹²⁷

“Era fundamentalmente un puerto exportador cerealero-maderero y llave de apertura de un enorme mercado consumidor interior.

“Así, por ejemplo, el día 15 de febrero de 1898, entraron 10 naves, 7 cargadas y 3 en lastre, procedentes de 5 puertos distintos; ese mismo día, salieron otras 10, rumbo a otros 5 destinos, siendo uno de ellos Falmouth, Inglaterra”.¹²⁸

“...los principales puertos receptores de las mercancías procedentes de estos lugares eran los de Hamburgo (Alemania), Falmouth y Southampton (Inglaterra). Los dos primeros puertos eran quienes absorbían la mayor cantidad de la exportación de quebracho y sus derivados, quizás porque, sobre todo Hamburgo, era donde se lo cotizaba internacionalmente. También partían naves con destino a Montevideo y otros puertos uruguayos, Río de Janeiro, puertos estadounidenses, italianos y belgas.”

“El movimiento de mercancías que se realizaba en puerto tenía una peculiaridad: su dirección era doble, o sea tanto en el sentido del exterior, como en el del cabotaje, o sea entre puertos nacionales. Con el tiempo logró constituirse en el epicentro de una gran región fluvial, que abarcaba desde los puertos paraguayos de Asunción y Humaitá, hasta el de Coronda, incluyendo todos los que se encontraban en ese trayecto. El comercio, asimismo, se realizaba con otros puertos, como ser los de Rosario y Buenos Aires, con quienes se había establecido una línea regular de navegación, a cargo de diversas empresas (Mihanovich, Sarsotti, Costa), llegando incluso a Bahía Blanca y La Plata. Con los puertos cercanos (Paraná, Diamante, Helvecia, San Javier), la comunicación era más periódica (hasta 3 veces por semana con los puntos más lejanos –San Javier– y 2 veces por día con los más cercanos –Paraná–) y servía para agilizar un comercio muy productivo y el intercambio de producciones locales.¹²⁹

“...los principales puertos receptores de las mercancías procedentes de estos lugares eran los de Hamburgo (Alemania), Falmouth y Southampton (Inglaterra). Los dos primeros puertos eran quienes absorbían la mayor cantidad de la exportación de quebracho y sus derivados, quizás porque, sobre todo Hamburgo, era donde se lo cotizaba internacionalmente. También partían naves con destino a Montevideo y otros puertos uruguayos, Río de Janeiro, puertos estadounidenses, italianos y belgas.¹³⁰

“En 1903, ingresaron 10 vapores cargados y 38 en lastre, provenientes de 14 puertos, siendo 9 de bandera

alemana, 31 de bandera inglesa, 1 de bandera rusa, 2 de bandera sueca, 1 de bandera española, 1 de bandera holandesa y 3 de bandera nacional. Por otra parte, en ese mismo año, ingresaron 7 veleros cargados y 16 en lastre, provenientes de 10 puertos: 7 eran de bandera italiana, 10 de bandera argentina, 2 noruegos, 1 portuguesa y 1 inglesa. La gran mayoría había realizado escala en Montevideo (19 naves), ese puerto estaba consignado como lugar de partida; sin embargo, también arribaron buques desde Cape Town y Durban (África del Sud), Amberes, puertos paraguayos, uruguayos y brasileños.¹³¹

“En sentido contrario, hacia el exterior, durante ese mismo año, partieron 79 vapores cargados, 2 en lastre y 24 veleros cargados; la mayoría de ellos lo hizo con destino a Falmouth (58 vapores y 5 veleros), ya que ese era un gran puerto maderero; también partieron rumbo a Rotterdam, Génova, Nueva York, Hamburgo y puertos paraguayos, brasileños y uruguayos. La mayor parte de estas naves tenía bandera inglesa (40 de los 81), siguiéndole los vapores de bandera nacional y alemana, aunque estos últimos eran de un porte muy superior a los argentinos. Muchos de los veleros, en cambio, tenían matrícula italiana y argentina, y por la cantidad de tripulantes que llevaban a bordo y el tonelaje declarado, podemos ver que, en general, eran de pequeño calado.¹³²

“En lo referente a la navegación interior, en Colastiné entraron en 1903, 12 vapores cargados, 25 en lastre, 81 veleros cargados y 1 en lastre, partieron 3 vapores cargados, 45 en lastre, 16 veleros cargados y 85 en lastre (81), aunque se considera que estos datos son incompletos.”



Embarque de rollizos y vigas de quebracho
en el puerto de Colastiné, con el río bajo
(arriba) y en tiempos de inundación (abajo).

“En 1910 se produce un cambio en la estructura comercial-exportadora: aumenta la variedad de los productos exportados. Se envían al exterior cueros salados de vacunos y lanares, astas, cerda, tortas de semillas oleaginosas, y por supuesto, los productos madereros del Norte y los cerealeros procedentes de las colonias.”

“Respecto a las exportaciones habidas, en Colastiné se exportó durante 1901, principalmente borato de cal, durmientes, afrecho, tanino, rollizos de quebracho, cebada, trigo, maíz, harina, lino; por el volumen de exportación, fue el primer puerto exportador de rollizos de quebracho (110.052 ton.), durmientes (50.892) y borato de cal (1.100 ton.), el segundo en exportación de tanino (580.000 ton.) y lino (63.678 ton.), el tercero en cebada, el cuarto en afrecho”.¹³³

“En 1910 se produce un cambio en la estructura comercial-exportadora: aumenta la variedad de los productos exportados. Se envían al exterior cueros salados de vacunos y lanares, astas, cerda, tortas de semillas oleaginosas, y por supuesto, los productos madereros del Norte y los cerealeros procedentes de las colonias.

“Desde Colastiné partían numerosas naves que abastecían a las poblaciones ribereñas y del Norte; por otra parte, un volumen importante de cargas se embarcaba aquí, para luego ser trasbordada en los puertos ultramarinos más importantes del Sur (Borghi, Rosario, Constitución, Buenos Aires, La Plata). Al igual que el comercio exportador, la mayor parte estaba constituida por productos de la tierra y abarcaba desde animales en pie, semillas, cueros salados, lana, cereales y oleaginosos, a los consabidos rollizos, durmientes, postes, tanino, pasando por la cal, azúcar, queso.

“Toda esta intensa actividad comercial beneficia al desarrollo de la ciudad y su zona; Santa Fe se ve favorecida y crece en todos los aspectos.”¹³⁴

“Allí trabajan alrededor de 1600-1800 hombres. Este dato es corroborado por las expresiones de Ángel Menichini. Si la temporada era buena, con intensa actividad, el número de trabajadores podía incrementarse hasta llegar a los 2.000-2500.”¹³⁵

“Sin embargo, el hecho que tanto muelle como vías de acceso fueran concedidos a un solo particular (el FF.CC. francés), limitó mucho la capacidad exportadora de Colastiné, debido al monopolio en el sistema de fletes que esta empresa ejercía. Esta práctica llevó a elevar exageradamente las tarifas y así reducir las posibilidades de tráfico.

“Esta limitación comercial impuesta, las nuevas circunstancias políticas de la provincia, la necesidad de reavivar la vida en la capital, las exigencias de los adelantos técnico-industriales, la multiplicación de las vías férreas y su requerimiento de tener arribo franco a un puerto, la creciente expansión y el desarrollo económico, conducen a que el puerto en Santa Fe se transforme en un imperativo insoslayable e impostergable. Para la ciudad de Santa Fe el puerto se convierte en sinónimo de progreso.”¹³⁶ ❀





(VIII) EL PUERTO DEL SIGLO XX

✱ El “Número Único” publicado el 2 de febrero de 1910 con motivo de la próxima inauguración del Puerto de Ultramar de Santa Fe, constituye una rica cantera de información sobre el proceso de promoción y desarrollo de la nueva estación fluvio-marítima, las alternativas técnicas, los avatares políticos, económicos y financieros que hubo de soportar, los trámites legislativos, el contrato de construcción, las correcciones al proyecto, el impacto regional y urbano. Vale la pena recordarlo.

Dice así: “No ha sido todo satisfacciones en la iniciativa de construir en Santa Fe un puerto ultramarino capaz de subvenir a las necesidades económicas calculadas por el futuro engrandecimiento de la capital de la provincia.

“Si la empresa era poderosa, titánicos habían de ser los esfuerzos

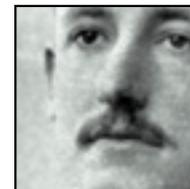
acumulados para realizarla. Una larga y costosa elaboración tuvo el proceso portuario desde el instante en que se iniciara el pensamiento hasta su feliz término. Mil accidentes de orden diverso entorpecían su gestión, dificultándola a cada paso; eran unas veces circunstancias de política interna que mantenían estacionado el proyecto; y otras la lucha entre los intereses públicos y privados los que ofrecían valla infranqueable a la iniciativa.

“Sólo al historiar retrospectivamente las distintas fases de ese proceso, es como surge elocuente y persuasiva la energía desplegada por cuantos contribuyeron a que el proyecto del puerto no fracasara.

“La idea de dotar a Santa Fe de esta obra de progreso que sustituyera al viejo puerto natural de cabotaje, insuficiente e inadecuado ya para las necesidades del comercio de entonces, se remonta a la época en que el ilustre santafesino doctor José Gálvez, gobernaba a la provincia.

“Este distinguido hombre de Estado, al que Santa Fe debe su primera evolución en el sentido de los grandes progresos materiales e intelectuales, reasumió en sí las diversas tentativas aisladas, esparcidas en el ambiente sobre la idea de construir un puerto y prestándoles todo el calor de sus entusiasmos como asimismo todo el concurso oficial de su investidura de gobernante, fue el primero que concretó el pensamiento, le dio forma expresa e inició durante su administración de tan gratos recuerdos, los primeros trabajos para llevarla a cabo.

“La primera forma concreta que tomó la obra portuaria fue adoptada por el ex gobernador doctor José



“No ha sido todo satisfacciones en la iniciativa de construir en Santa Fe un puerto ultramarino capaz de subvenir a las necesidades económicas calculadas por el futuro engrandecimiento de la capital de la provincia.”

CAPÍTULO VIII - El puerto del siglo XX

El viejo puerto de Santa Fe (borde fluvial de la ciudad), en las inmediaciones de las actuales calles Rivadavia y Falucho. Al fondo puede verse la plaza Colón, en 1900.



El Paseo de las Ondinas, sobre calle Rivadavia, con su barranca sobre el río Santa Fe, visto hacia el sur.



SANTA FE, PRIMERA CIUDAD - PUERTO DE LA ARGENTINA



Un grupo de lavanderas realiza su tarea a la orilla del río, junto a naves surtas en el lugar. Rara postal coloreada de principios del siglo XX –finalmente enviada en 1909–, en donde se advierte la precariedad en que se desenvolvía el puerto de la ciudad.



Reunión de embarcaciones en las inmediaciones del sitio en el que habría de construirse el nuevo puerto de Santa Fe.

General Julio Argentino Roca, dos veces presidente de la Nación, en los períodos 1880-1886 y 1898-1904.

Dr. Emilio Civit, ministro de Obras Públicas de la Nación –cartera creada a partir de la reforma constitucional que elevó a ocho el número de ministerios– durante el segundo mandato de Roca. Fue sucedido por Wenceslao Escalante.



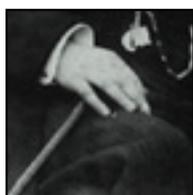
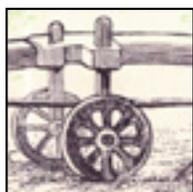


Dr. Rodolfo Freyre, gobernador de la Provincia entre 1902 y 1906.

Dr. Julián V. Pera, quien fuera ministro de Gobierno de Santa Fe durante la administración del doctor Freyre.



“La última tentativa sería para la construcción del puerto se llevó a cabo en 1893, en tiempos de la intervención nacional, con el proyecto del ingeniero Schnoor, pero las circunstancias políticas porque atravesaba la provincia y el estado general del país impidieron prestar a este asunto la atención necesaria, perdiéndose en su consecuencia, como una de las tantas iniciativas caídas en la inacción.”



Gálvez, mandando practicar los estudios necesarios al ingeniero Waldorp, una celebridad europea en esta clase de construcciones, que había sido especialmente contratado por el gobierno nacional para proyectar el futuro puerto de Buenos Aires y La Plata.

“El proyecto Waldorp era una gran concepción de las obras, el más completo pensamiento de un gran puerto ultramarino capaz de llenar ampliamente las necesidades comerciales de la futura expansión económica de Santa Fe, cuyo costo había sido calculado en la suma aproximada de once millones de pesos oro sellado.

“No obstante las gestiones empeñadísimas del doctor Gálvez, este proyecto hubo de abandonarse por circunstancias múltiples, entre otras por el excesivo costo de las obras a pesar de que este proyecto había sido sancionado por la Legislatura provincial y contratada su ejecución; sin embargo los estudios hechos sirvieron de plantel para nuevos proyectos portuarios, entre otros el que actualmente está en ejecución.

“Tras de aquella iniciativa vino después el proyecto confeccionado por la casa John Meiggs, de Londres, con un presupuesto de once millones de pesos papel moneda nacional, proyecto que hizo fracasar la revolución de 1890 al abatir el crédito de la Nación y de las provincias en la banca europea, impidiendo toda negociación de empréstitos.

“La última tentativa sería para la construcción del puerto se llevó a cabo en 1893, en tiempos de la intervención nacional, con el proyecto del

ingeniero Schnoor, pero las circunstancias políticas porque atravesaba la provincia y el estado general del país impidieron prestar a este asunto la atención necesaria, perdiéndose en su consecuencia, como una de las tantas iniciativas caídas en la inacción.

“Esta breve reseña informativa prueba cómo la idea portuaria en constante germinación se ha venido trabajando en la mente de todos los gobiernos con un alto interés patriótico, convencidos de lo que ella representaba para el porvenir de la provincia y en especial para la zona norte de la misma.

“La administración del doctor José Gálvez presentase, pues, ante el pueblo de Santa Fe con títulos conquistados al reconocimiento público. Puede decirse que fue el primer gestor de la obra y que no la abandonó nunca en sus entusiasmos, como lo prueba el hecho de haberle brindado su cooperación más ardiente en todos los momentos.

“Es oportuno recordar, ya que justicieros hemos de ser con cuantos han depositado alientos en la obra de nuestro puerto, que fue también el doctor Gálvez quien en el Senado Nacional, en la memorable sesión del 27 de Octubre de 1903, en que se votaba el despacho favorable a nuestro puerto emitido por la comisión del interior de la alta cámara, quien pronunciara brillante discurso defendiendo la construcción del puerto de Santa Fe contra la tendencia manifiesta de construirlo en Colastiné y bajo un proyecto reducido de un puerto de cabotaje. Puede decirse que este discurso determinó en el Senado una reacción favorable a las pretensiones de nuestro pueblo.”¹³⁷

Un discurso decisivo

El “Diario de Sesiones” de la Cámara Alta del Congreso de la Nación registra para la historia el alegato del legislador, que a continuación se transcribe.

Sr. Gálvez. – Pido la palabra.

Para satisfacer más al señor Senador por Jujuy, y en el deseo de que no se crea por sus palabras que la Compañía de Ferrocarriles de Santa Fe tiene algún derecho adquirido para obstaculizar la obra de este puerto o alegar preferencia a su construcción, voy a manifestar al Senado que el año anterior, como lo ha dicho el señor Senador por Entre Ríos, se despachó por esta Cámara un proyecto para construir el puerto de Santa Fe, entre el Gobierno Nacional, el de la Provincia y la Compañía de los Ferrocarriles.

Ese proyecto pasó a la Cámara de Diputados y allí fue rechazado en general, porque se creyó que dicho puerto no debía entregarse ni aun en participación a una empresa privada, y que debía ser enteramente fiscal, de la Nación o de la Provincia, o como establece el actual proyecto, de ambas a la vez. De modo que el criterio de aquella sanción de la Cámara de Diputados, es el mismo que informa la ley que estamos tratando.

Por lo demás, la Compañía Francesa tiene en Colastiné instalaciones que recibió de la Provincia de Santa Fe cuando ésta le transmitió los ferrocarriles.

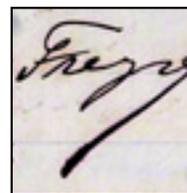
La Provincia, cuando era propietaria de esas líneas, obtuvo de la Nación el permiso para hacer muelles en Colastiné, en la misma forma que se concedía a los particulares, es decir, temporariamente y hasta que el Gobierno Nacional los mandara levantar, por encontrarlo así conveniente. Este permiso simple, que sin mayores formalidades acordaba administrativamente el Gobierno Nacional a quien lo solicitaba, fue lo que la Provincia transmitió a la compañía: lo cual está muy lejos de ser una concesión de puerto, que, por otra parte, no podían hacer, ni la Provincia, porque esos actos son de jurisdicción nacional, ni el Poder Ejecutivo de la Nación por sí solo, porque las concesiones de puerto son actos legislativos.

Esto es todo lo que hay respecto a los derechos que la Compañía Francesa tiene en el puerto o embarcadero de Colastiné.

En cuanto a este puerto y el de Santa Fe, lejos de encontrarse en competencia, se complementan.

Debe saberse que Colastiné dista de Santa Fe unos 12 ó 13 Km. y que los dos puntos están unidos por un ramal de ferrocarril, construidos sobre los terrenos bajos y anegadizos de islas verdaderas, que, en épocas de grandes crecientes del río Paraná, soportan 4 y 5 metros de agua, cubriendo toda la vía férrea y sus obras. Colastiné entero queda debajo de las aguas. En una de esas grandes crecientes, yo he atravesado uno de los galpones de carga del ferrocarril en una lancha a vapor, que entró por una puerta y salió por

“La Provincia... obtuvo de la Nación el permiso para hacer muelles en Colastiné, en la misma forma que se concedía a los particulares, es decir, temporariamente y hasta que el Gobierno Nacional los mandara levantar... Este permiso simple, que sin mayores formalidades acordaba administrativamente el Gobierno Nacional a quien lo solicitaba, fue lo que la Provincia transmitió a la compañía [de los Ferrocarriles]: lo cual está muy lejos de ser una concesión de puerto, que, por otra parte, no podían hacer, ni la Provincia, porque esos actos son de jurisdicción nacional, ni el Poder Ejecutivo de la Nación por sí solo, porque las concesiones de puerto son actos legislativos.”



CAPÍTULO VIII - El puerto del siglo XX

Pedro Antonio Echagüe, gobernador de Santa Fe entre 1906 y 1910.





Doctor José Gálvez, gobernador provincial en desde 1886 a 1890, luego presidente de la Comisión Nacional Pro Puerto de Ultramar de 1899.

“Ya en 1888 el gobierno de Santa Fe trató de hacer en Colastiné un puerto permanente, es decir, para río alto y río bajo... Pero resultó que esta sola obra costaba más de 2 millones de pesos solos; lo cual es fácil comprender conociendo la clase de obras que hay que hacer en aquellas islas para poder contrarrestar la fuerza terrible de esa masa colosal de agua que allí arroja el río Paraná.”

la otra. Esto es Colastiné, que puede decirse que fue todo un descubrimiento hecho cuando la provincia en 1886, construía sus líneas férreas.

En esa época el río Santa Fe, durante las grandes crecientes del Paraná, tenía puerto y embarcaderos, hasta el mismo Santo Tomé, una legua más debajo de la ciudad de Santa Fe. Pero a río bajo no había puerto ni embarcadero alguno y los buques se estacionaban en la boca del Paraná para embarcar y desembarcar sus cargas en embarcaciones menores. Muchas veces ni éstas podían pasar la boca, que solía tener solamente 3 pies de agua, no obstante los diversos dragados que se hicieron hasta llegar a darle 11 y 15 pies, que luego las aguas se encargaban de volver a cegar.

En esta situación, no podía haber salida para la carga que traían los ferrocarriles; y fue entonces, y para las grandes bajantes del río, que se construyó la línea y el puerto de Colastiné. Toda esa obra costó a la provincia 200.000 pesos, en fondos públicos provinciales de 5 % de interés y 1 de amortización, habiendo producido, en los primeros 6 meses de librada al servicio público, 600 y tantos mil nacionales.

Muchos han creído que la obra del puerto en Santa Fe y no en Colastiné, es una cuestión de localismo de los santafesinos.

Pero esto es un grave error que sólo puede afirmarlo quien no conoce aquellas localidades y la especialidad de su situación.

Ya en 1888 el gobierno de Santa Fe trató de hacer en Colastiné un puerto permanente, es decir, para río alto y río bajo. Con este fin se hicieron los estudios del levantamiento de la vía férrea para ponerla a cubierto de las grandes crecientes. Pero resultó que esta sola obra costaba más de 2 millones de pesos solos; lo cual es fácil comprender conociendo la clase de obras que hay que hacer en aquellas islas para poder contrarrestar la fuerza terrible de esa masa colosal de agua que allí arroja el río Paraná.

Además, con la suma indicada sólo se alzaba la vía férrea y sus dependencias, pero no los terrenos en que debía asentarse la población, vivir la gente que trabaja en el puerto, construirse depósitos y graneros particulares, y en una palabra, formarse el centro urbano que se forma alrededor de todo puerto.

Para llegar a esto era menester muchos millones de pesos, porque había que llenar los terrenos con muchos millones de metros cúbicos de tierra.

Este inconveniente decidió el puerto a favor de Santa Fe, en donde se podía construir para buques de ultramar en mejores condiciones y con menor costo.

Los estudios hechos convencieron, pues, al gobierno, de la conveniencia del puerto en Santa Fe, que era el complemento de la red de ferrocarriles con que se había transformado esa provincia y que alcanzó próximamente a 1.500 Km. Esto sólo demuestra la importancia del puerto; pero él servi-



rá a cerca de 4.000 Km. de líneas férreas que van al interior de la República y cuyo punto de junción es Rafaela, que dista de Santa Fe 96 Km., en vez de más de 200 a que queda Rosario: lo cual hará buscar el puerto de Santa Fe, como la línea más corta, ya que la mercadería no es turista ni viaja por placer.

Decidido el gobierno de Santa Fe a construir el puerto, comisionó para hacer los estudios al Ing. Waldorp, una celebridad europea que había sido traída para la construcción del puerto de la Capital o La Plata.

Como decía el señor Senador por Entre Ríos, es necesario cuidar la parte del Paraná que llega hasta el río Santa Fe, a fin de que tenga la profundidad necesaria. Con este propósito los estudios de Waldorp proyectaron obras en el Tragadero, en el Tiradero, en la Isla de Carabajal y hasta frente al Diamante, en la Isla de los Pájaros.

Por esta razón, el costo del puerto de Santa Fe subió hasta cerca de 20.000.000 de fondos públicos y el Gobierno de la Provincia no lo contrató en esa forma.

Ahora la Provincia no tendrá para el actual puerto que preocuparse de las obras mencionadas en el Río Paraná, pues una ley nacional ordena que se mantenga desde Rosario a Santa Fe una profundidad de 19 pies.

Después de los estudios de Waldorp, se hicieron estudios por la casa de John Meiggs, de Londres, en cuyo poder se encuentran actualmente y por los cuales el Gobierno de Santa Fe contrató el puerto en la suma de 11.000.000 de pesos en fondos públicos provinciales de 6 por ciento de interés y 1 de amortización, tomados al 85 por ciento firme y estando incluido en ese precio el servicio de intereses y amortización durante los cuatro años en que las obras debían terminarse.

Desgraciadamente, ese contrato no pudo ejecutarse y la emisión no se pudo hacer en Londres, porque la revolución de julio del 90 echó por tierra el crédito de la Nación y de las provincias.

De manera que ya se puede ver cómo las sumas que fija este proyecto en discusión, están aún lejos de aquellas a que se ha de tener que llegar más adelante para dar a esta obra las proporciones verdaderamente nacionales que tiene, como que está destinada a servir la parte norte de la República.

El interventor nacional en Santa Fe, doctor Zapata, comprendió la urgencia de realizar esta obra y en 1893 elevó al ministerio una memoria acompañando un proyecto que le fue presentado por el ingeniero Schnoor. Hablando de la gran importancia del puerto, recuerdo que decía que la producción de lino solamente, estaba calculada ese año 93, en 2.000.000 de toneladas, de las cuales, por la región en que se producían, 1.200.000 debían forzosamente salir por el puerto de Santa Fe y Colastiné; pero como estos puertos eran insuficientes, no alcanzaban a salir sino alrededor de 300.000 toneladas, tomando las 900.000 restantes otras vías más caras, por las que venían a pa-

“Ahora la Provincia no tendrá para el actual puerto que preocuparse de las obras mencionadas en el Río Paraná, pues una ley nacional ordena que se mantenga desde Rosario a Santa Fe una profundidad de 19 pies.”



CAPÍTULO VIII - El puerto del siglo XX

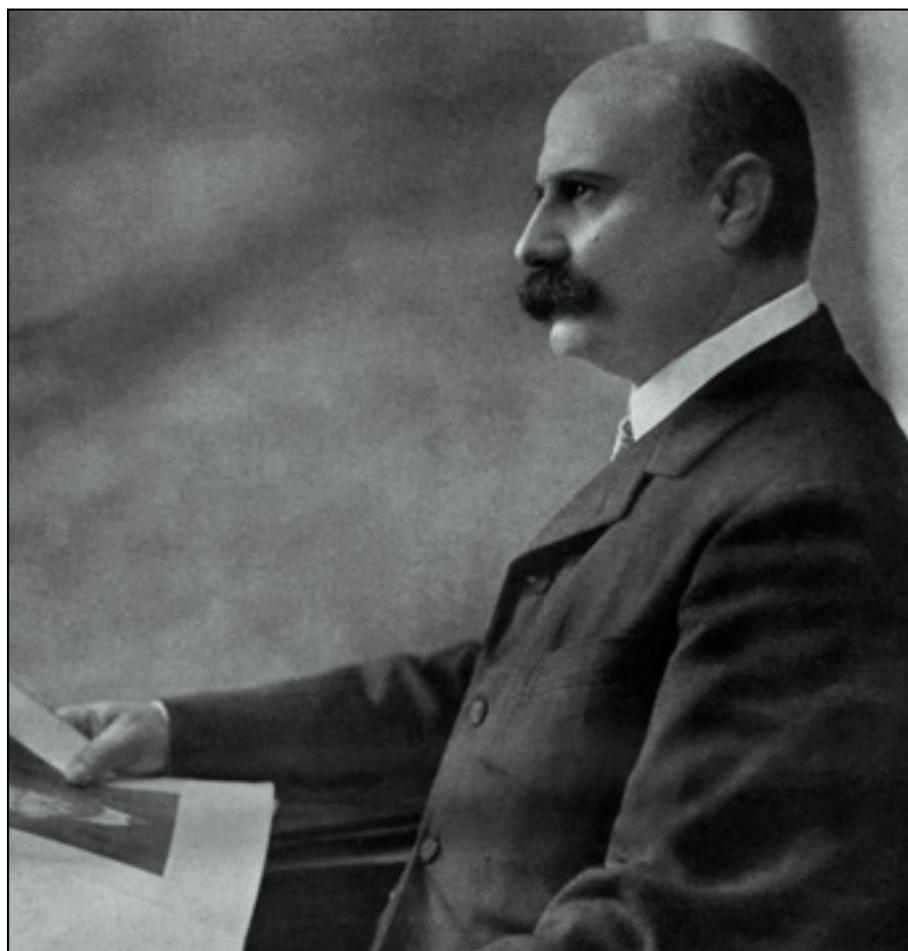


gar cerca de siete pesos por tonelada; resultando así un recargo de fletes de más de seis millones al año para aquellos cereales, por la sola ausencia del puerto de Santa Fe. El dato es cierto, pero la suma es corta, ascenderá a más de 10 millones al año, el ahorro que para la producción en general de la Provincia y Norte de la República, traerá la construcción del puerto de Santa Fe. Y en cuanto a renta aduanera, se tendrá un crecimiento tan extraordinario, que antes de cinco años de terminadas las obras, la Nación verá reembolsadas sus erogaciones para recibir gratuitamente, después de cuarenta años y aun con grandes utilidades percibidas, una de las obras más importantes del país y una de las más estudiadas, técnica y financieramente.

Quería dar estas explicaciones al señor Senador en el interés de que se vote esta obra, verdaderamente nacional, y él y la honorable Cámara me disculparán por el tiempo que les he tomado.

He dicho.

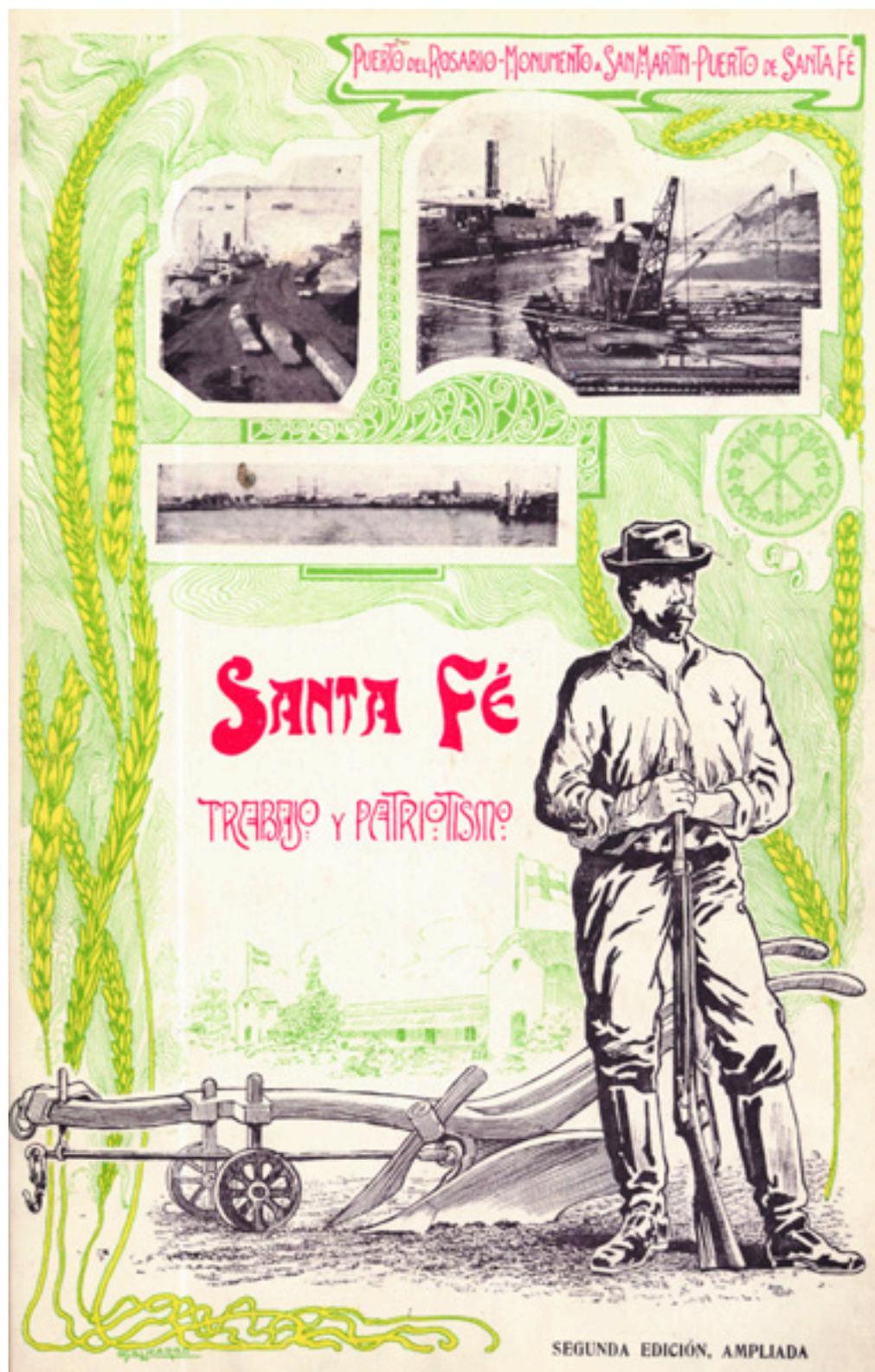
–Se aprueba el proyecto en general y en particular.



En la página 131:

Portada del libro “Santa Fe: trabajo y patriotismo”.

Don Juan Arzeno, Ministro de Hacienda, Instrucción y Obras Públicas durante el gobierno de Pedro Antonio Echagüe, sería una figura relevante en el diseño financiero que permitió concluir la obra del Puerto.



CAPÍTULO VIII - El puerto del siglo XX

José Maciá, presidente de la Comisión Provincial Pro Puerto de Ultramar (1899) y primer presidente de la Bolsa de Comercio de Santa Fe (1912).



Días de júbilo

El relato de aquellos años de tenas gestiones prosigue de esta manera: “Llegamos en este bosquejo de historia retrospectiva sobre los accidentes a que ha sido sometido el proyecto de construcción en la Capital de la Provincia, de un puerto de ultramar, a la administración del doctor Rodolfo Freyre, gestor entusiasta de la obra, cuyas campañas en pro de la misma tuvieron un feliz epílogo en la solemne ceremonia del día 10 de Octubre de 1904, en que bajo las más grandiosas de las apoteosis populares, se colocaba la piedra fundamental del puerto entre vítores, aclamaciones fervientes y entusiasmos nunca superados. Ya en esta época y anteriormente el pensamiento de construir un puerto capaz de llenar las necesidades del porvenir económico de Santa Fe, se había hecho carne en la opinión.

“No se hablaba ya de proyectos reducidos, de simples construcciones para cubrir las exigencias de una navegación fluvial de cabotaje con escalas en los puertos del litoral. Se proyectaba más a lo grande; había una visión clara del desarrollo económico en que había entrado la zona Norte de la provincia y considerando la situación geográfica y topográfica de Santa Fe llamada a ser centro de atracción para la actividad comercial de las provincias del Norte y el comercio de tránsito para el exterior de paso por la gran arteria fluvial del río Paraná, el concepto del nuevo puerto se agiganta en la mente de cuantos al problema habían dedicado preocupación y estudio.

“Fue dentro de este ambiente que una opinión vertida en 1902 por el entonces presidente de la República General Julio A. Roca a su regreso de una excursión al interior, en la

que visitara el puerto de Colastiné, infiltró más en el ánimo público la idea de que el puerto en tramitación debía construirse en esta capital y no en Colastiné, como se había pensado dando a las obras proyecciones más vastas de las que en un principio se habían calculado.

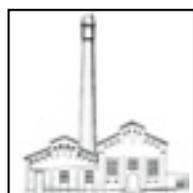
“A partir de este momento el proyecto de las obras sigue un largo y enojoso vía crucis, en que la lucha de intereses privados y públicos, junto a la eterna contienda de las influencias en pro y en contra, hacían peligrar a cada instante el éxito de la iniciativa; hubo que agregar las continuas dilaciones de la tramitación, las morosidades que cualquier circunstancia de orden político imponían al asunto para ser tratado por el Congreso Nacional y sólo la viril y energética tenacidad de cuantos dirigían los trabajos pro-puerto, pudo vencer ese estado de cosas, no desmayando en sus empeños.

“Por fin, después de no pocos esfuerzos, y mediante la influencia del general Roca y el que antes era su ministro de Obras Públicas, señor Civit, se logró en la reunión celebrada por el Senado el 6 de octubre de 1902 que la comisión interior de Obras Públicas, por mayoría, despachase favorablemente el proyecto de puerto en Santa Fe, que se encontraba pendiente de un dictamen. La clausura del período ordinario de sesiones del Congreso paralizó nuevamente el asunto pero no sin que antes se experimentara una nueva decepción, pues la Cámara de Diputados había rechazado el proyecto que sancionara el Senado y dado ingreso a otro presentado por una empresa particular suscripta por los señores Torino y Seguí.

“Fue en 1903 que Santa Fe pudo por fin descansar tranquila.

“Había una visión clara del desarrollo económico en que había entrado la zona Norte de la provincia y considerando la situación geográfica y topográfica de Santa Fe llamada a ser centro de atracción para la actividad comercial de las provincias del Norte y el comercio de tránsito para el exterior de paso por la gran arteria fluvial del río Paraná”

“Fue dentro de este ambiente que una opinión vertida en 1902 por el entonces presidente de la República General Julio A. Roca a su regreso de una excursión al interior, en la que visitara el puerto de Colastiné, infiltró más en el ánimo público la idea de que el puerto en tramitación debía construirse en esta capital y no en Colastiné, como se había pensado dando a las obras proyecciones más vastas de las que en un principio se habían calculado.”



“Al inaugurar el Congreso sus sesiones, volvieron a reanudarse también los empeños para legalizar definitivamente la situación del proyecto portuario. Renováronse los trabajos con más ahínco que nunca; se trató de obtener la influencia de varios congresales para conquistar su voto y la del Gobierno Nacional, el doctor Freyre, la representación santafesina en el Congreso, el ex gobernador de la provincia doctor José Gálvez, que, como hemos dicho, ha sido en todo tiempo generoso propulsor de la obra, la comisión pro-puerto que presidía el señor José D. Maciá, el pueblo todo de Santa Fe; unificados todos estos factores en el mismo ideal multiplicaron su actividad para que quedase definitivamente acordada la construcción del puerto.

“El Congreso Nacional votó, y fue promulgada por el Ejecutivo, la Ley Número 4269 que autorizaba la construcción de un puerto de ultramar en la capital de la provincia de Santa Fe, facultando al Gobierno para que de acuerdo con el Ejecutivo provincial se redactase el contrato en virtud del cual, y de acuerdo con los términos de la ley, la Nación tomaba a su cargo la mitad del costo de la obra, previas las obligaciones de que se hacía mención en cuanto al usufructo de la obra una vez librada al servicio público.

“La batalla estaba ganada. El triunfo era decisivo. Santa Fe recibió la noticia de la promulgación de la ley y de la firma del contrato entre la Provincia y la Nación con un júbilo sin precedentes. Era la consecución de un ideal acariciado durante largo tiempo, y el entusiasmo de nuestra Capital se desbordaba sin que hubiese cauce capaz de contenerlo.

“Había llegado la hora en que los sacrificios y los esfuerzos de tantos años de empeñosas gestiones tuviesen

su recompensa, y el espíritu popular satisfecho de sí mismo se entregaba a las expansiones de una legítima alegría.”¹³⁸

Luego de superarse obstáculos de todo orden, el 16 de Julio de 1904 el ministro de Obras Públicas de la Nación y el gobernador de la Provincia suscribieron en nombre de los dos poderes el contrato para la construcción del anhelado puerto de ultramar.

Con esa documentación, “quedó legalizada la existencia del futuro puerto y en condiciones de iniciar las obras.

“Había sido tan grande el triunfo obtenido después de desesperados esfuerzos, que el gobierno de entonces quiso conmemorarlo suntuosamente eligiendo para ello la fecha en que había de ser colocada la piedra fundamental del puerto.

“Había sido designado el día 10 de Octubre de 1904 para tan solemne acto. La ciudad había vestido sus mejores galas y abierto el espíritu popular a las expansiones de un entusiasmo sin precedentes. Eran todas las clases sociales las que por identidad de sentimiento se asociaban al fausto suceso y le brindaban su adhesión tan espontánea como decidida.

“Las comisiones populares de festejos y de recepción a los invitados, los centros, sociedades e instituciones de todo orden, el gobierno y demás poderes con sus iniciativas y resoluciones, habían transformado el ambiente de nuestra ciudad y todo era animación, bullicio y entusiasmo.

“Ninguna apoteosis más grande que aquella del día 10 de Octubre de 1904 para consagrar la victoria del trabajo. A Santa Fe concurrieron personajes distinguidos de la metrópoli y

H
 Ley 1294
 353
 570

Auto del Agosto 10 de 1904

A la Honorable Legislatura de la Provincia
 S. de S.

Hago el honor de elevar a vuestra Consideración el adjunto proyecto de ley relacionado con la construcción del puerto de ultramar para esta ciudad.

Como podreis ver en su texto en el se encuentran disposiciones relacionadas con la utilidad pública para las expropiaciones para obras y las cuestiones que se suscitaren por causa de la obra en los constructores, la prohibición de sus

Proyecto de Ley del Poder Ejecutivo enviado a la Legislatura Provincial para la construcción del Puerto de Ultramar, signado por el gobernador Freyre en 1904.

Sesiones de próroga.

A los quince de A. N. H.

Rodolfo Freyre

Mantecón



CAPÍTULO VIII - El puerto del siglo XX

Muelle de carga del Ferrocarril Francés, en la intersección de las actuales calles Belgrano y Alem. En el muelle, descarga de carbón de leña.

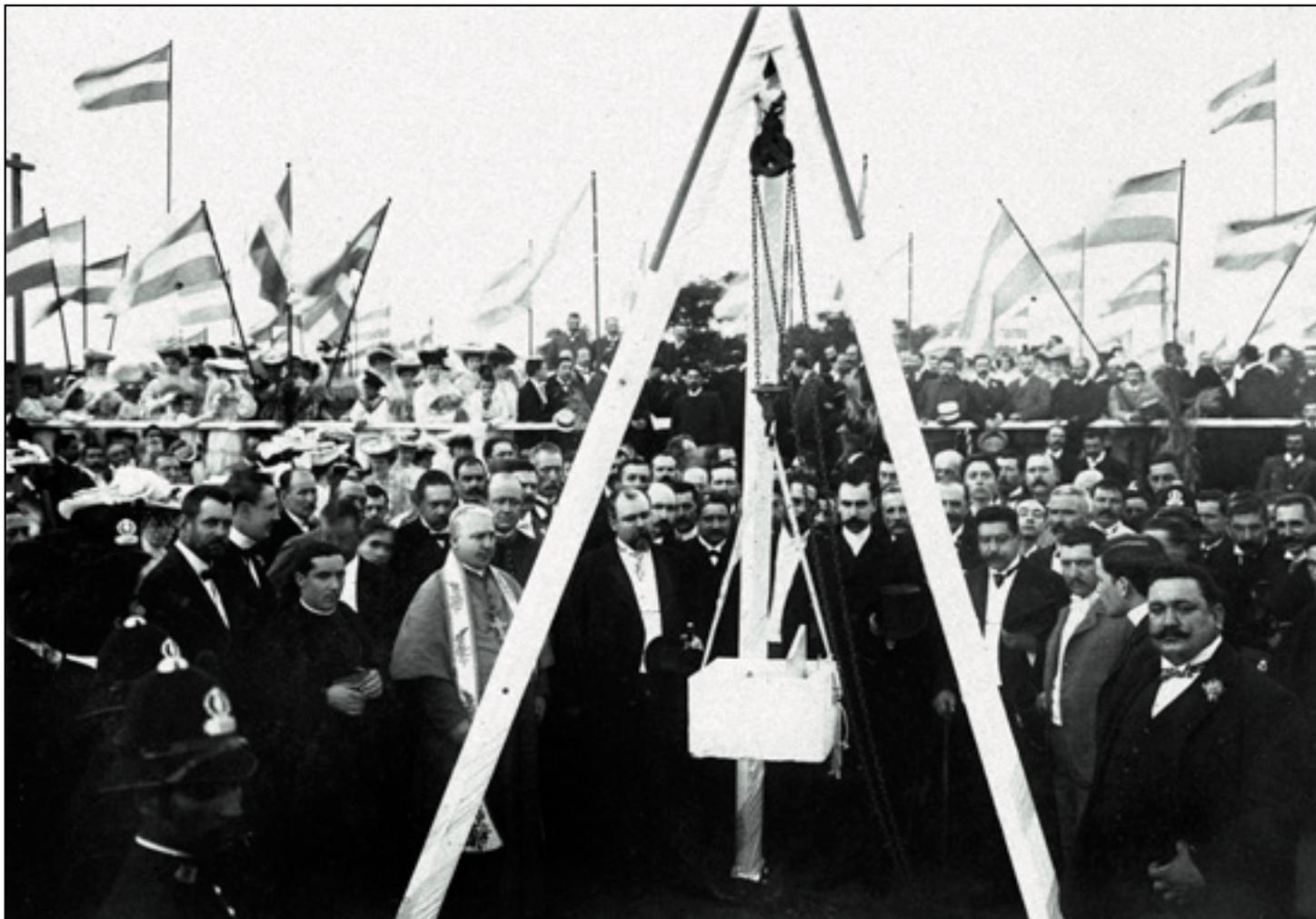


El antiguo puerto de la ciudad, visto desde la explanada sobre la calle Rivadavia.



Más al sur, barcos amarrados en el puerto viejo a la vera del Paseo, hoy Rivadavia.





Colocación de la piedra fundamental en el lugar adonde habría de erigirse el nuevo Puerto de Ultramar, al pie de las defensas. Presentes en el acto, el obispo de Santa Fe, monseñor Juan Agustín Boneo, el gobernador de la Provincia, doctor Rodolfo Freyre, sus ministros, el secretario presidencial, doctor Jaime Lavallol, y numerosas personalidades destacadas de la civilidad.



El pueblo de Santa Fe asiste a la ceremonia de iniciación simbólica de las obras de construcción del Puerto de Santa Fe. En el centro de la fotografía se observa el trípode erguido para la colocación de la Piedra Fundamental, el 10 de octubre de 1904.

las provincias hermanas, una delegación de la prensa nacional en la que figuraban periodistas de todos los órganos de publicidad de la capital federal, delegaciones del ejército y la armada y multitud de comisiones representativas de las ciudades y pueblos de la provincia.

“Representando al excelentísimo señor presidente de la República, vino a Santa Fe en unión de altos funcionarios de la administración nacional, el secretario de la presidencia doctor Jaime Lavallol.

“Llegado el momento solemne, no menos de veinte mil almas desbordadas por la ribera del viejo puerto, engalanada profusamente con banderas y gallardetes, encontrábanse ávidas de presenciar la ceremonia.

“A los acordes del himno nacional, el obispo de la diócesis, Monseñor Boneo, bendijo la piedra fundamental del puerto, arrojando el señor gobernador, el representante del presidente de la República y otros invitados a la ceremonia, las primeras paladas de tierra.

“En aquel indescriptible momento, el entusiasmo fue un vértigo que se apoderó de aquellas veinte mil almas. La muchedumbre aclamaba al gobierno, al general Roca, a la obra del puerto; las bocinas de los buques surtos en el viejo puerto y las bombas, atronaban el espacio con su agudo sonido y con su estrépito, mientras que las piezas del regimiento 3 de artillería, llegado para la ceremonia, saludaban con salvas aquel instante de emoción y de alegría.

“Tras los primeros trasportes de entusiasmo, el doctor Rodolfo Freyre pronunció un notable discurso reseñando el primer acto positivo de rea-

lización del grande anhelo de Santa Fe. Contestó el doctor Lavallol en nombre del excelentísimo presidente de la República y siguieron en el uso de la palabra el doctor Mujica Farías, abogado de la empresa Dirks y Dates, constructora del puerto, el canónigo Yani y el doctor Julián V. Pera, ministro del gobierno del doctor Freyre, quien en unión del doctor Juan C. Crouzeilles, ministro de Hacienda y Obras Públicas de la provincia, habían sido también eficientes colaboradores de la obra del puerto.

“Así terminó aquel día memorable de permanente recuerdo. Las fiestas se prolongaron con regocijos populares, bailes y recepciones, palpitando en todas ellas el espíritu de un patriótico orgullo unánimemente sentido.

“No fue en aquella ocasión el pueblo de Santa Fe ingrato para cuantos habían contribuido a este triunfo. Banquetes y manifestaciones fueron ofrecidos como homenaje a los principales colaboradores de la obra del puerto, y esos actos testimonian la intensa gratitud de esta capital hacia los campeones de la gran obra.

“Al terminar esta síntesis informativa, debemos no hacer una excepción en los elogios, olvidando la gran participación que en los trabajos propuerto tuvo la comisión popular que presidieron los beneméritos ciudadanos señor José D. Maciá y doctor José Elías Gollán, formada por distinguidos caballeros de esta capital.

“Dicha comisión secundó con esfuerzo loable los trabajos oficiales del puerto, y su concurso, tan patriótico como desinteresado, obvió muchas dificultades y allanó muchos obstáculos. Sea también para ellos el tributo de reconocimiento a que se hicieron acreedores.”¹³⁹

“Representando al excelentísimo señor presidente de la República, vino a Santa Fe en unión de altos funcionarios de la administración nacional, el secretario de la presidencia doctor Jaime Lavallol.”



“Los dos proyectos, el de la Compañía Francesa y el de los señores Dirks y Dates, se elevaron al Gobierno Nacional, el que los sometió al dictamen de la Dirección de Obras Hidráulicas. Ambos proyectos coincidían en lo esencial, canal de acceso, dos diques y desviación del río frente a la ciudad, pero resultaba más completo y preciso el de los señores Dirks y Dates. Este fue devuelto para que se hicieran las modificaciones y reducciones aconsejadas por la Dirección de Obras Hidráulicas.”

Obras y servicios

“Hemos hecho reseña, aunque breve, de las circunstancias y diversas evoluciones a que durante largos años fue sometido el proyecto portuario. Corresponde ahora entrar en la parte principal del mismo, esto es, en la descriptiva de las obras, apelando a informes técnicos que le presten toda su autoridad. Con ella quedará evidenciada tanto la importancia real de aquéllas, como el criterio científico y previsor que ha presidido su construcción y que garantiza en absoluto la existencia futura del puerto como una obra de ingeniería hidráulica que hará honor al país y a sus progresos.

“Después de sancionada la ley de construcción del puerto, el gobierno del doctor Freyre encargó los estudios y confección de un proyecto, encuadrado en las condiciones de la ley 4269, a los señores Dirks y Dates, los que con los datos obtenidos por el ingeniero Soulages y estudios realizados, confeccionaron un proyecto de puerto de ultramar. Anteriormente a este proyecto, la Compañía Francesa de los FF.CC. de la Provincia interpretando los deseos del gobierno había también preparado un proyecto de puerto de ultramar para la ciudad de Santa Fe.

“Los dos proyectos, el de la Compañía Francesa y el de los señores Dirks y Dates, se elevaron al Gobierno Nacional, el que los sometió al dic-

tamen de la Dirección de Obras Hidráulicas. Ambos proyectos coincidían en lo esencial, canal de acceso, dos diques y desviación del río frente a la ciudad, pero resultaba más completo y preciso el de los señores Dirks y Dates. Este fue devuelto para que se hicieran las modificaciones y reducciones aconsejadas por la Dirección de Obras Hidráulicas.

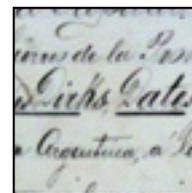
“De acuerdo con lo indicado, los señores Dirks y Dates modificaron el proyecto, que fue aprobado por decreto del Gobierno Nacional del 12 de julio de 1904.-

“Aprobado el proyecto se hizo el contrato entre el Gobierno de la Nación y de la Provincia, con fecha 16 de julio del mismo año.

“Autorizada la construcción por la ley provincial número 1183, se llamó a licitación pública por el gobierno de la Provincia, la que se declaró desierta, aceptándose en vista de esto la propuesta de los señores Dirks y Dates, que se comprometían a ejecutar las obras, de acuerdo con los planos y presupuesto aprobados por el Gobierno Nacional. Aceptada la propuesta y aprobado el contrato entre el Gobierno de la Provincia y los señores Dirks y Dates, por ley Provincial número 1234, del 29 de Setiembre de 1904, se colocó la piedra fundamental, como hemos dicho, el 10 de Octubre de 1904, iniciándose los trabajos en el mes de Noviembre del mismo año.”

En la página 141:

Contrato de construcción del nuevo Puerto de Santa Fe con la firma Dirks, Dates & Cía.



The image shows a document with several handwritten signatures in cursive. At the top left is 'Juan Crouzeilles' and at the top right is 'Rodolfo Freyre'. Below these are 'Crouzeilles' and 'Santos S. Estigarribia'. In the middle left is 'Dirks, Dates & Co.' and in the middle right is 'Ante mi'. At the bottom left is a blue rectangular stamp that reads 'ROQUE J. NIKLISON' and 'E. ESCRIBANO DE GOBIERNO'. To the right of the stamp is the signature 'Roque J. Niklison' with 'Esc. de Gob.' written below it. A large, sweeping signature is at the bottom right.

Las firmas del ministro Crouzeilles y el gobernador Freyre ante el Escribano de Gobierno, Roque Niklison, refrendando el convenio con Dirks, Dates & Cía.

Modificaciones en el curso de la construcción

“El proyecto ejecutado, en su mayor parte, es de los señores Dirks y Dates, con modificaciones de detalle que se consideraron necesarias durante la construcción.

“A los seis meses de iniciados los trabajos se produjo la creciente extraordinaria del año 1905, que llegó hasta paralizarlos completamente. El nivel máximo alcanzado por las aguas, era superior al nivel adoptado para el puerto, en 0,33 m, en vista de lo cual se creyó indispensable levantar 0,45 m. el nivel del puerto, adoptando como definitiva la cota 100,20 m. o sea 0,12 m. más alto que el nivel alcanzado por la creciente. Se tomó este nivel como límite superior por la gran diferencia de altura entre aguas mínimas y máximas, que es de 7,95 m., diferencia que en determinadas épocas dificultaría la comodidad de la explotación y aumentaba considerablemente el costo. Al mismo tiempo que se levantaba el nivel del puerto, se aumentó la superficie a terraplenar, se reforzó considerablemente el pilotaje de fundación del muro de atraque del dique número 1 y se ensanchó el canal de derivación.

“Posteriormente, y teniendo presentes las dificultades que se presentarían en el futuro, para la entrada de los ferrocarriles al puerto, para las comunicaciones entre el norte y el centro de la ciudad, pues a la valla formada por el F.C. Santa Fe se agregaría la del puerto, se modificó la forma de los terraplenes, proyectando una avenida de circunvalación del puerto y una estación de clasificación, colocando en igualdad de condiciones para la entrada al puerto, a los ferrocarriles existentes y futuros.

“Desde el primer momento se anotó también el ancho exiguo del canal de acceso, para una navegación regular y cómoda, pero se tropezaba con el aumento en el presupuesto, hasta que aprovechando una combinación favorable, se hizo el ensanche de 30 a 45 m. en la curva y de 26 a 34 m. en la recta, abonando el Gobierno el dragado y particulares que habían solicitado el terraplenamiento de sus terrenos, el trasporte y relleno.”

Descripción de las Obras

“Sus partes esenciales son:

“Un canal de acceso que une las aguas hondas del río Colastiné con el río Santa Fe.

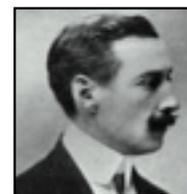
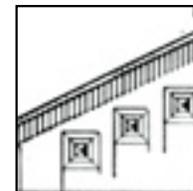
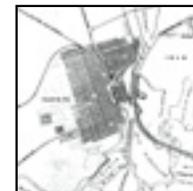
“Un canal travesía del río Santa Fe.

“Un canal de derivación o nuevo río que sustituye el brazo terraplenado frente a la ciudad.

“El puerto propiamente dicho, que consta de una dársena de maniobras amplia y capaz y dos diques.”

Canal de Acceso

“Parte de un punto situado a 6,8 km. aguas debajo de la boca del río Santa Fe, sobre el Paraná para terminar en un punto del río Santa Fe situado en la prolongación de la calle 3 de Febrero uniendo al puerto propiamente dicho por el canal de travesía del río Santa Fe. Partiendo del Paraná, su eje está formado por una recta de 4777 m., seguida de una curva de 1500 m. de radio, de 1198 m. de longitud, curva que forma tangente de un lado con la recta del canal y del otro con la dirección de la Travesía de Santa Fe, existiendo entre la curva y ésta una recta de 160 m. de largo.



CAPÍTULO VIII - El puerto del siglo XX

Tendido de vías ferroviarias para facilitar el desplazamiento de útiles y materiales en los terrenos de puerto en construcción.

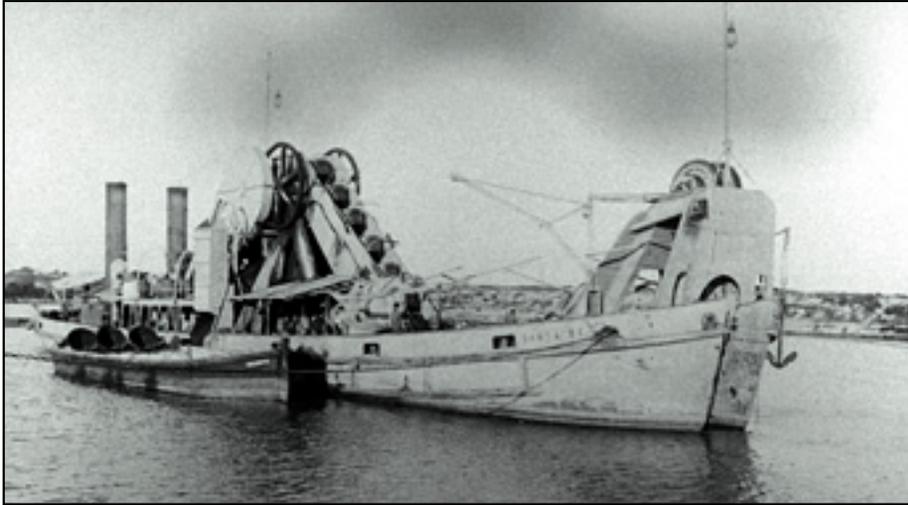


Realización de fundaciones para el soporte de la superestructura de servicios.



Tarjeta postal de las obras de levantamiento del puerto de Santa Fe.





Draga en plena actividad durante la construcción del nuevo puerto.

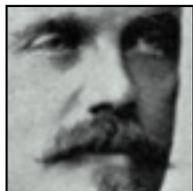


Tareas de tendido de redes primarias en el obraje.



Construcción de la defensa en la boca del canal de acceso al puerto de ultramar.

CAPÍTULO VIII - El puerto del siglo XX



“El objeto de la curva es llegar al río Santa Fe con una inclinación de 30 m. sobre la dirección de la corriente del canal de derivación, para que la travesía pueda hacerse en condiciones cómodas para la navegación.

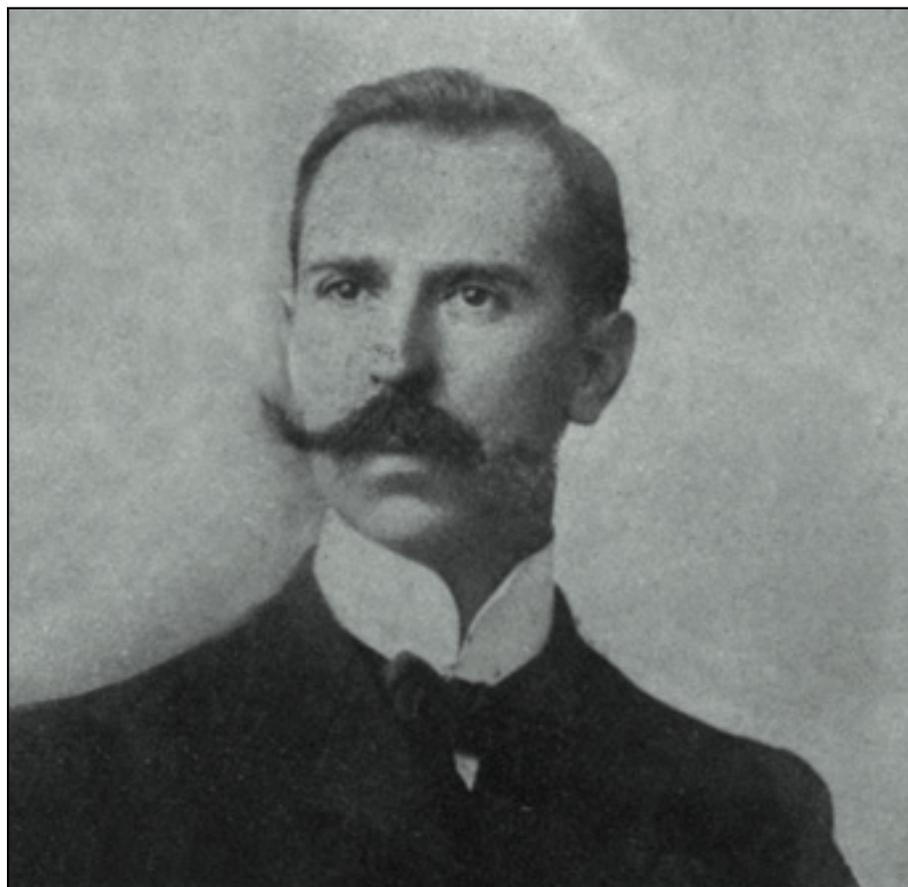
“La dirección del canal ha sido calculada para un solo buque de ultramar, sin que pueda efectuarse el cruce durante el trayecto. Con el último ensanche efectuado dentro de los recursos y condiciones económicas de la obra, tiene un ancho en la solera de 34 m. para la parte recta y 45 para la curva.

“La profundidad ha sido fijada en 6,10 m., bajo el cero local o aguas mínimas, o sea 20 pies ingleses, en vista

de que el Gobierno Nacional debe, de acuerdo con la ley sancionada, mantener los pasos entre Rosario y Paraná a 19 pies.

“El terreno desde la cota 4 hasta la superficie, está compuesto de arcilla más o menos compacta, y de 4 a 6,10 de arena arcillosa.

“Por eso y debido a la inconsistencia del terreno, en algunos puntos, los taludes proyectados de 1:2 se han corregido en lo posible hasta hacerlos de 1:3, ensanchando las banquinas a la cota de aguas mínimas para que en caso de arrastre de la capa inferior de arena, al producirse los desmoronamientos, se conserve el talud de 1:3 sin reducir el ancho de la solera.”



Dr. Juan Carlos Crouzeilles, ministro de Hacienda y Obras Públicas del gobernador Rodolfo Freyre.

Travesía del río Santa Fe

“Del costado de aguas, arriba del canal, se ha formado con la tierra proveniente del dragado un terraplén de defensa cuya cota superior es un metro más alta que la creciente de 1905 y cuyo objeto es abrigar el canal contra las inundaciones. Este terraplén termina sobre el Paraná, en un espigón de defensa que abriga, además, la entrada de los buques. Como este punto es muy atacado por la corriente, se hace indispensable extender la defensa de la costa aguas arriba del canal, en una extensión mínima de 300 m.

“El régimen del canal será variable, pero en general, de corriente muy reducida, corriendo el agua al-

gunas veces hacia el Paraná y otras hacia el río Santa Fe. Según los estudios hechos por los señores Dirks y Dates, la pendiente no pasará de 5 centímetros por kilómetro, correspondiendo una velocidad de un metro, más o menos.”

“Está formada por un canal de 400 metros de largo y 100 de ancho en la solera que une la dársena de maniobras con el canal de acceso. Su dirección forma un ángulo de 30° con el eje del canal de desviación, su profundidad en aguas mínimas es de 6,25 m. o sea 1/2 pie más que en el canal de acceso, con el objeto que se puedan producir rellenos sin que disminuya rápidamente la profundidad del puerto.”



Ingeniero Martín Van Hatten, integrante de la sociedad constructora.

“Al hacerse las modificaciones, después de la creciente de 1905, para obtener la tierra necesaria para el aumento de los terraplenes, se resolvió prolongar este canal hasta el sur de la isla del Hospital, obteniendo, en esta forma, una salida más directa de las aguas y la defensa de la parte sud de la ciudad.”

Canal de Desviación o nuevo puerto

“Terraplenado el río frente a la ciudad, había que sustituirlo para dar paso a las aguas del río Santa Fe y laguna Guadalupe, construyendo un nuevo río o canal de desviación.

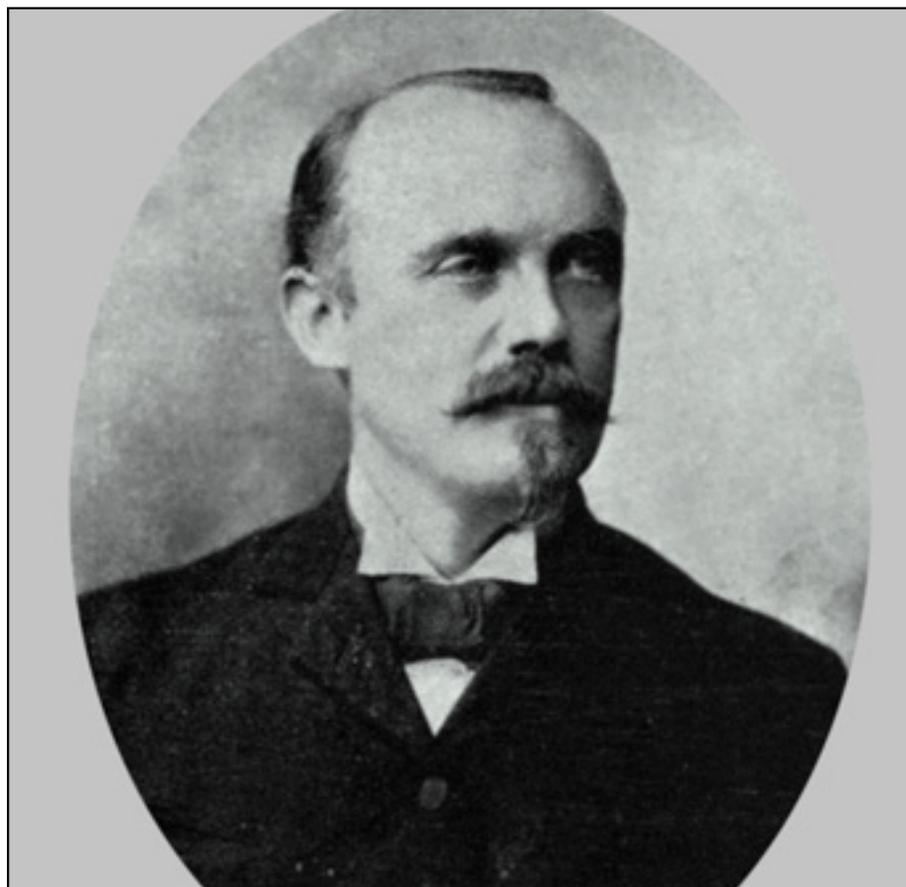
“Su sección fue determinada de acuerdo con las secciones del río entre el chalet Montañó y la boca de la laguna Guadalupe, teniendo un ancho en la solera de 110 m., taludes de 1:3 y banquetas de 5 m. ancho a la cota.

“Del costado Oeste los taludes están defendidos por colchones de fajas hasta aguas mínimas y revestimiento de cascotes y estacas de sa-

ces verdes hasta un metro más alto que las más altas aguas ordinarias.

“Este canal está dragado a la cota 4, o sea 13 pies ingleses, en aguas mínimas. Su situación y el terraplamiento total de la costa del lado Oeste, desde la boca de la laguna hasta su unión con la Travesía, lo hacen muy adaptable para un ensanche futuro en una longitud de 2300 metros de costa.

“Al hacerse las modificaciones, después de la creciente de 1905, para obtener la tierra necesaria para el aumento de los terraplenes, se resolvió prolongar este canal hasta el sur de la isla del Hospital, obteniendo, en esta forma, una salida más directa de las aguas y la defensa de la parte sud de la ciudad.”



Ingeniero Pedro J. Dirks, uno de los socios de la compañía que lleva su nombre y que tuvo a cargo la construcción del puerto nuevo.

Puerto propiamente dicho

“Consta de una dársena de maniobras y dos diques. La dársena, de un diámetro de 265 m., en condiciones de ensanche hasta 300 m., dragada a una profundidad de 20 1/2 pies ingleses bajo el cero local, en una zona de agua completamente tranquila, en la que podrán maniobrar cómodamente los mayores paquebotes que frecuenten los puertos de ultramar de nuestros ríos.

“Dique 1, de 120 m. de ancho, 650 m. de largo medio y dragado a 6,25 m. o sea 20 1/2 pies ingleses. En sus costados y cabeceras se han construido 1530 m. de muelle de atraque, en la forma siguiente: un

emparrillado de pilotes desde la cota 0 a 12.40, constituido por hileras de diez pilotes de 0,30 por 0,30, colocados a 1,20 m. de distancia, entre las que se han intercalado tres pilotes puntales de la misma sección; sobre este emparrillado se construyó una plataforma de hormigón armado, encima de la cual descansa el muro de mampostería de piedra caliza revestida de granito. La altura del muro es de pilote con 4 toneladas por m² de sobrecarga 7,75 m. y el peso máximo que cargará será de 25 toneladas.

“Dique 2, de 120 metros de ancho y 1680 metros de costa dragada a 6,25 metros con taludes naturales de 1:1 1/2.”

“Para el servicio de carga y descarga se dispondrá de 14 grúas eléctricas de pórtico corredizos de 1 1/2 toneladas, dos de 5 toneladas y una fija de 20 toneladas. Además habrá 12 cabrestantes de 1000 kilos para el movimiento de vagones y 4 de 5000 kilos para la maniobra de los buques.”



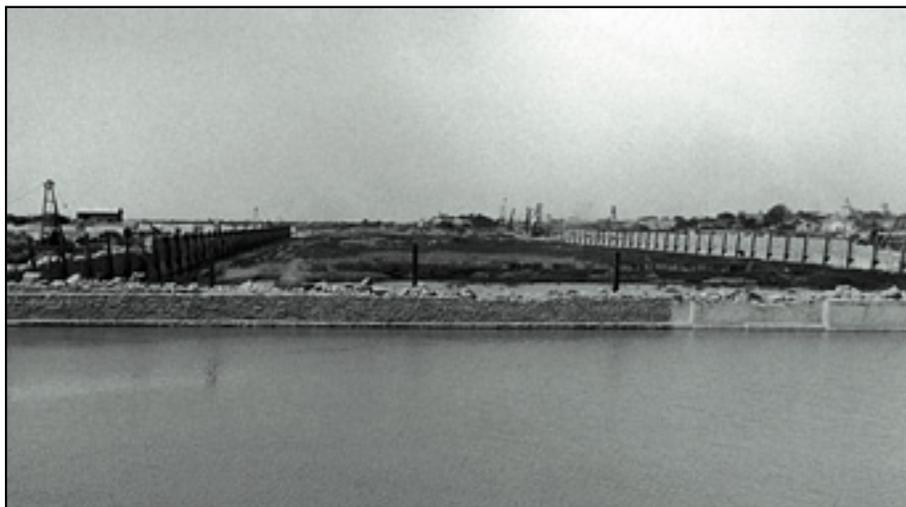
Ingeniero W. H. J. Dates, miembro de la empresa adjudicataria de las obras.

CAPÍTULO VIII - El puerto del siglo XX

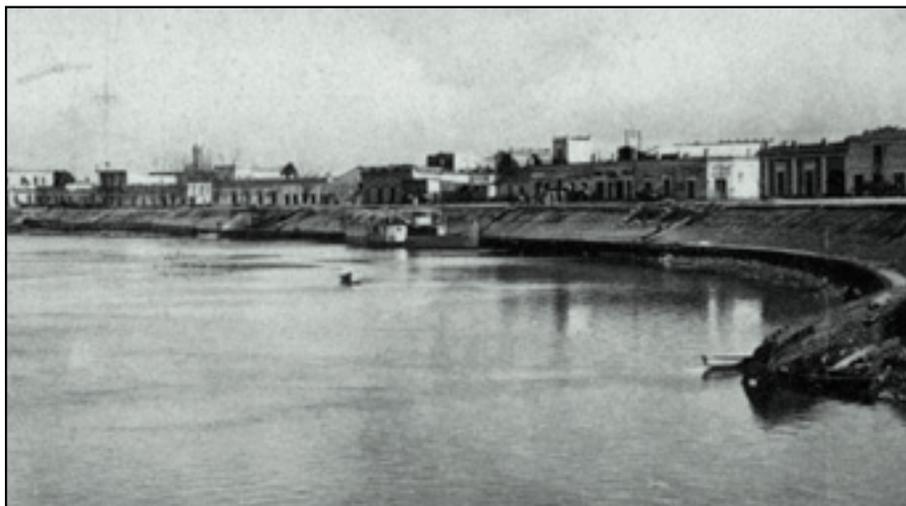
Fase final de la construcción del puerto de Santa Fe en 1910, vista desde el sur.



Amurallamiento de los diques de atraque, antes de la nivelación del terreno.



Postal de la época en la que puede apreciarse la relación franca del ejido urbano con el río, que se conservaría durante un tiempo.



En la página 151:

Bono del empréstito exterior de 1910 por el cual el Estado Provincial se compromete al pago de la deuda poniendo como garantía el total de sus ingresos.

“Se construirá una usina eléctrica que constará de una sala de calderas y otra de máquinas para 800 K.W. una sala de acumuladores y demás construcciones complementarias...”

Dotación del puerto

“Se puede dividir en instalación de fuerza y luz, vías férreas, galpones y edificios.

“Se construirá una usina eléctrica que constará de una sala de calderas y otra de máquinas para 800 K.W. una sala de acumuladores y demás construcciones complementarias, con una superficie total de calefacción de 39 m². En el primer momento se instalarán tres calderas Babcock y Wilcox, con sus sobrecalentadores y una superficie total de calefacción de 396 m², dos motores verticales tipo Compound de 206 H.P. efectivos cada uno y acoplados directamente a los dínamos de 140 K.W. cada uno; además una batería de acumuladores de 795 amperhoras de capacidad, cuadros de distribución, cañerías, etc. Esta usina proveerá la fuerza y luz necesaria para el puerto.

“Para el servicio de carga y descarga se dispondrá de 14 grúas eléctricas de pórtico corredizos de 1 1/2 toneladas, dos de 5 toneladas y una fija de 20 toneladas. Además habrá 12 cabrestantes de 1000 kilos para el movimiento de vagones y 4 de 5000 kilos para la maniobra de los buques.

“El alumbrado eléctrico, en los terrenos del puerto se hará con lámparas de arco de 10 ampers y en los edificios y galpones con lámparas de incandescencia.

“Al costado del muelle del dique 1 se dispondrá de triple vía férrea de tres rieles y detrás de los galpones de dos vías de trocha angosta preparadas para recibir el tercer riel cuando las necesidades lo exijan. En el dique 2 se colocarán solamente a sus costados doble vía de trocha angosta, con durmientes para tres rieles. Todas es-

tas vías estarán unidas a la estación de clasificación ubicada paralelamente a la Avenida de Circunvalación y ligada a las estaciones de los ferrocarriles existentes.

“En cada costado del dique se dispondrá de dos galpones de material, con pisos de concreto y techos de fierro galvanizado, con claraboyas descansando en cabriadas de fierro.

“Sus dimensiones entre muros son 15x105 metros y del lado del muelle tienen un andén cubierto de 7 metros de ancho que sirve de tinglado. La superficie cubierta de cada galpón es de 2.310 m², o sea, para los cuatro galpones, 9.240 metros cuadrados.

“En el proyecto primitivo, la Administración, Aduana y Subprefectura, se habían ubicado en frente de los galpones, en tres cuerpos diferentes; esa ubicación era inconveniente para el futuro, porque estorbaría la construcción de depósitos y vías férreas, en vista de lo cual se ha resuelto construir un solo edificio para las tres reparticiones, fuera del radio del puerto, en los terrenos ganados al río y con la amplitud necesaria para el servicio a que está destinado.

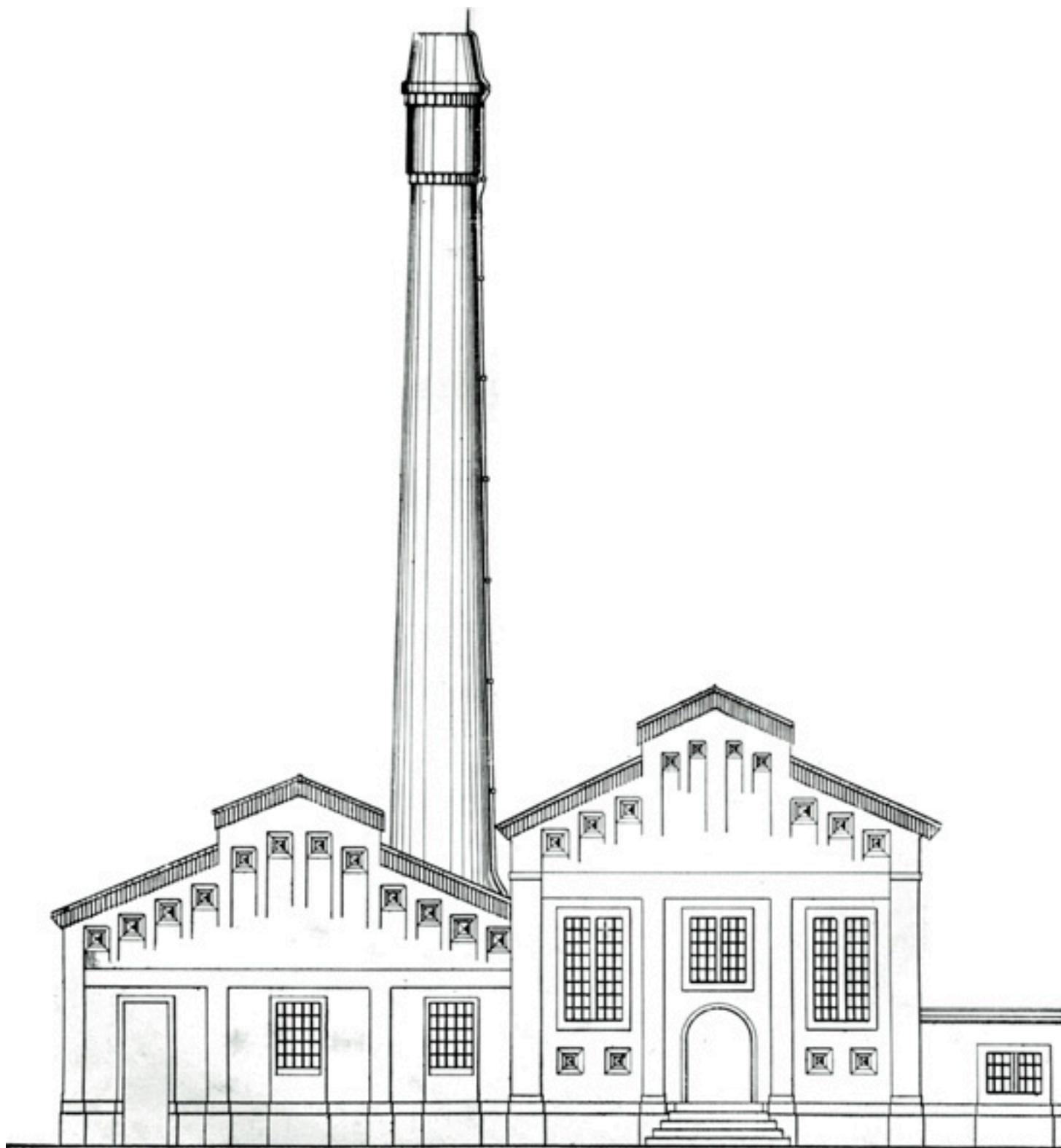
“Para la construcción del puerto, el Gobierno de la Provincia posee una draga marina a cangilones e impelente, capaz de dragar e impeler a 300 m³ de arcilla compacta, un remolcador de 270 caballos de fuerza y cuatro chatas ganguiles de 150 m³ de capacidad cada una.

“El presupuesto aprobado en 1904 de acuerdo con el cual se formuló el contrato entre la Nación y la Provincia el 16 de julio del mismo año alcanza a 5.000.000 de pesos oro sellado, repartidos de la siguiente forma:

En la página 153:

Usina del Puerto, proyectada para abastecer las nuevas demandas; más tarde se la conocería como “Estación Calchines”.

SANTA FE, PRIMERA CIUDAD - PUERTO DE LA ARGENTINA

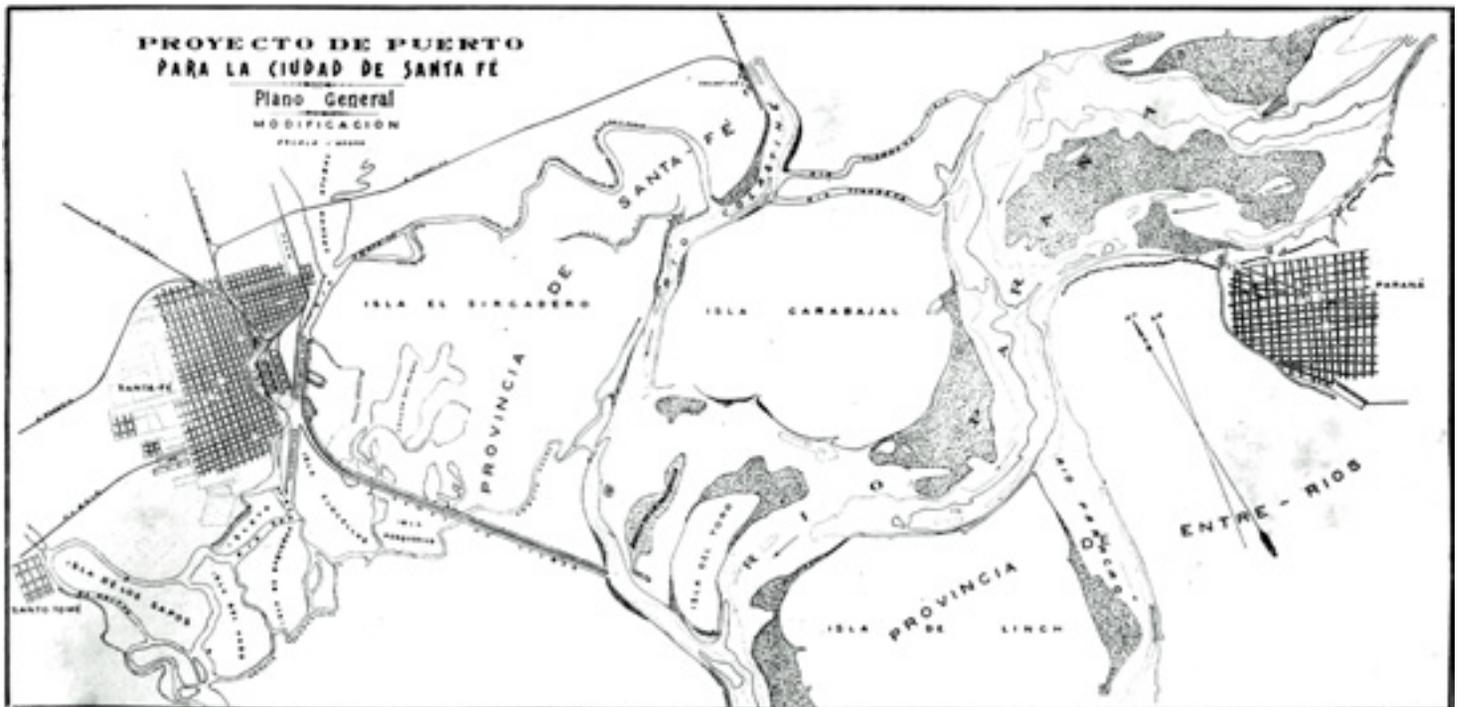


CAPÍTULO VIII - El puerto del siglo XX

Dr. Marcial R. Candiotti, organizador y primer jefe de la Oficina de Inspección de las Obras del Puerto de Ultramar.



SANTA FE, PRIMERA CIUDAD-PUERTO DE LA ARGENTINA



Plano general del proyecto del Puerto de Ultramar en el que se visualizan las ciudades de Santa Fe y Paraná, los distintos cauces de agua y, con claridad, la traza del canal de acceso desde el río Paraná.

Naves en el puerto de Santa Fe, llamativa postal coloreada de principios del siglo XX.

“Para la construcción del puerto, el Gobierno de la Provincia posee una draga marina a cangilones e impelente, capaz de dragar e impeler a 300 m³ de arcilla compacta, un remolcador de 270 caballos de fuerza y cuatro chatas ganguiles de 150 m³ de capacidad cada una.”

Orden de ejecución de las obras

“Se empezó por la excavación y dragado del canal de desviación para dar paso a las aguas del río Santa Fe antes de cegararlo frente a la ciudad. La tierra proveniente del dragado se depositaba en el lecho del río descargando por chatas. Una vez abierto el canal en un tercio más o menos de su sección, se procedió a la construcción de los tajamares de faginas en el antiguo lecho del río en las proximidades en que era cortado por la línea del muelle del dique 1 y costas del dique 2 tajamares cuyo objeto era contener los rellenos y disminuir el empuje de los muros que se construyeran en el futuro.

“Abierto el canal de desviación, se atacó el dragado en las demás partes de la obra, canal de acceso y dique 2.

“En el canal de acceso, gran parte de la tierra se depositó directamente por la draga a cangilones e impelente en el terraplén de defensa de aguas arriba.

“Los rellenos, mientras lo permitía la altura del agua, se hacían descargando las chatas o encerrando entre tajamares las partes a terraplenar y descargando las chatas por medio de bombas refouleurs.

“Para los trabajos de dragado y terraplenamiento, la empresa disponía con el tren de dragado del gobierno, de una potencia total de 1750 caballos, habiendo movido hasta el 1° de Diciembre de 1909, 7.095.090 metros cúbicos.

“La creciente de 1905, que se mantuvo por encima de las más altas aguas ordinarias, desde Enero de 1905 a Mayo de 1906, limitó los trabajos de

excavación y preparación del terreno para la construcción del pilotaje de fundación del muro de atraque del dique número 1. Cuando el nivel de las aguas lo permitió, se empezó la excavación del dique 1, encerrándolo con un gran tajamar a la altura de las más altas crecientes e instaladas las bombas de desagote, se dio comienzo a la ejecución del pilotaje en seco.

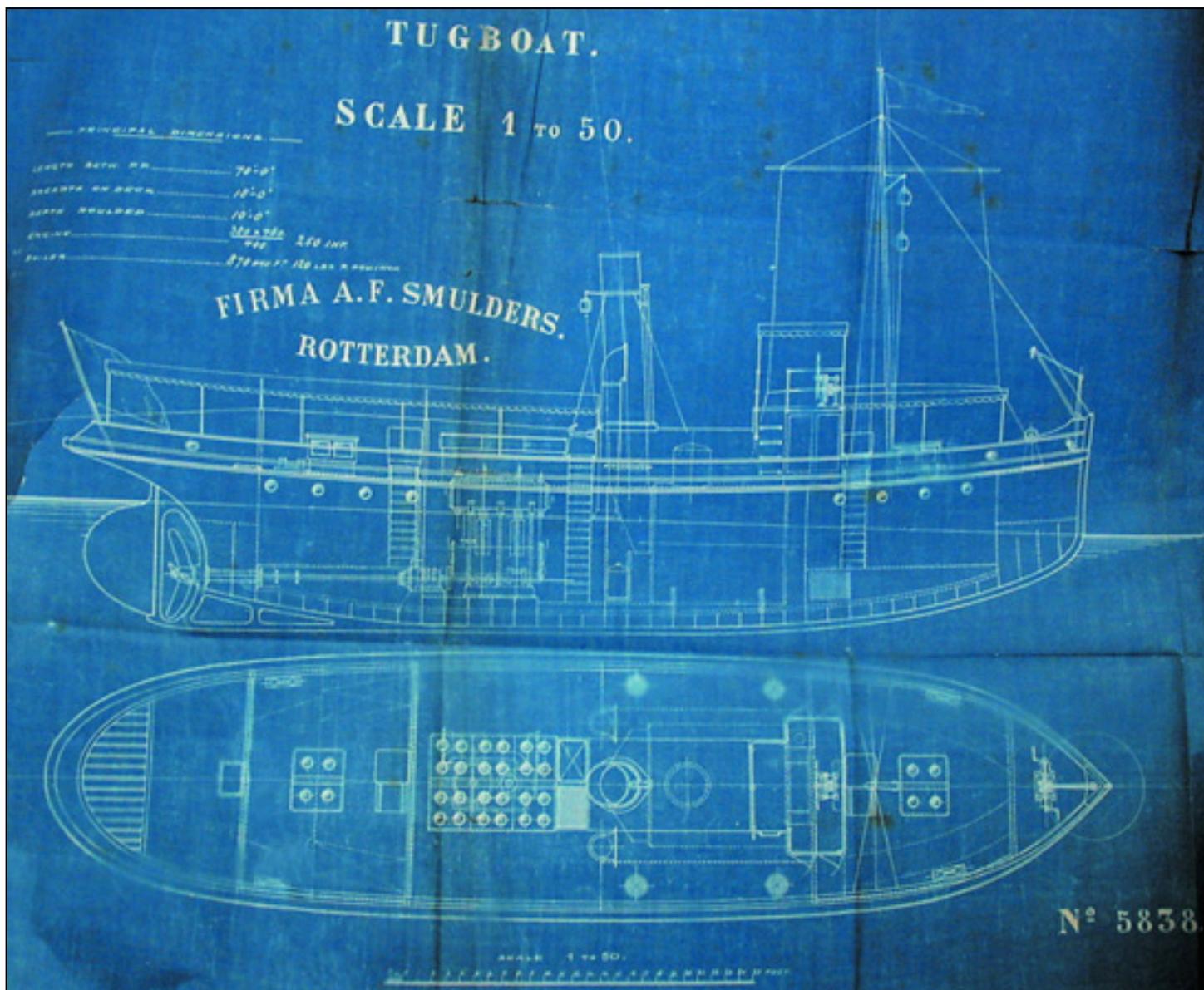
“El primer pilote se hincó en Diciembre de 1906, continuándose la hinca por filas paralelas y disponiendo las máquinas escalonadas, contando con un plantel compuesto de un martinete triple para los pilotes inclinados, y ocho simples, todos a vapor. Este trabajo ha continuado sin interrupción durante tres años, habiéndose hincado 16.400 pilotes de un largo medio de 12,50 m., encontrándose en general, gran dificultad en la hinca y siendo común el caso de las máquinas chicas que en nueve horas de trabajo, y con inyección, no hincaban dos pilotes, y la triple, en desigualdad de condiciones, cuatro pilotes.

“El terreno esta compuesto, en general, de una capa de arcilla de 0 a 4, de arena arcillosa de 4 a 8 y de arena fina de 8 a 12,50.

“Una vez concluida una extensión de pilotaje, se empezó la construcción del piso de hormigón armado, en Febrero de 1908 y sobre éste el muro de atraque, siguiendo después la marcha del pilotaje. Las mezclas para el muro y hormigón, se preparan todas mecánicamente.

“Construido el muro de atraque y efectuado el relleno detrás del mismo con arena fina, para disminuir los efectos del empuje, se continuará con la construcción de galpones, vías férreas, calzadas, edificios e instalación eléctrica.





Plano de Remolcador, anexo al contrato de construcción firmado por Dirks, Dates & Cía. con la Provincia para la realización del Puerto de Ultramar.

CAPÍTULO VIII - El puerto del siglo XX

Vista de la plaza Colón anegada, imagen obtenida en tiempos de la creciente extraordinaria de 1905.



El puerto durante la inundación de 1905, visto desde el muelle del Ferrocarril Santa Fe, a la altura de las calles La Rioja y Belgrano.



Naves dispersas en las inmediaciones del sitio en que habría de construirse el nuevo puerto. La imagen fue lograda a la altura de la actual calle La Rioja.



“Las planillas adjuntas de los trabajos ejecutados y materiales acopiados desde el año 1905 a 1909 inclusive, dan una idea precisa de la marcha de los mismos, como asimismo la ilustración gráfica que acompaña a esta revista presenta diversas fases de la obra portuaria durante el período de la construcción.”¹⁴⁰

N° de Orden	INDICACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO PARCIAL
1	Canal de acceso	1.056.300
2	Canal de derivación	632.050
3	Trabajos de faginateo	152.075
4	Puerto	1.893.360
5	Dragado en el río	137.100
6	Galpón, edificios, vías férreas	300.440
7	Grúas e instalación eléctrica	250.000
8	Tren de dragado	182.000
9	Imprevistos y dirección general 15 %	236.675
10	Expropiaciones	160.000
	IMPORTE TOTAL	5.000.000

“Por decreto de 26 de abril de 1906, se aumentó el presupuesto en las partidas siguientes:

Canal de desviación, ensanche \$ oro 45.136.00;

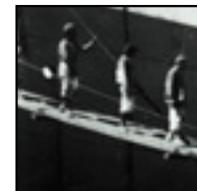
Prolongación del canal de desviación y aumento de terraplenes \$ oro 265,974.68

Aumento en las fundaciones del muro de atraque del dique N° 1 \$ oro 127.342.00, \$ oro 438.435.68

Con estos aumentos y los aprobados por decreto del 13 de Enero y 22 de Octubre del mismo año, el presupuesto actual es:

Presupuesto del contrato de Julio de 1904	\$ oro	5.000.000,00
Decreto del 26 de Abril de 1906	\$ oro	438.435,68
Decreto del 13 de Enero de 1909	\$ oro	200.000,00
Decreto del 22 de octubre (desagües pluviales)	\$ oro	170.079,71
Presupuesto total:	\$ oro	5.808.515,42

El capítulo de las expropiaciones ha sobrepasado a lo calculado primitivamente.”

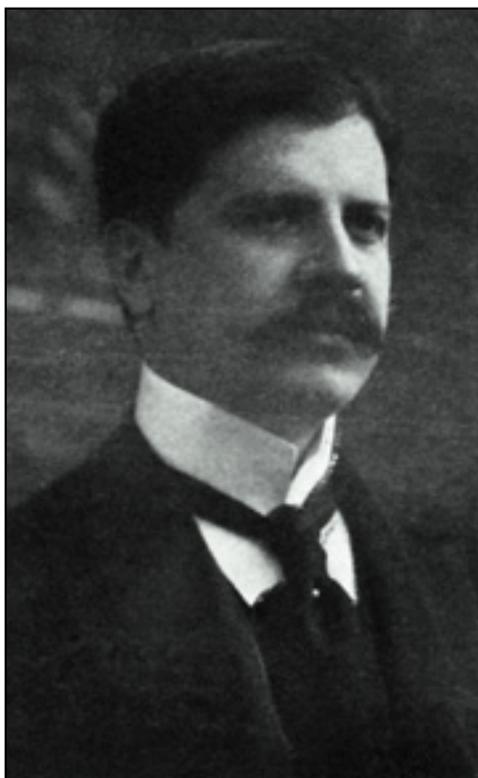




Embarque de cereales en el puerto de Colastiné Sud, afectado por el desborde de la cuenca del río Paraná en 1905. Las crecientes dificultades anunciaban el final cercano.



Dr. José Figueroa Alcorta, presidente de la Nación. Sucedió a Manuel Quintana, quien debió abandonar la presidencia en 1906 por enfermedad. Completó su mandato en 1910.



Dr. Manuel María de Yriondo (sic), ministro de Hacienda de la Nación del presidente Alcorta.



Vientos de progreso

“La Provincia entró en el S. XX manteniendo el impulso productivo y de crecimiento que traía desde la segunda mitad del siglo anterior.

“El nuevo puerto es impulsado con fervor ciudadano, saliendo a las calles a manifestarse y siguiendo la obra a diario en Nueva Época; las tres estaciones ferroviarias bullían con el tránsito de producción y pasajeros. La ciudad se transformaba: adoquines, cloacas, agua corriente, el Mercado Central, y pensaba también en su enriquecimiento cultural mediante valiosas temporadas teatrales.”¹⁴¹

Pese a que las obras del puerto se habían terminado y los primeros ultramarinos ingresaban a buscar carga en sus muelles, Colastiné seguía funcionando.

La explicación, según manifiesta Carlos Greco en su ya citado trabajo inédito, era que “la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe, varias casas exportadoras y los pobladores eran de la opinión de no trasladarse a la nueva estación; y cuando se inauguró el 2 de enero de 1911 el Puerto de Santa Fe, la resistencia aumentó. Pero ocurrió que al finalizar ese año, una creciente de las llamadas extraordinarias inundó Colastiné obligando a la evacuación de sus pobladores, y desde entonces ya no se pensó en el regreso al viejo puerto que a pesar de su inconveniente de tierras bajas, tan útil había sido para la Patria.” A propósito de esta triste

migración urgida por el avance de las aguas, Marta Rodil rescató en su interesante libro “Puerto Perdido” vívidos testimonios de gente de carne y hueso ligada a la cotidianeidad portuaria. En su extenso relevamiento, también compila relatos, cuentos y poemas de autores santafesinos que se vinculan con el tema en cuestión.

En un cuento relacionado con la inundación a la que Greco refiere, y bajo el título “¡Adiós, Colastiné! (1911)”, Edgardo A. Pesante escribe: “...La ciudad lo atemorizaba, porque disgregaría a sus vecinos, modificando el paisaje cotidiano, vivo, hecho de encuentros, de saludos, de charlas y de juegos.

“¡Hasta pronto!, gritaban muchos al partir los trenes lentos, por los terraplenes bordeados de aguas amenazantes que pretendían cubrir los rieles. ¿Pensaban volver? Sí, claro, si allí quedaban sus hogares, su trabajo. Pero Santa Fe los atraparía. Hacía años que se venía preparando para atraparlos. A su puerto ultramarino recién inaugurado ya comenzaron a marcharse, antes de la inundación, las principales empresas que operaban hasta entonces en Colastiné. Diques y guinches hacían todo más fácil, más seguro, más rápido. Era el progreso. En vano el ferrocarril francés, en defensa de sus intereses, pretendía mantener vivo a Colastiné. Ni siquiera el ferrocarril había podido salvar al viejo puerto. Y ahora la inundación les daba el golpe de gracia obligándolos por la fuerza a trasladarse a la ciudad...”¹⁴³



Un hito

En su trabajo, Rodil incluye un cuento estupendo de Mateo Booz, que forma parte de su libro “Santa Fe mi país” y se titula “Bar de marineros”; otro, de José Luis Vittori, titulado “Chau Calandria” (de: Cuentos del sol y del río); y un relato de Ángel Menichini, denominado “Noche de aquelarre en Puerto Colastiné”. Estos escritos cargan de humanidad –trabajos, encuentros, desencuentros, conflicto, muerte– los espacios tantas veces referidos en la gélida formalidad de los documentos. Vivencias personales, historias reinventadas por los autores, personajes reales e imaginarios, estampas de la transformación urbana, registros del cambio social, concurren en esas páginas para mostrarnos fragmentos de un fenómeno irrepetible: la colmena heterogénea de criollos e inmigrantes, apretada y zumbante en torno al puerto, socializada a la fuerza en barrios misérrimos como El Chilcal y El Pernazo, las planchadas de carga y los cafetines compartidos. Pero si bien el trasfondo humano del universo portuario atrae con la fuerza irresistible del Canto de las Sirenas, sellaremos nuestros oídos con cera para avanzar en el desarrollo del enunciado propósito de este libro.

Manifiesta Greco que “difícil es establecer cuál fue el primer trasatlántico moderno entrado en el Puerto de Santa Fe” y que “apartándonos de las referencias vagas... [hay quienes sostienen que fue antecedido por el “Fortuna”] el primer buque que ingresó fue el belga ‘Ministre Bernaert’ consignado a la agencia marítima de Norman Hnos. Primeramente atracó en Colastiné el 27 de diciembre de 1910,

y tres días después, el entonces presidente de la República, Dr. Roque Sáenz Peña, firmó el decreto que libraba oficialmente al servicio público el Puerto de Ultramar de Santa Fe. Entre tanto, el ‘Ministre Bernaert’, que en Colastiné había descargado materiales para el gobierno provincial, arribó a Santa Fe el 1 de enero de 1911, siendo recibido con gran alborozo.

“Al día siguiente empezó a cargar cereales de la empresa Bunge y Born, cuyo gerente era don Andrés Oser. Por su parte, el encargado del embarque fue el señor José Gianmaría, dinámico portuario que antes había trabajado en Colastiné.

“El arribo del trasatlántico significaba que ‘la puerta abierta a la tierra’ subsistía adaptada a las nuevas exigencias. Tan extraordinario acontecimiento fue muy celebrado, al punto que estuvieron presentes el gobernador de la provincia, don Ignacio Crespo y su ministro de Gobierno, Dr. Estanislao López, entre otros funcionarios, comerciantes y público en general.”¹⁴⁴

Después de superar un ciclo de bajante en el río que produjo algún desaliento y las últimas críticas contra el emprendimiento, las planillas de arribos empezaron a dibujar una expresiva curva de crecimiento. La renta portuaria del primer año de funcionamiento fue de \$ 282.588,26, correspondiéndole \$ 194.139,98 a la Provincia y \$ 88.448,28 a la Nación. En ese lapso habían llegado a los muelles 185 ultramarinos y 1.300 embarcaciones de cabotaje que movilizaron un millón de toneladas de cargas.¹⁴⁵

Vivencias personales, historias reinventadas por los autores, personajes reales e imaginarios, estampas de la transformación urbana, registros del cambio social, concurren en esas páginas para mostrarnos fragmentos de un fenómeno irrepetible: la colmena heterogénea de criollos e inmigrantes, apretada y zumbante en torno al puerto, socializada a la fuerza en barrios misérrimos como El Chilcal y El Pernazo, las planchadas de carga y los cafetines compartidos.



Guerra, repunte y crisis

La evolución continuó hasta el inicio de la Gran Guerra en 1914. A partir de ese momento se produjo una abrupta caída de la actividad portuaria, situación que empezó a revertirse a partir de la firma del Armisticio que en 1918 puso fin a la conflagración mundial. De 1919 en adelante fue acentuándose el movimiento general de cargas, y en 1928 los ingresos totalizaron \$ 3.171.226,50, de los cuales \$ 2.736.591,79 correspondieron a la Provincia y \$ 432.671,96 fueron a la Nación. Esas cifras habían sido principalmente producidas por el movimiento de 433 ultramarinos y 4.410 barcos de cabotaje.

La estación tenía muchas y buenas instalaciones y equipos: 3.200 metros de muelles de piedra, 1.500 metros de taludes revestidos de piedra, 31 guinches con fuerza de 1,5 a 25 tn, 6 locomotoras, un tren de dragado, un servicio de remolque, 32 kilómetros de vías férreas, 4 depósitos fiscales, una usina eléctrica, depósito de locomotoras y talleres, edificios para direc-

ción y talleres, Dirección y Administración, Subprefectura Marítima y Resguardo Marítimo. Hacia 1931 convergían al puerto de Santa Fe más de 10.000 kilómetros de vías de ferrocarril y podían operar con facilidades en sus instalaciones hasta 40 buques de ultramar.¹⁴⁶

No obstante, sus autoridades estaban convencidas de que se podía crecer más. “En el año 1929 el puerto alcanza las cifras máximas de su historia en capacidad operativa. 2.633.597 es el tonelaje total de exportación e importación, removido, entrado y salido.

“José L. Garro, director del puerto, considera que la estación fluvial necesita de ampliaciones y mejoras para que alcance la capacidad requerida para un decurso de 10 años, en relación con la riqueza del norte, o con lo que pudiera exportarse e importarse. Para ello era menester un gasto de 4 millones de pesos para que el puerto pudiera adquirir una extensión que permitiera un trabajo anual de 5 millones de toneladas.”¹⁴⁷ ♣

“José L. Garro, director del puerto, considera que la estación fluvial necesita de ampliaciones y mejoras para que alcance la capacidad requerida para un decurso de 10 años, en relación con la riqueza del norte, o con lo que pudiera exportarse e importarse.”



En la página 164:

Ilustración dedicada por el Club Comercial a Bunge & Born con motivo de haber sido la primera empresa en realizar movimientos de carga en el Puerto de Ultramar con el buque “Ministre Bernaert”, el 1 de enero de 1911.

SANTA FE, PRIMERA CIUDAD - PUERTO DE LA ARGENTINA



Detalle de la ilustración que ornamenta el acta de 1923.



Área de carga de la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe. El tren ha sido siempre un complemento fundamental del puerto en el sistema de transportes.

Anuncios publicitarios ilustrados de las compañías que operaban en el Puerto de Santa Fe durante las primeras décadas del siglo pasado:

Empresa de Navegación "Perdomo", diario El Litoral, Edición Extraordinaria, 1 de Enero de 1927.

J. Leonidas Leguizamón, diario El litoral, Edición Extraordinaria, 1 de Enero de 1928.

Carlos Sarsotti e Hijos, diario El litoral, Edición Extraordinaria, 1 de Enero de 1928.

Compañía Argentina de Navegación de Nicolás Mihanovich Lda., diario El Litoral, Edición Extraordinaria, 1 de Enero de 1929.

Empresa de Navegación "PERDOMO"

Servicio rápido en pasajeros y cargas entre Santa Fe y Paraná en el cómodo, lujoso y seguro Vapor **SARITA I**



INFORMES:
Luis Leguizamón
Paraná, Pto.
Mihanovich
25 de Mayo 1927
Santa Fe

J. LEONIDAS LEGUIZAMON
AGENTE MARITIMO - REPRESENTANTE DE AGENCIAS



INFORMES:
Luis Leguizamón
Paraná, Pto.
Mihanovich
25 de Mayo 1927
Santa Fe

NAVEGACION FLUVIAL
CARLOS SARSOTTI E HIJOS
SANTA FE - PARANA

Direccion Telegrafica: "SARSOTTI"

Corredor Maritimo, Despachante de Aduana, Inspecciones de Superes y Comisariato

Barcos para los puertos del Paraná, Uruguay, Paraguay y costas del Rio Brazil, Colombia de Santa Fe, Tucuman, Salta y Jujuy y los principales puertos de las Provincias del Interior Via Santa Fe-Paraná

Vapores de pasajeros, Remolcadores, Grupos y Choras para transporte de mercaderías.

LANCHAS "MELUCHA"



Este servicio se ha iniciado desde el día 15 de Agosto

Que el 15 del corriente inaugurará un nuevo servicio de Vapores entre Santa Fe y Paraná, **RAPIDO, COMODO y ECONOMICO**

Este servicio ofrece una velocidad de 10 a 12 millas por hora y un consumo de combustible muy reducido.

Para mayores detalles consulte a las oficinas de esta Compañía y más detalles en el puerto y en el Paraná.

Remolcador, Grupos y Choras para transporte de mercaderías.

Paraná, Pto. Mihanovich, 25 de Mayo 1927
Santa Fe

Compañía Argentina de Navegación

Nicolás Mihanovich Lda.

Línea de vapores en los Ríos Paraná, Alto Paraná, Paraguay, Alto Paraguay, Uruguay, Costa Sud y Brasil

Vapor "PARIS"

Salda de Buenos Aires los miércoles a las 11.30 horas, llegando a Santa Fe los Jueves a las 17, con pasajeros y carga.

Vapor "FORMOSA"

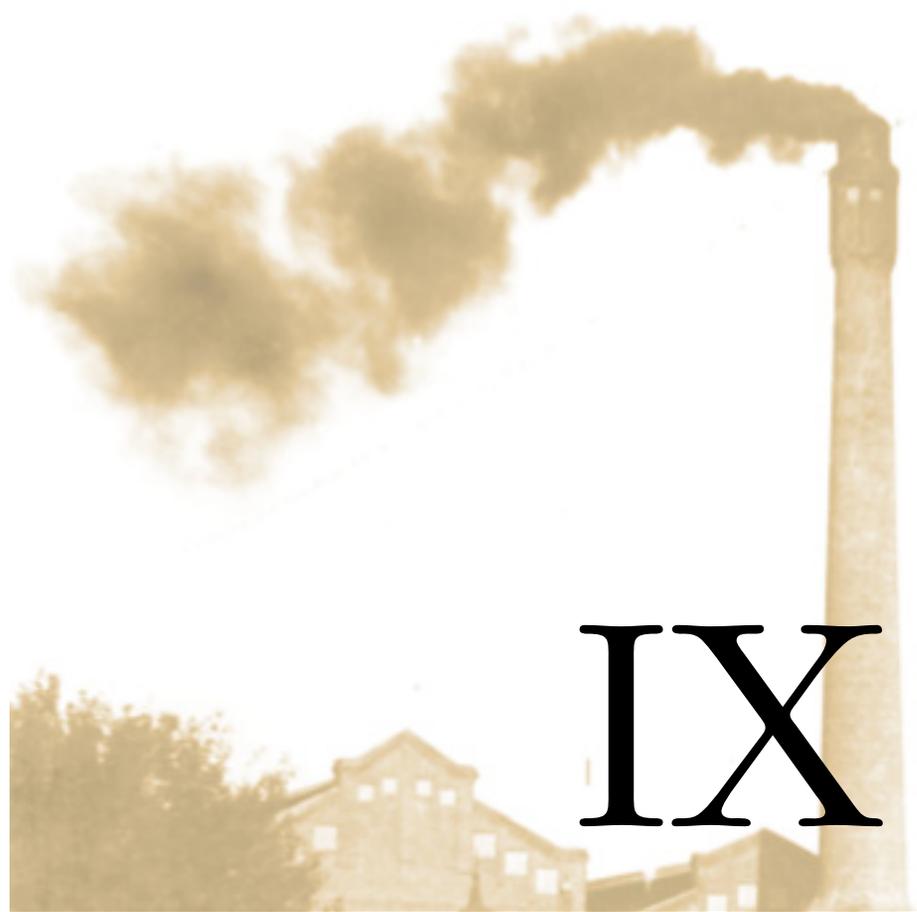
Salda de Rosario los Sábados a las 22 horas, hasta Corrientes, tocando todos los puertos del litoral con pasajeros y carga.

INFORMES:

Buenos Aires: CANGALLO 200
Rosario: Santa Fe: SAN MARTIN 1000



Lugar de la Comp. Mihanovich en Santa Fe: calles San Martín y Corrientes





(IX)

MEDIO SIGLO DE ACTIVIDAD PORTUARIA

“El año 1930, como consecuencia de una pésima cosecha de cereales y lino y de la perturbación introducida en el mercado internacional por la depresión económica que afectó a tantos países, comenzó para el puerto de Santa Fe con una merma de cerca de 75.000 toneladas en su movimiento de exportación, y en sensibles disminuciones en los demás renglones de sus actividades...”



AGENCIAS MARÍTIMAS Y DESPACHANTES DE ADUANA			
Denominación	Año de instalación	Rubro	Vinculaciones
Norman Hnos.	1931	Comisionista y Contratista de Estibadores	Compagnie Royal Belge Lloyd Royal Belge Fumes, Wisby & Co. Ltd.
E. C. Profumatti	1921	Comisionista, estibajes y servicio regular de cargas entre los puertos de Santa Fe, Bs. As. y el Litoral Norte, Paraguay y Uruguay	
Leónidas Leguizamón		Agente Marítimo y Despachante de Aduana, Seguros Marítimos; Transporte de Pasajeros entre Santa Fe y Paraná	
José L. Garro		Contratista estibador; Transporte de Arcas; Comisionista y consignatario; Venta de postes	

MOVIMIENTO PORTUARIO - QUINQUENIO 1927-1931

Buques de ultramar entrados

Año	Cantidad	Carga
1927	322	801.622 N.R.T. *
1928	433	1.109.955 N.R.T.
1929	426	1.115.105 N.R.T.
1930	269	734.478 N.R.T.
1931	322	860.935 N.R.T.

* Net Registered Tons (Tonelaje de Registro Neto)

Buques de cabotaje entrados

Año	Cantidad
1927	3.966
1928	4.410
1929	4.284
1930	4.107
1931	3.488

Importación - Exportación

Año	Exportación	Importación
1927	1.035.873 ton.	273.260 ton.
1928	1.388.970 ton.	384.045 ton.
1929	1.520.646 ton.	399.746 ton.
1930	749.488 ton.	387.331 ton.
1931	1.351.005 ton.	202.387 ton.
1927-1931	6.043.901 ton.	1.646.759 ton.

La memoria del año siguiente muestra cifras elocuentes en ese sentido: las exportaciones ascendieron a 1.351.006 t, que salieron del puerto en 286 buques ultramarinos, con un promedio de carga de 4.757 t por barco. Los principales productos remitidos al exterior fueron el trigo, el lino, el maíz y la madera de quebracho.



Pero este optimismo casi ilimitado en el futuro habría de chocar pronto contra los murallones de la realidad. Se lee en una memoria sobre la actividad portuaria: “El año 1930, como consecuencia de una pésima cosecha de cereales y lino y de la perturbación introducida en el mercado internacional por la depresión económica que afectó a tantos países, comenzó para el puerto de Santa Fe con una merma de cerca de 75.000 toneladas en su movimiento de exportación, y en sensibles disminuciones en los demás renglones de sus actividades, y como la reducción se fue mensualmente acentuando hasta representar durante el primer semestre el 48,85 % de las exportaciones, cerró con un saldo desfavorable... El total embarcado ascendió a la cantidad de 749.489 toneladas contra 1.520.465 de productos exportados en 1929, lo que representa una disminución de 770.976 toneladas, equivalente al 50,70 %... Durante el segundo semestre el movimiento acusó la misma flojedad, para reaccionar de un modo halagador en diciembre, en que los productos de la nueva cosecha afluyeron al puerto y salieron al mercado extranjero en la cantidad de 111.457 toneladas, permitiendo abrigar buenas esperanzas para el año que se inicia.”¹⁴⁸

Y así fue. La memoria del año siguiente muestra cifras elocuentes en ese sentido: las exportaciones ascendieron a 1.351.006 t, que salieron del puerto en 286 buques ultramarinos, con un promedio de carga de 4.757 t por barco. Los principales productos remitidos al exterior fueron el trigo, el lino, el maíz y la madera de quebracho, en ese orden. Los principales puertos de destino fueron, de mayor a menor: Amberes, Wellington, Hull, Burdeos, Hamburgo y El Havre. Las importaciones, por su parte, se redujeron señaladamente, debido a que la

aguda recesión mundial obligó a atender las necesidades del mercado interno con productos de elaboración nacional y reducir las compras externas a insumos y manufacturas imprescindibles. Tanto es así que los números indican un decrecimiento del 47,74 por ciento en ese rubro. Sólo llegaron al puerto en ese período 177 buques de ultramar con una carga global de 202.387 t en sus bodegas. El origen de las mercaderías indica a Gran Bretaña como principal proveedor, seguido por los Estados Unidos de Norteamérica, México, Bélgica y Alemania. Los principales productos de importación fueron en escala descendente: carbón de piedra, nafta, maderas diversas, cemento, hierro, kerosén, materiales ferroviarios y p-dregullo, elementos reveladores de un país en construcción y en marcha pese a la abrupta caída de la actividad económica mundial. Como dato interesante debe consignarse que 137 firmas importadoras recibieron las mercaderías desembarcadas en el puerto de Santa Fe, de las cuales 80 operaban en la plaza local, 21 tenían sus sedes centrales en Capital Federal y Rosario, y 36 estaban radicadas en distintas localidades ubicadas dentro de la zona de influencia de la estación fluvio-marítima. La cantidad de casas importadoras es expresiva de un país económicamente inmaduro, escasa industrialización y bajísimo valor agregado en sus producciones dominantes. Corroborar esta aseveración el hecho –remarcado en la memoria– de que en todo el año no había llegado al puerto ningún ultramarino de bandera argentina, “ausencia que no deja de contristar a aquellos que desearían verla ondear profusamente, como símbolo de propiedad que ampare la circulación de una gran flota nacional por los mares del mundo, en beneficio de nuestro comercio y de nuestra producción.”¹⁴⁹

SANTA FE, PRIMERA CIUDAD - PUERTO DE LA ARGENTINA



Actividades en el dique 1 hacia 1927.



Vista de las operaciones de buques en el dique 2 (1928).



El dique 2 del puerto de Santa Fe. Vista aérea desde la cabecera norte (1928).



Postal del puerto de Santa Fe de 1929 en la que se aprecia el Dique 1 y el edificio de la Administración General.

CAPÍTULO IX - Medio siglo de actividad portuaria

Vista general de actividades en el dique 2 hacia 1930.



Los submarinos ARA Santa Fe, ARA Santiago del Estero y ARA Salta en la cabecera del dique 1 (1935).



La Fragata "Presidente Sarmiento", nave insignia de la Armada Argentina, en 1932.



Buques ultramarinos en el dique 1 durante las operaciones de carga (1939).



Oro negro

En cuanto al papel de los ferrocarriles, articulados con el transporte por agua, la memoria señala que “la importante campaña agrícola 1930/31, unida al constante transporte de la producción algodonera, forestal, azucarera y petrolífera de la zona tributaria, favoreció considerablemente a las tres empresas ferroviarias que tienen acceso al Puerto de Santa Fe... La cantidad de vagones entrados alcanzó a 68.610... y las mercaderías traídas por los mismos a 1.457.875 toneladas.” Según se consigna, los productos más significativos fueron: lino, azúcar, maíz, maderas, petróleo, extracto de quebracho, vino y algodón. El informe enfatiza el notable incremento en los despachos de petróleo desde Vespucio (Salta), “porque se trata de un producto demandado universalmente, y cuya explotación en el norte argentino es muy reciente. Los datos que damos a continuación exponen con elocuencia el crecimiento de este interesante renglón en los últimos tres años: 1929, nada; 1930, 290 vagones con 6.885 toneladas; 1931, 2.122 vagones con 49.843 toneladas. El volumen de petróleo recibido de Salta por el Puerto de Santa Fe ha aumentado en un 623,93 %, hecho que dice

a las claras que estamos en presencia de un nuevo factor de prosperidad para la economía regional y para el Puerto de Santa Fe.” Esta cita tan significativa parecía convalidar los argumentos de quienes a principios de ese siglo luchaban por el puerto de ultramar visualizándolo como la salida natural de una vasta zona productiva que se extendía al noroeste argentino. Sin embargo, la historia no habría de ser lineal. Es más, después de una década de notable expansión, las oscilaciones generadas por la Gran Crisis habrían de prolongarse con el progresivo debilitamiento del comercio con Gran Bretaña y los conflictos armados que, en distintos lugares de la tierra, preludiaban el estallido de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Precisamente en este último año y junto con el final de la dramática confrontación bélica, el puerto llegó al punto más bajo de la descendente curva de cargas: 870.000 toneladas en total.

Sobre ese piso, Carlos Greco indica que se produciría una lenta pero sostenida recuperación de tonelaje, hasta que en 1961 se logra sobrepasar la media de los anteriores cincuenta años y acercarse al promedio del período 1929/30, marca máxima del movimiento portuario en Santa Fe.

“Después de una década de notable expansión, las oscilaciones generadas por la Gran Crisis habrían de prolongarse con el progresivo debilitamiento del comercio con Gran Bretaña y los conflictos armados que, en distintos lugares de la tierra, preludiaban el estallido de la Segunda Guerra Mundial...”



Para los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, previamente debían constituirse sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales para su explotación y administración.

Cambios jurisdiccionales

Empero, es preciso decir que antes se habían producido hechos que marcarían la vida de la estación. En efecto, bajo la presidencia del Gral. Juan D. Perón, el Estado nacional tomó posesión del puerto. La transferencia jurisdiccional se operó en virtud de la ley 4269 que, en 1904, había autorizado al Poder Ejecutivo de la Nación a contratar con el gobierno de la Provincia de Santa Fe la construcción y explotación del puerto de ultramar y que, en su artículo 10, establecía el traspaso a la esfera nacional una vez cumplido el plazo de la concesión de 40 años medidos desde el libramiento de la estación al servicio público. Como esto había ocurrido en diciembre de 1910, el 7 de mayo de 1951 se publicaba en el Boletín Informativo N° 427 del Ministerio de Transportes de la Nación el ya comentado decreto presidencial. Es decir que apenas cumplido el plazo y con el argumento de que era necesaria la coordinación de los transportes, el puerto de Santa Fe pasó a la órbita nacional.

Otro decreto, emitido en febrero de 1956 por el Poder Ejecutivo Nacional que había puesto fin al gobierno constitucional de Perón, dispuso medidas inmediatas para que el dragado hasta los puertos de Rosario y Santa Fe fuera adecuado a la navegación de ultramar. En los considerandos de la medida, compilada por Carlos Greco, se expresa que “desde hace más de 10 años dichos puertos no registran movimientos de ultramar de significación” y señala que esa situación aleja de la zona fuentes de trabajo, desvía la corriente del transporte en forma antieconómica y priva el acceso a esa importante área de producción, así como al centro y norte del país “desaprovechando la vía fluvial que tradicionalmente las ha unido con el co-

mercio.” También manifiesta que desde el punto de vista económico-social esa circunstancia es injustificable y que el puerto de Buenos Aires no puede atender en forma eficiente el movimiento derivado de Rosario y Santa Fe “debido al abarrotamiento de mercaderías, el aumento de los fletes terrestres hasta el mismo y a la falta de instalaciones apropiadas.”¹⁵⁰

La situación jurisdiccional volverá a cambiar en 1992, cuando ya había transcurrido una década de franco decrecimiento de la actividad, al punto que de las 865.081 t exportadas en 1982 se había pasado al triste registro de 73.926 t enviadas al exterior en 1992. Ese año, el Poder Ejecutivo Nacional promulga la Ley 24.093, reglamentada por el Decreto N° 769/93 que establece, entre otras cosas, la transferencia de los dominios, administración o explotación portuaria nacional a los Estados provinciales y/o Municipalidades y/o actividad privada, determinándose que para los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, previamente debían constituirse sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales para su explotación y administración.

En concordancia con la citada norma nacional, la Legislatura de la provincia de Santa Fe sanciona la Ley 11.011/93 que crea los entes administradores de los puertos de Santa Fe y Rosario, “los que actuarán como personas jurídicas públicas no estatales” y se regirán por estatutos que deben ser aprobados por el Poder Ejecutivo provincial y “respetar las modalidades y características operacionales de cada puerto.”

Por fin, el 29 de marzo de 1994, se realiza en la Casa de Gobierno de la Provincia de Santa Fe el acto ritual



SANTA FE, PRIMERA CIUDAD - PUERTO DE LA ARGENTINA



La terminal de silos elevadores de granos vista desde la cabecera del dique 1.



Carga de cereales realizada "al hombro" en 1938.

CAPÍTULO IX - Medio siglo de actividad portuaria

Homenaje al doctor Rodolfo Freyre en el 25° Aniversario de la inauguración del Puerto de Ultramar (2 de enero de 1936).

A la derecha:

Banderas de todo el mundo flameaban en los diques: En primer plano se observa una bandera con la cruz gamada de la Alemania nazi (década de 1930).



Postal del puerto de Santa Fe, salida del Trocón Carrera.



Vista de la zona de maniobras, tomada desde el llamado puerto cabotaje (1939).



SANTA FE, PRIMERA CIUDAD - PUERTO DE LA ARGENTINA



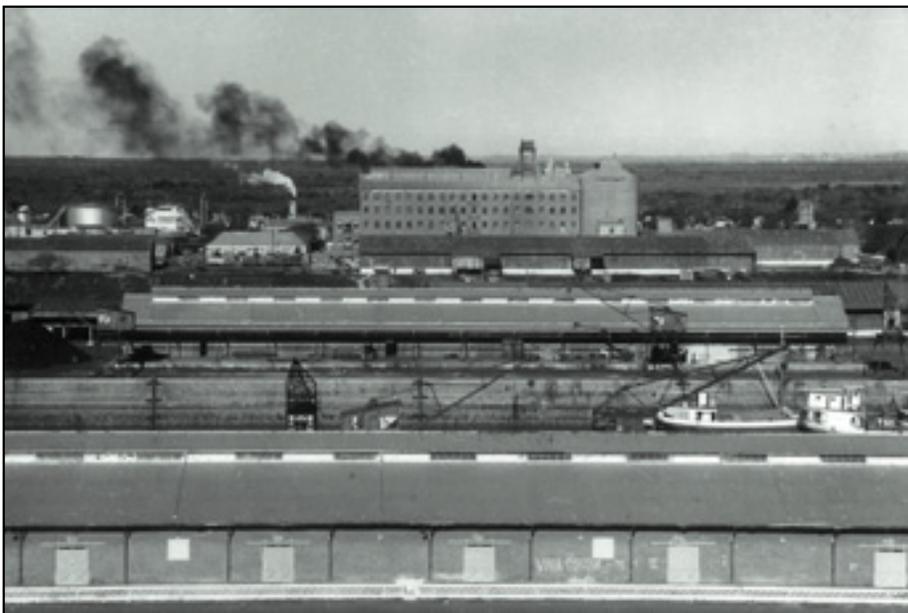
Vista de zona de maniobras desde el depósito de Esso, en el área de cabotaje.



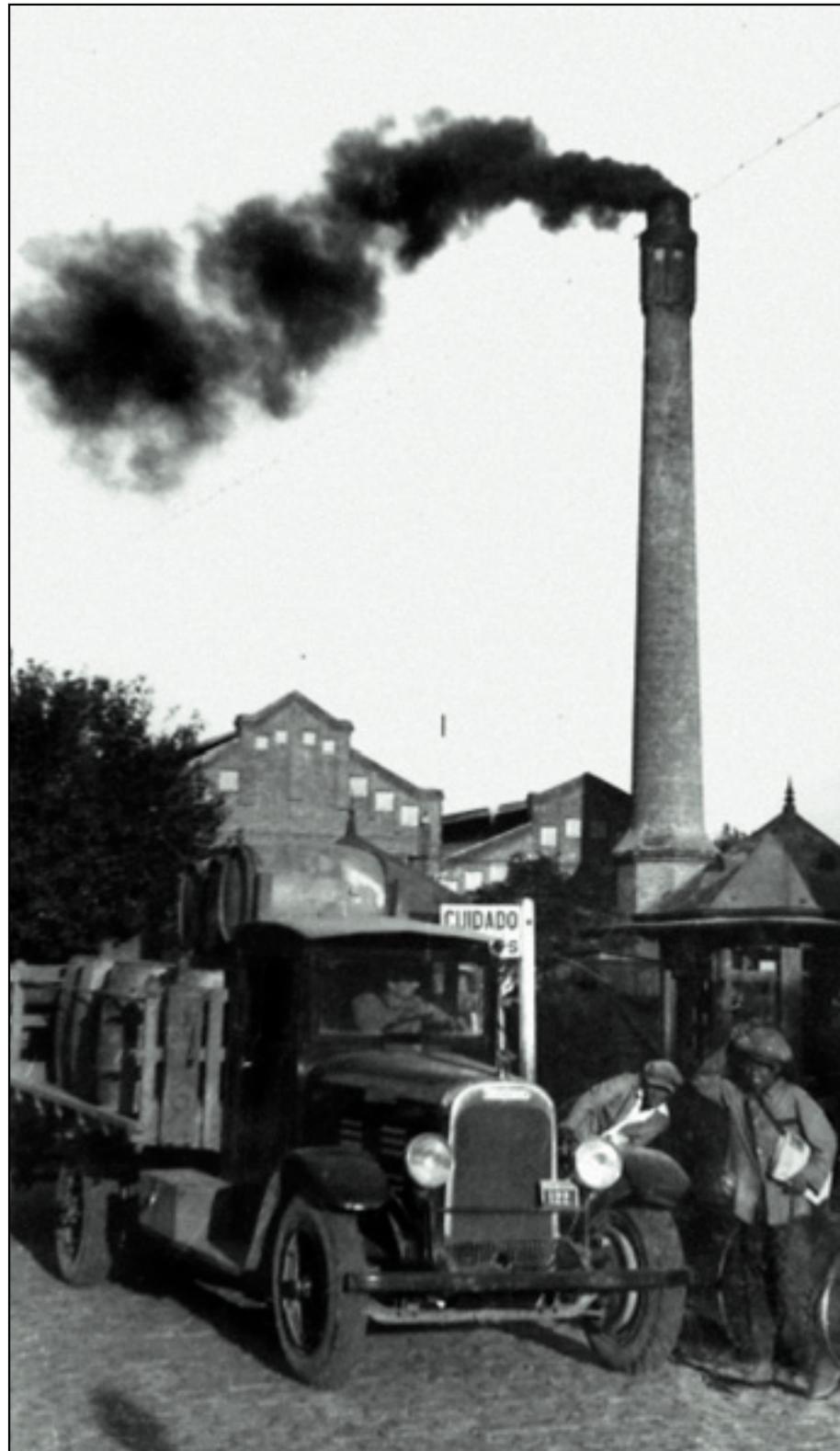
Terminal de carga de granos vista desde el elevador Bunge & Born Ltd. (1938).



Diques 1 y 2, desde el elevador Bunge & Born Ltd.



Depósitos fiscales y molino Marconetti. Vista aérea lograda en 1938.



Vista hacia la Usina del Puerto, luego Estación Generadora Calchines. Puerto de Santa Fe, dique 2 (década de 1940).

en el que el Poder Ejecutivo Nacional le transfirió al Provincial –a partir del 1-04-94– el dominio del Puerto de Santa Fe y, a su vez, este último traspasa al Ente Administrador del Puerto de Santa Fe, la explotación y administración de la estación fluviomarítima. Luego de un largo recorrido, el puerto volvía a manos santafesinas.

Sin duda, el hecho de referencia sentaba las bases de una nueva forma de gestión, en tanto permitía que sectores gubernamentales, municipales, agropecuarios, industriales, fuerzas vivas y gremiales de la región, convergieran en el directorio y definieran los lineamientos de la política portuaria en el intento de insertar a la estación en el mercado internacional.

En función de este objetivo, se pusieron en marcha distintas acciones tendientes a mejorar la relación buque-puerto. Dice Greco que se planteó “producir una fórmula de transferencia de mercadería en el mínimo tiempo, evitando costos gravosos, antes y después del paso del buque, por lo que se necesitaba disponer de un equipo de izaje apropiado para la transferencia de carga de buque a muelle y viceversa; es en ese sentido que se adquirió una grúa con capacidad de 200 t. Debíamos ponernos en contacto con los operadores, productores, importadores, exportadores, para informarlos de las ventajas que ofrecían nuestras instalaciones para el transporte multimodal; había que concursar el dragado del Canal de Acceso, sin perder de vista la licitación, por parte de la Nación, de la red troncal; teníamos asimismo que mantener contacto con los diversos organismos y reparticiones vinculados con la actividad, a efecto de convenir modificaciones a las normativas vigentes (por ejemplo: Aduana, Prefectura, Iascav, Senasa, entre otros). Al mismo tiempo

se debían producir cambios en los órdenes administrativo, técnico, funcional, económico-financiero, operacional, con el propósito de lograr el máximo aprovechamiento de los recursos humanos disponibles, modernizar equipos de informática y comunicaciones e integrarse con los agentes portuarios para trabajar todas las aristas de la explotación portuaria.” En consonancia con estos objetivos, se eliminaron las restricciones horarias para las distintas operaciones, asegurándose con esa medida la prestación de servicios las 24 horas en los 365 días del año a un mismo costo.

En pocas palabras, el desafío era transformar el puerto, modernizarlo, hacerlo competitivo. Y, en efecto, bajo la administración del Ente, poco a poco, la curva de carga fue dibujando una línea ascendente de actividad. Los granos, el rubro más tradicional, comenzó a recobrase lentamente y pese a que la devaluación de la moneda en el Brasil y una pronunciada bajante del río conspiraron contra su tendencia evolutiva, el quinquenio 1995/99 superó claramente a los dos anteriores.

Entre tanto, se puso en marcha una playa de contenedores, sumando este nuevo rubro a la oferta portuaria. Se desarrolló una intensa promoción de esta alternativa que se tradujo en acuerdos comerciales y el inicio de las operaciones con un rápido crecimiento de los niveles de carga.

En materia de Removido, los dos mayores rubros continuaron siendo combustibles y arena, con volúmenes estables.

Desde la modificación del régimen portuario, el Ente Administrador desplegó a través de los sucesivos directorios una sostenida tarea de capa-



En pocas palabras, el desafío era transformar el puerto, modernizarlo, hacerlo competitivo. Y, en efecto, bajo la administración del Ente, poco a poco, la curva de carga fue dibujando una línea ascendente de actividad.



Con la vista puesta en la reconversión del puerto, se trabajó en dos frentes: por un lado, se realizó una extensa gestión ante el Fondo Financiero del Río de la Plata (Fonplata) con la finalidad de obtener un préstamo –ya concedido– para afrontar el costo de los estudios de prefactibilidad de una extensión del puerto a la vera del Paraná; por el otro, se adelantó en el diseño de un Plan Director para la urbanización de los terrenos portuarios no concesionados.

citación de personal, actualización de conceptos de manejo portuario y estructuras de servicio, y elaboración de proyectos transformadores.

En ese tránsito al futuro, a fines de 1999 y luego de cumplirse el proceso de licitación pública nacional e internacional para la explotación operativa de la unidad portuaria, se suscribió entre el Ente y la firma Terminales Portuarias Santafesinas S.A. –integrada por Malvicino S.A., Cooperativa de Trabajo, Producción y Servicios Industrial Laguna Paiva Ltda. y Autotransportes Antártida A.T.A. S.A.– el contrato de concesión de un sector del Puerto de Santa Fe para su explotación. En su plan operativo, el concesionario se comprometía a desarrollar –a partir de las condiciones portuarias existentes y el calado ya convenido por el Estado nacional con la empresa Hidrovía S.A.– una curva de carga progresiva que en el quinto año treparía a las 750.000 t en el rubro correspondiente a exportación de granos. La expectativa de activación que había despertado esta transferencia a manos privadas se vio pronto malograda en los hechos. En efecto, las exportaciones disminuyeron en vez de aumentar, las dos empresas con sede en la región presentaron al tiempo sendas convocatorias de acreedores y la estación fluviomarítima ingresó a un virtual estado de parálisis. El conflicto suscitado por la caída del contrato –que había sido renegociado en 2002 y nuevamente incumplido– fue llevado ante los estra-

dos de la Justicia. Entre tanto, el calado disminuía peligrosamente por falta de dragado mientras encallaban en las arenas fluviales los sueños de muchos santafesinos.

No obstante, el Ente Administrador, el gobierno provincial y distintas instituciones intermedias se resistieron a quedar inmobilizadas por la frustración. Por el contrario, en sus respectivos ámbitos impulsaron y articularon acciones tendientes a ubicar al puerto en sintonía con las realidades del siglo XXI. Así, con la vista puesta en la reconversión del puerto, se trabajó en dos frentes: por un lado, se realizó una extensa gestión ante el Fondo Financiero del Río de la Plata (Fonplata) con la finalidad de obtener un préstamo –ya concedido– para afrontar el costo de los estudios de prefactibilidad de una extensión del puerto a la vera del Paraná; por el otro, se adelantó en el diseño de un Plan Director para la urbanización de los terrenos portuarios no concesionados. A mediados de 2003 ambas iniciativas avanzan a buen ritmo pese a los inevitables obstáculos que interponen las inercias históricas, algunos intereses creados y la falta de una clara concepción estratégica en actores públicos y privados.

De modo que pese a todas las contrariedades, Santa Fe lucha por mantener su puerto vivo y en condiciones de responder a los desafíos del siglo que se ha iniciado.





Convoy de barcazas de la Administración del Transporte Fluvial.



Antigua imagen de la terminal principal de silos del puerto, vista desde el actual Parque General Belgrano. El espejo de agua que se aprecia en la vista era un avance del río que fue cerrado y convertido en lago artificial. Entre éste y la planta de almacenamiento de granos se construyó la avenida de circunvalación Mar Argentino.

CAPÍTULO IX - Medio siglo de actividad portuaria

Camiones esperando turno para descargar en el puerto (1961).



Vista aérea del elevador terminal en 1961.



Embarque de cerveza Schneider en 1962.



En busca del Paraná

Nacida como ciudad-puerto, Santa Fe lleva la impronta del agua.

Por el río, desde Asunción del Paraguay, bajó en embarcaciones una parte de la mesnada fundacional.

De la actividad mercantil, favorecida por su ubicación junto al sistema hídrico del Paraná, provinieron, a través del tiempo, buena parte de sus ingresos y desarrollo.

Su suerte, en los hechos, siguió los vaivenes de su estación fluvial, agitada por las oscilaciones del comercio y los cambios en las relaciones de poder territorial.

La ciudad-puerto erigida a orillas del río San Javier –el antiguo Quiloazas de la nación mocobí– se trasladaría a mediados del siglo XVII a la vera del río Santa Fe. Allí, como se ha dicho, cada punta de calle transversal, cada bajada al este, era un pequeño puerto diferenciado por el tipo de carga y el origen o destino de los despachos; terminales nerviosas de un sistema portuario primitivo pero funcional.

Al sur y al norte del Campito, en los zanjones de Zarva; más tarde, junto al Colastiné y, por último, en su actual emplazamiento ganado al río y con títulos de ultramar, el puerto de Santa Fe ha mutado física y espacialmente, pero ha sido uno en la continuidad del tiempo.

Ahora, en los umbrales del siglo XXI, los viejos fantasmas han retornado. Los problemas de calado y acceso, siempre al acecho, se hacen evidentes ante los avances y nuevos requerimientos de la navegación fluvial y marítima.

El incremento de la capacidad de carga de los buques y los trenes barcaceros, la revolución de las comunicaciones, las demandas de espacio para las actividades productivas y logísticas, las limitaciones funcionales y ambientales de toda estación urbana y la multiplicación del comercio en un mundo estrechado por el fenómeno de la globalización, componen el cuadro de las nuevas realidades que exigen la reconversión del histórico puerto de Santa Fe.

El año próximo se cumple el centenario de la colocación de la piedra fundamental del Puerto de Ultramar. En 1910 las obras estaban concluidas; y en enero de 1911 recibió los primeros buques marítimos. Por entonces, la flamante estación tenía 20 pies de calado. La razón era sencilla: por ley 4.170/1902, la profundidad de la vía navegable entre las ciudades de Rosario y Paraná (cuyo puerto estaba operativo) era de 19 pies. Por consiguiente, Santa Fe se integraba en similares condiciones a la oferta desplegada por los puertos de la región. En esa época, los barcos alcanzaban una capacidad de carga de 10.000 t, aunque en general los que llegaban a Santa Fe estaban por debajo de las 5.000 t. Ahora surcan las aguas del Paraná ultramarinos como los Panamax, de 60.000 t de carga, y los Cape Size, con capacidades de bodega que van de las 80.000 t en adelante.

Frente a estas nuevas realidades del transporte internacional, Rosario ha generado las respuestas necesarias a través de la instalación de numerosos puertos privados y el concesionamiento del puerto público, todos los cuales configuran un extenso complejo sobre el Paraná, dragado por Hidrovía S.A. a 32 pies hasta Puerto San Martín.



El incremento de la capacidad de carga de los buques y los trenes barcaceros, la revolución de las comunicaciones, las demandas de espacio para las actividades productivas y logísticas, las limitaciones funcionales y ambientales de toda estación urbana y la multiplicación del comercio en un mundo estrechado por el fenómeno de la globalización, componen el cuadro de las nuevas realidades que exigen la reconversión del histórico puerto de Santa Fe.

Rosario, la ciudad más dinámica de la provincia, marca la dirección que debe seguir el Puerto Regional Santa Fe para cumplir cabalmente con su papel en el siglo XXI. A tal punto que lucha por los 36 pies y apunta ya a los 40 a fin de aproximar sus estaciones a la profundidad media de los grandes puertos mundiales.

Los impulsos a la hidrovía por el avance de actividades productivas y extractivas en el Brasil, Bolivia y el Paraguay, además del constante incremento en la producción nacional de granos, revitalizan el adormecido papel del Puerto Regional Santa Fe. En adelante tiene una función real que cumplir: es el sitio ideal para transferir carga de barcasas a buques oceánicos en operaciones de subida y bajada.

Corresponde mencionar que esa empresa había ganado la licitación pública nacional e internacional convocada al efecto, y que en virtud del decreto del 21/2/1995 se le habían adjudicado las obras de modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal comprendida entre los km 205 (al sur) y 584 (al norte), ruta dividida en distintas secciones y profundidades. Como consecuencia de ese contrato, Santa Fe, que fue incluida luego de mucho bregar, tiene un calado de 22 pies y mantiene una ubicación negativa en función de los tráficos, modos y volúmenes que caracterizan en la actualidad al transporte de cargas por agua.

Rosario, la ciudad más dinámica de la provincia, marca la dirección que debe seguir el Puerto Regional Santa Fe para cumplir cabalmente con su papel en el siglo XXI. A tal punto que lucha por los 36 pies y apunta ya a los 40 a fin de aproximar sus estaciones a la profundidad media de los grandes puertos mundiales.

Entre tanto, Santa Fe posee los mismos muros de atraque y parecido calado que en origen. Los problemas de profundidad y accesibilidad que nos persiguen desde el fondo del tiempo han vuelto a alcanzarnos. El canal artificial que comunica con el Paraná resulta a todas luces inadecuado frente a los actuales requerimientos de la navegación, en tanto que los recursos aplicados a su gravoso mantenimiento deberían reasignarse en el futuro para atender en parte los costos de su reconversión.

En este sentido, la extensión del puerto actual a un sitio ubicado sobre la vía troncal de navegación del Paraná dragada a 32 pies de calado, esto

es, a semejante profundidad que el complejo portuario comprendido entre San Lorenzo y Arroyo Seco, permitiría incorporarlo como un renovado eslabón a la línea de puertos sobre el Paraná –visualizada como un integrado peine de servicios fluviomarítimos– y una pieza clave para aumentar la productividad de la vía navegable a través de una mayor racionalidad en el empleo del recurso.

En efecto, los impulsos a la hidrovía por el avance de actividades productivas y extractivas en el Brasil, Bolivia y el Paraguay, además del constante incremento en la producción nacional de granos, revitalizan el adormecido papel del Puerto Regional Santa Fe. En adelante tiene una función real que cumplir: es el sitio ideal para transferir carga de barcasas a buques oceánicos en operaciones de subida y bajada. De esa manera prestaría un enorme servicio al país y al Mercosur al descomprimir el sistema global de navegación, reducir tráfico innecesario y, por lo tanto, ahorrar fletes y gastos en servicios conexos, mejorar la productividad de la vía y evitar costosas obras de infraestructura –como radas de espera– ya que la capacidad del Paraná en función del transporte no es ilimitada.

Por estas consideraciones, entre otras de similar calibre vinculadas con cuestiones ambientales y urbanas, el Ente Administrador Puerto de Santa Fe –con el respaldo institucional de la provincia– tramitó ante el Fondo Financiero del Río de la Plata (Fonplata) el préstamo al que ya se hizo referencia en la página 180 para realizar los estudios de prefactibilidad del proyecto de reconversión portuaria sobre la sección del Paraná comprendida entre los kilómetros 573 y 603. Y porque las razones invocadas se corresponden con el sentido y los propósitos de ese organismo



Fotografía aérea del puerto hacia el este, tomada en 1962. En primer plano, a la izquierda, se observa el edificio del Correo Central, ubicado sobre la avenida 27 de Febrero. Abajo, al centro, la antigua Terminal de Ómnibus. Al fondo, detrás del río Santa Fe, el albardón adonde se asienta el paraje Alto Verde, resultado de la acumulación del material extraído durante las excavaciones para la construcción del Canal de Acceso a principios del siglo XX.



El Puerto en 1962. En primer plano, a la izquierda, aparecen las playas de maniobras, talleres y galpones del Ferrocarril General Manuel Belgrano (terrenos hoy ocupados por la Terminal de Ómnibus, el Centro Municipal de Exposiciones y barrios residenciales). Más atrás, junto al río los tanques de almacenamiento de combustibles de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF). A la derecha, la traza de calle San Luis hacia el sur –en el tercio inferior de la imagen, a la derecha, aparece la plaza España–, hasta llegar al cruce con la avenida Leandro Alem (junto a la plaza Colón).

CAPÍTULO IX - Medio siglo de actividad portuaria

Vista aérea del puerto de Santa Fe desde las cabeceras hacia el sur (1962). Abajo, a la izquierda, se aprecian los depósitos de combustibles de YPF.



Islote sedimentario avanzando sobre el extremo norte de la isla Clucellas (en la parte inferior), que fue removido luego por dragado. Vista aérea del Puerto de Santa Fe (1962).



El puerto al inicio de la creciente excepcional de 1966.



crediticio internacional integrado por los países socios del Mercosur, el directorio aprobó el préstamo en dos tramos, el segundo de los cuales estará disponible si la etapa de preinversión concluye favorablemente. También por los motivos expuestos, la Legislatura de la provincia de Santa Fe autorizó al Poder Ejecutivo a tomar el crédito, aportar la contraparte –equivalente a un décimo del monto total asignado a la realización de los estudios– y suscribir con el Ente portuario un convenio para la devolución del dinero que la provincia desembolse.

En consecuencia, todas las voluntades se han aunado –incluidas las de organizaciones tan relevantes como la Bolsa de Comercio de Rosario, que agrupa a los principales exportadores del país– para que el largo sueño de llegar con el puerto a la vera del Paraná se haga realidad.

En 1573 lo había intentado Juan de Garay, al fijar su mirada en el sitio donde aún se veían los restos del fuerte de Sancti Spiritus; aquél que Sebastián Gaboto levantara en 1527 cuando remontaba el Paraná. Lamentablemente, ese propósito se malograría a causa de un conflicto suscitado con Jerónimo Luis de Cabrera, fundador de Córdoba, quien había asimismo posado sus ojos en ese lugar cuando buscaba una salida fluvial al mediterráneo encierro de su flamante ciudad-provincia.

En 1885, el doctor José Gálvez, uno de los gobernadores más progresistas e innovadores que tuviera Santa Fe, volvía a poner en marcha con recursos provinciales una empresa de dimensiones parecidas. La pampa gringa, nacida al calor de las colonias recién fundadas, generaba con el trabajo de los inmigrantes europeos un boom productivo. El país que hasta

hacía poco importaba granos y harinas, se convertía rápidamente en exportador. En 1883, el puerto colonial de Santa Fe había sido, pese a sus limitaciones, el primer exportador de trigo del país, superando a Rosario y a Buenos Aires. Ese crecimiento, asociado con los cargamentos forestales procedentes del norte provincial, llevó a Gálvez a buscar una alternativa portuaria. La encontró en el río Colastiné, próximo a su desembocadura en el Paraná. Y hasta allí tendió un ramal ferroviario de 12,5 kilómetros. Esa expansión multiplicó las cargas, y aunque al cabo fracasó por sus cotas anegadizas, se mantiene vivo como el mensaje inapelable de un visionario: es necesario llegar al Paraná, a la vía profunda por donde habrá de discurrir de más en más el tráfico del Mercosur.

A 430 años de la fundación de Santa Fe en su primitivo asiento junto al Quiloazas. Y a 118 años de la iniciativa de Gálvez, el desafío sigue siendo el mismo: erigir un puerto sobre el gran río. Es probable que la hora, al fin, haya llegado; la convicción ha encarnado y se ha producido una importante convergencia de voluntades. Sólo falta el fundado dictamen de la empresa que gane el concurso internacional para realizar los estudios de prefactibilidad de este proyecto compartido y esperanzado.

Entre tanto, el 15 de noviembre de 2003, luego de atravesar toda clase de vicisitudes en su tránsito histórico, Santa Fe cumple un nuevo aniversario luchando por mantener su calidad de primera ciudad-puerto de la Argentina, la más antigua urbanización –esto es, más que un fuerte– que en el espacio nacional y sin solución de continuidad ha conservado su condición portuaria. Es bueno –y justo– que el país lo sepa, lo reconozca y lo atesore. ♣

En 1573 lo había intentado Juan de Garay, al fijar su mirada en el sitio donde aún se veían los restos del fuerte de Sancti Spiritus; aquél que Sebastián Gaboto levantara en 1527 cuando remontaba el Paraná.

A 430 años de la fundación de Santa Fe en su primitivo asiento junto al Quiloazas. Y a 118 años de la iniciativa de Gálvez, el desafío sigue siendo el mismo: erigir un puerto sobre el gran río. Es probable que la hora, al fin, haya llegado.

CAPÍTULO IX - Medio siglo de actividad portuaria

Extraordinario movimiento de naves en los diques 1 y 2 del puerto de Santa Fe durante la década de 1960.



Vista aérea de los diques 1 y 2 del puerto de Santa Fe en la que puede apreciarse el movimiento de barcos y camiones acostumbrado a la altura del año 1962. Más atrás, la ciudad muestra unos pocos edificios en altura y, al fondo, pueden verse extensas áreas sin ocupar, a la vera del río Salado.



Camiones, remolcadores, guinches en tándem y vagones ferroviarios preparados para la carga de granos con destino a ultramar (1962).





El puerto funcionando a pleno en 1962, con cinco buques de ultramar amarrados en el dique 1. A la izquierda, en primer plano, el carguero de bandera panameña "Aristocratis". Al fondo, el edificio de la terminal elevadora de granos.



Maniobras en el canal de acceso al puerto de Santa Fe. Se aprecia casi la totalidad del tramo rectilíneo del trazado artificial que llega hasta el río Paraná.



Vista aérea del dique 1 y el edificio de la Administración General del Puerto durante la creciente de 1966. A la derecha, un buque de ultramar con las bodegas aún sin carga. La imagen del barco es aún más curiosa por la excesiva altura de las aguas.

Arribo de la barcaza Alianza G4, la unidad de carga más ancha de la historia del puerto de Santa Fe. Amarró el 10 de noviembre de 1988, estableciendo un valioso antecedente para la autorización de buques del tipo “Panamax”, con una manga de 32 metros. Se llevó a cabo un operativo de seguridad e intervinieron los remolcadores “Bio-Bio” y “Tronador”.



El “Iran Mofateh”, de 190 m de eslora y 30 de manga, buque iraní a la espera del embarque de 18.000 toneladas de trigo (1990).



La barcaza de gran porte “Alianza G1” cargando maíz a granel. El navío de bandera panameña de 204,95 m de eslora y 32 de manga, perteneciente a Ultrapetrol SA, tiene una capacidad de carga de 37.000 toneladas (1993).

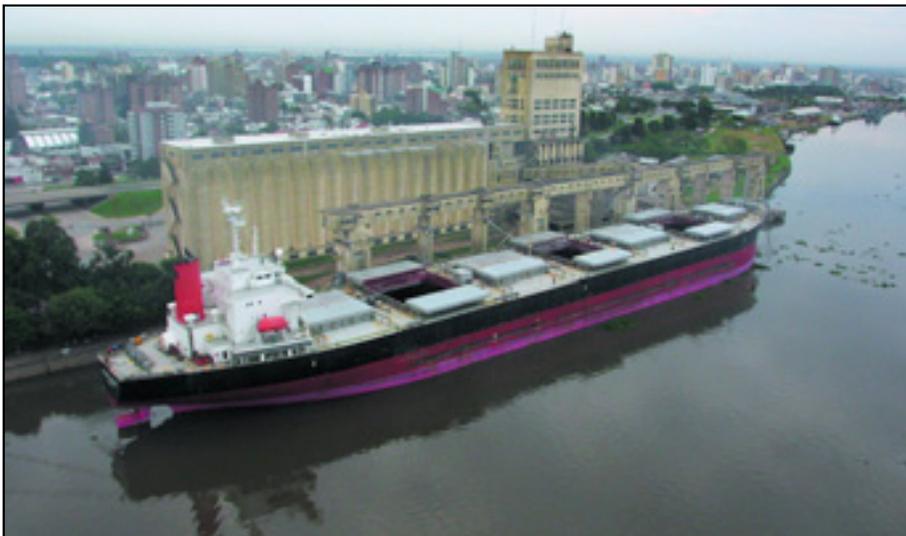




BM Matheos, buque Panamax de bandera chipriota –de 225 m de eslora y 32,29 m de manga–, ingresado al puerto en marzo de 1997, para marcar el récord de carga de su historia, con 27.835 toneladas (15.835 de maíz y 12.000 de sorgo).



"Estrella Austral", buque tanque petrolero de bandera monroviata del armador Shell CAPSA, de 45.000 toneladas de porte bruto, incorporado a la Marina Mercante (1999).



Carga de granos. Vista aérea de la terminal principal de silos elevadores. Al fondo, la ciudad de Santa Fe.

CAPÍTULO IX - Medio siglo de actividad portuaria

Prefectura Naval Argentina. Esta fuerza federal, con asiento en el Puerto de Santa Fe, tuvo una significativa participación durante la catastrófica crecida del río Salado, que inundó un tercio de la ciudad en mayo de 2003. Hombres y equipos, incluyendo embarcaciones y helicópteros de distinto tipo, hicieron base en el dique 1 para el despliegue de tareas de ayuda social y control del delito en el área anegada.







A. Los Ríos Paraná y Paraguay

✦ Detrás del Amazonas, el Paraná es el segundo mayor río de América del Sur. A través de él, desagua en el océano Atlántico una cuenca de 2.600.00 km². De ese total, 1.180.000 km² pertenecen al territorio del Brasil, 500.000 km² corresponde al Paraguay, 150.000 km² a Bolivia y 770.000 km² a la Argentina.

Es un río de llanura que nace a 20° de latitud sur en la confluencia de dos cursos fluviales brasileños –el Grande y el Panaraiba– para cruzar luego el territorio del Brasil en la dirección norte-sur. Su cauce, que está bordeado por barrancas hasta Tibirica, luego se ensancha mientras disminuyen las alturas de sus márgenes hasta Puerto Guaira, lugar donde se producen los saltos de agua del mismo nombre. Desde allí continúa al sur con un cauce encajonado hasta las cercanías del Puerto de Posadas, donde luego de formar un codo toma hacia el oeste hasta confluir con su principal afluente -el río Paraguay- en las proximidades de la ciudad de Corrientes. Desde ese punto geográfico y fundidas sus aguas en el gran Paraná el curso toma rumbo sur. Más abajo, esta poderosa masa hídrica recibe el aporte del río Uruguay para formar, poco después, el río de la Plata que desemboca en el Atlántico.

El río Paraná tiene una extensión de 3.450 km desde la confluente del Grande y el Paranaiba. Medido, como suele acostumbrarse, desde las nacientes del Grande hasta su desembocadura, la extensión aumenta a 4.400 km ocupando, en consecuencia, el sexto lugar entre los ríos del mundo en términos de longitud.

El complicado dibujo del sistema hídrico del Paraná que, como un pulpo gigantesco, alcanza con sus tentáculos el corazón de América del Sur, permite el drenaje de una vastísima extensión de tierras a través de caprichosos recorridos que terminan en el gran estuario del río de la Plata.

Por su margen izquierda y de norte a sur, sus afluentes más importantes son los ríos Tieté, Paranapanema, Ivai e

Iguazú. Casi todos ellos atraviesan regiones accidentadas y rocosas que forman con frecuencia rápidos y cataratas,. Las más importantes son las del Iguazú, cuya fama de la vuelta al mundo.

A excepción del río Paraguay, los afluentes de la margen derecha son menos caudalosos y de corriente más lenta que los antes mencionados. Los nombres de los principales son: Suciuriú, Verde, Pardo, Amambay, Iguatemy, Salado, Carcarañá.

El río Paraguay tiene 2.080 km De recorrido y es navegable desde su desembocadura hasta San Luis de Cáceres y, más lejos aún, Cuiabá, a través del afluente homónimo. Es una formación de llanura que atraviesa regiones anegadizas. Su curso se pierde en el inmenso pantano de los Xanayes, a los 17° de latitud sur, para volver a formar cauce más abajo. Sus afluentes principales son los ríos Pilcomayo, Bermejo, Tacuarí, Apa y Cuiabá.

El río Paraná es navegable desde su desembocadura hasta Puerto Méndez y desde Puerto Guaira hasta un poco al norte de Tres Lagos, donde el salto de Urubú-Punga obstruye su cauce. Muchos de los afluentes del Paraná son navegables, de modo que este río facilita significativamente las comunicaciones entre la Argentina, el Paraguay el Brasil.

Desde el límite de la provincia de Santa Fe con el Chaco, el curso del río se divide sobre su margen derecha en un sinnúmero de brazos que aprisionan islas anegadizas. Otro tanto ocurre en la margen izquierda de Diamante al sur, donde comienza a formarse el delta de tierras fértiles, muy apropiadas para el pastoreo de las haciendas, lo que en su momento dio lugar al surgimiento de numerosos establecimientos ganaderos.

Río que colecta el agua de regiones tropicales, su caudal Salvo algunas zonas de la Argentina y Bolivia, la cuenca del Paraná se caracteriza por el alto nivel de precipitaciones, que suelen rebasar los 1.000 milímetros por año. ♣

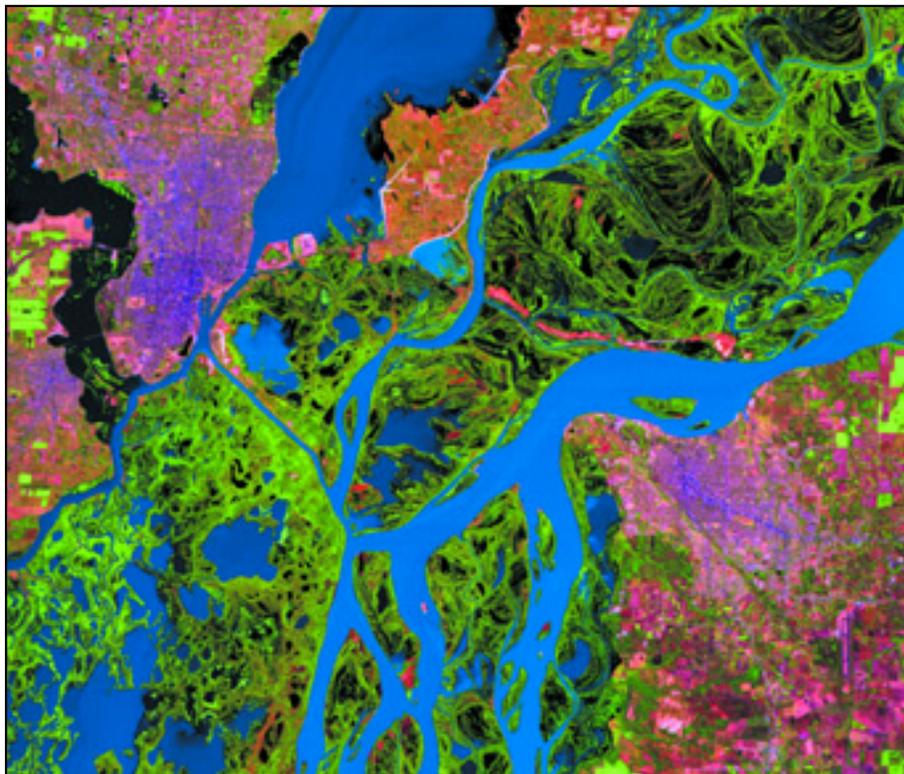
A . L o s r í o s P a r a n á y P a r a g u a y



SANTA FE, PRIMERA CIUDAD-PUERTO DE LA ARGENTINA



Zona del valle del río Paraná Medio. Arriba, a la izquierda: conglomerado Gran Santa Fe, rodeado por el río Salado (mancha oscura a la izquierda), la laguna Setúbal (derecha, arriba) y el riacho Santa Fe (derecha, abajo); se distinguen con precisión las dársenas de los dos diques que constituyen el Puerto de Santa Fe y, algo más abajo, el canal artificial de navegación (Canal de Acceso) que lo comunica con el río Paraná. Al centro: ciudad de Paraná, Entre Ríos. Imagen satelital de 1994, correspondiente a un estado fluvial de aguas medias.



Área Santa Fe-Paraná con aguas bajas (fotografía tomada por el satélite Landsat 5 TM en enero de 2000). Se evidencian las enormes diferencias entre los estados hídricos, con vastas superficies cubiertas por el agua aun en los períodos de alturas medias –el humedal es uno de los más importantes reservorios de agua dulce del mundo–, lo que representa un desafío para el diseño de la ocupación ordenada del territorio.







Hitos del puerto



1573. El teniente de gobernador de Asunción del Paraguay, Martín Suárez de Toledo, manda a Juan de Garay a fundar puerto y pueblo aguas abajo.

1640. Una Real Cédula establece que la ciudad de Santa Fe es escala obligada para el control de las embarcaciones que bajan de Asunción con tripulaciones indígenas, a fin de asegurar el retorno a sus pueblos de origen.

1739. Un Auto de la Audiencia de Charcas establece a Santa Fe como puerto preciso para los artículos procedentes del Paraguay y, por tanto, lugar de pago de los correspondientes tributos.

1831. Por resolución del gobernador Estanislao López se proyecta una muralla de protección contra inundaciones en el puerto principal.

1854. El gobernador Domingo Crespo eleva a la Junta de Representantes un proyecto del Ing. Nicolás Campbell para asegurar las barranqueras del río y evitar derrumbes en el puerto principal. (Se hace referencia a un plano anterior de José Caballero –que en 1863 fuera nombrado Jefe del Departamento Topográfico– orientado a la realización de obras que evitaran la erosión de la barranca de San Francisco, la más antigua zona portuaria).

1859. Según proyecto del Ing. Cayetano Livi se concluye una estacada de protección de la barranca. No tuvo buena resistencia y se desmoronó poco a poco.

1864. En base a una propuesta del Ing. Pompeyo Monea para evitar la erosión de la orilla derecha, se ejecutan diques perpendiculares a la corriente que no obtienen buenos resultados.

1873. Se autorizan fondos para canalizar el riacho Santa Fe y efectuar obras en el puerto y muelles. Ramón García construye el “muelle de los inmigrantes” de acuerdo con un proyecto elaborado por el Ing. Juan F. Sarly.

1886. Por iniciativa del gobernador Gálvez se inaugura una terminal portuaria en Colastiné Sur, asistida por un ramal ferroviario de 12,5 km de extensión y con

dos muelles para atraque. Esta estación “externa” funcionaba al unísono con el antiguo puerto de cabotaje y dependía de la Capitanía General del Puerto con sede en Santa Fe.

1888. El gobernador José Gálvez encomienda al agrimensor Florencio de Basaldúa el estudio de un puerto de moderna concepción en la ciudad de Santa Fe.

1889. Gálvez solicita los estudios para un nuevo puerto al Ing. Waldorp, una “celebridad europea” que el gobierno nacional había contratado para proyectar los puertos de Buenos Aires y La Plata. Se desiste por el alto costo de la inversión, aunque la información colectada sirvió para la concreción del futuro puerto de ultramar. Seguidamente se hacen tratos con la firma John Meiggs & Son Co. al mismo efecto. No obstante, la Revolución de 1890 y la crisis financiera de ese año desactivaron la iniciativa.

1893. El Ing. Emilio Schnoor boceta otro proyecto, pero las inestables condiciones políticas y económicas que atravesaban el país y la provincia, vuelven a congelarlo.

1901. Estudios llevados a cabo por los Ings. Ducloul, Cassaffouth y Donselaar, demuestran la conveniencia de instalar el puerto en la ciudad de Santa Fe.

1904. Luego de cumplirse los trámites legales y contractuales entre la Nación, la provincia y la empresa constructora Dirks y Dates, se coloca la piedra fundamental del puerto de ultramar, bajo la gobernación del Dr. Rodolfo Freyre. De lado había quedado una propuesta similar de la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe.

1910. Por decreto del Dr. Roque Sáenz Peña, presidente de la República se habilita el puerto el 30 de diciembre.

1911. El 1 de enero arriba a los flamantes muelles el buque belga “Ministre Bernaert”, consignado a la agencia marítima Norman Hnos., y al día siguiente comienza a cargar cereal para la empresa Bunge y Born.



Datos censales de Santa Fe la Vieja y Santa Fe de la Vera Cruz

AÑO	FUENTE	POBLACIÓN
1573	Juan de Garay, funda la ciudad	76 hombres más mujeres e hijos
1622	Censo de Góngora, 38 años de la trasmuta	126 vecinos, 881 habitantes
1660	Cálculo basado en datos históricos	300 habitantes
1675		270 vecinos, 1.000 habitantes
1678-1700		2.000 habitantes
1729	P. Gervasoni	3.000 a 4.000 habitantes
1755	Vicuña Mackenna	2.000 habitantes
1780	Memorial de diputados solicitando restitución del Puerto Preciso	5.000 a 6.000 habitantes
1795	Informe José Teodoro de Larramendi	4.000 a 5.000 personas
1797	Félix de Azara	4.000 habitantes
1811	Según hermanos Robertson	5.000 habitantes
1816	Según empadronamiento	6.000 habitantes
1825	Según empradronamiento	6.102 habitantes
1858	Primer empadronamiento nacional, 1858	6.615 habitantes
1869	1° censo nacional	10.670 habitantes
1887	1° censo provincial, Carrasco, G.	17.559 habitantes
1895	2° censo nacional	22.244 habitantes
1901	Censo general según el municipio	35.635 habitantes
1907	Censo general según el municipio	44.257 habitantes
1914	3° censo nacional	65.769 habitantes
1920	Censo general según el municipio	83.996 habitantes
1923	Censo Municipal	103.536 habitantes
1933	Estadística Municipal	134.629 habitantes
1938	Estadística Municipal	146.566 habitantes
1947	4° censo nacional	200.000 habitantes
1960	5° censo nacional	217.696 habitantes
1970	6° censo nacional	257.241 habitantes
1980	7° censo nacional	334.913 habitantes
1991	8° censo nacional	349.323 habitantes
2001	9° censo nacional	369.587 habitantes



Legislación portuaria, 1900 - 2000

FECHA	NÚMERO	ASUNTO
1900, 11.07	Ley Pcial.	Autoriza la expropiación de terrenos.
1904, 13.08	Ley Pcial. 1.223	Declara de utilidad pública los terrenos.
1904, 29.09	Ley Pcial. 1.234	Aprueba el contrato con los Sres. Dick y Dates para la construcción de un puerto de ultramar.
1910, 14.06	Ley Pcial. 1.649	Contrata un Empréstito con la Banque de Paris et de Pays Bas, Bernard Larislowsky y Portalis y Cía. Por 1.900.000 libras para la construcción del puerto de ultramar.
1950, 21.96	Ley 3.700	Transfiere las instalaciones de desagües a Obras Sanitarias.
1993, 22.07	Ley Pcial. 11.011	Crea, denomina e integra los Entes Administrativos de los puertos de Santa Fe y Rosario.
1993, 04.08	Dcto. Pcial. 1.982	Reglamenta la Ley pcial. 11.011
1993	Dcto. Pcial. 3.144	Estatuto Orgánico del Ente Puerto de Santa Fe
1994, 30.11	Ley Nacional 11.236	Aprueba el Acta de Transferencia a la provincia de los puertos nacionales por parte de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación.
1994, 28.12	Ley 11.249	Ratifica los decretos 3.549/92 y 3.144/93
1995, 17.07	Dcto. 1.648	Reglamenta el artículo 18° de la Ley 11.011
1995, 30.11	Ley 11.348	Aprueba el Convenio para el Trade Point Santa Fe
1995, 15.12	Dcto. Pcial. 0050	Modifica la reglamentación de la Ley 11.011
2000, 14.04	Dcto. Pcial. 1.118	Reforma el Dcto. 3.144







C. Índice de ilustraciones

Pág. Procedencia

- 1 Plano de Marcos Sastre de 1824. Original conservado en el Museo Histórico Nacional, Buenos Aires.
- 8 Silueta de una carabela del siglo XVI. Ilustración de Marcelo C. Soler (MCS).
- 9 Detalle de bergantines de los siglos XVII y XVIII. Ilustración de Rafael Monleón.
- 11 Fondo de texto: Acta de 1899: A.G.P. MINISTERIO DE HACIENDA. Sección JUSTICIA. t. 32, 1899. exp. 67.
- 23 Fragmento del título y comisión dados a Juan de Garay en 1573.
- 26 Título y comisión dados a Juan de Garay para que vaya como capitán y justicia de la gente que poblará en San Salvador o río de San Juan o San Gabriel, 1573, abril 2. (PATRONATO, 136, N. 1, R.6.) Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias).
- 27 Mapa en el que puede verse la ubicación del río San Salvador y la isla San Gabriel, referidos en el Mandamiento de Martín Suárez de Toledo. Guillermo Janszoon Blaeuw. EN: Levillier, Roberto: América la bien llamada, Bajo la Cruz del Sur. Buenos Aires, G. Kraft, 1948. tomo II, p. 179.
- 28 Recreación de Balsas de transporte. EN: Cárcano, Ramón José: Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina. Buenos Aires, Lajouane, 1893. Ilustraciones de MCS.
- 29 Fragmento del Acta Fundacional de Santa Fe (1573) A.G.P.: CABILDO DE SANTA FE: Acta fundacional de Santa Fe, 1573. Foto Leandro Vucharchuc.
- 30 Sector de las ruinas de Santa Fe la Vieja. Foto Amancio Alem.
- 31 Luis Teixeira c. 1590. Carta que integra el libro de rutas conocido como Portulano da Ajuda. Gentileza Biblioteca da Ajuda, Lisboa, Portugal.
- 32 Aerofotografía de los restos de Santa Fe La Vieja junto al río San Javier. II Brigada Aérea de Paraná. Fuerza Aérea Argentina. Mapa de ubicación de las ruinas. Ilustración de MCS.
- 33 Maqueta electrónica. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Centro de Informática y Diseño (CID). Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales de la Provincia de Santa Fe. Universidad Nacional del Litoral. Maqueta realizada por Ángel Werlen y Juan Francisco Bartolini para la Asociación de Amigos de Santa Fe la Vieja y la Fundación Rafael del Pino (España). Foto Néstor Gallegos.
- 34 Planta de las Ruinas (1996). Archivo Infográfico diario El Litoral de Santa Fe. Ilustración de MCS.
- 35 Detalle del mapa de João Teixeira de Albernaz de 1620.
- 39 Mapa de João Teixeira de 1620, reproducido en el libro "Que dá razão do Estado de Brasil", atribuido a Diogo de Campos Moreno, manuscrito del siglo XVII conservado en el Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, Brasil. Foto Dejair Mattos. O Globo, Rio de Janeiro, Brasil.
- 40 Detalle del mapa de João Teixeira de Albernaz de 1620 que muestra la ubicación de la ciudad de Santa Fe.
- 41 Virgen de la Barca. Museo de San Francisco. Foto Luis Cetraro.
- 42 Marca de Vera Mujica. A.G.P. Recreación MCS.
- 43 Bergantines de los siglos XVII y XVIII. Ilustración de Rafael Monleón para el libro "Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina", tomo I. EN: Cárcano, Ramón José: Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina. Buenos Aires, Lajouane, 1893. Siluetas de un bergantín y una goleta. Ilustración de MCS.
- 44 Misioneros cruzan el río, dibujo de Florián Paucke, S.J.: EN SU: Hacia allá y para acá. Una estada entre los indios mocobiés, 1749-1767.

Pág. Procedencia

- Tucumán-Buenos Aires, Universidad Nacional. Departamento de Investigaciones Históricas-Instituto Argentino-Germano, 1942. tomo II, Lámina XI.
- 45 Detalle de la Real Cédula de 1739.
- 49 Real cédula Declaración de puerto preciso de 1739. A.G.P.: CABILDO DE SANTA FE: Actas Capitulares. Foto Néstor Gallegos.
- 50 Real cédula Declaración de puerto preciso de 1739 A.G.P.: CABILDO DE SANTA FE: Actas Capitulares. Foto Néstor Gallegos.
- 53 Mapa de las regiones del Paraguay dedicado al Padre Vicente Carraffa (circa 1647). EN: Furlong, Guillermo: Cartografía Jesuítica del Río de la Plata. Buenos Aires, Universidad. Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Investigaciones Históricas, 1936. t. II: Ilustraciones, mapa N° III. Detalle del mapa.
- 54 Plano de la Iglesia y Colegio de la Compañía de Jesús con sus dependencias vecinas. Parte perteneciente al oficio de Misiones, 1780. EN: Archivo General de la Nación. Foto Freddy Heer.
- 56 Plano de 1771, realizado por el procurador José Arias Troncoso, que ubica los predios pertenecientes a las ordenes religiosas. En Furlong, G. "Historia del Colegio...", pag. 536. Original en el Archivo General de la Nación. Foto Freddy Heer. Curado José Gabriel Vittori.
- 57 Detalle del libro de cuentas de Diez de Andino.
- 60 Bueyes arrastrando carreta paracuaria, dibujo de Florián Paucke, S.J. EN SU: Hacia allá y para acá. Una estada entre los indios mocobiés, 1749-1767. Tucumán-Buenos Aires, Universidad Nacional. Departamento de Investigaciones Históricas-Instituto Argentino-Germano, 1942. tomo III, Lámina CXV. Diario de movimientos de carretas adonde se consigna la entrada de Juan Setúbal ("Zetubal" según la grafía original). Manuscrito de 1744 A.G.P. Sección CONTADURÍA. t. 6, 1707-1748; 1733-1749. leg. 14, f. 730.
- 61 FRANCISCO CANDIOTI, Óleo de Francisco Terry. Museo Histórico Provincial Brigadier General Estanislao López. Foto Archivo diario El Litoral de Santa Fe.
- 64 Arrias de mulas. EN: Cárcano, Ramón José. Op. cit.
- 66 Anotaciones del libro de cuentas de Diez de Andino en las que constan ventas de mulares (1822). Diez de Andino: Razón de lo que deve Dn. Justo Leiva. EN: A.G.P.: Colección DIEZ DE ANDINO. Leg. 18: Manuel Ignacio Diez de Andino, carpeta IV, f. 42.
- 67 Detalle del borrador del mapa de Giannini de 1811.
- 70 Borrador del plano de la ciudad de Santa Fe firmado por Eustaquio Gianinni (1811). Original conservado en el Archivo del British Museum, Londres, Inglaterra.
- 72 Plano de la Ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz, situada en 31° 39' 30" de latitud Sur y 2° 31' 30" de longitud Oeste, levantado por el Ing. hidráulico español Eustaquio Gianinni y Bentallón en 1811. Original conservado en el Archivo Cartográfico del Instituto Histórico Militar del Ejército, Madrid, España.
- 74 Plano de Marcos Sastre de 1824. Original conservado en el Museo Histórico Nacional, Buenos Aires. Foto Freddy Heer. Digitalización y curado José G. Vittori.
- 76 Plano levantado por el agrimensor Arturo Seelstrang en 1868. Servicio de Catastro e Información Territorial de la Provincia de Santa Fe, duplicado N° 64, departamento La Capital. Reconstrucción de la Batería La Chacarita. Archivo diario El Litoral.
- 77 Reconstrucción de la Batería San Jerónimo. Plazoleta ubicada entre las calles San Luis, La Rioja, Belgrano y avenida Alem. Archivo diario El Litoral. Foto Amancio Alem.
- 79 Recibo 1835 por ladrillos para la muralla del puerto. A.G.P.: Archivo de Contaduría, tomo 44, 1836, legajo 1. Foto Néstor Gallegos.

C . Índice de ilustraciones

Pág. Procedencia

- 80 Contaduría. Factura por el traslado de tirantes a Coronda. De Blas Méndez al estado. A.G.P.: Archivo de Contaduría, tomo 45, 1836, legajo 1. Foto Néstor Gallegos.
- 82 Capitanía del Puerto 1836 comprobante por el arreglo de una carreta para uso del puerto. Cuenta de Alexo Peralta. A.G.P.: Archivo de Contaduría, tomo 45, 1836, legajo N° 2. Foto Guillermo Di Salvatore.
- 83 Cuenta de Marcelino Maciel de los sueldos ganados en el mes de agosto de 1836 por patrones y marineros de los lanchones del estado. A.G.P.: Archivo de Contaduría, tomo 45, 1836, legajo N° 1. Foto Guillermo Di Salvatore.
- 87 Detalle del plano de José Germán Niklison.
- 90 Plano de la ciudad de Santa Fe concluido por José Germán Niklison en 1855, en razón del cambio de nomenclatura urbana producido luego de la sanción del texto constitucional de 1853. Original conservado en el Museo Histórico Provincial Brigadier General Estanislao López. Foto José Gabriel Vittori.
- 93 Puerto de Santa Fe: Litografía de A. Clairaux (1860). Tomada de "Historias del dinero en la Argentina", Toer Ediciones para American Express Argentina SA, Buenos Aires, 1999, p. 31.
- 94 "Goleta Sarandí". Dibujo de Emilio Biggeri, 1826, D.E.H.N. EN: Historia Marítima Argentina. Departamento de Estudios Navales, Armada Argentina, 1988.
- 95 Detalle de carga de cereales en el puerto de Colastiné.
- 98 La familia Gaspoz: inmigrantes suizos. Museo de la Colonización. Esperanza, Santa Fe, Argentina.
- 100 Obra de consolidación de defensa de la barranca con pilotes de madera dura al pie y talud revestido con piedras (1869). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
- Público esperando la llegada del presidente Dr. Nicolás Avellaneda en un desembarcadero improvisado en las actuales calles Rivadavia y Primera Junta (1879). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
- 103 Publicidad de E. Cornara y J. Gasti. EN: BONI, Enrique: Guía comercial e industrial de la provincia de Santa Fe. Santa Fe [s.e.] 1895. 592 pp. p. 142 - el de M.D. Cost, EN: ibidem, p. 146. Foto Eduardo Salva. Publicidad de Juan E. Costa. EN: BONI, Enrique: Guía comercial e industrial de la provincia de Santa Fe. Santa Fe [s.e.] 1895. 592 pp. p. 142 - el de M.D. Cost, EN: ibidem, p. 146. Foto Eduardo Salva.
- 104 Vista de la plaza Colón y del puerto de Santa Fe (1892). EN: Cincuentenario del Puerto Ultramar de Santa Fe. Álbum Fotográfico. A.G.P.
- 106 Pílon de Bolsas de Trigo, material a la intemperie, desmejorándose por efecto de la lluvia, puerto de Santa Fe. Diario El Litoral: Colección Danilo Birri.
Cuadro de exportaciones de trigo de los tres principales puertos argentinos. Scobie, James R.; "Revolución en las pampas. Historia social del trigo argentino, 1860-1910", Buenos Aires, Solar, 1983, epílogo, cuadro 9, cifras del Anuario de la Dirección de Estadística de la República Argentina.
- 107 Embarques en el puerto de Colastiné Sud (1904). Gentileza Luis Corradi. EN: Cincuentenario del Puerto Ultramar de Santa Fe. Fototeca A.G.P.
Vista general del puerto de Colastiné Sud (1892). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe. Álbum Fotográfico. A.G.P.
- 110 Don Enrique Müller sobre la báscula. De pañuelo el práctico don Benito Onetto, depositando cereales a pila en el puerto de Colastiné Sud (1908). Diario El Litoral: Colección Peña.
- 111 Embarques en el puerto de Colastiné Sud (1904). Gentileza Luis Corradi. EN: Cincuentenario del Puerto Ultramar de Santa Fe. Fototeca A.G.P.

Pág. Procedencia

- 113 Publicidad de Ángel Casanello. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 115 Embarque de rollizos y vigas de quebracho en el puerto de Colastiné Sud (1898). Gentileza Luis Corradi. EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe. A.G.P.
Embarque de rollizos en el puerto de Colastiné Sud durante la inundación de 1905. Atención Luis Corradi. EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
- 117 Detalle de la ilustración dedicada a Bunge & Born (1911).
- 120 Viejo puerto (borde fluvial de la ciudad). Rivadavia y Falucho, al fondo plaza Colón (1900). Diario El Litoral: Archivo Peña.
Paseo de las Ondinas, Calle Rivadavia. Diario El Litoral: Archivo Peña.
- 121 Postal del puerto de Santa Fe. Colección Graciela Hornia.
Postal del puerto de Santa Fe. Colección Graciela Hornia.
- 122 Julio Argentino Roca. Emilio Civits. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 123 Rodolfo Freyre. Julián V. Pera. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 126 Pedro Antonio Echagüe. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 127 José Gálvez. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 130 Juan Arzeno. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 131 Portada del libro: Santa Fe: Trabajo y patriotismo; el puerto de Rosario, el monumento a San Martín. 2ª ed. ampl.. Buenos Aires, 1903. EN: Biblioteca del Archivo General de la Provincia de Santa Fe.
- 132 José Maciá. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 135 1904-FOLIO 353 proyecto de ley del PE para la Legislatura para la construcción del puerto (expropiaciones, tarifas, etc.) C.S.: Expedientes y comisiones año 1904. Tomo 39, folio 353. Foto Néstor Gallegos.
- 136 Descarga de carbón en el muelle del Ferrocarril Santa Fe (1905). Gentileza Sres. Ferminini y T. Marino. EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe. Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
Muelle del antiguo puerto de la ciudad sobre calle Rivadavia (1905). Foto José Beleno. Colección Pedro Canave.
Muelle de calle Rivadavia del viejo puerto de la ciudad (1905). Foto José Beleno. Colección Pedro Canave.
- 137 Colocación de la Piedra Fundamental del Puerto de Ultramar (1904). EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 138 Colocación de la Piedra Fundamental del Puerto de Ultramar (1904). EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 141 Contrato de construcción del Puerto de Santa Fe con la firma Dirks, Dates & Cía. ESCRIBANÍA DE GOBIERNO: PROTOCOLO DEL ESCRIBANO DE GOBIERNO. 1904-1906. f. 39 v. y ss. Contrato de construcción del puerto (1905). Foto Néstor Gallegos.
- 142 Contrato de construcción del Puerto de Santa Fe con la firma Dirks, Dates & Cía. ESCRIBANÍA DE GOBIERNO: PROTOCOLO DEL ESCRIBANO DE GOBIERNO. 1904-1906. f. 39 v. y ss. Contrato de construcción del puerto (1905). Foto Néstor Gallegos.
- 144 Vista de la plaza Colón, inundada durante la creciente de 1905. Gentileza Luis Corradi. EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe. El puerto nuevo en construcción (1908). Foto José Beleno. Colección Pedro Canave.
Postal del puerto de Santa Fe durante su construcción. Colección Graciela Hornia.

C . Índice de ilustraciones

Pág. Procedencia

- 145 Draga en actividad durante la construcción del nuevo puerto de Santa Fe (1907). Foto José Beleno. Colección Pedro Canave.
Puerto en construcción (1908). Foto José Beleno. Colección Pedro Canave.
Construcción de la defensa en la boca del canal de acceso al puerto de ultramar. Sin datos. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 146 Juan Carlos Crouzeilles. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 147 Ingeniero Martín Van Hatten, integrante de la sociedad constructora EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 148 Ingeniero Pedro J. Dirks EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 149 Ingeniero W. H. J. Dates, integrante de la sociedad EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 150 Construcción del puerto de Santa Fe en 1910, vista desde el sur. Atención Museo Municipal. EN: Cincuentenario del puerto de Ultramar de Santa Fe. Álbum fotográfico. Fototeca A.G.P.
Puerto nuevo en construcción (1910). Foto José Beleno. Colección Pedro Canave.
Postal del puerto de Santa Fe. Colección Graciela Hornia.
- 151 Bono del Empréstito Exterior. Archivo diario El Litoral. S/D.
- 153 Usina del Puerto, luego denominada "Calchines. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 154 Dr. Marcial R. Candioti. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 155 Plano General Proyecto de Puerto de Santa Fe - Escala 1:40.000 número Único Inauguración del puerto de ultramar 1910 Plano. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
Postal del puerto de Santa Fe. Colección Graciela Hornia
- 157 Plano de Remolcador anexo al contrato de construcción firmado con la Provincia. Contrato de construcción del puerto (1905). Foto Néstor Gallegos
- 158 Vista de la plaza Colón, inundada durante la creciente de 1905. Gentileza Luis Corradi. EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
Vista del puerto durante la creciente de 1905 desde el muelle del Ferrocarril Santa Fe, a la altura de las calles La Rioja y Belgrano. Atención Museo Municipal. EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe. Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
Inundación de 1905 a la altura de la actual calle La Rioja. Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- 160 Carga de cereales en Colastiné Sud. Archivo diario El Litoral.
- 161 José Figueroa Alcorta. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
Manuel María de Yriondo. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
Alegoría de la Provincia de Santa Fe. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 164 Ilustración dedicada por el Club Comercial a Bunge & Born con motivo de haber sido la primera empresa en realizar movimientos de carga en el Puerto de Ultramar con el buque "Ministre Bernaert", el 1 de enero de 1911. Original: Administración General del Puerto. Foto Amancio Alem.
- 166 Acta del Puerto de Cabotaje (1923). Administración del Puerto de Santa Fe. Foto: Amancio Alem.

Pág. Procedencia

- 167 Detalle de la ilustración del Acta.
Área de carga de la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe, complemento fundamental del puerto en el sistema de transportes. EN: Vittori, Gustavo J., Santa Fe en Clave, Ediciones Bica.
- 168 Aviso Empresa de Navegación "Perdomo", diario El Litoral, Edición Extraordinaria, 1 de Enero de 1927.
Aviso J. Leonidas Leguizamón, diario El litoral, Edición Extraordinaria, 1 de Enero de 1928.
Aviso Carlos Sarsotti e Hijos, diario El litoral, Edición Extraordinaria, 1 de Enero de 1928.
Aviso Compañía Argentina de Navegación de Nicolás Mihanovich Lda., diario El Litoral, Edición Extraordinaria, 1 de Enero de 1929.
- 169 Detalle de la Usina del Puerto. Puerto de Santa Fe, dique 2 (década de 1940). Diario El Litoral: Colección Danilo Birri.
- 173 Actividades en el dique 1 (1927). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
Actividades en el dique 2 (1928). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
Actividades en el dique 2 (1930). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
Postal del puerto de Santa Fe en la que se aprecia el Dique 1 y el edificio de la Administración General. Colección Graciela Hornia.
- 174 Actividades en el dique 2 (1930). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
Cabecera del dique 1 (1935). Submarinos ARA Santa Fe, ARA Santiago del Estero y ARA Salta. EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
Fragata Presidente Sarmiento (1932). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
Ultramarinos operando en el dique 1 (1939). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe. Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
- 177 Operaciones de buques en el dique 1 (1938). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
Puerto de Santa Fe (c. 1930). Diario El Litoral: Colección Danilo Birri.
- 178 Homenaje al doctor Rodolfo Freyre en el 25º Aniversario de la inauguración del Puerto de Ultramar (2 de enero de 1936). Administración del Puerto de Santa Fe. Foto Amancio Alem.
Bandera con la cruz gamada de la Alemania nazi (década de 1930). Diario El Litoral: Colección Danilo Birri.
Postal del puerto de Santa Fe, salida del Trotón Carrera. Colección Graciela Hornia
Vista de la zona de maniobras, tomada desde cabotaje (1939). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe. Álbum fotográfico. Fototeca A.G.P.
- 179 Vista de zona de maniobras desde el depósito de Esso (1928). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
Vista desde el elevador Bunge & Born Ltd. (1938). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe: Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
Vista aérea de los diques 1 y 2. EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe. Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.

C. Índice de ilustraciones

Pág. Procedencia

- Depósitos fiscales y molino Marconetti. EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe. Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Santa Fe.
- 180 Vista hacia la Usina del Puerto, luego Estación Calchines. Puerto de Santa Fe, dique 2 (década de 1940). Diario El Litoral: Colección Danilo Birri.
- 183 Convoy de barcazas de la Administración del Transporte Fluvial. EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe. Álbum fotográfico. Administración del Puerto de Ultramar de Santa Fe.
- Antigua imagen de la terminal principal de silos del puerto. Colección Danilo Birri. Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- 184 Camiones esperando turno para descargar en el puerto (1961). EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe. Álbum fotográfico. Fototeca A.G.P.
- Vista aérea del elevador terminal. EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe. Álbum Fotográfico. Fototeca A.G.P.
- Embarque de cerveza Schneider en 1962. Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- 187 Vista aérea del Puerto de Santa Fe (1962). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- Vista aérea del Puerto de Santa Fe (1962). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- 188 Vista aérea del Puerto de Santa Fe (1962). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- Vista aérea del Puerto de Santa Fe (1962). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- Vista aérea del Puerto de Santa Fe (1966). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- 190 Vista aérea del Puerto de Santa Fe (1962). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- Vista aérea del Puerto de Santa Fe (1962). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- Carga de cereales en el Puerto de Santa Fe (1962). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- 191 Vista aérea del Puerto de Santa Fe (1962). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- Vista aérea del canal de acceso al Puerto de Santa Fe (c. 1960). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- Vista aérea del Puerto de Santa Fe (1966). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- 192 Operaciones en el canal de acceso al Puerto de Santa Fe (1988). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- Operaciones en el canal de acceso al Puerto de Santa Fe (1990). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- Operaciones en el canal de acceso al Puerto de Santa Fe (1993). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- 193 Operaciones en el Puerto de Santa Fe (1997). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe. Foto Luis Cetraro.

Pág. Procedencia

- Operaciones en el Puerto de Santa Fe (1999). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe. Foto Eduardo Salva.
- Operaciones en el Puerto de Santa Fe (2003). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe. Foto Luis Cetraro.
- 194 Prefectura Naval Argentina. Puerto de Santa Fe (2003). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe. Foto Flavio Raina.
- Prefectura Naval Argentina. Puerto de Santa Fe (2003). Archivo Diario El Litoral de Santa Fe. Foto Flavio Raina.
- 195 Garza en vuelo. Foto José Gabriel Vittori.
- 198 Río Paraná. Foto José Gabriel Vittori.
- Irupés. Foto José Gabriel Vittori.
- 199 Cuenca del Plata. Fuente: I.G.M. Ilustración MCS.
- 200 Imagen satelital compuesta de 3 bandas, tomada por el satélite Landsat TM en 1994. Facultad de Ingeniería en Ciencias Hídricas, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe. Procedencia: Instituto Geográfico Militar (IGM), Argentina.
- Imagen satelital compuesta de 3 bandas (7, 5 y 3) tomada por el satélite Landsat 5 TM en enero de 2000. Facultad de Ingeniería en Ciencias Hídricas, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe. Procedencia: Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, Buenos Aires
- 201 Detalle de vista aérea del puerto. EN: Cincuentenario del Puerto de Ultramar de Santa Fe. Álbum Fotográfico. Fototeca A.G.P.
- 203 Detalle de la Alegoría de la Provincia. EN: Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 204 Vista del edificio de elevadores de la Junta Nacional de Granos en el dique 1 del Puerto de Santa Fe. Archivo Diario El Litoral. Foto Eduardo Salva.
- 205 Plano de Luis Teixeira. Op. cit.
- Convento de San Francisco. Foto Luis Cetraro.
- Imagen satelital (enero de 2000).
- 206 Carguero químico portugués FS "Vanessa". Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- 207 Detalle del dibujo de Florián Paucke.
- 213 Detalle de la litografía de Clairaux.
- 219 Detalle de la Portada del libro Inauguración del puerto de ultramar de Santa Fe, 11 de febrero de 1910. Número Único.
- 223 Comisión Cincuentenario del Puerto de Ultramar (enero de 1961). Foto Amancio Alem.
- 225 Acuarela Mariano Arteaga sobre el puerto de Santa Fe.
- 226 Perfil de carabela del siglo XVI. Ilustración MCS.
- 227 Contraluz del carguero "Archon Michael". Archivo Diario El Litoral de Santa Fe.
- 230 Imagen satelital. Facultad de Ingeniería en Ciencias Hídricas, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe. Procedencia: Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, Buenos Aires.



D



D . Referencias

- ¹ El Alarde de Santa Fe. Tomado de: Escalada Iriondo, Miguel - Escalada Iriondo, Jorge: El Alarde de Santa Fe, 1572-1573. Buenos Aires, Sociedad de Historia Argentina, 1942. (Publicación N° 9). p. 14-21. En: Boletín del Archivo General de la Provincia de Santa Fe, 4-5. Santa Fe, 1973. (p. 9-14), p. 10.
- ² Ibidem, p. 16-17, 18
- ³ Acta de Fundación de Santa Fe. Archivo General de Indias. Fotocopia en el Archivo General de la Provincia de Santa Fe. En: Ibidem, p. 25.
- ⁴ Testimonio de Juan de Garay en la información levantada con motivo del pleito entre Juan de Torres de Vera y Aragón y el fiscal de Su Majestad. Santa Fe, 24 de enero 1583. Tomado de: Documento N° 7295, catálogo de manuscritos. Biblioteca Nacional. Argentina. En: Ruiz Guiñazú, Enrique: Garay, fundador de Buenos Aires, 1580-1915. Buenos Aires, 1915. p. 98-109. EN: Idem, p. 79.
- ⁵ Cervera, Manuel Ma.: Historia de la ciudad y provincia de Santa Fe. 2ª. ed. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 1980. t. 2.
- ⁶ Ibidem, p. 183.
- ⁷ Zapata Gollán, Agustín: Obra Completa. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral Centro de Publicaciones, [s.f.]. Tomo 1: La Conquista Criolla, p. 197 y 199.
- ⁸ Barco Centenera, Martín del: La Argentina o la conquista del Río de la Plata. Canto 18, verso 6.605. [En línea]. Disponible en <http://www.cervantesvirtual.com>. [Consultado: 18 de julio de 2003]
- ⁹ Furlong, Guillermo: José Cardiel y su carta relación, 1747. Buenos Aires, 1953. p. 144. CITADO POR: MAEDER, Ernesto J. A.: Historia económica de Corrientes en el período virreinal, 1776-1810. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1981. p. 296 pp. CITADO POR: CALVO, Luis Ma.: Apuntes para una historia del comercio en Santa Fe. AMÉRICA, 1. Santa Fe, Centro de Estudios Hispanoamericanos, 1983. (pp. 49-80), p. 51 - 52.
- ¹⁰ Ibidem.
- ¹¹ Idem.
- ¹² Id.
- ¹³ SANTA FE. DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS ETNOGRÁFICOS Y COLONIALES: Escrituras Públicas, t. 2. f. 495-7; 500-501 v.; 505 v.-507 v.; 511 v.-512.
- ¹⁴ CALVO, Luis Ma.: Apuntes para una historia..., op. cit. p. 56.
- ¹⁵ ARECES, Nidia R. - TARRAGÓ, Griselda: Redes mercantiles y sociedad. Santa Fe, siglo XVII. ANUARIO, 18 (2ª. Época), 1997-1998. Rosario, Universidad Nacional. Facultad de Humanidades y Arte. Escuela de Historia, 1999. (p. 79-95), p, 80.
- ¹⁶ Ibidem.
- ¹⁷ CABRAL, Segundo: Informe set. 1970. Nota 185 - PMD/2002. [s.l.] Dirección Nacional de Vías Navegables. Departamento distrito Paraná Medio, marzo 2002.
- ¹⁸ MAEDER, Ernesto J. A.: Historia económica de Corrientes en el período Virreinal, 1776-1810. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1981.
- ¹⁹ ROVERANO, Andrés A. :Fichero temático Cabildo de Santa Fe: Actas Capitulares (en adelante R.A.A: F.T.C.: Actas Capitulares). Tomo XIV, f. 210. NOTAS Y OTRAS COMUNICACIONES - I, f. 248 a 249 v.
- ²⁰ Ibidem, , f. 433 v. a 435 y RAFTC - N. y O. Com. I f. 248 a 249 v.
- ²¹ Idem, f. 433 v. a 435.
- ²² PISTONE, J. Catalina: El río en la historia de la ciudad de Santa Fe. REVISTA DE LA JUNTA PROVINCIAL DE ESTUDIOS HISTÓRICOS, 54. Santa Fe, Junta Provincial de Estudios Históricos, 1984. (p. 57-90), p. 71.
- ²³ DAMIANOVICH, Alejandro A.: En torno a la antigüedad del privilegio santafesino de Puerto Preciso. Santa Fe, Junta Provincial de Estudios, 1986. Separata de la Revista, 56. (pp. 9-41), p. 30.
- ²⁴ Ibidem, p. 31.
- ²⁵ Idem, p. 32.
- ²⁶ Id., p. 35.
- ²⁷ Id.
- ²⁸ Id., p. 39
- ²⁹ Id., p. 29.
- ³⁰ Id, p. 40.
- ³¹ Id., p. 41.
- ³² Id., p. 42.
- ³³ FURLONG CARDIFF, Guillermo: Historia del Colegio de la Inmaculada de la ciudad de Santa Fe y de sus irradiaciones culturales, espirituales y sociales, 1610-1962. Buenos Aires, Sociedad de Ex Alumnos. Filial, 1962, T. 1, 1610-1861. p. 36
- ³⁴ Ibidem, p. 260.
- ³⁵ Idem, p. 263.
- ³⁶ Id., p. 411-412.
- ³⁷ Id., p. 418.
- ³⁸ Id., p. 419.
- ³⁹ Id., p. 426
- ⁴⁰ Id., p. 456.
- ⁴¹ CERVERA, Ma. M.: op. cit., T. 1, p. 130.
- ⁴² Citado por: GAINARD, Romain: La pampa argentina. Ocupación. Poblamiento. Explotación de la Conquista a la Crisis Mundial (1550-1930). Buenos Aires, Solar, 1989. p. 143.
- ⁴³ ARECES, N.-TARRAGÓ, G.: op. cit,
- ⁴⁴ Primer Gobernador autónomo, 1815
- ⁴⁵ Cárcano, Ramón José, Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina, Buenos Aires, F. Lajouane, 1893, p. 113 y ss.
- ⁴⁶ ZAPATA GOLLAN, A.: op. cit., t. 1, p. 199.
- ⁴⁷ CARCANO, Ramón J: op. cit., p. 111.
- ⁴⁸ ZAPATA GOLLAN, Agustín: op. cit., p. 199.

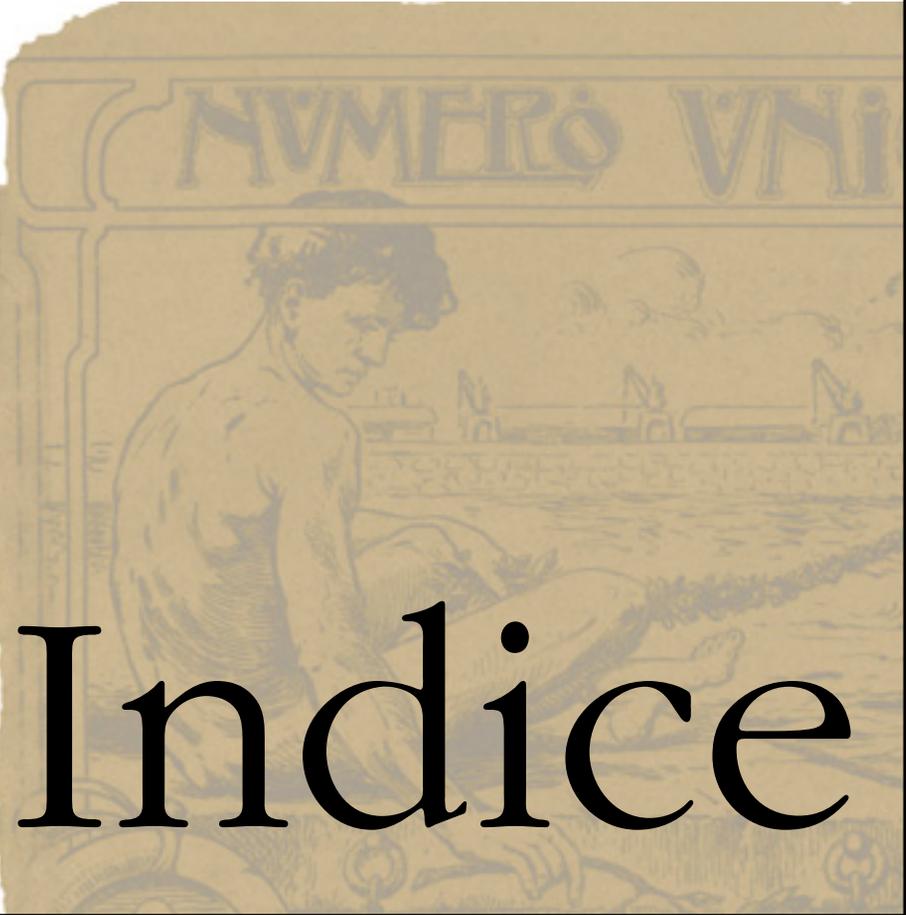
D. Referencias

- ⁴⁹ ARECES, N.-TARRAGÓ, G.: op. cit., p. 83.
- ⁵⁰ Alude a la Provincia de Entre Ríos, exactamente a la Bajada, hoy Paraná.
- ⁵¹ ARECES, Nidia R. - TARRAGÓ, Griselda B.: Redes mercantiles y sociedad. Santa Fe, Siglo XVII. ANUARIO, (2ª. época). Rosario, Universidad Nacional. Facultad de Humanidades y Artes. Escuela de Historia, 1998. (pp. 79-98), p.86.
- ⁵² Ibidem, p.87-89
- ⁵³ FURLONG CARDIFF, G. Historia del Colegio de la Inmaculada Concepción., op. cit., p.89.
- ⁵⁴ Ibidem, p.90.
- ⁵⁵ Idem, p.93.
- ⁵⁶ NEWTON, Jorge: El príncipe de los gauchos. Francisco Antonio Candiotti, primer gobernador de Santa Fe. Buenos Aires-Santa Fe, Colmegna [1941]. pp. 20 - 22
- ⁵⁷ GILLESPIE, Alejandro: Buenos Aires y el interior. Observaciones reunidas durante una larga residencia 1806 y 1807. Trad. y pról. Carlos Aldao. Buenos Aires, Vaccaro, 1921. (320 pp.), p. 110.
- ⁵⁸ PISTONE, Catalina: op. cit. p. 71-72
- ⁵⁹ CERVERA, Federico Guillermo: Las baterías de Santa Fe, 1810-1814. INVESTIGACIONES Y ENSAYOS, 28. Buenos Aires, ene.-jun. 1980. (pp. 221-246, ilus.), p. 224-230.
- ⁶⁰ En realidad se trata del Barón Eduardo Kailitz de Holmberg, llegado al país en 1812.
- ⁶¹ IRIONDO, Urbano de: Apuntes para la historia de la Provincia de Santa Fe. REVISTA DE LA JUNTA DE ESTUDIOS HISTÓRICOS, 1. Santa Fe, julio de 1936. p. 42
- ⁶² ARCHIVO GENERAL DE LA PROVINCIA DE SANTA FE (en adelante A.G.P.S.F.): Sección ARCHIVO DEL GOBIERNO (en adelante A.G.): Apéndice 1 _ 1816-1820, primera parte, f. 412.
- ⁶³ A.G.P.S.F.: Varios Documentos, 1817-1852, T. 1-A, f. 69.
- ⁶⁴ A.R. F.T.C.: Contaduría. Tomo 44, Legajo 1.
- ⁶⁵ Ibidem, Tomo 45, Leg., 1,2,3, ver 628.
- ⁶⁶ SILBER, Daniel M.: Los puertos, el puerto. DIARIO EL LITORAL: De Rastros y Memorias, 24. Santa Fe, 2000.
- ⁶⁷ PISTONE, J.C.: op. cit.
- ⁶⁸ REGISTRO OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SANTA FE (en adelante R.O.), tomo 1, 1815-1847. Santa Fe, La Revolución, 1888. p. 307.
- ⁶⁹ R.O., op. cit., tomo 2, 1848-1858, p. 194.
- ⁷⁰ Ibidem, tomo 1, 1815-1847, p. 409.
- ⁷¹ R.O., op. cit, tomo 2, 1848-1858., p. 21.
- ⁷² PISTONE, J.C. :Op.cit.
- ⁷³ R.O., t.2, p. 110-111
- ⁷⁴ Ibidem, p. 172-173.
- ⁷⁵ DA ROCHA, Augusto (comp.): Colección completa de Leyes nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 a 1917. Buenos Aires, La Facultad, 1918. t. I: 1852-1861. (457 pp.), p. 81 y ss.
- ⁷⁶ Ibidem, p. 109.
- ⁷⁷ GAIGNARD, Romain : Op. Cit., p. 145.
- ⁷⁸ Id.
- ⁷⁹ BUSANICHE, Hombres y hechos de Santa Fe, 1ª. Serie, Santa Fe, Colmegna, 1946.
- ⁸⁰ PISTONE, J. C.: op. cit.; agrega: "La comisión encargada de estudiar las peticiones contestó a los interesados diciendo que 'hoy se hace necesario extender el puerto hasta al boca del arroyo que está a su izquierda (¿Arroyo Tacurú o Fray Atanasio?), en cuyo lugar es constante que cargan los buques toda clase de artículos del país y que ni aun los ranchos que existen deberían estar, pues este lugar aparente para careneos de buque, y si le concederá el lugar del Campito y reportara por este medio ventajas a esta parte de la población", fragmento que toma de A.G.P.: Sección ESCRIBANÍA DE GOBIERNO: Expedientes, t. 1855-1856, p. 92-95.
- ⁸¹ Ibidem, 88-89.
- ⁸² IMPRESIONES de un diputado suizo sobre su viaje a Esperanza, 1856. Trad. de Lucía Lehn Meyer. [Santa Fe - Esperanza, Legislatura. Cámara de Diputados -Municipalidad de la Ciudad, 2002]. (139 pp., ilus.), p. 41.
- ⁸³ BECK-BERNARD, Lina: Cinco años en la Confederación Argentina, 1857-1862. Buenos Aires, El Ateneo, 1935. p. 89-91
- ⁸⁴ ARGENTINA. ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN: Documento 4855 / Y / 28/XI/1883.
- ⁸⁵ PEDRONI, José: Ana Ésser. EN: Monsieur Jacquín. ARCHIVO GENERAL DE LA PROVINCIA: Colección José Pedroni, carpeta 9, f. 19.
- ⁸⁶ GUIDOTTI VILLAFANE, Eduardo (dir.): La Provincia de Santa Fe en el primer centenario de la independencia argentina, 1816 - 9 de julio - 1916. Buenos Aires, L. Rosso, 1916. p. 207.
- ⁸⁷ SARRAMONE, Alberto: Los abuelos inmigrantes. Historia y sociología de la inmigración argentina. Buenos Aires, Biblos Azul. , 1999. p. 23.
- ⁸⁸ MULLER, G.H.: Santa Fe de la Vera Cruz sobre el Paraná. EN: Hansa, 25 set. 1881. Hamburgo, 1881. CITADO POR: CERVERA, Federico G.: La ciudad de Santa Fe tal cual la vio en 1881 un marino alemán. EN: Revista de la Junta Provincial de Estudios Históricos, 48. Santa Fe, 1976. p. 11-12.
- ⁸⁹ CARRASCO, Gabriel: Descripción geográfica y estadística de la Provincia de Santa Fe. 4ª. ed. Corr. y aum. Buenos Aires, Stiller y Las, 1886. p. 166.
- ⁹⁰ SARRAMONE, Alberto: Los abuelos inmigrantes, op. cit.
- ⁹¹ Ibidem
- ⁹² Idem
- ⁹³ Id.

D . Referencias

- ⁹⁴ Id.
- ⁹⁵ Id.
- ⁹⁶ Id.
- ⁹⁷ Id.
- ⁹⁸ Puerto Borghi, departamento San Lorenzo, 19 km al norte de Rosario. UNIÓN PROVINCIAL, citado por SILBER, D. M.: op. cit.
- ⁹⁹ SILBER, D. M.: op. cit.
- ¹⁰⁰ Id., p. 3.
- ¹⁰¹ LA REVOLUCIÓN, Santa Fe, 21 jul. 1887, p. 1-3, citado por SILBER, D. M.: op. cit.
- ¹⁰² Id., 20 agos. 1887, p. 1-4, SILBER, D. M.: op. cit., p. [3-4]
- ¹⁰³ Id., 11 oct. 1887, p. 1-2, SILBER, D. M.: op. cit.,
- ¹⁰⁴ Id., 05 ene. 1888, p. 1-5, SILBER, D. M.: op. cit.
- ¹⁰⁵ Id., 24 ene. 188, p. 1-4, SILBER, D. M.: op. cit.
- ¹⁰⁶ Id., 31 jul. 1888, p. 1-5, SILBER, D. M.: op. cit., p. [4]
- ¹⁰⁷ Id., 02 ago. 1888, p. 1-5, SILBER, D. M.: op. cit.
- ¹⁰⁸ Id., 30 oct. 1888, p. 1-2, SILBER, D. M.: op. cit.
- ¹⁰⁹ Id., 06 nov. 1888, p. 1-5, SILBER, D. M.: op. cit.
- ¹¹⁰ Id., 30 oct. 1888, p. 1-2, SILBER, D. M.: op. cit.
- ¹¹¹ A.G.P.: Dpto. Topográfico, t. 23, 1888, f. 102, citado por SILBER, D. M.: op. cit.
- ¹¹² R.O., t. XVII-XVIII, 1889-1890, op. cit., p. 140 y ss., citado por Id., 30 oct. 1888, p. 1-2, SILBER, D. M.: op. cit., p. [5]
- ¹¹³ A.G.P.: ARCHIVO DEL GOBIERNO, t. 129, 1890. Leg. 14, SILBER, D.M.: op. cit., p.[5]
- ¹¹⁴ UNIÓN PROVINCIAL, Santa Fe, 03 Oct. 1898. p. 4-1 Id., SILBER, D.M.: op. cit.
- ¹¹⁵ Id., 24 oct. 1901, p. 1, 3-6, SILBER, D. M.: op. cit., p. [6]
- ¹¹⁶ NUEVA EPOCA, Santa Fe, 17 Oct. 1902. p. 4-3, 4, SILBER, D. M.: op. Cit, p. [7]
- ¹¹⁷ Ibidem, 30 oct. 1902, p. 5-1., SILBER, D. M.: op. cit.
- ¹¹⁸ NAVARRO, Samuel: Informe de la Comisión de Inmigración de Santa Fe, 1874. Buenos Aires, Peuser, 1875. p. III-XVIII. Citado por: SILBER, D.M.: op. Cit, p. [8]
- ¹¹⁹ CARRASCO, Gabriel, (dir.): Primer censo general de la Provincia de Santa Fe. Buenos Aires, Peuser, 1888. Libro I, cap. III, p. XXV.
- ¹²⁰ CARRASCO, G.: op. cit., p. 109
- ¹²¹ NUEVA EPOCA, Santa Fe, 13 may. 1902, p. 4-5. Citado por SILBER, D. M.: op., cit., p. [9]
- ¹²² BIALET MASSE, Juan: Estado de las clases obreras argentinas a comienzos de siglo. 2ª. ed. Córdoba, Universidad Nacional , 1968. p. 264. Citado por : SILBER, Daniel Moisés: op. cit.
- ¹²³ UNIÓN PROVINCIAL, Santa Fe, 20 set. 1900, p. 2-1. Citado por SILBER, D. M.: op., cit., p. [9]
- ¹²⁴ NUEVA EPOCA, Santa Fe, 28 dic. 1901, p. 5-2. Citado por SILBER, D. M.: op., cit., p. [9]
- ¹²⁵ Ibidem, 24 ene. 1902
- ¹²⁶ UNIÓN PROVINCIAL, Santa Fe, 12 jul. 1898, p. 1-7.
- ¹²⁷ Ibidem. 25 ene. 1901. p. 5-1
- ¹²⁸ Idem, 15 feb. 1898, p. 4-2
- ¹²⁹ SILBER, Daniel M.: Colastiné: El puerto olvidado. Trabajo presentado al 1er. Congreso de Historia de los pueblos de la Provincia de Santa Fe. Santa Fe de la Vera Cruz, Ministerio de Gobierno, Justicia y Culto. Archivo General de la Provincia. 6-8 Junio de 1982. 35 h. Santa Fe de la Vera Cruz, Sistema Provincial de Informática-Ministerio de Gobierno. Sectorial de Informática, 2002. p. [10]
- ¹³⁰ Ibidem.
- ¹³¹ Idem
- ¹³² Id.
- ¹³³ ANUARIO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. Buenos Aires, Cía. Sudamericana de Billetes de Banco, 1903. t. II, p. 21
- ¹³⁴ SILBER, D. M.: op. cit., p. [12]
- ¹³⁵ Ibidem, p. [13]
- ¹³⁶ SILBER, Daniel Moisés: op. cit.
- ¹³⁷ Número Único. Inauguración del Puerto de Ultramar de Santa Fe - 2 de febrero de 1910.
- ¹³⁸ Número Único. Inauguración del Puerto de Ultramar de Santa Fe - 2 de febrero de 1910.
- ¹³⁹ Idem.
- ¹⁴⁰ Idem
- ¹⁴¹ CECCHINI DE DALLO, Ana Ma.: 1900-1910. EN: EL LITORAL, 20. Nuestro siglo. Santa Fe, 2000. p. 3.
- ¹⁴² GRECO, Carlos: Puerto de Santa Fe, (inédito), op. cit.
- ¹⁴³ RODIL, Marta: Puerto Perdido. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral. Centro de Publicaciones, 1994. p. 172.
- ¹⁴⁴ GRECO, Carlos: op.cit.
- ¹⁴⁵ Guía Oficial de la Provincia de Santa Fe. La Ciudad de Santa Fe y su Puerto de Ultramar, 1933. CITADO POR: GRECO, Carlos: op. cit.
- ¹⁴⁶ Ibidem, p. 936/7
- ¹⁴⁷ MONTENEGRO DE ARÉVALO, Lilitana: 1920-1930. EN: EL LITORAL: 20, nuestro siglo. Santa Fe, 2000. p. 35.
- ¹⁴⁸ Idem, p. 938
- ¹⁴⁹ Id., p. 941
- ¹⁵⁰ GRECO, Carlos: op. cit.





Indice



Presentación	11
Prólogo	13
Dictamen de la Junta Provincial de Estudios Históricos	15
Santa Marta, Colombia, y Santa Fe, Argentina: puertos hermanos	19
Agradecimientos	21
I. NACE UN PUERTO	25
II. EN EL SIGLO XVII	37
III. PUERTO PRECISO, ESCALA OBLIGADA	47
Los jesuitas y el puerto.....	52
IV. NUDO COMERCIAL DEL PLATA.....	59
Redes mercantiles y sociedad	63
La ruta de Candiotti	65
V. CADA BAJADA, UN PUERTO.....	69
S. XIX, primera mitad	69
El puerto y la guerra	69
Astilleros propios en 1848.....	86
VI. PROYECTO DE UN NUEVO PUERTO	89
Vicisitudes portuarias.....	92
Viajeros que llegan por río	93
VII. UNA PUERTA AL MUNDO.....	97
La hora de las exportaciones	98
Particular situación portuaria	101
Una ciudad, dos puertos	105
Razones de un fracaso.....	108
Cae el telón sobre Colastiné	112
Números del comercio	113
VIII. EL PUERTO DEL SIGLO XX	119
Un discurso decisivo.....	125
Días de júbilo.....	133
Obras y servicios.....	140
Modificaciones en el curso de la construcción.....	143
Descripción de las Obras	143
Canal de Acceso.....	143
Travesía del río Santa Fe	147
Canal de Desviación o nuevo puerto.....	148
Puerto propiamente dicho.....	149
Dotación del puerto.....	152
Orden de ejecución de las obras.....	156
Vientos de progreso.....	162
Un hito.....	163
Guerra, repunte y crisis	165
IX. MEDIO SIGLO DE ACTIVIDAD PORTUARIA	170
Oro negro.....	175
Cambios jurisdiccionales	176
En busca del Paraná	185
A. Los Ríos Paraná y Paraguay	197
B. Apéndice	
Hitos del puerto.....	203
Datos censales de Santa Fe la Vieja y Santa Fe de la Vera Cruz	205
Legislación portuaria, 1900 - 2000.....	206
C. Índice de Ilustraciones.....	209
D. Referencias	214
Índice	221





Traducción impresa en portugués/*Tradução portuguesa impressa*:
<http://www.bcsf.com.ar/psf/po/>

Traducción impresa en inglés/*Printed english translation*:
<http://www.bcsf.com.ar/psf/en/>

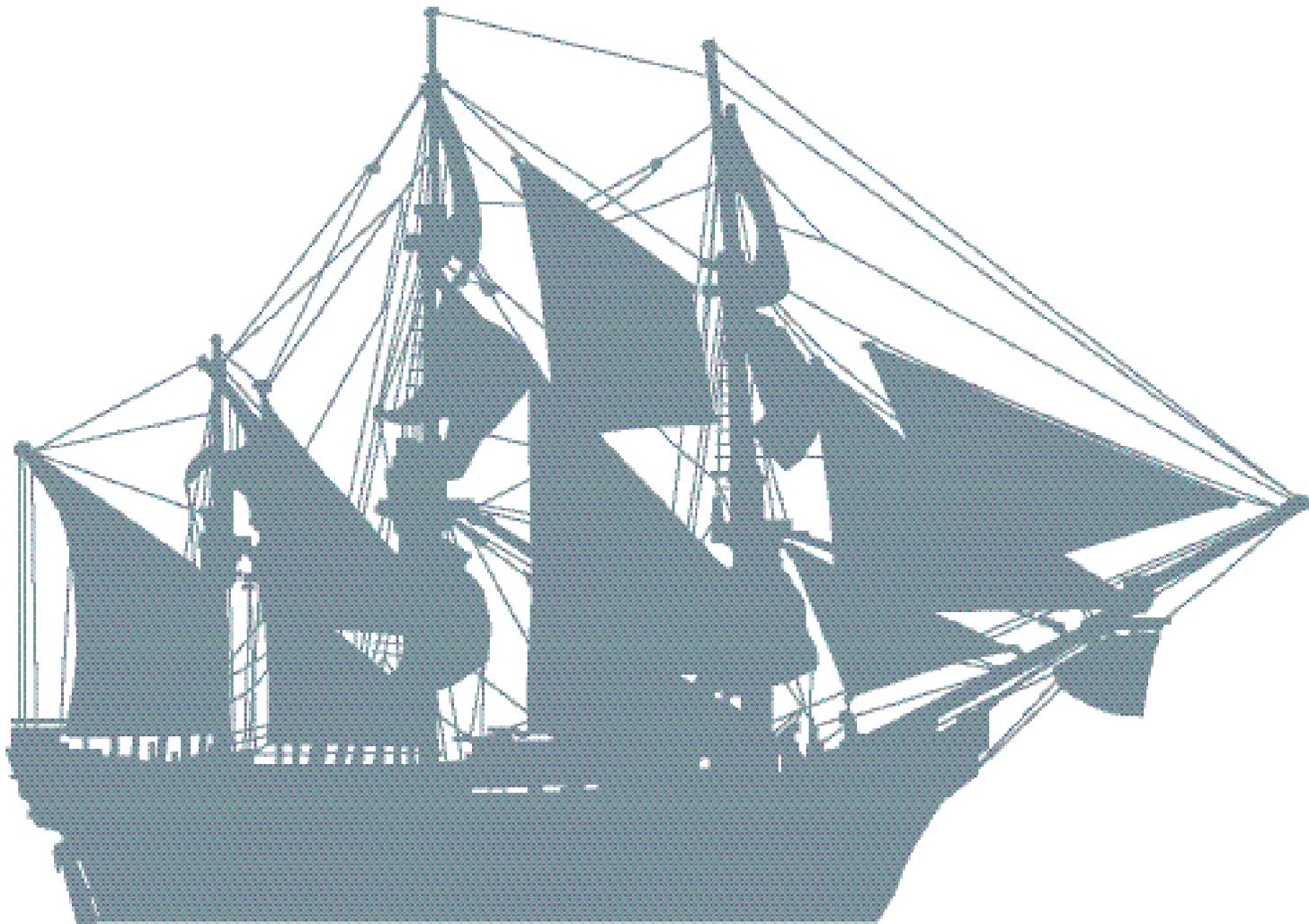
Edición en Internet del Centro de Estudios y Servicios de la Bolsa de Comercio de Santa Fe:
<http://www.bcsf.com.ar/psf/>
En portugués/*Edição na Internet em português*:
<http://www.bcsf.com.ar/psf/po/>
En inglés/*English Internet edition*:
<http://www.bcsf.com.ar/psf/en/>

Edición electrónica descargable en formato Adobe® PDF (Portable Document Format):
<http://www.cinexia.biz/psf/>
En portugués/*Edição eletrônica em português (download formato PDF)*:
<http://www.cinexia.biz/psf/po/>
En inglés/*Downloadable English edition (PDF format)*:
<http://www.cinexia.biz/psf/psf/en/>

Edición electrónica en Compact Disc/*Edição eletrônica em CD/CD electronic edition*:
<http://www.cinexia.biz/cdpsf/>









ARCHIVO GENERAL
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE



DIARIO
EL LITORAL
85 Años



.....
(1573-2003)

Santa Fe,
primera ciudad-puerto
de la Argentina

.....



.....
Archivo General de la Provincia de Santa Fe
Bolsa de Comercio de Santa Fe
Cámara de Diputados - Provincia de Santa Fe
Diarario El Litoral de Santa Fe
Ente Administrador Puerto Santa Fe
.....