

XVI Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires.

27 y 28 de Abril. Dolores

Mesa: Economía y acciones políticas

CANALES DE NAVEGACIÓN: PROYECTOS EN EL DELTA DEL RIO PARANÁ. 1880-1930

Autores: Cricelli, Susana; Galcerán, Virginia; Obregón, Rosana. Arqs

Instituto de Investigación en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad – HITEPAC- FAU- UNLP

susanacricelli@gmail.com -vegalceran@gmail.com

obregonrosana@hotmail.com

Resumen

El transporte fluvial por el Paraná, por sus dimensiones y características, ha sido utilizado históricamente para comunicaciones e intercambios comerciales a escala interurbana, regional e internacional. A fines del siglo XIX, en pleno auge del modelo agroexportador, la cuestión de la salida de la producción local hacia los puertos fluviales cobra vital importancia en el litoral bonaerense, debido fundamentalmente a su bajo coste en relación al transporte terrestre.

En este contexto, el área de estudio, que abarca el Paraná inferior y su delta, condicionada por sus características naturales, evidenciaba la necesidad de facilitar la salida de productos de las islas hacia los puertos fluviales. Se trata de una llanura anegadiza formada por depósitos fluviales, surcada por ríos y arroyos que conforma un sistema de islas en permanente modificación por arrastre y depósito de lodo que dificultan la navegación, requiriendo dragado permanente o la apertura de canales secundarios que permitan la salida hacia el principal canal de circulación y sus puertos. Es así como surgieron distintos proyectos de canalización propuestos tanto desde el Estado como del sector privado.

El presente trabajo aborda el estudio de las obras de infraestructura fluvial proyectadas para esta área por ambos actores. Nos centraremos en dos casos:

el primero, un proyecto presentado por Eduardo B. Madero para el tránsito de buques de gran calado entre los puertos de Rosario y los cauces profundos del Río de La Plata; el segundo, elaborado por el Departamento de Ingenieros de la Provincia, para la canalización de los brazos de mayor caudal del Río Paraná.

Para el estudio de casos recurrimos a fuentes primarias provenientes del Ministerio de Obras Públicas, del Ministerio del Interior, del Archivo Histórico de Geodesia y distintas fuentes secundarias relacionadas al tema.

1. LA REGIÓN DEL DELTA DEL RÍO PARANÁ

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. Éste 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 Metropolitana¹.

¹ Cricelli, Galcerán, Obregón (2016) La red hídrica en relación al ferrocarril y los asentamientos poblacionales en el noreste bonaerense: los casos de Zárate y Campana. 1880-1930 En: Actas del 1° Congreso Iberoamericano de Historia Urbana. Santiago de Chile Pp 111-120 <http://www.historiaurbana.cl/actas>



Sector Provincia de Buenos Aires. Paraná Inferior y su Delta en que puede observarse todos los poblados de la costa. Fuente: Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires / F. Taylor. 1877. En: <http://trapalanda.bn.gov.ar:8080/jspui/handle/123456789/5124>

La región del Delta del Paraná ha constituido un área relativamente importante en términos económicos y sociales; los pocos estudios referidos a esta zona consisten predominantemente en diagnósticos sincrónicos de las últimas décadas, que no contemplan la trayectoria histórica de la dinámica social, y en la mayoría de los casos, se trata de trabajos focalizados en temas específicos de realidades parciales².

Galafassi señala el proceso de ocupación del Delta: *Los primeros habitantes fueron los guaraníes, en la región sudeste del Delta y de los canales del noroeste*³. Hacia fines del siglo y durante la primera mitad del XIX, comienza la

² Galafassi, G (2004). *Colonización y conformación moderna de las tierras del Delta del Paraná. Argentina (1860-1940)* Revista Complutense de Historia de America. Vol III pp:111-130 En: <http://revistas.ucm.es/index.php/RCHA/article/viewFile/RCHA0404110111A/28604> Cfr. Benencia, 1994; Cfi, 1985; Fernández, 1984; Inta, 1963; Inta, 1973; Inta-Unesco,1977; Latinoconsult, 1972; Mujica, 1986; Prat, Salomon, Gentile Y Natenzon, 1998; Rosato,1988, Pp. 607-626.

³ *Ibidem*. Cfr.

ocupación por parte de los criollos, marcando el comienzo del proceso de construcción de la actual conformación regional⁴. No hubo asentamientos permanentes de importancia; el motivo fue la extracción directa de los recursos naturales: se establece un sistema de producción basado en el grupo familiar. Desde mediados del siglo XIX y principios del XX, se inicia el gran proceso de transformación del medio natural, con asentamientos permanentes y el cultivo intensivo de frutales por parte de pequeñas unidades familiares. A mediados del siglo XX, se modifica la producción agrícola, convirtiéndose en una región de monoproducción de forestales. Este cambio productivo conlleva un gran proceso de emigración, ya que pone en crisis el sistema de la unidad productiva familiar.

2. EL TRANSPORTE FLUVIAL EN LA REGIÓN

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. 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. 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. En este esquema, la aduana de Buenos Aires, fuente

⁴ Las zonas del Paycarabí, Paraná Miní y Carabelas fueron donde se asentaron los primeros habitantes de origen europeo. Desde aquel momento comenzó la producción de frutos y hortalizas como también del mimbre y forestales. Por estos años tiene lugar la transformación de la producción que pasa de la explotación extractiva a incorporar la industria primaria. Galafassi, G (2004). Colonización.....

de recursos para la provincia, acaparaba todo el tránsito fluvial dado que la 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 exterior⁵.

3. CANALES: PROYECTOS Y CONCRECIONES

3.1. *El comienzo de la intervención estatal:*

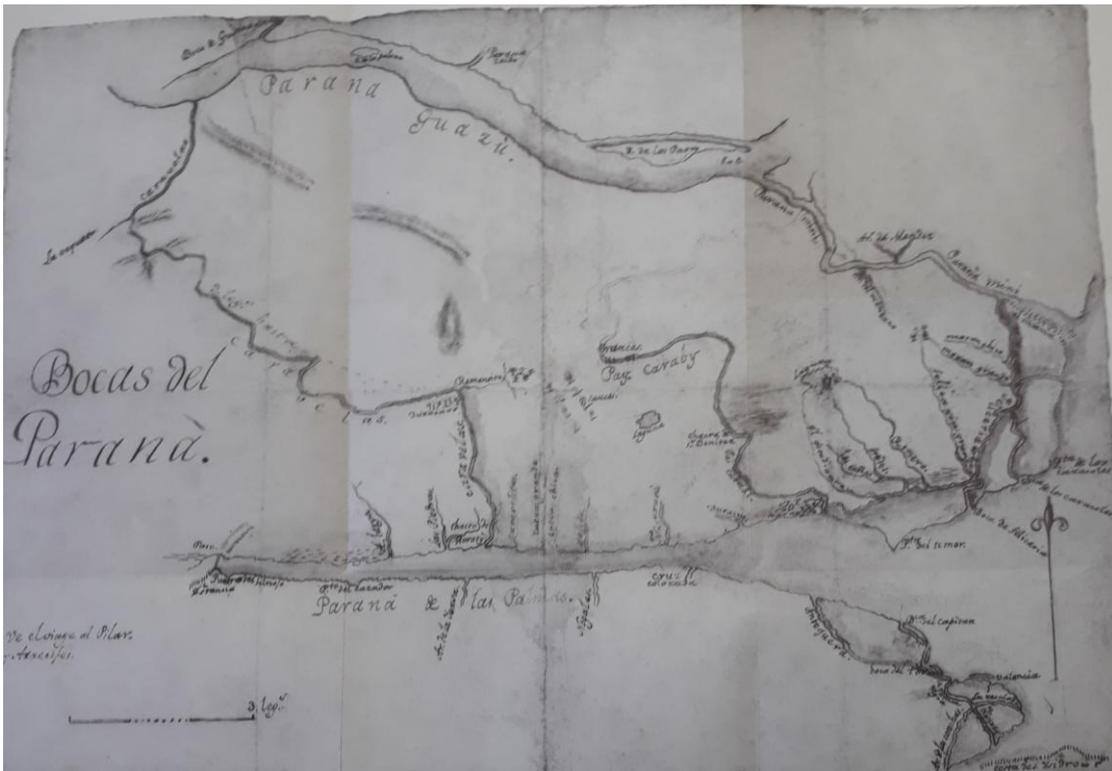
Primeros relevamientos oficiales de la región

En 1818 el Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, Juan Martín de Pueyrredón, encomendó a Francisco Javier Muñiz hacer un relevamiento del sector. El informe⁶ presentaba un mapa descriptivo⁷, ilustrando el territorio comprendido entre el Paraná Guazú, el Paraná Miní y el Paraná de las Palmas; los cursos de agua y la existencia de tres establecimientos, a saber: estancia junto al puerto el Hinojo, chacra de Moraty en la desembocadura del Carabelas y la chacra de Benítez sobre el Pay Carabí, dando cuenta de una ocupación dispersa.

⁵ Cricelli, Galceran, Obregón (2016) La red hídrica....

⁶ El informe fue publicado bajo el nombre “*Noticias sobre las Islas del Paraná*”, por el Instituto de Investigaciones Geográficas de la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA. Buenos Aires. 1925. Obrante en el Archivo Histórico de Investigaciones Históricas y Cartográficas. Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires. (AH y C. MI. PBA)

⁷ Aunque no consigna autor o fecha, es probable que haya sido el propio Muñiz quien realizó la cartografía.



Relevamiento gráfico obrante en el Informe de Muñiz: "Noticias sobre las Islas del Paraná"
 Fuente AH y C. PBA

Posteriormente, a raíz de solicitudes de los pobladores, el Estado emprende acciones concretas y por Decreto N° 1696 del 18 de Febrero de 1857 autoriza a los Jueces de Paz de los partidos ribereños (San Nicolás, Baradero, Zárate y San Pedro) a conceder posesión de tierras de las Islas del Paraná ubicadas dentro de sus jurisdicciones. El Decreto fijaba tanto la extensión del lote frente al canal como su ubicación, especificando la reserva de uso público que cada Municipalidad podía disponer⁸. Aclaraba que "...cuando los límites fueran imprecisos, era el Gobierno el encargado de otorgar posesión"⁹.

Años después, en 1871, el Gobierno solicitó al Departamento Topográfico realizar un relevamiento de la ocupación de la costa de los partidos mencionados, consignando a propietarios de islas y terrenos ribereños.

⁸ Ver leyes y decretos de la Provincia de Buenos Aires. 1810 a 1876 Tomo V. Publicado en 1878. Obrante en el Archivo Histórico de Investigaciones Históricas y Cartográficas. Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos. Provincia de Buenos Aires (AHG y C. PBA)

⁹ Entre las características observadas para entregar la posesión se fijaba que debían ser aptas para el labrado y exentas de inundación.



Mensura 69- 1871-Agrimensor Kuhr. Reconocimiento de terrenos sobre la costa del Paraná-AH y C. PBA

A partir de 1876, luego de la sanción de la Ley de Inmigración y Colonización de Avellaneda, se detecta la presencia de inmigrantes europeos, que fueron los principales adjudicatarios de tierras fiscales.

En setiembre de 1888, el Honorable Senado de la Provincia de Buenos Aires aprueba el Proyecto de Ley (con el número 100) por el cual se autoriza al Gobierno Provincial a vender terrenos de islas en el Delta del Paraná (art.2º)

“Son considerados terrenos de islas los terrenos de aluvión depositados por las aguas del Paraná entre sus costas y los diversos canales que forman su delta, hasta el Río de la Plata y límites divisorios con la Provincia de Entre Ríos.”

La prioridad de compra era dada para los ocupantes que cultivaban la tierra con anterioridad a la Ley promulgada. Vencido el plazo de un año, y no habiendo sido adquiridas, el Poder Ejecutivo estaba autorizado a pedir la

mensura de las islas a cargo de los agrimensores, las que serian subdivididas en secciones¹⁰.



Puede observarse la parcelación de las islas y las distintas jurisdicciones en que estaba dividida. Plano catastral de los alrededores de Buenos Aires. Adolfo Vital y Enrique Roux, ingenieros. Circa 1910 En: : <http://trapalanda.bn.gov.ar/jspui/handle/123456789/14755>

En las primeras décadas del siglo XX fueron las de mayor actividad económica y social de las islas, favorecida por el desarrollo de los medios de transporte fluvial, tanto de personas como de mercadería. Previamente, los habitantes de las islas tenían su propio transporte, aunque fuera una simple canoa. Al aumentar el número de población estable, se garantizó un mercado de pasajeros que atrajo a emprendedores privados para su concreción.¹¹

“Existían en cambio barcos que traían fruta, madera y además cuatro o cinco pasajeros por viaje. La ‘Irma’, el ‘Dos Unidos’, la ‘Florida’, con caldera alimentada a leña. Bajaban a Tigre a las seis

¹⁰ Ley N°100 (1888). Fuente: En Leyes y Decretos de la Provincia de Buenos Aires. AHG y C. PBA

¹¹ Galafassi. G (2004) Colonización.....

de la mañana y regresaban a las tres de la tarde. Casi siempre remolcando un convoy de doce o catorce canoas llenas de fruta..... Eran barcos de madera, de unos 25 metros de largo y popa redonda”¹²

El incremento en la intensidad del tránsito de las embarcaciones por los canales interisleños, sumado a las propias características naturales del Delta, suscitaron una serie de solicitudes de dragado y /o canalizaciones para facilitar la navegación por parte de los habitantes del área.

Primeros estudios y proyectos:

En agosto de 1902, el gobernador Marcelino Ugarte, con Ángel Etcheverry Ministro de Obras Públicas de la Provincia, decretó la realización de estudios a través del Departamento de Ingenieros¹³ orientados al conocimiento del hinterland y a determinar las condiciones de navegabilidad del Delta¹⁴, focalizando en:

- Profundización del conocimiento del río Arrecifes, desde su desembocadura en el pueblo de Baradero hasta Mar Chiquita (partido de Junín) para la realización del Canal del Norte y proyectar un canal de navegación entre el Puerto La Plata y Olavarría.
- Análisis del sector isleño con el objetivo de proyectar canalizaciones que faciliten la comunicación entre los brazos de mayor caudal del Río Paraná, con el fin de mejorar la salida de la producción, tanto de las islas como de los puertos fluviales.

Realización de estudios para “*mejorar las condiciones de navegación del río Carabelas*”¹⁵, que actuaría como desagüe de los terrenos fiscales del

¹² Galafassi. G (2004) Colonizacionpp 216

¹³ Cabe recordar que el Departamento de Ingenieros creado por Decreto el 19 de abril de 1875 para actuar en el ámbito Provincial realizando estudios y dirección de obras públicas, tenía entre sus incumbencias realizar construcciones y mejoras vinculadas con trabajos hidráulicos, entre otros rubros. Si bien en 1885 el DI se reestructura en distintas Secciones, al incorporarse al recientemente creado Ministerio de Obras Públicas mantiene la tarea de proyectar los trazados de canales hídricos.

¹⁴ Decreto del 26 de agosto de 1902. En Leyes y Decretos de la Provincia de Buenos Aires 1902. Buenos Aires. Pp 551. AHG y C. PBA

¹⁵ Exte: D-201-1903 AH y C-MI-PBA

área comprendida entre los ríos Carabelas, Paraná Guazú y Paraná Mini, hasta el momento improductivas por las extensas lagunas que las cubrían, se ordena realizar estudios *para* pedido a consecuencia de la ejecución de canales encargada al Departamento con anterioridad.

Se establece necesidad de desarrollar *estudios orientados al mejoramiento de la navegabilidad* de modo de abaratar costos de traslados de mercaderías, que sufrían por el alto costo de los fletes y del transporte ferroviario. Cabe mencionar conceptos vertidos con recurrencia en diversas notas/solicitudes de vecinos:

*“Circulación de vapores de calado mediano de 1m 35 que hacen diariamente el servicio de remolque de canoas cargadas de frutas entre los arroyos y el Tigre y de unos que otros lanchones que aprovechan las crecientes para pasar las barras y cargas en las islas de mimbre, carbón, leña, etc”*¹⁶

*“A menudo los vapores remolcados se ven obligados a esperar la creciente fondeados en los arroyos, esto en muchas ocasiones trae la pérdida de mercadería”*¹⁷

y

*“el río Carabelas de una extensión de 12 leguas próximamente es en cuanto a producción, población y recursos, el más valioso de la zona NO del Delta del Paraná. Navegable en todo su curso, baña una zona extensa donde la labranza y la ganadería se han radicado desde hace varios años.”*¹⁸

Así se caracterizaba al río Carabelas en el Informe elevado al Ministro Emilio Freís en noviembre de 1894 y fundamentaba la relevancia de la obra para la zona. En 1903 ante la falta de acciones los vecinos de la costa del Paraná

¹⁶ Decreto del 26 de agosto de 1902. En Leyes y Decretos.....

¹⁷ Ibídem

¹⁸ Ibídem

labran un pedido al Ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires¹⁹ solicitando “*pronta ejecución de los canales que unirán los arroyos Pay Carabí, Pajero, Estudiante, Felicaria, Laguna y Caracoles*” Firmaban la nota los propietarios Cappelletti, Leonariti, Limarían, Monti Galletti, Alonso entre otros. Como consecuencia el DI eleva estudios y planos para canalizar los brazos de mayor caudal del río Paraná.²⁰

Finalmente, el citado Decreto solicita al DI que eleve informes mensuales de los avances de los trabajos encomendados, a través de una comisión de estudios, consignando instrucciones específicas.

Como resultado de los estudios encomendados, en 1911 es aprobado el proyecto definitivo del canal 2da Sección: comprendía una extensión de 11.340 m que vinculaba el Paraná de las Palmas con el Pay Carabí y el Paraná Miní²¹. Elaborado por José Bardy y elevado por Benjamín Sal²², su realización estaba a cargo de Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos y había sido contemplada en la formulación del contrato con la empresa Goedhart Hnos. La concreción de esta obra produjo una mejor accesibilidad y aumento del tránsito desde y hacia las tierras que hasta el momento permanecían aisladas y eran objeto de explotación²³

En setiembre de 1911, se sanciona la Ley de Canales del Delta del Paraná N°3365²⁴, aprobando el contrato firmado entre el DI y Juan Waldorp, representante de la empresa Goedhart Hnos. En él se habla de un volumen de obras de 10 millones de m³ distribuidos en varios canales en las Islas del Delta del Paraná:

....el canal uniendo el río Luján con el Paraná de las Palmas, el canal ligando el Paraná de las Palmas con Paraná Miní, el canal

¹⁹ La nota inicia el expediente letra V N°71 de 1903. obrante en el Archivo de Investigaciones Históricas y Cartográficas. MI Ex MOP. PBA

²⁰ Exte D – 201- 1903. AH y C- MI- PBA

²¹ Exte: D-1039-1911. AHyC-MI-PBA

²² El Ingeniero Benjamín Sal se había desempeñado como Director de la Oficina de Arquitectura según organigrama de 1890.

²³ Expte: D-1039-1911. AHyC-MI-PBA

²⁴ Ley Canales en el Delta del Paraná N° 3365 – de Setiembre de 1911 firmada por el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires José Inocencio Arias el Vicegobernador Ezequiel de la Serna y el Ministro de Obras Públicas José Tomás Sojo. Martínez, Leyes (1922) Índice General Leyes, Decretos y Resoluciones de la Provincia de Buenos Aires. 1810-1920 Tomo VIII, La Plata, Pp.111

*uniendo el Paraná Miní con el Barca Grande, el canal vinculando el Paraná de las Palmas con el Carabelas, el Carabelas con el Paraná Miní, el Paraná de las Palmas con el Paraná Guazú, sumados a otros canales, rectificaciones y ensanches de ríos mandados efectuar por Leyes y Decretos anteriores.*²⁵

Meses después, a fines de noviembre de 1911, el Ministro de OP emite una Resolución aprobando los planos y memoria descriptiva del proyecto presentado oportunamente. El gobernador Arias y el Ministro Sojo avalan con su firma el citado documento.

En el año 1915, durante la gestión del Ministro Arana, el MOP declara en sus memorias que, de los nueve canales a construirse, dos fueron terminados y librados al servicio: el canal que une el río Luján con el Paraná de las Palmas y el que une el río Paraná de las Palmas con el Paraná Miní, quedando inconcluso el canal que uniría Paraná Miní con Barca Grande.

El informe consigna además haber considerado el endicamiento de las tierras particulares o fiscales en el área comprendida por los ríos Paraná Guazú, Paraná Mini, Carabelas Grande, Horquetas de las Carabelas y Canal Mini Carabelas

*“para ponerlas a cubierto de las inundaciones que en unos casos hacen peligrar los cultivos y en otros condenan a la esterilidad por hallarse casi permanentemente anegadas”*²⁶.

²⁵ Según se expresa en el contrato “ad referéndum” entre el Poder Ejecutivo y el representante de la empresa Goedhart Hnos, señor Waldorp, según referencia en el art. 1ro de la ley N° 3365/1911.

²⁶ Memorias del Ministerio de Obras Públicas. Provincia de Buenos Aires.(1914-1915) Tomo I. Taller de Impresiones Oficiales. 1916. AH y C-MI y SP- ex MOP

Canal entre el Luján y el Paraná de las Palmas.....	10.000
> > Paraná y Pay Carabí.....	11.000
> > Pay Carabí y Paraná Mini	3.800
> > Paraná Mini y Barca Grande	8.200
> > Laguna de la Barca y Naranjo	1.800
> > Las Palmas (Campana) y Carabelas	15.500
> > Carabelas y Paraná Guazú.....	13.000
> > Paraná las Palmas (Zárate) a Carabelas ...	18.500
> > Ramal del Aguila Negra	6.000

Listado de canales proyectados. Memoria del MOP- 1914-15 presentada por el Ministro Eduardo Arana. Tomo I. 1916. Fuente: AH y C. PBA

3.2. *Iniciativa privada: relación puertos-canalizaciones*

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 exterior²⁷.

Como se menciona en el punto 1, el sistema de islas, en modificación permanente por arrastre y depósito de 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. En este apartado abordaremos los canales de navegación propuestos por particulares, básicamente como solución a los problemas de navegabilidad del Río Paraná y el del Plata.

En este sentido, en el año 1897 Eduardo B. Madero presentó un proyecto, al entonces Ministro del Interior Dr. Norberto Quiroga en que pretendía unir con un canal los dos puertos más importantes del período: Buenos Aires y Rosario por

²⁷ Cricelli, Galceran, Obregón (2016) La red hídrica....

el entonces canal principal de los buques de ultramar, el Paraná de las Palmas, la propuesta se basaba en

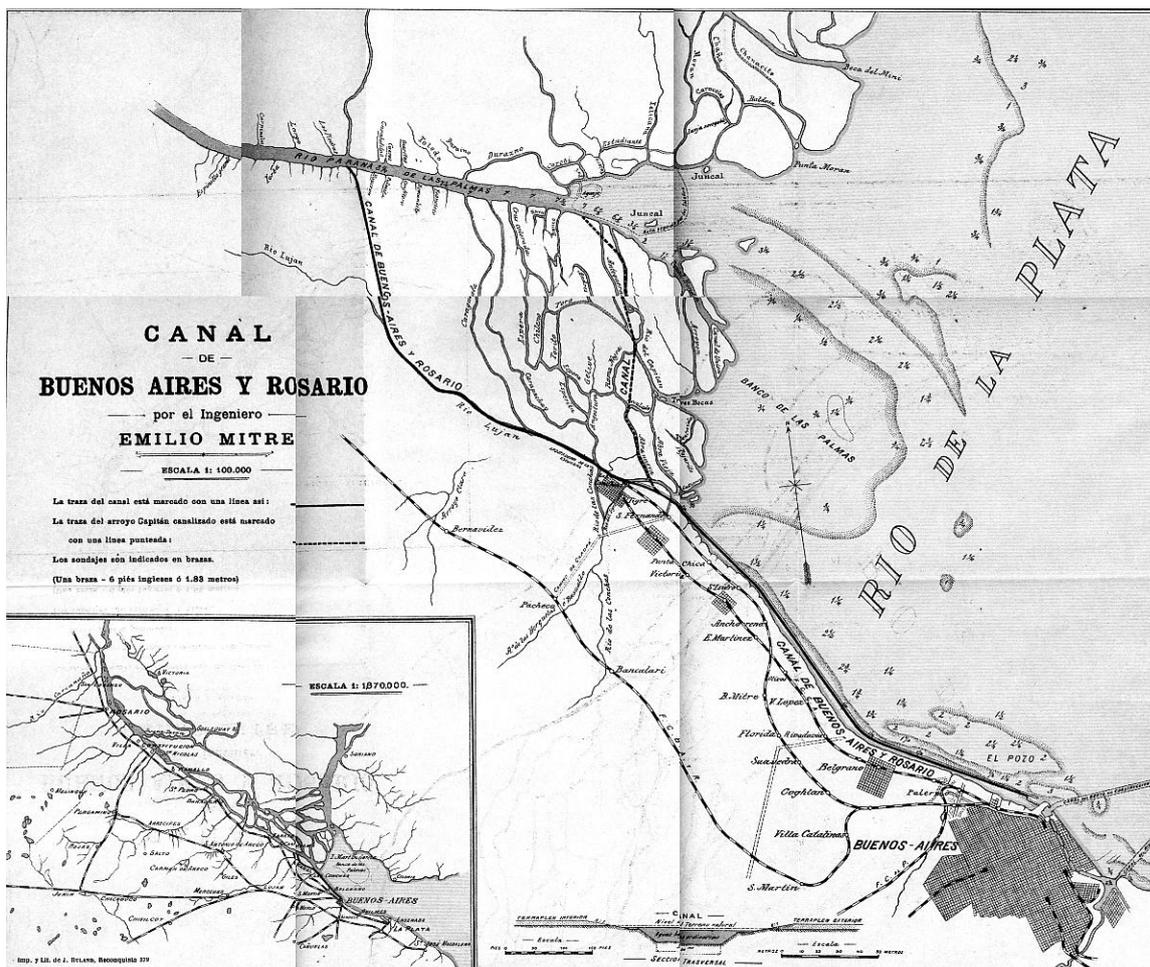
*“... unir los diques de la capital con el Paraná de las Palmas por medio de un canal navegable, resuelve en la opinión técnica de una manera completa y permanente el problema de establecer la comunicación para buques de gran calado entre el puerto del Rosario y los cauces profundos del Río de la Plata, á donde la navegación de ultramar llega sin tropiezos”*²⁸

El autor del proyecto fue el Ing. Emilio Mitre, y consistía en realizar un canal navegable que comunicaba el puerto de Buenos Aires con el río Paraná de Las Palmas, la empresa propuesta se encargaría de la construcción del

“...ramal de unión de dicho puerto con el río de Luján..”, como así también del *“...dragado y ensanche de este río y de un canal de unión entre dicho río Luján y el Paraná de las Palmas”*.²⁹

²⁸ Madero, E. (1897) Propuesta Canal Buenos Aires Rosario. Imprenta de La Nación, Buenos Aires Disponible en: <http://www.histarmar.com.ar/InfHistorica-9/CanalBsAs-Rosario-Madero.htm>

²⁹ Ibídem.



Proyecto propuesto del Canal de Buenos Aires y Rosario. Madero, E.,(1897) El canal....

El canal se dividía en cuatro secciones³⁰. La propuesta contemplaba que los mismos Ingenieros, como así también la empresa constructora, que en esos momentos construían el puerto de Buenos Aires³¹ se hicieran cargo de la obra:

³⁰ La 1ª sección comprenderá el canal entre el canal del norte y la dársena, y la misma dársena incluso su muro exterior con sus obras correspondientes.
 La 2ª sección comprenderá la parte del canal que queda entre la dársena y la antrada del río Luján, incluso el terraplén protegido y obras correspondientes.
 La 3ª sección comprenderá el canal, desde la entrada en el Luján, hasta al punto del mismo río de donde partirá el corte para unirlo con el Paraná de las Palmas, incluso las obras correspondientes.
 Y la 4ª sección comprenderá el canal de unión entre el río Luján y el Paraná de las Palmas.
 f) El canal, después de salir de la dársena continuará á lo largo de la costa del río. Se unirá con el Luján, y se canalizará este río en la mayor parte de su curso. Saliendo del Luján, el canal será continuado hasta unirse con el Paraná de las Palmas. (Madero,E.,1897)

³¹ Sres. Hawkshaw, Hayter y Dobson y Charles H. Walker

“Los ingenieros directores serán los Sres. Hawkshaw, Hayter y Dobson; el constructor propuesto es el señor Charles H. Walker; pero en caso de falta de acuerdo con éste, el concesionario presentará á la aprobación del P.E. otro constructor ó constructores de igual importancia en Inglaterra” “...presupuesto detallado de las obras será acordado entre el P. E. y el concesionario, con intervención del Departamento de Ingenieros, sobre la base de que todos los materiales que se importen quedan exonerados de derechos de aduana³².”

Siempre el proyecto quedaba supeditado a la aprobación de Departamento de Ingenieros. Este proyecto no prosperó.

Hacia el año 1900 el Paraná de Las Palmas, como consecuencia del incremento de tonelaje de barcos y veleros a 150 tn transportadas y la falta de tareas de dragado, no poseía la profundidad necesaria para la navegación desde los puertos del Paraná Inferior y Medio (Corrientes, Santa Fe, Rosario, San Nicolás, Baradero; Zárate, Campana, Ibicuy, etc) hacia el Puerto de Buenos Aires, motivo por el cual el trayecto comenzó a realizarse por el Paraná Guazú.³³

Los constantes problemas de sedimentación por las variabilidad de la cuenca del Plata (Rio Paraná y Uruguay) sumado a supremacía comercial ejercida por las empresas de ferrocarril³⁴, suscitaron una serie de solicitudes presentadas por exportadores, agricultores comerciantes e industriales de las ciudades de Paraná, Concordia, Rosario y San Nicolás, vía expediente parlamentario, donde requerían que el Estado Nacional implemente los medios para realizar la compra de *trenes de dragado de gran poder* para llevar la profundidad a 23 pies en el puerto de Buenos Aires y 21 pies en el trayecto desde Colastiné al de la Capital:

³² Madero, E. (1897) Propuesta.....

³³ Ortiz, O.(1943) Valor económico de los Puertos Argentinos. Ed Losada. Buenos Aires. pp 41-43

³⁴ Las empresas de ferrocarril trazaban, en muchos casos, sus vías de forma paralelas a los grandes ríos-Paraná y Uruguay-, en franca competencia y en desmedro del transporte fluvial. Un ejemplo es el Central Argentino que hacia la conexión directa y paralela al Paraná entre Buenos Aires y Rosario

*“...para que el Ministerio de Obras Públicas pueda emprender, a la mayor brevedad posible, las obras que tiene proyectadas, mediante la adquisición de poderosos trenes de dragado, que permitan ejecutarlas rápidamente con ventajas incalculables para el país”,*³⁵

Las condiciones de navegabilidad afectaban tanto a los diques de acceso del Puerto de la ciudad de Buenos Aires, tanto como a los de los ríos del estuario del Del Plata:

*“Desde el Paraná Guazú hasta Colastiné hay nueve pasos bajos, que dificultan de la manera más perjudicial la navegación de los buques de ultramar. La imposibilidad de navegar el Paraná de las Palmas entorpece el acceso fluvial de Campana, Zárate y Baradero.- Un buque de ultramar para ir para ir a estos puertos, tiene que remontar el Plata y el Paraná Guazú hasta San Pedro y descender después por el Paraná de las Palmas, recorriéndolo, veinte, treinta y treinta y cinco leguas más que la distancia que habría en rumbo directo.”*³⁶

En este marco, en el año 1907, a través de un expediente parlamentario, la Empresa J.R. Botet y Cia - que poseía la concesión del puerto de Campana- a través del Ing. Carlos Shaw, presentó una propuesta de conexión directa, mediante un canal entre el puerto de Campana y el Paraná Guazú. Consistía en un proyecto de ley para la modificación de la concesión del puerto, la construcción de elevadores de granos y la construcción de un canal de navegación de ultramar que uniría el Paraná de las Palmas con el Paraná Guazú³⁷. El proyecto preveía una zona de chacras y quintas, para la venta en las islas aledañas al canal, dedicadas a la producción fruti-hortícola. En ese esquema, un dock central, en el que se contemplaba un mercado de frutas y verduras, sobre el canal y el cruce con arroyo de la Carabelas permitía la salida

³⁵ Exte 337-P-1901. Dirección de Archivo, Publicaciones y Museo. Honorable Cámara de Diputados de la Nación (APYM.HCDN)

³⁶ ldbem

³⁷ Exte: N° 519-P-1907. APYM.HCDN

de los productos para su comercialización. Sin este canal, el puerto de Campana era inviable como consecuencia de las alternancias de nivel del río. Este canal se concretó de modo parcial, el actual Canal Alem, hasta el arroyo Carabelas y luego se encauzó hacia el Guazú por medio de otro arroyo. La Ley N° 2714 se promulgó en junio de 1909.

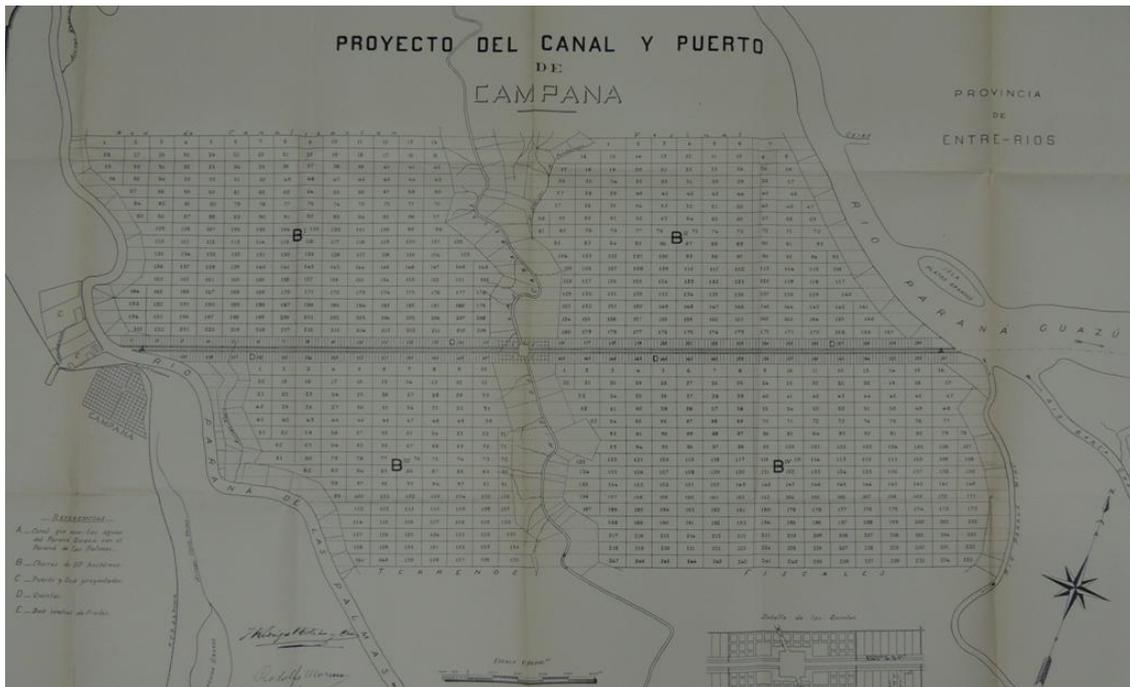


Fig. Solicitud de J. R. Botet y Cia para ampliación de concesión del puerto y proyecto de canalización. Paraná de las Palmas al Paraná Guazú. Exte 519-P-1907. APYM.HCDN

4. REFLEXIONES FINALES

Desde mediados del siglo XIX, la región del Delta del Paraná, a pesar de reconocerse como una zona en proceso de ocupación y con posibilidades de ampliar su producción, no era objeto de obras hidráulicas, por dos motivos principales: por un lado, el Estado priorizó la necesidad de la consolidación de puertos fluviales a la vera del Paraná (San Nicolás, Baradero, Zárate, y posteriormente Ramallo); por otro lado, el desconocimiento de las condiciones preciso de la región hacía necesario un paso previo de relevamiento y estudios. Fueron las solicitudes de los habitantes las que dinamizaron el proceso: en

efecto, tal como lo hemos mencionado, los ocupantes solicitaban la tenencia de las tierras, por lo cual el gobierno debió iniciar el relevamiento del área para cumplir con sus demandas.

Estas obras y proyectos se materializaron recién a principios del siglo XX, por lo que los pequeños productores del área tuvieron que esperar décadas para encontrar respuestas a sus demandas. Distinto es el caso de productores de mayor envergadura, que presentaron proyectos para su aprobación ante el Estado Nacional y/o Provincial con posibilidades de financiación propia.

En efecto, el relevamiento y estudio de la zona llevó un largo proceso; sólo después de los mismos comenzaron a plasmarse propuestas para mejorar la navegabilidad, al mismo tiempo que desde el sector privado se verificaba su potencialidad productiva, obstaculizada por los problemas de navegabilidad de ríos y riachos, sumado a la franca competencia, muchas veces beneficiadas desde el estado, que ejercían las empresas de ferrocarril que trazaron, en muchos casos, sus vías de forma paralelas a los grandes ríos y en desmedro del transporte fluvial .

Puede inferirse que, desde el Estado, los recursos se destinaron prioritariamente a otras áreas de mayor productividad, tales como el canal del Norte, que comunicaba en hinterland bonaerense con la costa del Paraná, como también la construcción de los puertos fluviales mencionados.