

1as. JORNADAS DE INVESTIGACIÓN *“RÍOS URBANOS: nuevas perspectivas para el estudio, diseño y gestión de los territorios fluviales”*
FAU UNLP / UA UNSAM, 2 y 3 de noviembre, 2017

MESA 1: HISTORIA DE LAS RELACIONES ENTRE LO URBANO Y LO FLUVIAL

LA TRANSFORMACIÓN DE LA RIBERA BONAERENSE DEL PARANÁ INFERIOR. 1880-1930.

Galcerán, Virginia, Obregón, Rosana

Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad. Instituto de Investigación
HITEPAC- FAU- UNLP <http://hitepac.fau.unlp.edu.ar/>
Calle 47 #162 esq 117 CP (1900) La Plata-Pcia de Buenos Aires- Argentina
vegalceran@gmail.com obregonrosana@hotmail.com

RESUMEN:

La relación entre la ribera y la ciudad construye un proceso histórico cultural que predetermina usos y ocupaciones modificando el perfil natural de la costa. La aproximación al estudio urbano desde esta perspectiva permite nuevas reflexiones sobre su configuración y el uso del espacio costero. Estas transformaciones que prefiguraron ese territorio, se evidencian de modo diferencial a lo largo del tiempo en una transposición de la trama urbana y el terreno natural, y dan cuenta de las interacciones entre ambas, los fenómenos físicos y las prácticas urbanas. El presente trabajo aborda la transformación experimentada por las riberas de los pueblos del Delta Medio del Río Paraná a partir de la incorporación de la infraestructura ferroportuaria e industrial hacia finales de siglo XIX y principios del siglo XX.

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, relevante como proveedora del recurso energético impulsando la radicación de industrias, (molinos, destilerías, frigoríficos, etc.). El Paraná, facilitó la comunicación y el transporte de los productos a través del sistema ferroportuario local, e imprimió al área un dinamismo económico que experimentó una importante transformación territorial. La incorporación de actividades náuticas de carácter recreativo, en las primeras décadas del siglo XX, generó nuevos espacios de uso, que coexistieron con las actividades anteriores, modificando el perfil de la costa.

Para este trabajo, indagaremos en distintas fuentes (fotos, ordenanzas, etc.), principalmente en los registros gráficos de las ciudades de Zárate y Campana, la transformación de la costa durante el periodo mencionado: la rectificación de la traza urbana y la incidencia del recorrido de vías del ferrocarril, la radicación de industrias y el asentamiento de actividades portuarias.

Palabras clave: RIO PARANÁ- RIBERA -INFRAESTRUCTURAS -INDUSTRIAS

ABSTRACT

The relationship between cities and rivers are part of a cultural and historical process that determines uses and occupation patterns and transforms the character of river banks. Approaching the study of the urban areas from a riparian perspective allows for new insights into the different ways these territories have been designed and used. It also brings into focus the relationship between the natural terrain and the urban grid thus problematizing both physical phenomena and urban practices and legislation. The aim of the present paper is to study the eastern shore of the Middle Delta Parana river in connection with the construction of a railway and port infrastructure during the end of the 19th and the beginning of the 20th centuries.

Occupied at an early stage during colonial times, this area along the Paraná river was characterized by a situation in which the urban grids interacted with a complex water network transversal to the main course of the Paraná, a network that was used as a source of energy for a variety of industries (mills, distilleries, cold stores, etc.). Apart from this, the possibility that the Paraná offered as a commercial route for the local produce, made this territory economically dynamic and prompted a significant material transformation. The incorporation of nautical activities of a recreational character during the first decades of the XX century, generated new spaces of that coexisted with the previous activities, changing the coast profile.

For this paper, different sources will be used (photos, legislation, etc.) pertaining mostly to the cities of Zárate and Campana, a set of different records which will make possible for us to ponder the influence that a series of operation exerted on the resulting riverfronts (railway infrastructure, straightening of streets, settlement of industries and port facilities

Keywords: RIVER BANKS- PARANÁ RIVER- INFRAESTRUCTURE- INDUSTRIAL INFRAESTRUCTURE

INTRODUCCIÓN:

El área de estudio se encuentra comprendida en la denominada *pampa ondulada* cuya característica principal es una serie de valles aluvionales, de baja altura, consecuencia del paso de un gran número de ríos y arroyos que surcan el territorio para desaguar, en forma de una alta barranca, en el Río Paraná (Garavaglia, 2012). El frente fluvial del noroeste bonaerense, que recorre la provincia a lo largo de 220 km aprox., es parte de la región hidrográfica del Paraná Inferior que se desarrolla en forma de delta hasta la desembocadura en el Río de la Plata. A su vez, el Delta, 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).

En los suaves valles que formaron los ríos, arroyos y arroyuelos se asentaron los primeros pobladores atraídos por el fácil acceso a las aguadas para los animales, el suelo fértil y la benevolencia del clima templado. Hacia el siglo XVIII este sector de la campaña experimentó un crecimiento poblacional y una reactivación de la economía que propició 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 principal (Canedo, 2012), tal es el caso de Baradero -1615-, San Nicolás- 1748- San Pedro -1751- y Zárate -1756-.

RELACION PUERTO-CIUDAD:

Los asentamientos encontraron, junto a las apropiadas condiciones portuarias, un emplazamiento privilegiado que les proporcionaba los recursos necesarios para su desarrollo (defensa, agua, agricultura, comercio, etc.). La economía regional se centraba en la actividad agrícola y ganadera. Los saladeros fueron las primeras industrias que se asentaron en el litoral de la provincia a principios del siglo XIX, la producción se orientó básicamente en carne salada y tasajo para exportación. En 1870, la exportación de ganado en pie y la aparición de los primeros frigoríficos fueron causal de que, ésta actividad fuera en decadencia, para luego desaparecer. La llegada de inmigrantes entre 1855 y 1869 con la consecuente incremento de la población incorporó cambio en las pautas de consumo que alentaron la elaboración local de diversos productos: cerveza, fideos, licores, confección de ropa, jabón, fabricación de mobiliario, carros, enseres domésticos, la industria gráfica, etc. (Bellini: 2017). Las embarcaciones aprovechaban las condiciones naturales proporcionada por la ribera: abrigo para atracar de acuerdo a lo que posibilitaba el cauce del río, o si era necesario se realizaban sencillas tareas de dragado, que posibilitaban la navegación (Cricelli, et. al., 2015)

El intercambio de materia prima y productos para el consumo local, como para el mercado interno o poblados vecinos, se realizaba por medio de barcas. La red hídrica que caracteriza el área de estudio, facilitó la comunicación y el transporte de los productos hacia los puertos naturales situados en la ribera del Paraná¹. A través de instalaciones precarias se realizaba el embarque de los productos, destinados a los principales puntos de comercialización existentes: el puerto de Buenos Aires que monopolizaba el comercio exterior y los puertos de Rosario y San Nicolás de los que se exportaban en menor medida pequeñas partidas de lana, cueros o cereales (Hora, R: 2010). 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 ganadería y la agricultura constituían las actividades principales, pero su desarrollo estaba condicionado por las características del medio y del producto en sí mismo. En el caso del ganado, su traslado y comercialización no representaba inconveniente porque se hacía en pie pero en el caso de la lana (arrobas) su traslado al punto de destino se tornaba excesivamente caro.-“*la economía rural bonaerense a comienzos del período exhibía una concentración casi absoluta en ganadería ovina, seguida de la producción ganadera vacuna para la producción de cuero y sebo*” (Palacio, 2012, p.188)

En tanto los cultivos, centrados en el trigo y el maíz, constituían mercancías pesadas, situándose las áreas de producción cercanas al litoral para su traslado por sistema fluvial, ya que las carretas y las mulas que constituían los medios de transporte de cargas, resultaban costosas. Las primeras demandaban mano de obra para carga y descarga y se movían en tropas o caravanas. En tanto las mulas requerían en su recorrido la existencia de aguadas y pasturas y el nivel apropiado de las aguas de los ríos para atravesarlos sin dificultad, condicionando la época del año en que debía realizarse el viaje. En este sentido, la relación entre la ciudad y la actividad portuaria, mientras dependió de la fuerza humana o la del viento, en caso de las embarcaciones, se realizaba de modo natural, existía una asociación e interdependencia espacial y funcional entre ambas (Grindlay Moreno: 2008) .

La constitución de un mercado mundial de alimentos de clima templado, en el siglo XIX, 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

¹ Para ampliación del tema de puertos consultar: Ortíz, R (1943) *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires, Editorial Losada S.A.; Lázaro, S (1992) . *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino 1880-1914*. Buenos Aires, Centro Editor América Latina S.A; Silvestri, G (2004) *Voz “Puerto”* En: JF Liernur, F. Aliata (comp) *Diccionario de la Arquitectura en la Argentina*, Buenos Aires, AGEA, P.122-130

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.

La transformación de las riberas, estuvo en función de distintos aspectos, como consecuencia del perfil geográfico que las caracteriza, abrupto desnivel con el curso del río dado por la barranca, por la instalación de industrias que se localizaron próximas a la costa para facilitar la elaboración y comercialización de productos diversos en contacto con los puertos y la instalación de los sistemas de transportes requeridos para su funcionamiento.

La comercialización de los granos a través de los puertos naturales implicaba resolver el embarque considerando el perfil geográfico que caracteriza la ribera dado por la presencia de la barranca. En el caso de San Pedro el riacho bordeaba la barranca en la que se disponían galpones acopiadores de cereal en bolsas. Desde estas instalaciones al curso de agua largas canaletas construidas en madera hacían posible el deslizamiento de las bolsas hasta los barcos cargueros amarrados en los muelles (Ver Fig. 1)



Fig. 1: Las Canaletas de embarque en San Pedro. 1890. Fuente: <http://www.laguiaclub.com/nota/barrio-las-canaletas:48>

“Para 1880 la economía de la Provincia estaba encaminada en la senda del capitalismo cuyo núcleo se hallaba en el agro. La producción de lana y otros artículos de la ganadería ovina y vacuna constituían el motor del proceso de acumulación de capital que hacía andar la economía- provincial y nacional-“ (Sabato,2012) Dadas las características de la región noreste del territorio bonaerense se promovió el desarrollo de industrias primarias (ver anexo) y se impulsó la extensión del tendido ferroviario. Sarmiento, en ejercicio de su presidencia - 1868-1874- hizo hincapié en reiteradas oportunidades de la importancia que constituía el desarrollo del sistema ferroviario paralelo a las grandes arterias fluviales tanto como en la vinculación de los pueblos mediterráneos con el litoral, a favor de la comercialización y el crecimiento económico (Biblioteca del Congreso Nacional: 2013). El tendido de la red ferroviaria de modo paralelo, en muchos casos, a los grandes ríos- Paraná y Uruguay- sumado a la supremacía comercial ejercida por las empresas ferroviarias, las dificultades de navegación por los procesos de sedimentación y la falta de un sistema de dragado acorde al incremento del transporte de pasajeros y mercancías fue en desmedro del transporte fluvial.

(Obregón: 2017). De todos modos el tendido ferroviario se articuló con los puertos, y potenció el desarrollo económico del área con la consecuente transformación físico-ambiental que incidirá en la evolución de las poblaciones del litoral paranaense.

La presencia de un puerto, cuyo sentido es el de servir al intercambio entre los medios fluviales-terrestres, permitió en el frente fluvial del Paraná Inferior, además de aprovechar inicialmente las condiciones naturales de su emplazamiento (abrigo, calado, etc.), adoptar una configuración espacial posterior ligada a los requerimientos de los buques. La aplicación de la energía a vapor en embarcaciones (mayor eslora, calado, manga) y la introducción del ferrocarril transformaron las comunicaciones de modo radical. Los nuevos requerimientos de las instalaciones portuarias impusieron mayores superficies terrestres para manipulación y almacenamiento de mercancías, incremento en la longitud y profundidad de muelles como así también dársenas de mayor longitud y calado. El puerto se constituyó en un enclave administrativo- de jurisdicción Nacional o de gestión privada-distinto al Municipal, en los puertos de ultramar, aparecieron los recintos aduaneros que requirieron de límites precisos para el control de mercancías. En esta etapa de expansión de las instalaciones portuarias, se iniciaron los primeros conflictos entre la actividad portuaria y la ciudad, que llevará, entrado el siglo XX, a la definitiva segregación del espacio portuario respecto del urbano (Grindlay Moreno 2008: 53-80).

Para estudiar el proceso de transformación de la relación entre la ciudad y el río como consecuencia de los efectos producidos por la instalación de la infraestructura de transporte e industrial, abordaremos el estudio de los pueblos de Campana y Zárate, considerando que el primer tendido ferroviario tendiente a unir los puertos de mayor relevancia, tanto económica como estratégica del periodo, Buenos Aires y Rosario, se realizó desde Moreno hacia Campana por iniciativa de Guillermo Matti y Cia. Una ley provincial de septiembre de 1870 autorizó a la empresa a construir un muelle y un ferrocarril y posteriormente dio lugar al pedido de creación del pueblo. El muelle fue habilitado para funcionar en el año 1878 y el 1882 el Estado Nacional autorizó la prolongación hacia Zárate. A finales de la década del 1880, quedará establecida la conexión ferroviaria, directa y paralela al río Paraná, entre Buenos Aires y Rosario.

CAMPANA

El origen de Campana, que es el pueblo de más tardía fundación del Paraná Inferior, se efectivizó en 1875, sobre la base de las tierras de la Estancia de Campana, ubicada entre el Río Paraná de las Palmas y la Cañada de la Cruz. La delineación del pueblo se produjo simultáneamente con la aprobación de la propuesta realizada por Guillermo Matti, dueño de una compañía de navegación a vapor, para el tendido ferroviario Buenos Aires-Campana que fue librada al uso público en el año 1876. Puede observarse en el plano (**Fig 2**) que el tendido ferroviario se dispuso entre la traza urbana y la costa, en esta lógica la estación se dispuso precisamente en la ribera, próxima a las instalaciones portuarias e industriales (**Fig 3**). Resulta llamativa esta disposición considerando solamente criterios urbanísticos, dado que es una ciudad *ex novo*. Presuponemos que el resultado es producto de considerar fuertemente la variable utilitaria entendida en función a intereses económicos que dieron origen a la ciudad. En este sentido puede observarse que una de las primeras construcciones en la ribera fue el ferrocarril: *“terminada la línea férrea que unía con la ciudad de Buenos Aires, comienzan a efectuarse desde aquí los viajes fluviales a Rosario”* (Fumiere, 1938, p.134.) (**Fig 4**) Es a partir de ese momento, con la habilitación del puerto, que se instalaron las oficinas de la Subprefectura en el ámbito del espacio portuario.



Fig. 2: En el plano puede observarse la disposición de la estación y el recorrido de la traza de las vías del ferrocarril. Sector del Plano del Partido de Campana. (Fuente: Dirección de Catastro Geodesia y Mapas. Provincia de Buenos Aires. 1927)



Fig. 3: Vista aérea de la ribera en Campana en que puede observarse el tendido ferroviario, los galpones de ferrocarril, las dársenas del puerto, las distintas industrias que interfieren la relación directa entre ciudad y río. (Fuente: <http://talleravb.blogspot.com.ar/2016/04/>)

A principios de los años 80- siglo XIX-, la Compañía Devoto Rocha, propietaria de destilerías de alcohol en Barracas y Chivilcoy, decidió la construcción de un nuevo establecimiento para la elaboración de ácido sulfúrico. El lugar requería de ciertas características y Campana era el lugar

apropiado por hallarse en una zona productora de la materia prima – el maíz- y de facilidades para el transporte fluvial de los productos elaborados hacia el exterior.

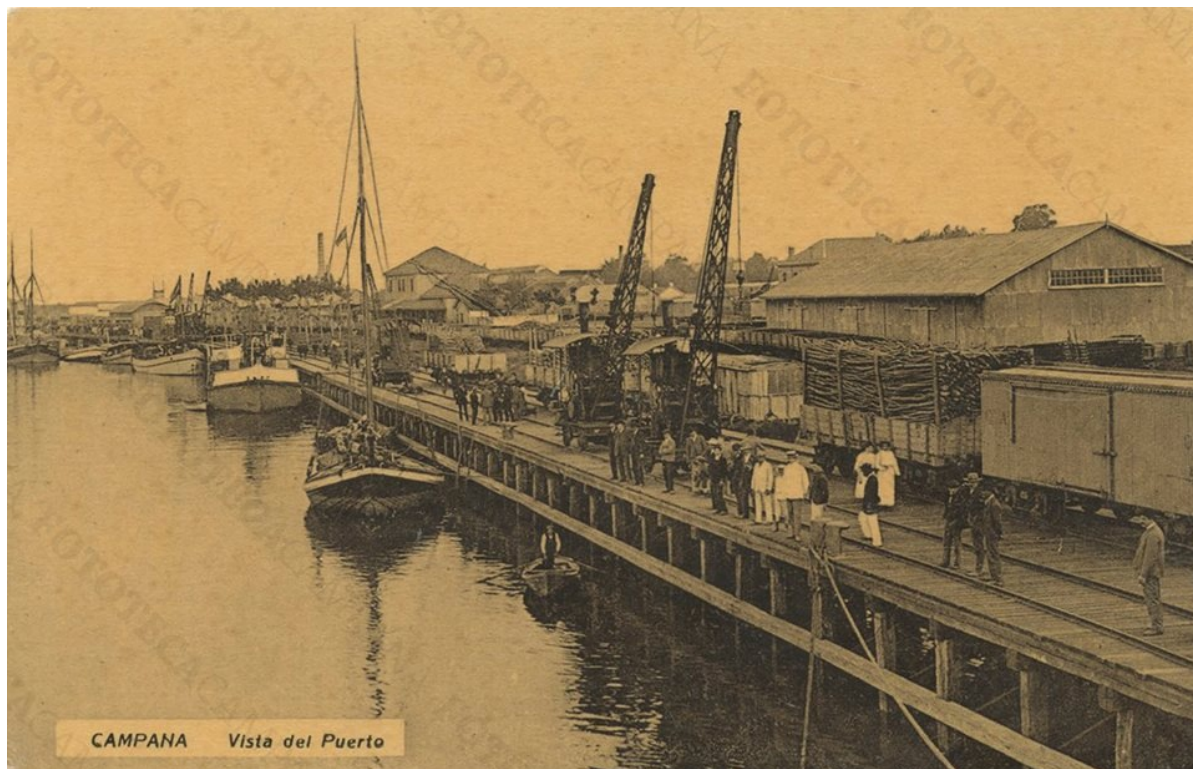


Fig 4. En la foto se observa la disposición de los muelles paralelos al curso del rio y la magnitud de los edificios complementarios. (Fuente: <http://talleravb.blogspot.com.ar/2016/04/viaje-campana-fotos-historicas.html>)

En este sentido, compraron 70 mil metros cuadrados de tierras a los hermanos Costa, adyacentes a los terrenos ocupados por el frigorífico instalado en 1883: *The River Plate Fresh Meed* de Drabble Hnos que funcionaba desde el año 1883. El nuevo proyecto contemplaba la construcción de una destilería, una planta de ácido sulfúrico con ampliación posterior en que se anexaba una fábrica de papel de lija y una usina para la fabricación de vidrios. La casa del Director y la vivienda para operarios completaban el conjunto edilicio constituyéndose en una auténtica *company towns*². A este proceso de instalación de industrias derivadas del agro y la ganadería, se instalan, como antes mencionamos una serie de industrias químicas que a partir de 1906, con el intento de desarrollar la industria del petróleo asociada a la insipiente industria automotriz, se instaló en Campana el empresario austríaco Emilio Schiffner, y en colaboración del ingeniero químico Rudolf Leopold Reichart, construyó una refinería para procesar petróleo crudo importado y producía kerosene, nafta y aceites lubricantes. Denominándose, en primera instancia, como *Compañía Nacional de Aceites*, para luego denominarse *Campañía Nativa de Petróleos Ltda.* Fue la primera refinería de petróleo en Latinoamérica y la primera en procesar petróleo proveniente de Comodoro Rivadavia. En 1911 la empresa *West India Oil Company* – hoy ESSO- (WOIC, subsidiaria de la estadounidense *Standard Oil de New Jersey*) compró la empresa y producía, hacia el año 1917 el 95%

² Las *company towns*, básicamente para la historia del urbanismo, se las define como ciudades organizadas en base a un proyecto de ingeniería y arquitectura que formaliza y distribuye las edificaciones del área industrial, los equipamientos y la residencia, en un conjunto que alcanza una organización física, productiva y social. En el caso de Campana puede profundizarse: Alves, G (2016) *Campana y su frigorífico: la (in)dependencia económica de una Company Town (1883-1926)* Tesis de Maestría. Facultad de Ciencias Económicas. UBA. Disponible en: http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/?c=tpos&a=d&d=1502-1078_AlvesGG

de la producción de combustibles del país. (Solivére, 2005) La instalación se efectúa sobre la costa y próximo al muelle del puerto, en el lado opuesto del frigorífico Anglo (**Fig 5**).



Fig 5: Plano que ilustra las instalaciones existentes en la costa de Campana. 1932. (Fuente: Expte Nº 731 letra C MOP-PBA. Archivo Histórico de Geodesia Catastro PBA)

Este frente industrial que fue conformándose entre el río y la ciudad, no impidió que coexistieran con nacientes actividades recreativas, nuevos modos de sociabilidad; actividades en este caso ligadas a deportes náuticos, principalmente clubes de remo. Los primeros clubes de remo se crearon sobre el Río Luján, en San Fernando, hacia la década de 1870 y hacia finales de siglo fue habitual que aparecieran en todas las localidades del área de estudio (*Buenos Aires Rowing Club, 1873, Rosario Rowing Club, 1887, Club Regatas San Nicolás, 1892*) A fines de 1898, empleados e inmigrantes ingleses, en su mayoría del ferrocarril Buenos Aires- Rosario, liderado por Walsoe, Giobelini y Cordeu fundan el *Campana Boat Club*³. El primer edificio, donde funcionó el club, lo construyeron con madera de vagones fuera de uso.

ZÁRATE

El entonces Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Emilio Castro, interesado en promover el tendido ferroviario, y considerando que el ferrocarril llegaba a la ciudad de Campana, le ofreció a la compañía ferroviaria “*Ferrocarril a Campana*”, extenderse a Zárate y posteriormente a Rosario. Esto ocasionó una complicada red de interferencias jurisdiccionales entre la Provincia y la Nación (Galcerán, 2015) “*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*”⁴ Hasta ese momento el pueblo de Zárate no contaba con un muelle, en el marco de los intereses del Estado Nacional en promover las instalaciones portuarias y por Ley Nacional N° 1207 de septiembre de 1882, se inició la construcción de un muelle que posibilitaba la comercialización de productos del *hinterland* básicamente ganadero. La industria saladeril hizo su aparición en Zárate en 1869 con “*La Criolla*” de Fremery, luego en 1872 se radicaron cinco establecimientos, entre ellos Basabilbaso Hnos, Montorio y Cía se instaló en 1893 y Saladero y Grasería de J.J. Lanusse, en 1899. La instalación de saladeros en el área fue producto básicamente de la expulsión de la actividad hacia el año 1871 de las márgenes del Riachuelo, en jurisdicción de la ciudad de Buenos Aires, por la gran contaminación de las aguas del río que producía la actividad (Silvestri, 2003).

³ www.encampana.com ; <http://remomaster.blogspot.com.ar/2005/08/la-historia-del-remo-en-argentina.html>

⁴ Silvia Irene Baccino. “El Ferrocarril llega a Zárate”. En <http://www.enlacecritico.com/destacados/el-ferrocarril-llega-a-zarate>

Bajo la presidencia de Sarmiento se crea el Arsenal de Marina de Zárate tuvo origen en la Ley 646 sancionada el 1 de octubre de 1873, y promulgada el 4 de octubre de mismo año, de acuerdo a los informes de los ingenieros militares Zárate era el lugar adecuado para la instalación naval por: su cercanía con el puerto de Buenos Aires que facilitaba la comunicación, los terrenos eran Municipales, no era necesario ningún tipo de canalización para el atraque de los buques.(Fig 6)



Fig 6: El Arsenal de Artillería. Década de 1900 puede observarse que esta instalado en el “Bajo”. (Fuente: disponible en <https://www.facebook.com/zarate.ayer/>)

La evolución y transformación de la zona portuaria en Zárate tuvo lugar a partir de los años 1880, en que se efectuó la delineación y trazado de lo que se conoce como “el Bajo”, como vimos en el párrafo anterior ya existía el Arsenal de Marina y un muelle precario (Fig 7). Es en esta área del “Bajo” donde se instalarán una serie de primeras industrias que se complementará con las obras del puerto y la llegada del ferrocarril Central Buenos Aires en el año 1888.

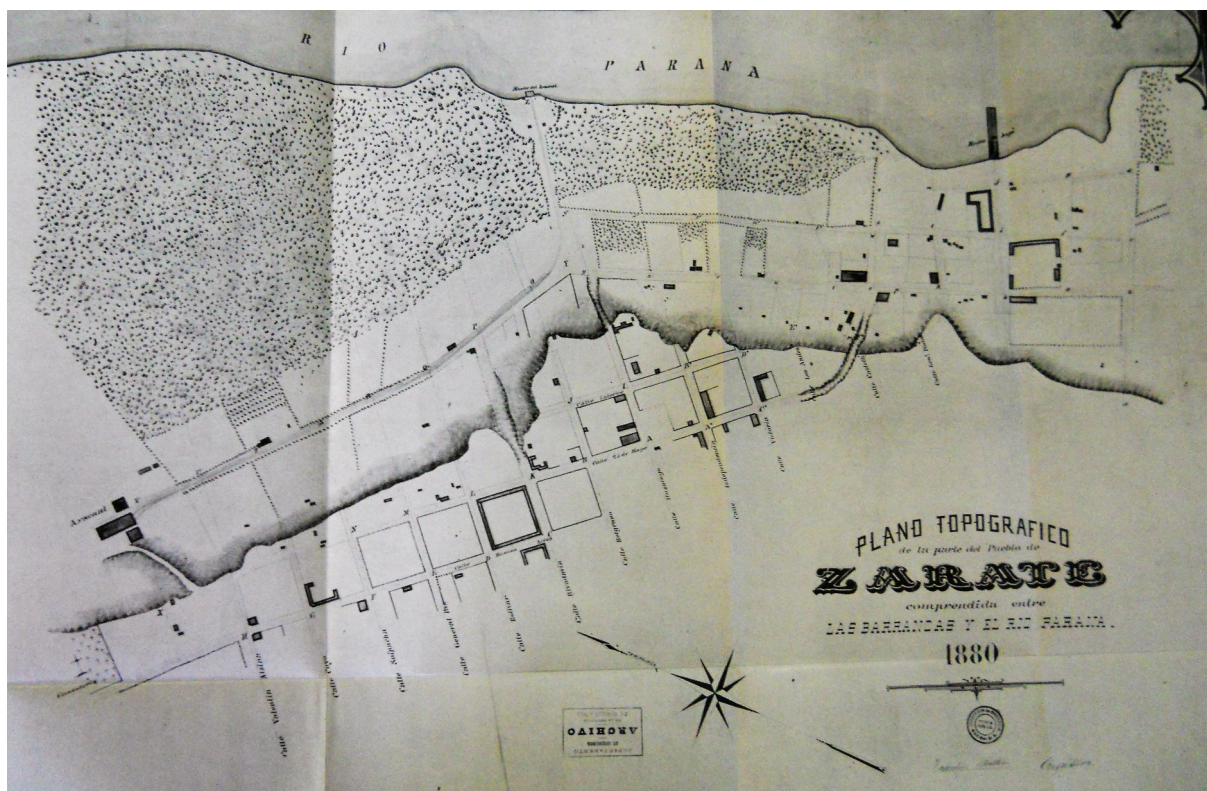


Fig. 7. Puede observarse la línea de barranca que separa la ciudad del “Bajo”. El Arsenal a la izquierda de la foto y el precario muelle a la derecha. (Fuente: Baccino, el. Al. (2007). *La Producción – La Industria Frigorífica* Zárate, Ed. De Los Cuatro Vientos)

La instalación de saladeros y posteriormente la radicación de frigoríficos en Zárate, significó un gran incremento en los montos de comercialización al exterior. Uno de los primeros frigoríficos instalados en Argentina en 1886 fue “La Compañía Sansinena Las Palmas” de James Nelson y en 1892 “Las Palmas Produce Company limited ” que fue transferido tiempo después a un firma anglo holandesa. En 1905 inició sus actividades el frigorífico de capitales británicos “The Smithfield and Argentine Meat Co” y diez años después, en 1916 se instaló un nuevo frigorífico a partir de la unión de las firmas anglo americana, *River Plate* y *Las Palmas* (**Fig 8**)



Fig 8: The Smithfield and Argentine Meat Co. fue (Fuente: <http://amigosmuseozarate.com.ar>)

En 1884 se localizó la fábrica de papel “La Argentina” y la de alcoholes de Pascual Varando --1889- ubicada en el Bajo. En 1890 se instaló la fábrica de productos químicos “La Diana”. La fábrica de papel “La Argentina” conjuntamente con el pedido de instalación en un terreno municipal, tramitó la construcción de un muelle. Su puesta en funcionamiento a partir de 1886 fue posible a partir de personal técnico especializado y maquinaria apropiada procedente de Bélgica. La materia prima empleada también se importaba y la energía eléctrica la abastecía una usina construida para tal fin. A fines del siglo XIX, se instaló una fábrica de alcohol que contempló la construcción de viviendas para los operarios. Situada en el “Bajo” se la conocía con el nombre del Conventillo de Varando. (Fig 9)



Fig 9 Paseo por el puerto de Zárate, a la izquierda Fábrica de Alcoholes de Pascual Varando. Década de 1900 (Fuente: disponible en <https://www.facebook.com/zarate.ayer/>)

Así se fue consolidando el trazado de éste sector de Zárate. A finales del siglo XIX. Elaborando ácidos y sulfatos bajo el nombre de Productos Químicos “La Diana”. La fábrica contaba con una planta de ácido sulfúrico y las plantas de ácido nítrico y clorhídrico. La planta de nitroglicerina luego fabrico sulfato de cobre, ácido tartárico, sulfato de soda y sulfato de magnesio. La materia prima era importada y los productos de consumo interno. La fábrica ocupaba una superficie de 40 hectáreas desde las vías del ferrocarril Buenos Aires Rosario hasta el Paraná de las Palmas. Allí se disponía un muelle para buques de ultramar. Los productos elaborados se trasladaban al muelle con zorras sobre rieles decauville.

En las primeras décadas del siglo XX, se establece una cremería como consecuencia de la demanda internacional y el auge de explotación ganadera de la zona, bajo la firma “Granja Blanca” que luego se conocía como “La Vascongada”. Sus instalaciones se situaban en lo alto de la barranca. Las viviendas de los empleados próximas a la cremería, se disponían en dos filas separadas por un bosque de acacias. El conjunto contaba con un Club de esparcimiento para los trabajadores.

En 1909 se alcanza la integración con Entre Ríos y Mesopotamia a través de la incorporación del ferry. Producto de un convenio entre la empresa del F.C.B.A., con “los ferrocarriles de Entre Ríos, Noreste Argentino y Central del Paraguay” , por el cual establecía “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 implementaciónera 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.”⁵ Consecuencia de ello, en 1908 fue librado al uso público el primer ferry-boats, de origen británico, llamado *Lucia Carbó*. (Fig 10) Es indudable esta transformación de la costa implicó una gran transformación por la conexión entre las dos estaciones, una arriba y otra debajo de la barranca, y los tendidos de vías necesarios para las maniobras de unirlos para permitir a las formaciones acceder a los ferry- boat y de ahí al puerto de Ibicuy Entre Ríos⁶.



Fig 10: Estación de Ferrocarril de Entre Rios que conectaba al puerto de los ferry-boat. Año 1914(fuente: <http://www.enlacecritico.com/destacados/el-ferrocarril-llega-a-zarate>)

Cabe mencionar que si bien la costa estaba básicamente ocupada por la instalación de industria, como hemos visto en Campana las actividades recreativas coexisten con ellas. Los espacios de sociabilización (fig 9) podían ser varios, se ocupaban de modo espontáneo como la visita a las instalaciones de los novedosos muelles del puerto recién construido en que se podía observar también los trenes en su recorrido entre las estaciones, la alta y la baja. Ya en noviembre de 1928 se fundó el Club Náutico de Zárate que una primera instancia las instalaciones, construidas en chapa, comprendían solamente un galpón de botes y vestuarios. A mediados de la década del 30 se construyó una rampa para bajar las instalaciones desde el galpón al río. “*El club contaba con cuatro canoas compradas al Campana Boat Club, mientras que los primeros veleros fueron comprados al club náutico de San Pedro*”⁷.

Hacia 1930 el Municipio, con financiación del Estado Provincial y contribución de la comunidad de materiales y mano de obra, impulsó un proyecto de Balneario Municipal, un a Avenida Costanera, piletas de natación, casillas que oficiarán de vestuario, pérgolas, entre otras obras. El proyecto se planteó en el bajo, entre el frigorífico y el Arsenal de Marina. En noviembre de 1936 se colocó la piedra fundamental, se realizó el llamado a licitación pero luego las acciones no prosperaron.

⁵ Baccino, S. (s.f) <http://www.enlacecritico.com/destacados/el-ferrocarril-llega-a-zarate>

⁶ En la década de 1970 se inauguró el Puente Zárate-Brazo Largo reemplazando al transporte en ferrys

⁷ <http://www.clubnauticozarate.com.ar/historia/>

PARA FINALIZAR

El modelo agroexportador que modeló a la República Argentina a partir de 1880, se interesó en consolidar y desarrollar la economía capitalista como modo de producir un crecimiento de la sociedad; por lo cual se orientó y fomentó el establecimiento de industrias de elaboración primaria, como así también la expansión de los servicios ferroviarios centrando su atención, principalmente, en la región noreste bonaerense que por sus características era rica en condiciones y recursos naturales. Estas condiciones hacían factible la construcción de una infraestructura portuaria y favorecían el establecimiento de industrias de diversos tipos que contribuyó al crecimiento demográfico y económico de los pueblos y su región. En los casos estudiados como Zárate, que era preexistente a la instalación de la infraestructura, el río ofrecía provisión de agua al ganado, a la población, la actividad portuaria, con instalaciones prácticamente nulas se producía sin conflicto de intereses y coexistían en un mismo espacio. El caso de Campana que se funda como producto del modelo económico imperante-ferrocarril-puerto-ciudad- la utilización de la costa fue de un modo totalmente utilitario en función de las necesidades de las industrias que se instalaban. La cercanía al río garantizaba y facilitaba el transporte a los barcos como así también la provisión de agua requerida para los procesos industriales. La ribera natural fue ocupada, como hemos visto, por las instalaciones industriales y el tendido ferroviario imposibilitó la relación franca y natural entre ciudad y ribera. Este frente industrial que fue conformándose entre el río y la ciudad, no impidió que coexistieran con nacientes actividades recreativas y nuevos modos de sociabilidad; actividades en este caso ligadas a deportes náuticos, principalmente clubes de remo.

La crisis económica acaecida en los años 30 afectó considerablemente muchas de las industrias que decidieron dejar de funcionar ocasionando el abandono de las instalaciones con el deterioro paulatino de los edificios. Tal el caso de los frigoríficos Las Palmas y Anglo siendo el Smithfield el único que continuará sus actividades en Zárate. Tal situación provocó que desde lo estatal se vislumbre la alternativa de intervenir la zona costera con fines recreativos-turísticos. Consecuencia de ello surge el proyecto de Balneario Municipal y Avenida Costanera para el pueblo de Zárate, que alcanzó la colocación de la piedra fundamental y por diversas razones no se concretó. Como consecuencia, en el periodo estudiado, prevaleció el carácter de servicio de la costa coexistiendo con nacientes actividades recreativas.

BIBLIOGRAFIA:

Baccino S. y Sorolla, M. (1997). *Érase una vez.... Zárate*. Zárate. Ed. Los cuatro vientos

Bellini, C. (2017). *Historia de la industria en la Argentina*. Buenos Aires. Ed Sudamericana.

Biblioteca del Congreso de la Nación (2013) *18vo Período Legislativo, Acta del 4 de julio de 1871 Presidente de la República Argentina Domingo Faustino Sarmiento (1868-1874)* Dossier Legislativo-Mensajes Presidenciales. Dirección de Servicios Legislativos. Biblioteca del Congreso de la Nación Argentina. Año I- N°30- septiembre 2013. Disponible en: <http://bcn.gob.ar/uploads/DOSSIER-legislativo-A1N30-Mensaje-presidencial-Sarmiento.pdf>

Canedo, M. (2012). *Pueblos frente al río*. 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>

Cricelli, S. Galcerán, V. Obregón, R (2015) *Producción, industria y comercialización en la transformación del paisaje litoral bonaerense entre 1860-1930*. Ponencia presentada en el XV Congreso de los Pueblos Del 23 al 24 de Abril de 2015. La Plata. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires

Fiore, J. D. (s.f.). *Precursores de la Industria Argentina. Siglos XVII al XIX*.

Fumiere, J (1938). *Los Orígenes de Campana (hasta la creación del Partido)*. Taller de Impresiones Oficiales.

----- (1941). *Historia de la Industria de Campana*. Taller de Impresiones Oficiales.

Galcerán, V (2015) *Red Ferroviaria y Puentes en la costa bonaerense del bajo Paraná. 1880-1940*. Ponencia presentada en Encuentro Internacional Historia Urbana y Territorial. "Ciudades, territorios y cartografía" 29 y 30 de octubre de 2015. Buenos Aires. IAA. FADU. UBA. (inédito)

Garavaglia, J.C. (2012) "La dinámica ambiental desde fines del siglo XIX". En: Otero, Hernán (Director) *Historia de la provincia de Buenos Aires. Población, ambiente y territorio*. Tomo 1. 1ra Ed. Buenos Aires: EDHASA, Gonnet: UNIPE: Editorial Universitaria. pp. 79-111

Grindlay Moreno, L. (2008): Ciudades y Puertos. En: *Ciudades. N°11*. Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid pp. 53-80 Disponible en:
<http://www3.uva.es/iuu/REVISTA/Ciudad2qades%2011/Ciudades%2011%20053-080%20GRINDLAY%20MORENO.pdf>

Hora, R (2010). *Historia económica de la Argentina en el siglo XIX*, Buenos Aires: Siglo XXI Editores. p.65-93

Palacio, J.M. (2012) "La economía rural bonaerense en su período de gran expansión.". En De la Federación de Buenos Aires al Advenimiento del Peronismo (1880-1943). Tomo 4.. *Colección Historia de la Provincia de Buenos Aires*. Universidad Pedagógica. Editorial Universitaria. La Plata.

Obregón, R (2017) *Configuración de la infraestructura portuaria del Delta Medio del Río Paraná: Proyectos de los puertos de ultramar y cabotaje (1880-1930)* . Ponencia presentada en XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. 9 al 11 de agosto de 2017. Mar del Plata. Departamento de Historia y Centros de Estudios Históricos de la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Disponible en
<https://interescuelsmardelplata.files.wordpress.com/2017/09/79-obregon.pdf>

Sabato, H (2012). "Ensayo introductorio. Buenos Aires de 1820 a 1880: procesos, actores, conflictos. En "De la Organización Provincial a la Federalización de Buenos Aires (1821-1880)". Tomo 3. Pág 122. *Colección Historia de la Provincia de Buenos Aires*. Universidad Pedagógica. Editorial Universitaria. La Plata.

Silvestri, G (2003) *El color del Río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Bernal. Universidad Nacional de Quilmes.

Solivárez, C. (2005) *Refinerías de petróleo en Argentina*. Disponible en: https://cyt-ar.com.ar/cyt-ar/index.php/Refiner%C3%ADas_de_petr%C3%B3leo_en_Argentina

ANEXO:

INDUSTRIAS EN LOS PUEBLOS DEL NORESTE BONAERENSE 1854-1930**Fuente:** Fiore, J. D. (s.f.). *Precursores de la Industria Argentina. Siglos XVII al XIX.*

Lugar	Año	Industria	denominación
San Nicolás	1880	alimenticia	Stoppani
Baradero	1898	alimenticia	Juan Benvenuto
San Nicolás	1882	bebidas	Pablo Clericí
Baradero	1884	bebidas	Querzoli y Berisso
Campana	1885	bebidas	Tomàs Devoto
San Nicolás	1882	cervecería	Pablo Clericí
Baradero	1884	cervecería	Francisco Berisso
San Nicolás	1892	cervecería	Cervecería Alemana C. Lang
Baradero	1895	cervecería	Berisso Querzoli
Zárate	1894	carrocería	Octavio Nicola
San Nicolás	1883	destilería	Eugenio Terrazón
Campana	1885	destilería	Alcohol del Este
Baradero	1887	destilería	Benvenuto, Mastelli y Cía
Zárate	1894	destilería	Pacual Varando y Cía destilería a vapor
San Pedro	1894	destilería	La Estrella S.A.
Campana	1899	destilería	Destilería de alcohol de Campana S.A.
San Nicolás	1887	energética	Jorge Perkins- C.D-Aguas corrientes
San Nicolás	1887	energética	Usina Municipal
Campana	1899	energética	F.Driat
Baradero	1897	energética	Usina Eléctrica
San Nicolás	1882	frigorífica	Eugenio Terrazón- Frigor San Luis
Sab Nicolás	1883	frigorífica	E. Terrazón- Frigor La Elisa
Campana	1883	frigorífica	The River Plate Fresh Meed Drabbie Hnos
Zárate	1886	frigorífica	Cía Sansinena- Las Palmas James Nelson
Zárate	1892	frigorífica	las Palmas Produce Co James Nelson
Campana	1898	frigorífica	Frigorífico Campana
San Nicolás	1854	gráfica editorial	Ecos del Litoral
San Nicolás	1872	gráfica editorial	El Progreso Benzolea Cabas y Carvajal
San Nicolás	1873	gráfica editorial	El Centinela del Norte
San Pedro	1878	gráfica editorial	El Comercial
San Nicolás	1883	gráfica editorial	El Heraldo
San Pedro	1891	gráfica editorial	El Debate - Semanario