



Mesa Nº: 32

Título de la mesa: Ríos Urbanos: Proyectos, prácticas, representaciones.

**Título de la ponencia: LA RED HÍDRICA EN RELACIÓN AL FERROCARRIL Y LOS ASENTAMIENTOS POBLACIONALES EN EL NORESTE BONAERENSE: LOS CASOS DE ZÁRATE Y CAMPANA. 1880-1930**

Nombre del/de los autor/es: Autores: Cricelli, Susana; Galcerán, Virginia; Obregón, Rosana.  
Arqs

Pertenencia institucional del/de los autor/es: Instituto de Investigación en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad – HITEPAC- Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata. (FAU-UNLP)

Correo electrónico del/de los autor/es: [susanacricelli@gmail.com](mailto:susanacricelli@gmail.com) - [vegalceran@gmail.com](mailto:vegalceran@gmail.com) [obregonrosana@hotmail.com](mailto:obregonrosana@hotmail.com)

Palabras Clave: Río Paraná- Red hídrica- Red ferroviaria- Zárate- Campana

## Resumen

El presente trabajo se orienta en el estudio histórico de la conformación del corredor del Paraná Inferior correspondiente a la actual franja litoral del Noreste bonaerense en el período 1880 y 1930. Para la definición del sector de estudio, se consideró necesaria una mirada desde la historia regional, dado que los pueblos del área conservan características comunes en cuanto a su relación con el río Paraná. En efecto, la existencia de puertos naturales determinó, en gran medida el asentamiento de población.

El área, de antigua ocupación, se caracterizó por la superposición de los trazados urbanos con una red hídrica compleja, transversal al curso principal del río. Esta red, que inicialmente fue relevante como proveedora del recurso energético impulsando la radicación de industrias, (molinos, destilerías, frigoríficos, etc.) facilitó la comunicación y el transporte de los productos a través de los puertos locales que sumado al tendido ferroviario imprimió un dinamismo económico del área que experimentó una importante transformación territorial.

El desarrollo del trabajo se sustentó en fuentes secundarias que abordaban temas tales como el medio natural, historia de los pueblos, historia de los puertos y el ferrocarril. En cuanto a las fuentes primarias, el relevamiento cartográfico ha tenido una importancia fundamental y ha sido hasta el momento la base de nuestro análisis e interpretación<sup>1</sup>. Un hallazgo clave para la investigación fueron los planos que acompañan los expedientes parlamentarios de los proyectos de canalizaciones a través de los pueblos, obrantes en el Archivo de la Honorable

<sup>1</sup> Nos referimos a planos de pueblos, de puertos y de FFCC, consultados en el Archivo Histórico del MOP Bs As.

Cámara de Diputados de la Nación. Estas fuentes están en una etapa inicial de análisis; es nuestra intención plasmar en este trabajo partes de los avances obtenidos hasta el momento.

En función de la información relevada, analizaremos la transformación territorial producida por la interrelación del tendido ferroviario, en conexión con los puertos, y la trama urbana. En esta primera etapa, abordaremos el estudio de los pueblos de Campana y Zárate que constituyen el primer tramo de la línea férrea entre los puertos de mayor relevancia económica del modelo agroexportador: Buenos Aires y Rosario.

### **Introducción.**

El sistema hídrico del noreste bonaerense está contenido en la cuenca del Paraná que recorre el Noreste de la provincia a lo largo de 220 km aprox. hasta la desembocadura en el Río de la Plata. Este tramo del río corresponde a la región hidrográfica del Paraná Inferior y se desarrolla en forma de delta que a su vez se divide en tres grandes regiones: el Delta Superior (desde Diamante provincia de Entre Ríos, hasta Villa Constitución, provincia de Santa Fe), el Delta Medio (desde Villa Constitución hasta Puerto Ibicuy, provincia de Entre Ríos) y el Delta Inferior o en formación (desde Puerto Ibicuy hasta la desembocadura en el Río de la Plata). Se trata de una llanura anegadiza formada por depósitos fluviales surcada por ríos y arroyos que forman islas con un borde elevado denominado comúnmente albardón y una parte central, deprimida y mucho más amplia, denominada bañado, estero o pajonal. El área de estudio que abordaremos en este trabajo se desarrolla en el área del Delta Medio, de la cual deslindaremos el sector correspondiente a la provincia de Buenos Aires entre el Arroyo del Medio, que divide la provincia de Santa Fe con la de Buenos Aires, en el norte, y el Río Luján en el Sur, que marca el inicio de la región Metropolitana.



Área de estudio. Autor: Oficina de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires / F. Taylor. 1877. Disponible en:

<http://trapalanda.bn.gov.ar:8080/jspui/handle/123456789/5124>

El primer asentamiento español sobre la costa del Paraná data del siglo XVI con la formación del primer pueblo de indios, en el *Pago de Arrecifes*, sitio que dará lugar al posterior pueblo de Baradero sobre el arroyo del mismo nombre. Así mismo en jurisdicción del *Pago de Arroyos*, delimitado entre los Arroyos del Medio (límite jurisdiccional con la Provincia de Santa Fe) y el arroyo de Las Hermanas, existían cinco poblados diseminados<sup>2</sup> de los cuales el mayor era el de La Costa del Paraná que dio origen a la mayor población del área de estudio, el pueblo de San Nicolás de los Arroyos y posteriormente el Pueblo de Ramallo. En jurisdicción del *Pago de Exaltación de la Cruz*, el pueblo de Zárate surgió a partir de la construcción de un oratorio público en el denominado *rincón de Zárate* comprendido entre los ríos Paraná de las Palmas, Areco y la cañada de la Cruz.

Hacia el siglo XVIII este sector de la campaña experimentó un crecimiento poblacional y una reactivación de la economía con la formación de pueblos de distinta índole que se ubicaron cercanos a caminos en que transitaban mercancías y a su vez, esta actividad comercial, servía de consolidación del asentamiento; mientras que otros pueblos, relacionados con el tránsito fluvial, es decir, pueblos en vinculación a puertos, crecieron de acuerdo a esta actividad

<sup>2</sup> El primer recuento de población que se realizó en la provincia data de 1744. Los datos empadronados por Bernardino del Pozo, otorgan 948 habitantes para el pago de Arroyos. Los resultados para los distintos pueblos eran: *la costa del Paraná*: 249 habitantes, *Arroyo Ramallo*: 237, *Arroyo del Medio*: 214, *Las Hermanas*: 181 y *Arroyo Seco*: 67 En: José de La Torre. *Historia de San Nicolás*, Rosario, Editorial Rosario, 1947, pp. 46)

principal.<sup>3</sup> En tanto Campana, es el pueblo de más tardía fundación, en 1875, en base a tierras de la Estancia de Campana, ubicada entre el Río Paraná de las Palmas y la Cañada de la Cruz.

El transporte fluvial por el Paraná tuvo un gran desarrollo en el periodo entre 1880 y 1930, principalmente, por su bajo coste en relación al transporte terrestre, sumado a la imposibilidad de muchos pueblos de extraer sus productos a causa de una rudimentaria red de caminos que frecuentemente se tornaban intransitables por las inclemencias climáticas<sup>4</sup>.

Si bien por sus dimensiones y características, el río Paraná ha sido utilizado históricamente para comunicaciones e intercambios comerciales a nivel interurbano, regional e internacional no hubo obras de infraestructura portuaria relevantes, antes de 1880, sólo instalaciones precarias en algunos puntos en que la costa fluvial ofrecía abrigo natural<sup>5</sup>. Esto se explica, mayormente, porque la economía, antes de la expansión agroexportadora, dominada por la explotación de cueros y tasajos, no requería obras especiales de infraestructura; Buenos Aires monopolizaba el comercio exterior y en menor medida pequeñas partidas de lana, cueros o cereales se exportaban por los puertos de Rosario (provincia de Santa Fe) o San Nicolás.<sup>6</sup> En este esquema, la aduana de Buenos Aires, fuente de recursos para la provincia, acaparaba todo el tránsito fluvial dado que las cargas recorrían, desde los puertos del litoral hacia este punto. La navegación por el lecho fluvial requería pequeños barcos de poco calado que no superaban las 50 tn y realizaban el traslado de cargas a buques de mayor envergadura en el puerto de Buenos Aires – más de 150 tn- o Montevideo y desde allí a al exterior.

La constitución de un mercado mundial de alimentos de clima templado se sustentó sobre una profunda transformación de los sistemas de transporte, en que el sistema puerto-ferrocarril fue fundamental para el desarrollo del área. El impulso de la navegación a vapor y, luego de Caseros, la libre navegación de los ríos, la disposición de los puertos naturales, y las operaciones de dragado y canalización, constituyeron un factor relevante para la economía regional, beneficiando la salida de productos elaborados y materias primas desde los puertos al exterior.

### **Puertos y vías navegables: canalizaciones**

El sistema de islas, caracterizado, por la presencia de bañados y lagunas sumados a cursos de agua diversos- ríos, arroyos y riachos-, en modificación permanente por arrastre y depósito de

<sup>3</sup> Mariana Canedo, "Pueblos frente al río". 2012. Disponible En: <http://www.bn.gov.ar/revistabibliographicaamericana/pueblos-frente-al-rio-comercio-fluvial-poder-colonial-y-derechos-a-la-tierra-buenos-aires-1770-1820> [Fecha de consulta: 19 de septiembre de 2016]

<sup>4</sup> Antonio Zuidwijk "Navegación y puertos argentinos en la Cuenca del Plata". En: Juan Manuel Borthagaray Compilador *El Río de la Plata como territorio* Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2002, pp 215-245

<sup>5</sup> Para ampliación del tema de puertos consultar: Ricardo Ortíz. *Valor económico del los puertos argentinos*. Buenos Aires, Editorial Losada S.A., 1943; Silvia Lázaro. *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino 1880-1914*. Buenos Aires, Centro Editor América Latina S.A, 1992; Graciela Silvestri. Voz "Puerto" En: JF Liernur, F. Aliata (comp) *Diccionario de la Arquitectura en la Argentina*, Buenos Aires, AGEA, 2004. Pp.122-130

<sup>6</sup> Roy Hora. *Historia económica de la Argentina en el siglo XIX*, Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2010, p.65-93

lodo y otros materiales, hacían dificultoso la navegación, motivo por el cual se requería de tareas de dragado y/o la apertura de canales secundarios que permitiesen la conexión desde la costa hasta el canal principal. Este es el caso del canal que vinculando los ríos Paraná y el Arrecifes, a través del riacho Baradero, se realizó “cavándolo a pico y pala”<sup>7</sup>.

Los puertos de Zárate y Campana, incluso el de Baradero, están situados sobre el Paraná de las Palmas, que es el primer brazo profundo del Río Paraná, accesible desde la costa firme, este canal permitía la navegación de buques de unas 80 tn (veleros y vapores). El puerto de Campana tiene su origen en una ley provincial de septiembre de 1870, en que el Poder Ejecutivo autorizó a Guillermo Matti y Cia. a construir un muelle y un ferrocarril entre las localidades de Moreno y Campana. El muelle fue habilitado para funcionar en el año 1878.

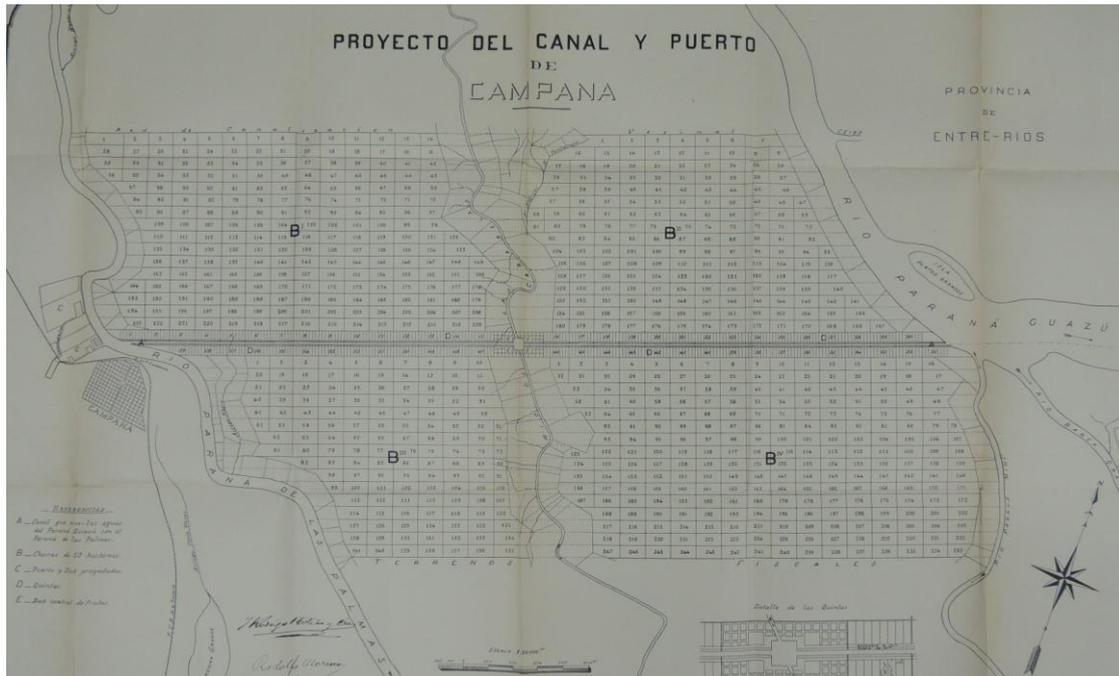
Por Ley Nacional N° 1207 de septiembre de 1882 el Estado Nacional inicia la construcción de un muelle, en el pueblo de Zárate. El emplazamiento de estos puertos era abastecido por un *hinterland* básicamente ganadero. La instalación de frigoríficos en la zona inmediata de ambos puntos significó un gran incremento en los montos de comercialización al exterior. El incremento de tonelaje transportado de barcos y veleros se incrementó a 150 tn y hacia el año 1900 obligó a realizar trayectos por el Paraná Guazú, dado que el de Paraná Las Palmas no poseía la profundidad necesaria para la navegación, careciendo de obras de dragado para tal fin<sup>8</sup>.

En el año 1907, por solicitud del Ing. Carlos E. Shaw, en representación de J.R. Botet y Cia, se da curso al proyecto de ley para la modificación de la concesión del puerto de Campana, la construcción de elevadores de granos y un canal de navegación de ultramar que uniría el Paraná de las Palmas con el Paraná Guazú<sup>9</sup>. La Ley N° 2714 se promulgó en junio de 1909. El proyecto contempló una zona de chacras y quintas, en las islas, alledañas al canal, dedicadas a la producción fruti-hortícola. En ese esquema, un dock central de frutas sobre el canal y el cruce con el Río de la Carabelas permitía la salida de los productos para comercialización.

<sup>7</sup> Alberto Micucci Tarsetti. *Historia del Partido de Baradero*.

<sup>8</sup> Ortiz, Valor económico....pp 41-43

<sup>9</sup> Expediente N° 519-P-1907. Honorable Cámara de Diputados de la Nación. República Argentina. Dirección de Archivos, Publicaciones y Museo. (HCDN)



Plano adjunto al expte 519-P-1907. HCDN

En el año 1925, la concentración de la industria frigorífica en la ciudad de Buenos Aires y Berisso y la instalación de dos destilerías de petróleo en Campana transformó este último puerto en un puerto denominado de inflamables.<sup>10</sup> La importancia del puerto y ciudad de Zárate radicó en la estación de tránsito en el movimiento de trenes dado que desde allí se iniciaba el cruce a la provincia de Entre Ríos, vía fluvial, que prosiguió hasta la habilitación del Complejo Ferrovial de Zárate-Brazo Largo en el año 1977.

### Ferrocarril: interacción con el medio natural y la trama urbana

Los datos obrantes en los Censos Provincial de 1881 y Nacional de 1895 dan cuenta del desarrollo que experimentó el noreste bonaerense con un notable incremento en la superficie destinada al cultivo, principalmente de maíz, sumado a la instalación de industrias de elaboración primaria – molinos -. El traslado por tierra de la producción agrícola, hacia los puertos, estaba plagado de dificultades a causa de la precariedad de los caminos; sumado a la dificultad de sortear ríos y arroyos por falta de caudal o por las frecuentes inundaciones que afectaban la zona. La transformación territorial se materializó progresivamente a medida que se consolidaba el tendido ferroviario, en el transcurso de poco más de diez años entre 1876 y 1892.

El primer tramo de rieles unía Buenos Aires con Campana, basado en un proyecto que combinaba el traslado por ferrocarril al puerto de Campana y desde ahí, en barco, al puerto de Rosario, con lo cual se optimizaba el tiempo de transporte. El impulsor del proyecto fue

<sup>10</sup> Ortiz, *Valor económico...* pp 41-43

Guillermo Matti, dueño de una compañía de navegación a vapor, que contaba con el respaldo de Eduardo Costa quien tenía prevista la fundación del pueblo de Campana en tierras adquiridas en 1860. Se autorizó por Ley, sancionada en octubre de 1870, a formar una compañía anónima para la construcción y explotación de un camino de hierro (art°12). La citada norma también establecía la habilitación del puerto de Campana para comercio interior de la República (art°10). El proyecto no prosperó sino que se transfirieron “*los derechos, acciones y las tierras para la construcción de la línea e instalaciones*” a capitales londinenses: *Buenos Aires and Campana Railway Company Limited*. La citada empresa, constituida a fines de 1873, se hace cargo de la construcción y explotación de la línea denominada *Ferrocarril a Campana*, librada al uso público en abril de 1876<sup>11</sup>, “*el trazado del ferrocarril debía atravesar un bañado de 40 km pasando (...) sobre espolones salientes de la barranca*”, interceptando tres valles, lo que demandó el levantamiento de largos terraplenes y la ejecución de viaductos sobre el río Las Conchas y Luján además de numerosos puentes construidos con vigas de hierro sobre pilares y estribos de material<sup>12</sup>.

Lugar	Largo
Arroyo Las Tunas	40 pies- 12 m
Cañada de Escobar	64 pies-19,20 m
Arroyo El Pescado	3 tramos de 25 pies- 3 de 7,50 m
Arroyo Salado	2 tramos de 40 pies- 2 de 12 m 2 tramos de 25 pies- 2 de 7,50 m

Puentes ferroviarios en el Partido de Campana.<sup>13</sup>

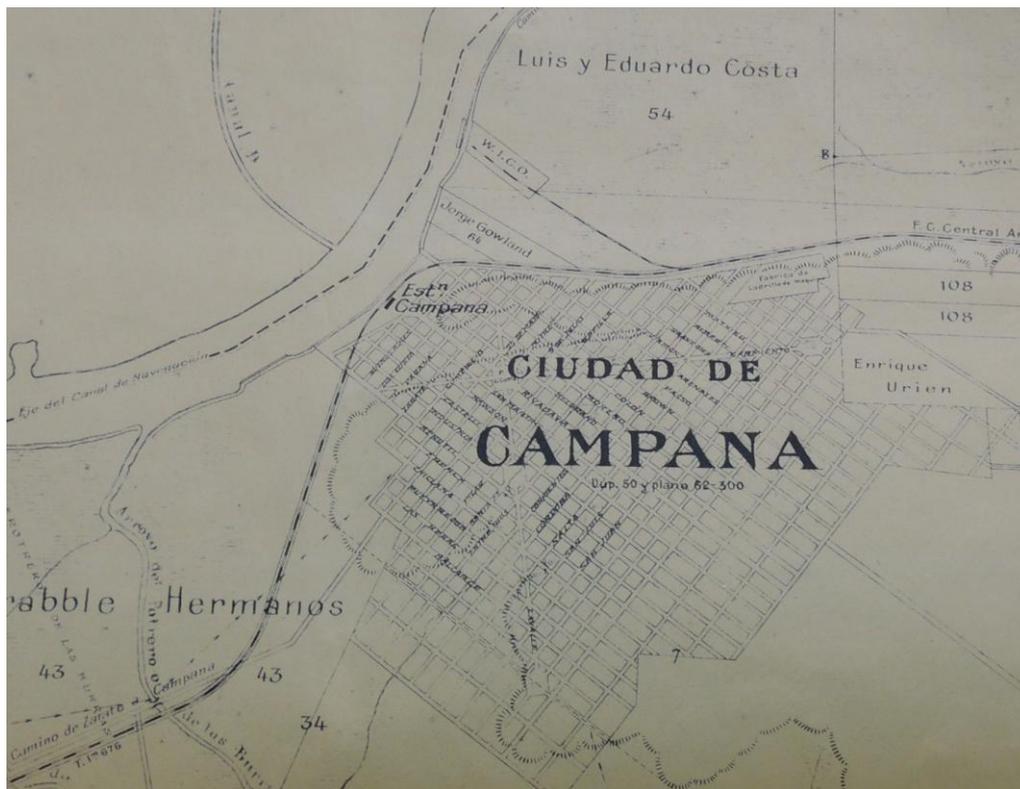
En abril de 1876 se inauguró la línea de la Estación Central (ciudad de Buenos Aires) a Campana luego de superar inconvenientes diversos surgidos en el cruce de terrenos y construcción de terraplenes a lo largo del recorrido<sup>14</sup>. El tendido de vías se realizó bordeando el curso del Paraná de las Palmas conteniendo en su recorrido el núcleo poblacional dado por una cuadrícula urbana orientada a medio rumbo. La estación dispuesta sobre la costa, se situaba en el extremo noreste del eje del trazado que vinculaba el ejido con el río pasando por la plaza principal del pueblo distante seis cuabras de la ribera. La construcción del tramo tomó forma como un viaducto que permitió salvar las irregularidades del terreno. Esta disposición ferrocarril- trama- río constituyó una particularidad en relación al resto de los pueblos considerados en el área - Zárate, Baradero, San Pedro, Ramallo y San Nicolás- en los cuales el tendido resultó paralelo y alejado de la costa.

<sup>11</sup> Jorge P. Fumiére. *Los Orígenes de Campana (hasta la creación del Partido)*. Impresiones Oficiales. 1938

<sup>12</sup> Fumiere, *Los Orígenes...* . pp.114

<sup>13</sup> Fumiere, *Los Orígenes...* . pp.114

<sup>14</sup> Fumiere. *Los Orígenes.....*pp 134



Sector del Plano del Partido de Campana. Autor: Dirección de Catastro Geodesia y Mapas. Provincia de Buenos Aires. 1927

La proximidad del pueblo Zárate, ubicado a 20 km de Campana, favoreció la prolongación del tendido ferroviario. Ello había sido contemplado por el Ejecutivo Provincial al autorizar la concesión de la línea a Campana ofreciendo oportunamente a la empresa la construcción del tramo a Zárate y su extensión hasta Rosario. La situación fue aprovechada por la empresa que tenía a cargo el servicio y *“el 21 de octubre de 1882, fue otorgada la concesión para prolongar la línea hasta Zárate y el 30 de diciembre de 1884 el Gobierno Nacional autorizó la inauguración del tramo de vía desde Campana”*<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Silvia Irene Baccino. “El Ferrocarril llega a Zárate”. Disponible en: <http://www.enlacecritico.com/destacados/el-ferrocarril-llega-a-zarate> [Fecha de consulta: 14 de septiembre de 2016]



Sector del Plano del Partido de Zárate. Autor: Dirección de Catastro Geodesia y Mapas. Provincia de Buenos Aires. 1927

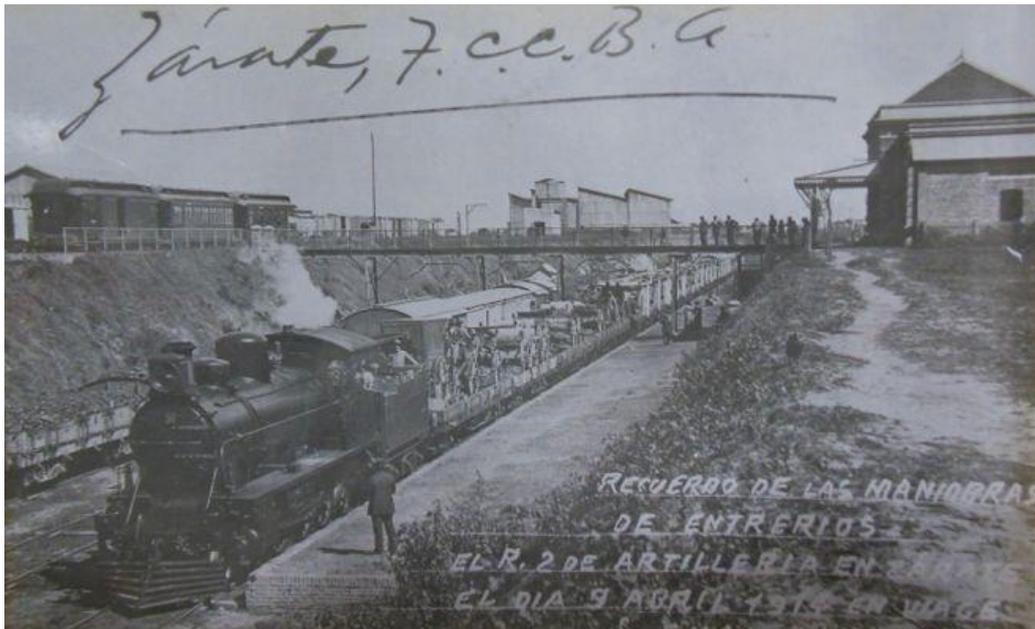
El tendido se proyectó en el interior del territorio, paralelo a la costa. Su vinculación con el pueblo, delineado con anterioridad, en base a una trama regular dispuesta a medio rumbo, adyacente a la barranca del río Paraná de las Palmas, se resolvió con un desarrollo paralelo al borde sudeste del trazado, disponiendo la estación en el ejido, desfasada de la cuadrícula para poder establecer vinculación con un futuro puerto sin interferir con las manzanas urbanas.

La extensión de la línea férrea de Zárate a Baradero sorteó una serie de irregularidades topográficas: bañados, el arroyo El Espinillo, el río de Areco y Cañada Honda, materializando las obras de arte necesarias.

El tramo Buenos Aires- Rosario Norte se completó a principios del año 1886, con la habilitación al uso público de las estaciones de San Pedro, Ramallo y San Nicolás. A partir de 1902, el *Ferrocarril Central Argentino*, pasó a tener el control de la línea Rosario-Buenos Aires- dominando el tendido entre las dos ciudades-puertos mas importantes del país<sup>16</sup>.

En julio de 1888 se otorgó la habilitación, a los hermanos Lacroze, de una línea de *tranvía rural*, de tracción a sangre que unía Chacarita, en la ciudad de Buenos Aires, con Zárate. Con posterioridad, de acuerdo al Decreto de agosto de 1897, se modificó con la incorporación de tracción a vapor y en 1906 paso a denominarse *Ferrocarril Central de Buenos Aires*. Distintos ramales unían los pueblos de Zárate, Pilar, San Andrés de Giles y Carmen de Areco, culminando en Salto.

<sup>16</sup> Cabe consignar que el *Ferrocarril Central Argentino* surgió en la Presidencia de Mitre (1862-68), siendo el primer contrato que autorizó la construcción de una línea ferroviaria con capitales británicos de Córdoba a Rosario extendiéndose, con posterioridad, a Tucumán.

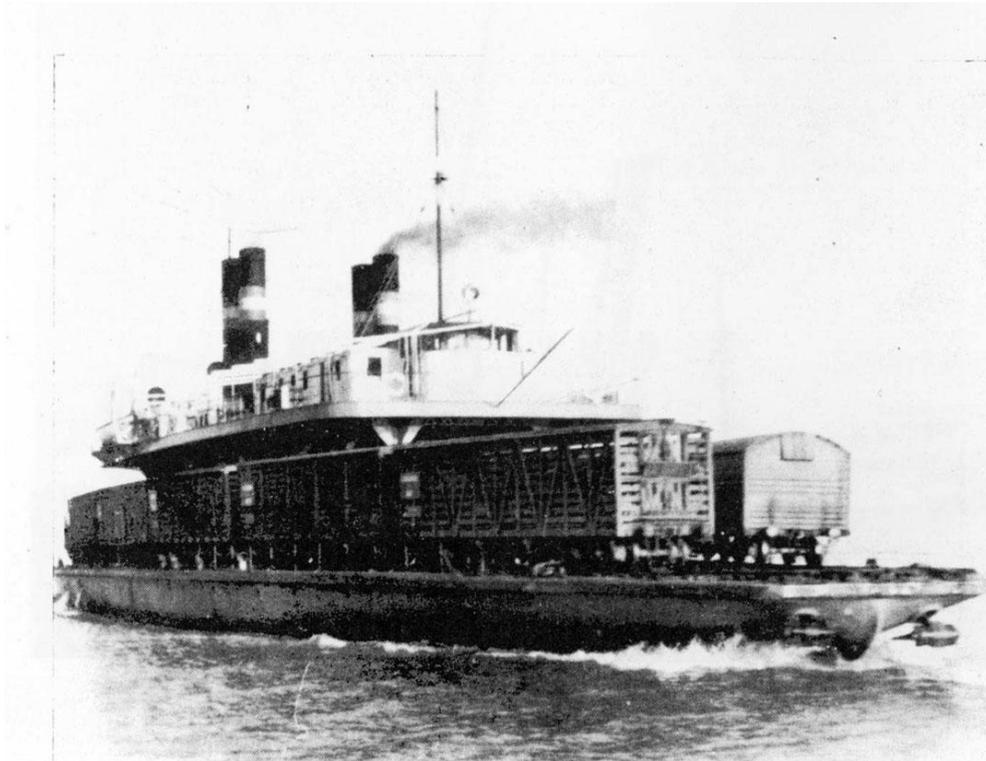


Playa de maniobras del Ferrocarril Central Buenos Aires. 1914<sup>17</sup>

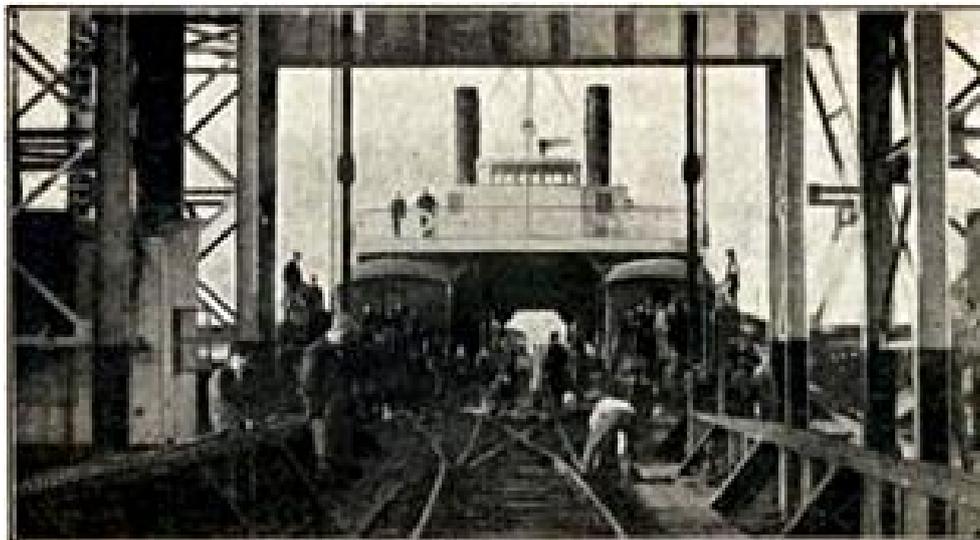
La empresa del F.C.B.A. labró un convenio con “los ferrocarriles de Entre Ríos, Noreste Argentino y Central del Paraguay estableció las combinaciones de las líneas para mantener un servicio regular de pasajeros y de cargas que sirviera a las provincias de Entre Ríos, Corrientes, territorio de Misiones y República del Paraguay, llegando hasta Asunción. Para la implementación ...era necesario formalizar el otorgamiento de concesiones, la realización de obras civiles -entre ellas, los edificios de las estaciones “Zárate Alto” y “Zárate Bajo”-, la construcción de ferry-boats y muelles, la extensión de vías e importantes modificaciones en el material rodante de los referidos ferrocarriles.”<sup>18</sup> Consecuencia de ello, en 1908 fue librado al uso público el primer ferry-boats, de origen británico, llamado *Lucia Carbó*.

<sup>17</sup> Baccino. *El ferrocarril...*p

<sup>18</sup> Baccino. *El ferrocarril.....p.*



Ferry-Boat Lucía Carbó transportando vagones de carga<sup>19</sup>



El Ferry-Boat Lucía Carbó atracando en Zárate para desembarcar el tren<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Ferry Lucía Carbó: construido en los astilleros A. & J. Inglis en Pointhouse, Reino Unido. Disponible en: <http://www.histarmar.com.ar/BuquesMercantes/Ferrobarcos/Ferrobarcos-LuciaCarbo.htm>

<sup>20</sup> Disponible en: <http://www.histarmar.com.ar/BuquesMercantes/Ferrobarcos/Ferrobarcos-LuciaCarbo.htm>

## Consideraciones finales

El modelo agroexportador imperante en la República Argentina a partir de 1880 se orientó a fomentar el establecimiento de industrias de elaboración primaria y la extensión de servicios ferroviarios centrandose su atención en la región noreste bonaerense, que por sus características era rica en recursos naturales y por su ubicación hacia factible la construcción de un sistema de puertos fluviales impulsando el crecimiento del área por inversión de capitales.

La navegabilidad del río, que permitía el traslado de mercancía y personas, se veía afectado por la constante sedimentación depositada por arrastre, requiriendo tareas de dragado en forma periódica. El incremento del calado de los buques y veleros, hacia principios de siglo XX, requirió mayor profundidad de la existente en el Paraná de las Palmas, habilitándose la circulación por el Paraná Guazú, de mayor profundidad, razón por la cual se construyó un canal de conexión entre ambos cursos principales del río frente al Puerto de Campana.

La transformación territorial generada por el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, en el área, tuvo que sortear cursos de agua de diversos caudales (ríos, riachos, arroyos, bañados) y barrancas, para los cuales se construyeron distintas obras de arte de acuerdo a los requerimientos topográficos como puentes, terraplenes y viaductos.

En los pueblos consolidados con anterioridad a la aparición del ferrocarril, como Zárate, (Baradero, San Pedro, Ramallo y San Nicolás) el trazado ferroviario y en consecuencia la ubicación de la estación, se disponía alejada de la trama urbana atravesando el ejido en dirección paralela a la costa. Los tramos que conectaban, con dirección al puerto, seguían la misma lógica, pero en sentido transversal a la costa.

El caso de Campana, en que la delineación del pueblo se produce simultáneamente con la aprobación de la propuesta realizada por Guillermo Matti, dueño de una compañía de navegación a vapor, para el tendido ferroviario y la habilitación del puerto para comercio interior de la República, da lugar a la disposición de la línea ferroviaria entre la trama y la costa, ubicando la estación sobre la ribera.

Si bien estas acciones conllevaron a la transformación del espacio físico de la región derivaron, en muchas oportunidades, en litigios originados en competencias jurisdiccionales entre Nación y Provincia, que dilataron las obras de infraestructura y, en ocasiones, facilitaron la instalación de empresas de capitales extranjeros constituidas con fines especulativos que operaron en función de conformar un monopolio en perjuicio del Estado.