



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Transporte en la economía misionera

Finsterbusch, Armin G.

1949

Cita APA: Finsterbusch, A. (1949). Transporte en la economía misionera.
Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios".
Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.
Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

ORIGINAL

ORIGINAL 75133

Universidad Nacional de Buenos Aires

Facultad de Ciencias Exactas

Instituto de la Producción

Director: Ing. Lorenzo Magno Pastore

1501
47A
901
1004

901 Argentine
H. 311
Top. H. 311
F3

BUENOS AIRES
EN LA
BIBLIOTECA

1004 Argentina
X. 12

Distintos
documentos

Trabajo de investigación de 58 años
presentado por Arnio G. Finstorbusch
Nº de Registro 11761
domiciliado en: SECC. F.C.S.A.
Chiolana 135
T.º: 743 - 0922

L: 62, F: 120 -

A. Finstorbusch

| | |
|---|----|
| Preámbulo | 1 |
| Introducción. | 2 |
| La Yerba Mate | 12 |
| El Tung | 24 |
| La Producción de Tabaco | 32 |
| El Ramio. | 35 |
| Los Bosques de Misiones | 38 |
| La obra de Colonización | 43 |
| Red Caminera de Misiones. | 46 |
| Los Ferrocarriles en Misiones | 54 |
| El Río Paraná, Principal Ruta de Transportes de Misiones. | 66 |
| Ley N° 5670 - Puerto de Posadas | 82 |
| El Alto Uruguay | 88 |
| Transportes de Productos Misioneros y de Mercadería en General. | 90 |
| Cataratas del Iguazú. | 94 |
| Bibliografía | 97 |

ADVERTENCIA: Por un error de copia, en la numeración de las hojas fueron omitidos los números 15, 26 y 61.-

"Construcción de obras camineras, ferroviarias, de riego, líneas de transporte fluvial, elevadores de granos, usinas hidroeléctricas, etc., encarar con gran aliento obras de tal envergadura como las del Aeropuerto Nacional, sistematización de la ribera del Río de la Plata, dársenas para hidroaviones y yates, y puente internacional que une nuestra Nación con el Brasil, todas en concordancia con la jerarquía que le corresponde hoy a nuestro país en el concierto de las naciones".

Pocas regiones del país, puede decirse ninguna, han de presentar al estudioso un interés tan grande y apasionante, como ese rincón privilegiado de la Mesopotamia argentina, "Misiones".

En sus selvas seculares, que cubren la mayor parte del territorio y que en muchos lugares no han sido holladas todavía por la planta del hombre civilizado, vive y procrea aún la fauna primitiva.

Bajo sus frondas densas se recuerdan las leyendas guaraníes, se evocan las empresas legendarias de Iraia y Gaboto, el formidable esfuerzo civilizador de los jesuitas, la cruzada libertadora de Belgrano.

Sus árboles, sus cerros y sus ríos, suscitan reminiscencias del oriente lejano.

Surge del conjunto de su naturaleza y de su población nativa, un ambiente agradable y sensual que cautiva y retiene.

Leed a Azara, Surmeister, Bonpland, Ambrosetti, Holmberg, Queirel, los dos Hernández, Bernárdez, Quiroga y tantos otros; en todos encontraréis análogas impresiones y sentimientos.

"Allí todo es bello y grandioso, dice Ambrosetti: el bog que, los ríos colosos que la envuelven en sus frescas ondas, el aire perfumado que se respira, los paisajes deliciosos, los saltos de agua que juegan caprichosos por entre la piedra de sus cerros, las brillantes mariposas multicolores que se bañan en la luz de cualquier rayo de sol, y el silencio majestuoso de la naturaleza, que, dormida al parecer, desarrolla enormes fuerzas vitales que laten en ese enorme mundo tranquilo y salvaje".

Existe en Misiones un tesoro inagotable de observación, no solamente para el artista y el poeta, sino también para el zólogo, el botánico, el geólogo, el agrónomo y el economista.

Aparte de la estupenda riqueza de sus especies arbóreas y de sus yerbales naturales, hay versiones históricas que denuncian un subsuelo rico en minerales, entre ellos el hierro, que aún no se ha comenzado a investigar. Don Francisco Brano de Lavala, en un informe escrito en 1765 manifiesta que se encontraron minerales de cobre en Candelaria y Santa Ana, de azogue en Santa María de Fe, de hierro en varios puntos, de plata en Itapú (Tosados).



Fotografia No 2.- El Alto Arambá.-

Su riquísima capa arable y su climatología excepcional, son propicias al desarrollo de un gran número de cultivos altamente remunerativos.

"Sólo no produce lo que no se siembra", dice Rafael Hernández, refiriéndose a Misiones.

Creo que de todo el territorio de la República, es ésta la región donde una familia agricultora puede subsistir en la menor superficie de tierra. Esta circunstancia le asegura, para el porvenir, una población extraordinariamente intensa y próspera.

Otro elemento fundamental de progreso es la inmensurable cantidad de fuerza hidráulica, la hulla blanca, que está potencialmente contenida no solamente en los saltos del Aguasá, sino también en otros muchos saltos y en las corrientes mismas del Paraná y Uruguay y demás ríos y arroyos del territorio.

Se llena el ánimo de patriótico optimismo al considerar lo que será Misiones, con tantas riquezas y posibilidades, el día en que se regularizarían los cauces de sus dos más grandes ríos, se construya un sistema ferroviario a base del ferrocarril longitudinal y se realice la tan deseada red de caminos que unan todas sus diversas zonas con los puertos y las estaciones.

El territorio que entramos a estudiar, boscoso por excelencia, no ha podido ser explotado en forma, no obstante su reducida superficie territorial que no es conocida en toda su extensión, dada la falta de caminos y ferrocarriles en su interior.

Filadas extensiones de leguas de bosques cerrados, hasta hace poco tiempo inexplorados, el caso de la colonia fiscal Manuel Belgrano, sobre la frontera argentina-brasileña, esperan la obra civilizadora de una comunicación con los centros, a fin de dar impulso a las explotaciones de las maderas, yerbales naturales y el cultivo de las plantas industriales, hasta ahora circunscriptas para todo el renacimiento de su riqueza a las colonias fiscales limítrofes a Posadas, y las recientemente propulsadas por empresas y sociedades que nos honran con sus fuerzas y capitales introducidos en latifundios hasta ayer incultos, sobre las riberas del Alto Paraná.

Por las mismas causas, es que no se ha podido aún llevar a cabo una explotación forestal adecuada por falta de comunicación con el interior, la riqueza mineral permanece en estado de reserva, al igual que su ponderable capital en energía hidráulica, que se pierde en el seno de los grandes ríos que la



Fotografía Nº 3.- Plantaciones de bananas.-

La escasa superficie, que la naturaleza ha mantenido oculta de selva, y lo que se va talando a medida del aprovechamiento de las ricas esencias comerciales, como el Cedro, el pino, el pino, el pino, el pino, se aprovechan para la Agricultura, donde tanto los hijos nativos, como también familias procedentes en su mayor parte de Polonia y Alemania, entre sus afanes a desentrañar de ese suelo fértil, todas sus esperanzas, que se confirman con el éxito más lisonjero para el arraigo definitivo.

El territorio de Misiones, es en la actualidad esencialmente yerbatero y su riqueza prevalece, después de que la explotación de los bosques ha dejado de ser su principal especulación a la que le ha llegado ya la hora, para que se dicte una ley protectora de este filón tan importante, con una producción de 125.000.000 de kilos de yerba elaborada.^x

Como es dable apreciar, no obstante la exuberancia del suelo y la multiplicidad de aplicaciones y variedad de cultivos que pueden hacerse en sus ricas tierras, predomina la insurmountable práctica de la monocultura como en otras regiones del país, haciéndolo a "Misiones únicamente para la Yerba, y Yerba para la vida o muerte de Misiones".

Las plantas industriales que se adaptan maravillosamente y que hasta aun se mantienen en limitada extensión, son: el Tabaco, el Mandioca, la Caña de Azúcar, el Arroz, el Café, el Algodón, el Yérrago, el Hamis, el Cñamo, el Cñamo, etc., y entre los frutales los Citrus en general, el Mango, el Mamón, el Ananás, etc.

La adaptabilidad de estas variadas especies de plantas, aplica elocuentemente, no sólo la feracidad de sus características tierras coloradas, sino sus óptimas condiciones climáticas, con una temperatura máxima regular de 36°C. a la sombra, salvo estíos excepcionales, con una media anual de 20°C., donde llueve con la frecuencia propia de las cercanías del trópico, arriba de 2.000 mm., y en el que los arroyos y saltos abundan de tal suerte que podemos afirmar, que no se adquiere o no se negocia un lote de tierra misionera, que no sea favorecido por una fuente proveedora de agua,

constituye la maravilla del ambiente.

El progreso del territorio, cimentado por el esfuerzo fatigable de los agricultores e industriales misioneros y en los últimos años ha alcanzado proyecciones anfiboras, ve hoy frenado por la falta de carreteras adecuadas que permitan la movilización económica y oportuna de sus productos hasta las empuerzas de embarque y centros industriales y consumo. En la última década el territorio de misiones ha pasado a cifras muy representativas su producción agrícola, principalmente sobre la base de una policultura que, aún cuando no haya contado con las directivas técnicas estables aplicadas con profusión en otras regiones, y hubiese estado librada a la iniciativa de los propios productores, ha permitido sin embargo, la obtención de materias primas indispensables para el país, que ha llegado a cubrir en ciertos casos las necesidades del mercado interno y han dejado un excedente ponderable para la exportación.

Sesenta mil hectáreas de yerba mate dan en la actualidad, bajo un régimen de producción limitada, ciento veinticinco millones de kilogramos destinados a cubrir el consumo nacional. Ciento mil hectáreas de Tung están dando una cosecha de setenta millones de kilogramos de fruta, destinadas a la obtención de aceites industriales de insustituible valor. Muchos miles de toneladas de frutas cítricas deben embarcarse anualmente hasta los mercados consumidores. Cientos de miles de toneladas de excelente calidad tienen que ser transportadas hasta los centros fabriles. La producción anual de tabaco no es superada por la de ninguna otra provincia o territorio. Las fábricas de madera terciada deben también movilizar su producción y deben asimismo transportarse por turno y sin demora muchos millones de kilogramos de maíz, yute, mandioca, papas, ananás, arroz, etc.

A este cuadro somero deben también agregarse el enorme desfase que llega a Misiones, consistente en artículos necesarios para la subsistencia y el trabajo de sus pobladores: harina, grasa, jabón, azúcar, materiales de construcción e implementos agrícolas y mercaderías varias. Todos estos productos deben ser luego distribuidos por intermedio de automotores hasta las lejanas localidades del interior del territorio desde algunos puertos del Alto Paraná y principalmente desde la

estación del ferrocarril en Posadas, punto terminal de los
estenta y cuatro kilómetros de líneas férreas con que en to-
al cuenta Misiones sobre el límite con la vecina provincia
e Corrientes.

Pareciera que el territorio de Misiones no ha logrado
ún una jerarquía económica, a pesar de su importante contri-
ción en materia impositiva, como para lograr una justifica-
a atención de parte de los organismos oficiales, en lo que
e refiere a su sistema de transportes, tarifas y provisión
e combustibles para el servicio ininterrumpido del transpor-
e automotor, elemento vital para la economía regional, ya
e los centros de producción están generalmente a distan-
as variables de los puertos de embarque, que hacen impres-
ndible el acarreo de los productos destinados al mercado
onsumidor, por medio de automotores.

Estas breves consideraciones sobre el creciente desarro-
lo económico del territorio traslucen la necesidad imperio-
a, de adoptar las medidas para solucionar en forma urgente
o de los aspectos del grave problema del transporte en Mi-
ones.

El estudio realizado en el año 1948 por la Dirección
e Planificación de Transportes, expresa: "El problema del
ransporte en Misiones ofrece características especiales
gnas de estudiarse. Es tan grave este problema y tiene tal
fluencia en el futuro social y económico de esa zona del
ís, que son numerosas las entidades que han solicitado de
as autoridades nacionales urgente colaboración, a fin de
mediar este problema, que ya adquiere carácter angustioso
que puede llegar a paralizar las actividades económicas,
on consecuencias sociales funestas para la población de Mi-
ones. Los técnicos de la citada Dirección señalan también
a acertado criterio: que el territorio de Misiones debe me-
cer consideración preferencial de poderes públicos a causa
e la falta de líneas férreas, por la constitución geográfica
el territorio y por las dificultades en la utilización de la
acción a sangre, terminando el documentado análisis con la
iguiente frase: "PODEMO\$ AFIRMAR QUE EL TRANSPORTE ES LLAVE
E TODO EL DESARROLLO ECONOMICO DEL TERRITORIO DE MISIONES,
EL CUAL EL PROBLEMA NO CONSISTE EN INTRODUCIR, COMO EN OTRAS
NAS DEL PAIS, SIRO EN LA COLOCACION DE LOS PRODUCTOS."



>Fotografía Nº 4.- Plantaciones de Yerba Mate.-

mate se halla tan hondamente arraigado en el espíritu de los argentinos, que forma por sí solo una verdadera tradición. Constituye un símbolo que no se ha podido sacar de nuestras innatas costumbres, ni el progreso nos alcanzado, ni el aluvión cosmopolita que a través del tiempo ha modificado toda nuestra idiosincrasia criolla.

Origen de la Yerba Mate (Casá)^X

Conta la leyenda que una de las tribus que habitaba en las laderas de las sierras donde tiene origen el Mubny dejó después de breve estada el lugar, y en su marcha a través de las montañas.

Un viejo indio, agostado por el peso de los años, no quiso seguir a los que partieron obedeciendo al espíritu de la raza, quedando en el refugio de la selva con su hija, la hermosa Yarii.

Una tarde, cuando el sol desde el otro lado de las montañas se despedía con sus últimos fulgores, llegó hasta la vivienda un extraño personaje, que por el color de su piel y por su rara indumentaria, no parecía ser oriundo de esos lares.

El viejo del rancho un acufí⁽¹⁾ al fuego, y le sirvió su sabrosa carne al desconocido visitante. Al más pronto plato de guaraníes, el tachí⁽²⁾, brindó también el viejo a su huésped.

El visitante, que no era otro que un enviado de la tribu, recibió tan cálidas demostraciones de hospitalidad, que se comprometió a recomendar a los generosos moradores de la vivienda, proporcionándoles el medio para que pudieran siempre ser tan generoso agasajo a sus huéspedes, y para aliviar

el hambre, roedor regional.

El uso de carne blanca y abundante, crujido por el guiso en los trozos del ñandú, que no sólo proporciona abundante carne, sino también un aceite muy codiciado, con el que curaban algunos males, apuraban las enfermedades, y se precavían de los innumerables insectos de la selva.

del bien.



Fotografía Nº 5.- Yerbatales después de la cosecha.--

también sus largas horas de soledad en el escondido refugio situado en la cabecera del hermoso arroyo.

E hizo brotar una nueva planta en la selva, nombrando Yarii, Diosa protectora, y a su padre, custodia de la misma, enseñándoles a "sapecar" sus ramas al fuego, y a preparar la amarga y exquisita infusión, que constituirá la delicia de todos los visitantes de los hogares misioneros.

Y bajo la tierna protección de la joven, que fué desde entonces la Caá-Yarii⁽⁴⁾, y bajo la severa vigilancia del viejo indio, que fué el Caá-Yará⁽⁵⁾, crece lozana y hermosa la nueva planta, con cuyas hojas y tallos se prepara el mate, que es hoy la más genuina expresión de la hospitalidad riolla."

Los primeros illexicultores.

Podría dividirse en tres períodos la labor desarrollada por los illexicultores para obtener la yerba mate por cultivo, correspondiendo el primer período a los Padres Jesuitas, quienes realizaron innumerables experimentos y efectuaron cultivos en una extensión antes de su expulsión en 1769, como lo pudo corroborar y documentar Félix de Azara en oportunidad de su viaje de Asunción al Brasil cuando encontró en el camino 25.000 plantas de cultivo en San Cosme (Paraguay), 1.000 plantas en Itapúa (Encarnación) y 13.000 plantas en Artiros (Misiones) habiendo habido mayores extensiones de cultivos de yerba, como lo consignan los documentos históricos de los Padres Jesuitas. Los métodos empleados por éstos para la germinación de la semilla, cultivo y cuidado, se tallan en una obra denominada "Breve Relación" del Padre Briel.

Expulsados los Jesuitas desaparecieron hasta los últimos vestigios de aquellos primeros ensayos, que constituyeron innegablemente las primeras plantaciones regionales y tóxicas de yerbales de cultivo, hasta que en el año 1821 el sabio Aimé Bonpland inicia en el pueblo de Santa Ana (Misiones) nuevos experimentos de cultivos racionales, con lo que se iniciaría el segundo período.

Bonpland incurrió en desagrado con el tirano y dictador Dr. Francia, cuando en Noviembre de 1821, proponíase

(4) y (5) Dioses protectores del yerbal.

fundar en Santa Ana, un establecimiento yerbatero de cultivo y dedicarse al estudio de la naturaleza ubérrima de este territorio.

"Bonpland había vaticinado que la industria yerbatera en Misiones y Corrientes llegaría a tal grado de progreso que su producción sería muy superior a la del Paraguay.

"El Comandante en San Miguel, situado en esta banda del Río Paraná a inmediaciones de la Laguna Iberá, avisó al dictador de que en la reducción de Santa Ana, arriba de Itapúa, se estaba iniciando la plantación de un gran yerbal por un colono francés. El Dictador Paraguayo, que ocupaba toda la zona derecha del Paraná, dió orden al Comandante para que destruyese aquel establecimiento. Durante las sombras de la noche cayeron sobre él 400 soldados paraguayos, incendiaron la plantación e hicieron 12 prisioneros, entre ellos al naturalista Bonpland, a quien mandó engrillar, fusilando los demás prisioneros, a pesar de los gritos de clemencia de las víctimas."^x

Acreditando como cierta esta aseveración del historiador resulta categórico e irrefutable que corresponde al sabio Bonpland el honor de haber sido el iniciador de la plantación de yerbales de cultivo, en lo que podríamos llamar la segunda época y esta plantación debió haber sido importante si se tiene en cuenta que para destruir el establecimiento se mandaron 400 hombres de tropa y se tomaron 12 prisioneros, indudablemente personal ocupado en cultivos.

Posteriormente al sabio Bonpland, en el año 1884 se establece también en Santa Ana (Misiones) el sabio naturalista Dr. Moisés Santiago Bertoni, quien inicia sobre las huellas dejadas por los padres jesuitas y Bonpland, la plantación de yerba de cultivo, pero a los dos años de haberse establecido en dicho pueblo, se ve obligado a emigrar al Paraguay a raíz de serias dificultades que se le oponen para el cumplimiento de sus propósitos.

Establecido este segundo período me remitiré a lo que dice Fernández Ramos sobre lo que constituirá el período actual, con el que se inicia el ciclo de las grandes plan-

^x "Misiones", por Raimundo Fernández Ramos.

taciones. Dice el referido historiador: "...En 1892 el señor Aduan Rury, modesto chacarero de Posadas, recibió de Iguazú 60 plantitas de yerba-mate, bien acondicionadas en tarros de lata con tierra, las que trasplantó en su propiedad sobre el arroyo Mártires. De las 60 plantitas solo se le perdieron a los tres meses 10 plantitas, equivalente a un 16 por cien. En 1895, el mismo agricultor, bien aconsejado por un señor Roose, ensayó el cultivo de la yerba por medio de la semilla, según el método brasileño usado en el Estado de Paraná y comunicado al naturalista Carlos Ambrosetti por el Coronel Morossini de aquel Estado.

"En 1905 a 1906 el vecino de Santa Ana, Sr. Antonio de Llamas, después de repetidos ensayos, formó un importante vivero de yerba recibiendo del Gobierno Nacional, un año después, la suma de cinco mil pesos moneda nacional para que distribuyera las plantas de aquel vivero, entre los colonos que lo solicitasen."

Descripción botánica.

El desarrollo de la yerba mate depende según la especie y variedad a la cual pertenece en primer término, como asimismo su elevación y porte general depende de la calidad del terreno en el cual vegeta, clima, etc., y del sistema de poda que se practique.

Generalmente en el cultivo y explotación racional no excede de 4 a 6 metros de altura, pero al estado espontáneo en el yerbal o monte de yerba, se destacan excepcionales ejemplares que alcanzan a 10, 20 y 30 metros, con troncos de 0,70 a 0,80 metros de diámetro a un metro del suelo.

En su apariencia y por el fuerte pigmento verde que ofrecen las hojas de la yerba mate, el árbol se asemeja mucho al naranjo y también al laurel, con que puede confundirse a lo lejos.

El tallo o tronco ofrece una corteza lisa de color grisáceo o ceniciento, con ramas alternas, divergentes, más o menos gruesas y numerosas según que la yerba mate se hubiera desarrollado en forma de arbusto o de árbol.

Las hojas son persistentes, coriáceas, alternas, oboviformes, ovales o elípticas, con borde más o menos dentellado y de dimensiones diferentes según las especies, va-

ando entre 0,03 y 0,20 metros, con frecuencia entre 0,06 y 0,12 metros, con una mediana de 0,10 metros de largo por 0,02 a 0,09 metros de ancho, más o menos 0,05 metros cuando están completamente formadas. Son esposas, duras, lucien es y lisas, de color verde más intenso sobre la cara superior que sobre la inferior, tienen peciolo claro-verdoso, a veces algo roado, corto, de tres a diez veces menor que la lámina foliar de 0,5 a 0,25 metros.

Las flores que aparecen de Octubre a Noviembre, son tanquecinas polígamas, dioicas, isostemonas, aglomeradas formando falsas panículas en la axila de las hojas y en la base de las ramitas; cada flor tiene cuatro pétalos, en algunas especies cinco e igual número de estambres colocados a los intervalos.

Después de la fecundación se desarrollan los frutos, que son drupas que maduran de Enero a Marzo, según la latitud, clima, especie y otras circunstancias que influyen sobre el desarrollo de la vegetación.

Estas drupas, adquieren el tamaño de un grano de pimienta de 5 a 7 milímetros de largo por 5 a 6 milímetros de ancho de forma globosa o elíptica coronada por un estigma más o menos saliente, de color verdoso al principio, luego rojizo, que se vuelve violáceo y pardo oscuro, a veces negro-oláceo, con la madurez. Cada fruto contiene generalmente cuatro semillas, dispuestas como segmentos de naranjas, de 2 milímetros por 2 milímetros, de color amarillo pálido, lisas o surcadas.

Especies y variedades.— La copiosa familia a que pertenece la Yerba mate, abarca cerca de 280 especies, casi todas del género *Ilex*, existiendo en el Brasil cerca de 60 especies distribuidas en diversos Estados, colonia Manuel Beltrano (Misiones), etc., y otras tantas en los yerbales paraguayos.

Hasta los actuales momentos la Yerba mate no se conoce el comercio, más que con los nombres de Yerba mate o Yerba espontánea y Yerba cultivada.

Una tercera parte de estas especies es usada para mezclarlas con la yerba genuina o yerba verdadera (Té del Paraguay también llamado Té de las misiones) *Ilex Paraguariensis* Millaire, y muchas veces mixturada fraudulentamente o sofisticada en forma prohibida por la leyes paraguayas y brasili-

ñas.

En los primeros tiempos de la manufactura de la Yerba mate, sobre todo en las comarcas de Curitiba, el producto comercial era mezclado con otras especies de *Congonhas* o algarmente *Congonhilla*, *Caenas*, *Coberá*, *Yendeira*, *Canela*, *Amelón*, *María-preta*, *María-branca*, *Varanja brava*, *Hierba Santa*, etc., no solamente obligados por la ignorancia de los propios peones o tareferos que no distinguían convenientemente las especies (que hoy lo hacen por práctica) sino que era necesario satisfacer la preferencia de ciertos padrones a determinadas mixturas de yerbas para mate amargo, mate fuertes o débiles.

Hoy mismo se advierte la condición errónea del consumidor que prefiere la yerba natural a la artificial, como se llama a la cultivada, por ser aquella más fuerte (carácter propio adquirido por su estado), y luego por las mezclas que los comerciantes preparan de acuerdo a las exigencias comerciales.

Tales combinaciones se hacen con algunas de las siguientes especies de *Congonhas*, nativas y abundantes en los yerbales, como el *Ilex gigantea* Bonpl. (que se encuentra en las montañas del Alto Paraná, Brasil), el *Ilex theesmans* (Bonpl.) del Paraguay, *Ilex amara* (Bonpl.), es una especie polimorfa con seis variedades diferentes, como la variedad *longifolia* Willd., cuya forma *nigro-punctata* (Hierb. y Loes) se lo encuentra en Río de Janeiro y San Pablo, siendo llamada vulgarmente *Caéna*.

En forma *Humboldtiana* (Bonpl.) y *Villarezia*, en los Estados de San Pablo, Paraná, Santa Catharina y Río Grande do Sul, lleva también los nombres comunes de *Caéna* o *Cauninha*, así, varias especies del género *Agonandra*, como la *Agonandra brasiliensis* Hierb., la *Agonandra excelsa*, Griseb., uno de los árboles que viven en los campos secos del Paraguay, Brasil y Argentina con la denominación vulgar de "Sombrá de ro" y la *Agonandra Spegazzini*, Wolf., árbol cuyo porte alcanza de 4 a 5 metros de altura, con ramas pendientes, totalmente glabras.

Se conoce la variedad *latifolia*, Reiss, y lo mismo la forma *ovalifolia*, Bonpl. (Santa Catharina, Paraná, San Pablo, etc.). Se distingue también la forma *microphylla*, Reiss, que

En nuestro país se la considera como la verdadera Congonilla, cuyas hojas de esta última forma se parecen mucho a la *Ilex dumosa* var. *Montevideensis*. La variedad *crepitans*, Donpl., apenas se la conoce en Río Grande do Sul y lleva los nombres vulgares de Caóna de hojas largas, Gaúna o Máchiriri.

Las hojas del *Ilex amara*, se caracterizan por ser dentadamente dentadas, salvo en su base que es generalmente entera, siendo el lado inferior más claro que el superior. Estas son muy amargas y la mayoría de los autores lo consideran como nocivo a la salud, aunque son muchos los materos que lo prefieren.

La *Ilex ovalifolia*, Reiss, se la encuentra en orillas del Río Paro (Brasil).

La *Ilex leucanthoides*, Mart., se la encuentra en los estados de Paraná y Santa Catharina (Brasil), Congonha de Campo Negro, Región del Guaira, etc.

Ilex simplicifolia, *Ilex chamaedryfolia*, etc.—Según Gardner, ha podido distinguir groseras falsificaciones con la Yerba Mate, sobre todo ciertas remesas que provienen de lugares donde no existe Congonha y ellos son especies de otras familias como de las Yocaináceas, Salváceas, Symplocáceas, Rubiáceas o Raphanéas (Misiones).

De la Yerba Mate verdadera que responde a la especie *Ilex paraguariensis*, clasificada por Saint Hilaire, se deducen las siguientes variedades, que deben tenerse en cuenta en las plantaciones yerbateras:

- La v. *obtusifolia* (hojas largas y obtusas).
- La v. *acutifolia* (hojas estrechas, agudas y puntadas).
- La v. *angustifolia* (hojas estrechas y comprimidas).

Estas mismas especies que clasificara el célebre botánico Saint Hilaire, los yerbateros las distinguen con los siguientes nombres:

- Yerba Caá blanca
 - " " amarilla
 - " " colorada
- } Variedades de hoja grande.
- Yerba Caá mini — Variedad de hoja chica.

Comercialización de Yerba Mate.

En repetidas oportunidades los órganos de prensa del territorio se han referido extensamente al problema planteado a los productores año tras año con respecto a la comercialización de la yerba mate, producción regulada desde esos años mediante las actividades de la Comisión Reguladora de la Producción y Comercio de la Yerba Mate.

Constituyendo la yerba mate el puntal fundamental de la economía regional y de la que dependen no menos de 9.000 agricultores y más de 20.000 trabajadores rurales, ha sido motivo de numerosas presentaciones de todas las asociaciones gremiales vinculadas a esa producción, ya sea para solicitar mejoras en los precios, facilidades más que justificadas para su transporte, etc.

Actualmente son tres los factores que inciden desfavorablemente sobre la comercialización de la yerba.

En primer término, la posibilidad de que el precio provisorio establecido para el producto de 1947, sea considerado como definitivo, lo que constituiría un serio problema para el productor, que viene soportando considerables aumentos sobre el costo de producción desde mediados del año anterior, en forma de aumento de los precios de los insumos, costo de elaboración, etc. con el agravante de que el impuesto en chacra más del 50% de la producción del año pasado, los productores deberán sufrir para el transporte de la yerba el aumento de fletes terrestres originados por la alza de los combustibles, y el recargo del 50% sobre los fletes fluviales que rige desde el mes de Junio de 1948.^x

El segundo factor lo constituyen los transportes en general, problema trascendental de nuestra economía, que no ha merecido aún la debida consideración. Existe un proyecto oficial de pavimentación de las rutas elementales de Misiones que insumiría alrededor de ochenta millones para su total realización, importe que fué aportado por Misiones en impuestos suplementarios a la nafta y otras contribuciones, debiendo también tenerse en cuenta que sin ninguna duda es posible que toda la producción de Misiones, en el orden agrícola y forestal concurrirán gustosas a sufragar parte del costo del

objeto aludido.

Los caminos intransitables, puentes semiderruidos, ríos gravados cada trimestre o poco más, notoria y continua falta de vagones, carencia de bodegas en la proporción necesaria para dar salida a la producción del Alto Paraná ocasiona "embotellamiento" amenaza provocar una crisis de consecuencias negativas para todo el territorio. Tal es el panorama del transporte en Misiones, para el que aún no se vislumbran soluciones integrales.

Por otra parte y ennes en el tercer factor de alarma, se nota desde hace algún tiempo el ingreso de fuertes partidas de yerba mate brasileña vía Alto Paraná, realizándose la importación en virtud de disposiciones del Consejo Económico Nacional, que autoriza la libre importación de yerba extranjera.

Resulta asombroso que pudiendo Misiones producir y hasta sobrepasar con largueza el consumo nacional de yerba, por que tiene sus cosechas reguladas por el régimen de cupos, autorice la libre entrada de un producto que viene a competir seriamente con el nacional, ya que se origina en una región con un standard de vida muchísimo más bajo que el nuestro, especialmente en cuanto a jornales se refiere, e incluso se admita esa importación con el uso de bodegas que son tan necesarias para nuestra producción y que con toda razón reclaman para sí los productores del Alto Paraná.



Fotografía Nº 6.- Vista de un Barbaouá.-

EL TUNG

Entre los cultivos de Misiones, el Tung ocupa después de la yerba el segundo lugar en cuanto a la superficie plantada, el capital invertido y la cantidad de colonos y trabajadores cuyas existencias dependen del resultado de estas plantaciones. Sin exagerar puede decirse por consiguiente que el bienestar y el futuro de este Territorio están ligados estrechamente con el éxito del cultivo del Tung. Es evidente que las autoridades nacionales y territoriales se interesan sumamente por los problemas del Tung.

La investigación oficial sobre las plantaciones de Tung en el país concluida en Noviembre de 1944 arrojó para Misiones 8.074 explotaciones, sobre 8.141 anotadas en todo el país. Con respecto a la superficie plantada se estableció en Misiones que había 41.674 hectáreas cubiertas con Tung y en todo el país 43.380 hectáreas.

En el año 1947 los plantadores argentinos de Tung, que se hallan en su gran mayoría en Misiones, obtuvieron la primera cosecha de real importancia, cosecha ésta, cuyo monto no se conoce todavía, pero que se puede calcular en alrededor de 5.000 toneladas de Aceite de Tung. De esta cantidad quizás la mitad podrá ser consumida en el transcurso de un año en el interior. A pesar de no existir cifras exactas acerca del consumo mundial puede estimarse que la cantidad que puede ser exportada de la República Argentina será fácilmente colocada.

Sin embargo, la exportación tropieza en el momento con dificultades. Los Estados Unidos, que en otros años compraron el Tungoil del que disponíamos para la exportación, han importado mayores cantidades de Tungoil chino, el que hizo descender el precio estadounidense de cerca USA \$ 0,40 a unos USA \$ 0,35 por libra americana. Es indudable que hay interés para Tungoil en Europa, pero la demanda por víveres es allí tan predominante, que se paga el mismo precio para Tungoil como para el aceite de lino, que siempre tuvo un precio muy inferior.

Según noticias a nuestro alcance parece que las existencias de Tungoil en China no son más de importancia. El cultivo de comestibles, especialmente el arroz, es mucho más ventajoso que el de Tung. La calidad del Tungoil chino, además no se puede comparar con el argentino porque aquel se cla

hora mediante sistemas muy primitivos. Es de esperar por consiguiente que el mercado de Tungoil se consolidará, cuando las ofertas del Tungoil chino fueron absorbidas, lo que no puede durar mucho tiempo en vista de la capacidad enorme de la industria estadounidense.

En los centros más importantes de Misiones se construyó, generalmente a base de Cooperativas, Fabricas de Aceite, de manera que la elaboración no tropesará con dificultades. La reciente aumentación de los fletes fluviales por 30 % hace resaltar la verdadera necesidad que tenía la construcción de estas fábricas. La primera base para la elaboración de la cosecha de Tung de este año es ahora, que los bancos del Estado pongan a disposición los créditos preñarios necesarios, para que se pueda transitar la exportación con la debida calma.

En lo que concierne estos trámites de exportación sería de aconsejar que se coordinen todos los interesados, a fin de que todas las ofertas que se hagan al extranjero emanen en una Central y para impedir la competencia de las diversas partes interesadas en su exportación. Debe tenerse en cuenta aquí, que el precio de elaboración del aceite elaborado en la misma zona de su producción es mucho más inferior a aquel del aceite elaborado en fábricas situadas a centenares de kilómetros de la región productora. Sin una exportación centralizada se llegaría a la situación absurda de que los fletes ahorrados en la zona de producción no se recompensan a los plantadores argentinos sino al exterior.

Está fuera de dudas que las negociaciones para la exportación deben ser llevadas a cabo en colaboración estrecha con las Reparticiones del Estado, tanto más que las exportaciones en general deben tener el previo consentimiento del Gobierno.

Sería de esperar que el Gobierno se interese también por la venta de Tungoil cuando negocia los demás productos argentinos.

Una otra cuestión que requerirá aún alguna consideración es la posibilidad de organizar el mercado del interior.

Será quizás útil de intentar una mirada al futuro del negocio de Tung argentino.-

El impulso inicial para la plantación de los Tungales dió en 1937 la prohibición de planter Yerba Mate. El colono se

echó a buscar otro cultivo de buena rentabilidad, encontrando el Tung como el que prometía más. Hace 10 años, la Rep. Argentina dependía casi enteramente de las importaciones industriales. Por consiguiente parecía ventajoso producir para la exportación un producto que era requerido en escala siempre mayor tanto de los países europeos como de la Unión, y que en aquellos no se podía producir y en ésta solo se podía producir en proporciones infinitamente inferiores a la demanda.

Esta situación cambió enteramente de aspecto en lo que se refiere a la industria Argentina, la que durante los años de la guerra y de postguerra experimentó un ascenso enorme. Hoy muchos artículos que antes fueron importados son producidos en nuestro país. Este desarrollo tiene como natural consecuencia el hecho de que los países interesados en la exportación de su producción industrial miran en busca de otros abastecedores menos cultivados, a los que pueden vender sus artículos industriales. Por lo pronto la Argentina permanece siendo un importador importante de productos industriales y es de esperar que el Tung Argentino se exporte en los próximos años a los países de exportación industrial.

Del otro lado parece fundada la esperanza que con la industrialización de la Argentina, que aumenta día en día, la Industria Nacional llegue a necesitar siempre más Tungoil. De esta manera, cuando en años futuros disminuyan las posibilidades para la exportación de nuestro Tungoil, se habrá creado una recompensa en el mercado interno.

Este desarrollo no deben ser contemplado con brazos cruzados por los interesados en el Tung Argentino. Tienen que hacer todo lo posible y a su alcance para activar la exportación y aumentar el consumo en el país.

En primer término quedan aquí todas las tentativas de perfeccionar siempre más la calidad del Tungoil Argentino y de estudiar nuevos métodos de cosecha que son hoy en día excesivamente costosas.

Hace falta una organización la que, para tener una mejor base para la exportación, se procura estadísticas exactas sobre la producción y el consumo mundiales.

En los años en los que la exportación de Tungoil tropicoce con dificultades habría que solicitarse al Gobierno la fijación de un curso de intercambio especial.

Debería desplegarse una propaganda que estimule el consumo creciente de Tungoil en la industria nacional.

Un stock de Tungoil debería estar siempre acumulado en reserva para los años en los que no hubiera cosecha p. ej. a causa de heladas tardías, para que no se necesite importar Tungoil.

Pero principalmente deberían ser creadas en el país tales industrias, que consumen Tungoil en grandes cantidades, como la industria del linoleo, siempre que la demanda del país sea suficiente como para justificar la inversión. También habría que buscarse posibilidades aún desconocidas del empleo del Tungoil, aprovechando sus cualidades especiales.

Es sumamente interesante realizar el estudio del cultivo del Tung en una de las colonias misioneras, eligiendo con tal motivo la de Eldorado, debido a que es la más extensa y la que nos ofrece más material estadístico. Todo lo que digamos respecto a esta colonia podrá ser considerado en términos generales para todas las demás.

En el conjunto de explotaciones y hectáreas cultivadas que forma el cuadro total de la producción del Tung misionero la Colonia Eldorado, ya en 1944, figuraba con 761 explotaciones y 8.134 hectáreas y una producción, en ese año, de casi 1.600 toneladas de frutos. Pero los años subsiguientes las plantaciones acusaban un aumento considerable. Se forman nuevas explotaciones y las existentes se ensanchan en forma casi impresionable. El número de plantadores pasa en la actualidad del millar y la superficie cultivada con Tung es superior a las 12.000 hectáreas. Con ritmo igualmente vigoroso vá en aumento el volumen de la producción. Pero el conjunto de la economía tunguera de Eldorado no se limita a la propia colonia pues ella es el centro geográfico y económico de una zona de producción mucho más vasta. Forman, puede decirse, parte de la misma estructura económica de Eldorado colonias importantes como Monte Carlo, Caraguatay, Sto. Victoria - y en materia de la industrialización del Tung - las colonias de Delicia, fácilmente más de 20 mil hectáreas de plantaciones que, cuando entren en plena producción, cosecharán frutos por un volumen superior a las 50.000 toneladas. Y esto ha de ocurrir antes de que finalice 1950.

Esta enorme colmena productiva movida alrededor de las

plantaciones y la futura gran industria de uno de los aceites más finos y más útiles de que pueda disponer actualmente la manufactura mundial, como lo es el Tung, ha reclamado, durante 15 años, de los productores de Misiones, una labor paciente, perseverante, renovadamente esperanzada; realizada en la consecución de las semillas traídas desde remotas regiones, su aclimatación, la técnica de los trasplantes y la misma formación de las plantaciones, realizadas con árboles del cual se tenían pocas referencias y en terrenos que debían mostrar sus condiciones adecuadas a estos nuevos cultivos. Fue una labor que exigió mucha fé e ingentes gastos que insumían todos los ahorros - incluso el riesgo del crédito - del esforzado colono siempre ansioso de encontrar nuevos cultivos útiles para sí mismo, para la colectividad y para el país. Así llega el Tung, sobre los hombros encorvados del colono laborioso, a construir una robusta rama del frondoso árbol que es hoy la economía misionera.

Los problemas de la industrialización.

Ya en plena producción gran parte de las plantaciones, había llegado la oportunidad de considerar seriamente la forma de industrializarla en la misma zona productora. Se inició entonces, en la progresista colonia Eldorado un debate largo, pero constructivo. Había quienes deseaban llegar a la construcción de las plantas industriales organizando entidades de tipo estrictamente capitalista, mediante sociedades anónimas que debían conseguir recursos financieros allá donde los hubiera; un gran sector de productores, apogados a viejos y positivos principios de cooperación procuraba alcanzar la industrialización del Tung mediante la formación de plantas industriales por el sistema económico de cooperativa, que ya lo conocían, cuya experiencia la tenían desde más de una década y cuyos resultados los tenían a la vista y eran estos sencillamente alentadores. Si bien se construyó una planta industrial para elaborar el aceite de Tung mediante el sistema de sociedad anónima también los cooperativistas de Eldorado se aprestaron a levantar su propia fábrica, financiada mediante el incomparable sistema de cooperativa. Planeada y organizada por la Cooperativa Agrícola de Eldorado, entidad de prestigiosa trayectoria, y como una Sección

más dependiente de aq el gran organismo, surgió la idea que se examinó con cuidadoso detenimiento, se la encausó por sendas constructivas y la iniciativa es hoy una magnífica realidad. Los productores de Tang de la Colonia Aldorado y colonias vecinas se apresuraron a suscribir el capital accionario indispensable, en proporción a la importancia de sus plantaciones, volvieron a suscribir e integrar nuevas a pedido de los dirigentes y por que los cálculos originales del costo de la obra debieron ser sensiblemente modificados a raíz del encarecimiento de todos los productos que debieron adquirirse para la construcción. Las obras - tanto en la dirección financiera como para la construcción de los edificios, adquisición de maquinarias, etc. - corrieron bajo la directa vigilancia y control de comisiones integradas por productores quienes habían acreditado suficiente competencia para asumir esa responsabilidad. Todos comprendían que una obra de beneficio común demandaba de cada uno su parte de esfuerzo y sacrificio y la labor debía realizarse mancomunadamente, sin desfallecimiento, sin claudicaciones ni desalientos, con total y absoluta unidad de miras e identidad de ideales. Y la obra está ya realizada, con un costo que quizás sobrepase los 2.000.000 de pesos.

La fábrica es una magnífica expresión de técnica.

La fábrica de aceite de Tang de la Cooperativa Agrícola Aldorado está levantada en una colina pintoresca, sobre la ribera del Río Paraná. La imponente chimenea y el enorme cabo destinado a depósito de agua, que coronan los grandes edificios son algo así como un símbolo orgulloso y permanente que salen al encuentro del viajero para señalar la presencia de una colectividad laboriosa, ambiciosa en la más noble expresión del término, confiada en sus magníficas reservas culturales y materiales, que están estructurando silenciosamente un porvenir venturoso, en un marco de ejemplar convivencia humana.

En la construcción de la planta elaboradora no se ha descuidado un sólo detalle técnico ni se ha escatimado esfuerzo para hacer las cosas con perfección estética y previsión práctica. Tendrá una capacidad para elaborar 60 toneladas de frutos cada 24 horas trabajando las cuatro prensas de

que está dotada, en principio, la fábrica. Las tortas serán tratadas por un proceso de solventes asegurándose así un aprovechamiento máximo. Con solo agregarse las prensas necesarias, para lo cual están ya reservados los sitios y la fuerza motriz indispensable, la planta elaboradora podrá aumentar su capacidad a mucho más del doble, pues para ello se cuenta desde ya con la capacidad necesaria. Todo el conjunto de la fábrica presenta un aspecto imponente y atractivo a la vez pues todo se ha levantado con buen gusto y amplia previsión. Las grandes salas de prensa y maquinarias para fuerza motriz, instaladas con maquinarias modernas, los depósitos para recibir la materia prima, para envasar y almacenar el aceite ya elaborado, los tubos conductores de aceite, desde la fábrica hasta los barcos que recibirán en sus bodegas, las numerosas y confortables casas para obreros, los elegantes chalets para los empleados y técnicos que dirigirán el funcionamiento, todo revela que se ha construido con seriedad, con afecto y cariño, para resistir las más severas pruebas de la experiencia y el tiempo, para que sea un timbre de honor y un motivo de orgullo de una sociedad culta y trabajadora, de un pueblo que se siente feliz de exhibir los pergaminos auténticos de una aristocracia de manos callous.

LA PRODUCCION DE TABACO

La producción de tabaco nacional que fué en 1928 de 5.562 toneladas aumentó velozmente para llegar en 1938 a 8.660 toneladas y 18.030 toneladas en 1940. De igual forma en que aumentaba la producción nacional, disminuía la importación de tabaco extranjero.

De esta producción un 50 % pertenece a la cosecha de Misiones, territorio que con 6.236 hectáreas plantadas sigue en segundo lugar a la provincia de Corrientes con 8.256 hectáreas.

lamentablemente la excesiva producción de tabaco criollo inferior, originario de Corrientes y Misiones, conspira en contra de una solución económica adecuada. Indispensablemente debe mejorarse la calidad del producto, standardizarse la producción, etc., para estabilizar el mercado al ofrecer un producto noble y de calidad regular cosecha tras cosecha. Y esto sólo se consigue dando al plantador el asesoramiento que él mismo necesita, ya sea para el cultivo como también para la clasificación de la hoja, procedimiento para el secado, etc.

Es este el único camino que evitará el decaimiento de la producción tabacalera y permitirá la incorporación del tabaco criollo misionero al mercado en igual de condiciones con los productos en otras zonas del país. Todo se reduce pues a mejorar la calidad del producto, usando en primer término semillas de calidad, cuidando el sitio donde se harán los almácigos, abonando en forma adecuada y desinfectando donde sea necesario. Es preciso cuidar las plantaciones en forma organizada, y es preciso contar con lugares apropiado para el secado. Y por último es imprescindible que los manojes se hagan teniendo bien presente el patrón oficial, y no intentar mezclar calidades, ya que ello únicamente perjudica al productor.

Se dirá que no es posible que cada colono tenga un galpón adecuado, o pueda proveerse de los elementos necesarios para producir un mejor tabaco, pero estimamos que incluso cooperativamente pueden los colonos tabacaleros superar esas dificultades. Por entre dos o más colonos pueden si levantar un buen galpón para el secado de sus productos.

Todo es cuestión de que se ponga en el asunto buena vo-



Fotografía Nº7 .- Chacra para cultivos varios.-

luntad y un proporcional sentido de mutua ayuda y cooperaci3n.

Y cuando cada agricultor de Misiones haga de esto de la ayuda mutua y de la cooperaci3n una cuesti3n fundamental para el desarrollo de su chacra, cuando considere familiar la idea de cooperar con sus vecinos, y ellos con 3l, ese d3a, ni los colonos ni las cooperativas tendr3n problemas para vender el tabaco.

Antes de finalizar este breve cap3tulo, cabe se3alar la importancia de la industrializaci3n de la semilla del tabaco.

Es sabido que para obtener una hoja de tabaco fuerte, es costumbre "capar" la planta, vale decir extirpar el bot3n floral con lo que se logra una mayor concentraci3n de savia en las hojas.

Dado que actualmente no existe mercado para la semilla de tabaco, para su posterior industrializaci3n, la pr3ctica del "capado" est3 casi totalmente generalizada, aunque hay variedades donde esa pr3ctica no es imprescindible. En los tabacos Virginia y Oriental, no es usual el procedimiento mencionado.

Como ya decimos no existe mercado para la compra en cantidades de la semilla del tabaco, pero existen grandes posibilidades para su aprovechamiento industrial.

El aceite resultante de esta semilla, es utilizable en la fabricaci3n de jabones, pinturas, etc., dando por otra parte en residuo, "tortas" de alto valor alimenticio para el ganado.

Se calcula que una hect3rea de tabaco de los tipos Virginia y Oriental pueden producir alrededor de 800 a 1.000 kgs. de semilla, que produce un porcentaje de 35 % de aceite semi-secante de alta calidad.

Los an3lisis realizados hasta el presente con el aceite se3alan la existencia en el mismo de un 60 % de 3cido linoleico, 25 de 3cido oleico, 8 % de 3cido palm3tico, y otros m3s en menores cantidades.

Resultar3a interesante que en el futuro alguna industria aceitera se interesara en la aplicaci3n industrial de la semilla del tabaco, abriendo as3 una nueva perspectiva en su cultivo.

EL RAMIO

En un principio los colonos se dedicaron con preferencia, y muchos hasta con exclusividad, a plantar Yerba Mate. Pero, hubieron hombres que desde hace tiempo vieron los inconvenientes de la monocultura e iniciaron plantaciones de citrus, tung, etc., cuyo proceso fué alentado por la prohibición de seguir plantando yerba. No cabe duda de que en el futuro deben diversificarse más todavía los cultivos para asegurar el porvenir de las colonias y para ello ofrece buenas perspectivas el RAMIO por las razones que a continuación se detallarán sucintamente.

El ramio es una planta perenne, arbuscular, que se desarrolla satisfactoriamente en cualquier suelo, excepto tan solo el pantanoso. Se multiplica por rizomas, colocándose se trozos de éstos en liños distanciados unos 100 centímetros entre ellos y con unos 50 centímetros de distancia en los liños, pudiéndose aprovechar mayores o menores extensiones de terreno no apto para otros cultivos. El único cuidado que requieren tales plantaciones consiste en unas 3 carpidas mientras sean pequeñas. No la dañan las hormigas ni se conocen hasta ahora plagas que las ataquen. Las heladas livianas no causan ningún daño, mientras las heladas intensas quecan los tallos, lo que no constituye inconveniente y hasta se ha observado que luego las plantas se desarrollan con mayor lozanía.

Se recomienda únicamente la variedad "nivea" por su indiscutible superioridad sobre la variedad "ulitis", tanto en calidad como en cantidad, además de su mayor rusticidad.

A los 3 meses de plantado, siempre que el tiempo haya sido adecuado, una parte de los tallos llega a una altura de unos 250 centímetros. Los de este tamaño se cortan, dejando los demás hasta que hayan adquirido el mismo desarrollo. Sucesivamente se cortan los tallos cuando tengan la debida altura. Aproximadamente a los 6 meses del primer corte se emparea la plantación y entonces se practica un corte general cada 2 meses, más o menos, según las condiciones climáticas reinantes. Estos cortes deben hacerse a flor de tierra. Los tallos se secan primeramente al sol y después bajo techo. Una vez bien secos los tallos, deben ser quebrados y sacada la fibra, lo que se hace a "seco", sin previo enriado como lo requiere el yute, lo que es una gran ventaja por

los conocidos inconvenientes del enriado y, dado que existe en Eldorado un establecimiento que se encarga de la desfibración, el plantador no necesita ningún implemento para elaborar los tallos cosechados. El cultivo del ramio es especialmente indicado para las personas que no pueden hacer inversiones a larga vista, por cuanto, muy pronto, y varias veces durante el año, se obtiene una cosecha que llega a unos 5.000 kilos por hectárea y año.

La fibra en bruto es un excelente material para la fabricación de cuerdas, cinchas, correas, felpudos, alfombras, etc., todo lo cual puede hacerse con los elementos más rudimentarios, como lo comprobarán día a día los productos de la industria misionera. La estopa alquitranada se emplea con buen resultado en el calafateo.

Además de todo ésto, mediante procedimientos químico-mecánicos, se puede transformar la fibra en un finísimo textil. Según los historiadores, la primera seda de los chinos no fué la del gusano sino fué fabricada de la fibra de ramio. Sea esto cierto o no, queda comprobado el uso de este textil data de tiempos inmemoriales. A fines del siglo pasado fué, por así decirlo, redescubierto el ramio y cultivado en varias zonas del lejano Oriente y del Africa.

La industria textilera inglesa fué la primera en utilizarlo para telas de camisa, de ropa interior, etc., las que, por ser más porosas y absorbentes que las telas de seda o algodón respectivamente, son especialmente indicadas para el clima tropical; teniendo además la ventaja de no ensuciarse tan fácilmente como los tejidos de algodón ni de arrugarse tan prontamente como los de hilo.

Desde hace algún tiempo se emplea el ramio en vasta escala en la fabricación de géneros para tapizados, cortinados, carpetas, etc., a los cuales los hilos sedificados dan lindo realce. En mezcla con lana se usa para la fabricación de paños militares, en especial de aquellos tipos que requieren mayor resistencia contra el rozamiento o sea tropas de montaña, etc.

Finalmente, los tallos tiernos son un nutritivo alimento para la hacienda vacuna y caballar.

Tal como la lana o el algodón, el ramio puede interesar tanto a la exportación como a la industria nacional.

En Oberá (Misiones) existe ya un importante establecimiento para la industrialización del ramio o sea la "Corporación Oberá Productora Industrial S.A.", una especie de Cooperativa de los plantadores del ramio. Previendo la gran importancia que las fibras vegetales en general tendrán también en otras zonas, el Ministerio de Agricultura hace poco envió a un técnico especializado en la materia.

De los precios, deliberadamente no digo nada, por cuanto los actuales son fuera de toda normalidad y podría inducir a conclusiones erróneas. Basta tener presente que la fibra de ramio es un producto noble, de las más diversas aplicaciones industriales y que ello, también en la post-guerra, se podrá contar con un precio remunerativo, tanto más que nuestra industria textilera que hoy en día ocupa ya un importante lugar, está llamada a figurar entre las primeras del mundo, precisamente por tener en su territorio las principales materias primas y por disponer a la vez de una mano de obra sorprendentemente hábil para los trabajos de hilandería y tejeduría.

"Orientar la producción agropecuaria considerando especialmente la repoblación forestal, el racional aprovechamiento de los bosques y el fomento de la producción de materias primas que sean industrializadas en el país."*

El proyecto de ley del plan quinquenal referente a la protección forestal estudia todo el problema de los bosques en su aspecto integral y tiende a conservar, mejorar y aumentar el área de los montes argentinos; fin a que se quiere llegar por medio de una planificación amplia de los bosques, racionalización de los pastoreos enclavados en ellos, medios de precaución contra incendios y plagas; así como por medio de una intensa repoblación forestal. Se complementan estas medidas con estudios referentes a los diferentes tipos de árboles aclimatizables con el objeto de utilizar cada uno de ellos para fines técnicos y económicos más propicios.

Ya podemos adelantar, de que vital interés es este problema para Misiones pues tranquilamente podemos llamar a este territorio "el arsenal de madera de la República".

Naturalmente será primordial levantar "prima facie" un inventario completo para saber ante todo que es lo que actualmente se posee. No olvidemos que el bosque en su esencia no es otra cosa que una "comunidad vegetal" en la cual priman los árboles. Está formado por árboles pequeños y grandes, arbustos y matas y si continuamos cortando únicamente los ejemplares más grandes nos encontraremos un buen día con que nuestros bosques se han desvalorizados por completo.

Todos los países con sistemas modernos de reforestación establecen ante todo la calidad y cantidad de sus bosques, fundamento sobre la cual se ordena recién entonces el corte necesario. Sería completamente absurdo querer prohibir el tálado de los árboles pues en cada bosque los árboles después de cierto tiempo llegan a su madurez, siendo luego más atacables por plagas y enfermedades y finalmente se derrumban sin ninguna utilidad para el hombre.

Asimismo no hay que olvidar que los ejemplares demasiados grandes quitan luz, aire y fuerza al renuevo. Todo esto sería despreciar una riqueza que la naturaleza ofrece gratui-

* Plan de Gobierno 1947 - 1951



Fotografía Nº 8.- Vista de la Barranca del Río Arará en la cual se puede observar un lote desmontado en la selva misionera.-

tales al hombre, riqueza que en nuestros días no debe ni puede despreciarse de ninguna manera.

Es por ejemplo sorprendente y lamentable constatar que en nuestro país hay regiones boscosas que presentan un 95 % de ejemplares enfermos.

Todas estas apreciaciones influyen considerablemente en el proyecto de ley citado, persiguiéndose un único fin que es el de fomentar un corte racional e inteligente en defensa de los bosques para que estos continúen ofreciendo su riqueza aún a las generaciones venideras.

Para valorizar nuestros montes y bosques será conveniente reforestar los mismos con árboles de alto rendimiento, así como la eliminación de toda vegetación enferma.

A fin de fomentar y encauzar las medidas necesarias para dirigir la reforestación de Misiones se piensa instalar tres grandes viveros que se hallarán ubicados en las cercanías de Rosadas, Eldorado y Oberá y podrán entregar más de millones de plantas por año ya sea para su utilización por el Estado, ya para ser vendidos a precios mínimos a los particulares.

El vivero modelo establecido en Leandro N. Alem asimismo tomará gran incremento pues será dotado del personal técnico y de los medios necesarios para poder ensayar los tipos de árboles más diversos y estudiar su aclimatización.

Los cuatro viveros citados así como el de San Antonio, aún se halla sin instalar, serán encargados de orientar la la repoblación forestal misionera. Además serán establecidas gran cantidad de explotaciones modelos para demostrar las mejoras obtenidas y aconsejar debidamente a los colonos. Al mismo tiempo se llevarán a cabo cursos de especialización para los pobladores de la región a fin de darles las directrices necesarias para la instalación de almácigos, invernáculos, obtención de semillas, sembrado y conciente explotación forestal.

La planificación prevé, haciendo en términos generales, cada colono pueda desmontar la superficie que estime conveniente, siempre que vuelva a replantar un quinto de la superficie desmontada. Se aconseja plantar eucaliptos, pinos, robles, peterebú y frenos, es decir especies adaptadas a las condiciones de la zona. En esta forma después de 5 o 6 años podrá obtener el primer beneficio de estos montes artificiales.



Fotografía Nº 9.- Jangada en el Alto Paraná. Tramo Posadas - Corrientes .-

Para demostrar la utilidad económica de los bosques basta con recordar un ejemplo. Es harto sabido que los países escandinavos y el Canadá producen la mayor parte de la celulosa utilizada en el mundo, con los principales productores de esta materia prima para la industrialización papelera. Las coníferas que son utilizadas para su obtención tienen un ciclo de crecimiento tan lento que recién a los 70 años llegan a tener un diámetro de 15 cm, medida mínima ésta para hacer económico el talado del árbol. En cambio sabemos que en Misiones el crecimiento de los árboles es mucho más rápido, necesitando únicamente 7 años para llegar a tener esta medida, es decir una décima parte del tiempo. Por otra parte la cantidad y calidad de la celulosa obtenida de las coníferas misioneras es absolutamente equivalente a la de los países escandinavos y del Canadá.

Cabe señalar además que la Argentina importa en la actualidad de los países mencionados papel por un monto total de M\$N 70.000.000 fuera de M\$N 90.000.000 de pino misionero del Brasil.

Los primeros resultados prácticos de una reforestación adecuada se pueden observar en Puerto Rico donde fueron replantadas unas 1.500 Has. por la "Celulosa Argentina" y en Puerto Bomberg.

Una vez que sea llevada a cabo esta reforestación integral por todos los colonos habrá llegado el momento de ofrecerle a la Nación esta riqueza natural evitándose la importación anual de madera por un valor de más de 300 millones de pesos.

Finalmente debemos recordar la situación privilegiada en que se halla el territorio de Misiones debido a los dos grandes ríos que le sirven de vía de transporte fácil y barata. En ellos se puede realizar un activo tráfico de jangadas aunque se tropiece con algunos inconvenientes en el tramo del Paraná entre Posadas y Corrientes y más aún en el Alto Uruguay debido a los rápidos y saltos que obstruyen su recorrido. Sin embargo estos son obstáculos salvables que únicamente pueden crear situaciones críticas durante los meses de bajante. No olvidemos sin embargo que no siendo la madera una mercadería perecedera, la velocidad de transporte que ofrece el agua siempre será bastante rápida, como para no incidir notablemente sobre los precios de la misma.

LA OBRA DE COLONIZACION.

La intensificación de la colonización constituye sin duda un problema importante en todos los países sudamericanos. Tanto el actual Gobierno argentino, como los Gobiernos anteriores, le han dedicado la preferente atención que merece, en relación con la política inmigratoria del país, fomentando siempre la entrada de personas que desean dedicarse al cultivo de la tierra y a otras actividades igualmente constructivas y beneficiosas para el bienestar colectivo y estimulando a las empresas colonizadoras, tan numerosas en otros tiempos.

La obra colonizadora de las Compañías "Eldorado" y "Victoria", en la zona del Alto Paraná -Territorio Nacional de Misiones- es sin duda una de las más importantes y que con mayor éxito se ha realizado en la América del Sud.

Por razones especiales que explicaremos más adelante, la zona del Alto Paraná en Misiones se presta indiscutiblemente para la colonización, estando las Compañías "Eldorado" y "Victoria" entre las que hasta hoy han realizado en gran escala la colonización en ese territorio. La colonización metódica de las tierras boscosas del Alto Paraná por elementos europeos seleccionados quienes invirtieron los capitales que pudieron incorporar a la economía general del país, con su esfuerzo y fe en esas tierras requiere además una fuerte inversión de capitales, y gracias a la vinculación de Sociedades con la casa P. Fornquist y Cía., y a su importante ayuda financiera a partir del año 1924, ha sido posible darle ese notable impulso.

La población total oscila hoy entre veinte y veintidós habitantes y siguen afluyendo nuevos elementos, atraídos por los colonos ya radicados en ellas.

La red caminera se ha desarrollado notablemente, comprendiendo actualmente unos 600 kilómetros, por los cuales circulan alrededor de 600 vehículos entre autos y camiones, y ocho líneas de ómnibus se ocupan del transporte de pasajeros dentro de las colonias.

Son treinta los hoteles y pensiones que ofrecen hospedaje. Las colonias cuentan además con cinco puertos de acceso, tres campos de aviación, una estación radiotelegráfica, tres oficinas de correo y tres estafetas, cinco comisiones de fo-



Fotografía Nº 10.-- Picada en la Colonia de Eldorado.-

mente, cuatro comiserías y tres juzgados de paz que al mismo tiempo funcionan como registro civil. En el puerto de Eldorado existe también una Ayudantía Marítima.

Mientras hace 25 años sólo unos pocos barcos navegaban en aquella zona del Alto Paraná, principalmente para llevar víveres a los obreros y transportar yerba del Brasil, hoy sirven la región más de veinte barcos con itinerarios.

Funcionan en las colonias tres Cooperativas Agrícolas con un total de 2.300 asociados, y el alto nivel que ha alcanzado la vida económica en las mismas, queda demostrado por el hecho de que el Banco de la Nación Argentina estableció el año 1938 una sucursal en la colonia Eldorado.

Existen en las colonias 25 escuelas con una concurrencia de 3000 alumnos; 4 iglesias y 12 capillas, 32 sociedades culturales y deportivas, 3 periódicos, 3 imprentas y 5 salones de espectáculos y cinematógrafos.

Para el cuidado de la salud pública cuentan las colonias con 7 médicos, 5 dentistas, 5 farmacias, 1 sanatorio, 1 hospital, Sala de Primeros Auxilios y una estación sanitaria del Departamento Nacional de Higiene.

En dos chacras experimentales los agrónomos se dedican al estudio de nuevos cultivos. En muchos viveros se crían plantas de toda especie.

El número de establecimientos industriales aumenta cada año. Aparte de 60 secaderos, ya existen dos molinos de yerba, 3 de harina, dos fábricas de almidón, una refinera de grasa y una fábrica de mostaza, como asimismo numerosos criaderos de abejas con maquinaria moderna para la elaboración de miel y de cera.

Los lacristas y progresistas habitantes de estas colonias han transformado la selva en poblaciones florecientes en un tiempo relativamente corto.

A todas esas comodidades se agregan diversos factores favorables a la colonización que aseguran al hombre trabajador y tesonero un campo de acción propicio para lograr su bienestar e independencia.

Las tierras son sumamente fértiles.

El problema del agua, tan delicado en otras zonas del país, allí no existe. La precipitación pluvial es de un término medio de 2.000 milímetros al año. No es necesario el riego artificial. Las tierras están cruzadas por un sinnú-

mero de arroyos y las subdivisiones se han llevado a cabo de tal manera que cada lote tiene en lo posible acceso a algún arroyo. La provisión de agua potable es fácil.

El clima es saludable y la vegetación es exuberante, desconociéndose en estas colonias la plaga de la langosta.

En esas tierras el colono cuenta con madera en abundancia de la mejor calidad para la construcción de su vivienda y galpones.

Para preparar las plantaciones puede procederse al desmonte del terreno sin necesidad de destronar ni de arar en los primeros años.

Las ramas y los troncos del desmonte se descomponen en el transcurso de algunos años con lo que las plantaciones quedan limpias.

Los terrenos se prestan admirablemente para el establecimiento de granjas mixtas y se adaptan a muchas formas de explotación. Durante todo el año existen cultivos que pueden sembrarse y cosecharse. Todo colono activo y progresista puede llegar a bastarse a sí mismo convirtiéndose en su propio proveedor de los principales productos esenciales.



Fotografía Nº 11.- Balsa para cruzar un afluente del Paraná.-

RED CAMINERA DE MISIONES

Ya decíamos más arriba que la configuración, situación y topografía del territorio de Misiones, junto con los grandes ríos que lo abrazan, imponen características singulares a sus problemas de transporte.

Si observamos el mapa veremos que esa afilada y estrecha caña de territorio encerrada por el Paraná y el Uruguay presenta dos suaves pendientes bien marcadas por sus sierras centrales.

La característica de esas grandes avenidas fluviales, junto con su típica conformación topográfica y la selva tupida que lo cubre, determinan rasgos particulares en sus comunicaciones internas y con el resto del país, que condiciona que sea una flexible red caminera unida a las rutas nacionales^x y coordinada a las vías fluviales, la que estructurará y solucionará su problema de transportes.

La poca anchura del territorio, de 110 a 120 Kms., hace que su producción tenga como lógica salida al embarcadero más cercano, lo que determinaría rutas transversales con ese fin. El "hinterland" de estos puertos se tocaría por el fondo en las sierras centrales y de tal manera tendríamos dividido el territorio en dos zonas económicas paralelas a sus dos grandes ríos. En tal caso las intercomunicaciones de embarcadero a embarcadero serían realizadas por caminos longitudinales. Pero al querer solucionar el problema de tal forma hemos partido de una hipótesis falsa, suponiendo igualmente navegables al Paraná y al Uruguay, y eso no es cierto. La navegación en el segundo de los ríos es precaria, sin ninguna importancia práctica ni económica, solamente las jangadas alcanzan significación económica. Por consiguiente es imposible como suponíamos más arriba, encauzar la producción de la vertiente oriental hacia los puertos del Uruguay. Habría que considerar más bien como "hinterland" del Paraná todo el ancho del territorio, ampliando la zona de influencia hasta las mismas costas del Uruguay.

De lo dicho llegamos a la conclusión de establecer circuitos transversales de influencia regional, dejando a las dos rutas longitudinales Nº 12 y 14, de las cuales ya está

^x Rutas Nº 12 y Nº 14.

terminada la primera, la misión de intercomunicar el territorio entre sí y el resto del país.

Tal criterio, si bien erogaría fuertes sumas de dinero, en rentas complementarias, llevaría a una estructuración natural y a una coordinación orgánica de los transportes, que tanto reclama esa próspera zona. De todos modos la solución caminera se impone económicamente y estratégicamente a la solución ferroviaria. Cualquiera de las localidades del interior se hallará pues dentro del radio económico de acción del automotor, lo que traería a su vez un abaratamiento de los fletes y una industria local de transporte.

Si bien es cierto que la vegetación haría dificultosa y cara la construcción de picadas y caminos, los gastos ocasionados serían compensados por la extraordinaria diferencia del flete camionero con el ferroviario, que no tiene comparación posible en los recorridos cortos, que son los que tratamos en este caso.

Luego sería imperioso encarar una solución integral del transporte y para ello es necesario apoyarlo sobre la navegabilidad del Río Paraná. La canalización y rectificación de la zona crítica del Alto Paraná es fundamental para ello y esto es imposible que se encare si se dirige la producción a los ferrocarriles, y más si se considera que los grandes volúmenes transportables son la yerba mate y la madera, que por sus condiciones no necesitan más velocidad que la que ofrece el transporte por agua. Encausando la producción al ferrocarril se ahogaría el transporte fluvial, el que no podría evolucionar de tal manera que justifique las grandes obras de rectificación.

Hoy que los resortes del sistema ferroviario se aflojan no pensamos en estructurar el transporte de tan angosta zona sobre una línea férrea, si paralela a ella corre un río que solo espera que el hombre saque de él todo su beneficio. Fácil es deducir por lo tanto la importancia fundamental que para esa región tiene la creación de una red vial orgánicamente desarrollada que ponga en contacto sus centros de producción, entre sí y con el mercado exterior, facilitando el intercambio comercial y, por consiguiente, estimulando la explotación de las riquezas del suelo.

La tradicional vía de comunicaciones de Misiones es el

Río Paraná. Sobre su margen izquierda se halla concentrada la mayor proporción de pobladores y se han alzado las colonias más prósperas donde, aparte de los cultivos yerbateros - la industria madre del territorio - se explota con intensidad creciente y éxito promisorio otras ramas de la agricultura.

Estas colonias han construido, de acuerdo con sus propias necesidades, pequeños tramos de caminos de intercomunicación e de acceso a los lugares de embarque sobre la coga del Paraná, que la Dirección Nacional de Vialidad ha tenido en cuenta al proyectar el sistema caminero de Misiones. Este se halla formado por dos rutas principales que corren a lo largo del territorio y varias transversales que sirven para unir con aquellas las localidades más florecientes.

El camino de Posadas a Puerto Aguirre - ruta Nº 12 - forma parte del gran itinerario nacional Buenos Aires - Gualeguaychú - Villaguay - Corriente - Posadas - Puerto Aguirre. Corre en Misiones a lo largo del Paraná y es un complemento de esta vía fluvial. En su trayecto se hallan las más antiguas e importantes colonias del territorio, muchas de las cuales poseen caminos locales en buenas condiciones. La ruta proyectada en sí ha llegado a su meta en Puerto Aguirre siendo objeto de continuas mejoras.

La ruta Nº 14, que se inicia en Gualeguaychú y pasa por Concepción del Uruguay en Entre Ríos, por Curusú Guatía y Mercedes en Corrientes y penetra por Apóstoles a territorio misionero, recorre longitudinalmente su parte central hasta la localidad de Bernardo de Irigoyen (Barracón). Su importancia es grande para la economía local, pues está llamada a abrir nuevas posibilidades en zonas notablemente ricas pero poco explotadas.

Asimismo en todo el territorio ha continuado en forma halagüeña la construcción de tramos de intercomunicación. En los último 3 años se han ejecutado obras que aunque de reducido monto, prestan gran utilidad a los pobladores de la zona, según lo demuestran los datos estadísticos de la Dirección Nacional de Vialidad.^x

^x Memorias de la Administración General de Vialidad Nacional: años 1943-1944-1945 y 1946.



Fotografía Nº 12.- Ferry-Boat Corrientes - Barranque-
ras.-

1943

PROYECTOS:

| <u>Ruta</u> | <u>Tramo</u> | <u>Kms.</u> |
|-------------|-------------------------|-------------|
| 102 | Eldorado - San Pedro | 46,539 |
| 105 | Campo Grande - Tobay | 43,000 |
| "a" | Cerro Corá - Cerro Azul | 22,330 |
| Total: | | 111,869 |

MEJORAMIENTOS:

| <u>Ruta</u> | <u>Designación</u> | <u>Presupuesto aprobado</u> | <u>Gastado a la fecha</u> |
|-------------|--|-----------------------------|---------------------------|
| 14 | Oberá - Campo Grande | 10.392,-- | 6.336,-- |
| 101 | Bernardo de Irigoyen a Puerto Aguirre | 7.051,42 | 3.824,-- |
| 110 | San José a Km. 65 (Apóstoles) | 13.489,62 | 10.188,-- |
| 12 | Posadas a Eldorado -, Secc. Racanguazú Mineral | 16.290,38 | 12.921,-- |
| 110 | San José - Empalme ruta 106 - Reparación puente s/arroyo Santa María | 10.377,36 | 92,70 |
| Total: | | | 33.361,70 |

CAMINOS Y PUENTES TERMINADOS:

Red Nacional - 62 Kms. - mñn. 232.537,--

OBRAS DE CONSERVACION DE LA RED NACIONAL:

mñn. 292.757,-- - 1.120 Kms.

OBRAS DE MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCION:

Iniciadas: Kms. 46 - mñn. 29.780,--
Terminadas: " 11 - " 5.809,--

CRUCES FERROVIARIOS EN LA RED NACIONAL DE CAMINOS:

Existentes: 4

1944

PROYECTOS:

| <u>Ruta</u> | <u>Tramo</u> | <u>Kms.</u> |
|---------------|---|---------------|
| 12 | Camino de Eldorado - Cataratas (Secc. Km.16.036 y Km.29.134) | 13,068 |
| 12 | Camino de Eldorado - Cataratas (Secc. Km.31.500 y Km.44.000) | 12,455 |
| 12 | Camino de Eldorado - Cataratas (Secc. Km.66.725 y Km.85.366) | 18,556 |
| Total: | | 44,079 |

1945

PROYECTOS:

| <u>Ruta</u> | <u>Tramo</u> | <u>Kms.</u> |
|---------------|---|----------------|
| 12 | Picada Parana'y - Arroyo Paraná Guasú | 8,100 |
| 12 | Eldorado - Cataratas (Km. 31.500-44.000) actualización | 12,500 |
| 12 | Eldorado - Cataratas (Km. 16.036-29.134) actualización | 13,098 |
| 101 | Bernardo de Irigoyen - Cataratas (Masanohe trasa) | 67,300 |
| Total: | | 100,998 |

OBRAS EJECUTADAS QUE MERECEN DESTACARSE:

Ruta 105 - Tramo Alba Pose-Campo Grande y puente s/arroyos Torto y Acaraguá.

Las obras constan de 70,5 Kms. de obras básicas y puentes sobre los arroyos Torto y Acaraguá de 45 m. y 10 m. de luz respectivamente. Se invirtió la suma de m\$n. 232.133,--

1946

Mejoras en la Ruta 101, tramo Bernardo de Irigoyen (Barracón) - Cataratas.

LOS FERROCARRILES Y MISIONES

No obstante la ley Nº 6712 por la cual se autorizó el estudio, construcción y explotación de una línea férrea en el territorio de Misiones, hasta la fecha el único ferrocarril que toca el suelo de esta Gobernación es el Nord-Este Argentino, con una extensión de 74 kms. 313 mts. Es superfluo recalcar la poca densidad de vías, existiendo únicamente sobre todo el recorrido las estaciones de Apóstoles, San José, Pirdapoy, Leiza, Garupa, Lanus y Posadas.

La importancia de este ferrocarril no surge de su longitud sino de su significado económico en todo el sur misionero.

Es sabido que las regiones que atraviesa son las de más antigua colonización y que cuenta actualmente con los núcleos más importantes de población. Si confrontamos las estadísticas de las cargas despachadas por estaciones en los últimos años, notaremos reflejada numéricamente, que todas las estaciones no están más alejadas del puerto de Posadas que los 74 kms., lo que significa que todos ellos pertenecen al "hinterland" del mencionado puerto. Sin embargo las precarias condiciones en que se desenvuelve la navegación permiten que el ferrocarril compita con la ruta fluvial en el transporte de las mercaderías hacia los centros de consumo.

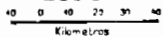
El juego de tarifas que se aplica permite encasuar hacia el sur las cargas, desplazando las maderas, alrededor de 34.000 toneladas, que se descomponen de la siguiente manera:

| | |
|-----------|------------------|
| Apóstoles | 1.950 toneladas |
| Garupa | 650, toneladas |
| Pirdapoy | 180 toneladas |
| Posadas | 31.200 toneladas |
| | <hr/> |
| | 33.980 toneladas |

lo que comprueba al comparar con las cargas despachadas desde Posadas por vía fluvial a puertos argentinos que el ferrocarril ha salido ganando en esta competencia. Esto explica que apenas llegado el ferrocarril a Posadas en 1912, éste tendiera a lograr el arrendamiento de una zona del puerto para el atraque de lanchas y jangadas que le permitiera recibir con comodidad los envíos de los puertos del Alto Paraná. Esta concesión fué autorizada el 11 de septiembre de 1913

Gobernación de Misiones

Escala



Referencias

Ferrocarril —————
 Caminos transversales ······ } Proyectados



y desde entonces la política ferroviaria en ese sentido ha tratado con todos los medios de encauzar el tráfico hacia sus líneas. Esta competencia, motivada por la inexistencia de un plan orgánico de coordinación de transportes existe y seguirá existiendo mientras haya rutas que se sobreponen en vez de coordinarse.

Fenómeno análogo al que observamos en el rubro de maderas, ya sea en rollizos, en vigas o aserradas, se nota con características distintas pero siempre en el mismo sentido en los frutos. Estos exigen cierto aprecio en su transporte a los mercados consumidores, por lo que han preferido el ferrocarril.

En el ejercicio de 1944 las mandarinas, naranjas y pomelos desplazaron unas 10.000 toneladas.

En cuanto a las yerbas, y con esto hemos nombrado el producto característico de más importancia y del cual trataremos por separado en un correspondiente capítulo de este trabajo, debe hacerse notar que la corriente no ha seguido el mismo sentido. Aunque los yerbatales del sur transportaban por este medio su cosecha hacia los mercados de consumo, dado que las tarifas que el ferrocarril tenía en vigor la favorecían, las cosechas de los yerbatales de las Altas Misiones han preferido seguir por la ruta fluvial.

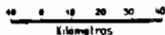
Lo más lógico y natural hubiera sido un encauzamiento organizado del comercio, pero la inestabilidad de la navegación en el tramo entre Posadas y Corrientes no permite que ésta alcance el volumen a que tendría que llegar.

Sin embargo, hay que resaltar que una de las causas que más ha fomentado el movimiento portuario de Posadas ha sido sin lugar a duda el ferrocarril, ante todo después de que se autorizó, por medio de la ley Nº 6370 del año 1909 el servicio de ferry-boats ampliando la zona de influencia del puerto de Posadas al quedar unidas las vías del ferrocarril Central Paraguayo con el Nord-Este Argentino.

A raíz de esta nueva vía de transportes toda la producción del norte del Paraguay encontró un nuevo camino más corto para su colocación y el tráfico internacional que siempre se llevó a cabo por el río Paraguay y que motivaba el movimiento intenso del puerto de Corrientes, se orientó en lo que concierne a todo el sur del Paraguay hacia esta nueva ruta.

Gobernación de Misiones

Escala



Kilometros



Referencias

Ferrocarril



56°

55°

54°

26°

26°

27°

27°

28°

28°

56° al O de Greenwich

55°

54°

1900 - 1901 - 1902 - 1903 - 1904 - 1905 - 1906 - 1907 - 1908 - 1909 - 1910 - 1911 - 1912 - 1913 - 1914 - 1915 - 1916 - 1917 - 1918 - 1919 - 1920 - 1921 - 1922 - 1923 - 1924 - 1925 - 1926 - 1927 - 1928 - 1929 - 1930 - 1931 - 1932 - 1933 - 1934 - 1935 - 1936 - 1937 - 1938 - 1939 - 1940 - 1941 - 1942 - 1943 - 1944 - 1945 - 1946 - 1947 - 1948 - 1949 - 1950 - 1951 - 1952 - 1953 - 1954 - 1955 - 1956 - 1957 - 1958 - 1959 - 1960 - 1961 - 1962 - 1963 - 1964 - 1965 - 1966 - 1967 - 1968 - 1969 - 1970 - 1971 - 1972 - 1973 - 1974 - 1975 - 1976 - 1977 - 1978 - 1979 - 1980 - 1981 - 1982 - 1983 - 1984 - 1985 - 1986 - 1987 - 1988 - 1989 - 1990 - 1991 - 1992 - 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 1997 - 1998 - 1999 - 2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 - 2013 - 2014 - 2015 - 2016 - 2017 - 2018 - 2019 - 2020 - 2021 - 2022 - 2023 - 2024 - 2025 - 2026 - 2027 - 2028 - 2029 - 2030 - 2031 - 2032 - 2033 - 2034 - 2035 - 2036 - 2037 - 2038 - 2039 - 2040 - 2041 - 2042 - 2043 - 2044 - 2045 - 2046 - 2047 - 2048 - 2049 - 2050 - 2051 - 2052 - 2053 - 2054 - 2055 - 2056 - 2057 - 2058 - 2059 - 2060 - 2061 - 2062 - 2063 - 2064 - 2065 - 2066 - 2067 - 2068 - 2069 - 2070 - 2071 - 2072 - 2073 - 2074 - 2075 - 2076 - 2077 - 2078 - 2079 - 2080 - 2081 - 2082 - 2083 - 2084 - 2085 - 2086 - 2087 - 2088 - 2089 - 2090 - 2091 - 2092 - 2093 - 2094 - 2095 - 2096 - 2097 - 2098 - 2099 - 2100

El movimiento actual que se efectúa por ferry-boats entre Posadas y Tacu-Cúa consiste en el transporte de maderas, frutas y yerbas en sentido descendente, llevándose trigo, harinas, petróleo, herramientas, etc. al Paraguay.

Todas estas causas citadas, ya sean naturales, económicas y políticas, han originado en Posadas esa intensa actividad que se refleja en el movimiento total de mercaderías con una entrada de 82.000 toneladas y una salida de 80.000 toneladas a las cuales habrá que agregar 12.500 toneladas de importación y 8.700 toneladas de exportación. Este total de 177.200 toneladas se refleja en la recaudación de derechos y rentas aduaneras y portuarias con un mn. 813.314 que lo destacan como uno de los centros de embarque más activo de todo el nord-este argentino.

Es un ejemplo típico de impuesto que trabaja en el comercio interno y con zonas de países limítrofes.

Las características geográficas del Territorio de Misiones, enclavado entre los dos grandes ríos y con sus características topográficas tan singulares, han originado los más diversos proyectos de solución para el problema de transportes.

La sierra central que divide longitudinalmente al territorio ha llevado a algunos a hablar de zonas de influencias del Río Paraná y Uruguay con la construcción de un ferrocarril central. Fue éste el proyecto del ingeniero Ezequiel Ramos Mejía.

En esta forma se pensaba delimitar las zonas de influencia entre ambos ríos y el ferrocarril; pero tal delimitación no contempla las características del río Uruguay, que si bien podría ser navegable hasta Santo Tomé, presenta graves problemas a la navegación de cierto calado.

Por otra parte este ferrocarril central encauzaría toda la producción hacia la línea troncal, haciendo aún más grave el problema de superposición de zonas de influencia. No olvidemos que la caña que forma el territorio misionero entre los dos grandes ríos no alcanza a tener más de 120 kms. de ancho. Quizás sería más conveniente el trazado de una red transversal de caminos que convergiendo en determinados puntos sobre el Alto Paraná enlazarían las Rutas Nacionales N° 12, 13 y 14 con este río. Las rutas hacia el Uruguay podrían ser secundarias pues en éste no será práctica ni económica-

mente posible la navegación fluvial de alguna significación.

Aunque también esta solución implicaría suponer resuelta la rectificación del Paraná en sus partes críticas en el norte de Corrientes.

Esta solución por medio de una red caminera se está poniendo en práctica, facilitando de esta manera no solamente los transportes, sino también la colonización de esta zona.

El proyecto del ferrocarril central ideado por el ingeniero Senequiel Ramos Mejía fué concretado por medio de la ley N° 6712:

Art. 19.- Declárase comprendido en la ley N° 5559 el Territorio de Misiones.

Art. 20.- Autorízase al P.E. para mandar estudiar, construir y explotar una línea férrea que arrancando del Ferrocarril Nord-Este Argentino en las inmediaciones de Apóstoles o San José, siga por la parte central de Misiones hasta un punto de la frontera argentino-brasileña, entre las cabecezas de los ríos Pepirí y San Antonio y desde éste a la confluencia de los ríos Paraná e Iguazú.

Art. 21.- El P.E. mandará practicar estudios para facilitar la vialidad interna del territorio de Misiones y hacer desaparecer los obstáculos que se oponen a la navegación regular del Alto Paraná.

Art. 22.- Para estos estudios y para establecer comunicaciones telegráficas, amplíase en 200.000 \$ e/s la suma notada por el Art. 10 de la referida Ley N° 5559.

Art. 23.- Autorízase también al P.E. para adquirir por compra o permuta una zona de tierras en el ángulo formado por los ríos Iguazú y Paraná, con los siguientes límites: Al norte el Río Iguazú, al oeste el Río Paraná, al Sud una recta que desde este río corra en rumbo al este verdadero y pasando a cinco (5) Km. al sud de la parte más meridional de la margen izquierda del Iguazú, en la curva que está frente al salto, termine en el declive oriental del título de Arsecaborda y Compañía; y al oeste el mismo declive hasta el referido Río Iguazú.

Si esta adquisición no fuera posible en la forma expuesta, autorízase la expropiación, a cuyo fin se declara de utilidad pública la ocupación de la zona que queda delimitada.

Art. 69.- Estas tierras están reservadas para los fines siguientes:

- a) A un parque nacional y obras de embellecimiento en las inmediaciones del gran Salto y de acceso a sus cataratas.
- b) Fundación de una colonia militar.
- c) A usinas cuyas instalaciones sean convenientes en el futuro para el aprovechamiento industrial de las fuerzas que las caídas de agua proporcionan.

Art. 70.- Para el cumplimiento de esta ley, ampliase hasta 30.000.000 de pesos oro la autorización contenida en el art. 2º de la ya citada ley 5559.

Art. 81.- Todas las tierras fiscales del territorio de Misiones quedan afectadas a las obras nacionales, en las condiciones que esta misma ley establece.

Art. 91.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la sala del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a 29 de septiembre de 1909.

Un breve análisis del movimiento de carga de la línea troncal del Ferrocarril Nord-Este Argentino muestra claramente el sentido de la corriente de su tráfico.

Las diferentes regiones que atraviesan sus vías así como el sentido longitudinal de las mismas inciden poderosamente en la diversificación de éste.

Desde la terminal de Posadas hasta su conexión con el Ferrocarril de Entre Ríos su zona de influencia se ve aumentada por la precaria navegación fluvial. En el puerto de Posadas se centraliza la mayor parte de la producción de las Altas Misiones que han llegado hasta allí por la fácil y barata ruta del Río Paraná. Yerba Mate, frutas, maderas, se concentran en tan gran cantidad que no pueden ser reabsorbidas por la navegación fluvial. Esta situación es aprovechada por el ferrocarril encauzando hacia su línea tal producción por medio de tarifas de competencia.

Por otra parte la zona de influencia se ve ampliada por las características de navegación del Río Uruguay. Lo dicho parece contradictorio pues generalmente se acepta que una línea férrea cercana o paralela a un río resulta antieconómica

ya que su área de acción disminuye en un 50%. No obstante el F.C.N.S.A. saca provecho de la imposibilidad de establecer una navegación directa en todo el curso del Uruguay. Las barras, restingas y saltos, al imposibilitar ésta, crean un circuito menor de cabotaje en el Alto Uruguay. Las valiosas maderas de los inmensos bosques que se extienden en ambas orillas del Uruguay originan un activo tráfico de jangadas que al no poder llegar más allá de Concordia eligen como lugar de recalada al puerto de Santo Tomé. Tal particularidad origina que en toda la ribera cercana a Santo Tomé se instalen numerosos y grandes aserraderos los que, una vez aserrada la madera, buscan traerla hacia los grandes mercados del sur para lo cual tienen que usar indefectiblemente las líneas del F.C.N.S.A.

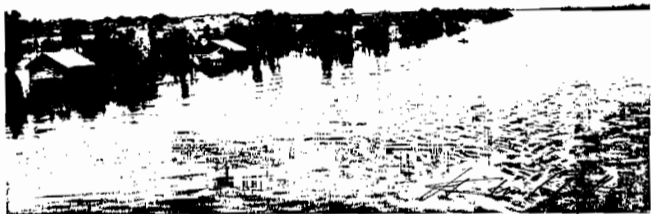
Transcribiendo algunos datos estadísticos verozos con más claridad el reflejo de la situación creada por las dificultades de la navegación fluvial y la partida que saca de estas mismas el ferrocarril. En el ejercicio ferroviario de 1942-43 la discriminación de las cargas despachadas por Santo Tomé alcanzan en el rubro "maderas", ya sean vigas, rollizos o aserrada, un total de 18.700 toneladas. Esta cifra la coloca después de Posadas, como la estación que más ha despachado en este renglón. Esa influencia del ferrocarril en las márgenes del Uruguay resalta más aún si se tiene en cuenta que los totales de cargas despachadas desde Santo Tomé alcanzan 19.700 toneladas, de las cuales 18.700 pertenecen a maderas.

En Posadas se repite el fenómeno, el ferrocarril aprovecha las dificultades de la navegación en el tramo Posadas-Corrientes para absorber en sus líneas casi el mismo tonelaje como el que es transportado por barcos agua abajo. Tal situación se mantiene únicamente por la imposibilidad de hacer navegar en el tramo crítico entre Buenos Aires y Corrientes, obligando al transporte fluvial a realizar un doble trasbordo en Corrientes y en Posadas. Los gastos ocasionados a raíz de ello encarecen sumamente al flete y da lugar a que la empresa ferroviaria ponga en juego sus tarifas de competencia.

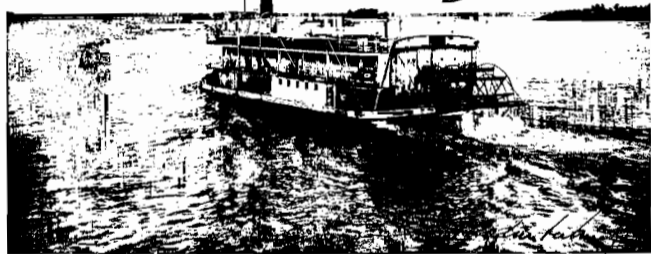
Es así como en los 74 kms. de vías con 7 estaciones en todo su recorrido el ferrocarril absorbe gran parte de la producción del sud de Misiones.



Fotografía N° 13.- Embarcando pasajeros en barranqueras.-



Fotografía N° 14.- Crecimiento del Alto Paraná en la zona Ita Ibaté
(Corrientes).-



Fotografía Nº 13.- Vapor característico para la navegación de Posadas a C
tes.-

EL RIO PARANA, PRINCIPAL RUTA DE TRANSPORTES DE MISIONES

A fin de demostrar en que alto grado incide el transporte de Misiones sobre el total realizado por el Río Paraná en todo su recorrido, consideremos las características del transporte de cargas antes de entrar en detalles respecto al sentido de la corriente del tráfico fluvial de este sector.

De acuerdo a las estadísticas publicadas en los Anuarios del Movimiento de Puertos de la República Argentina, B.O.P., Dirección General de Navegación y Puertos, en el movimiento general de Sur a Norte han entrado en los puertos del Alto Paraná alrededor de 50.000 toneladas mientras que han salido en el mismo sentido de los mismo puertos unas 14.000 toneladas.

| <u>Entrada a Puertos</u> | <u>Transportado</u> | <u>Recorrido medio</u> |
|--------------------------|----------------------|------------------------|
| 48.553 tons. | 48.082.810 tons./Km. | 990 Km./tons. |

| <u>Salida de Puertos</u> | <u>Transportado</u> | <u>Recorrido medio</u> |
|--------------------------|---------------------|------------------------|
| 14.392 tons. | 2.762.548 tons./Km. | 189 Km./tons. |

| <u>Entrada a Puertos total</u> | <u>Entrada a Puerto Posadas</u> |
|--------------------------------|---------------------------------|
| 48.553 tons. | 35.607 tons. |

De estas 35.607 toneladas unas 27.865 toneladas provienen de los puertos de Rosario, Buenos Aires, Santa Fé y Barranqueras. Especificando, se desplazan de la siguiente manera:

| | |
|---------------|--------------|
| Rosario: | 10.364 tons. |
| Buenos Aires: | 7.679 " |
| Santa Fé: | 4.994 " |
| Barranqueras: | 4.828 " |

Surge de los guarismos precedentes que el Puerto de Posadas absorbe más o menos un 75% del tonelaje entrante del tráfico de subida. Las 13.000 toneladas restantes son recibidas en sentido sur a norte por los demás puertos escalonados del recorrido argentino.

Las cargas salidas de todos los demás puertos del Alto Paraná, siempre en la dirección del tráfico sur a norte, totalizan 14.390 toneladas, de las cuales 10.600 corresponden a Posadas, estando destinadas a los puertos del Alto Paraná superior.

Nos toca ahora realizar el análisis del movimiento ge-



Fotografía N° 16.- El vapor "Iguazú" de la Compañía Dodero.-

neral de cargas de norte a sur.

| <u>Entrada a Puertos</u> | <u>Transportado</u> | <u>Recorrido medio</u> |
|--------------------------|----------------------|------------------------|
| 46.823 tons. | 9.402.213 tons./Km. | 192 Km./ton. |
| <u>Salida de Puertos</u> | <u>Transportado</u> | <u>Recorrido medio</u> |
| 97.505 tons. | 91.336.892 tons./Km. | 936 Km./ton. |

Del tonelaje entrado corresponden 46.823 toneladas al Puerto Posadas, cifra eloquente de su importancia e influencia en todo este tramo del Paraná. El resto de 82.000 toneladas se distribuye entre los demás puertos agua arriba. Por otra parte de las 97.505 toneladas salidas de todos los puntos en dirección sur, 69.802 toneladas corresponden a Posadas.

Todas estas cifras permiten ver a claras la influencia de este pequeño pero activo puerto misionero. El puerto de Posadas es el de mayor importancia sobre el Alto Paraná, su movimiento portuario no admite comparación con ningún otro de todo el tramo.

La coincidencia de varios factores determina esta favorable posición que ocupa Posadas dentro del cuadro económico misionero. Por una parte su ubicación estratégica sobre el río hace de ella el puerto de trasbordo irremisible para toda la carga en tránsito para o de Corrientes, debido a las condiciones de navegabilidad de este tramo del río; y además el hecho de ser cabecera de rieles de la línea del P.C.N.R.A. que lo une rápidamente con los grandes centros del litoral, le otorga primordial importancia para todo tráfico ligero que necesita del transporte ferroviario. Posadas recibe desde aguas arriba la producción de la Alta Misiones, la que será expedida para Corrientes o será transportada por vagón hacia el sur.

Todo el territorio de Misiones forma su "hinterland" económico y su zona de influencia se ve enormemente aumentada y complicada por la dirección del Paraná y la unión de la línea del P.C.N.R.A. con la del Ferrocarril Central Paraguayo. De así que su estratégica posición determina que no solamente en este puerto no solo la producción de la zona sino también la perteneciente a una rica zona brasileña y de todo el sur paraguayo.

Desgraciadamente la ya señalada dificultad en navegar el río Paraná entre Posadas y Confluencia, aisla prácticamente el activo sistema de tráfico fluvial de Posadas aguas



Fotografie Nr 17.- Ambaroadero flotante en Ituaingó.-



Fotografía N° 18.- Vista panorámica de Corrientes.-

arriba, del de Corrientes al litoral, lo que crea numerosos trastornos. Fuera si bien las cargas despachadas directamente desde Posadas a los puertos del litoral alcanzan apreciables volúmenes, no tienen éstos sin embargo la importancia que deberían tener. Los obstáculos insalvables con las dificultades técnicas que trae aparejada la navegación en la zona crítica del Alto Paraná determina que gran parte de la carga recibida en el Puerto de Posadas desde el Norte aunque la única vía económica que le resta para alcanzar los grandes mercados del litoral, es decir utilizar el ferrocarril. Así se explica que en totales de cargas despachadas por las estaciones del F.C.P.S.A., Posadas figure en primer término.

De ahí que al mismo tiempo es sumamente reducido el movimiento que se registra en los precarios puertos de Ituzingó, Itá Ibaté, Itatí y Paso de la Patria.

Antiguamente, no contándose aún con embarcaciones especiales y no estando unido Posadas por ferrocarril, el viaje entre Buenos Aires y Posadas que brindaba más comodidades al viajero, era ir por agua, pero con el inconveniente que ya casi en la meta y según las condiciones del río, el banco bajaba al pasaje en cualquiera de estos puertos al norte de Corrientes - Ituzingó preferentemente - debiendo continuarse el viaje restante en galera.

A fin de mayor ilustración, aunque no encuadra en el tema del presente trabajo, daremos a continuación algunos guarismos que reflejan el movimiento portuario de esta zona.

| <u>Puerto</u> | <u>Importación</u> | <u>Exportación</u> | <u>Entradas</u> | <u>Salidas</u> |
|-------------------|--------------------|--------------------|-----------------|----------------|
| Ituzingó | --- | --- | 5.479 ts. | 6.312 t. |
| Itá Ibaté | --- | --- | 709 " | 2.430 " |
| Itatí | --- | --- | 776 " | 3.969 " |
| Paso de la Patria | --- | --- | | 4.611 " |

Si observamos en cambio el movimiento de los desembarcaderos de las Altas Misiones, nos sorprende su gran actividad. Buenos -por ejemplo- el Puerto de la colonia Libertad, que es el único del cual se han publicado estadísticas y que si bien no presenta movimiento de importación ni tampoco de exportación tiene un movimiento total de 24.300 toneladas re-
 vertido así, recibido entrado 8.110 tons., recibido salido 16.210 tons.*



Fotografía Nº 19.- Puerto de Santa Ana.-



Fotografía Nº 20.-- Desembarcando pasajeros a la altura de Corpus.--

Comparando estas cifras con las citadas anteriormente nos daremos clara cuenta de lo que ocurre en la navegación del Alto Paraná.

El total de cargas despachadas de los puertos de las Altas Misiones hacia Posadas asciende a más de 30.000 toneladas anuales, sin contar las que se embarcan desde los puertos brasileños y en menor grado de los puertos paraguayos. Lógicamente esta producción concentrada allí no puede ser reasorbida por falta de bodega y alimenta entonces al ferrocarril.

Desde Puerto Aguirre sobre el límite triangular entre la Argentina, Brasil y Paraguay, pasando por Aembérg, Aldoraco, Puerto Rico, Minerales, Santo Cipó y demás atracaderos intermedios de menor importancia, existe un tráfico intenso de barcos y lanchones que mantienen esta interdependencia aunque actualmente ya se halla en competencia con el transporte cañonero que corre por la ruta Nacional 79 12.

Claro es que aún predomina el tráfico fluvial y lógico es que así siga siendo para mantener los fletes y las tarifas. El transporte por el río se realiza en su mayor parte en embarcaciones propulsadas con motores de combustión interna y entre ellos encontramos los de la compañía "Cruz Alta e Santa Larangeira Rêndes", "Salto" y "Cruz de Malta" y el "Guatái" de la firma "Jacobsen y Cía." así como los vapores de la Compañía Dodero.

Esta última, que ejerce prácticamente el monopolio del transporte, destina al tráfico regular de pasajeros hasta Puerto Aguirre a barcos lujosos y cómodos como el "Ciudad de Corrientes" y "Ciudad de Asunción" para el tramo Buenos Aires - Corrientes, el "Iguazú", "Itusaingó" y "Paraguay" para el tramo Corrientes - Posadas y el "Caayra" para el último tramo desde Posadas a Puerto Aguirre. En cambio realiza el tráfico de carga con lanchas del tipo "Isala", "Boda", "Lobis" y "Oberón" o con pequeños vapores como el "Boti" y el "Apa".

Sobre el tiempo empleado para el recorrido incide fuertemente la corriente del río, empleándose generalmente de 6 a 48 horas para el viaje de Posadas a Puerto Aguirre y 8 a 24 horas para el viaje de regreso.

Los desembarcaderos de mayor actividad aguas arriba de Puerto Posadas son: Eldorado, que cuenta con Ayudantía Arri-

Alto Laramie -- Fotografía No 21 -- Fotografía en un momento del

John H. Johnson





Fotografía N^o 22.- Puerto Rico.-

tima y estación radiotelegráfica, Pico, Bonberg le siguen en importancia, que juntamente con los de Minerales, Montecarlo, Naranjito y Santo Pipó forman el grupo más estable y de mayor despacho de cargas. Finalmente tenemos Puerto Aguirre que inviste una categoría especial por ser su principal movimiento el de pasajeros turistas que llegan por esta vía para visitar las cataratas.

Cada uno de los puertos anteriormente citados son los centros de prósperas colonias a los que afluye la producción de la región para su embarque posterior. Al "hinterland" de estos pequeños embarcaderos varía y está en relación directa con la longitud y extensión de los caminos o picadas que entran tierra adentro. A esto se debe que la mayoría de las colonias tienen en general una picada eje de la cual salen los caminos transversales. Es el caso típico de Eldorado, cuya colonia con más de 4.000 habitantes, siendo su producción principal la yerba mate, tabaco, citrus, mandioca y otros productos tropicales.

Contando con cifras estadísticas para este puerto y por repetirse la misma situación característica en la mayoría de los típicos puertos mineros, estudiaremos en él el movimiento económico, para luego generalizar el resultado para los demás. Como dijimos anteriormente Eldorado cuenta con una entrada de 8.110 toneladas de carga despachando una salida de 16.210 toneladas, es a las claras un puerto de salidas de productos regionales, cuyo primer lugar lo ocupa la yerba mate con 8.236 toneladas, las maderas con 4.497 toneladas y los frutales con 2.088 toneladas, figurando luego los rubros tabaco, almidón, cuero, etc., con montos de menor importancia.

Si por otra parte analizamos las mercaderías recibidas veremos que los animales en pie (633 toneladas), inflamables (639 toneladas), harinas (349 toneladas), cemento (222 toneladas) y mercaderías en general (5.455 toneladas) nos hablan de una típica colonia de explotación que a cambio de sus productos regionales recibe alimentos varios, herramientas y artículos de construcción.

Si finalmente nos detenemos en los destinos de las mercaderías despachadas vemos la interdependencia al puerto de Posadas. De las 16.210 toneladas que salen de Eldorado,

15.848 van a Posadas y 362 a los distintos puertos del Alto Paraná. La influencia no puede ser más manifiesta. En cuanto a la procedencia de las mercaderías que arriban por vía fluvial de puertos argentinos, recibe 3.492 toneladas de Posadas, 2.167 de Buenos Aires, figurando luego Rosario con 674, San Lorenzo con 379 y Barranqueras con 255. Ahora bien, el caso estudiado aquí para Eldorado puede hacerse extensivo para todos los demás embarcaderos del Alto Paraná.

Antes de cerrar este capítulo y después de haber destacado la importancia vital que tiene el puerto de Posadas para todo el territorio, agreguemos las palabras del miembro informante de la Cámara de Diputados del Congreso Nacional, antes de sancionarse la Ley 5.970, de creación del puerto comercial de Posadas, que transcribimos en capítulo por separado.

En esa ocasión el informante se expresó así:

"Este puerto servirá a 3 zonas: la zona influenciada por el Alto Paraná Superior, el sur del Paraguay, por la prolongación del ferrocarril que partiendo de Asunción termina actualmente en Pirapó y que por resolución de aquel gobierno acaba de determinarse que se prolongará hasta Villa Encarnación; y al mismo tiempo, la prolongación del F.C.N.E.A., que llega hasta Santo Tomé y por exigencias del progreso nacional tendrá necesariamente que prolongarse hasta su terminal en Posadas, lo cual significa que podría realizarse satisfaciendo no sólo el propósito del intercambio internacional, sino también el del comercio interno".

El 30 de septiembre de 1908 por ley Nº 5970 el Gobierno de la Nación autoriza al Sr. Juan Carlos Gaslamé a construir y explotar el puerto de la Ciudad de Posadas.

Puerto Comercial en Posadas.

- Art. 19.-- Concédese autorización a Juan Carlos Calastredé para construir y explotar por el término de 40 años, a contar de la fecha de esta ley, un puerto comercial en los terrenos de la ribera, situados sobre la costa del río Alto Paraná, frente a la ciudad de Posadas.
- Art. 20.-- Las obras se construirán por secciones. Las secciones se fijarán de acuerdo con las necesidades actuales y sucesivas del comercio y de la navegación, pero no tendrán mayor término de explotación que el fijado en el artículo 13, cualquiera que sea la época de su construcción.
- Art. 21.-- Las obras consistirán en muelles, depósitos dotados de pesantes para el embarque y desembarque de mercaderías y frutos del país, embarcaderos de ganados, vías férreas y demás obras que sean necesarias para el servicio del puerto, pudiendo disponer de una longitud máxima de 1.000 mts. que se considerarán jurisdicción del puerto.
- Art. 22.-- El concesionario podrá hacer empalmes de sus vías férreas con los ferrocarriles existentes o que se construyan en adelante y pasen por las proximidades del puerto, o permitirá a éstos que los hagan, debiendo estar sujeto su funcionamiento a las leyes y reglamentos que les correspondan; deberá construir una línea de tranvías que vincule la ciudad de Posadas con las dependencias del puerto.
- Art. 23.-- En la primera sección que se determine se incluirá el edificio para las oficinas de subprefectura de puertos, aduana y resguardo, el cual deberá tener las comodidades necesarias para el buen funcionamiento de las oficinas a que se destina.
- Art. 24.-- Las obras que se construyan serán inspeccionadas por el Ministerio de Obras Públicas, sin cuya aprobación no podrá librarse al servicio público, sien de cuenta del concesionario los gastos que ocasione la inspección, no pudiendo exceder de 400 pesos mensuales; en el contrato respectivo se establece-

rá la forma en que el concesionario deberá hacer el pago de estos gastos.

Art. 77.- Dentro del plazo de 6 meses de la fecha de la promulgación de la presente ley, el concesionario deberá firmar el contrato respectivo y dentro de los 6 meses de la fecha del contrato presentará al Poder Ejecutivo para su aprobación los estudios, planos definitivos, cómputos métricos y análisis de precios unitarios, presupuesto y especificaciones para la construcción del puerto.

Las obras deberán empezarse dentro de los 6 meses de la fecha de la aprobación de los planos, presupuestos, etc., y dentro de los 30 meses de la fecha de comienzo de las obras deberá ser terminada la primera sección. Las obras que comprende cada sección, así como la fecha de su comienzo y plazo para su terminación, serán fijadas por el Poder Ejecutivo de acuerdo con el concesionario.

Art. 88.- Al firmar el contrato, el concesionario depositará en el Banco de la Nación Argentina, a la orden del Ministerio de Obras Públicas, la cantidad de 20.000 \$ m/n., en efectivo o su equivalente en títu los nacionales en garantía del fiel cumplimiento de las obligaciones que le impone esta ley, suma que le será devuelta cuando el valor efectivo de las obras ejecutadas de acuerdo con los planos aprobados, ascienda a m/n. 50.000,--

Art. 99.- El concesionario cobrará los derechos propios de cada sección con arreglo a las tarifas que se establezcan de acuerdo con el Poder Ejecutivo.

Art. 109.- Los buques del gobierno nacional, no pagarán derechos de entrada y salida y gozarán de una rebaja de 50% en las tarifas cuando hagan uso de las instalaciones del puerto para carga, descarga, almacenaje o transporte de mercaderías; tampoco pagarán derecho alguno los buques que por cuenta del go bierno nacional embarquen o desembarquen tropas, artículos de guerra o insigniantes.

Art. 118.- El concesionario queda facultado para emitir warrants de acuerdo con la ley respectiva, por los frutos y mercaderías almacenadas en sus depósitos.

- 34-
- Art. 129.- Decláranse de utilidad pública las obras autorizadas por esta ley, pudiendo el concesionario expropiar por su cuenta los terrenos particulares y edificios que sean necesarios para el puerto, sus acomodos y líneas de empalme, de acuerdo con los planos aprobados por el Poder Ejecutivo.
- Art. 130.- El concesionario podrá ocupar gratuitamente con las obras, todos los terrenos de playa que le sean necesarios; los de ribera podrá ocuparlos también previa expropiación si fuesen de particulares, pero con la obligación de reemplazar la calle de 35 mts. a que se refiere el Código Civil en la situación y con el ancho no menor de 10 mts. que indique el Poder Ejecutivo al aprobar los planos definitivos, proveyéndola de un afirmado conveniente.
- Art. 140.- Todos los materiales a emplearse en la construcción y acomodo del puerto y anexos que se autorizan, podrán ser introducidos por el concesionario libres de derechos de aduana, siendo bien entendido que no gozarán de esta franquicia aquellos materiales que fuesen substituidos con eficacia a juicio del Poder Ejecutivo, con los similares del país. A este efecto el concesionario presentará al Poder Ejecutivo una planilla detallada de los materiales que hubiere de emplear del extranjero y del país, con el fin de que se establezca cuales gozarán de liberación de derechos, quedando obligado a justificar en todo tiempo su empleo en la construcción del puerto y anexos.
- Art. 15.- El concesionario deberá mantener las obras construídas y sus accesorios en perfecto estado de conservación durante los cuarenta años de la concesión, a cuyo término pasarán a ser propiedad de la nación, sin retribución alguna, los muelles, galpones, vías férreas y demás obras y materiales que sirvan para la explotación del puerto, de acuerdo con los planos aprobados por el Poder Ejecutivo, habiendo escriturarse a favor del Poder Ejecutivo al empesarse las obras.

Art. 168.- La presente concesión estará sujeta a las cláusulas siguientes:

1^a) El Poder Ejecutivo tendrá el derechos de expropiar las obras en cualquier tiempo por su valor según costo aprobado con deducción de la parte proporcional a los años de servicio que tuviesen y al término de la concesión, con más un 20% de indemnización.

2^a) Si el concesionario no firmara el contrato, no presentara los estudios y proyectos, no empezare o terminare las obras de la primera sección dentro de los plazos establecidos en el artículo 7^o ó que se establezcan, la concesión quedará caduca con pérdida del depósito de garantía si hubiere lugar, salvo caso de fuerza mayor, debidamente justificado a juicio del Poder Ejecutivo.

3^a) Si no hubiere caso de fuerza mayor reconocido y la caducidad se declarase por no estar concluidas las obras dentro del plazo fijado, el Poder Ejecutivo podrá tomar posesión de ellas abonando el valor que tuvieren según tasación de acuerdo, con descuento de un 20% en concepto de multa, ya sea para terminarlas por su cuenta o bien para que se lleven a cabo por empresas particulares de acuerdo con los términos de la concesión.

Art. 170.- La construcción de las obras y la administración del puerto estarán a cargo exclusivo del concesionario. El Poder Ejecutivo podrá intervenir en la explotación del puerto, a fin de comprobar la aplicación de tarifas y el buen servicio del puerto.

Art. 169.- El concesionario podrá transferir esta concesión previa autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 198.- Las divergencias que se produzcan entre el Poder Ejecutivo y el concesionario, en la aplicación de esta ley, serán resueltas por árbitros nombrados uno por cada parte y el tercero en caso de disconformidad, por el Presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Art. 209.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.



Dada en la sala de sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a 30 de Septiembre de 1908.-

EL ALTO URUGUAY

Sobre el límite con el Brasil encontramos la otra vía natural de transportes de Misiones, el Río Uruguay. Desde sus nacientes hasta la barra de Concepción no es muy conocido y pocos estudios se han hecho referente a su curso; en cambio desde la barra de Concepción a Concordia, en una extensión de 550 Km., ha sido relevado y reconocido con detalles. En este tramo tiene un ancho que varía casi constantemente entre los 500 y 2.800 metros, presentando profundas canchas de hasta 40 metros de profundidad y atravesadas por algunas restingas que van de orilla a orilla dando origen a saltos y barras.

El primero de los saltos, el "Salto Chico", se halla al norte de Concordia y ofrece una diferencia de nivel de 2,70 mts.; aguas arriba se encuentra el "Salto Grande" con un desnivel de 3,00 mts. Las embarcaciones de 6 pies de calado franquean este paso recién cuando hay una altura de + 9,00 metros en Concordia, altura que también es aprovechada por las jangadas que vienen de aguas arriba.

Los escollos que se encuentran siguiendo hacia el norte son: Isla Caibal, Federación, Boicosa, Belén, Mocoretá, Paredón, San Gregorio, Itacumbú, Monte Caseros, Ceibo, San Pedro, Santa Ana, San Felipe, San Fernando (desnivel 2,30 metros), Guay Grande, San Mateo, Palmira, Lagartos y Santa María.

Todos estos pasos citados tienen fondo de piedra cubiertos de arena y pedregullos. La profundidad de estiaje es variable, desde 0,25 mts. en ciertos pasos hasta 40 mts. En varios puntos se realizaron estudios de caudales, empleándose velocímetros magnéticos, molinitos Waltman o simples flotadores como en el "Salto Grande", donde del lado argentino se obtuvieron velocidades de 5 mts. por segundo, llegando a estimar en épocas de crecientes caudales entre 25.000 y 30.000 m³.

La navegación del Alto Uruguay es de poca importancia, esto no obstante existe un gran tráfico de embarcaciones de poco calado. No existe balizamiento y solamente con gente práctica es posible una larga navegación.

Sobre la costa misionera encontramos desembarcaderos en: San Javier, San Lucas y C. Mante, y sobre el lado brasileño en: Colonia Brasileira y Colonia Militar Brasileira.

Con verdadero interés se procura solucionar la extraordinaria crisis de transporte, que tanto preocupa a todos los colonos de Misiones.

Un sinnúmero de motivos provoca esta situación, entre ellos los prolongados y anormales descensos de las aguas; la preferencia por el transporte de maderas - que los representa mejor rendimiento - por parte del cabotaje menor, que cuenta con embarcaciones de poco calado y las dificultades y disminución del tránsito ferroviario, que deben buscarse en la escasez de material rodante; al trate preferencial de ciertos productos, como ser los perecederos, leña, etc.; y no en último término el aumento de tarifas de transporte. A partir del año 1942 fueron en continuo ascenso las tarifas de todas las empresas de transporte fluvial, problema al cual nos referimos más adelante.

En 1943 fueron firmados dos convenios entre la Comisión Reguladora de la Producción y Comercio de la Yerba Mate^X y las empresas de cabotaje menor. Estos contratos permitirán a la comisión contar con bodegas para un transporte continuado y metódico, mientras las condiciones del Río Paraná permitan una navegación normal. Dentro de estos términos y de acuerdo con lo que señalan los propios armadores, será posible transportar alrededor de 4.000 toneladas de Yerba mensuales, desde los puertos de Misiones hasta Buenos Aires y Rosario.

Además fué considerada la posibilidad de efectuar un tráfico fluvial escalonado, empleándose pontones en Ituzaingó. Este proyecto se dejó momentáneamente en suspenso por cuanto el transporte sin trasbordos mientras la altura del Río Paraná así lo permita, resulta más rápido y económico, de biende usarse los pontones como solución de emergencia en las bajantes del río.

Volviendo a la cuestión de los elevados problemas son interesantes los datos suministrados por la Cámara de Comercio e Industria de Misiones.^{XX}

^X Memoria año 1943 de la Comisión Reguladora de la Producción y Comercio de la Yerba Mate.

^{XX} Boletín Mensual de la Cámara de Comercio e Industria de Misiones - Noviembre de 1948.

Los datos suministrados por la publicación de referencia consigan el valor de los fletes desde Posadas a Buenos Aires o viceversa, del cual ya resulta fácil deducir lo que presenta para la zona del Alto Paraná, sumando los movimientos en la estación, transporte hasta el puerto, flete fluvial, movimiento en puerto y transporte a destino.

Con relación al flete ferroviario desde la Capital Federal a Posadas, hasta el 30 de septiembre de 1948 era de \$ 41,83 los mil kilos para las primeras 20 toneladas y \$ 20,92 por la misma unidad para el excedente de kilaje hasta 30 toneladas por vagones.

| | | |
|---|-----------------------------|-----------|
| De esta manera un vagón cargado con 28.000 kilos pagaba por | 20.000 ks. a \$ 41.83 | \$ 836.60 |
| por | 8.000 ks. a \$ 20.92 | \$ 167.36 |
| | TOTAL | \$1003.96 |

| | | |
|--------------------------------|-----------------------------|-----------|
| Desde el 1º de Octubre de 1948 | | |
| por | 28.000 ks. a \$ 82.91 | \$2231.48 |
| | AUMENTO | \$1317.62 |

o sea el 131 por ciento.

ALCOHOL: Hasta el 30 de septiembre de 1948 se pagaba \$ 84.71 los 100 kgs. Desde el 1º de Octubre \$ 143.35 por la misma unidad. Aumentó \$ 58.64, lo que representa al 70 por ciento.

ESCOBAS: Hasta el 30 de septiembre la tarifa era de \$ 84.71 los 1000 kgs. desde el 1º de Octubre \$ 172.60. Aumentó \$ 87,89 o sea el 104 por ciento.

VINO O CERVEZA: Teniendo en cuenta que el aumento del flete del cien por ciento por la devolución de los envases, la diferencia representa \$ 1.60 por docena de cerveza o por esqueleto de vino.

Fletes para productores de la zona.

YERBA Y TABACO: Hasta 1944 se paga por estos productos de Posadas a Lacroze \$ 30.05. Al 30 de septiembre del corriente año \$ 42.16. Desde el 1º de Octubre \$ 72.25. Comparado con el año 1944, servicio a cargo de empresas privadas, el aumento es de 140 por ciento y con respecto al vigente en septiembre de 1948, el aumento es del 71 por ciento.

MADERA ASERRADA: Hasta 1944 se pagaba por vagón de 28.000 kgs. \$ 20.50 la tonelada. Al 30 de septiembre \$ 30.75 la misma unidad. Desde el 1º de Octubre \$ 58.79. El aumento es del 190 por ciento con relación al precio de 1944 y del

91 al 30 de septiembre de 1948.

ALMIDÓN DE MANDIÓCA: Al 30 de septiembre se pagaba por tonelada \$ 55.77. Desde el 18 de Octubre 94.77. Aumentó 71 por ciento. Cabe señalar que el flete de este producto no experimentó más aumento por mantener el FF CC. tarifas especiales desde Concordia a Buenos Aires en su recorrido de 340 kilómetros que favorecen sus líneas.

MIEL: Hasta el 30 de septiembre por lotes chicos \$ 57.77 Desde el 18 de Octubre \$ 99.11. Aumentó el 50 por ciento.

Con respecto al almidón de mandioca y a la miel, vale la pena consignar, que su transporte hasta estación, por automotor, ya de Apóstoles, Pindapoy, Garupá, Lanús y Posadas, las cinco únicas estaciones ferroviarias del territorio, con una distancia a recorrer entre 120 y 380 kilómetros, desde el lugar de producción, representa un valor aproximado de \$ 155.- los 1000 kilos, sobre \$ 380.- que es el precio de venta de la misma unidad sobre vagón Buenos Aires, o sea que el transporte solo representa el 41 por ciento del valor de estos productos en los centros de consumo o de exportación.

Estas cifras demostrativas de la gravitación de los fletes ferroviarios en la economía general del territorio, señalan también sus consecuencias. Tanto para el costo de la vida, en sus regiones generales, como en cuanto a las posibilidades de los productores.

Es indudable que si en uno o en otro caso no se llegan con adecuadas medidas de reestructuración y ajuste, el presente y las perspectivas económicas resultan poco satisfactorias. No hay que olvidar que están afectados productos básicos como la yerba y el tabaco, así como paralelamente los artículos de primera necesidad, tanto de alimentación como de vestir y calzar.

Otras conclusiones se desprenden solas del tenor de las cifras registradas y nuestros lectores las pueden realizar ya fácilmente.

CATARATAS DEL IGUAZU

..... y en el extremo ángulo Noreste de la República Argentina se halla enclavada en la tupida selva virgen la maravillosa catarata del Iguazú; meta de los turistas que van a visitar el Territorio de Misiones.



Fotografía N° 26.- Vista panorámica de las cataratas del Iguazú
tomada desde la orilla brasileña.-



Fotografía Nº 29.- Cataratas del Iguazú - Salto Bozetti.-

Bibliografía

- Administración General de Vialidad Nacional: Memorias de los años 1943/46.
- Bessone, José F. Rieffolo: "El Gabotaje Nacional"
- Bustamante, Ing. Teodoro
Sanchez de: "La Vialidad y los Transportes por Caminos en la Argentina".
- Comisión Reguladora de la Producción y Comercio de la Yerba Mate: Memorias de los años 1939/47.
- Cooperativa Agrícola de Eldorado: Memorias de los años 1943/46.
- Lagnino Pastore, Ing. Lorenzo: "Función económico-social de las rutas en el territorio de Misiones"
- Federación de Cooperativas Agrícolas de Misiones: Publicaciones de los años 1947 y 1948.
- Mercado Consignatario de Yerba Mate Nacional Canchada: Memorias de los años 1940/48
- Moreno Quintana, Lucio M. "Política económica".
- Muelle, Ing. Alberto Carlos: "Misiones"
- Presidente de la Nación, Secretaría Técnica: "Plan de Gobierno 1947-1951"
- Ramos, Humberto Fernández. "Apu tes históricos sobre Misiones"
- Ripossini, Ing. José "Las rutas de acceso a nuestros grandes puertos".
-
- Estadísticas de los ferrocarriles en explotación - Tomo XVII
-
- Tráfico ferroviario combinado con el fluvial.
-
- Publicaciones y Periódicos:
- "Misiones", Revista editada en Posadas.
- "Rambos" Publicación mensual de la Cooperativa Agrícola de Eldorado.
- Boletines informativos de la Comisión Reguladora de la Producción y Comercio de la Yerba Mate.
- "La Prensa"
- "La Nación"

H. J. Fernández



Fotografía Nº 1.- Panorama misionero.-

PLANO
DEL
TERRITORIO
DE
MISIONES

REPÚBLICA ARGENTINA



ESCALA 1:800.000



Kilómetros

*Construido y Ordenado de Acuerdo a los
datos modernos por el Ing. Agr. Don*

*Alberto Carlos Muello.
1930*



LICA DEL PA

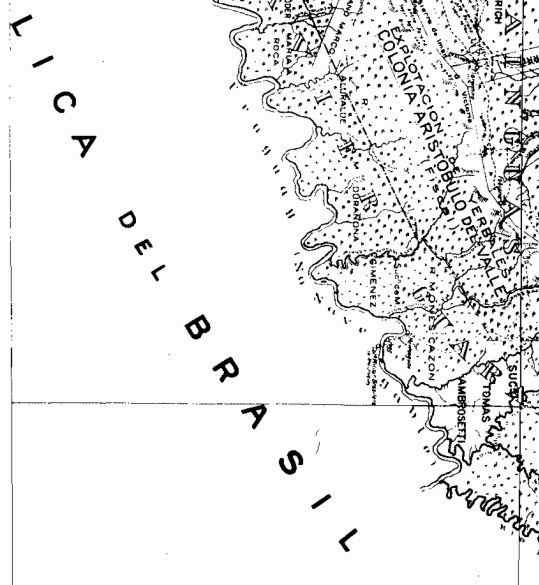
REPÚBLICA DEL BRASIL

PARAGUAY

CATARINA

SANTA DE





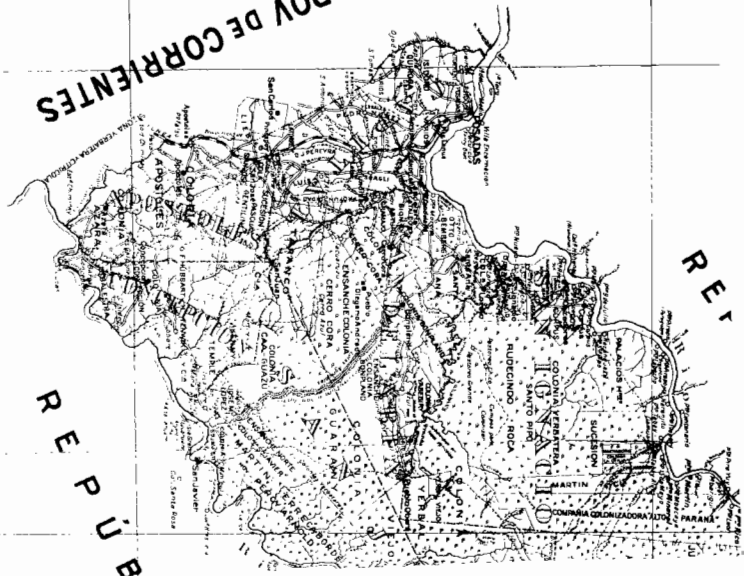
REFERENCIAS

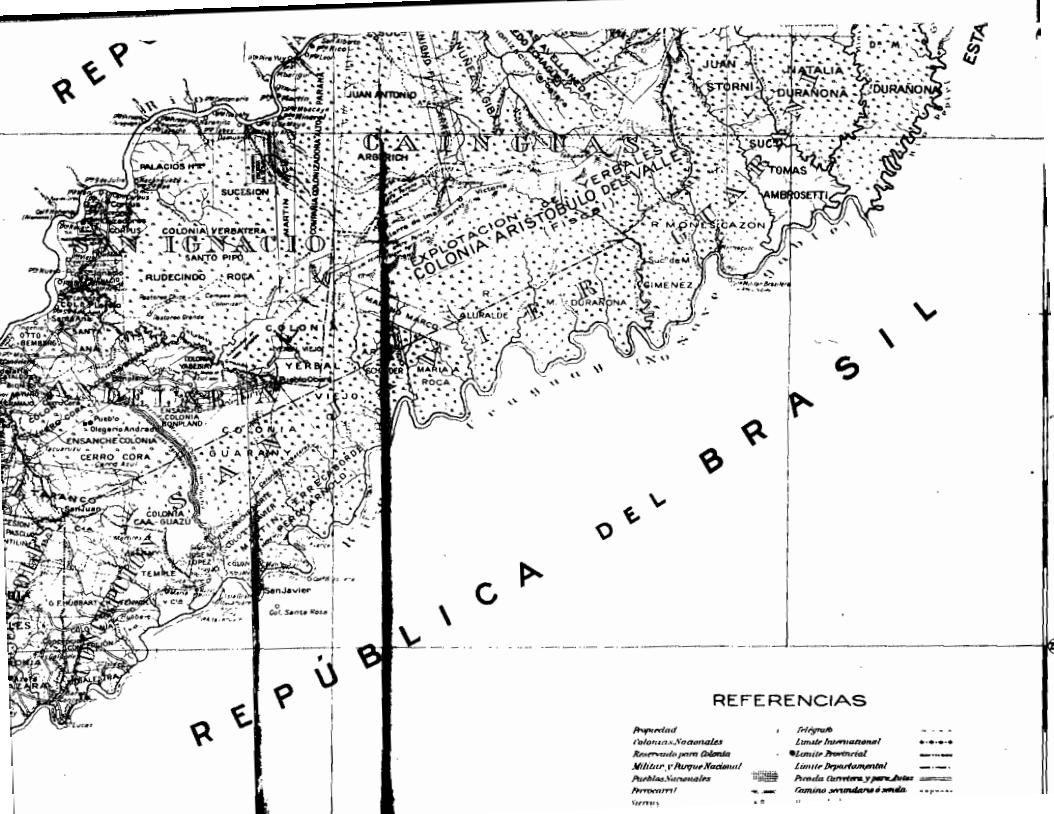
| <i>Papelada</i> | <i>Figuras</i> |
|---------------------------------|--|
| Distritos, Seccionales | Linhas Internacionais |
| Distritos, sem Edificios | Linhas Municipais |
| Distritos, Antigos, Seccionales | Linhas Departamentais |
| Pedregal, Seccionales | Provincia, Territorio, y Municipalidad |
| Provincias | Caminos, Caminos de Comercio e Industria |
| Montañas | Carreteras de Goma |
| | Caminos de Comercio e Industria |

PROV DE CORRIENTES

REPÚBLICA

REI





REP. ARGENTINA

ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

REPÚBLICA DEL BRASIL

REFERENCIAS

- | | | |
|--|--|-------|
| Propiedad | Trigón | ----- |
| Colonias Nacionales | Límite Internacional | ••••• |
| Reservado para Colonia Militar y Parque Nacional | Límite Provincial | ••••• |
| Pueblos Nacionales | Límite Departamental | ----- |
| Perroscurri | Predio (carretera y para otros terrenos) | ----- |
| | Caminos secundarios o malos | ••••• |