

# El puerto de Santa Fe: una reconstrucción de los volúmenes operados a lo largo de su historia

Fecha: mayo de 2023

✉ [ces@bolcomsf.com.ar](mailto:ces@bolcomsf.com.ar)

🌐 [ces.bcsf.com.ar](http://ces.bcsf.com.ar)

🌐 [www.bcsf.com.ar](http://www.bcsf.com.ar)

📘 /BCSFOficial

📷 @bcsfoficial

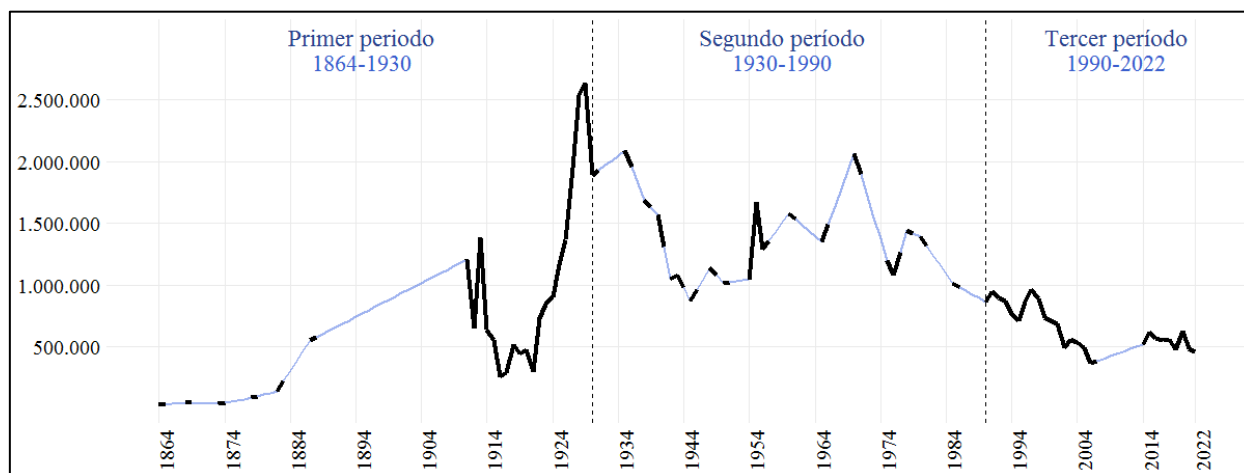
🐦 @BCSFOficial

📌 Bolsa de Comercio de Santa Fe

## INTRODUCCIÓN

El 1ro de enero del presente período se cumplieron 112 años de la inauguración del puerto de Santa Fe en la ciudad. Ubicado en el corazón de la hidrovía Paraná-Paraguay (km. 584 del río Paraná), el puerto se configuró como uno de los factores de modernización de finales del siglo XVIII y principios del XX, alcanzando movimientos de cargas que no se volverían a ver en la historia que vivimos. Durante las siguientes páginas se intenta reconstruir el paisaje proyectado por las actividades llevadas a cabo por el Puerto de Santa Fe (PSF) en la ciudad a partir de una recopilación de registros de sus movimientos de carga –en toneladas métricas–, expresado en términos de comercio interno e internacional, desde mediados del siglo XIX hasta la actualidad. En su consecución, hubo que tomar algunas decisiones metodológicas<sup>1</sup> en base a la bibliografía recopilada, la cual implicó consultar distintas fuentes y trabajar con información parcial para algunos sub-períodos.

**Gráfico 1 | Evolución de los volúmenes de carga totales en el puerto de Santa Fe. Período 1864-2022. Toneladas.**



<sup>1</sup> La línea negra indica información disponible, mientras que la línea celeste indica información estimada.

Fuente: elaboración propia en base a información recopilada.

<sup>1</sup> Interesa destacar las siguientes decisiones: (i) en primer lugar, la información de volúmenes movilizados no estaba disponible para todos los años, al tiempo que en ocasiones existieron datos contradictorios sin poder contar con una tercera referencia. En consecuencia, se decidió estimar los movimientos anuales para estos años a partir de una interpolación lineal. De esta manera, y salvo mención expresa, se exponen datos coincidentes de al menos dos fuentes diferentes –o al menos relativamente similares–. (ii) Una segunda aclaración importante, vinculada a la construcción de la narrativa, tiene que ver con que no existió –durante el período objetivo en el presente trabajo– únicamente un puerto funcionando en la ciudad de Santa Fe y alrededores, sino más bien la actividad conjunta de diversos puertos. No obstante, dado que los datos que se recopilaron de las fuentes no siempre discriminaron entre los puertos individuales de Santa Fe, y más bien se refieren a “cantidades movilizadas en el puerto de Santa Fe” o escrituras análogas, en lo que sigue, se hablará del puerto de Santa Fe en tanto conjunto global de actividad portuaria. Lo propio ocurre para el caso de los buques entrados y salidos. En rigor de verdad, y a pesar de que se tiene poca disponibilidad de datos de buques previo a 1911, los Anuarios Municipales no discriminaban entre barcos entrados a Colastiné y barcos entrados a la ciudad (Cervera, 2011), por lo que la información mencionada se presenta de manera general, al tiempo que no se profundiza en la evolución de éstos. Por último, (iii) no siempre se pudo contar con el dato anual de movimiento de carga desagregado por tipo de movimiento, motivo por el cual –y principalmente durante el primer período abordado– no siempre se combinaron los datos de movimientos totales con los movimientos discriminados, sucediendo en algunos casos una discordancia sustancial entre unos y otros.

A continuación, el trabajo se presenta en cuatro apartados: en el primero, se presentan los orígenes de la ciudad resaltando su estrecha relación con la institución portuaria; en los apartados posteriores se presentan los movimientos de carga del puerto de Santa Fe, considerando tres etapas del desarrollo de la ciudad de Santa Fe: 1856 a 1930, 1930 a 1990 y 1990 hasta la actualidad. Estas etapas fueron escogidas a partir de aquellas desarrolladas por Blanca María Isabel Gioria en su libro (2009) “Construcción del espacio geográfico de la ciudad de Santa Fe”.

### LOS ORÍGENES DEL PUERTO DE SANTA FE [1573-1856]

La institución del puerto marca a la ciudad de Santa Fe desde su fundación. Motivada por mejorar las comunicaciones, el Virreinato del Perú se lanza sobre las aguas más allá del Río Paraguay, hacia las del Río Paraná, en búsqueda de un asentamiento que le permitiera articular mejor los espacios de Asunción y Potosí. En consonancia con este objetivo, el 15 de noviembre de 1573, Juan de Garay fija un sitio a orillas del actual Río San Javier (anteriormente Río Quiloazas) y, con las consignas traídas desde la ciudad de Asunción que rezaban “abrir puertas: fijar puerto”, se levanta la primera ciudad-puerto de la Argentina en una encrucijada natural, “nudo de transporte y comunicaciones”.

Durante el período colonial –esto es, hasta 1810– el desarrollo de la ciudad va a estar íntimamente relacionado con el transporte de mercancías paraguayas hacia el abastecimiento de Potosí: Santa Fe se iba a constituir como el camino obligado entre ambas ciudades a partir de que en 1640 se estableciera al PSF como registro obligatorio<sup>2</sup>. La historia posterior a este año es conocida, debido a los factores que imposibilitaban el comercio dentro de la región (problemas con los aborígenes y desbordes del río Paraná) y, como la ciudad se erige con la misión de constituir un nodo de comunicaciones, la ciudad se traslada a su ubicación actual (1651-1660), agregándole a su nombre “de la Vera Cruz”. Asimismo, durante este período, las funciones portuarias se llevaban a cabo en la ribera donde hoy puede situarse la intersección de calle Uruguay y Gral. López, mientras que paulatinamente se iba perfilando otro sector con actividad portuaria en una ubicación boreal, alejada de la ciudad consolidada, en lo que hoy es Rivadavia y La Rioja, así como también en una tercera ubicación –actual intersección de calles Belgrano y Rivadavia– donde funcionaba un puerto con propósito de movimiento de pasajeros<sup>3</sup>-. A pesar de que el primero se constituía como puerto principal y el histórico puerto de la ciudad, conforme esta crecerá hacia el norte, el puerto “Viejo Sur” –“aquel de las bajadas de Nuñez, de las barcazas, representado en las familias principales y de antigua existencia” (BCSF, 2003, p. 92)–, perderá notoriedad y funcionalidad, presentándose hasta cuatro proyectos a lo largo de dos décadas para intentar revitalizar su situación.

<sup>2</sup> Antecedente directo de la designación del mismo como puerto preciso, según el cual todas las embarcaciones que navegaban el río Paraná tenían que hacer escala obligatoria y fondear en la ciudad.

<sup>3</sup> En adelante no se hará referencia a este, debido a que el trabajo se centra en el transporte de cargas.

La evolución del puerto hasta la creación del Virreinato del Río de la Plata se evidencia en la comparativa entre las 2.500 arrobas -217 toneladas - anuales de yerba comercializadas en 1650, contra las 50.000 arrobas -4.340 toneladas- comercializadas 50 años más tarde (Cervera, 2005, citado en Gioria, 2009).

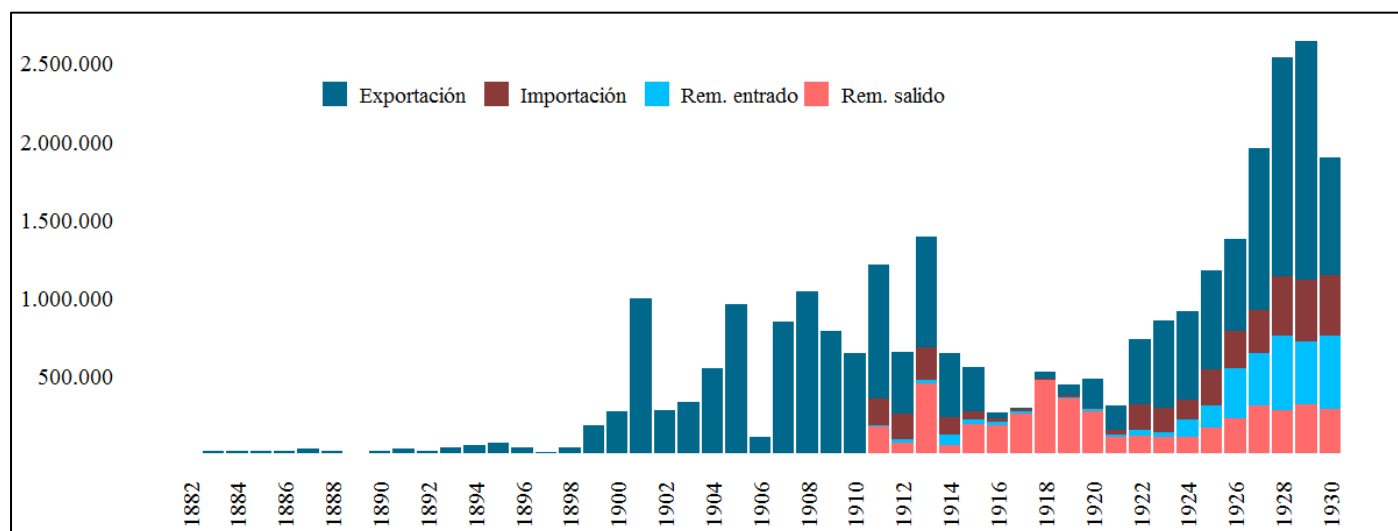
Constituido el Virreinato, diferentes factores externos e internos -destacándose la creciente actividad del puerto de Buenos Aires- generarán un cambio estructural que terminará por aplastar las economías del interior. Esta situación se agudizará aún más con el reglamento de 1809 que abre el puerto de Buenos Aires al comercio con Gran Bretaña (Panettieri, 1983). En suma, el puerto de Santa Fe dejará de ser funcional al sistema que se había originado a fines del siglo XVIII.

### EL AUGE PORTUARIO EN LA CIUDAD [1856-1930]

La primera etapa sobre la cual interesa profundizar transcurre entre los años 1856 y 1930. Este período va a estar signado por la relevancia cada vez mayor de las actividades portuarias dentro de la región. Este hecho puede verificarse, en un primer momento, a partir de la fundación del primer puerto de ultramar sobre el río Colastiné, y más tarde con la fundación del puerto en la ciudad de Santa Fe. Ambos proyectos fueron motorizados por las exigencias que demandaba la coyuntura internacional y local, ya sea por los avances que se observaban en la agricultura y en la ganadería, para el primero, como las exigencias de la sociedad, para el segundo, aun cuando las condiciones necesarias para el desenvolvimiento a largo plazo de las actividades portuarias no estaban del todo garantizadas.

A partir de la mitad del siglo XIX, surge la agricultura, el ferrocarril, el puerto y la inmigración como factores dinamizadores (Gioria, 2009) -o fuerzas genéricas (Cervera, 2011)- incidiendo sobre la producción, el transporte y la población en Argentina. A decir verdad, las políticas de inmigración argentinas sentaron las condiciones para llamar la atención de los habitantes europeos que sufrían diversas crisis económicas. En efecto, el fenómeno de la Gran Emigración (agudizado tras la caída de la bolsa de Viena en 1873, seguida de la gran depresión hasta mediados de la década de 1890) se combinó con un contexto argentino atractivo a partir de políticas inmigratorias (oferta de tierras, política de puertas abiertas), junto con el auge de la agricultura, ganadería y el ferrocarril dentro del país. Estos factores iban a tomar una dinámica de desarrollo interdependiente, generando una retroalimentación entre ellos. Por otro lado, el plano legislativo ejerció un rol de legitimador, a partir de la promulgación de diversas leyes (Ley de Aduanas para Santa Fe, 1847; leyes de navegabilidad 1853/1854; creación de aduana en la ciudad capital) que acompañaron y propulsaron la dinámica del PSF.

Gráfico 2 | Volúmenes de carga por tipo de movimiento. Período 1882-1930. Toneladas.



<sup>1</sup> No se encontraron datos disponibles de comercio interno ni importaciones para los años previos a 1911.

Rem. = removido, es decir, implica comercio interno.

Fuente: elaboración propia en base a información recopilada.

En lo que respecta a las actividades portuarias de la época, y a pesar de que la ciudad se halla rodeada de ríos, múltiples problemas operativos tornaban dificultosa e insegura la utilización de las instalaciones portuarias, a saber: la lejanía del cauce profundo del Paraná (la comunicación del mismo con la ciudad se realizaba a través de un afluente del Paraná de escaso calado –el riacho Santa Fe–, y si el nivel del agua era bajo o no había viento que empujara las velas, los buques debían ser sirgados<sup>4</sup> lo que complicaba la llegada de las embarcaciones); la ausencia de barrancas en la ribera del puerto (dificultando el embarque y desembarque); la inundación periódica de los suelos sobre los que se erigían las instalaciones. Todas estas condiciones planteaban desconfianza para el ingreso de los buques, condicionando las actividades de los embarcaderos de la ciudad<sup>5</sup>, extendiéndose hacia las actividades de la sociedad santafesina.

Frente a esta situación, se encontró una solución para complementar las actividades portuarias de la ciudad: mirar hacia el río Colastiné. En este sitio funcionaba un atracadero principalmente con “carga de trigo que llegaba en chalanas desde el pequeño embarcadero de Santo Tomé” (Cervera, 2011, p. 49), ubicándose en una barranca de aguas más profundas que permitía el acceso de buques de mayor tonelaje, en comparación con los atracaderos de la ciudad. Una vez que la atención se posa sobre este sitio, se decidió extender un ramal ferroviario desde la estación central de Santa Fe hacia el atracadero del Colastiné, transportando las

<sup>4</sup> Los buques se ataban a animales (por lo general caballos) y ellos arrastraban la embarcación a través del cauce, encontrándose en este motivo el origen del nombre de la Isla Sirgadero, frente a la ciudad.

<sup>5</sup> Más aún durante el período anteriormente mencionado, existieron problemas de carencia de agua dulce, motivo que originó, pasado mucho tiempo de discusión, la apertura de un nuevo canal que permitiera entrar agua del Río Colastiné, con un ancho de 20 metros y 3,5 metros de profundidad, a partir de la utilización de “25 palas, 15 azadas y 6 hachas” (Cervera, 1979, citado por Gioria, 2009, p. 44): el Riacho Santa Fe.

mercaderías desde allí hacia el exterior. Inaugurado el ramal en octubre de 1886<sup>6</sup>, se funda de manera oficial el primer puerto de ultramar de Santa Fe para buques de hasta 10.000 toneladas, especializándose en el tipo movimiento asociado al comercio internacional y dejando el comercio de cabotaje para el puerto de la ciudad. A decir verdad, la irregularidad del Paraná continuaba dificultando la actividad portuaria en uno y otro sitio: en épocas de bajantes se tornaba difícil la circulación de embarcaciones con alto calado, mientras que la debilidad del río Colastiné radicaba en las épocas de crecidas: apenas dos años después de su inauguración, una crecida causaba sus primeros efectos sobre el puerto. En otras palabras:

“el puerto de Colastiné surgió bajo las imperiosas necesidades de un momento muy particular para la provincia. La tremenda expansión productiva, el impacto económico producido alrededor de un nuevo tipo de desenvolvimiento de las actividades agropecuarias y forestales, motivaron que apareciera en la escena provincial como importante salida natural, *aún sin tener antecedentes que lo consignaran como puerto valedero*” (Sarramone, 1999, citado por BCSF, 2003, p. 104, bastardillas agregadas por quien suscribe).

Sumado a esto se encontraba el deseo de los santafesinos por un puerto en la ciudad que operase en aguas regulares, mejorando de esta forma la seguridad y accesibilidad de los buques. Con todo, y tras una serie de disputas entre capitales extranjeros y fuerzas económicas locales –consumadas en la presentación de 5 proyectos–, la construcción final del puerto se hará en un sitio que tampoco dispondrá de condiciones naturales para su instalación<sup>7</sup>. Las obras se iniciaron en el año 1904 y rápidamente debieron frenarse tras la gran inundación de 1905 dado que “no quedó manzana de Santa Fe que no tuviese el agua dentro de las casas o cubriendo las calzadas” (AA. VV. 2014, p. 54). En octubre de 1910, las obras quedaron finalizadas, comenzando las actividades portuarias el 1º de enero de 1911, día en que llega el primer buque trasnacional: el belga *Ministre Bernaert*.

La evolución del movimiento de cargas revela el cambio ocurrido una vez que las operaciones se trasladan al río Colastiné. En rigor de verdad, los años previos a su fundación –1.864, 1868, 1.863, 1878 y 1882–, muestran un movimiento promedio de 70.569 tn, registrado a partir de la entrada y salida de 2.121 barcos, en promedio. Estas cantidades ponen en manifiesto el crecimiento ocurrido desde su inicio dado que, como se leyó, para 1700 se exportaban 4.340 tn de yerba.

Posteriormente, tras la fundación del puerto sobre el Río Colastiné, se registrarán, en 1887, un total de 522.624 tn exportadas y un total de 5.107 buques que entraron y salieron ese mismo año. Si bien no se

<sup>6</sup> En total, 3 puentes ferroviarios unieron la ciudad con el puerto de Colastiné. Este primero, como consecuencia de una gran inundación en 1905, cayó. Fue levantado nuevamente en 1907, cediendo nuevamente frente a recurrentes inundaciones. El tercero y último se iniciaría en 1927, en una época donde el puerto de Colastiné no tendría la misma relevancia, motivo por el ramal se desmantela.

<sup>7</sup> Para su constitución, además de la obra portuaria propiamente dicha, fue necesaria la construcción de un “canal de acceso” de unos 7 Km. de longitud y 20 pies de profundidad –poco más de 6 metros– que uniese el río Santa Fe con el Colastiné; un canal de travesía del río Santa Fe; un canal de desviación.

cuenta con datos para los años contenidos entre 1888 y 1910, registros de exportación de trigo durante dicho período, permiten dimensionar el umbral<sup>8</sup> mínimo movilizado en el PSF, más precisamente dado el perfil portuario asumido, en el puerto de Colastiné. Durante este período, las exportaciones promedio ascienden a 238.469 tn –sin tener en consideración el año 1901<sup>9</sup>–, alcanzando su máximo en 1908, con un total de 1.032.046 tn. No obstante lo anteriormente mencionado, una segunda referencia puntual viene dada para el año 1901. Puntualmente, durante el año 1901 y sólo para el puerto de Colastiné se exportaron un total de 805.722 tn (580.000 de tanino, 110.052 asignadas a rollizos de quebracho, 63.678 de lino, 50.892 de durmientes, 1.100 de borato de cal, y, existiendo adicionales como cebada, maíz, afrecho y harina, cuyas cantidades no se mencionan de Santa Fe)<sup>10</sup>. Lo anterior, sumado al hecho de que en dicho año se exportaron 187.278 tn de trigo, hace inferir que los volúmenes totales movilizados (exportaciones, importaciones y comercio interior) han sido mayores, y que fueron disminuyendo conforme se avanza hacia el año 1905 –a raíz de la inundación de dicho año–, hasta la puesta en funcionamiento del puerto en la ciudad.

En el [Gráfico 2](#) se observa la evolución del movimiento portuario en toneladas discriminándose por tipo de movimiento: exportación (cualquier extracción de mercadería de un territorio aduanero, es decir, salidas de mercancías del territorio del país); importación (se corresponde con el caso contrario, donde ingresa mercadería al territorio aduanero); y removido o cabotaje (constituye la operación de movimiento de mercadería entre aduanas, sin que durante el trayecto atravesase o haga escala en un ámbito terrestre no sometido a la soberanía nacional, es decir, el movimiento interno de la mercadería). Asimismo, este último tipo de movimiento puede distinguirse entre removido entrado y removido salido, correspondiéndose con la entrada y salida de mercadería desde y hacia un puerto interno, en uno y otro caso.

En términos generales, durante el período posterior a su fundación en la ciudad hasta finales de la primera etapa, el PSF puede caracterizarse como un puerto eminentemente exportador, siendo en menor medida un puerto importador. Las toneladas máximas importadas durante el período ascienden a 399.747, comercializadas en el año 1929, representando el 15,1% del volumen total movilizado durante el mismo año. Por su parte, las cantidades exportadas promedio ascienden a 530.966 durante el período 1911-1930, representando una participación del 50,1% con respecto a la media de los volúmenes totales movilizados, y registrándose su valor máximo en el año 1929 con un total de 1.520.465 tn.

A partir del año 1911, no sólo comienza a funcionar el puerto de Santa Fe en su actual emplazamiento, sino que también se produce un cambio en la estructura comercial-exportadora: aumenta la variedad de los productos exportados, añadiéndose a la hasta entonces exportación cerealera-maderera, productos derivados de la ganadería: cueros salados vacunos y lanares, astas, cerda, semillas de oleaginosas, entre

<sup>8</sup> A finales del siglo XIX, la provincia de Santa Fe tenía un gran número de colonias, todas ellas dedicadas esencialmente al cultivo triguero –seguido de otras producciones como lino, maíz y cebada– (BCSF, 2003), otorgándole relevancia a las cifras mencionadas.

<sup>9</sup> Dado que durante dicho año las exportaciones corresponden a otras mercancías adicionales –mencionadas más adelante–, se toma para este año el tonelaje asociado a trigo: 187.278.

<sup>10</sup> Aquel año el puerto de Colastiné se constituyó como el primer puerto exportador de rollizo de quebracho, el segundo en tanino, el tercero en cebada y cuarto en afrecho (BCSF, 2003).

otros. Los volúmenes movilizados durante aquel año ascendían a 1.209.387 tn, encontrando el pico de la década dos años después, en 1913, movilizando un total de 1.386.550 tn. Lo que sigue es historia conocida: estalla la Primera Guerra Mundial, y se contrae el comercio mundial, afectando al comercio marítimo, motivo por el cual los volúmenes exportados comienzan a caer hasta tocar el piso de la década en 1918 con 9.674 toneladas exportadas (por su parte, las importaciones tocan el piso de las 5.303 tn en 1917), comenzando a recuperar los niveles previos a la guerra de forma paulatina en los años siguientes. No obstante, los movimientos de cargas totales continuaron teniendo vitalidad debido al tráfico interno, esencialmente debido al tráfico removido salido.

Finalizada la Gran Guerra, a pesar de que se observa un mundo más cerrado al comercio internacional -auge de las políticas proteccionistas-, el movimiento de cargas comienza a recuperarse. Ello se comprueba particularmente a partir de 1922 -año en que los flujos totales manifiestan un crecimiento del 140,0% respecto del año anterior-, iniciando un período de crecimiento sostenido, traccionado fundamentalmente por las exportaciones, así como también evidenciado en el resto de las modalidades con excepción de algunos años. La finalización de este período de crecimiento se dará de manera repentina a partir del lunes negro<sup>11</sup>. Lo sucedido este 19 de octubre expresará su sentir en el comercio mundial, registrándose en el año 1930 un total de 1.891.164 tn., un 28,2% menos que el año previo, afectando sustancialmente a las exportaciones. En efecto, mientras el resto de modalidades no se redujeron significativamente (las importaciones cayeron 3,1%, las cargas removidas salidas un 9,8% y las removidas entradas subieron un 17,9%), las exportaciones lo hicieron en un 50,7%. Por último, los efectos del tiempo también se harán notar sobre el puerto ubicado en el Colastiné, que ya desde fines del año 1911 se mantenía sin actividad<sup>12</sup>, y hacia 1930, luego de una gran inundación, fue abandonado. Esta primera etapa se cerrará sobre uno de los años en que se llegaron a contabilizar un total de 4.843 buques, correspondiéndose en su mayoría a buques de cabotaje -4.410-, respecto de buques de ultramar -433-.

### UN NUEVO PERFIL PORTUARIO [1930-1990]

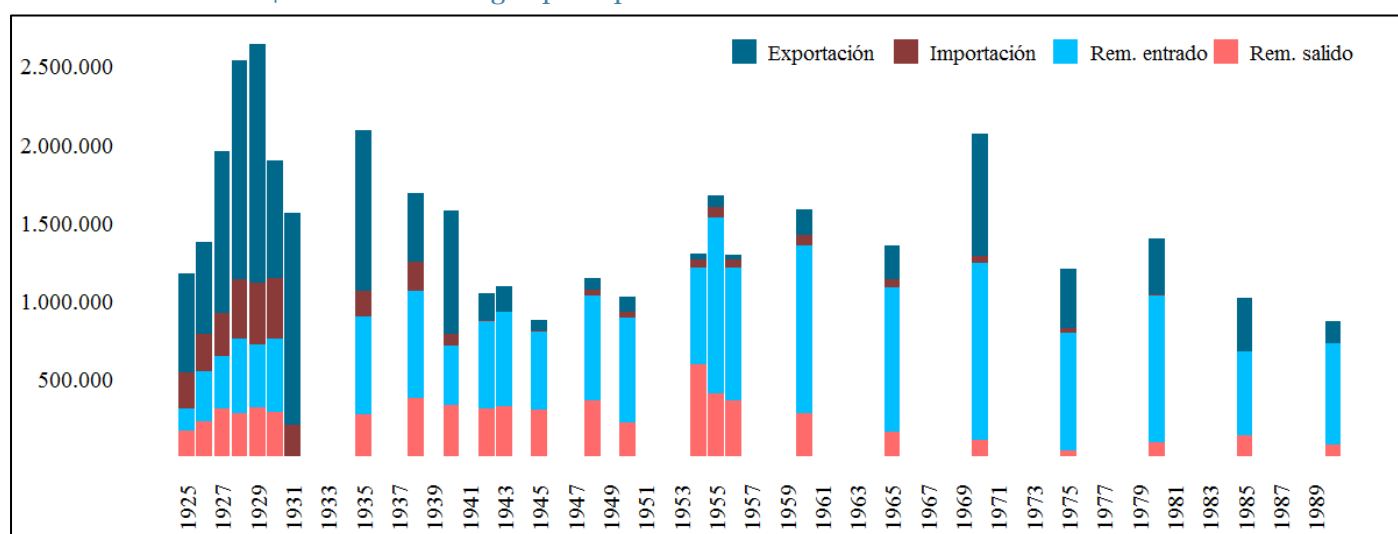
Durante esta segunda etapa se modificará el perfil del puerto de Santa Fe, anticipando que no recuperaría nuevamente los niveles totales movilizados durante la primera etapa. El fin del modelo agroexportador y el comienzo de la industrialización por sustitución de importaciones impactan directamente en las exportaciones de granos. Los registros disponibles para el presente período dan una pincelada de esta situación en el puerto de Santa Fe. En este sentido, durante el siglo de las turbulencias, los volúmenes totales movilizados tuvieron un comportamiento errático en el sentido de que no se observa un patrón estable, pudiendo reconocer algunos períodos de recuperación, aunque sin alcanzar los niveles previos al *crack* del 29.

<sup>11</sup> Es probable que 1929 hubiese terminado con un movimiento de cargas mayor de acuerdo a la tasa de crecimiento evidenciada durante los años anteriores.

<sup>12</sup> El puerto se había mantenido en operaciones hasta el día 30 de diciembre de 1911, y curiosamente, ocurriendo al día siguiente una gran inundación que barrió al puerto de Colastiné.

El período comienza con una etapa de mejora, registrándose en el año 1935<sup>13</sup> un total de 2.086.206 tn. No obstante, la segunda guerra mundial marcará nuevamente al comercio internacional, impactando de manera directa en el perfil productivo portuario. En rigor, a partir del año 1935 los volúmenes movilizados se fueron reduciendo hasta registrar en el año 1945 un total de 873.780 tn movilizadas: una reducción del 138,8% si se compara con respecto a 1935, y del 201,4% si se lo hace contra 1929. Para dar mayor perspectiva a esta caída, durante dicho año se registró sólo un buque de ultramar, en comparación con los 433 que entraron en 1928, o la media de 186 barcos durante el período 1903 a 1930<sup>14</sup>.

Gráfico 3 | Volumen de cargas por tipo de movimiento. Período 1864-1990. Toneladas.



<sup>1</sup> No se encontraron datos de comercio interno para el año 1931.  
Fuente: elaboración propia en base a información recopilada

Años después de la finalización de esta segunda guerra, se llevaron a cabo distintas obras para mejorar la carga de granos, transformando al PSF y dándole la fisonomía que hoy se conoce. A partir de entonces, la situación continúa hasta el año 1970, año en el que se registran 2.066.987 tn, apenas por debajo de las movilizadas en 1935. En base a los datos disponibles para los años siguientes, se estima que se produjo un nuevo proceso de reducción de los volúmenes de carga que desemboca en el final de esta segunda etapa, a partir del registro mínimo de volumen movilizad: 864.531 tn. Algunos acontecimientos que ayudan a entender este proceso de reducción de las actividades portuarias se centran en la crisis del petróleo del año 1973, así como también las crisis económicas y políticas internas sucedidas durante aquellos años hasta la estabilización, a comienzos de la década de 1990. Además, en 1978 la Nación anula una ley que reglamentaba

<sup>13</sup> El año 1931 sólo registra información de exportaciones e importaciones, sumando un total de 1.553.392 toneladas, 87,0% y 13,0%, respectivamente. Es decir, teniendo en consideración el nivel de toneladas movilizadas asociadas al comercio interno de los años pasados, es decir, sumándole los no disponibles datos de cabotaje interno –entre 1926 y 1930 se situaron en torno algo 27,0% y 40,0% del volumen total–, es posible inferir que el movimiento total durante el año 1931 se haya ubicado unos cuantos cientos de miles de toneladas superiores.

<sup>14</sup> Hasta ese momento, la marca más baja había sido fechada el año de finalización de la primera guerra mundial, 1917, con un total de 4 buques de ultramar.

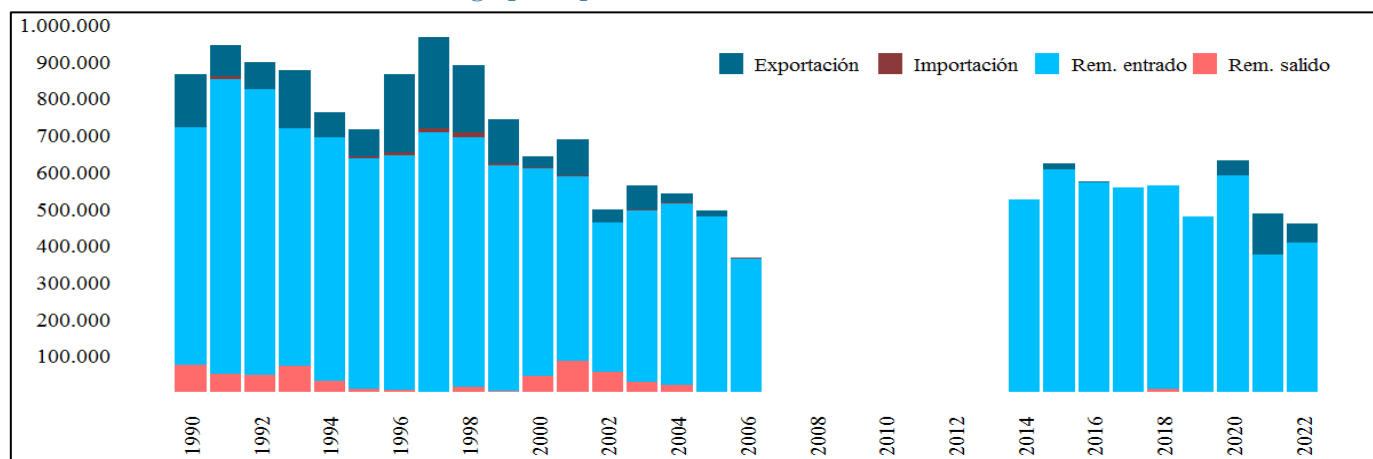
mantener un calado de 30 pies en el río Paraná hasta el puerto de Santa Fe. Los efectos de esta medida incidieron directamente en la navegación de ultramarinos, agudizándose luego de que la crecida de 1982-83 haya generado la formación de bancos de sedimentos, provocando que diversos buques hayan estado varados. La consecuencia final de estos eventos significaba la pérdida de confianza de la utilización del puerto, llevándolo a una paulatina paralización de sus actividades. Por otro lado, el afloramiento de la construcción de carreteras y el exceso de automotores implicó que los transportes fluviales y ferroviarios comenzaran a perder el monopolio del transporte de carga.

Una mirada más profunda, discriminando por tipos de movimiento, permite conocer mejor el nuevo perfil que tendrá el puerto de Santa Fe conforme sucede la etapa. Durante la década de 1920 comienza a observarse un paulatino crecimiento del mercado interno y conforme se sucede la crisis de 1929/30 y la segunda guerra mundial, los volúmenes movilizados internamente prosperan hasta superar al comercio internacional. En efecto, mientras que la media de toneladas movilizadas hacia puertos nacionales se estimó en 985.698 tn, con una media de participación sobre el volumen total movilizado del 69,0% -oscilando entre 40,0% y 94,0%- la media asociada al comercio internacional se registró en torno a las 446.903 toneladas, ubicándose su participación entre el 6,0% y el 60,0%. Una rápida visualización del [Gráfico 3](#) permite observar la transición del perfil portuario, transformándose hacia finales de esta segunda etapa en un puerto de cabotaje en general y, más precisamente, un puerto de cabotaje entrante, pudiéndolo caracterizar como un puerto al que entran mercaderías por el puerto para que este provisione la ciudad y la región por medio del transporte terrestre.

## EL PUERTO EN LA ACTUALIDAD [1990-2022]

El comienzo de este período está marcado por la recuperación de la administración y explotación de las actividades portuarias por parte de la provincia, ya que en 1951 -año en que se cumplieron los 40 años desde la inauguración del puerto, y según se había establecido dicho período para la explotación provincial- había tomado posesión del puerto el Estado Nacional. En rigor, a partir del año 1994 la explotación de las actividades portuarias queda a cargo del Ente Administrador del Puerto de Santa Fe.

Gráfico 4 | Volumen de carga por tipo de movimiento. Período de 1990-2022. Toneladas.



Fuente: elaboración propia en base a información recopilada.

Los movimientos durante este período presentan los últimos vestigios de aquel puerto de ultramar que supo ser el PSF. Una comparativa leída en “Santa Fe, primera ciudad-puerto de la Argentina” (BCSF, 2003) sintetiza el decrecimiento de las últimas décadas del siglo XX, exportándose en el año 1982 un total de 865.081 toneladas<sup>15</sup> y decreciendo a la magra cifra de 73.926 toneladas en 1992 –el volumen más bajo de la década-. No obstante, una vez que la administración vuelve a las manos santafesinas, se inician proyectos para modernizar el puerto y hacerlo más competitivo. Esto se va a ver reflejado fundamentalmente en las exportaciones, evidenciando un crecimiento de la media exportada del segundo quinquenio de la década de 1990 (167.888 tn), respecto del primero (105.858 tn), del 58,4% (véase [Gráfico 4](#)).

Asimismo, el gráfico presentado proporciona información acerca del perfil portuario durante este último tramo, caracterizando al PSF como un puerto de cabotaje entrante. En efecto, en ninguno de los años trabajados durante este período la participación de este tipo de movimiento será menor al 72,0%, con una media de participación del 85,3% en el movimiento total de cargas, alcanzando el 100,0% del movimiento total en algunos años. Según BCSF (2003), durante la década de 1990, los rubros que tendrán mayor participación dentro del movimiento removido entrante serán combustible y arena. Este dato se condice con la situación actual: según datos del Ministerio de Transporte (2022), sobre el movimiento total de cargas entre los años 2014 y 2022, el 59,0% del tonelaje movilizado total se asocia con combustibles, mientras que la arena se configura como el segundo producto con mayor participación, alcanzando un 36,2% del total, constituyendo el remanente la comercialización de granos –4,7%– y otros productos industriales, metalúrgicos y agrícolas, de ínfima participación. Asimismo, corresponde destacar que las exportaciones que se observan dentro de este período se conforman casi en su totalidad por granos, –98,4%-. En otras palabras, aquel 4,7% del movimiento total es lo que se corresponde –aproximadamente– al movimiento de exportación durante los años 2014-2022.

Adicionalmente, es posible contar para este subperíodo de información sobre el movimiento de cargas containerizadas. Estos movimientos usualmente se miden en términos de unidades equivalentes a un contenedor de dimensiones estándares (20x8x8,5 pies), o simplemente utilizando el término TEUs por sus siglas en inglés (*Twenty-foot Equivalent Unit*<sup>16</sup>). Durante este período se cargaron y descargaron un total de 2.516 TEUs, distribuyéndose 922 en el año 2014, 854 en el año 2016, 24 en el año 2021 y 716 en el año 2022.

## CAMINO HACIA LA RECONVERSIÓN PORTUARIA

A fines de 1999 se intentaron propulsar las actividades portuarias a través de concesiones con diversos agentes, no obstante, los proyectos que se presentaron no dieron los frutos prometidos, llevando a la actividad portuaria local a estadios de parálisis tanto en lo que respecta a movilización de carga como en términos de mantenimiento (dragado de los ríos, infraestructura). Es por ello que se comenzó a repensar la ubicación del puerto de Santa Fe, planteándose la alternativa de mudarlo a un nuevo paraje de la hidrovía

<sup>15</sup> No se incluye este dato dentro de los números presentados dado que llama la atención el volumen asociado sólo a exportaciones en sintonía con lo mencionado en el apartado que describe el período anterior.

<sup>16</sup> Existe otra unidad de medida que expresa el doble de ésta, a saber, FEU (*Forty-foot equivalent Unit*).

Paraná-Paraguay, más precisamente en el Km. 584 del río Paraná. En efecto, actualmente el canal artificial por el cual se accede al PSF se ubica en el kilómetro 584 con respecto al mar, tiene una longitud de 7 Km. y una profundidad de 22 pies que alcanza los 28 dependiendo la época del año. La *rada* o bahía del puerto, ubicada un kilómetro más cerca del mar tiene capacidad para dos buques, utilizándose un remolcador para entrada y salida obligatoria de buques con eslora -largo- mayor a 130 metros. Con todo, las características mencionadas dan cuenta de la dificultad que implica ajustarse a la realidad actual en la que existen barcos capaces de cargar más de 50.000 toneladas, con eslora y manga de más de 300 y 40 metros, respectivamente, (largo y ancho), y que superan fácilmente los 20 pies de calado. Por ejemplo, los barcos clase Panamax - creados para ajustarse a las dimensiones máximas permitidas- tienen un calado de 12 metros, a saber, unos 40 pies lo que representa poco menos del doble que el calado del canal de acceso. Por esta razón -entre las más relevantes- se piensa en los 32 pies que ofrece la potencial ubicación, junto con el proyecto de reactivación portuaria a partir de la construcción de una terminal multipropósito (terminal agrogranalera, una terminal de contenedores y otra de cargas generales).

El fortalecimiento operativo del puerto de la ciudad y el proyecto de reconversión del mismo a partir de su traslado y construcción de una nueva terminal multipropósito ha conformado uno de los propósitos máximos de la Bolsa de Comercio de Santa Fe, por un lado, a partir de la publicación en 2003 de la obra “Reconversión del puerto de Santa Fe. Una estación fluviomarítima regional para el siglo 21” por parte del Centro de Estudios y Servicios (CES) de dicha institución (actualizando la situación a fines del año 2005 mediante un informe por dicho centro), así como también las actividades llevadas a cabo para garantizar su realización, rastreadas a partir de las memorias de 2007 en adelante, sin excepción (véase [Memorias Institucionales](#)). El año 2015 constituyó un punto de inflexión para el proyecto, motivo por el cual la institución comenzó a plantear la discusión desde otros ángulos. Asimismo, a fines del año 2016 se presentó el informe final de un estudio<sup>17</sup> dentro del cual estuvieron involucrados el Concejo Federal de Inversiones (CFI), el Centro de Estudios para el Desarrollo Portuario Logístico Avanzado (CEDPLA) y desarrollando -en sus 254 páginas- cálculos de demanda potencial, evaluación de escenarios, entre otros objetivos.

Para finalizar la última etapa, la disponibilidad de información respecto de los últimos años en términos de movimiento de carga permite representar el estadio actual del puerto santafesino, constituyéndose hacia varias décadas un puerto eminentemente de cabotaje. A decir verdad, en los últimos años se ha comenzado a revitalizar las actividades portuarias, pudiéndose verificar un total de 111.312 toneladas exportadas durante el año 2021, siendo -como se adelantó- en su totalidad granos. De esta manera, se perfora la cifra de 100.000 toneladas exportadas, que no se alcanzaba desde 1999 y, aunque distan de ser las millones y medio de toneladas alcanzadas en su mejor año, plantea la idea de que es posible un futuro mejor para el puerto de la ciudad.

<sup>17</sup> El estudio se titula “Perfil estratégico competitivo para el proyecto del nuevo Puerto de Santa Fe”, quien lea puede acceder al mismo a partir de consultar la biblioteca del CFI, haciendo clic aquí.

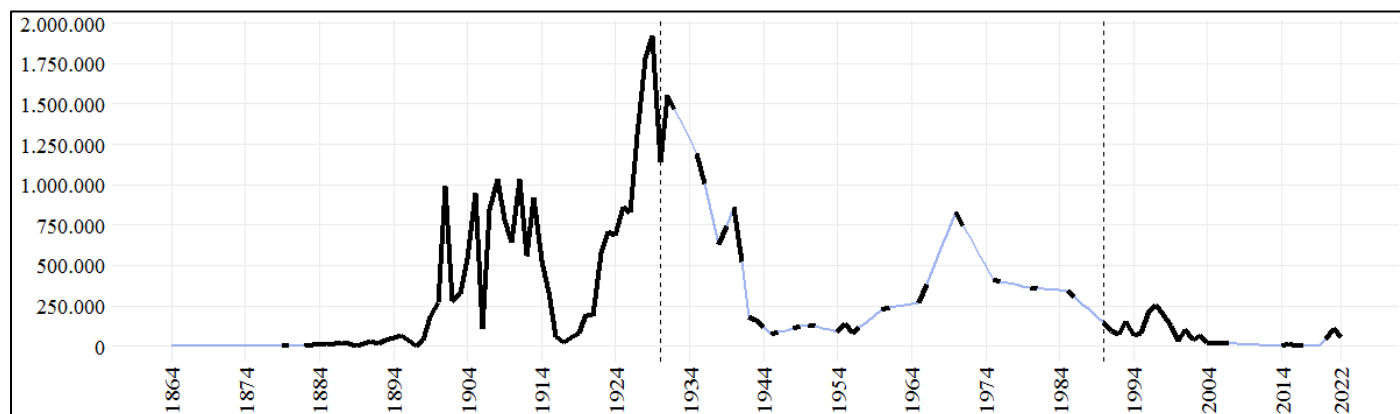
## CONSIDERACIONES FINALES

Durante el presente trabajo se buscó retratar la historia del puerto de Santa Fe a partir de la reconstrucción de series parciales que expresen los volúmenes de carga en conjunto con un relato que acompañase el desarrollo. Se supo que antes de la fundación del puerto de Santa Fe y motivado por las exigencias comerciales de la época, existió un primer puerto de ultramar ubicado en las orillas del río Colastiné. Asimismo, se comentó que la fundación del PSF representó un alivio para la sociedad santafesina dada la irregularidad operativa del puerto de Colastiné a raíz de sus aguas. Desde su fundación, existieron diversos conflictos internacionales que apagaron de a momentos el potencial que demostraba tener, evidenciado un movimiento de poco más de 2.500.000 de toneladas en el año 1929. Se supo que, a partir de este año, el perfil portuario cambió, no pudiéndose rastrear nuevamente el volumen operado de aquellas décadas, y pasando a representar un papel de comercio de cabotaje. En rigor de verdad, y tal como puede visualizarse en el anexo del presente trabajo, una vez que sucede la década de 1920, el cambio del perfil portuario es evidente; mientras que el volumen registrado en el comercio internacional se reduce sustancialmente ([Gráfico 5](#)), sobreviviendo a partir del componente de exportación, los volúmenes registrados en el comercio de cabotaje se disparan ([Gráfico 8](#)), registrándose los niveles más altos del comercio de cabotaje dentro del período estudiado en el presente trabajo.

A partir de una rápida revisión bibliográfica de las obras que se mencionan en este trabajo –así como también probablemente otras que relaten la fundación de la ciudad– quien lea podrá verificar que la necesidad de nombrar la institución portuaria desde los primeros tiempos de la ciudad es absoluta en su *racconto*. Durante los últimos párrafos de este trabajo se trajeron algunos pensamientos e ideas que apelan a la revitalizar las actividades portuarias a partir de mudar su ubicación actual y la construcción de una terminal multipropósito.

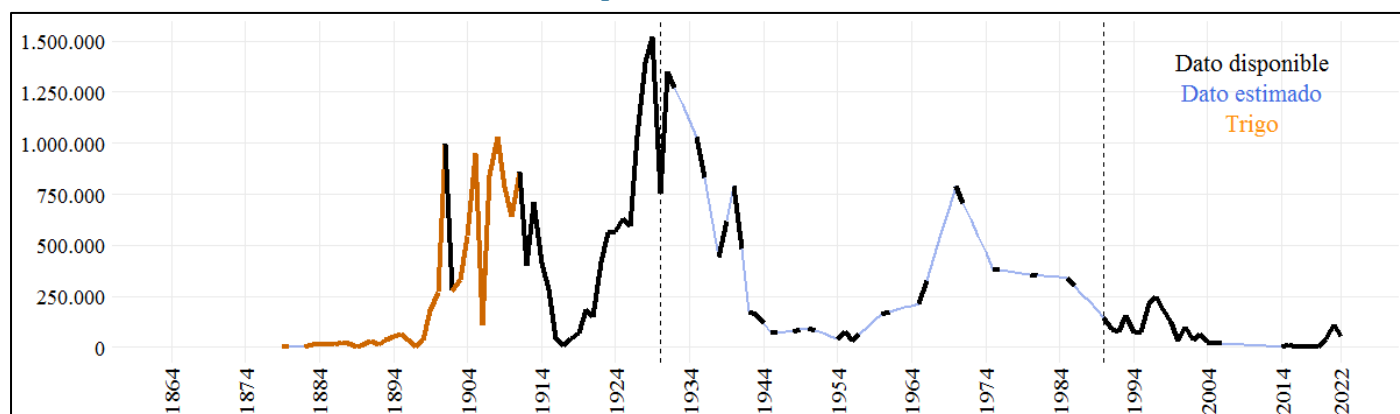
## Anexos

**Gráfico 5 | Comercio internacional. Período 1864-2022. Toneladas.**



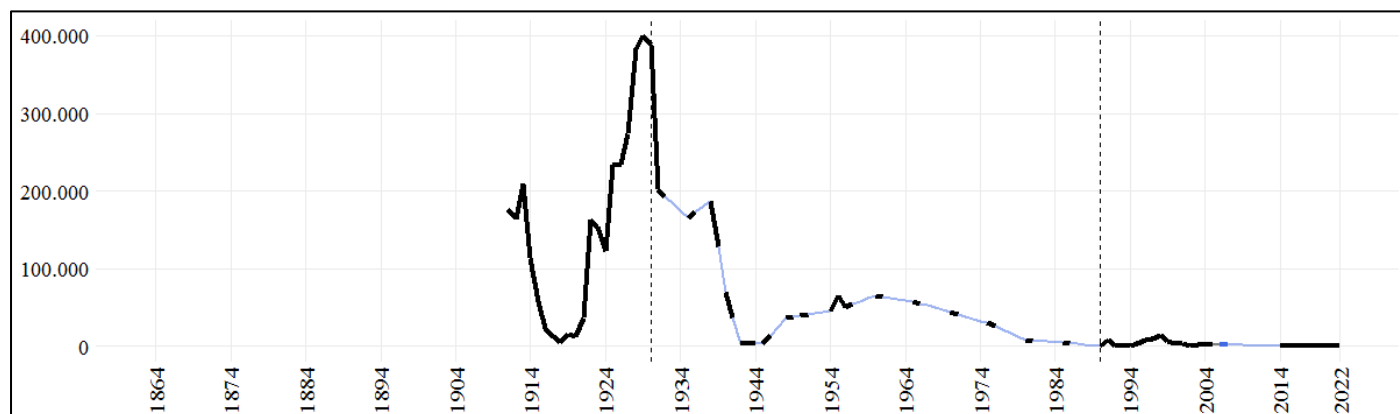
Fuente: elaboración propia en base a información recopilada.

**Gráfico 6 | Volúmenes exportados. Período 1864-2022. Toneladas.**



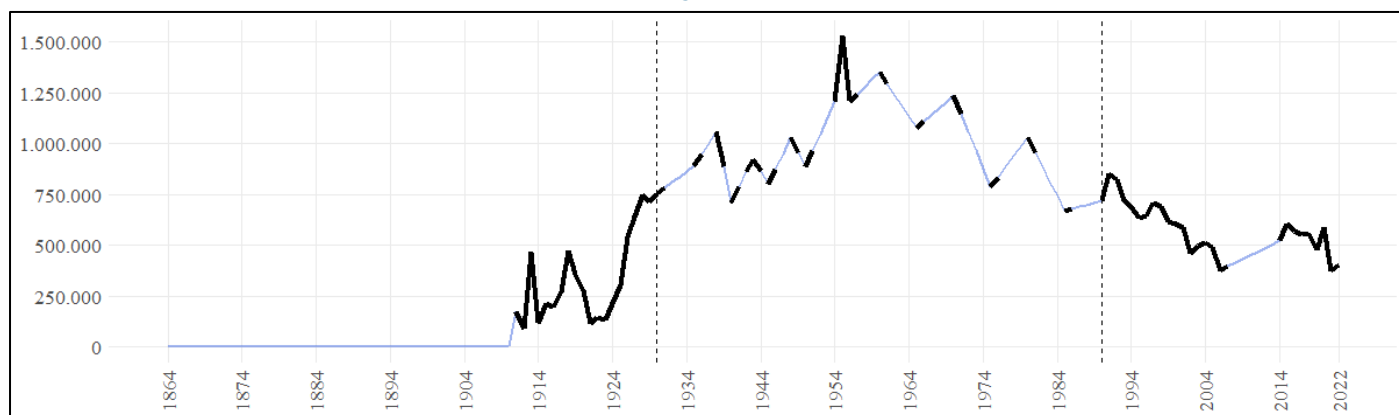
Fuente: elaboración propia en base a información recopilada.

**Gráfico 7 | Volúmenes importados. Período 1864-2022. Toneladas.**



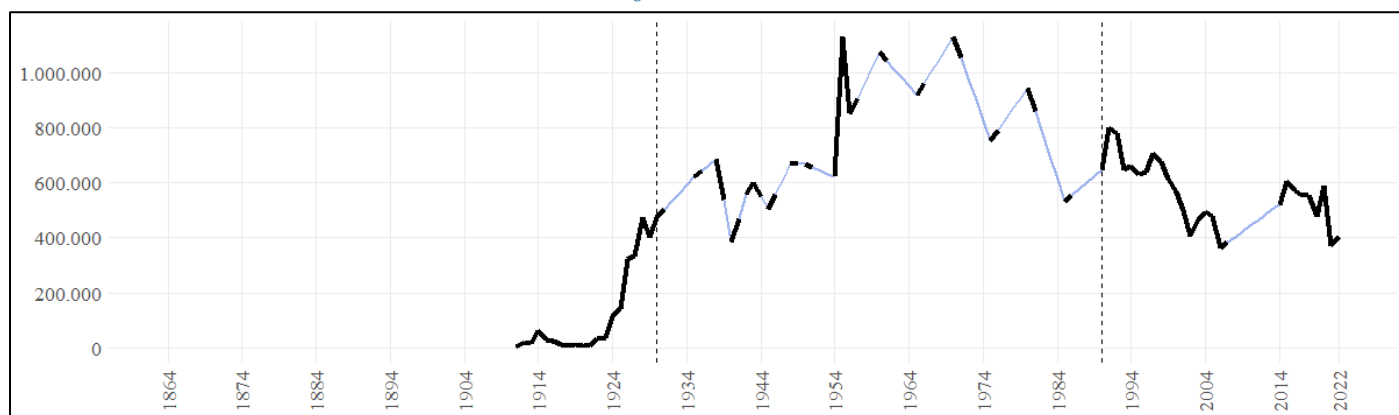
Fuente: elaboración propia en base a información recopilada.

**Gráfico 8 | Comercio de cabotaje. Período 1864-2022. Toneladas.**



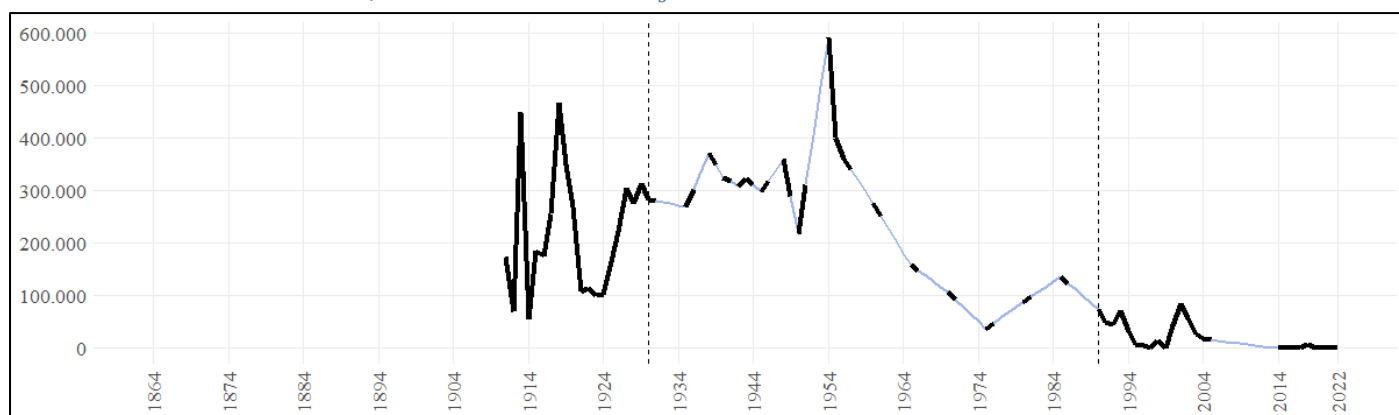
Fuente: elaboración propia en base a información recopilada.

**Gráfico 9 | Volúmenes de cabotaje entrante. Período 1864-2022. Toneladas.**



Fuente: elaboración propia en base a información recopilada.

**Gráfico 10 | Volúmenes de cabotaje salido. Período 1864-2022. Toneladas.**



Fuente: elaboración propia en base a información recopilada.

## Bibliografía

- AA.VV. (2014). *Los puertos de Santa Fe, Memoria Fotográfica 1870-1950: fotografías de José Beleno, Augusto Lutsch y otros* (1era ed.). Santa Fe: Municipalidad de Santa Fe.
- BCSF. (2003). *Santa Fe, primera ciudad-puerto de la Argentina*. Santa Fe: BCSF.
- CEPAL. (1958). *Los problemas del transporte en la Argentina y la orientación de sus soluciones*. Santiago de Chile.
- CEPAL. (1982). *Inventario de infraestructura y equipo de transporte fluvial en la cuenca del plata*. CEPAL.
- Cervera, F. J. (2011). *La modernidad en la ciudad de Santa Fe, 1886-1930. Historia de un desarrollo incompleto*. Santa Fe: Colección Santa Fe siglo XXI-nº2.
- CES - BCSF. (2003). *Reconversión del puerto de Santa Fe. Una estación fluviomarítima regional para el siglo 21*. Santa Fe: BCSF.
- ENAPRO. (2010). *Movimiento portuario 1994-2009*. Rosario: Ente Administrador del Puerto de Rosario.
- Ensinck, O. L. (1985). *Historia económica de la provincia de Santa Fe*. Rosario: Servicio de publicaciones, Universidad Nacional de Rosario.
- Gioria, B. M. (2009). *La construcción del espacio geográfico de la ciudad de Santa Fe 1573-2007*. Santa Fe: Ministerio de Innovación y Cultura.
- GSF. (2016). *Perfil estratégico competitivo para el proyecto del nuevo Puerto de Santa Fe*. Santa Fe: Secretaría de Transporte. Gobierno de Santa Fe.
- IPEC. (2008). *Actividad portuaria provincia de Santa Fe*. Santa Fe: IPEC.
- MT. (2022). Estadísticas de carga. Ministerio de Transporte Argentina.
- Panettieri, J. (1983). *Proteccionismo liberalismo y desarrollo industrial*. Buenos Aires: Centro Editor América Latina.
- Salerno, E. (2011). Los ferrocarriles del Estado y los puertos en la primera mitad del siglo XX en Argentina: las limitaciones de la intermodalidad. *Revista de Historia TST*, 20.

## Bolsa de Comercio de Santa Fe

### Presidente

Escribano Martín Vigo Lamas

## Centro de Estudios y Servicios

### Director Ejecutivo

Escrib. Martín Vigo Lamas

### Directora

Lic. María Lucrecia D´Jorge

### Coordinador

Mg. Pedro P. Cohan

## Integrantes del CES y Área de Prensa

<https://www.bcsf.com.ar/ces/quienes-somos.php>