

Los puertos de Santa Fe y la obra de José Beleno

POR LUIS PRIAMO

Para Rogelio Priamo, mi hermano mayor

En correspondencia con la importancia económica y social que tuvieron históricamente, los distintos y sucesivos puertos de la capital santafesina fueron siempre un motivo fotográfico importante desde la época de Pedro Tappa, el primer fotógrafo permanente que trabajó en nuestra ciudad¹.

Esta característica del puerto como atracción fotográfica ha sido propia de cualquier ciudad ribereña, fluvial o marítima. No sólo fue tema recurrente para los antiguos fotógrafos de vistas y costumbres, sino para los aficionados en sus excursiones turísticas o cuando salían a documentar su entorno, para los fotógrafos de las empresas y organismos del estado que utilizaban y administraban las instalaciones, o para los reporteros gráficos de periódicos y revistas.

El recorrido iconográfico que propone este libro comienza con imágenes del puerto de cabotaje de la ciudad de Santa Fe y el del Ferrocarril de Santa Fe sobre el río Colastiné, a partir de los años setenta y ochenta del siglo diecinueve, y termina con fotos del puerto de ultramar ya en actividad, hacia mediados del siglo pasado. El núcleo de este cuerpo fotográfico lo constituye la obra de José Beleno, que documenta los prolegómenos y construcción de

la nueva terminal, la llegada del primer ultramarino, el 1° de enero de 1911, y algunos movimientos de carga y pasajeros durante los meses iniciales.

Esta visión panorámica de los puertos santafesinos permitirá al lector de hoy seguir vívidamente uno de los cambios sustanciales que llevaron a la aldea costera de 1860, contemporánea de la colonización agraria que revolucionaría nuestra provincia y el propio país, a tomar el perfil moderno cuyos trazos aún pueden reconocerse en la ciudad actual. En tal sentido, significa una aproximación sensible y única al pasado común de los santafesinos.

Los fotógrafos pioneros tenían por costumbre, cuando instalaban sus estudios de retratos en una ciudad, registrar los sitios relevantes de la misma como promoción del negocio y gesto cortés hacia sus conciudadanos y futuros clientes. Pedro Tappa, primero, y Augusto Lutsch, después, los dos fotógrafos santafesinos más importantes del siglo diecinueve, no fueron una excepción, de modo que el puerto de cabotaje de ese entonces estuvo entre

¹ Tres fueron los puertos a los que alude el plural que utilizamos: el primero fue el antiguo puerto de cabotaje sobre el río Santa Fe, que bordeaba la ciudad por el este y el sur, activo hasta 1905. El segundo fue el puerto del Ferrocarril de Santa Fe sobre el río Colastiné, que comenzó

a funcionar hacia 1886 y languideció después de 1910 con la habilitación del nuevo puerto de ultramar, hasta quedar inactivo a fines de la década de 1920. El tercero fue el puerto de dos diques construido entre 1905 y 1910 que llega hasta el presente, aunque ahora prácticamente desactivado.

los motivos de sus fotografías de vistas urbanas. De la producción de Tappa, se ha conservado relativamente poco, no así de la de Lutsch, aunque también sus fotos del puerto que aún sobreviven son escasas.

En 1885, la empresa John Meiggs & Sons concluyó la construcción de la estación terminal y el primer tramo del Ferrocarril a las Colonias, que llegaba hasta Rafaela. Para esa ocasión, fue contratado el fotógrafo porteño Samuel Boote, que documentó las instalaciones. Entre las fotos de Boote que aún se conservan, hay algunas que muestran el flamante muelle ferroviario sobre el río Santa Fe, que fue parte de las obras y el más importante embarcadero que tuvo nuestro antiguo puerto de cabotaje.

La evidente insuficiencia de este puerto para despachar a Europa la creciente y abundante producción maderera y cerealera del centro y norte provincial, decidió la inmediata instalación de una terminal de ultramarinos sobre el río Colastiné, de calado natural profundo y salida inmediata al Paraná, que entró en actividad en 1886. Para llegar hasta allí, atravesando las islas del delta entre Santa Fe y Paraná, el único medio fue el viaducto del Ferrocarril a las Colonias –que poco después pasó a manos del Ferrocarril de Santa Fe, de capitales franceses–, cuyos rieles llegaban al embarcadero de Colastiné y seguían luego hasta San José del Rincón.

En el Museo Regional Ferroviario de Santa Fe, se guardan negativos de vidrio que documentan el puerto de Colastiné y el muelle ferroviario del puerto de Santa Fe, que datan de finales del siglo XIX, principios del XX. Los más antiguos fueron realizados por fotógrafos no identificados contratados por la empresa ferroviaria, que alrededor de 1905 creó su propio departamento fotográfico, a cargo de José Femminini. Otras imágenes muy importantes de la actividad portuaria y del pueblo de Colastiné registradas a principios del siglo pasado, pertenecen a un aficionado, Bartolomé Corradi, hijo de un práctico y empresario del puerto, que había nacido y crecido en el mismo poblado.

Poco antes de 1890, un joven de Esperanza, Ernesto H. Schlie, inició un proyecto fotográfico de gran aliento y trascendencia: documentar las ciudades, pueblos y colonias de la provincia de Santa Fe, poniendo especial énfasis en los signos del progreso y modernización regional. Entre sus fotos de la ciudad capital que se conservan, hay varias del puerto de cabotaje. Asimismo, desde los últimos años del siglo XIX hasta el inicio de la construcción de la nueva terminal de ultramarinos en 1906, otros aficionados registraron el puerto santafesino y la gran inundación de 1905 que cubrió la ciudad. Las fotos recuperadas pertenecen a Juan M.

Part, Emilio Soriano, Emilio Digier y José Beleno. De todos ellos, el último fue el más importante, ya que además se propuso documentar sistemáticamente los avances de la obra de construcción del nuevo puerto, que concluyeron en 1910.

En el Museo Histórico Provincial de Santa Fe, se preservan hojas sueltas de un álbum fotográfico que data, aproximadamente, de 1890. La mayor parte de las fotos pertenece a la ciudad de Santa Fe y se desconoce el nombre del fotógrafo que las hizo, aunque hay fundadas sospechas de que sería Augusto Lutsch, el mayor profesional de la ciudad por esos años y el único con importantes antecedentes como autor de vistas y costumbres fotográficas de la región. Entre las imágenes que se conservan, hay varias del puerto de cabotaje santafesino de excelente calidad.

Por último, el archivo fotográfico del Distrito Paraná de la Dirección de Construcciones Portuarias y Vías Navegables –originalmente Dirección General de Obras Hidráulicas del Ministerio de Obras Públicas de la Nación– guarda nueve placas de la construcción del puerto de Santa Fe, tomadas entre 1908 y 1910. De hecho, las placas más antiguas del archivo corresponden a 1908, por lo tanto es posible inferir que recién a partir de esa fecha la Delegación haya habilitado el departamento de fotografía y enviado operadores a documentar la construcción del nuevo puerto. El archivo también atesora fotos de ampliaciones del puerto santafesino, dragado de los canales de acceso y derivación y otras actividades.

No exageramos al afirmar que la posibilidad de este libro fue consecuencia de la recuperación del archivo de José Beleno, farmacéutico y académico santafesino que se dedicó a la fotografía amateur desde 1900 hasta poco después de 1910 aproximadamente. La obra de Beleno que se conserva consiste en poco menos de trescientos negativos de vidrio de diversos tamaños, dedicados en su mayor parte a temas urbanos santafesinos, además de las previsibles fotografías de familia –algunas de las cuales son de una originalidad singular–. El motivo más importante que desarrolló Beleno y al que dedicó más de ciento veinte placas, fue la construcción del puerto de ultramar de Santa Fe, una obra de dimensiones gigantescas para el lugar y la época y de trascendencia económica, política y social equivalentes. Consciente de ello y motivado por el afecto a su ciudad, Beleno emprendió el registro sistemático del desarrollo del proyecto, desde la colocación de la piedra fundamental y los primeros trabajos de relleno del río Santa Fe, hasta la llegada del primer ultramarino y el tráfico posterior. Fue una em-

presa amateur extraordinaria y única en la fotografía argentina del pasado conocida².

José Beleno nació en Buenos Aires y se trasladó con su familia a la ciudad de Santa Fe siendo un niño. Junto con su hermano Juan Pablo —que llegaría a ser presidente del Consejo de Educación de la provincia— cursó estudios en el colegio Inmaculada, de los jesuitas, donde se recibió de bachiller en 1892. Cuatro años después obtuvo el título de farmacéutico en la Universidad de Buenos Aires y regresó a Santa Fe. A principios del siglo pasado le compró a José Vicente Parpal la antigua Botica del Carmen, de La Rioja 172, que tiempo después trasladó a calle San Martín entre La Rioja y Tucumán y finalmente vendió en 1911; durante ese período se dedicó a la fotografía amateur. Beleno fue uno de los fundadores de la Facultad de Farmacia de la Universidad Provincial de Santa Fe, de la que fuera decano hacia 1917 y donde tuvo a su cargo la cátedra de Farmacognocia. En 1919, cuando la universidad provincial se convirtió en la Universidad Nacional del Litoral, Beleno continuó a cargo de la misma cátedra en la Facultad de Farmacia de Rosario hasta su jubilación. Estaba casado con Herminia Valenti, con quien no tuvo hijos. Murió en Santa Fe el 17 de julio de 1940³.

En la historia de la fotografía argentina, los ejemplos de aficionados como Beleno no fueron excepcionales. En la propia ciudad de Santa Fe, varios años antes que él, José de Iriondo inauguraba una poco nutrida pero importante tradición amateur con excelentes fotografías urbanas y rurales, tomadas éstas en la estancia

familiar San Simón. Iriondo era socio de la Sociedad Fotográfica Argentina de Aficionados, creada en Buenos Aires en 1889, el primer club fotográfico del país, cuyos integrantes habían establecido un modelo de amateurismo que combinaba las aspiraciones artísticas compositivas con el documentalismo de “vistas nacionales”, como llamaban a las fotografías que reunían temas de progreso y tradición. Asimismo y por la misma época, es decir hacia la última década del siglo XIX, en Rosario estaban activos los hermanos Santiago y Vicente Pusso y Emilio Soriano, que conformaron un grupo de producción fotográfica abundante y perdurable, al que debemos extraordinarias imágenes no sólo de Rosario, sino de la provincia y del resto del país.

El perfil que caracterizaba nuestro primer fotógrafo aficionado de principios de siglo XX era su pertenencia a una clase acomodada —la fotografía era un hobby relativamente costoso—, una fuerte adhesión a las ideas liberales de progreso y un espíritu cultivado. Al respecto, cierta vez le escuché decir a nuestro gran fotógrafo Horacio Coppola que los antiguos amateurs, entre ellos su maestro y hermano mayor, Armando, “eran todos maestros. Por una sencilla razón, concluía: eran cultos”. Este concepto de cultura personal solía alcanzar el gusto e incluso la práctica de manifestaciones artísticas —Beleno tocaba el violín, según los recuerdos del Dr. Occhi— y, asimismo, el interés por el desarrollo social y material de su tiempo, que con frecuencia se tradujo en compromiso y participación societaria o política efectiva. Una prueba de estas inquietudes está en el hecho de que muy frecuentemente la cantidad de fotos familiares que se encuentran en los archivos de nuestros antiguos amateurs son menores —e incluso ampliamente menores, como en el caso de Beleno— que las dedi-

² Una parte de este archivo se conserva en manos de Marili Regazzoni, sobrina nieta del fotógrafo; la otra pertenece a Pedro Cánaves, arquitecto santafesino. Hacia 1980 la casa de la familia Valenti, donde habían vivido el fotógrafo y su esposa, se desocupó para su venta. Los familiares de la señora Regazzoni encontraron sólo una parte del archivo de Beleno cuando empezaron a desocupar la casa —alrededor de ciento veinte negativos—. Un conflicto posterior entre la empresa inmobiliaria y los descendientes impidió que éstos pudiesen desocupar íntegramente el inmueble. Cuando el mismo fue vaciado por la empresa apareció en la puerta de calle, como descarte, el resto del archivo, unas veinte cajas con alrededor de ciento sesenta negativos. Quiso el azar —o las musas de la fotografía, si lo prefieren— que el arquitecto Cánaves y un amigo, también arquitecto, pasaran frente a la casa poco antes que los recolectores de basura. Cuando vieron las cajitas azules se dieron cuenta que contenían negativos fotográficos

antiguos y las abrieron para curiosear las imágenes. La profesión les había dado bastante familiaridad con fotografías de la antigua Santa Fe, lo cual les permitió identificar a trasluz algunas vistas de aquella ciudad. Enseguida decidieron oficiarse de “recolectores culturales” y se llevaron todo el material. Pedro Cánaves, consciente de su valor patrimonial, se propuso conservarlo y los tiene hasta hoy.

³ La mayor parte de la información que tenemos sobre Beleno proviene de una entrevista que tuvimos poco después de conocer el archivo recuperado por Pedro Cánaves, con el doctor Antonio M. Occhi, sobrino del fotógrafo y abuelo de la señora Marili Regazzoni. Occhi recordaba muy bien la actividad amateur de su tío, al que solía acompañar en sus excursiones fotográficas por la ciudad.

cadadas a temas urbanos o rurales del entorno social de los autores. Esta preferencia sugiere fuertemente que el mayor estímulo para aprender y practicar el “arte fotográfico” en los pioneros aficionados, fue el de documentar las manifestaciones del progreso material de las ciudades donde vivían –reflejo del crecimiento modernizador de la República– y las tradiciones pastoriles criollas –especialmente en el caso de estancieros como Iriondo–. Las fotos de José Beleno son, en este sentido, paradigmáticas.

A diferencia de otros aficionados santafesinos, no se sabe que Beleno haya participado de algún grupo, asociación o comunidad fotográfica como la Sociedad Fotográfica Argentina de Aficionados: “Creo que no tenía amistad con otros fotógrafos de aquí -nos dijo el doctor Occhi-. No recuerdo, pero creo que no, porque era un hombre un poco introvertido. Tenía un carácter bastante reservado”. La familiaridad con el trabajo de laboratorio, drogas y productos químicos propios de su profesión, seguramente lo eximieron de procurarse mentores para aprender las técnicas fotográficas, por lo demás ampliamente difundidas en libros de divulgación: “Él se bastaba todo a sí mismo. Tenía su laboratorio en la casa. Preparaba los reactivos y todo eso. La casa tenía un jardín grande y, en una de las piezas del costado, él tenía su laboratorio. En esa época, todavía no usaban luz eléctrica, sino que tenía la puerta con un vidrio grande, rojo, un vidrio esmerilado que usaba para procesar sus fotografías, que no se velaran”. La privacidad de su hobby hizo que su nombre nunca apareciera vinculado con el quehacer fotográfico en revistas, diarios o libros de la época, de modo que tanto su práctica amateur como su obra adquirieron visibilidad recién ochenta años después de realizadas.

Las primeras imágenes de su archivo fechadas con certeza pertenecen a la inauguración del monumento al general San Martín, en 1902, en la plaza que lleva su nombre. Las últimas son del puerto de ultramar ya en actividad, hacia 1911 o un poco después. Estos datos confirman los recuerdos del doctor Occhi: “Él debe haber sacado fotos con alguna intensidad desde el año 1905, o un poco antes, hasta el 12, más o menos. No sé por qué dejó. Yo era muy chico entonces. Después, cuando fui un poco más grande, que ya tengo recuerdos, él ya había dejado un poco todo esto.

* Todas las citas que siguen pertenecen a los recuerdos del doctor Occhi.

Se dedicó más bien a la cátedra. Viajaba a Rosario todas las semanas para la cátedra de Farmacognocia, en la Facultad de Rosario, hasta que se jubiló”.

La obra de Beleno conocida tiene varias series más o menos breves dedicadas a la ciudad y sus cambios, además del gran reportaje sobre la construcción del puerto: el primer tendido de cloacas de la ciudad, la demolición de la antigua iglesia de la Virgen de Guadalupe y la construcción de la actual basílica; las obras del primer parque Oroño al final del bulevar Gálvez; la inauguración del monumento al general San Martín; el paseo de la Lagunita y el tanque de Aguas Corrientes junto al colegio Jobson, en el futuro barrio Candiotti. Otras fotografías de tema urbano documentan concentraciones políticas o religiosas de identificación y datación imprecisas; las fiestas del Centenario; algunas tomas de la inundación de 1905 (el doctor Occhi recordaba una cantidad importante, evidentemente extraviadas) unas pocas vistas generales de la ciudad y otras tomas sin referencias cuya identificación está pendiente de investigaciones puntuales.

A poco de ser examinada, la serie sobre la construcción del puerto muestra un seguimiento de obra inequívoco, desde las primeras imágenes del antiguo embarcadero de cabotaje y la colocación de la piedra fundamental, el 9 de octubre de 1904, hasta la llegada del ultramarino Ministro Beernaert -que inauguró de hecho el nuevo puerto el 1° de enero de 1911-, y otras fotos de los muelles y diques ya en actividad⁵. Para valorar el empeño de Beleno debemos tener en cuenta que el arco que va de las primeras fotografías hasta las últimas tuvo una duración de más de cinco años. Esto significa que nuestro fotógrafo fue escalonando sus visitas a la obra, tratando de transmitir el avance de la misma con una constancia paciente y atenta cuyo premio no sería más que la satisfacción del documento concluido. Al respecto no tenemos evidencias que Beleno haya editado alguna de sus fotos, menos aún que intentara algo similar con la serie, de modo que debemos concluir que su proyecto no tenía, en principio al menos, otro fin que rendir un homenaje personal y privado a la moderni-

⁵ En su archivo se conserva un negativo de reproducción de una foto del banquete oficial ofrecido para la colocación de la piedra fundamental, atribuida a Augusto Lutsch, fotógrafo oficial del evento (ver página XX). Beleno, que evidentemente no pudo registrar por sí mismo el acontecimiento, debió recurrir a la reproducción para no dejarlo fuera de su reportaje.

zación de su ciudad. “Yo no tengo ninguna noticia de que la Dirección de Puertos le haya encargado el trabajo de fotografiar la construcción del puerto a mi tío. No creo eso. Si esas fotos están en un álbum de la Dirección de Puertos puede ser que él se las haya dado, en fin, pero él hizo todo eso por un impulso de aficionado”, señaló Occhi.

Los negativos de Beleno son de tres formatos: de 13 x 18 cm, de 9 x 12 cm y los estereoscópicos, éstos con una medida de 9 x 10,5 cm por cada imagen. El primero corresponde a una cámara de caja grande para usar solamente con trípode, los otros corresponden a cámaras más pequeñas y versátiles, que solían elegirse justamente para usar sin trípode. La mayoría los negativos de la serie del puerto fue tomada con las dos cámaras pequeñas, algo razonable tratándose de un trabajo de reportaje, donde el fotógrafo tenía muy pocas posibilidades de controlar las situaciones y personas que registraba -las fotos donde Beleno pudo pedir a los obreros que abandonen su trabajo por un momento para posar mirando a la cámara, son minoría dentro del conjunto-. Solamente algunas tomas con el puerto ya en actividad, consistentes en vistas panorámicas amplias, fueron realizadas en el formato de 13 x 18 cm.

La calidad iconográfica de la obra de Beleno es excelente. Sus encuadres, con pocas excepciones, son precisos y de buena –y a veces magnífica– solución compositiva. Tiene siempre claro el motivo de cada foto y lo recorta con precisión. En un par de ocasiones, hizo dos tomas de un mismo motivo, evidentemente disconforme con el primer intento, lo que sugiere el rigor con que trabajó. Al contrario del dispendio con que fotografiamos hoy en día con las cámaras de soporte digital, el trabajo de los fotógrafos antiguos con sus cámaras de placas debía ser medido y preciso. Así fue el de Beleno, al que ciento veinte placas le fueron suficientes para documentar con pertinencia y belleza una obra extensa y monumental. Por lo demás, si tenemos en cuenta que este trabajo fue la primera y única experiencia de fotorreportaje que tuvo nuestro fotógrafo, su obra cobra un valor autoral suplementario.

Lo único que debemos lamentar en su legado es la ausencia de información técnica sobre el contenido preciso de cada foto, de modo que en muchas de ellas el trabajo concreto que se está efectuando, o el lugar donde sucede dentro del gran espacio de la construcción, o el tramo de la misma al que corresponde quedan a oscuras. Empero, algunas pocas copias de contacto de fotos estereoscópicas pegadas sobre cartones y referenciadas al dorso con letra muy cuidada que se conservan en la Colección Regazzo-

ni, sugieren que Beleno podría haber realizado un trabajo similar con el resto de las placas; una tarea quizá eliminada –ahora sí de un modo irreparable- por la misma desidia que arrojó a la basura las cajas de negativos recogidas por Pedro Cánaves⁶.

La serie fotográfica de Beleno sobre el nuevo puerto de Santa Fe es la única conocida que abarca la totalidad del proceso de construcción. Otros fotógrafos se ocuparon del tema, pero sus registros son más escasos y toman sólo algunos momentos de dicho proceso. Esos fotógrafos pertenecían al Ferrocarril de Santa Fe y a la Dirección Nacional de Vías Navegables, Distrito Paraná. En el archivo del Ferrocarril de Santa Fe, queda una sola placa (en realidad un fragmento) que documenta el puerto casi concluido. Es seguro que los fotógrafos ferroviarios tomaron más de una foto de la obra, y posiblemente hicieran un seguimiento de la construcción, del mismo modo que lo hacían con los trabajos de su propia empresa. De hecho, el nuevo puerto implicaba grandes cambios para el Ferrocarril de Santa Fe -que tenía su propio puerto de ultramar en Colastiné- de modo que su habilitación era de interés inmediato y relevante para los accionistas de la empresa, lo que autorizaba un seguimiento fotográfico regular. Desgraciadamente, alrededor de la mitad de las placas del archivo se arruinó durante una gran inundación en los años sesenta del siglo pasado, y es posible que allí desaparecieran las que documentaban la construcción del puerto.

Como cierre del relato fotográfico propuesto en este libro se muestran imágenes del nuevo puerto en actividad, inmediatamente después de su inauguración y hasta 1950, período en que culmina la ampliación de las instalaciones y donde transcurre su época de mayor movimiento. Desde entonces, la actividad comenzó a declinar con intermitencias y vaivenes, característica que mantuvo hasta principios de la década de 1980, cuando la caída se hizo constante y definitiva.

⁶ De hecho tenemos constancia que incluso en el conjunto de negativos recuperados de Beleno faltan placas de su obra sobre el puerto, ya que varias de las copias de contacto mencionadas no tienen su negativo correspondiente en ninguno de los dos archivos, ni el de Regazzoni ni el de Cánaves. Una de esas copias sin negativo es el plano general del sur de la ciudad que está en la página 38 de este libro, la otra es la vista del público asistente a la colocación de la piedra fundamental que está en la página 55.

Los puertos y la obra pública más importante de la ciudad

POR JAVIER FEDELE
CONICET/UNL

El puerto es una pieza clave en la historia de la ciudad de Santa Fe. Desde sus comienzos, la capital santafesina siempre estuvo vinculada con la cuestión portuaria, siendo la misma la fuente de esplendor como de frustración en diferentes momentos. Y es a partir de sus distintos puertos que se puede ahondar sobre las características de su sociedad, de sus espacios, de su manera de definir su condición en el mundo.

La necesidad de abrir sus puertas a un comercio fluvial y marítimo, el debate sobre qué puerto, las condiciones de su construcción y el devenir en el tiempo de lo realizado son núcleos de la experiencia por los que Santa Fe atravesó alrededor de esta cuestión. Concretar un esfuerzo de esta envergadura expresó su apuesta más fuerte de obra pública, representativa de un proyecto económico, y que aún hoy sigue debatiéndose como parte de las discusiones sobre su futuro, ya que además de ser historia permanece como aspiración actualizada en el presente.

El puerto de ultramar comenzado a construir en 1904 e inaugurado en 1911 es la obra pública y de ingeniería más importante de la ciudad realizada hasta el momento. Su impacto fue de gran magnitud física, social y económica, ya que, además de reconfigurar una porción importante de la estructura urbana, implicó la constitución de agentes productivos, emergencia de figuras y grupos sociales, movimientos de mercancías, en definitiva, reconfiguró la escena de la ciudad en una escala inédita, y con ello tensionó la sociedad hacia un futuro visualizado como promisorio por aquel entonces.

El año 1911 marcó una condensación importante de la historia, y también un antes y un después. Un antes, caracterizado en la lucha por alcanzar el objetivo de la nueva infraestructura -mientras tanto la actividad portuaria se llevaba a cabo en difíciles condiciones y frágiles instalaciones-, padeciendo ingratamente la necesidad de un mejor puerto para potenciar la producción. Y un después, donde las instalaciones construidas tienen un devenir de importante actividad pero también de incertidumbre y, principalmente, tal como la dinámica moderna lo dictaba, una continua exigencia de renovarse que no siempre pudo concretarse en Santa Fe.

En el proceso de dotar de un puerto a una ciudad, están contenidos no sólo los avances del progreso técnico sino también la movilización de fuerzas sociales, la expresión de intereses económicos, la formalización de proyectos políticos y el inmenso esfuerzo humano del trabajo. Un complejo entramado que define al puerto como una construcción material y social simultáneamente.

NECESIDAD: LOS PRECARIOS INICIOS

En una primera etapa y hasta los inicios del siglo XIX -período colonial-, las funciones portuarias se llevaban a cabo principalmente en la ribera comprendida aproximadamente entre las calles Uruguay y Gral. López -según denominación actual-. Allí, en las bajadas de las calles al río, y en precarias condiciones, se hacían las tareas con las embarcaciones.

Simultáneamente, se iba a ir perfilando otro sector con actividad portuaria hacia el norte, alejado de la ciudad consolidada, en las intersecciones de las calles Rivadavia y La Rioja –también según denominación actual, dado que ni siquiera estaban trazadas–. Ya en 1811, el plano de Giannini y Bentallol¹ ubicará como puerto a este último sector. El riacho Santa Fe, que pasaba frente a la ciudad y por donde se accedía desde el cauce profundo del río Paraná, hacía un giro en este paraje. Su condición de ingreso más cercano al río principal y la disponibilidad de lugar abierto –características percibidas por las instituciones militares que instalaron un batería de defensa en el sitio– le otorgaban ventajas con respecto a la zona anterior para las tareas de puerto.

Fue así que se planteó una competencia entre ambos sitios. El área fundacional y sus alrededores frente a un sector incipiente y de nuevo desarrollo hacia el norte serán los dos núcleos que tendrán zonas de embarcaderos. Pero el paulatino crecimiento de la ciudad se irá manifestando en un crecimiento hacia el norte, justamente al ritmo de una mayor dinámica de actividades en la ribera, aun antes de la organización constitucional de 1853. Luego de esa fecha, esto será indiscutible y los atracaderos en el sur irán perdiendo funcionalidad.

Así quedó elocuentemente manifestado en un documento que redactaron unos 150 vecinos del barrio sur en 1856² al que adhirieron con su firma el jefe de policía y los sacerdotes. Reconociendo que la zona norte estaba concentrando toda la actividad comercial de la ciudad a causa de los barcos que llegan a ese sector, piden que se declare como punto de descarga la bajada Núñez (calle Amenábar). La justificación de la solicitud era doble, por un lado que la nueva población inmigrante y trabajadora no iba a estar “bajo la más inmediata observancia de las autoridades” y de esa manera se hacía “muy dificultosa la práctica de sus deberes religiosos”. Y por otro lado, con el puerto en el sur “tomarán valor los terrenos y edificios de esa zona y la población y la riqueza pública se aumentará considerablemente”. Era una doble preocupación, moral y material, donde quedan enlazadas con la cuestión

portuaria tanto las formas de vida como la dinámica de la valoración urbana de los terrenos.

En 1831, se había levantado una muralla en la margen del río frente a la rampa del puerto en el tramo comprendido por las calles Mendoza y Primera Junta, aproximadamente, con el objetivo de “contener la inundación”³. Se consolidó un sector que con el tiempo albergaría una plaza y un edificio que alojaba la capitanía del puerto, justo enfrente de los embarcaderos sobre la muralla, según el plano de Niklison⁴. La plaza en dicho plano aparece referenciada como “Alameda”, tal como se llamaba al paseo a lo largo de la ribera hacia el sur de la plaza hasta calle Juan de Garay. Paseo de límites imprecisos como de cambiante denominación, dado que hacia 1819 la zona ya se reconocía como “Paseo de la Alameda”, pero posteriormente se lo llamó “Paseo de las ondinás” por su proximidad al puerto, y luego directamente como “Paseo del Puerto” aunque ya desplazado hacia el norte llegando hasta calle La Rioja, sitio que en 1892 se reformará adquiriendo una fisonomía más arreglada y conmemorativa tomando el nombre de “Plaza Colón”. Estos espacios hicieron de fuelle entre la ciudad y el río, y su consolidación formaba parte de los infructuosos intentos de acondicionamiento de la ribera para la actividad portuaria, que se fue extendiendo hacia la parte norte.

Distintas leyes económicas, como las de protección aduanera de 1847 y las posteriores de 1853/4 que liberaron la navegabilidad del río y regularon el comercio en toda la provincia, marcaron un ciclo de activación del puerto pero también iban a mostrar los límites de las instalaciones. Sucesivos trabajos se irán haciendo con la finalidad de fortalecer la costa y adaptarla para los usos portuarios⁵.

No obstante, la precariedad y lo provisorio eran las características dominantes de los dispositivos para la atención de las embarcaciones y las cargas. La lejanía del cauce profundo del río Paraná, al que se accedía por el mencionado riacho Santa Fe, que era

¹ Plano de la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz. Realizado por Giannini y Bentallol. 1811. Reproducido en AA.VV. *Santa Fe, primera ciudad puerto de la Argentina*. Archivo General de la Provincia, Bolsa de Comercio de Santa Fe. 2003. p.72-73.

² ARCHIVO GENERAL DE LA PROVINCIA. Sección de Gobierno. T. 15, L16. 1856.

³ ARCHIVO GENERAL DE LA PROVINCIA. Sección de Gobierno. T. 2, f. 20. Nota del 27 de septiembre de 1831.

⁴ Plano de Niklison de 1855, donde aparece la nueva nomenclatura urbana. También reproducido en AA.VV. Santa Fe, primera ciudad puerto de la Argentina. Archivo General de la Provincia, Bolsa de Comercio de Santa Fe. 2003. p.91.

⁵ Una crónica detallada de los mismos, como también datos técnicos del posterior Puerto de Ultramar, puede verse en FEDELE, Javier. Puerto de Santa Fe: paisajes de una continua construcción. Santa Fe, Ediciones UNL. 2011. pp.16-22.

un pequeño afluente de escaso calado, provocaba inconvenientes para la llegada de las embarcaciones, que no podían ser de gran tamaño a riesgo de encallar. Por otra parte, una vez en puerto, la condición llana de la ribera, con la ausencia de barrancas, hacía dificultosas las operaciones de embarque y desembarque de carga. A ello se deben sumar los riesgos de anegamientos periódicos de las tierras e instalaciones de la ribera, también debido a su baja altura. Todas estas irregulares condiciones en que funcionaban estos embarcaderos conformaban en la ciudad una zona insegura no sólo en cuanto se exponía al avance de las aguas, sino porque conllevaban el peligro de agrietamientos y/o derrumbes de porciones de suelo y su edificado.

En 1892, una inspección del Departamento de Obras Públicas de la Nación evaluó el derrumbe de una parte de la barranca. En el informe, registró que el desplome producido ponía en riesgo la estabilidad del área, ya que allí era “donde podría llegar a eliminar la calle de ribera y poner en peligro de destrucción los edificios existentes sobre la misma”⁵. El diagnóstico fue el mismo que se venía repitiendo: el agua primero chocaba en el codo que hacía el río frente a la ciudad, comprometiendo la estabilidad de la zona entre las calles La Rioja y Primera Junta ya que las corrientes corroían la parte baja de la misma. De todas maneras, una parte de este tramo tenía una defensa que atemperaba el efecto con una empalizada y escolla al pie. Pero más al sur de la calle Mendoza, aunque el agua chocaba oblicuamente y el impacto era menor, no había defensa y por ello se produjo un desmoronamiento con el peligro para la calle de borde y su edificación.

Estas precarias condiciones en las que se desenvolvían las actividades dejaban al descubierto la necesidad de una solución de otra escala. La instalación del ferrocarril en 1885 iba a pulsar aun más la situación, acelerando la carencia de un puerto a la altura de las modernas condiciones de producción, y en consonancia con la magnitud de cargas que las políticas de colonización agrícola, inmigración y comercio exterior iban a generar.

Los movimientos en esta dirección comienzan a registrarse. El gobernador José Gálvez en 1888 comisionó por primera vez la realización de estudios para la construcción por parte de la pro-

vincia de un puerto en la misma ciudad de Santa Fe⁷. Habiendo sido mentor e impulsor del sistema ferroviario provincial y del puerto de Colastiné desde el Ministerio de Obras Públicas de la administración Zavalla-Pujato, Gálvez de esta manera pretendía dar una solución a la cuestión portuaria consciente de las limitaciones imperantes. A partir de entonces comenzará una etapa de intentos por construir un gran puerto con los paradigmas modernos de la infraestructura. Período con inconvenientes que llevará dos décadas superarlos y no sin intensos debates en ese recorrido.

DEBATE: QUÉ PUERTO Y EN QUÉ LUGAR

Ante la necesidad de embarcar la producción, en 1886 es inaugurado un ramal ferroviario a Colastiné donde se localizaron unos muelles⁸. Las obras estuvieron a cargo de la inglesa Compañía J.C. Meiggs y Son, siendo este ramal parte del Ferrocarril Provincial que conectaba a las colonias del centro provincial con la capital santafesina. Con una longitud de 12,5 km, este tramo ferroviario unía la estación terminal de Santa Fe con muelles de embarque ubicados sobre el río Colastiné. De esta manera, se buscaba una complementación al precario puerto de Santa Fe que para entonces contaba además con un muelle de la Compañía de Ferrocarril, pero que se tornaba inoperativo en épocas de bajante del río debido a su escaso calado. Este problema no lo tenía Colastiné, ya que su calado natural era mayor, pero en época de crecienta, era cuando se tornaba inoperativo al quedar cubiertas por el agua las vías del ferrocarril que lo conectaba.

A partir de esta situación, donde ninguna de las dos localizaciones aseguraba un pleno rendimiento en todo el año para la actividad portuaria, se va a plantear un arduo debate sobre dónde construir un nuevo puerto moderno de ultramar. Este debate fue uno de los más importantes en la ciudad, constituyéndose en el episodio más relevante en el cual quedaron expresadas las disputas entre el capital extranjero y fuerzas económicas locales.

Desde 1889, los antiguos Ferrocarriles Provinciales se encontraban bajo la concesión de la Compañía Francesa de Ferroca-

⁵ DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA NACIÓN, Memoria 1889-1891. “Obras de defensa en Santa Fe”. (Informe de inspección fechado el 29 de julio de 1892). Buenos Aires, 1893, p. 94.

⁷ TORRES LÓPEZ, Ciro. *El Puerto de Santa Fe*. Rosario. Talleres Gráficos Fenner. 1951. p.352.

⁸ MÜLLER, Luis; MACOR, Darío; y otros: *El ferrocarril francés. Arquitectura y organización del territorio*. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 2001.

riles. Esta concesión también incluía la administración de los muelles en Colastiné, a lo que se agregaba la explotación de un muelle en Santa Fe, en la zona de las calles Belgrano y La Rioja. Luego, en 1900, y por sucesivos arreglos con el gobierno provincial, quedarán en su propiedad⁹.

En tanto, un movimiento cívico nucleado por industriales y comerciantes locales aglutinó intereses alrededor de la concreción de un nuevo puerto. Haciendo foco en los perjuicios por la dilación de la obra, intentó instalar el tema del puerto en la sociedad y transformarlo en objeto de aspiración social en una estrategia de forzar la resolución política del mismo.

En 1894, los miembros de este grupo dirigen una carta al presidente de la Nación, Luis Sáenz Peña, apoyando un anteproyecto de puerto de Schnoor y Erhart en la ciudad de Santa Fe¹⁰. “Los comerciantes, industriales y propietarios que suscriben [...] se presentan a V.E. pidiendo quiera a su vez preocuparse de la necesidad imperiosa de puerto que tenemos los habitantes de esta rica provincia”; y fundamentan su solicitud en que en el actual puerto de Colastiné, casi único puerto de uso concreto para Santa Fe, aun en su discontinuidad, sólo se embarca el 20% de la producción agrícola de los departamentos del centro y oeste, por lo que el productor debe pagar mayores fletes a ferrocarriles para llevar el 80% restante a su embarque en Rosario. Por otra parte, plantean los inconvenientes para el desarrollo de un comercio mayorista, ya que a las “mercancías, comestibles, máquinas e instrumentos, es necesario traerlas por ferrocarril desde Buenos Aires y Rosario, con un recargo que grava la producción, debido a que no pueden entrar aquí buques para su descarga”. Finalmente, hacen mención a la destrucción de partes de la ciudad por efecto de las aguas “siendo inútiles las sumas que se gastan en obras de defensa”.

Si bien el gobierno nacional no apoyó directamente ese proyecto particular, sí dio pasos necesarios en conjunción con su par provincial para la concreción del puerto. Pero a medida que se profundizaron los estudios quedó en evidencia la insuficiencia de fondos, producto también de la persistencia de la crisis de 1890, por lo que las alternativas no lograban concretarse.

En 1901, surgen dos nuevos proyectos para la alternativa de Co-

lastiné¹¹. Uno pertenece a los ingenieros Corthell y Lange y fue presentado al Ministerio de Obras Públicas de la Nación. Corthell era responsable del proyecto de ampliación del puerto de Buenos Aires y estaba considerado como uno de los más destacados especialistas ingleses en la temática. En su propuesta, se oponía a la construcción de un puerto en Santa Fe y privilegiaba la instalación de muelles en Colastiné, complementados con la ampliación de las actuales redes ferroviarias.

El otro, de la Compañía Francesa de Ferrocarriles,¹² planteaba obras tanto en Santa Fe como en Colastiné financiadas juntamente con la provincia; obtenía por ello una concesión para su explotación por 55 años y, además, la exclusividad sobre toda la zona aledaña a la ciudad de Santa Fe. La compañía, de concretarse este proyecto, monopolizaría el sistema ferropuertoario. La iniciativa, luego de tener un despacho favorable en el Senado de la Nación, fue rechazada en la Cámara de Diputados. La situación de funcionamiento en aquel momento del puerto de Colastiné que implicaba que ferrocarril y muelle fueran administrados por un mismo particular, limitaba mucho la capacidad exportadora de la estación, ya que esta concentración en el mecanismo de fletes llevaba a prácticas de elevación de la tarifa y con ello se restringía la potencialidad de tráfico.

Si esto ya era constatado en el funcionamiento de aquel entonces, este último proyecto de la Compañía Francesa de Ferrocarriles agregó gran rispidez al debate. Salieron potentes voces a combatirlo. La principal era la nucleada en torno de una comisión “Propaganda Pro Puerto de Santa Fe”, creada en 1899, por comerciantes y productores de la región con el aval del gobierno provincial, que tenía una fuerte oposición a esta forma de concesión que implicaba depositarlo en una sola compañía privada¹³.

La Compañía jugaba sus bazas, en cuanto inversor extranjero con aportes de capital acordados a nivel nacional, y las fuerzas locales, en cuanto autoridad política territorial, pujaban por una de

• MÜLLER, L.; MACOR, D.; y otras: op. cit.

• ARCHIVO GENERAL DE LA PROVINCIA. Topografía. Puerto de Santa Fe. t.1. fs. 226-231.

¹¹ ANDINO, Mario. “La larga marcha hacia el puerto de ultramar”, Bolsas N° 7/8. Santa Fe: Ediciones del Litoral. 1984, p. 31.

¹² *Inauguración del Puerto de Ultramar*. Publicación oficial especial. Santa Fe. Buenos Aires, Talleres El Centenario. 1910. Reeditada en 2010 por Ente Administrador Puerto de Santa Fe.

¹³ Unión Provincial, Santa Fe, 24 de octubre de 1901, pp. 1, 3-6. Citado en SILVER, Daniel. “Colastiné: el puerto olvidado”. Trabajo presentado al Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Santa Fe. Santa Fe, junio 1982.

cisión, articulando intereses privados e intervención estatal con distintas fuentes de financiación. Esta disputa terminará siendo dirimida en ocasión de la visita presidencial a Santa Fe en 1902, en la que el presidente Julio Roca, expuesto a las presiones de intereses nucleados en ambas proposiciones, decidió por la construcción de un puerto en la ciudad de Santa Fe.

Esta alternativa de Santa Fe implicaba grandes trabajos para construir un canal profundo de conexión de la ciudad con el cauce principal del río. Si bien esto tenía un precio elevado, el mismo significaba un monto similar al necesario para la construcción de una vía férrea que conecte el hipotético puerto en Colastiné con el sistema ferroviario regional¹⁴. Pero al costo del ramal, la construcción de un puerto en Colastiné necesitaba adicionarle el importe del imprescindible y elevado volumen de tierra de relleno indispensable para el aumento de nivel y resistencia de los terrenos isleños sobre los que se ubicaría.

Asimismo, construir una vía férrea sobre el río implicaba de alguna manera crear una línea de cruce transversal sobre la dirección en que corren las aguas, atravesando la llanura de inundación del Paraná. Esto ya había sido experimentado con el primer ramal a Colastiné que se había construido en 1886, el cual en épocas de creciente quedaba cubierto y deteriorado por las aguas. Por ello, resultaba problemático que todo el sistema ferroviario de la región, que sumaba unos casi 1.500 kilómetros, quedara atado al puerto por una sola vía suspendida sobre aguas a las que debería resistir en su capacidad destructora.

Incluso, los costos de las obras hidráulicas de los canales de acceso y el puerto mismo en la ciudad, a pesar de ser similares a los de la obra de un ramal de conexión adecuado, tenían una instancia adicional de amortización que consistía en resolver el problema de desgaste e inundación de la costa de la ciudad y la dotación de desagües de aguas, carencia que también aquejaba a la ciudad¹⁵.

Estas cuestiones sumaban a favor de la alternativa de Santa Fe por sobre la de Colastiné. Como cuestión desfavorable, Santa Fe tenía el valor de los terrenos que por su cercanía a la ciudad po-

seían una mayor cotización por sobre los terrenos de Colastiné. Sin embargo, según informes de la Dirección de Obras Públicas, a través del “nivel de las islas expropiadas, se constata su imposible urbanización a la vez que su absoluta separación de la ciudad”¹⁶. En los considerandos de las actuaciones judiciales del proceso expropiatorio, “consta que las islas del frente de la ciudad, antes de que se proyectaran las obras del puerto, no tenían sino un valor correspondiente a islas destinadas a la ganadería y muy inferior al de campo en tierra firme”. Y más aun, el costo de expropiación podía ser compensado por el valor de las nueve manzanas que serían ganadas al río, con una superficie total de unos 80.000 metros cuadrados en la misma ciudad.

LOS PROYECTOS

En el camino hacia la concreción del puerto de ultramar en Santa Fe, se contabilizan cinco proyectos que concitaron la atención por su tenor, expresión de intereses e influencia en el debate del momento. Ellos fueron, en orden cronológico, los del Ing. Waldorp (1888), J.C. Meiggs and Son (1890), Ing. Schnoor y Erhart (1893), Compañía Francesa de Ferrocarriles (1900) y el finalmente ejecutado de los Ing. Dirks y Dates (1904)¹⁷.

El proyecto Waldorp de \$20.000.000 oro¹⁸, aproximadamente, fue el más caro pero el más integral, ya que incluía trabajos sobre el río Paraná, compendiando el estudio más acabado sobre la conexión fluvio-marítima de la región. El siguiente fue el proyecto J.C. Meiggs and Son, de \$10.000.000 oro, de inferior costo debido a la eliminación de los trabajos sobre el Paraná y por ser de una empresa de menor prestigio en el rubro portuario que la de Waldorp, pero con fuertes intereses en la región por su participación en la construcción del Ferrocarril Provincial. Estas propuestas se enmarcaban dentro de la forma de financiación empleada en la construcción del Ferrocarril, y con el propósito de un gran proyecto unitario concebido y ejecutado en un tiempo.

¹⁶ Citado en MARTÍNEZ, Zenón: *Expropiación terrenos de Isla para el Puerto de Santa Fe*. Santa Fe. 1913, p. 9.

¹⁷ La información de los proyectos fue extraída de ARCHIVO GENERAL DE LA PROVINCIA. Topografía. Puerto de Santa Fe. Tomos varios.

¹⁸ Todos los valores monetarios fueron sistematizados de acuerdo a la conversión establecida en JANSON, Héctor Carlos: *La moneda circulante en el territorio Argentino 1767-1998*. Buenos Aires, 1998.

¹⁴ *Proyecto de puerto para la ciudad de Santa Fe*. Memoria descriptiva, presu- puesto. Escribanía de Gobierno, Tomo 1, Año 1904. Escritura respectiva del contrato entre el Superior Gobierno y la empresa “Dirk & Dates”, p. 25.
¹⁵ ARCHIVO GENERAL DE LA PROVINCIA. Topografía. Puerto de Santa Fe. t.2, f.1193-4, 207-10, 270-77.

Schnoor y Erhart, vinculados con la anterior J.C. Meiggs and Son, presentan el primer proyecto que consta de etapas, donde la primera de ellas representaba una inversión de \$2.000.000 oro, aunque seguramente se encontraba subpreciado para motivar las gestiones. Sin embargo, implicaba una baja considerable de costos y una actitud proyectual de acercamiento y compatibilidad a las posibilidades financieras de la provincia, agravada en ese momento por la crisis de 1890.

El proyecto de la Compañía Francesa de Ferrocarriles involucra un monto de \$4.000.000 oro, pero con la empresa implicada en la financiación del 50% a cambio de la concesión de las instalaciones resultantes. Esto bajaba aún más la necesidad de fondos estatales provinciales y nacionales, pero tenía un sesgo monopolista del sistema de transporte y una reducción de la escala de la estación fluvial en la ciudad que no alcanzaba a llenar las expectativas comerciales de la producción regional.

Finalmente, la propuesta de Dirks y Dates, discípulos de Waldorp en las obras portuarias de La Plata, estaba valuada en su primera etapa en \$5.000.000 oro. La estrategia fue concebir al proyecto en dos partes, en donde la primera cubriera las necesidades comerciales del momento y pudiera ser financieramente viable, mientras la segunda se ejecutase de acuerdo con la demanda de mayores servicios cuya renta amortizaría el nuevo costo. De todas maneras, representaba un proyecto menor a los primeros que poseían un carácter más ambicioso.

Las obras se finalizaron el 2 de octubre de 1910; el presidente de la República, Sáenz Peña, firma el decreto habilitando al servicio público el "Puerto Ultramarino de Santa Fe". El 1° de enero de 1911 fue el día en que el primer barco hizo uso de las instalaciones. Según las certificaciones de obra, el monto de los trabajos pagados ascendió a \$12.851.609 m/n, suma equivalente a los \$5.665.907 oro que permite comparar con los otros proyectos que fueron debatidos, ponderando los tipos de puerto con su costo y la decisión final adoptada y ejecutada. El importe total, incluidas las expropiaciones, terminó siendo de \$15.998.533 oro.

CONSTRUCCIÓN: EL PROYECTO EN MARCHA

En 1904, fue firmado el contrato de construcción, por encargo de la provincia, con la Empresa Dirks & Dates (Sociedad en Comandita: Dirks & Dates & Cía., integrada con los aportes financieros del Banco Alemán de Berlín y Ernesto Tornquist y Cía.). La Nación se hacía cargo del 50% de la financiación, otorgándole a la

provincia la concesión de uso por 40 años en recompensa por el otro 50% que aportaba. Los debates sobre qué puerto construir se saldaban y se prestaron los inicios de la construcción.

El gobierno provincial junto a los demás propulsores, decidió llevar adelante el inicio de las obras con actos políticos y populares. La colocación de la piedra fundamental fue el 10 de octubre de 1904, y el gobernador junto al representante del presidente de la Nación y otras personas vinculadas con la gestión de la obra, arrojó las rituales primeras paladas de tierra, en medio del sonido de bocinas de los buques en el puerto y el ruidoso estallido de las salvas de cañón del Regimiento 3, con un marco de unas 20.000 personas¹⁹. Toda la ciudad fue decorada y acondicionada para recibir personalidades invitadas, y se organizaron numerosos eventos festivos y actividades culturales.

Se presume que se preparó una escenografía en la zona de "El Campito", espacio abierto sobre la ribera entre las calles Gral. López y Juan de Garay donde posteriormente estará el silo más grande de hormigón, pero que en aquella época era un lugar sin ocupar sobre la costa y que se "engalanaba" para acontecimientos particulares o la recepción de autoridades. Las crónicas exaltaron el júbilo popular de las fiestas resaltando la participación de todas las clases sociales. Una construcción de cohesión social que el acto pretendía demostrar, al exponer la cuestión portuaria como cristalizadora de la constelación de intereses y eventualidades político-económicas articuladas en una causa común.

Aun así, restaba pasar la inundación de 1905 que hizo correr el agua por las calles aledañas al puerto y retrasó las tareas de la obra. Pero esa situación determinó ajustes al proyecto y legitimó de forma elocuente justamente la necesidad de las construcciones portuarias, al demostrar la precariedad de la ribera de la ciudad.

LA PROEZA TÉCNICA Y EL ESFUERZO HUMANO

La lejanía del cauce profundo del río Paraná con respecto a la ciudad provocaba innumerables inconvenientes para la llegada de las embarcaciones. Por ello, una de las obras más importantes fue la construcción de un "canal de acceso" de unos 6 km de lon-

¹⁹ Diario Nueva Época. Santa Fe, edición especial del 9 de octubre de 1904 y crónicas del día 12 de octubre de 1904.

gitud que comunicara la ciudad con el cauce central del río Paraná. Una vez acercado el río vía este canal, una importante reconfiguración del riacho Santa Fe que pasaba delante de la ciudad –con la construcción de otro canal denominado “de derivación”– conformó una zona para las construcciones propiamente portuarias y a la vez definió una defensa hidráulica que la ciudad estaba necesitando. Al aumentar el nivel del terreno, se asentó la construcción artificial de la costa que hacía de atracadero con sus diques para alojar los barcos y las cargas.

La forma del puerto fue de dos diques en forma de peine: dos recintos de agua con uno de sus lados abiertos hacia el canal de acceso para la entrada y salida de las embarcaciones, un diseño bastante general en Norteamérica, preferentemente, y en Australia, que difería de los puertos europeos generalmente con un muelle sobre bahías naturales existentes o muelles de recintos cerrados, como los ingleses, que se utilizaron en Puerto Madero de Buenos Aires. Esta disposición “en peine” optimizaba el espacio al maximizar la generación de una extensa línea de muelles en una superficie reducida de espacio de ribera.

La vieja y natural línea de agua donde terminaba la ciudad se desplazó avanzando hacia el oeste –se situó donde antes era agua e islas– y se fabricó todo un nuevo espacio con un relleno, incluso con una cota superior a la existente en esa parte de la ciudad en la zona de la calle Rivadavia. El movimiento de tierras fue de gran escala, tanto de excavación para la generación de los canales y diques como de relleno para alcanzar ese nivel adecuado por encima del original frente a la ciudad. El material de relleno consistió en una parte proveniente de la excavación, a lo que se agregó un segmento de arena, para cerrar con un adoquinado de piedras graníticas.

Desplazada la línea de ribera, el nuevo sitio se construye con un grado de solidez y precisión propio de un mecanismo técnico elaborado. Estos “murallones de atraque” que eran los muelles fueron erigidos a través de una estructura de distintas partes.

La primera era una trama de pilotes sobre el nuevo talud que hacía de nuevo límite entre el terreno y el agua. Luego sobre este emparrillado, se construyó una plataforma horizontal de hormigón armado encima de la cual se apoyó el muro del muelle, consistente en una pared de mampostería de piedra caliza revestida en granito. La altura de este muro era de 7,75 m, con un espesor de 4,25 m en la base, reduciéndose escalonadamente hasta alcanzar 1,55 m en la parte superior. Dicho muro estaba coronado por un enlosado de granito de 0,70 m de ancho por 0,60 m de alto, y

el frente estaba revestido por bloques irregulares de granito. Totalizando todas las partes, la estructura general del muro del muelle tenía más de 20 m de altura y hacía de murallón como línea de ribera, barranca artificial con su cota máxima más alta que la tomada a ras del terreno de la ciudad. Las mediciones de las últimas inundaciones –principalmente la de 1905– y la escala de los barcos marcaban ese nivel de altura necesario por encima del propio del terreno existente.

Con el tiempo, este puerto de ultramar se fue expandiendo a lo largo de la línea de ribera existente desde el dique 1 hacia el sur, en la zona que décadas atrás se conocía como “El Campito” y donde fue instalado el obrador para los trabajos entre 1904 y 1910. En todo este nuevo tramo, ejecutado desde fines de 1920 y continuados hasta 1952 cuando es finalizado el silo a la altura de calle 3 de Febrero; la tecnología empleada fue la del hormigón armado.

La obra en sus dimensiones, contenidos técnicos y movilización de fuerzas humanas configuró una iniciativa de escala inédita para la ciudad. Al ver las fotografías de la construcción con los trabajadores, tenemos medida de la profundidad de las excavaciones, de la extensión del relleno de tierras, la magnitud constructiva del muro del muelle y lo pequeño de la ciudad frente a la obra. Una densidad de máquinas y piezas que poblaron el ambiente de instalaciones artificiales donde se recorta el esfuerzo humano de la realización.

DEVENIR: LOS EFECTOS DEL TIEMPO EN EL PUERTO

Desde la experiencia operativa, el puerto de ultramar inaugurado en 1911 tuvo momentos en los cuales quedó interpelado el peso del mismo en la economía de la ciudad. La actividad portuaria fue fluctuante y provocó ciertos desfases de alto grado entre la realidad experimentada y la representada en la expectativa social de progreso.

A pesar de las contrariedades propias de los inconvenientes comerciales producidos por los efectos de la Primera Guerra Mundial, en el inicio del moderno puerto de ultramar se registró un gran movimiento de carga que confirmó sus primeras expectativas, anotando un incremento sostenido hasta el crack del '29, marca más alta hasta hoy en día.

Posteriormente, no retomó aquel ritmo hasta avanzada la década del '30, lo que persistió hasta los años '70 aunque sin su pasada intensidad y con algunos altibajos, como la interrupción de flujos por la Segunda Guerra Mundial.

Desde el comienzo de la década del '80 se registra un decaimiento pronunciado. El Estado nacional se descomprometió con el mantenimiento del dragado del río Paraná hasta el puerto de Santa Fe. La sedimentación en la vía navegable y, principalmente, en el canal de acceso, comenzó a causar serios inconvenientes en el tránsito de ultramarinos, lo que desde entonces afectó las actividades que fueron cayendo de forma sostenida a niveles propios de los peores años de la Primera Guerra Mundial, como el caso del año 2006²⁰.

El tiempo ha ido marcando el devenir del proyecto portuario para Santa Fe. Los barcos se fueron de los diques, y Santa Fe tendrá un puerto que no alcanza el volumen de cargas que los convoque. Oportunamente, ha sabido movilizar recursos técnicos para su construcción pero no reunió la amplitud de negocios para sostener su actividad en el tiempo. Ha quedado una infraestructura sin el entramado de agentes productivos y sociales dinámicos que conformaban la red de negocios que le daba actividad.

Las instalaciones acusaron este impacto del tiempo e imprimieron una transformación de sus espacios, a la vez que se discutían criterios acerca de la condición portuaria de la ciudad y su rol en la economía local. Paralelamente, se formulan varios proyectos que actualizan la necesidad de nuevas obras, adaptaciones a las cambiantes condiciones del comercio, de las tecnologías de transporte, de las finanzas, y el debate del puerto vuelve a plantearse enlazado con el debate sobre la ciudad.

Al momento de su centenario, las obras inauguradas en 1911 ya estaban en un avanzado proceso de reciclaje para otras actividades. Una situación similar se registra en varios puertos de otras tantas ciudades; hoy Santa Fe lo contempla y lo preserva como patrimonio, fuera del circuito de su función de transporte de personas y mercancías, más bien como estación final de consumo de esas mercancías transportadas por otros barcos en otros puertos. Tal vez y ya en otro lugar de emplazamiento como está proyectado, un nuevo puerto con barcos sea alumbrado en un futuro, reeditando un empeño que ha atravesado toda la historia de la ciudad.

POSDATA: EL AGUA TAMBIÉN CONSTRUYE

A veces las ciudades no sólo son de materiales, de piedras, ladrillos, hierros; sino que también están hechas de agua. En Santa Fe, el río definió rumbos de su historia, y con sus aguas modeló sus espacios, predispuso ambiciones, advirtió limitaciones, planteó desafíos, construyó cultura. En todo esto, los puertos fueron esos espacios fundamentales con los que la ciudad cimentó una forma de relación con el río, moldeó su espacio con el agua, y en ella buscó adaptarse al territorio natural, vincularse con el mundo y constituir su propia experiencia moderna. Los rastros de estos espacios aún nos interrogan como sociedad, y todavía debemos respuestas para abrir nuevos capítulos, nuevos puertos a construir.

²⁰ Datos estadísticos del Ente Administrador. Ver cuadro en FEDELE, Javier. *Ciudad y río. La construcción histórica de un paisaje (Santa Fe 1886-1952)*. Tesis doctoral. Versión [en línea]. Barcelona, Universidad Politécnica de Catalunya. <<http://www.tdx.cat/handle/10803/6073>>. ISBN: 9788469420904. p.26.

BIBLIOGRAFÍA:

AA.VV. Inauguración del Puerto de Ultramar. Publicación oficial especial. Santa Fe. Buenos Aires, Talleres El Centenario. 1910. Reeditada en 2010 por Ente Administrador del Puerto de Santa Fe.

AA.VV. Santa Fe, primera ciudad puerto de la Argentina. Archivo General de la Provincia, Bolsa de Comercio de Santa Fe, 2003.

ANDINO, Mario. "La larga marcha hacia el puerto de ultramar", Bolsafe Nffl 7/8. Santa Fe: Ediciones del Litoral. 1984.

BECK BERNARD, Lina. Cinco Años en la Confederación Argentina. 1857-1862. Trad. y prol. J. L. Busaniche. Santa Fe, ed. oficial, 1991.

COLLADO, Adriana; BERTUZZI, Ma. Laura. Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado. Santa Fe: Cedehis-UNL, 1995.

ENSICK, Oscar. Historia económica de la Provincia de Santa Fe. Rosario, UNR, 1988.

FEDELE, Javier. Puerto de Santa Fe: paisajes de una continua construcción. Santa Fe, Ediciones UNL. 2011.

FEDELE, Javier. Ciudad y río. La construcción histórica de un paisaje (Santa Fe 1886-1952). Tesis doctoral. Versión [en línea]. Barcelona, Universidad Politécnica de Catalunya. <<http://www.tdx.cat/handle/10803/6073>>.

FUENTES:

Archivo de la Dirección Provincial de Catastro. Santa Fe.
Archivo Ente Administrador Puerto de Santa Fe. Santa Fe.
Archivo Escribanía de Gobierno. Provincia de Santa Fe.
Santa Fe.

GONZÁLEZ, Graciela. Santa Fe en épocas de la reunión del Congreso General Constituyente. Santa Fe, Ediciones UNL, 2010.

GÜIDOTTI VILLAFANE, Eduardo (dir.), La Provincia de Santa Fe en el Primer Centenario de la Independencia Argentina. 1816-9 de Julio-1916. Buenos Aires, Talleres Gráficos L. J. Rosso & Cía., s/f.

PISTONE, Catalina, "El río en la historia de la ciudad de Santa Fe", Revista de la Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe, n. LIV.

MÜLLER, Luis; MACOR, Darío; y otros: El ferrocarril francés. Arquitectura y organización del territorio. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 2001.

TORRES LÓPEZ, Ciro. El Puerto de Santa Fe. Rosario. Talleres Gráficos Fenner. 1951.

MARTÍNEZ, Zenón: Expropiación terrenos de Isla para el Puerto de Santa Fe. Santa Fe. 1913.

RODIL, Marta, Puerto perdido. Santa Fe, Centro de Publicaciones, UNL, 1994.

SILVER, Daniel. "Colastiné: el puerto olvidado". Trabajo presentado al III Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Santa Fe. Santa Fe, junio 1982.

Archivo General de la Provincia de Santa Fe. Santa Fe.

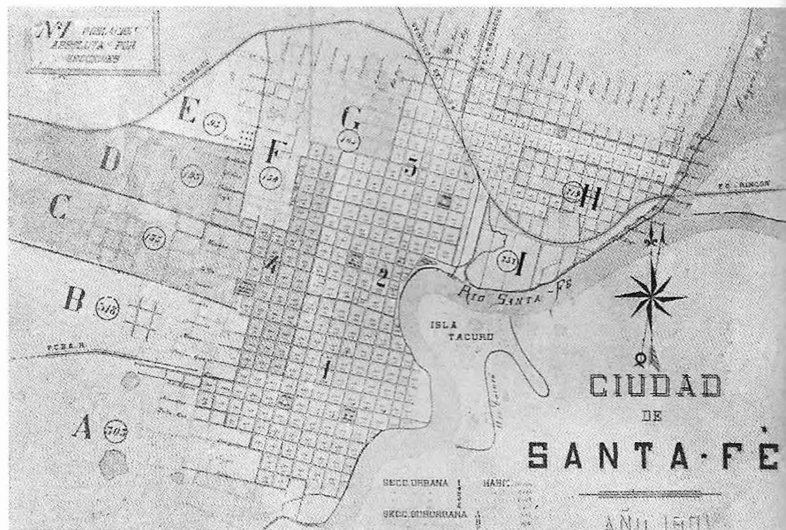
Archivo del Instituto de Teoría e Historia Urbano Arquitectónica. FADU-UNL. Santa Fe.

Archivo de la Legislatura de la Provincia Santa Fe. Santa Fe.

Capítulo I / EL PUERTO ANTIGUO

El puerto de la ciudad de Santa Fe que venía de la época colonial fue siempre de condición precaria. Ubicado sobre el riacho Santa Fe, que rodeaba la ciudad por el este y el sur hasta encontrarse con el río Salado, sus muelles de madera y paredones frágiles sólo asilaban navíos de cabotaje. A estas dificultades, se sumaba la distancia que lo separaba del río Paraná a través de islas por riachos poco profundos. La empresa del Ferrocarril a las Colonias, más tarde Ferrocarril de Santa Fe, inaugurada en 1885, agregó al puerto su propio muelle, el más importante y activo por mucho tiempo. En lo esencial, hasta principios del siglo XX, el paisaje ribereño de la ciudad no fue muy diferente al de los tiempos de la colonia.

Los títulos entre comillas de las fotos aquí ubicadas indican que reproducen las leyendas originales. Mientras que los que no tienen comillas fueron redactados por los editores para las fotos que no tenían leyendas al pie.



Plano que acompaña al censo municipal de 1901, donde se observa el decurso del río Santa Fe rodeando la ciudad. Sobre la curva que penetra en las manzanas del centro actual santafesino, frente a la isla Tacurú,

estaban los muelles y atracaderos del puerto. La T invertida que entra en el río por el norte señala el muelle del Ferrocarril de Santa Fe. El pequeño triángulo sobre la curva del río es la plazoleta Colón.