

**CONICET  
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES  
GEOHISTÓRICAS**

**XXII ENCUENTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL  
EXPOSICIONES**

**Resistencia (Chaco), 4 y 5 de octubre de 2002**

Auspicios

**Facultad de Ciencias Naturales y Museo, Universidad  
Nacional de La Plata**

**Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del  
Nordeste**

Declaración de Interés Legislativo

**Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Corrientes**

Este CD reúne los trabajos presentados por sus autores en el **XXII Encuentro de Geohistoria Regional**, en su versión original, sin las modificaciones sugeridas por los revisores y comentaristas de sesión.

© Instituto de Investigaciones Geohistóricas - Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas - 2002  
Casilla de Correo 438 - Av. Castelli 930 - (3500) Resistencia - Chaco - República Argentina  
Tel: (54) (3722) 476727 - Fax: (54) (3722) 473314  
E-mail: [iighi@bib.unne.edu.ar](mailto:iighi@bib.unne.edu.ar)  
Web: <http://www.conicet.gov.ar/webue/iighi>

## **COMISIÓN ORGANIZADORA**

### **XXII ENCUENTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL**

Coordinador Principal: Norma C. Meichtry

Coordinadores Adjuntos: Enrique C. Schaller  
Oscar E. Mari

Secretarios: María del Mar Solís Carnicer  
Aníbal Marcelo Mignone

Colaboradores: Emmita Blanco Silva  
María Lidia Buompadre  
Mabel A. Caretta  
María Alejandra Fantín  
María Marta Mariño  
Ana María Salas

# LA ARQUITECTURA FUNCIONAL DEL FRENTE PORTUARIO EN LA CONFORMACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DE BARRANQUERAS Y VILELAS 1907-1930

Aníbal D. Bennato  
IIGHI – Conicet

## □ A modo de introducción:

Río, barranca, puerto, definen lo que es la ciudad desde sus inicios. El frente de la ciudad, ha sido el origen y motor para la fundación de Resistencia y punto inicial del proceso de colonización e industrialización del Chaco, sin embargo a pesar de su importancia en las variables económicas o de integración territorial, hoy su patrimonio permanece casi ajeno a las ciudades que dio vida y de las que forma parte.

La imagen urbana que conformó su arquitectura funcional durante las primeras décadas del siglo XX, debe ser analizada en el sentido de conjunto que adquirió en esos años. Los factores que definen el frente portuario son:

- 1) Efectos territoriales más allá de su área de actuación.
- 2) Escala intermedia, entre el urbanismo planificador y un gran complejo arquitectónico, diseminado a lo largo de la costa del riacho Barranqueras.
- 3) Carácter complejo e interdependiente de su contenido, mezcla de usos, usuarios, ritmos temporales.
- 4) Independencia de las preocupaciones urbanas. Eje de desarrollo a través de los grandes sistemas de transporte Ferrocarril, Fluvial, y posteriormente Vial.

La relación Puerto – Ciudad es una característica importante en el entendimiento del rol que ocupa como región urbana. Esta es compleja en tanto se relaciona con Barranqueras y Vilelas (BV) como ciudades que nacieron del Puerto y con Resistencia ( R ) como ciudad central a la que sirve como puerto. Esta dual relación durante el período estudiado se resume en:

- 1- El caso de BV, el área portuaria es el frente de agua natural de la ciudad.
- 2- En el caso R, es una pieza aparte de la ciudad, que puede vincularse dependiendo del desarrollo de las infraestructuras de comunicaciones, como ser caminos y vías férreas.

El área portuaria vista como relación “tipo arquitectónico – modelo urbano”, nos permite organizar el estudio sobre la base de la estructura emergente de las relaciones entre los objetos (físicos, actividades, conceptos, etc..) que nos permite a su vez adentrarnos en el estudio de los significados de esas relaciones, entendiendo la imagen urbana como la resultante de incluir no solamente aspectos visuales y tangibles sino también intangibles como la comunicación (que lleva a transformar el aspecto sígnico de la obra) y los aspectos sociales y culturales asociados.

## Orden cronológico del proceso histórico del frente portuario:

Tomamos como parámetros procesos que influenciaron en el destino urbanístico del área portuaria que conformó la imagen urbana de las ciudades que dio origen.

Los Obrajes y la explotación espontánea (desde 1750), La colonización oficial y el “ensanche Resistencia” de la traza de Dillon (1879), Organización del sistema fluvial (desde 1888), La traza del pueblo de Barranqueras de J. Arias (1891), Desarrollo del Ferrocarril (desde 1903), Traza Definitiva (1907), Las industrias (desde 1916), Construcciones portuarias (desde 1921).

## **Causales históricas:**

La conquista y poblamiento del Chaco coincide con el Liberalismo como contexto ideológico e histórico a nivel mundial y con los procesos de Organización Nacional que plasma la llamada generación del '80 de nuestro país<sup>1</sup>. El Chaco Boreal era un área privilegiada para la nueva colonización y la expansión económica que necesitaba el país, su carácter “abierto”, con grandes extensiones de tierras, aptas para la producción a bajo costo de materias primas, lo hacían atractivo para el modelo propuesto.

La estructuración de Los Territorios Nacionales plasma un modelo de organización basado en la explotación agrícola ganadera, las leyes de promoción inmigratoria y la distribución de tierras para colonias agrícolas, sumado a la poderosa influencia del transporte ferroviario articulando el territorio con los puertos, para dar respuesta al modelo económico agroexportador<sup>2</sup>. Este proceso de relación territorio – sociedad, es posible verificar, en Barranqueras y Vilelas, en su frente portuario y la imagen urbana que conforma su organización.

Barranqueras será la llave de entrada para la conquista de ese vasto territorio. Con el desarrollo de los sistemas de comunicaciones, fluvial y ferroviario principalmente, y la instalación de industrias y barrios obreros en segundo término cambiará notablemente su fisonomía en las primeras décadas del siglo XX.

### **1. Antecedentes:**

El puerto, o mejor dicho la actividad portuaria, es el factor aglomerante de todos los procesos que se dieron en el sitio en cuestión. La idea que estas márgenes eran “puertos”. se debió principalmente a la presencia de sus barrancas y del uso que se podía hacer de ellas.

Desde que los conquistadores españoles exploraron el río Paraná en el siglo XVI, la margen derecha permaneció casi impenetrable hasta el siglo XIX, por la defensa feroz de los dueños de la tierra, pueblo al que ciertos autores identificaron como “abipones” de la gran familia gauycurú.

Conocidos son los inconvenientes que los pobladores de Corrientes (1588), tenían con las incursiones de estos indios a tierras conquistadas de la margen izquierda, en respuestas a los abusos que eran sometidos y la rotura de los pactos establecidos con los gobiernos Correntinos. Por medio de campamentos militares y las reducciones religiosas se intenta evitar y controlar los ataques y poder explotar las tierras de la margen chaqueña<sup>3</sup>. Aunque se puede decir que por diversos motivos fracasaron, en su permanencia en el tiempo, establecieron las bases para civilizar la hostilidad de los indios.

La tarea es continuada, en cierta forma por empresarios correntinos (aveces inescrupulosos) atraídos por la riqueza de los bosques chaqueños, estableciendo obrajes y explotando el monte. Acción realizada bajo el aval de acuerdos y tratados celebrados entre el gobierno (de Corrientes) y los caciques Chaqueños, sobre todo desde mediados del siglo XIX.

En 1873 el Jefe de la Capitanía del Puerto de Corrientes Don Esteban Guastavino informa a las autoridades nacionales que enfrente de la ciudad de Corrientes, en la zona chaqueña “existen más de 20 obrajes en los que trabajan de ochocientas a mil personas”. Los obrajes, en principio cercanos a la costa, junto a otras instalaciones como las barracas y los ranchos son las primeras construcciones que se organizan como asentamientos espontáneos, son también la

---

<sup>1</sup> El proyecto de nación se sintetizaba en expresiones, (verdaderas ideas – fuerza): “Gobernar es Poblar”, “Europa en América”.

<sup>2</sup> La mítica frase “el granero del mundo”, sintetiza la idea de cómo se inserta la Argentina en la economía mundial desde fines del s. XIX.

<sup>3</sup> Se pueden nombrar a San Francisco (1616), la reducción de San Fernando (1750-1774), y la reducción de San Buenaventura del Monte Alto en 1865.

preexistencia de una población progresista<sup>4</sup> a la llegada de la Comisión exploradora en 1875, contenidos por sus propias fuerzas y recursos, cercano a un embarcadero conocido como La Barranquera.

Esta “población” no puede considerarse como fundación puesto que su carácter era provisorio y en tránsito, que por diversos motivos recalaba temporalmente en las costas chaqueñas<sup>5</sup>. Sin embargo el movimiento de explotación maderera era muy intenso y tenía salida al exterior. Producía de 400 a 500 toneladas mensuales, siendo su principal mercado hacia 1875 el puerto de El Havre<sup>6</sup>.

Es posible imaginar el escenario del frente de agua natural, del conjunto de instalaciones que se encontraban en el antiguo San Fernando, obrajes y barracas que no eran más que ranchos precarios pero que albergaban una intensa actividad, se diseminaban a lo largo del riacho, ya que se aprovechaban sus barrancas para almacenar los rollizos procedentes de la explotación maderera. La actividad no estaba regulada ni bajo la tutela de fuerza pública alguna en la práctica. A las desavenencias entre los pobladores se debe sumar los alzamientos de los indios “Frentones”, “Pilagaes”, “Barranquereños” y “Tobas”.

## **2. La colonización oficial:**

La gobernación del Chaco era a su creación (1872) un territorio tan extenso como poco conocido, y entre sus problemas más urgentes se encontraban los de su poblamiento y comunicaciones. Así es que en 1874 la ley 686 de organización de Territorios Nacionales del Chaco, en su artículo 10º habla de la creación de 4 cantones militares en la margen derecha del Paraná y mandaría delinear los pueblos correspondientes bajo las bases que fijaría el Departamento de Ingenieros de Buenos Aires. El Jefe de dicho departamento el Sr. Justiniano Lynch, impartió a la Comisión Foster-Seeltrang instrucciones de las condiciones para el trazado de pueblos y cantones militares “...reunir en lo posible las ventajas de tener terreno elevado adaptable a los cultivos y próximo a la ribera del Paraná, a donde este sea más accesible y pueda proporcionar buenos embarcaderos”<sup>7</sup>.

En 1875 la Comisión Exploradora, encuentra en las cercanías del paraje San Fernando las condiciones para el trazado de la colonia cantón. Tres son las condiciones que deciden la ubicación: La cercanía a la ciudad de Corrientes, La accesibilidad desde el río negro y Paraná, y la explotación ya iniciada.

La delimitación del pueblo – cantón, consistía en un área urbana (pueblo) y el área rural integrada por quintas y chacras.

La Colonia tuvo tres trazados y mensuras, en 1875 (Foster – Seeltrang), 1879 (Dillon) y 1882 completada y aprobada en 1884 (Tassier). Sin entrar en descripciones que no vienen al caso, la última mensura determinó la colonia con 456 lotes (1000 m. de lado sin contar las calles) dando una figura rectangular de 20 Km x 23 Km. La dirección del lado mayor del rectángulo era al norte, 45º oeste<sup>8</sup>. El río Negro quedó comprendido dentro de la colonia, atravesándola en el rumbo NO – SE, dejando al puerto San Fernando dentro de la traza, pero el puerto Barranqueras (7700m de la plaza central) quedaba apenas alcanzado por estos límites, quedando la mayor parte de la costa del Riacho fuera de la superficie original mensurada.

---

<sup>4</sup> Gómez, Hernán F., Historia de la Población del Chaco, Bs.As. 1939, pp. 79/81.

<sup>5</sup> Los problemas de epidemias, invasiones del Paraguay y diferencias políticas de los partidos tradicionales en Corrientes e incluso prófugos de la ley, favorecían la llegada de todo tipo de habitantes temporales de la costa chaqueña.

<sup>6</sup> La Prensa, 14 de mayo de 1875, p.1.

<sup>7</sup> Seeltrang, Arturo, Informe a la comisión Exploradora del Chaco, Buenos Aires, Eudeba.1977. p14.

<sup>8</sup> AHPCh. Carlos Tassier. Mensura de la Colonia Resistencia.

El frente portuario quedaba casi al margen de esta apropiación del territorio y continuaba su espontánea y pausada ocupación. Así es que en la segunda mensura Juan Dillon realiza el “Ensanche Resistencia”, indicando 47 lotes recortados por Riacho Barranqueras y el arroyo Arazá al sur.

La colonización oficial que se daba en Resistencia suponía la necesidad de reproducir un pueblo en pocas décadas que refleje a un país moderno y progresista originando un asentamiento con calles, plazas y manzanas trazadas de antemano, anteriores a la vida. Una aldea que parecía estar esperando casas y habitantes para luego sujetarlos a barrios, en un plano abstracto e infinito que dejaba imprecisos límites. Puesto que el riguroso perímetro inicial que tenía la colonia no era otra cosa que una abstracción<sup>9</sup>.

En 1891 el agrimensor Juan F. Arias realiza la traza del pueblo en los lotes 8 y 9 del ensanche siguiendo un edificio existente de material perteneciente a la firma Antuña y Cía. cuyas paredes formaban un ángulo de 83°8'. Trabajos que dieron como resultado manzanas romboidales de 100 m de lado con rumbo de casi 45° con respecto a la traza de la colonia. En estos lotes se da la mayor concentración de población y de las actividades portuarias. Precisamente la habilitación de un puerto tropezó con el reclamo de los antiguos concesionarios, propietarios de los lotes ribereños, y más aptos para el muelle, que reclamaban la titularidad definitiva de esos predios.

La identificación localista de los pobladores de Barranqueras queda reflejada en el reclamo que en 1892 hacen solicitando la creación de un municipio. El pedido es rechazado porque la ley fijaba que todo ejido municipal debía cubrir una superficie de 20 km. cuadrados. Este pedido era impulsado por las siguientes razones: 1) La situación irregular de la tenencia de la tierra (concesiones irregulares, mensuras sucesivas, etc). 2) El progreso de las actividades portuarias y las buenas perspectivas para el crecimiento económico futuro. 3) Como ya dijimos su origen anterior y diferenciado de la colonización oficial. 4) Como puerto tenía buenas comunicaciones con Corrientes y el resto del País, a diferencia de Resistencia con los inconvenientes de su camino al puerto, y le daban cierto “poder” sobre la capital, o al menos cierto sentido de autonomía<sup>10</sup>.

La mensura definitiva la realiza el Ing. Carlos Souringues en 1906, siguiendo la traza de la colonia pero en el lote 9 debe respetar el trazado de Arias por sus edificaciones existentes de relativo valor. Decisión que generó ciertos problemas para la construcción que debía hacerse a falsa escuadra.

Esta segunda mensura determinó 36 manzanas para pueblo y redujo los lotes a adjudicarse en una superficie de 20x30m, también dejó libre 15m de ribera para el movimiento portuario. Destinó además una fracción de tierra para la estación del ferrocarril nacional de Barranqueras al oeste y para las instalaciones del puerto<sup>11</sup>. Estos trabajos fueron aprobados el 27 de noviembre de 1907<sup>12</sup>.

Recién en ese año, los pobladores pueden edificar sus viviendas con fines más duraderos y el gobierno territorial encarar las obras públicas de adelanto en esa localidad. El por entonces Gobernador Martín Goitía expresa en sus memorias “el pueblo de Barranqueras está en formación. Después de repetidos, se ha conseguido el trazado y división de la tierra, para procederse a la venta de los lotes”<sup>13</sup>.

---

<sup>9</sup> En la inercia fundacional, ni las lagunas ni bañados impidieron que la cuadrícula urbana se impusiera hasta casi borrarlos, dejando de ellos apenas indicios.

<sup>10</sup> Bennato Anibal, El Casco Urbano de Barranqueras, Trabajo de adscripción Desarrollo Urbano II, FAU – UNNE – Resistencia, 1997

<sup>11</sup> AHPCh. Libro copiador N°43. Folios 25-26.

<sup>12</sup> Decreto del presidente José F. Alcorta. Reg. Nacional 1907 cuarto trimestre, pp. 44.

<sup>13</sup> Memorias del Gobernador Martín Goitía 1906-1907. En: Memoria de los gobernadores, tomo I, pp99. AHPCh.

### 3. Organización del sistema fluvial:

A mediados del siglo XIX, en el país comienza la navegación a vapor y la organización de las compañías navieras. El decreto de la libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay promulgado por la Federación Argentina fue una medida que introdujo una nueva dinámica a la navegación fluvial luego de varios años de bloque inglés<sup>14</sup>.

Coincidentemente con la creación del territorio nacional del Chaco (1872) y hasta su separación de Formosa (1884) se da la intensificación de los servicios regulares de navegación en los ríos Paraná y Paraguay. Precisamente en 1884, el presidente Gral Julio A. Roca, dispuso la instalación de una Ayudantía en Resistencia, dependiente de la Subprefectura de Corrientes, hecho que se produce el 1º de febrero de 1885, con una dotación de: 1 Ayudante, 1 Cabo de Mar y 6 Marineros<sup>15</sup>.

Se construyó un local, como resguardo para los pasajeros y atender actividades portuarias que iban en aumento, en donde hoy se ubica el Casino de Oficiales de la Prefectura.

En 1886 se habilitó una línea de pasajeros a Corrientes, con dos frecuencias diarias, sin embargo el tráfico de cargas y pasajeros se hacía mediante una planchada ante la falta de muelles. Como sucedía en casi todos los puertos fluviales del País. Se eleva desde la Gobernación el pedido de construcción de muelles, pedido que se continúa durante los años siguientes ante el incremento del movimiento de Barranqueras<sup>16</sup>.

En 1888, Por decreto del 27 de diciembre, se impone el nombre de puerto “Juarez Celman”, que nunca se pudo arraigar en la práctica y fue cambiado nuevamente al de Barranqueras al año siguiente<sup>17</sup>. Ese mismo año se habilita la receptoría de Rentas y Resguardo de Aduana, lo que facilita la vigilancia del movimiento de buques y las transacciones comerciales, especialmente maderas, permitiendo que los productores podían hacer directamente desde el puerto de Barranqueras los controles, sin trasladar su carga a Corrientes.

Al año siguiente (1889) se implementa la obligatoriedad de hacer escala en dicho puerto de los paquetes de las compañías navieras, aumentando su atractivo industrial.

Por decreto del 13 de junio de 1888, se aprueban los planos presentados por el concesionario del Ferrocarril del Chaco Austral S.A., el señor A. Lanús para la construcción de un muelle sobre el riacho Barranqueras, hecho que no ocurrió, pero da prueba de la necesidad de su construcción.

La creación y accionar del Ministerio de Obras Públicas en 1898, a través de la Dirección General de Construcciones Portuarias y Vías Navegables determina un cambio en el desarrollo del sistema portuario argentino. Se propuso adaptar paulatinamente los ríos a las exigencias de su tráfico<sup>18</sup>. La ley Nº 4170 de 1903 disponía la ejecución de obras en el río Paraná, especialmente las referidas al dragado, asegurar un calado mínimo de 10 pies (3,05m), balizamiento común de este curso hasta Corrientes y la construcción de varios muelles. No obstante las medidas no fueron extensivas a los puertos del litoral norte y los reclamos de construcción de muelles continuaron. En 1908 se disponía de un pequeño pontón habilitado por el gobierno nacional para

<sup>14</sup> La Libre Navegación de los Ríos, Corrientes, 24 de febrero de 1853.

<sup>15</sup> El primer Jefe fue el Ayudante Carlos Evrat, Datos: Roldán, Raúl, Ayudante 1º, en Reseña Histórica, Prefectura Naval Argentina, Prefectura Barranqueras, 1986 trabajo inédito.

<sup>16</sup> Según un informe de fecha 15- abril –1890, el secretario de la gobernación Franklin Rawson, dice: “Obtenido por disposiciones oportunas que los paquetes de las diferentes compañías, que hacen la carrera del río Paraná y Paraguay hagan obligatoria escala en el Puerto de Barranqueras, se ha conseguido dar a este punto una importancia inesperada. El comercio de esta ciudad (Resistencia) era dependiente forzoso de la plaza de Corrientes, único puerto donde debía abastecerse y efectuar sus operaciones.”

<sup>17</sup> Decreto 134.642 art. 1º. “Designase con el nombre de Barranqueras a la estación Km 985/948 y con el empalme Puerto Barranqueras, al empalme del Km 986/463 del ferrocarril del norte argentino de la red de administración de los ferrocarriles del estado.”

<sup>18</sup> Ortíz, Ricardo M. Historia Económica de la Argentina. 1850-1930. Bs.As. ed. Raigal, 1955, p275.

carga, descarga y depósito de mercaderías y frutos del país. Estaba conectado a la costa por unas planchadas de tablonés<sup>19</sup>.

No es hasta 1914 en se construyen los principales puertos de ultramar, que no se hacen obras trascendentes en los puertos de cabotaje. La importancia del Puerto lo hacía destacarse, ya en 1911 era considerado como el segundo puerto del litoral fluvial por la empresa Mihanovich, la mayor compañía naviera de la época.

La creciente producción forestal y agrícola, consistente en algodón, caña de azúcar, maní, tabaco, tártago, de las colonias chaqueñas tenía a principios de la década de 1920 serios inconvenientes para su transporte y comercialización, ante la falta de medios adecuados. El puerto carecía de un muelle apto para las maniobras portuarias y a ello se sumaba la falta de depósitos fiscales, por lo cual las mercaderías se apilaban a la intemperie<sup>20</sup>.

El único muelle era de propiedad del comercio Antuña y cia. de unos 18 metros de largo y 2m de ancho, otro muelle flotante de la empresa naviera Mihanovich Ltda. (Compañía Argentina de Navegación) la que contribuyó al adelanto edilicio de la ciudad con importantes obras para oficinas y vivienda del personal jerárquico, como el Chalet para el gerente Sr. Daniel M. Cetkovich.

Al ser considerado terminal portuaria principal, paradójicamente, no se benefició con la instalación de muelles flotantes (pontones) reservados a puertos de menor importancia, Barranqueras requería obras de mayor envergadura y debe esperar hasta 1921 para que se comiencen las obras fijas (muelles y galpones), obras que se continúan durante varias décadas.

Pese a las influencias negativas de la crisis mundial de 1929/30, la segunda guerra mundial y la competencia automotriz, los volúmenes de cargas y pasajeros se incrementaron, con mínimas fluctuaciones durante el período estudiado, donde en ningún caso las entradas superan a las salidas, en los volúmenes del tráfico de cargas, indicando el beneficio del comercio y la industria.

El puerto de Barranqueras durante las décadas del '20 y el '30 lleva a cabo la construcción de la mayor parte de su infraestructura e imprime un carácter definitivamente portuario al poblado que se desarrolla a su lado.

La construcción del muelle comenzó en 1921, bajo la dirección del Ing Napoleón Beveraggi. Luego de la suspensión de los trabajos por la inundación de 1922 y principios de 1923, el muelle de madera de 36, 6m lineales de frente se terminó el 7 de junio de 1923<sup>21</sup> y se libró al servicio público el 15 de junio de 1923. La instalación se completó con dos muelles más de 4 metros para la carga de leña<sup>22</sup>. El canal de navegación de poca profundidad se mantenía con una profundidad mínima de 1,80m mediante obras de dragado.

Para esa fecha la actividad portuaria era la mayor del litoral por su movimiento comercial, las obras continuaron y en 1925 estaba trabajando con dos cargaderos de madera de 126m y 120m de largo y un embarcadero para naves menores de 147m y cuatro muelles de 21m de largo, distantes 32,5m uno de otro. Además contaba con galpones de almacenaje y depósitos de mercaderías, estación fluvial, vías férreas, guinches y demás elementos propios a la explotación de estas obras<sup>23</sup>. Hacia 1929 se deja librado al movimiento portuario un muelle de 126m de largo, adosado a tierra por viaductos a cubierto de las crecientes extraordinarias. El piso estaba constituido por una losa de hormigón armado, y provisto con calzadas, descansa sobre

---

<sup>19</sup> El colono, Resistencia 22-I-1908, p2

<sup>20</sup> Perez, María Emilia, La navegación Fluvial y el sistema portuario en Chaco y Formosa, Cuadernos de geohistoria Regional N° 28, IIGHI, Resistencia, 1993.

<sup>21</sup> Día del puerto, por ley provincial

<sup>22</sup> La Voz del Chaco, Resistencia, 20-IX y 1-XII-1921 y 2-IV-1923.

<sup>23</sup> La Voz del Chaco, Resistencia, 10-I y 5-III-1925.

cuatro filas de pilotes de H<sup>o</sup>A<sup>o</sup> de sección hexagonal, que reemplazaron a los anteriores de madera dura (urunday 30x30). Por ese entonces dirige las obras el Ing. Marcelo Grimaldi.

En la segunda sección se habilitó 250m de muelle y cinco depósitos de 2500 ton de capacidad cada uno. En octubre de 1929 se habilitó el galpón N°3 y los embarcaderos 6 y 7. En abril del año siguiente se inauguraron el galpón N°1 y los embarcaderos 4 y 5. Lo que posibilitaba la suficiente capacidad para atender a cada agente marítimo. Las obras disminuyen su ritmo y faltan completar la segunda sección y el atracadero para la balsa automóvil habilitada en 1929. La balsa automóvil era construida en astilleros holandeses, tenían 44,2m de eslora propulsadas por dos motores diesel, y podían transportar de 20 a 30 camiones y hasta 40 automóviles.

Los inconvenientes que generaba la obra para el tráfico, el gobernador del territorio eleva una nota de al Ministerio del Interior, solicitando que se terminaran las obras y se procediera al dragado del riacho ante las dificultades de acceso de embarcaciones mayores. Así es que entre 1932 y 1938 se ejecutó el muelle principal, 125m de longitud, la pavimentación de las plazoletas portuarias y las calzadas de las avenidas de circunvalación, los depósitos de aduana, en mampostería armada (sup. 20x75), obras de sostenimiento de costa, con un tablestacado sobre 350m de costa, la verja de hierro para cercado de la zona portuaria de 400m, pabellón sanitario, instalaciones de alumbrado eléctrico y fuerza motriz, construcción de desagües, vías e instalación de cuatro grúas eléctricas. Para fines de la década de 1930 las obras continuaron sobre todo en la tercera sección del muelle de 250m de largo con sus respectivos galpones. Incluso seis pequeños muelles o atracaderos, cuyo conjunto integraría un frente de atraque sobre el riacho de 1000m. Sin embargo su lentitud hacía que no sean suficientes para las necesidades comerciales de entonces, pese a la disminución de movimiento debido a la guerra. Las instalaciones definitivas serán terminadas en la década del '50.

En Vilelas se construyó, hacia 1921, un muelle planchada para la carga y descarga de petróleo, sobre las instalaciones de un antiguo aserradero (arrendado por el MOP). Que funcionó hasta la construcción de la moderna planta de YPF en 1960.

#### **4. Desarrollo del ferrocarril:**

Ubicada sobre una vía navegable de primer orden y siendo puerto de la capital del territorio (desde 1884), Barranqueras, se convierte en vía natural de la comercialización y producción local y regional, así como puerta de entrada de las mercaderías para el abastecimiento de la población de la capital y de su radio de influencia (hinterland) en crecimiento.

La instalación ferroviaria a principios del siglo pasado reafirmó aún más su importancia. Fueron tres las empresas que tuvieron como terminal al puerto: 1) Una empresa privada de alcance local, “el tranvía rural”, que se ocupaba del transporte de pasajeros y mercaderías. 2) Una empresa extranjera, el Ferrocarril Francés, con servicio de pasajeros y carga. 3) Una empresa estatal, Ferrocarriles del Estado, cuya acción colonizadora fue fundamental en el Chaco.

Varios fueron los proyectos que desde los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX se presentaron para construir redes ferroviarias entre la ciudad y el puerto, que no llegaron a concretarse. El 26 de septiembre de 1903, el municipio concede la construcción y explotación del Tranvía Rural al señor Carlos Doderó por veinticinco años. El Ferrocarril Rural de Resistencia se inauguraba el 9 de agosto de 1904. Dentro de las obligaciones del contrato la empresa debía realizar

La construcción de la línea (la Sabana a Barranqueras) fue autorizada por ley 4286, el 11 de enero de 1904 y la última sección de la línea fue aprobada por decreto del 28 de febrero de 1906, siendo su viaje de ensayo e inauguración en junio de 1907<sup>24</sup>. Hasta la llegada del ferrocarril

---

<sup>24</sup> Memoria al Honorable Congreso de la Nación, MOP 1907

Santa Fe, la única vía de comunicación con el resto del país era la vía fluvial, los caminos eran inexistentes. Con lo cual el área portuaria siguió siendo el lugar natural de entrada y salida de mercaderías.

En 1908 según la ley 5559, Barranqueras es puerto terminal de la línea de ferrocarril del estado, en el ramal Resistencia al oeste. Las obras comienzan en 1909,

Hacia 1925 se reanudan los trabajos de acceso al puerto del ferrocarril Central Norte, al tiempo que se proyectaba la apertura total de la Av. 9 de Julio y su pavimentación, para que permitiese mejor flujo de tráfico con el puerto. Su terminación en 1931 (el puerto quede conectado directamente con Metán), se reflejó en la actividad portuaria que siguió aumentando los volúmenes de carga expedidos, al mismo tiempo que recibirá productos manufacturados y combustibles desde los centros más industrializados del país.

Las terminales del ferrocarril, las del estado sobre todo, en Barranqueras y Vilelas, tratan de reconstruir el paisaje de la “ciudad jardín” (que complacía a los directivos británicos) si bien no existían terminales de pasajeros (habían sido reservadas para Resistencia) en las terminales de carga, las viviendas del personal eran producto de estrategia, que se establecían a nivel nacional, de hegemonía y de competencia con los capitales de otros orígenes.

Las estaciones de Barranqueras y Vilelas, constan de viviendas para el personal y galpón de encomiendas, son un claro ejemplo de la arquitectura inglesa.

## 5. Las industrias

Desde las primeras etapas de la colonización, publicistas y empresarios, comprendieron que, debido a las condiciones del clima y suelo chaqueño, el futuro del desarrollo agrícola del territorio estaba en la radicación de cultivos industriales<sup>25</sup>. Sin embargo fue decisivo el impulso que le otorgó la explotación del quebracho y maderas duras, de extraordinaria demanda provocada por el progreso general de la República. Período que llega hasta la primera guerra mundial, donde por el conflicto bélico y la baja demanda del producto táxico a nivel mundial afecta gravemente la economía provincial.

A principios del siglo XX el cultivo algodonero comenzó a surgir como principal fuente de ingreso para los productores, frente a otros productos agrícolas que tenían cierto éxito en la región, como el tártago, la caña de azúcar, el maíz, entre otros.

Las industrias que se instalaron en el territorio, en principio, estaban determinadas por un sistema económico, a nivel país, estructuralmente inestable, el que alternativamente convenía la importación o la producción local, la explotación del quebracho o del grano, por lo que se establecía una industria demasiado incierta como para requerir obra representativa. Las primeras industrias siguieron las características ya utilizadas para las barracas y obrajes espontáneos, galpones precarios de madera y chapa sobre las que paulatinamente fueron consolidándose edificios industriales con mayor significación. La exposición industrial del Chaco en 1916 indica la propaganda del progreso de la provincia en aspectos de desarrollo económico.

En 1916 se instala la firma Anchorena, Atorrezagasti, Piazza & cia propietarios desde 1917 de la Compañía Productora de Tanino “Z”, que desde entonces funciona en el lote 21, en Puerto Vilelas, donde adquirieron 4 manzanas, para dedicarla a la industrialización del quebracho. El núcleo de empleados y obreros que vive a su alrededor, con viviendas de material construidas por la empresa y ranchos que se agolpan en los baldíos lindantes, forman la incipiente población del pueblo de Puerto Vilelas. La impresionante chimenea de la Fábrica se destaca notablemente en el paisaje y se convierte en el símbolo del nuevo pueblo. Además consta

---

<sup>25</sup> Schaeller, Enrique César. Las primeras Etapas del Desarrollo Agrícola del Chaco (1878-1924). En: “X Jornadas de Geohistoria Regional”, Formosa. 1990.

de varios pabellones o galpones de trabajo de líneas muy simples pero de gran significado para el progreso y desarrollo económico del entorno.

En 1930 el Dr. Gianiselli crea un astillero y empresa arenera en la zona portuaria. En ese astillero se construyeron numerosas embarcaciones, entre las que se puede citar a las bautizadas “Selva”, “Kenico”, “Carlota”, “Trentina”, entre otros.

Desde 1935 se establece Molinos Río de La Plata, en un lote de 6 manzanas donde instala el establecimiento aceitero.

Anderson y Clayton Co. Firma extranjera en 1936 es la primera desmotadora de algodón en establecerse en Barranqueras. El mismo año National Lead Co. Subsidiaria norteamericana inicia su actividad con la extracción la galena (originariamente de Jujuy) plomo y en menor medida plata, instalando su propio muelle sobre el riacho.

### **La arquitectura funcional del área portuaria**

Una de las características de estos asentamientos es su historicidad, como cualidad esencial para entender los momentos históricos de nuestra organización como provincia y como nación. Esto sumado a las transformaciones del ambiente natural de inserción, dadas las actividades productivas, convierten al objeto de estudio en referente esencial de la conformación urbana del Chaco en general y de Barranqueras y Vilelas en particular.

La singularidad del frente portuario en la conformación de la imagen urbana está asociado a su origen histórico por un lado y su implantación espacial por otro. Estos son diferentes a los ocurridos en otras ciudades del interior provincial y con Resistencia particularmente como influencia principal.

Podemos observar la cadena exportadora de productos agropecuarios del modelo:

Campo (y monte) - Ferrocarril – Depósitos - Puertos

En el período considerado, las transformaciones que sufre la costa, le dan un perfil urbano propio a la incipiente “ciudad”. El desarrollo del ferrocarril unido a la actividad portuaria que se diseminaban a lo largo del riacho, dejan llenos y vacíos, invadiendo todo el frente costero con una imagen de “campamento” industrial.

En consecuencia en el paisaje urbano se ve reforzado por una arquitectura industrial que no compite, como sucede en otras ciudades (incluso Rcia), en significado con los grandes edificios públicos. Precisamente estos se concentraban en la capital mientras en Barranqueras y Vilelas se desarrollaba mayoritariamente la infraestructura de servicios. Estando al margen de las políticas urbanas, la evolución “acumulativa” de sus construcciones, están libradas a los emprendimientos privados y la especulación del mercado, aunque la acción del estado a través del MOP en el desarrollo del ferrocarril y el puerto es decisiva.

Ambas ciudades reciben el mayor impacto en infraestructura industrial y se generan nuevas pautas y valores de referencia e identidad en el paisaje natural y cultural. Sin embargo el efecto se relativiza, pues más que desarrollar sus potencialidades urbanas, su uso estaba casi exclusivamente centrado en la movilidad comercial<sup>26</sup>. La “espontaneidad” de su desarrollo se basa en su adecuación a fines prácticos del sistema productivo, sin ninguna preocupación de orden especulativo referente al diseño, o la trama urbana.

---

<sup>26</sup> Tartarini, Jorge D. Arquitectura Ferroviaria, Del arco Iris, Bs.As. 2001. La idea es desarrollada para las poblaciones nacidas del ferrocarril pero que se adapta perfectamente a la realidad portuaria de Resistencia.

Esta característica llevó a que la tendencia dominante resultase en una arquitectura simple y austera ante el no requerimiento simbólico de su presencia y de las restricciones disciplinares del propio sistema de proyecto como obra puramente de servicio sumado a que debían ser levantadas en regiones como el Chaco alejadas de los centros de producción de materiales “modernos” (hierro, cemento, ladrillos industriales, etc) con las dificultades propias de su aprovisionamiento y de la mano de obra especializada.

Sin embargo la irrupción de esta infraestructura no solo determinó límites y áreas aprovechables de la costa, sino que además las amojonó con el equipamiento que demanda su desarrollo, viaductos, terraplenes, talleres, depósitos, chimeneas, casillas y viviendas de empleados. Donde ante las condiciones de un campo cultural reducido e incipiente, sobre todo en la arquitectura doméstica, producida mayoritariamente por “idóneos”, se permitió el “ensayo” de rupturas lingüísticas y desarrollos técnicos alternativos<sup>27</sup>, y provocó su impacto encauzando la expansión futura de la ciudad.

El Hormigón Armado comienza a utilizarse en nuestro país en estructuras de edificios a partir de principios de siglo XX. En la mayoría de los casos para resolver simplemente un problema estructural y permitía a las obras (ya sean eclécticas, art-decó o neoclásicas) resolver más libremente sus formas. Hacia 1920 ya tenemos una generación de ingenieros formados en el cálculo y utilización de esa técnica.

Los edificios (infraestructura de servicio) de la época estudiada muestran estas características, donde el hormigón resolvía la estructura mientras se terminaba el exterior con un estilo más “social”, buscando plasmar una imagen de prestigio. Como podemos ver en la fábrica Tanino “Z” (1918) o en Molinos Río de la Plata(1935). El pensamiento ecléctico del momento gustaba alardear de su modernidad tecnológica pero compatibilizándola con el presumible lenguaje del estilo formal a la moda.

Si bien en un primer momento, portuario y ferroviario, prevalecieron las construcciones de madera, casi siempre provisorias y fueron reemplazadas por otras más sólidas, siempre se alinearon bajo conceptos de austeridad y utilidad. Las características de las últimas son de un lenguaje austero, sin un gran gasto en “el estilo”, más que en algunos detalles. Sin embargo la tecnología utilizada es de “avanzada”, propia de estas construcciones, pues eran parte de una conciencia empresaria que abrazaba el progreso y la innovación, que encontramos en la arquitectura funcional, desde el punto de vista tecnocrático es un campo de renovación.

El “programa” arquitectónico establecía solo preocupaciones referidas a la ingeniería productiva, organizados a partir del crecimiento de la demanda, las ampliaciones o nuevos edificios buscaban demostrar la permanencia y solidez de la industria en referencia a la consolidación que el modelo social, político y simbólico iban demostrando paralelamente.

Las industrias se instalaron en terrenos amplios con preferencia cercanos al ferrocarril y a la costa, lejos del centro urbano y de la trama que lo regía, dejando una secuencia de llenos y vacíos en una continuidad asimilable a un espacio urbano. La tipología se caracteriza por generar una serie de zonas (zoning) o centros de actividad, áreas de producción, áreas de depósitos, áreas administrativas, área de servicio (enfermería, almacén) incluso áreas de habitación o viviendas, cada actividad estaban en edificios separados. Generándose una morfología variada, casi como una mini ciudad, donde había calles y espacios “urbanos” con edificaciones con cierto orden jerárquico dentro del predio de la industria. Había más “imagen urbana” dentro de estas edificaciones que en el área urbana que crecía a su alrededor.

La vivienda requiere un comentario aparte, en primer lugar porque nace a la sombra del desarrollo industrial y por el contrapunto que genera precisamente con esa arquitectura.

---

<sup>27</sup> La construcción de veredas a modo de “muelles” debido a las inundaciones frecuentes que sufría la ciudad, es ejemplo de estas alternativas a los modelos que se importaban.

Hasta 1907, puede decirse que la vivienda estaba sujeta a una condición muy incierta, por un lado los problemas en la tenencia de la tierra y por otro las especulaciones inmobiliarias que llegaban a extremos de alquilar ranchos precarios de chapa, impidiendo la construcción de edificios de mejor calidad.

Los ranchos fueron paulatinamente reemplazados por obras más estables al menos en el casco urbano. Las viviendas respondían a un lenguaje más social como es de esperar. El estilo ecléctico de la época, sobre todo el italianizante caracterizó la calle. Posteriormente la llegada de los barrios industriales y su imagen de modernidad fue adoptada por la ciudad, en un constante apropiación de tecnología e imagen de progreso, donde se mezcla en un interesante resultado urbano. La fuerte influencia de la arquitectura funcional se trasluce en la unificación de diseño, técnica y vida social.

Esta transformación del ámbito urbano es un claro ejemplo de la influencia de la arquitectura de vivienda que introdujeron el ferrocarril y las industrias en el área y la asociación de modernidad y forma de vida “civilizada”, asociada a la idea de progreso.

La mayor expansión del área urbana se realiza siguiendo la localización de los establecimientos industriales principalmente y en segundo término las vías de comunicación que unen BV con Resistencia. Vilelas crece como desdoblamiento poblacional siguiendo la línea férrea y los ejes del ensanche Resistencia.

### **La imagen urbana:**

La imagen de ciudad industrial “difusa” no es sinónimo de falta de identidad o carácter como suele suponerse, si no que en el caso del área portuaria conforma su “identidad” como sitio. Puesto que la articulación de las funciones en el espacio coincide con la articulación de los espacios mismos.

El borde de la ciudad sobre el riacho ha sido desde su nacimiento un punto de referencia para su implantación y testigo de sus grandes transformaciones.

Su característica formal simple, que dependiendo de la columna básica de comunicación como las vías férreas y el camino costero paralelas al riacho que unen casi todas las industrias del área portuaria, genera una secuencia de “acontecimientos” al encontrar formas o actividades de diferente predominio de relaciones entre esos elementos y su significancia.

Tomando como base las cualidades formales de los conceptos de Kevin Lynch<sup>28</sup>, podemos analizar los siguientes puntos:

- 1- La singularidad: Durante el período considerado, esta dado por el desarrollo de una actividad (industria), a lo largo de la costa, nítidamente diferenciado en sus límites en de desarrollo de su complejidad y su cese súbito entre el río y las lagunas.
- 2- La sencillez de la forma: Encolumnada con las vías y camino costero, en la concavidad característica del riacho.
- 3- Continuidad: Como borde en la repetición de partes, analogía de forma y usos de materiales y semejanza de actividades, generando ritmos visuales.
- 4- Predominio: de ciertos “centros”, de intensidad como el puerto, o interés y tamaño como grandes industrias (Molinos, La Plomo, etc).
- 5- Claridad de empalme: Como ocurre en la visibilidad de los caminos perpendiculares que lo conectan a la ciudad capital (Av. 9 de julio, Av. Laprida) o los empalmes de vías, en la misma forma.

---

<sup>28</sup> Kevin Lynch, La imagen de la ciudad, GG reprints, Barcelona, 2000.

- 6- Diferenciación de dirección: Teniendo el río como paralelo, se puede decir que algo se sitúa “río arriba o río abajo de tal elemento (ej. el puerto. Esto marca un sentido de dirección y posibilita tener noción de extremos del recorrido (arriba – abajo) y en sentido perpendicular si va hacia el río o se aleja de él.
- 7- Alcance Visual: La costa presenta una forma cóncava (a modo de Bahía, aunque ocupada por la isla Santa Rosa) y permite tener un panorama de los elementos que se distribuyen a lo largo, dejando visibles galpones, tanques de agua, chimeneas y muelles.
- 8- Conciencia del movimiento: Sea este real o potencial, son los artificios que mejoran la claridad de la distancia (ej. postes de alumbrado) dar coherencia a la dirección y estructurar e incluso identificar ( “vaya hasta el tanque de la Anderson & Clayton y...”), el movimiento del observador así le permite interpretar la dirección y distancia y sentir la forma de lo que recorre.
- 9- Series temporales: Las que se experimentan con el transcurso del tiempo (a modo de secuencias), que para el área portuaria se trata de secuencias simples ( de extremo a extremo) con una serie de mojones conformados por las infraestructuras de servicio principalmente.
- 10- Nombres y significados: Características no físicas que realzan la imaginabilidad de un elemento. (Ej. acceso sur). Los significados y asociaciones, de naturaleza social, histórica, funcional, económica o individual (Ej. puerto Vilelas, por los indios Vilelas, ej. Área industrial o barrio del puerto) constituyen un dominio que está más allá de las cualidades físicas y refuerzan las cuestiones de identidad y estructura que pueden haber latentes en la forma misma.

Como vemos el área portuaria conformó (con las arquitecturas funcionales) una imagen con un fuerte sentido de conjunto, aún cuando su desarrollo fue espontáneo y acumulativo, es decir sin una planificación que regule sus condiciones. Su modelo estructural, que tiene que ver con los modelos espaciales y distributivos de la arquitectura funcional, hacen hincapié en el desarrollo de infraestructuras, en la utilidad y en la versatilidad. Dejando visibles la ocupación del territorio, la espacialidad, la volumetría, la tecnología y los criterios de crecimiento que le son propios.

### **Conclusiones**

Puerto y ciudad, fueron en principio lo mismo. Nacidos sin el acto ritual de la fundación, fueron marcados por el intenso intercambio de los medios de transporte, por lo difuso de su ocupación en el territorio y por sus barrios afincados entorno a las industrias.

Es necesario asumir una postura objetiva sobre el fenómeno arquitectónico, que debe estar avalado por el conocimiento histórico. La arquitectura funcional, en general, vista como patrimonio no monumental y de ejecución relativamente reciente, ha sido tradicionalmente ignorada por las historiografías de la región. Sin embargo representa uno de los testimonios más significativos de la evolución histórica del AMGR..

Precisamente su valorización como patrimonio histórico debe ser entendida desde el concepto de “significación social”, en el que la construcción de la imagen urbana es resultado de un proceso bilateral entre el observador y su medio ambiente. Sin embargo para que el patrimonio arquitectónico tenga un valor socialmente apreciado debe considerarse como parte de la identidad ciudadana, no solo como una memoria de una “cierta identidad” en un momento dado, sino como “actualización” en lo que llamamos “identificación y comunicación” para que llega a representar una puesta en valor.

La secuencia que une a estos conceptos sería:

Significación > identificación > pertenencia > patrimonio > identidad cultural

Hemos agregado el concepto de identidad cultural como aquella que abarca el arco significado - patrimonio asimilable a la idea de contenido – envase.

La atmósfera de optimismo y de progreso de fines del siglo XIX y principios del XX, que se hizo evidente con la irrupción de los adelantos técnicos provenientes del desarrollo del ferrocarril y las industrias articuladas por el puerto, desencadena en Barranqueras y Vilelas una concentración de infraestructuras de servicio para la ciudad capital y su hinterland.

La situación “insular” del área entre el río y los bañados y lagunas que lo separaban de Resistencia y así también de las preocupaciones de su organización urbana, dieron preeminencia a que el amplio desarrollo de las vías férreas que buscaban puntos aptos para embarcaderos y a la especulación de la tierra con la instalación de las industrias en terrenos más baratos alejados del centro urbano que surgía, conformaron una imagen urbana difusa, diseminada a lo largo de la ribera. Entre las complejas instalaciones fabriles quedaban espacios libres, baldíos y que sirvieron en muchos casos para la instalación ilegal de ranchos y casillas que albergaban a personas que buscaban trabajo en la zona portuaria. En contraste a estas villas, los complejos industriales se erigían en el centro de la imagen urbana.

El uso portuario, existente anterior al desarrollo de la infraestructura necesaria para el funcionamiento del puerto, generó el asentamiento de viviendas que a formaron el núcleo urbano. Esta existencia precedente a la ciudad generó una trama urbana diferenciada de la traza que se consolidaba con la urbanización oficial.

El “borde” portuario generó una ocupación del territorio regida por otras leyes que las urbanas, de una manera no planificada su desarrollo extensivo en la costa, fue aislando la ciudad de su río. Paradójicamente el área que definió los criterios urbanos con sus “mini-ciudades” industriales es hoy un gran vacío urbano, con la subutilización (en el mejor de los casos) de esa infraestructura, su poca accesibilidad desde la vida urbana y su fuerte indefinición programática actual.

El lugar de la arquitectura funcional, sin embargo, teje el borde del río con el territorio urbano. Entran y salen barcos, camiones y trenes que alimentan la economía. Es el lugar de la memoria urbana de BV, donde el problema de su conformación de imagen urbana reside en encontrar la dimensión de lo urbano en aquellos programas industriales.

Podemos agregar que su forma simple, su continuidad (difusa) de tipos y usos de los edificios (industria) netamente delimitada entre dos características regiones como ser el río y la zona de lagunas y bañados y siendo visualmente cóncava, conforman en esa década una imagen urbana inconfundible, propia, que se mantiene hasta nuestros días y debe contemplarse como base para su futuro como ciudad puerto.

La vocación portuaria del lugar en la que ha sido fundada (Barranqueras y Vilelas), puede ser la piedra de toque para la urbanización integral de Resistencia<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> Miranda, Guido, Tres ciclos Chaqueños, Editorial Norte Argentino, Resistencia 1955.-

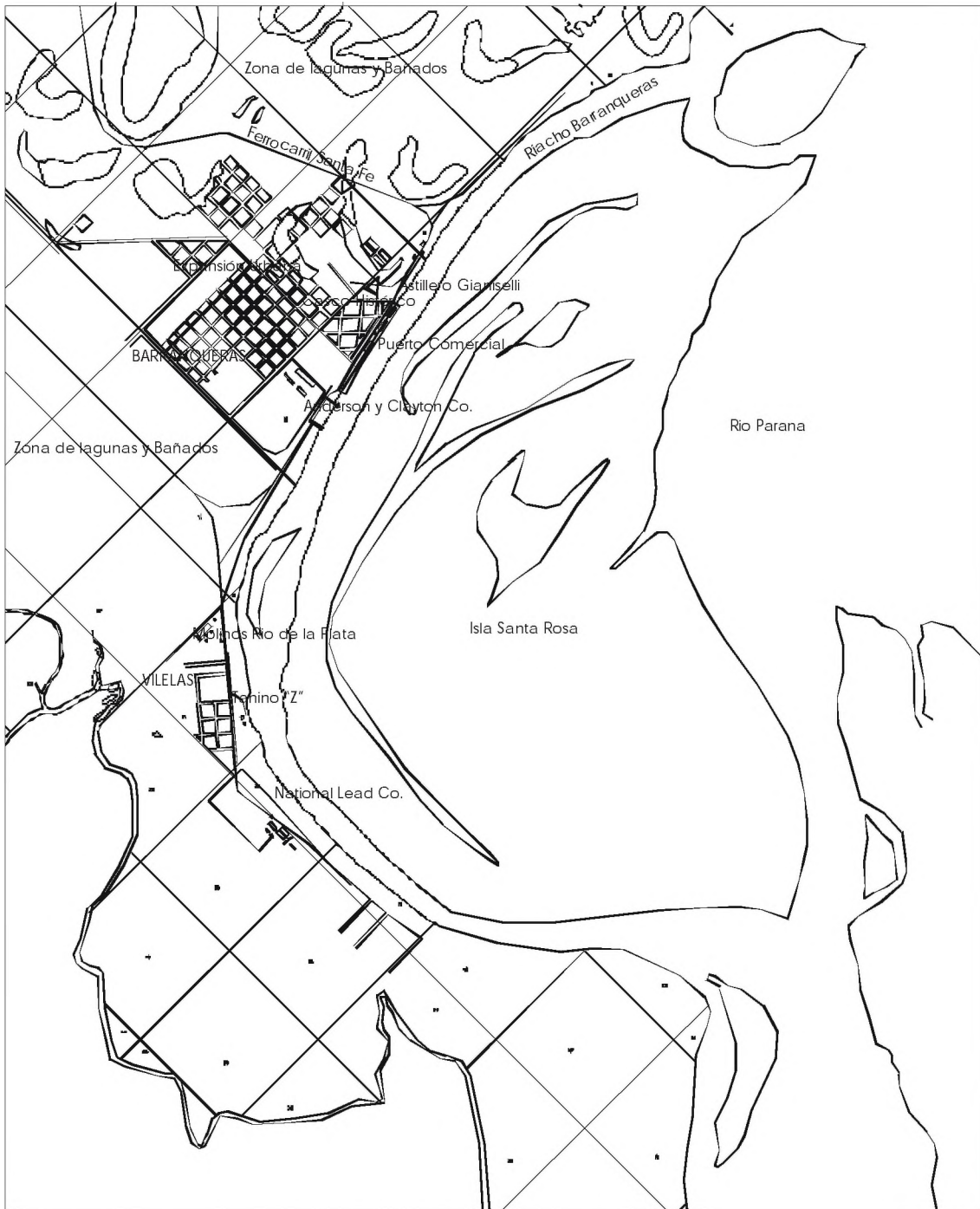


La imagen de la ciudad de la industria



La imagen de la ciudad en la vivienda

Fotografía del barrio (Barrio del Dr. Cárdenas, Puerto Morelos, Yucatán) por el autor en la década de 1930.



Mapa de Barranqueras y Vilelas hacia mediados de 1930.