

**ESCUELA DE GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL CHACO**

**MAESTRIA EN GOBIERNO Y ECONOMIA POLITICA**

**Tesis**

**“Compilación histórica de las relaciones económicas, sociales e institucionales de la ciudad -Puerto Barranqueras desde el Año 1890 al 2010”**

**ALUMNO: GUSTAVO DOLDAN**

**Director de Tesis: DR. GUILLERMO ROZENWURCEL**

# **INDICE GENERAL**

1.1 Título General del Proyecto.- .....	6
1.2 Tema: Crecimiento y desarrollo urbano de las ciudades Puerto. ....	6
1.3 Planteo del problema de investigación.....	8
1.4 Formulación de objeto y objetivos .....	8
1.5 Estrategia de la investigación.....	10
1.6 Viabilidad de la investigación.....	12
2. La ciudad de Barranqueras, su sociedad y su puerto.....	13
2.1 Historia de la Ciudad-Puerto Barranqueras.....	13
2.2 Orígenes del nombre de la ciudad de Barranqueras .....	13
2.3 Los comienzos de las demarcaciones de la ciudad de Barranqueras.....	16
2.4 Comienzos de la construcción del puerto.....	18
2.5 Su Crecimiento.....	21
2.6 El traspaso del puerto a la provincia del Chaco .....	22
3 La actualidad de Barranqueras.-.....	26
3.1 Datos generales del Puerto Barranqueras.....	26
3.2 Su Localización.....	27
3.3 Descripción de la infraestructura portuaria actual.....	29
3.4 Tipificación del Puerto Barranqueras.....	30
3.5 Diferentes vías de acceso a la ciudad Puerto Barranqueras .....	32
4. HISTORIA DEL FERROCARRIL EN BARRANQUERAS .....	34
4.1 Estado de situación para la época.....	34
4.2 LOS INTERESES EXTRANJEROS VS CRECIMIENTO REGIONAL.....	36
5. HISTORIA DE LAS FABRICAS EN BARRANQUERAS .....	38
5.1 Las fábricas y la sociedad de Barranqueras.....	38
5.2 Puerto Vilelas o Barranqueritas, sus fábricas.....	41
5.3 Las inundaciones .....	42
6. El puerto Barranqueras en números. ....	45
6.1 Las exportaciones e importaciones del Puerto Barranqueras.....	46
Anexo .....	62
Bibliografía .....	60
Conclusiones .....	57
Glosario Marítimo.....	62

## **INDICE DE CUADROS**

**pág.**

Cuadro 1: Locacion General .....	27
Cuadro 2: -Clima - .....	27
Cuadro 3: -Vientos-.....	28
Cuadro 4 Precipitaciones.....	28
Cuadro 5 Niebla .....	28
Cuadro 6. Mercadería ingresada por puerto Barranqueras – Agricultura (totales expresados en toneladas) .....	46
Cuadro 7. Mercadería ingresada por Puerto Barranqueras – Hierros y minerales -.....	47
Cuadro 8. Mercadería ingresada por Puerto Barranqueras – Otras mercaderías- .....	47
Cuadro 9. Mercadería salida por Puerto Barranqueras – Agricultura .....	48
Cuadro 10. Hierros y Minerales excluída Arena.....	49
Cuadro 11. Otras Mercaderías.....	50
Cuadro 12. Cuadro de tráfico portuario de buques de cabotaje .....	52
Cuadro 13. Ubicación de la ciudad de Barranqueras y su posición en el Río Paraná .....	53
Cuadro 14.El puerto de Barranqueras .....	53
Cuadro 15. Vista Satelital del Puerto Barranqueras.....	54
Cuadro 16. Ubicación del puerto Vilelas o Barranqueritas.....	55



## **1.1 Título General del Proyecto.-**

### **“Compilación histórica de las relaciones económicas, sociales e institucionales de la ciudad -Puerto Barranqueras desde el año 1890 al 2010”**

## **1.2 Tema: Crecimiento y desarrollo urbano de las ciudades Puerto.**

Desde tiempos lejanos en la historia, la preponderancia logística y el transporte marítimo mayormente, contribuyeron en el desarrollo de una ciudad, región o país. Esta capacidad marítima, no solo se demostró por el desarrollo como potencia disuasiva militar naval, sino por su tonelaje y desplazamiento marítimo comercial, por su capacidad de astilleros y su storage, además del desarrollo de una conciencia marítima, la instalación de industrias, la mano de obra como resultado del crecimiento poblacional y el aprovechamiento de los productos regionales, haciendo uso de las ventajas comparativas y competitivas de la región.

Los puertos, fueron base de entrada para el comercio internacional e inmigración, donde barcos de todo el mundo, hacían aprovisionamiento, intercambio de mercaderías y personas que buscaban nuevos horizontes para crecer, ya sea por aventura o por conflictos internacionales. Con ello, se contribuía al crecimiento de las orbes a partir del puerto.

La UNCTAD en **Marí-de Souza-Martin-Rodrigo (2003)**, ofrece una definición “los puertos marítimos son interfaces entre los distintos nodos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma son áreas multifuncionales comerciales e industriales, donde las mercancías no solo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas, en efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no solo infraestructura, superestructura y equipamiento

adecuado, sino también buenas comunicaciones y especialmente, un equipo de gestión delicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada”.

Los puertos, son los generadores naturales de sociedad y comercio, y se refleja al desarrollo de la economía y logística nacional. Pero no se puede pensar en un puerto, sin hacer la relación Hinterland (palabra alemana que significa tierra adentro), para lo cual, lo que se pretende es entender el contexto portuario y cómo influye en su interrelación con la geografía circundante.

También hay que hacer mención, que un factor preponderante en el crecimiento de una ciudad, es el tonelaje de desplazamiento y movimiento de carga de los buques, que en el Caso de la ciudad Puerto de Barranqueras, fue incrementándose, y con ella la atención e infraestructura (industrias que comercian y viven del movimiento portuario), todo esto puesto al servicio de la economía y sociedad.

Hoy en día, un puerto sin las atenciones fundamentales, ya sea capacidad o atención hace que quede descartado y solo sea tenido en cuenta, como puerto de recalada<sup>1</sup>.

Actualmente, los puertos demandan la contenerización de las cargas, y una mayor atención a los servicios de in – out de mercaderías, con la consecuente demanda de almacenes modernos, grúas y servicios generales que debe brindar la ciudad, adecuada de los tiempos que corren.-

Circunscribiéndonos a nuestro país en la construcción de puertos, los errores de negociación logística en la firma de la construcción de la red ferroviaria inglesa en Argentina, que coincidentemente terminaban todos en el puerto de Buenos Aires, sin interconexión entre ciudades del interior, dio a las claras el importante perfil comercial que se le asignó en la República Argentina, a los puertos.

---

<sup>1</sup> Puerto o destino donde amarrar en caso de imprevistos, ya sea averías menores o repostaje de materiales y abastecimiento.

### **1.3 Planteo del problema de investigación**

Lo que comenzó con un proyecto netamente de relevamiento económico de inversiones y datos de comercio exterior, operatividad y movimientos de carga, se fue transformando de a poco en una tesis de recopilación histórica, con el objeto de mostrar la clara interrelación entre la ciudad, sociedad y el puerto, y su desenvolvimiento a través de los años.

Siempre se dice que hay que saber ver el vaso medio lleno y no medio vacío. En los lugares donde se efectuaban las consultas, me encontraba con un pequeño problema, la carencia de datos específicos, para los años que originalmente se habían determinado ( 2000 – 2010 ), además de la amable sugerencia de las bibliotecarias, cuando me sugerían, “¡por qué no escribís sobre la historia del puerto!?” Y así fue como cambié, mi investigación, con el apoyo y guía de mi Director de tesis.

Por último, con este aporte, espero sumar un granito de arena al conocimiento de la historia de la ciudad de Barranqueras, sus pobladores, su puerto y por ende, de mi provincia en adopción: Chaco.-

#### **De las formas**

Cabe acotar que desde la construcción del puerto Barranqueras, en el siglo XX, el movimiento portuario sufrió oscilaciones, quizás por el crecimiento de la ciudad , los movimientos migratorios, y la radicación de industrias en la zona, que conforme avance el presente trabajo de investigación, expondré mediante datos históricos y registros cronológicos.

### **1.4. Formulación de objeto y objetivos**



## **OBJETO:**

LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS FLUVIALES EN EL CRECIMIENTO DE LAS GEOGRAFIAS CIRCUNDANTES.-

## **OBJETIVO GENERAL**

COMPILACION HISTORICA DE LAS RELACIONES ECONOMICAS, SOCIALES E INSTITUCIONALES DE LA CIUDAD- PUERTO BARRANQUERAS DESDE EL AÑO 1890 AL 2010.-

## **OBJETIVO ESPECIFICOS:**

1. Describir la evolución en el tiempo y el desarrollo de la ciudad de Barranqueras a partir de la creación del Puerto Barranqueras.
2. Describir la economía portuaria, inversiones provinciales y nacionales y su incidencia en la sociedad de la ciudad para el período citado
3. Describir los movimientos de carga de importaciones, exportaciones, y operatividad portuaria efectuadas para el periodo 1890-2010.

## **Aspectos a tener en cuenta para considerar a un puerto de primera categoría**

De acuerdo con Giorgi (2009) la operatividad portuaria deberá entenderse como un conjunto de servicios, como los brindados a los operadores, los servicios de transporte in y out de zona portuaria aduanera, la capacidad de storage y selección de mercaderías, la seguridad brindada a la carga y a los operadores en general, además de los servicios adicionales que se le puedan brindar a los operadores de comercio internacional como ser RRHH adecuados, recursos tecnológicos actualizados, informática, grúas, guinches, etc.

Agregado de estos componentes, la operatividad de un puerto está dada por su capacidad de recepción de buques, las condiciones de la entrada a puerto y su calado y profundidad.

Además, puedo agregar una especificación en un documento de la OEA donde explicita la operatividad portuaria, entre otros ítems, hace mención a:

La Calidad y eficiencia de las operaciones y servicios: donde se hace mención en cuanto a parámetros, que deben cumplirse, como disponibilidad de servicios, estabilidad socio-laboral, mano de obra calificada, habilitación del puerto 24 Hrs y 365 días, velocidad de transferencia de al menos 25 TEU<sup>2</sup>/Hora/mano, seguridad de la carga y de las personas, servicios informáticos adecuados para planificación de las operaciones y ubicación, permanente de cada contenedor; confección de planos de estiba y de manifiestos de carga, servicios comerciales. (Banca, Aduana, Agencias, etc.), cooperación del sistema aduanero, simplificación documental y ausencia de barreras administrativas, derechos portuarios a costos razonables y competitivos, programas de comercialización, y servicios adicionales eficientes (Reparación de TEUS; “Shipchangers”; “Bunker”, inspecciones, etc.).

En estos aspectos es importante señalar que en el último estudio efectuado por el Comité de Puertos de la Unión Europea en 1998, se detectó que para los principales “mega carriers” el 75% de sus decisiones de elección de un puerto, se centraban en la calidad de los servicios y solo el 20% en precios y tarifas y 5% en otros ítems.

Condiciones generales del sistema portuario. En este aspecto los elementos a tener en consideración están basados en la forma en que se administra la infraestructura y se prestan los servicios y en las políticas para el uso del espacio portuario. **Sepúlveda (2005).**

### **1.5 Estrategia de la investigación**

Lo que se pretende investigar con esta tesis, es la importancia de la relación entre las

---

<sup>2</sup> TEU: unidad de medida de carga / hora

ciudades, su sociedad y los puertos fluviales y la demostración de su interrelación histórica económica de las regiones donde están instalados, los factores considerados incluirán la infraestructura portuaria, las redes de transporte, la logística provincial, el movimiento de cargas para los años, objeto de estudio, la sociedad, las corrientes colonizadoras, el ambiente político imperante a nivel provincial y nacional además de elementos auxiliares como son las inversiones federales y provinciales en lo atinente de la infraestructura destinada al desarrollo del comercio internacional.

Por esto se encuadra en un trabajo histórico descriptivo, y se realizará un estudio de caso con perspectiva sincrónica, por lo tanto, se efectuará un trabajo con una periodización tipificada en años, para los años objeto de estudio, a fin de conceptualizar cada etapa, con sus características particulares y sus variaciones correspondientes.

Para esto se verificaron anuarios de comercio exterior de la República Argentina, además los aportes de datos provienen de los siguientes ámbitos profesionales:

Compendios estadísticos de navegación argentina, Informes de los consorcios de gestión de puertos, Informes del Balance de la Economía Argentina, Información del Instituto Nacional de Estadística y Censos, Ministerio de Economía de la República Argentina, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina, la Municipalidad de Barranqueras y el museo de dicha ciudad.

En cuanto a recolección de información marítima, se consultaron Documentos de la Escuela Nacional de Pesca, Consorcios de Gestión portuaria, Subsecretaria de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina.

En cuanto al marco histórico de referencia, se basaron en datos recolectados del Departamento de Estudios Históricos de la Armada Argentina, Documentos de la Biblioteca de la ciudad de Barranqueras, Biblioteca de la ciudad de Resistencia, Administración General de Puertos de Barranqueras, y datos del Ministerio de Economía de la República Argentina.

### **1.6. Viabilidad de la investigación**

La viabilidad de la investigación dependía de la accesibilidad a la fuente de información. Existe información disponible en sitios oficiales de páginas de internet, ya que el tema es específico, además de documentos y manuales de organismos portuarios, Ministerios de Economía Provinciales, Nacionales y estudios de las Naciones Unidas.

La UNCTAD cuenta con una rica bibliografía referida al tema portuario.-

La consulta sobre datos históricos en distintos organismos, además de visitas de observación e ingreso al puerto y a la ciudad de Barranqueras, ha sido una constante dentro de esta investigación.

## **2. La ciudad de Barranqueras, su sociedad y su puerto**

### **2.1. Historia de la Ciudad-Puerto Barranqueras**

Comencemos con la definición de Puerto:” lugar en la costa, ya sea construido o natural, cuya función principal es el refugio de las naves para realizar en él tareas de carga y descarga de mercaderías”, esta definición ha ido en crescendo ya que los puertos hoy en día han ido cambiando sus funciones, para transformarse en nodos logísticos y enclaves intermodales, producto de la globalización económica. Así comienzo mi relato sobre el Puerto Barranqueras, para referirme a su historia, a sus comienzos, y como fue transformando su apariencia para, a través de los años, llegar a ser uno de los Puertos más importantes de la región.

### **2.2 Orígenes del nombre de la ciudad de Barranqueras**

El lugar que ocupa actualmente el puerto Barranqueras, el riacho y las islas próximas recibieron esa denominación de parte de los primeros pobladores blancos que arribaron al lugar en la segunda mitad del siglo XIX, y lo nombraron así, por el tipo de costa de altura que presentaba la ribera. Testimonios que hacia 1864 se trasladaban desde Corrientes a la costa chaqueña, la llamaban también, “Barranca de San Fernando”, pues aquí desembarcaban para trasladarse por tierra hasta el sitio de la ex reducción<sup>3</sup>.

Debido a la presencia de explotaciones madereras, que se hacían en la región como punta de lanza para el sector, y el establecimiento de varios obrajes en la ciudad de San

---

<sup>3</sup> Carta de Fray Rossi ( Prefecto De Misiones al Gobernador de Corrientes)

Fernando<sup>4</sup>. Cuando el Gral. Donovan se hizo cargo de la Gobernación del Territorio del Chaco en 1888, resolvió darle el nombre de Puerto Juárez Celman<sup>5</sup>, en honor al presidente en ese entonces en ejercicio.<sup>6</sup> Pero la población ya se había acostumbrado al nombre antiguo, y la nueva denominación oficial no prosperó, a tal punto que en 1904 un decreto del Presidente Quintana vuelve a hacer mención indirecta al “Puerto de la ciudad de Barranqueras”.

El historiador chaqueño Manuel Meza consigna otra versión del nombre Barranqueras. En el lugar antes existía una barraca, (un depósito de pieles), y cueros que previamente secados y salados se acumulaban allí para su posterior comercialización. Los primeros pobladores blancos para identificar el lugar, tomaban de referencia a la “Barranquera” derivado de la palabra Barraca.<sup>7</sup>

Si recordamos bien, Barranqueras, viene de Barranquear, es decir, descripción de la acción de conducir por grandes arroyos, como segunda alternativa, barrancos de madera que se corta en los montes.

La isla de Santa Rosa, también recibía el nombre de “Isla Barranquera”, hasta el año 1958 en que tuvo lugar allí la primera celebración religiosa, lo que determinó su cambio de nombre. Puerto Vilelas, ciudad próxima a Barranqueras, la desembocadura del Río Atajo frente a la isla Cerrito, fue conocida también como Barranqueritas, y sobre el río Paraguay, en la desembocadura del Arroyo Quiá, también existía un embarcadero denominado Barranqueras.

El nombre que primitivamente denominaba al embarcadero fluvial, se fue extendiendo al poblado que rápidamente crecía a su lado. La Estación del FCNA del Estado, fue bautizado con el nombre de Barranqueras por decreto del Gobierno Nacional el 4 de noviembre de

---

<sup>4</sup> San Fernando, ahora denominado Partido de San Fernando, era el nombre antiguo de Resistencia.

<sup>5</sup> Miguel Juárez Celman (1844-1909) fue presidente de la Argentina entre los años 1886-1890. Constitucional.

<sup>6</sup> Decreto del 27 de diciembre de 1888 Archivo histórico provincial.

<sup>7</sup> Manuel Meza(1971), Localidad y puerto de Barranqueras – El territorio

1942.

Ya en los orígenes de la Colonización, Barranqueras era la salida natural estratégica de las mercaderías de la zona, especialmente de Resistencia, hacia los grandes centros de comercialización y consumo. Cabe acotar que la traza inicial de Resistencia, llegaba hasta el puerto, donde se habían instalado algunos colonos. A fines de 1880, como lo expresa Meza (1971), Barranqueras constituía un conglomerado de viviendas precarias, mal llamados ranchos, donde vivía el peonaje y el personal de marinería, conformado mayormente por pescadores, y gente trabajadora, rodeando los terrenos bajos y anegados, y amenazados por las periódicas crecientes del Río Paraná.

Según Meza (1971), el periodista y escritor rosarino Gabriel Carrasco que visitó Resistencia en 1888, nos brindó esta descripción:

***”las barrancas son poco elevadas, tres o cuatro metros solamente, Barranqueras tiene actualmente un resguardo y varias casitas de pobre aspecto, forman un núcleo de población. Allí se embarcan maderas, principal ramo del comercio exterior de la región, y se ven grandes cantidades de enormes vigas que recuerdan que nos encontramos cerca de grandes bosques”***<sup>8</sup>

Las comunicaciones con Resistencia se hacían difíciles por la inexistencia de caminos y la abundancia de lagunas que aumentaban su caudal, en épocas de lluvia. A estas dificultades, se sumaban la incertidumbre de los primeros pobladores por la efectiva posesión de las tierras que ocupaban, ya que eran considerados intrusos, por no tener la documentación respaldatoria de propiedad, y aún no se habían efectuado los planos de mensura de los terrenos que habría que conformar el pueblo.

El Gobernador, Gral. Antonio Donovan, sensible al problema que aqueja a la población y con una adecuada visión de la importancia que rápidamente debía adquirir el puerto Barranqueras, ordenó en 1888 la realización de los trabajos de mensura para el entonces

---

<sup>8</sup> Gabriel Carrasco (1889) “Cartas de viaje”, Bs As pág. 45/46

denominado “Puerto Juárez Celman”.

Había un sistema de embarque precario de pasajeros y mercaderías desde y hacia Corrientes, que comenzó a tener regularidad entre 1885 y 1890 aproximadamente, aunque sin horario establecido. Surgieron varios problemas, principalmente por la falta de caminos adecuados hacia el embarcadero primitivo, la carencia de un muelle y el reclamo de antiguos propietarios sobre terrenos linderos como ya lo mencionamos ut supra.

Esta embarcación, llamada “Cacique Catriel” cumplía en su derrotero la función de correo, transporte y abastecimiento con mercadería desde y hacia Corrientes, tardando en cruzar el Río, entre 30 y 45 minutos dependiendo del viento y oleaje y su frecuencia era de dos viajes por día aproximadamente.

### **2.3. Los comienzos de las demarcaciones de la ciudad de Barranqueras.**

En 1891 el agrimensor Juan Arias mensuró aproximadamente 12 hectáreas junto al riacho Barranqueras, en el lote, 9 del ensanche de la Colonia Resistencia. Estas tierras, originalmente pertenecían al Coronel Manuel Fernández Oro.

En la primer mensura, tuvo particular trascendencia para el paisaje urbano de Barranqueras, pues el agrimensor Arias tomo como base para el trazado un edificio, de material existente en el lugar que hoy ocupa la plazoleta del puerto, perteneciente a la firma Antuña y Cia.

La proyección de las paredes exteriores del edificio que formaban un ángulo agudo, dieron por resultado manzanas romboidales de 100 mts de lado, en lugar de las acostumbradas manzanas cuadradas.<sup>9</sup>

Continuaban los problemas del acceso a las viviendas por parte de los pobladores, a pesar

---

<sup>9</sup> Alberto Carlos Muello. (1926) Geografía Económica de Chaco y Formosa.



del continuo y desordenado incremento, y el constante arribo de inmigrantes.

A medida que avanzaba la colonización del Chaco, y la afluencia de nuevos pobladores, ayudo a que el gobierno provincial tome la decisión de la reorganización de los planos de la localidad.

Bajo el Gobierno del Gobernador Goitia, planteó la necesidad de los trabajos de mensura, diciendo que “por no haberse ejecutado hasta ahora, los vecinos no han podido edificar, y viven de construcciones provisorias, con perjuicio evidente para el progreso de la localidad, del aumento de la población y sus mismos habitantes.”<sup>10</sup>

Fue entonces que el Ingeniero Sourigues fue designado para efectuar la mensura definitiva del pueblo de Barranqueras en 1906, debió respetar parte del trazado de 1891, por la existencia de importantes edificaciones de material que habían surgido desde esa fecha, y que acusaban la particular forma de rombo.

Pero el ejido supero la traza original, llegando a las 25 has. El resto del lote fue declarado de utilidad pública previéndose terrenos que ocuparían el Ferrocarril Santa Fe y el Ferrocarril Rural, que hacia el servicio a Resistencia. Índice elocuente del rápido crecimiento de la población sino de la importancia que se le asignaba al puerto dentro del cuadro económico de la región.<sup>11</sup>

Fue el Presidente Figueroa Alcorta el 27 de noviembre de 1907, que aprobó el replanteo de la traza de la ciudad por Decreto. Aquí comenzaría una nueva etapa en la vida de la ciudad de Barranqueras, según lo expresa el texto del Ministerio de Agricultura en su carta

*“Ministerio de Agricultura, Buenos Aires, noviembre 27 de 1907.*

*Resultando de lo informado por la Dirección General de Tierras y Colonias, en este Expediente, que no existe observación alguna que oponer al replanteo del pueblo*

---

<sup>10</sup> Nota del 8 de agosto de 1906, copiador secretaria Gobernación Nr 28 Archivo histórico provincial.

<sup>11</sup> Carlos Muello. Op.citada

*“Barranqueras”, operación efectuada por el Ing. D. Carlos Sourigues del personal de esta Dirección, como asimismo, que deben reservarse para edificios públicos los solares EE. F y H manzana N°10 G. El Presidente de la República decreta:*

*ART 1: Apruébase el replanteo del pueblo Barranqueras, operación efectuada por el Ing. D.Carlos Soarigues, del personal de la Dirección General de Tierras y Colonias.*

*ART 2: Resérvense para la construcción de edificios públicos, los solares E,F,H Mz 10;G Mz. 11 y B Mz 14, todos en el referido pueblo, y vuelva este expediente a la Dirección de Tierras y Colonias a sus efectos .*

*ART 3. Dese forma”*

#### **2.4 Comienzos de la construcción del puerto**

Recién en 1906 comienzan las mejoras con un embarcadero de madera que permitía el atracado de buques de poco calado, las embarcaciones mayores dependían de un pontón propiedad de la Compañía Argentina de Navegación Nicolás Mihanovich Limitada.

Los barcos que hacían el servicio de cabotaje, como no había muelle disponible, se extendía una plancha de madera para el ascenso y descenso de personas y cargamento.

Como el río era el único medio seguro de transporte en aquella época, pronto el puerto comenzó a atraer fábricas en sus cercanías, y junto con ellos, mayor movimiento y obreros que se instalaban en la zona. También comenzó a crecer la producción agrícola del Territorio Nacional del Chaco (nombre de la actual provincia en ese entonces), y la falta de depósitos provocaba la merma de numerosas mercaderías por su exposición a las incidencias climáticas. Para ser más claros, no contaban con un sector destinado a storage

con galpones a cubierto.<sup>12</sup>

Retomando el tema de los reclamos de los pobladores adyacentes, por la titularidad de las tierras, fue el Gobernador López quien reguló esta disputa, no otorgando títulos definitivos sobre estos lotes para permitir el desenvolvimiento portuario, la expansión a futuro, y la maniobrabilidad operativa del mismo.

El Rio por ese entonces, era el motor y promotor del crecimiento de la ciudad, consiguiendo, para la escasa población existente en la zona, y tomando en cuenta que era el único medio seguro de comunicación, ( sino el más rápido en comparación con los caminos llenos de lodo y fango que hacían muy dificultosa la llegada al pueblo más cercano, Resistencia), es así que viendo la ventaja competitiva, la ciudad se convirtió en polo de atracción para las inversiones de empresas e industrias, que se instalaron en la región, como ser la Destilería de Alcohol de Carlos Boggio y la fábrica de aceite de Algodón y maní de Juan Rossi. Sin embargo, las necesarias inversiones para favorecer a la logística de la región deberían esperar unos años más.

Fue durante 1916, cuando las primeras embarcaciones de madera de poca manga y calado, amarraba para hacer bajada de mercadería, a través como lo hemos nombrado anteriormente, de un pontón de madera de la Cía. Arg. de Navegación Mihanovich, que cedía para la carga y descarga de commodities. Este movimiento de crecimiento, tuvo necesariamente que ir de la mano con el crecimiento de la oferta de servicios del puerto, quien hizo surgir nuevas industrias, entre la ciudad de Barranqueras y la ciudad de Vilelas en la década del 20.

Ejemplos de las mismas son la fábrica de tanino de la sociedad Atorresagasti, BARGUES, Piazza y Co. Y una de las primeras fabricas de plomo de la región Norte, la firma National Lead Company.

---

<sup>12</sup> Lugar de depósito y almacenamiento dentro del puerto destinado a carga, usualmente en la zona secundaria Aduanera (Codigo Aduanero - Ley 22415)

Esto produjo un movimiento migratorio de Corrientes a Chaco, integrado por mano de obra disponible de esa provincia, y principalmente gente que trabajaba en operaciones portuarias. (Con una gran mayoría de inmigrantes italianos y españoles venidos en la primer y segunda oleada inmigratoria a Argentina).

La firma Antuña y Cía, fue pionera del rubro de comercio en Barranqueras, fue dueña de uno de los primeros edificios construidos de material, que luego fueron vendidos al Gobierno para las oficinas de la Aduana Nacional y Rentas.

La nota al pié fue la gran promoción que se hizo por ese entonces en un periódico, “La voz del Chaco”.<sup>13</sup>

El Artículo publicado en este diario, llamaba la atención de los lectores, con un título muy ilustrativo.

*“Puerto de Barranqueras: Urgente necesidad de su construcción”*

***“En el mismo, además de arengar a la población a que demande la construcción de un muelle, hacía la descripción de las instalaciones, “[...]... sino porque Barranqueras, sin más puerto que sus Barrancas desnudas, ingratas y difíciles a las operaciones portuarias, es con todo, superior en muchos aspectos por su movimiento comercial, a los de Paraná, Posadas y Formosa y quizás Santa Fe. Es decir que con seguridad nuestro Puerto ( en las condiciones paupérrimas que tenía, aún así), o mejor dicho, nuestras Barrancas, son el punto de mayor movimiento en todo el curso del Paraná después de Rosario|”***

Ya en esa época, había gente que sabía de operatividad, y creía en el crecimiento a futuro que tendría este puerto.

La Ley 10927 del Poder Ejecutivo, estableció que se debían construir embarcaderos flotantes para todos los pueblos costeros que carezcan de puerto propio.

---

<sup>13</sup> “La Voz del Chaco” Enero de 1/1/1919 pág. 37 y subsiguientes.

En 1924 se construye un muelle de madera asentado sobre pilotes de quebracho<sup>14</sup>, pero 4 años más tarde quedaría inaugurado un muelle de cemento de 250 mts y su defensa costera, de aproximadamente 600 mts. Se completaron con galpones (storage) con capacidad libre de 2500 tns cada uno. Guido Miranda lo remarca como una fecha límite entre el declive de la industria forestal y el auge del ciclo algodónero.<sup>15</sup>

Para esos años, (como lo pudimos ver en la transcripción del artículo de “la Voz del Chaco”), se consideraba al Puerto Barranqueras como el segundo Puerto en operaciones del Paraná, siguiendo al de Rosario. El Comercio internacional se incrementó debido al auge del algodón, factor que ayudó al crecimiento del Puerto Barranqueras en forma considerable.

En 1928 salen via puerto Barranqueras, 162415 tns. de cargamento, para luego casi 20 años después, llegar al record de puertos litorales de 326429 tns. Los cultivos predominantes luego del algodón, fueron el aceite de girasol, lino y tártago, respectivamente. En 1929, cruzarían en balsa los primeros automóviles con destino al Puerto de Corrientes y viceversa.-

## **2.5 . Su Crecimiento**

Luego de la Traza Dillon (1879 ) y la Traza Arias ( 1891), la ciudad de Barranqueras sufrió modificaciones en su diseño arquitectónico, se incrementó su población, pasando de rancheríos y tiendas al lado del Barrancón, a casas y viviendas con una dependencia económica de los procesos industriales que se venían instalando en la zona, merced a los regímenes de promoción, otros con sueños de hacerse millonarios, o simplemente por los

---

<sup>14</sup> Algunos historiadores chaqueños afirman que esto se produjo en 1921. Para este dato se tomó como referencia a Meza (1971).

<sup>15</sup> Guido Miranda. Tres ciclos chaqueños.1955

procesos colonizadores de las corrientes de inmigrantes recién arribados y desparramados en el territorio, que habían ingresado al país, en la oleada de 1880.

El progreso de la colonización se hizo fuerte a partir de 1920, debido al crecimiento del algodón. De acuerdo con un estudio realizado por Broderson, Valenzuela y Slutzky el Chaco se encontraba en ese entonces bajo un modelo económico denominado “ampliación del mercado interno y con un papel dominante de la economía algodonera”, periodo que duró hasta 1960. Con el periodo de Sustitución de importaciones, el algodón se derivó a consumo interno, esto facilitó el poblamiento de la zona y el desarrollo de la ganadería de la provincia.

Para tener una idea del crecimiento y las corrientes inmigratorias, en 1934 el territorio nacional de Chaco contaba con 214.160 personas. En 1947 ya contábamos con 430.555<sup>16</sup> habitantes. Esto estaba en relación directa con el proceso antes nombrado de producción de algodón, donde la UCAL centralizó la producción del territorio.

## **2.6. El traspaso del puerto a la provincia del Chaco**

El puerto originariamente, perteneciente a la orbe de la Nación, se paso a la provincia del Chaco mediante la firma de un convenio el 21-08-91, durante el ejercicio del mandato del Gobernador Baroni ( Partido Justicialista).

Los puertos de Barranqueras y Bermejo, dentro del Marco ley 23969, y el Reglamento Administrativo regulatorio aprobado por Decreto 1105/91, oficializaban el traspaso a la provincia de su administración y explotación.

Se implementó la creación de un grupo de trabajo con tres representantes de la Dirección

---

<sup>16</sup> Chaco: Su historia en Cifras 2011 – CFI-Fundación Norte y Sur.

General de Puertos, para elaborar un informe. El convenio estipulaba la verificación total de la infraestructura portuaria como si también la nómina de personal que integraría el mismo.

Dentro de las obligaciones conferidas a la provincia se establecía,

- ❖ Que regirían las tarifas portuarias, se regularizaría, fiscalizaría y controlaría las prestaciones de todos los servicios que le incumban al denominado Puerto.

El 6 de mayo de 1992 se hace el traspaso efectivo, y a partir de ese día, el Gobierno Nacional se desvinculo oficialmente del mantenimiento, operaciones, y tareas administrativo-contables.

En ese mismo año, por el Decreto 848 se crea la Intervención, y da pautas jurídicas y de garantía, por 180 días, ( que finalmente se extendería por el lapso de 18 años...).

La plana de personal administrativo, (originarios en su mayoría de la ciudad de Barranqueras) estaba conformada por 12 personas, (a día de hoy, de ese personal inicial histórico, solo quedan 10 actualmente desempeñando sus funciones).

Estas personas pasaron con el mismo convenio colectivo de trabajo que tenían con Nación, pero tuvieron muchos inconvenientes.

Por problemas en el traspaso, se atrasaron los sueldos del personal durante 8 meses, (periodo 2000 a 2001), no había un solo sistema informático, lo que provocaba duplicidad de la datos.<sup>17</sup>

Se comenzaron a regularizar los sueldos, y se efectuaron capacitaciones en manejo comercial portuario, manejo de grúas, estibaje, kilaje y sistemas eléctricos y electrónicos.

El 6 de abril de 1995, quedaron inaugurados los depósitos fiscales, para storage de mercaderías.

---

<sup>17</sup> Se ingreso al sistema de la AGP a partir de 2011.-

El Gobernador Rolando Tauguinas (Acción Chaqueña) termina su mandato en Diciembre de 1995, con la cual no hubo mayores inversiones productivas en el puerto, ni tampoco de movilización de granos, no pudieron ver al Puerto de Barranqueras como un precioso instrumento de ingreso de capitales.

El Puerto Barranqueras está encuadrado dentro de la Ley 23646 de la Ley de Puertos.

La habilitación nacional para poder operar oficialmente, le llego a Barranqueras por el Decreto 29 del 2003. El mismo lo habilitaba para operar como puerto de uso comercial, y publico respectivamente.

En el 2004 se realiza una inversión de casi usd 4.000.000 para la terminal de Granos, que estructuraría silos, y parte con inversión privada de la empresa AOTSA.

Del 2000 al 2007 no se hicieron inversiones de ningún tipo, ya que no hubo interés en firme en la mejora del mismo.

En el año 2001 se presentó un proyecto propio del personal de la Administracion de Puertos Barranqueras, con el objeto de implementar un plan de reactivación del Puerto Barranqueras, al entonces Presidente del Poder Legislativo, Moro, al Vicegobernador Roy Nikisch, y al entonces gobernador Ángel Rosas.<sup>18</sup> (UCR)

El proyecto (propio del personal del Puerto) fue desestimado y nunca hubo respuesta sobre el por qué de la desestimación.

Una nota importante es el hecho de que el Rio no se dragaba, por lo que se convino con la subsecretaria de Puertos y a través de Nación, la provisión de combustible para efectuar dicho trabajo, (2008), destinando casi 20.000.000 usd, para la tarea.

En 2009 ya se habían invertido 60.000.000 que además incluía la adquisición de utillaje portuario.

---

<sup>18</sup> Gobernador del Chaco 1995 - 2003



Aparte del convenio por dos años de dragado, se adquirieron, grúas Lieber de una capacidad de 40 tns, y 29 mts de alzada, de su eje al Rio, que puede abastecer hasta 3 barcazas en andanas.<sup>19</sup>

Cabe acotar que cada barcaza tiene una eslora de 60mts, 11 mts de manga, y un calado hasta 10 pies, con una capacidad de 1500 tns cada una.

A partir del Gobierno de Milton Capitanich, se comenzó a tomar personal administrativo, se mejoro y capacitó a los cuadros y se realizaron inversiones en Tecnología y control.

El nivel de operatividad del puerto, fue in crescendo, actualmente esta en el 15%-

---

<sup>19</sup> Embarcaciones amarradas una al lado de la otra, paralelas al muelle de amarre, y a la vez, unidas entre si.

### **3. La actualidad de Barranqueras.-**

#### **3.1 Datos generales del Puerto Barranqueras**

El puerto Barranqueras, cuenta con una posición geográfica estratégica en el sistema portuario del NEA.

La planificación y construcción de este puerto, tuvo por objeto dinamizar la operatoria de los movimientos provinciales de la región, como paso obligado para mercaderías en tránsito. Situado sobre el margen derecho del Río Paraná, es un nodo como terminal de cargas multimodal, que favorece las conexiones con puertos de Chile, Paraguay, y Brasil a través de las conexiones ferroviarias, viales, que lo convierten en nudo del flujo de productos y eje de la integración de los países de la región, además es tomado como punto central en el tráfico regional y es paso fundamental dentro del Corredor Bioceánico, con movimiento operativo de cargas a granel y contenedores.-

Se trata de un puerto provincial de uso público con destino comercial, perteneciente y administrado por la Provincia del Chaco, a través de un interventor dependiente del Gobierno provincial.

Las principales cargas allí operadas son minerales, materiales de construcción, tanino, cereales, y cargas generales entre otras (bulto y contenedores).

### 3.2 Su Localización

#### Cuadro 1: Locacion General

<b>PROVINCIA</b>	<b>CHACO</b>
<b>LATITUD</b>	27° 29° SOUTH
<b>LONGITUD</b>	58° 56° WEST
<b>CATEGORIA</b>	Puerto fluvial
<b>UBICACIÓN</b>	Sobre el margen derecho del Riacho Barranqueras a la altura del km.1190 del Rio Paraná y a 3 km. Al norte del muelle provincial
<b>DISTANCIA AL PORTON DE RECALADA</b>	725 mt.
<b>CIUDAD MAS PROXIMA</b>	Barranqueras, situada a 10 km. De Resistencia, capital de la provincia del Chaco AR.
<b>POBLACION</b>	65000 habitantes Barranqueras – 350000 habitantes Gran Resistencia
<b>CARTA NAUTICA DE REFERENCIA</b>	Lámina Nro. 60 del Croquis del Rio Paraná, editado por el Servicio de Hidrografía Naval – Armada Argentina

#### Cuadro 2: -Clima -

<b>Media anual</b>	<b>20,6°C</b>
<b>Media Máxima</b>	<b>32,5°C</b>
<b>Media Mínima</b>	<b>11,1°C</b>

**Cuadro 3:** -Vientos-

---

**Predominan del Sur. Sudeste y Este.**

---

**Cuadro 4** Precipitaciones

---

**Media Anual** **1250 mm**

---

**Mes de Máxima precipitación** **Abril**

---

**Cuadro 5** Niebla

---

**Frecuencia** **7 días al año**

---

**Estacionalidad** **Invierno**

---

### **3.3. Descripción de la infraestructura portuaria actual**

Las instalaciones del Puerto tienen cuatro muelles tipo Duque de Alba<sup>20</sup>, la cota de coronamiento es de 9 mts. Dichos muelles son de hormigón armado de 800mts de longitud. Su calado es de 3.10 mts.

Las defensas se encuentran en buen estado, el utillaje fijo es de dos cintas transportadoras para el embarque de 500 ton/hs. Además de 9 grúas Porter sobre el muelle con capacidad de izaje de 27, 12,5 y 3 tns. Respectivamente, además de cargadores frontales, moto estibadores y maquinarias de apoyo.

La playa de estacionamiento de camiones es de 80 unidades aproximadamente, en total cuenta con unos 20000 mts. de plazoleta de hormigón armado y ripio, con actualmente una posibilidad de ampliación a 50000 mts<sup>2</sup> para destinarlo a zona primaria, zona secundaria y almacenaje de contenedores y granel respectivamente. Cuenta con dependencias de la Administración General de Puertos, Aduana Argentina y Prefectura Naval Argentina. Los Silos cuentan con un almacenaje de 100.000 tns. No posee un playón de reparaciones navales, ni una estación de pasajeros.

Los servicios complementarios, agua, combustible, energía, residuos de buques (no posee), balanza oficial, sistema de red contra incendios, cuerpo de bomberos, telefax, internet.

El manipuleo de carga con su capacidad de embarque es de 700 ton/hora. La recepción por camión es de 400 ton/hs. Cuenta con cuatro depósitos de 1500 mts<sup>2</sup> cada uno, y uno de 2000 mts<sup>2</sup> para almacenamiento de mercaderías.

Al norte del citado muelle, existe una terminal operada por Comercial del NEA S.A., que

---

<sup>20</sup> Real Academia Española: conjunto de pilotes sujetos por un zuncho de hierro o de otra manera, que se clavan en el fondo del mar en puertos y ensenadas y sirven como norayes.

cuenta con instalaciones para recepción, almacenaje y embarque de granos. Al Sur, de Barranqueras, se opera con combustibles en las terminales de YPF S.A. y Shell CAPSA, las cuales cumplen con todas las normas técnicas propias de la actividad.<sup>21</sup>

### **3.4 Tipificación del Puerto Barranqueras**

Un dato complementario, un puerto tiene su propia clase y característica

Según **Marí-De Souza (2004)** Se puede clasificar a los puertos según su tipificación:

1. Clasificación funcional: según el tipo de puerto y su fin (deportivo. Militar, Comercio exterior, pesquero, comercial, mixto, marino)
2. Clasificación física: relacionado con la geografía circundante, natural o hecho por la mano del hombre. Por su situación, un puerto puede ser exterior, interior o mixto. Además existen puertos de abrigo que pueden deberse a su ubicación natural, a la obra del hombre o ambas cosas. Asimismo y por su acceso al mar, los hay que acceden por canales, ríos o bocanas. En cuanto a su entorno, cabe resaltar las áreas terrestres y los accesos terrestres al puerto, esto últimos juegan un papel clave en la intermodalidad.
3. Por servicios prestados: los puertos son los testigos del paso del tiempo y como testigos, son producto del mismo. Se pueden clasificar en tres generaciones,
  - a) Puertos de primera generación: limitados a uso portuario estricto, se sitúan aquí los puertos hasta los años 60. Están dedicados a la carga general, con una política estratégica portuaria muy conservadora. Como enclave de los modos de transporte son, además centros operativos para las operaciones de carga, y descarga de mercaderías, su almacenamiento y demás servicios a la navegación. Estos puertos por su específica tipología carecen de servicios orientados a la

---

<sup>21</sup> Prefectura Naval Argentina (2008) "Puertos sobre el Río Paraná"

comunicación. Están desprovistos de cualquier coordinación en la política comercial, cuyo objetivo es obtener más beneficios tanto en su conjunto como individualmente.

- b) Puertos de segunda generación: encuadrada entre los años 60 y 80. Además de la carga general se explotan los gráneles tanto líquidos como secos. El puerto aparece y se expande como un centro de transporte para la industria y el comercio. Las actividades del puerto se amplían, respecto de los puertos de primera generación, a actividades de transformación de las mercaderías y servicios industriales y comerciales para los buques, lo que conlleva un aumento físico, operativo y funcional del puerto. Así el puerto se convierte en un eslabón más de la cadena logística proyectado a la multifuncionalidad. Las relaciones del puerto con las empresas de transporte y comercio, y con el municipio se fortalecen ya que la ciudad en que se enclava el puerto participa decisivamente en la ampliación, suministro y conexiones varias para aquel. La integración de la actividad portuaria aumenta su volumen en un marco global, obteniendo cada vez un mayor incremento del tráfico portuario.
- c) Puertos de tercera generación. Son puertos orientados a la atención de servicios al cliente. Después de los años ochenta y hasta nuestros días. A la carga general y a la de productos a granel, se añade el hito revolucionario de la contenerización. El puerto pone su punto de mira en el comercio como centro de transporte multimodal, y plataforma logística. Ello va a implicar una ampliación de sus funciones: distribución de la carga, impulso logístico, apertura de nuevos canales de información, conexión intermodal y aparición de un nuevo concepto de puerto, el puerto seco<sup>22</sup>, como rampa de lanzamiento para la distribución de productos de enclaves geográficos.

---

<sup>22</sup> Instalación interior de uso común con carácter de autoridad pública, destinada a la recepción, entrega, clasificación y almacenamiento temporal de mercaderías. R Marí, A de Souza. (2003)

- d) Por el Estado: algunos países europeos. La estabilidad de los puertos ha quedado desdibujado y se da un contacto menos directo entre el poder público para competir como puerto moderno.
- e) Por los municipios: regla común en los puertos europeos. El municipio gestiona directamente o a través de un organismo especializado, como es el caso de la autoridad portuaria.
- f) Por las organizaciones privadas: es uno de los síntomas de la privatización que esta alcanzado progresivamente muchos sectores del negocio portuario.

Actualmente, el Puerto de Barranqueras se encuadra en un puerto tipo funcional , de segunda generación, en transición a un puerto de tercera generación.

### **3.5 Diferentes vías de acceso a la ciudad Puerto Barranqueras**

El acceso vial al puerto Barranqueras esta pavimentado, y se encuentra en el cruce las rutas más importantes del MERCOSUR. Al puerto convergen las rutas nacionales Nro. 11 y 16, de gran importancia por su caudal de tráfico.

El acceso ferroviario al mismo, es directo al muelle principal desde donde existe una vinculación (en mal estado), hasta el elevador. A través de diferentes ramales del Ferrocarril Belgrano Cargas (de trocha angosta), se vincula con los puertos de Antofasta e Iquique (Chile), con las ciudades de la Paz y Santa Cruz de la Sierra, (Bolivia), y con todo el Noroeste Argentino.

El acceso acuático al Puerto se da vía el Rio Paraná, ingresando por el sur del Riacho Barranqueras. No requiere uso de práctico<sup>23</sup> ni de remolque. Sobre el margen opuesto al muelle existe espacio para el amarre de barcasas en espera.

---

<sup>23</sup> Dícese del personal marítimo-fluvial local, conocedor del derrotero propio de la zona, que asume la comandancia de la embarcación hasta la maniobra de amarre a puerto.



En cuanto a su acceso aéreo, es factible a través de los aeropuertos internacionales de Corrientes y Chaco, a diez y veinte kilómetros respectivamente. Aún con las aparentes ventajas de localización ribereña con un río de gran volumen como el Paraná y su proximidad con otros ríos, además de la cercanía con el Puerto de Corrientes, Santa Fe, Misiones y Formosa y el de Corumbá Brasil, se ve en tanto disminuida por el poco calado que tiene el muelle, que obliga a las embarcaciones que sean remolcadores de empuje, barcazas de gran desplazamiento y pocos nudos de velocidad. Consiguiente, el puerto de Barranqueras se ve asociado particularmente a los tipos de tráficos marítimos, a la conexión con la red de transportes, al surgimiento de otros espacios competitivos y a las medidas políticas de promoción de mercaderías, que hacen uso de las instalaciones portuarias.

El gobierno nacional, a través de la Comisión de industria del Senado en los últimos años ha solicitado la inclusión de sumas destinadas a inversión para obras de infraestructura, ampliación y trabajos de calado en la zona ribereña del Puerto Barranqueras.

## **4. HISTORIA DEL FERROCARRIL EN BARRANQUERAS**

### **4.1 Estado de situación para la época.**

Haciendo una descripción de la situación imperante en esa época, podremos llegar a darnos una idea de cómo era el estado de los trazados y caminos.

En esa época, Barranqueras estaba semi aislada de Resistencia, excepto por un camino en mal estado, donde era imposible circular cuando llovía.

Consiguiente surge el ferrocarril como respuesta inmediata y certera a una conexión terrestre que dependía mucho del factor climático. El ferrocarril venia a enlazarse con el transporte fluvial, y cuyo desarrollo colaboró con el crecimiento económico, social y político de Barranqueras.

Por aquellos tiempos, existían tres tipos de empresas ferroviarias,

1. La empresa privada de alcance local, cuya función era mover la producción de las colonias circundantes y próximas a la ciudad de Resistencia
2. La empresa extranjera, destinada al movimiento forestal ( transporte de rollizos de quebracho y su posterior exportación)
3. La empresa estatal, de neta función colonizadora, y de movimiento de personas dentro del territorio.

En 1889, se logran concretar las primeras gestiones para unir a Resistencia y las demás colonias con Barranqueras por medio de un ferrocarril.

La municipalidad de Resistencia, concedió a la empresa Hermoso y Cia, la explotación del

servicio de un ferrocarril a vapor para cumplir con ese objetivo.<sup>24</sup>

Esto se cumplió con la sociedad Chiazzaro y Dodero quienes, inauguraron un transporte de rollizos de madera desde la Palometa hasta la ciudad de Barranqueras, pasando por Resistencia, que consistía en 5 vagones<sup>25</sup> movidos por caballos sobre rieles de quebracho.

En 1903, Chiazzaro y Dodero obtuvieron el permiso de concesión para explotar el ferrocarril económico a Barranqueras, el cual se puso en funcionamiento dos años después, quienes en 1906, y en base a la clara necesidad de movilidad de la población, se le amplió el recorrido hasta el Puerto Barranqueras. En 1907, logró extender la línea a Puerto Vicentini<sup>26</sup>, Puerto Tirol y Colonia Popular.<sup>27</sup>

El ferrocarril así, sumo un proceso de cambio, tanto en lo social como en lo económico, al punto que la gente de los pueblos, lo nombraba como “el tren rural”, “el tren social”, o el “tranvía a vapor”, quienes por una módica suma, se comunicaban rápidamente con la ciudad de Resistencia, Barranqueras, y hacían interconexión con la ciudad de Corrientes, lo que hoy denominaríamos transporte multimodal.

Así los colonos de las ciudades satélites a Barranqueras, veían en el tren, la respuesta más rápida a la movilización de su carga hasta el Puerto, y de ahí al destino correspondiente.

Por medio del Art. 2 de la Ley 4286 del 7 de enero de 1904, se le concedió a la Compañía Francesa de Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe, el derecho de explotar una línea férrea desde la Sabana hasta Barranqueras, además de la construcción de un muelle, depósitos y anexos al Puerto Barranqueras, cuya ubicación exacta fue fijada por el Poder Ejecutivo Nacional y el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, en lo referente a Tarifas.

---

<sup>24</sup> Carlos López Piacentini- Historia de la Provincia del Chaco- Resistencia 1970 T2, pag 232.

<sup>25</sup> Los distintos autores no se ponen de acuerdo en el número exacto de vagones, que varían de 5 a 10 respectivamente.

<sup>26</sup> Actualmente el municipio de Comandante Fontana.

<sup>27</sup> Nombre actual del municipio, dentro del partido Libertad, el nombre fue tomado del proceso inmigratorio en 1907 por la compañía “Colonizadora Popular”, actualmente cuenta con 135 habitantes según el último censo.

La empresa no lo llevo a cabo, por lo que se dejo sin efecto dicha concesión en 1913.<sup>28</sup>

Esta empresa, originalmente nacional y santafesina, había comenzado sus tareas de construcción y entrelazado de rieles, en Santa Fe y Sur de Chaco, cuya red troncal principal era Santa Fe – Barranqueras, con 740 kms. Sus vinculaciones con empresas como la Forestal, (productora de tanino), Dreyfus y Bunge y Born, hizo que se transformara en un artífice principal y motor de la economía durante los primeros años del siglo XX.

El Ferrocarril francés de la Sabana a Barranqueras, se inauguró el 17 de mayo de 1907- durante el gobierno de Martín Goitia, el Ministro de Obras Públicas de la Nación, personal diplomático acreditado, delegados militares y navales y periodistas de Buenos Aires que viajaron a Resistencia, para cubrir tan importante noticia.

Con la extensión de los ramales ferroviarios, y su desempeño, comenzó lentamente a opacar la dependencia indiscutida del puerto, debido a los intereses que cada empresa extranjera traería consigo.

#### **4.2 LOS INTERESES EXTRANJEROS VS CRECIMIENTO REGIONAL**

Es innegable el crecimiento producido por el ferrocarril para la ciudad de Barranqueras y sus alrededores. Pero también es innegable el desmonte de arboles que se ha efectuado, en post del beneficio nacional y no siempre local.

Las empresas francesas, por un lado, sumaban ferrocarriles asegurando muchas veces ventajas propias, y por otro lado, las empresas inglesas, que valorizaban la tierra por medio de modernización vial, con un beneficio propio. Esto generó que el Dr. Ramos Mejía, (ministro de Agricultura del Presidente Figueroa Alcorta), decidiera aplicar ese principio en

---

<sup>28</sup> Registro Nacional del año 1904. Pag 245-247

beneficio del Estado Nacional, por medio de la ley 5559 del 11 de septiembre de 1908, llamada Ley de Fomento de los Territorios Nacionales.<sup>29</sup>

A Grandes rasgos, la mencionada ley establecía la necesidad de ordenar el manejo de la tierra pública, hasta ese momento, librada a la especulación de intereses particulares y llevar adelante la obra colonizadora contemplando las necesidades estratégicas de orden nacional, tuvo rápido principio de aplicación. Por medio de la misma, se disponía la construcción de cuatro ferrocarriles y las correspondientes obras de canalización y aprovechamiento de importantes vías fluviales.

Uno de los ferrocarriles que debía construirse debía partir desde Barranqueras con destino a Metán Salta, atravesando todo el Chaco, y empalmando con el Ferrocarril Central Norte, extendiendo su ramal a la línea de Añatuya (Santiago del Estero).

El 1 de Mayo de 1909 se inician los trabajos de la construcción del ramal que recibió el nombre de “Barranqueras al Oeste”, empleando mucha mano de obra local.

Con ese nombre comenzaría el proceso colonizador, justamente en esa dirección. Al Oeste.

Con la construcción de este ramal, lentamente Barranqueras y Resistencia se fueron descomprimiendo poblacionalmente, debido a que la gente lentamente iba mudándose a la par del ferrocarril, buscando oportunidad hacia el Oeste de la Provincia. Así fueron fundándose pueblos.

Por el puerto Barranqueras, comenzaron a ingresar los materiales que harían posible la construcción de este nuevo ferrocarril. Así una vez más, quedan ligados los orígenes del puerto, y el ferrocarril, junto con la ciudad de Barranqueras.-

---

<sup>29</sup> Evolución Histórica del Régimen de la Tierra pública, Bs As. La Facultad, 1925 pag 442.

## **5. HISTORIA DE LAS FABRICAS EN BARRANQUERAS**

### **5.1 Las fábricas y la sociedad de Barranqueras.**

Durante el siglo XX, la instalación de fábricas en la ciudad de Barranqueras se vieron colmadas con la demanda de sus productos, además de las ventajas de instalación y mano de obra incipiente, mayormente extranjera (gringos según terminología de la zona).

Además debemos agregar que el Ferrocarril y los buques de transporte, adornaban el paisaje cambiante de la incipiente y nueva ciudad, rompiendo con la monotonía de las largas arboledas y montes que separaban la ciudad Capital de Resistencia, con el Puerto.

Este proceso de reconversión social y adaptación a los procesos contemporáneos, hizo que los chaqueños se sumen al proceso de trabajo industrial de Barranqueras y aledaños, (ya que en ese entonces no existían municipios mas alla de Barranqueras), cosa que configuró un nuevo hogar donde desarrollar su vida, su cultura, alejada de la ciudad capital, y cercano a su propio lugar de trabajo.

La actividad obrera en la zona, en las distintas fábricas fue muy activa, en la zona de Barranqueras y su actual vecina ciudad de Vilelas.

Fabricas como Mihanovich y Cia, (empresa marítima muy ligada con el crecimiento portuario), ha sido una empresa que desempeñaba la tarea de transporte entre ciudades, y el acarreo y flete de productos entre ciudades costeras (Corrientes, Barranqueras,

En 1930, durante el gobierno Territorial de Ricardo Andreu (y posterior gobierno de facto Territorial en el mismo año del Sr. Armando Meabe, debido a la Revolución del 30' del

Gral. Uriburu<sup>30</sup>), se hizo a nivel provincial, una promoción con el objetivo de la plantación y posterior tratamiento del algodón.

Diez años después, se comenzó a recoger los frutos de esta iniciativa, lo que generó la instalación de la FANDET ( Fábrica Nacional de Envases Textiles) en el año 1944, empleó a mas de 3000 lugareños, era una aceitera, desmotadora e hilandería.

Contaba con transporte propio, luego se convirtió en UCAL (Unión de Cooperativas Algodoneras) que nucleó a trabajadores de 3 provincias, Santiago del Estero, Formosa y Chaco respectivamente. La mayoría de los productores de algodón, pasaban su producto por la UCAL.

Molinos Rio de la Plata, se instala en la década del 40. Con una producción constante de aceites de girasol, algodón, soja y Tung (que luego, por su alta toxicidad, se trasladó a Misiones). Su planta, llegó a dar trabajo a 400 personas, todas de la ciudad de Barranqueras.

Con turnos rotativos, y salarios competitivos para la época, fomentaba la lealtad y buen trato de los empleados, a través de estímulos, facilitándoles viviendas al personal jerárquico, y recordatorios en aniversarios por antigüedad.

Se le hizo una extensión de la vía férrea para el arribo de las semillas, y su posterior destinación a la zona de embarque.

Molinos, deja la provincia en 1993, luego de un largo proceso de vaciamiento, y por quiebra financiera.

Otra empresa que se radicó en la zona portuaria, fue la National Lead Co. Conocida como “La Plomo”, en el año 1938, ya que era una fundición, una empresa que se hizo famosa entre la clase obrera, por sus excelentes tratos al personal, remuneración justa y en tiempo y

---

<sup>30</sup> Revolución del 6 de septiembre de 1930, liderada por el Gral. Uriburu, que derrocó al presidente constitucional Hipólito Yrigoyen (Unión Cívica Radical).

forma, además de una carrera asegurada a lo largo del tiempo.

Esta empresa llegó a contar con una dotación de 200 personas, además de 150 changarines o personal temporario, que se desempeñaban en esta condición, hasta que probaban su seriedad y compromiso con su empleo, momento en el cual cambiaban su situación de revista y pasaban a formar parte de los trabajadores activos de la empresa.

Esta empresa, se declaró en quiebra en el año 1989, luego de quiebras y males financieros.

El frigorífico CAP se instala en la zona en 1953. Empleó a más de 400 obreros, y fue líder en su segmento, en el país y en toda América. Faenaban 650 cabezas de ganado en 8 horas, y su contribución fue destacada en el proceso de la cadena cárnica.

Contaba con su propio ramal de ferrocarril donde recibía y entregaba al puerto sus producciones. Famosa por sus picadillos, pate de foie y jamón del diablo, se llegó a exportar al mundo la producción.

En 1981, se transforma en COOP, una cooperativa manejada por sus propios obreros.

Sasetru, se dedicaba a vinos y alimentos, empleando 350 chaqueños, Bodegas Giol, se dedicaba a envasado de vinos, Cerámica Cerno, contaba con mucho personal, y se dedicaba a la fabricación de pisos y cerámicos, que abastecía demanda local y extranjera.

TAMET, una empresa que se dedicaba a Arrabio, cerró sus puertas por problemas económicos en 1989.

Otras fabricas que se instalaron en la zona, fueron la compañía aceitera La Fabril Financiera, quienes se destacaron entre las otras, debido a que construyó su propio barrio para los empleados, ya cerca de 1970, la Noblex, Supercemento y Cerámicas Toba, todos debido al Régimen de promoción industrial imperante para la zona.

En los años 50, en la provincia del Chaco, se contaba con aproximadamente entre casi 20000 obreros industriales. Para los años 70-80 esa cifra había caído a menos de 15000.-



Como para no olvidar, empresas que hicieron historia y que se instalaron en la ciudad de Barranqueras, podemos nombrar a la Destilería de Alcohol de Carlos Boggio y la fábrica de aceite de Algodón y maní de Juan Rossi, la Clayton, entre otras.

## **5.2 Puerto Vilelas o Barranqueritas, sus fábricas.**

Mención aparte hacemos de las empresas que se instalaron en las zonas aledañas, caso de Puerto Vilelas, (o Barranqueritas, como le solían nombrar los lugareños).

Como habíamos nombrado anteriormente, uno de los ciclos chaqueños fue el del Tanino y constituyó un polo de demanda a nivel nacional de maderas para la fabricación ferroviaria de durmientes, tanino y el carbón vegetal para el uso domestico e industrial.

Así fue que en 1916 se instalaba la Compañía Z productora de tanino, perteneciente a Anchorena, Atorresagasti y Cía., que llegaron a producir más de mil toneladas mensuales.

Contribuyo con el crecimiento poblacional a través de la construcción de viviendas para el personal, e invirtió dinero en la construcción de ramales para los ferrocarriles, un camino de ripio costero para unirse con Barranqueras, una delegación de la policía de territorios, y una escuelita para niños.

Esta empresa, como la mayoría de las que se radicaron en la zona, cerró sus puertas por motivos económicos en 1954.

Barranqueras y Vilelas, debido a que eran centros donde la mayoría de las industrias se radicaban, sus obreros no fueron ajenos a los problemas económicos que desembocarían en periodos de huelgas y reclamo de mejoras en las condiciones laborales y de salubridad.

En la época Post Perón, más precisamente en la Revolución Libertadora, sus obreros y

empleados sufrieron persecuciones ideológicas, e incluso hasta asesinatos de líderes sindicales como el caso del dirigente Textil Mario Villalba, hecho acaecido en 1974, en circunstancias poco claras.

Los despidos sin indemnización, en algunos casos generaban grandes tensiones entre gobierno, sindicato, y el patrón respectivamente.

No quiero dejar de mencionar, la solidaridad del pueblo de Barranqueras, en la época de la dictadura militar del 76-83, más precisamente, la unidad obrera, con sus acciones gremiales en las diferentes fábricas a través de pintadas, demandas de liberación de compañeros y principalmente, un pensamiento claro de ideal de Libertad, que llevo a que muchos tomaran la iniciativa de participación más activa, políticamente hablando, enlistándose en grupos como Montoneros o similares, contra el gobierno de facto.

### **5.3 Las inundaciones**

#### ***“Para las aguas, no hay clases sociales”***

El problema de las inundaciones, no es nuevo en la historia de Barranqueras. Este desafío para los pobladores de la zona, comenzó en 1905, para luego ir repitiéndose a lo largo del tiempo, volver con toda su furia en 1966, y sus subsecuentes, en las décadas del 80 y 90 respectivamente.

Esta ciudad y sus aldeañas, están supeditadas a los desbordes de ríos, mas precisamente de las crecientes de los ríos Paraná y Paraguay, o de las precipitaciones en la alta cuenca del Rio Negro que atraviesa la ciudad.

Lastimosamente, estos desbordes siempre afectaban a los sectores de mas bajos recursos, producto de migraciones internas, donde sus viviendas eran precarias, llamados asentamientos, donde la razón por la que se instalaban ahí era, por la imposibilidad de

acceso a zonas de mayor protección y más altas. Los inundados respondían a este flagelo de dos formas posibles, una hacinándose en casas de familiares, parientes, amigos, que podían albergarlos y alimentarlos.

La segunda opción, era recurrir al Estado, los cuales los albergaban en los depósitos, fabricas o cualquier lugar disponible para su rejunte y contención.

En 1905, la inundación llegó a cubrir casi el 80% del casco urbano de la ciudad, provocando la migración hacia otros lugares (principalmente zonas altas) de la población, en su mayoría trabajadores del puerto y peonada. Esta inundación, duró 8 meses.

En 1966, la inundación, ya en tiempos modernos, afectó al casi 50% del casco urbano de la ciudad, que fue llamada “la segunda de este siglo”. Cabe acotar que la ciudad no contaba con defensas, por este motivo, la zona afectada por las aguas fue considerable.

Durante estos periodos de inundación, si su vivienda era afectada por las aguas, no debía presentarse a su trabajo, los sueldos se pagaban igual, las actividades laborales trataban de llevarse acabo de cualquier forma.

La zona portuaria, según datos recolectados de pobladores, estaba abandonada, ya que el muelle y escolleras no contaban con topes, consiguiente, no había diferencia entre el agua producto de la inundación y el agua del rio, y había mucha probabilidad de caer directamente al Paraná con las terribles consecuencias no deseadas.

En las siguientes inundaciones, se construyó la defensa sobre la red vial, la economía de la zona, estaba parada, por razones obvias.

La solidaridad del pueblo de Barranqueras se hizo luz nuevamente, al trabajar sin descanso, día y noche, para el armado de la defensa, el auxilio de las personas con viviendas bajo agua, y la colaboración en la distribución de alimentos a los damnificados.

A los que perdieron sus viviendas, se los cobijó en albergues o galpones, brindándoles

colchones, pero con el tiempo, esto se convirtió en alojamiento permanente de estos damnificados. Como en toda inundación, y por relatos de varios pobladores, hubo héroes como “el Señor del Tractor”, quien era un personal de la Municipalidad, justamente en un gran tractor, repartía comida, transportaba y rescataba personas inundadas.

Ese recuerdo que queda del viejo Tractor, logró su última morada en el corralón municipal. Actualmente, es un montón de hierros viejos.

Pero volviendo a las viviendas, con los años, el Gobierno los proveyó de viviendas económicas, formalizando barrios de bajos recursos. Así se fue construyendo los barrios o la sociedad de inundados.

## **6. El puerto Barranqueras en números.**

No es fácil hablar de un puerto si no se muestra con cuadros y referencias históricas sus movimientos y desarrollo, a lo largo de un periodo de tiempo determinado.

El puerto Barranqueras tuvo el más diverso movimiento de carga y personas, ya que era nexos entre la provincia de Chaco y Corrientes respectivamente.

A continuación, a través de los cuadros, podremos apreciar las mercaderías, su monto total operado y el año que le corresponde. Con esto podremos sacar una idea de cuál era el movimiento de época, que lo llevo a colocar segundo a nivel de puertos fluviales, después del Puerto de Rosario respectivamente.

Si bien, en un principio no había registros de la mercadería egresada e ingresada, muchos coinciden con el escritor de “Los 3 ciclos Chaqueños” (Guido Miranda, 1955), expresado por un periodo de Fundación, otro de tanino y otro de algodón y reforzando la postura, en “La transición entre dos ciclos y sus efectos sociales en un territorio argentino. Conflicto de convivencia en el Chaco ante una nueva etapa colonizadora 1920 - 1940” (Oscar Mari – artículo Revista de Geografía Norte Grande -2009) donde explican claramente los ciclos forestales, y posteriormente algodoneros, dentro de un periodo político llamado de Territorio Nacional que duro desde 1884 hasta 1951, un período llamado Territorio Presidente Perón, desde el año 1951 a 1955 y otro periodo llamado de Provincia del Chaco que abarco de 1955 a nuestros días.

El movimiento logístico de carga se efectuaban por el puerto de Barranqueras y el traslado desde el interior, era por medio del tren o camión (en un principio, era en carros llamados alzaprimas, usados también para rollizos de madera).

## **6.1. Las exportaciones e importaciones del Puerto Barranqueras.**

Registro de transporte de mercaderías.

**Cuadro 6. Mercadería ingresada por puerto Barranqueras – Agricultura (totales expresados en toneladas)**

<b>Año</b>	<b>Total general</b>	<b>Total agricultura</b>	<b>Fibra de algodón</b>	<b>Algodón en bruto</b>	<b>girasol</b>	<b>Alije girasol</b>	<b>Alije soja</b>	<b>Soja/ arroz</b>	<b>Agro granel</b>
1969	95358	0							
1970	331883	0							
1971	0	0							
1972	458369	2313							
1973	391328	0							
1974	806347	5742							
1975	886150	9200							
1976	859534	8979							
1977	817980	2207							
1978	840272	0							
1979	1073353	0							
1980	950120	9835							
1981	770054	2582							
1982	665615	102							
1983	680457	1002							
1984	753837	1365							
1985	704946	4961							
1986	724491	457							
1987	794185	404							
1988	734456	0							
1989	647327	0							
1990	1019146	0							
1991	522598	376							
1992	573290	277							
1993	521286	2147							
1994	231137	0	0	0	0	0	0	0	0
1995	243569	3	0	0	0	0	0	0	0
1996	465566	0	0	0	0	0	0	0	0
1997	1117741	0	0	0	0	0	0	0	0
1998	836129	0	0	0	0	0	0	0	0
1999	818516	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2001	80820	0	0	0	0	0	0	0	0
2002	481285	0	0	0	0	0	0	0	0
2003	479273	0	0	0	0	0	0	0	0
2004	277531	112811	0	0	0	0	0	0	112811
2005	842975	0	0	0	0	0	0	0	0
2006	734208	148878	0	0	8102	0	1350	57143	82283
2007	332828	78586	0	0	0	0	1730	76856	0
2008	391870	90810	0	0	3188	0	870	86752	0
2009	0	0	0	0	0	0			
2010	0	0	0	0	0	0			

**Cuadro 7. Mercadería ingresada por Puerto Barranqueras – Hierros y minerales -**

Año	Total hierros y minerales	Mineral de hierro	Coque	Manganeso	bórax	Furfural	Ulexita	Arena
1969	300							301
1970	0							0
1971								0
1972	55							176666
1973	27310							80296
1974	84135							320788
1975	66707							432251
1976	10000							413266
1977	600							452484
1978	66807							256100
1979	155300							336721
1980	150552							286886
1981	56576							246888
1982	57363							172979
1983	81484							93575
1984	67571							158880
1985	76450							125825
1986	65662							162375
1987	143041							204276
1988	146451							150345
1989	146530							122703
1990	25206							212016
1991	1613							118852
1992	0							138425
1993	39604							134470
1994	6712							223552
1995	9032							234534
1996	164095	162704	0	1391	0	0	0	283340
1997	157815	149864	6541	1500	0	0	0	402101
1998	125594	122827	2767	0	0	0	0	262288
1999	14914	14914	0	0	0	0	0	232581
2000	0	0	0	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	0	0	0	0	56018
2002	0	0	0	0	0	0	0	37285
2003	0	0	0	0	0	0	0	0
2004	0	0	0	0	0	0	0	164720
2005	0	0	0	0	0	0	0	201407
2006	0	0	0	0	0	0	0	236888
2007	0	0	0	0	0	0	0	254242
2008	0	0	0	0	0	0	0	301060
2009								
2010								

**Cuadro 8. Mercadería ingresada por Puerto Barranqueras – Otras mercaderías-**

Año	Motocicletas	Bicicletas	Vinos	Cemento	Combustible	Muebles	Merc.gral	pedra
1969	0	0	0	0	2187	0	12829	72529
1970	0	0	0	0	176018	0	1572	146740
1971	0	0	0	0	0	0	0	0
1972	0	0	0	0	261496	0	12468	0
1973	0	0	0	0	278823	0	548	0
1974	0	0	0	0	385732	0	3533	0

1975	0	0	0	0	364175	0	11658	0
1976	0	0	0	251	415201	0	11837	0
1977	0	0	0	0	358486	0	3624	0
1978	0	0	0	0	506885	0	10700	0
1979	0	0	0	0	572424	0	8908	0
1980	0	0	0	0	491434	0	9554	0
1981	0	0	0	0	458265	0	5203	0
1982	0	0	0	0	426381	0	8011	0
1983	0	0	0	0	500966	0	3430	0
1984	0	0	0	0	522656	0	3496	0
1985	0	0	0	0	486209	0	11501	0
1986	0	0	0	0	486690	0	9307	0
1987	0	0	0	0	425579	0	20885	0
1988	0	0	0	0	431071	0	6589	0
1989	0	0	0	0	357202	0	20892	0
1990	0	0	0	0	779202	0	2722	0
1991	0	0	0	0	401371	0	386	0
1992	0	0	0	0	434120	0	468	0
1993	0	0	0	0	344795	0	0	0
1994	0	0	0	0	0	0	873	0
1995	0	0	0	0	0	0	0	0
1996	0	0	0	12395	0	0	0	0
1997	0	0	0	53726	504000	0	0	0
1998	2	10	265	84165	360000	0	0	0
1999	9	0	0	66765	504000	0	0	0
2000	0	0	32	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	24767	0	0	25	0
2002	0	0	0	0	444000	0	0	0
2003	0	0	0	0	479273	0	0	0
2004	0	0	0	0	0	0	0	0
2005	0	0	0	0	641568	0	0	0
2006	0	0	0	0	348442	0	0	0
2007	0	0	0	0	0	0	0	0
2008	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0	0	0

### **Cuadro 9. Mercadería salida por Puerto Barranqueras – Agricultura**

Año	Total gral	Total agricultura	Fibra de algodón	Algodón en bruto	Semilla de algodón	Girasol	Soja arroz	Agro granel ex junta grn.
1969	325718	10651						
1970	167938	67143						
1971	0	0						
1972	159629	41357						
1973	137491	65440						
1974	256680	145808						
1975	288722	189165						
1976	254045	190334						
1977	183326	124642						
1978	147907	97950						
1979	95867	70447						
1980	173801	158886						
1981	299382	261131						
1982	444246	330771						
1983	419264	371604						
1984	539453	443393						
1985	403271	332181						



1986	193325	171437						
1987	147742	134836						
1988	33694	6875						
1989	62825	51900						
1990	100096	65540						
1991	36012	19029						
1992	73718	9768						
1993	90528	1512						
1994	17025	16939						
1995	11397	11397						
1996	15321	7299	6354	0	405	0	0	540
1997	49247	35574	4087	1752	1790	0	27945	0
1998	128938	109080	774	0	2011	1295	0	105000
1999	91485	85459	996	0	542	0	0	83921
2000	0	0	0	0	0	0	0	0
2001	14617	221	221	0	0	0	0	0
2002	259	0	0	0	0	0	0	0
2003	211265	134235	0	0	0	0	16977	104273
2004	733666	58035	0	0	0	752	51537	0
2005	134243	134243	0	0	0	2325	43491	88427
2006	3137	0	0	0	0	0	0	0
2007	914	0	0	0	0	0	0	0
2008	1284	0	0	0	0	0	0	0
2009	0	0						

### Mercaderías salida por puerto Barranqueras

#### Cuadro 10. Hierros y Minerales excluida Arena.

Año	Total hierros y minerales	m.hierro	Coque	Manganeso	Borax	Furfural	Alexita	Arena
1969	12339	0	0	0	0	0	0	0
1970	0	0	0	0	0	0	0	0
1971	0	0	0	0	0	0	0	0
1972	4220	0	0	0	0	0	0	0
1973	6957	0	0	0	0	0	0	0
1974	296	0	0	0	0	0	0	0
1975	1480	0	0	0	0	0	0	0
1976	6471	0	0	0	0	0	0	251
1977	7950	0	0	0	0	0	0	0
1978	2120	0	0	0	0	0	0	0
1979	0	0	0	0	0	0	0	0
1980	0	0	0	0	0	0	0	0
1981	720	0	0	0	0	0	0	0
1982	0	0	0	0	0	0	0	0
1983	7226	0	0	0	0	0	0	0
1984	27145	0	0	0	0	0	0	0
1985	22484	0	0	0	0	0	0	0
1986	9404	0	0	0	0	0	0	0
1987	0	0	0	0	0	0	0	0
1988	10540	0	0	0	0	0	0	0
1989	1007	0	0	0	0	0	0	0
1990	0	0	0	0	0	0	0	0

1991	1850	0	0	0	0	0	0	0
1992	5747	0	0	0	0	0	0	0
1993	0	0	0	0	0	0	0	0
1994	0	0	0	0	0	0	0	0
1995	0	0	0	0	0	0	0	0
1996	0	0	0	0	0	0	0	0
1997	1360	0	0	0	1360	0	0	0
1998	2549	0	0	0	1294	525	730	0
1999	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	0	0	0	0	0	0	0	0
2001	47	0	0	0	47	0	0	0
2002	0	0	0	0	0	0	0	0
2003	0	0	0	0	0	0	0	75950
2004	0	0	0	0	0	0	0	0
2005	0	0	0	0	0	0	0	0
2006	0	0	0	0	0	0	0	0
2007	0	0	0	0	0	0	0	0
2008	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0	0	0

## Mercaderia Salida por puerto Barranqueras –

### Cuadro 11. Otras Mercaderias

Año	Total Otras Mercaderias	Carbon	Cuero	Tanino	Maderas	Durmientes	Maquinas	Rieles
1969	302728	0	0	36216	1526	0	0	0
1970	100795	0	0	25125	7675	0	0	0
1971	0	0	0	0	0	0	0	0
1972	114052	0	0	0	0	0	0	0
1973	65094	0	0	0	627	0	0	0
1974	110526	0	0	0	0	0	0	0
1975	98077	0	0	0	7911	0	0	0
1976	56989	0	0	0	0	0	0	0
1977	50734	0	0	0	181	0	0	0
1978	47837	0	0	0	0	0	0	0
1979	25420	0	0	0	0	0	0	0
1980	14915	0	0	0	775	0	0	0
1981	37531	0	0	0	1880	0	0	0
1982	113475	0	0	0	0	0	0	0
1983	40434	0	0	0	0	0	0	0
1984	68915	0	0	0	0	0	0	0
1985	48606	0	0	0	182	0	0	0
1986	12484	0	0	0	510	0	0	0
1987	8970	0	0	0	0	0	0	0
1988	16279	0	0	0	0	0	0	0
1989	9918	0	0	0	54	0	0	0
1990	34556	0	0	0	0	0	0	0
1991	15133	0	0	0	0	0	0	0
1992	57203	0	0	0	18	0	0	0
1993	89016	0	0	0	0	0	0	0
1994	86	0	0	0	0	0	0	0
1995	0	0	0	0	0	0	0	0
1996	8022	0	294	7232	474	0	0	0
1997	12313	330	283	11575	125	0	0	0
1998	17309	75	1339	15699	17	179	0	0

1999	6026	0	1294	4686	46	0	0	0
2000	0	0	0	0	0	0	0	0
2001	14349	2193	73	11933	139	0	0	0
2002	259	150	0	0	20	0	0	0
2003	1080	195	0	788	0	0	0	0
2004	675630	0	0	0	0	238	0	0
2005	0	0	0	0	0	0	0	0
2006	3137	3070	0	0	67	0	0	0
2007	914	692	0	0	222	0	0	0
2008	1284	1127	0	0	133	24	0	0
2009	0		0	0	0	0	0	0

### **Continuacion – Otras Mercaderías**

Año	Motocicletas	Bicicletas	Vinos	Cemento	Combustible	Muebles de madera	Merc.gral	Piedra partida
1969	0	0	0	0	264986	0	0	0
1970	0	0	0	0	51728	0	16267	0
1971	0	0	0	0	0	0	0	0
1972	0	0	0	0	92258	0	21794	0
1973	0	0	0	0	57713	0	6754	0
1974	0	0	0	0	90103	0	20473	0
1975	0	0	0	0	53511	0	36555	0
1976	0	0	0	0	36443	0	20546	0
1977	0	0	0	0	30219	0	20334	0
1978	0	0	0	0	1782	0	46055	0
1979	0	0	0	0	1137	0	24289	0
1980	0	0	0	0	0	0	14140	0
1981	0	0	0	0	1554	0	34097	0
1982	0	0	0	0	103	0	113372	0
1983	0	0	0	0	958	0	39476	0
1984	0	0	0	0	0	0	68915	0
1985	0	0	0	0	653	0	47771	0
1986	0	0	0	0	2306	0	9668	0
1987	0	0	0	0	772	0	8198	0
1988	0	0	0	0	552	0	15727	0
1989	0	0	0	0	1883	0	7981	0
1990	0	0	0	0	9431	0	25125	0
1991	0	0	0	0	458	0	14675	0
1992	0	0	0	0	1895	0	55290	0
1993	0	0	0	0	0	0	89016	0
1994	0	0	0	0	0	0	86	0
1995	0	0	0	0	0	0	0	0
1996	0	0	0	0	0	0	22	0
1997	0	0	0	0	0	0	0	0
1998	0	0	0	0	0	0	0	0
1999	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	0	0	0	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	0	0	0	11	0
2002	0	0	0	0	0	89	0	0
2003	0	0	0	0	0	93	4	0
2004	0	0	0	0	675392	0	0	0
2005	0	0	0	0	0	0	0	0
2006	0	0	0	0	0	0	0	0
2007	0	0	0	0	0	0	0	0
2008	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0	0	0

En cuanto a los cuadros de ingreso y egreso de mercaderías via puerto Barranqueras, podemos apreciar que los productos de mayor movimiento portuario son agricultura, arena, combustible y derivados y mercadería en general. Encontrándose estos últimos dentro de los de flujo más constantes.

En cuanto a las mercaderías salidas por puerto Barranqueras, los productos de mayor egreso son agricultura, arena, maderas, tanino, combustibles, y mercadería en general.

**Cuadro 12. Cuadro de tráfico portuario de buques de cabotaje**

Año	Total		Cabotaje nacional		Cabotaje fronterizo	
	Entrados	Salidos	Entrados	Salidos	Entrados	Salidos
2001	1833	1835	1707	1674	126	161
2002	1921	1922	1849	1805	72	117
2003	2186	2187	2127	2111	59	76
2004	2401	2370	2075	2061	326	309
2005	3163	3166	3070	3046	93	120
2006	2572	2753	2392	2352	180	221
2007	2549	2541	2371	2354	178	187
2008	2549	2541	2371	2354	178	187
2009	0	0	0	0	0	0

En este cuadro podemos observar la gran diferencia que presenta entre el cabotaje fluvial nacional y el internacional, a favor del primero, con una leve diferencia dentro del rubro nacional, entre los ingresados y los egresados.

Previo a estos años, no se encontraron registros formales del movimiento de cabotaje.

**Cuadro 13. Ubicación de la ciudad de Barranqueras y su posición en el Río Paraná**



**Cuadro 14. El puerto de Barranqueras**



**Cuadro 15. Vista Satelital del Puerto Barranqueras.-**



Imagen Google earth

**Cuadro 16. Ubicación del puerto Vilelas o Barranqueritas**



Imagen Google Earth



## **Conclusiones**

Al intercambiar datos, consultar y hablar de historia con los lugareños de esa epopeya industrial en la ciudad de Barranqueras, la emoción y el anhelo se mezclaba con la esperanza de un volver atrás, donde las fábricas tiraban humo por sus chimeneas, donde el trabajo se conseguía fácilmente, y el puerto operaba con los vapores.

Se puede inferir que su crecimiento está ligado a la necesidad comercial en un primer momento de un desarrollo fluvial, luego, como un complemento del primero que abarataría costos y agilizaría el desplazamiento de las mercaderías, vendría la instalación de las grandes compañías de ferroviarias, dentro de un encuadre político y modelo económico agroexportador, y por último, el crecimiento vial y rodoviario.

Estos factores contribuyeron a la conformación de nodo logístico por su posición estratégica dentro del mapa de la Argentina, ya que en un principio, siguiendo la noción de hinterland, Barranqueras creció a partir de su puerto.

Como ciudades satélites, complementarias, que dependían solo de la estructura vial y férrea y su comunicación con Barranqueras, estaban las ciudades de Resistencia, Vilelas, Fontana, y las del interior.

Evidente es su posición privilegiada al lado del río, que favoreció la instalación de bodegas, para una rápida salida comercial al río.

Barranqueras y su puerto, su crecimiento y su interrelación económica, tuvieron décadas de crecimiento, promocionado por la instalación de compañías de visionarios y esperanzados empresarios que, además de los intereses netamente económicos, contribuyeron directa o indirectamente al crecimiento de la ciudad de Barranqueras.

Su puerto, desde el famoso pontón cedido por la Mihanovich and Company para la bajada de mercaderías, hasta las construcciones de los pilares de cemento, fueron contribuyendo al desarrollo a través de los años, la estructura propia de la ciudad, en torno al Puerto.

Desde los principales albergues de granos, hasta la construcción de las bodegas portuarias, la ciudad puerto nunca perdió su imagen simpática, alimentada por la gente que lo construyó, y los descendientes que en algunos casos, trabajaron de generación en generación para el crecimiento del mismo.

En sus comienzos, los errores de mensura y diagramación de la ciudad, y su crecimiento en abanico, para su posterior remodelación, fueron sumando habitantes, compuesto por argentinos, pero principalmente, nutriéndose de las diferentes corrientes de inmigrantes que venían a probar suerte en algunos casos, otros, ya definitivamente a quedarse. Así, el puerto iba tomando movimiento hasta llegar a ser el segundo a nivel de desplazamiento de mercaderías en el Paraná.

En este caso, Barranqueras se constituyó como un espacio de colonización e industrialización, provenientes de diferentes tierras, cuyos aportes fueron conformando e instalando en la zona, diferentes servicios e industrias, que a su vez, conformaron una sociedad económicamente polifacética.

Así fue que se produjo un rompimiento de la dependencia de la orbe centralizadora de Resistencia, para conformarse en una comprobación del postulado de “hinterland”, es decir, a partir del puerto, una sociedad se conforma y así resulta en una ciudad con identidad y progreso propio.

En estos escenarios, se comenzaron a mezclar las complejas relaciones convergentes entre los distintos actores, con sus consecuencias para la sociedad misma.

Luego el puerto sufrió variaciones en su operatividad, desde un simple pontón, y del vapor a la contenerización, de la administración nacional, a un pase a la administración pública, y su función de unidad, separado de la ciudad de Barranqueras, ya que su urbanización no se

produjo al mismo tiempo que la ciudad en si misma.

Las razones para esto pueden ser una cuestión de estética urbana, o una cuestión de arquitectura... Logística? Tal vez, pueda ser objeto de otro estudio.

Las vías férreas apuntaban a la facilitación del transporte desde el interior al Puerto Barranqueras, como una combinación de transporte multimodal de cargas.

Desde las primeras descargas de rollizos y transferencia a proa de los barcos a principios del siglo XX, hasta la modernización y arribos de las grúas Porter, han ido brindando a la sociedad de Barranqueras un panorama donde desarrollarse e ir creciendo económica y territorialmente.

Tratar de avanzar hacia un puerto operativo de tercera generación fue una constante desde sus inicios, tratando de limitar las necesidades externas de servicios para incluirlas todas dentro del perímetro Portuario.

Desde la simple instalación del aserradero, que luego fue transformándose, a nivel empresarial, sumado al ferrocarril como novedad logística, que haría las veces de transporte de personas, y otras de carga destinada a los muelles, iría conformando la escenografía para la construcción de una ciudad, que, con experiencias sumadas por los años, y diferentes nombres y gobiernos, resultaría en la ciudad que todos conocemos ahora, una ciudad con un rico pasado, y con sus ojos puestos en el futuro de su puerto.

Una barranca, hizo posible una ciudad.

La ciudad Puerto Barranqueras, donde su futuro, comenzó en el Paraná.

## **Bibliografía**

Pesquera y Ruiz, (1996), Monografía UNCTAD “Estrategias de desarrollo sostenible para ciudades y puertos”

B.J.Thomas- (1985) “Planificación de operaciones de puertos” Manual UNCTAD

Ravindra Galhona (2003)“Monografía UNCTAD sobre la Gestión de puertos” “Desarrollo y gestión de las terminales de contenedores – La experiencia Sri Lanka (1980 – 2002) - UNCTAD – Naciones Unidas

Gabriel Perrini. (2009) “Coloquio del Consejo Portuario Argentino”

Georgi Guillermo (2009) “Puertos Terrestres” ponencia

Secretaría UNCTAD (1996)- Naciones Unidas, Cooperación Regional en la esfera de puertos” Informe de la Secretaria General-

Diego Sepúlveda (2005) “Competitividad, eficiencia y productividad portuaria” Trabajo de campo para Consejo Portuario Internacional - OEA.-

Grupo intergubernamental de expertos en puertos – (1993) “Planificación estratégica para las autoridades portuarias” Ginebra –UNCTAD

Mari-de Souza-Martin-Rodrigo (2004),”el futuro tecnológico de las terminales marítimas de vehículos: la integración de los sistemas de información” Departamento de ciencias e ingeniería náutica- Barcelona

Meza Manuel, (1971), La localidad y puerto Barranqueras, El territorio .Biblioteca municipal de Barranqueras.

Gabriel Carrasco (1889), Cartas de Viaje. Bs As.

Muello, Carlos Alberto (1926), Geografía Económica del Chaco y Formosa

Código Aduanero – Ley 22415

Guido Miranda (1955), Tres Ciclos Chaqueños. Editorial Norte Argentino

CFI, (2011), Chaco, su historia en Cifras.

López Piacentini (1970), Historia de la Provincia del Chaco

Gomez Hernan, (1939),\_historia de la población de chaco Bs As.

## Anexo

### Glosario Marítimo

Para poder entender algunas definiciones de terminología marítima, más específicamente dentro del transporte y logística como campo de conocimiento se considera pertinente la transcripción de las definiciones referentes en el tema.

Puerto: terminal marítima de amarre u operaciones de carga y descarga de mercaderías en containers y sus variaciones (granel, refrigerado etc) para buques de transporte.-

Nodo: En el contexto de un sistema, se trata de un elemento puntual conectado de alguna forma con su entorno, su significado se inscribe en la función que cumple, y su jerarquía está dada por su capacidad de conexión (grado de conectividad).

Un puerto, por ejemplo, puede ser visto como nodo, en cuanto a su importancia estratégica ya sea por su ubicación y capacidad de convergencia de distintos tipos de transporte, o bien, como un centro que recibe cargas desde diversos puntos y los expide hacia otros.

Transporte multimodal de carga: lugar físico donde se produce la combinación de dos o más medios de transporte, con el objeto de importar o exportar mercaderías.

Calado: profundidad medida en pies, de una zona portuaria. Esto habilita y es condicionante de la capacidad y tamaño del buque para su aproximación.

En los buques, es la profundidad medida en pies, de la parte que queda bajo agua, bajo la línea de flotación.

Desplazamiento: capacidad en toneladas de carga del buque. Se mide en desplazamiento vacío, y desplazamiento cargado.

Accesibilidad: medio de acceso a un determinado punto. Concepto relacionado con la

disponibilidad de vías de comunicación.

Conectividad: grado de conexión de una red portuaria, o multimodal, o bien, medida que tiene en cuenta el enlace o la comunicación entre puntos.

Dinámica y operatividad portuaria: transformación de una unidad o de un sistema portuario considerado en relación con los factores de servicios que producen cambios.-

Estructura: elemento de espacio individualizado y localizado cuya evolución se rige por sistemas que las organizan (Dollfus 1978)

Muelle: zona geográfica portuaria de amarre, terminal física de carga y descarga de buques.

Interacción portuaria: influencia recíproca entre un puerto y dos o más lugares. Se toma como el movimiento de carga y navegación de buques entre un puerto y otro de destino.

Sistema portuario: organización de la infraestructura litoral con el objetivo a servir, entre otras cosas, como un espacio intermediario entre distintos tipos de transporte y transferencia de cargas desde tierra hacia mercados distantes por mar o río.-

Importación: ingreso de mercaderías a la zona primaria aduanera. (Código Aduanero. Ley 22415)

Exportación: egreso de mercaderías de la zona primaria aduanera (Código Aduanero. Ley 22415).