

Enclaves portuarios fluviales y la conformación de hinterlands isleños: tres casos argentinos, siglos XIX y XX

Miguel Ángel De Marco [*]

[*] Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales (Idehesi); Consejo Nacional de Investigaciones Científicas (CONICET). Rosario (SF), Argentina.
E-mail: migueldemarco.conicet@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6259-0224>

Artículo

Resumen: El artículo analiza la dinámica de interacción puerto-ciudad-hinterland isleño de tres enclaves portuarios de la Argentina devenidos en ciudades portuarias: Las Conchas (Tigre), San Fernando y Rosario, en lo que respecta a sus actores – públicos y privados – y el desarrollo económico, social y cultural de las islas vecinas del delta del río Paraná. Así como se observan similitudes al atravesar las etapas: preindustrial, infraestructural y de recesión, entre los siglos XIX y XX, también se advierten diferencias en la intervención estatal y el relacionamiento de cada ciudad con “sus” islas en función de los mercados a los que abastecieron. Al sugerir la pertinencia de este tipo de estudios comparados para la comprensión, en una escala mayor a la local, de la vinculación entre los actores en relación con el uso del río y el delta, se pretende, además, otorgar perspectiva histórica a las inquietudes por alcanzar un desarrollo sustentable.

Palabras clave: Historia; Puerto; Ciudad.

River port enclaves and the formation of island hinterlands: three Argentine cases, 19th and 20th centuries

Abstract: This article analyzes the dynamics of port-city-island hinterland interaction in three Argentine port enclaves that have become port cities: Las Conchas (Tigre), San Fernando, and Rosario. Its focus is on their public and private stakeholders and the economic, social, and cultural development of the neighboring islands in the Paraná River Delta. While similarities are observed across the pre-industrial, infrastructural, and recessionary stages between the 19th and 20th centuries, differences are also noted in state intervention and the relationship between each city and “its” islands based on the markets they served. By suggesting the relevance of this type of comparative study for understanding, on a larger scale than just the local one, the links between stakeholders in relation to the use of the river and the delta, it also seeks to provide a historical perspective on the concerns for achieving sustainable development.

Keywords: History; Port; City.

Introducción

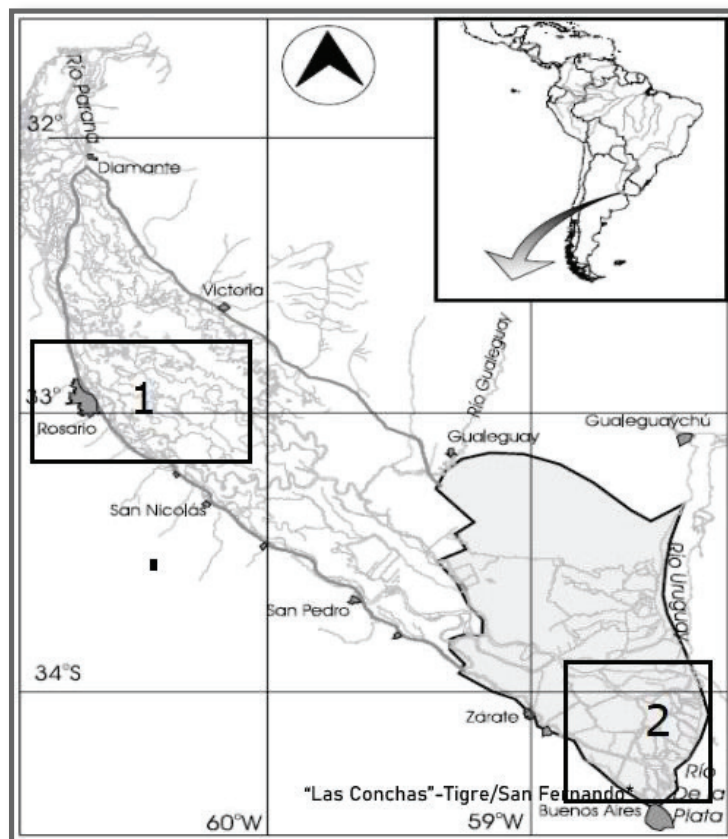
Los estudios comparados acerca de la evolución de las ciudades portuarias – ya no sólo de los puertos y sus *hinterlands* – tienen una tradición, de más de medio siglo, con investigaciones provenientes de distintos campos y corrientes teóricas, las que fueron especialmente propiciadas por la creciente similitud de los fenómenos espaciales y económicos a los que se debía enfrentar, sin desconocer por ello la diversidad de configuraciones y mecanismos experimentados por las ciudades-puerto en su individualidad y dentro de su espacio nacional (Ducruet, 2005, p. 59).

Marc Bloch, en su énfasis por advertir que “no había nada más peligroso para una ciencia que la tentación de mirar el presente y entenderlo como ‘natural’” decía que “solamente la unidad del problema presenta un centro”, y que la historia comparada podría indicar la existencia de este (Bloch *apud* Coelho Prado, 2013, p. 17). En tal sentido, el análisis de la dinámica histórica de los puertos del litoral fluvial argentino en relación con los respectivos *hinterlands* isleños podría identificar problemáticas comunes y particulares, y contribuiría a la comprensión y explicación de las transformaciones y las continuidades territoriales (Saquet, 2015, p. 77). Por otra parte, al igual que en el campo de la historia portuaria, la literatura científica sobre la historia de los ríos y sus riberas revela la creciente incorporación de enfoques interdisciplinarios y comparativos, “favoreciendo la comprensión de la relación de los seres humanos con su entorno natural e imaginado y el papel de los ríos en la configuración de la acción humana” (Schönach, 2017, p. 20). Los estudios medioambientales de los ríos también propician los estudios comparativos de la evolución de las interacciones entre las sociedades y los “hidrosistemas” (Deudon, 2022, p. 93).

La selección de Las Conchas-Tigre, San Fernando y Rosario no es arbitraria. Se debe a la posibilidad de contar con fuentes bibliográficas, hemerográficas y documentales. Además, los tres casos en estudio comparten el hecho de pertenecer a la región hídrica del Paraná Inferior y convivir con las formaciones deltaicas de las islas situadas en la Cuenca del Paraná, en la cual, en el curso principal del río Paraná y sus efluentes principales, se fueron formando fajas de bancos, islas y meandros. Este delta se divide en tres: superior (desde Diamante, en Entre Ríos, a Rosario, en Santa Fe); medio (desde ese último punto hasta Ibicuy, Entre Ríos); y bajo (desde Ibicuy hasta la desembocadura del Paraná). Mientras que las islas frente a Rosario se encuentran en el sector medio, las aldeañas a Tigre y San Fernando forman parte del bajo (más próximo al Río de la Plata y por ende sujetas no sólo al aumento del nivel de agua de los cauces sino también a las marejadas del Río de la Plata y al fenómeno meteorológico conocido como sudestada). Estas dos unidades presentan sustanciales diferencias en cuanto a la calidad del suelo y por ende a su vegetación y posibilidades de producción precisamente por el régimen hidrológico (Malvárez, 1999, p. 35), y por lo tanto se podría indagar hasta qué punto esta situación incidirá en el tipo de relacionamiento que las ciudades portuarias mencionadas sostuvieron con sus *hinterland* isleños,

como también lo podría ser ponderar la incidencia o no del hecho de haber pertenecido a distintas jurisdicciones estadales. Es de reciente publicación una investigación en la que se aborda el delta como “una región de frontera interna”, entre los siglos XVI y 1870, en la que luego de analizar el delta geográfico y el delta como construcción histórica, aborda la ocupación del espacio, la navegación fluvial, circuitos mercantiles, la explotación de recursos, el acceso a la propiedad y la regulación y el control del territorio; y precisamente pone en cuestión su marginalidad y geografía periférica en relación con los estados provinciales: santafesino, entrerriano y bonaerense (Robles, 2020, p. 13).

Figura 1 – Localización de las ciudades de Rosario, Tigre y San Fernando en la región hídrica del río Paraná



Leyenda: La cuenca del río Paraná y del río de la Plata en el Cono Sur del continente americano (recuadro más pequeño). La región hídrica del río Paraná y su delta de islas en sus tramos medio y bajo (recuadro mayor). Rosario se encuentra en el tramo medio (con el recuadro número 1 se señala su *hinterland*) y Tigre y San Fernando se encuentran en el tramo bajo (en el número 2 se indican sus *hinterlands* isleños). Fuente: elaboración propia a partir del realizado por la Fundación Metropolitana (Plan de Manejo..., 2010).

A los propósitos de este artículo resulta pertinente la integración de enfoques de historia comparada – en lo que hace a la dinámica socioeconómica y la articulación con las estructuras – (Bertrand, 2008, p. 32) con los de las humanidades digitales aplicados a la historia de la tecnología (en este caso, la presencia de los grandes artefactos que representan los puertos). Se sigue la línea de investigación iniciada hace siete años en el marco de un proyecto tendiente a comparar la modernización de puertos de Francia, y de la Argentina, adoptando el modelo ontológico “Any-Artefact”, (que invita a identificar especialmente tres aspectos de la dinámica portuaria: actividad, actor y artefacto), desarrollado en el Centre François Viète, de Brest (Laubé, 2021, p. 304). En este sentido, el análisis de los casos de Las Conchas-San Fernando y Rosario indagará en el rol desempeñado por los actores locales en dos aspectos: el arbitrio de los medios para hacer frente a las necesidades de la operatoria portuaria y la articulación con la región de islas.

Se recurrirá además, a la ampliamente difundida clasificación de Bryan Hoyle, que al modelar la relación espacio temporal entre el puerto y la ciudad se refiere a dos etapas: la preindustrial, (desde la Antigüedad hasta el siglo XIX, la coexistencia de puerto y ciudad en un emplazamiento primitivo, una interdependencia funcional máxima y una asociación espacial muy estrecha) y la infraestructural (la ciudad portuaria en expansión del siglo XIX, que recibe la influencia de los avances tecnológicos, como la llegada del ferrocarril, y el desarrollo industrial, a su vez estimulado por la expansión ultramarina del mundo) (Hoyle, 1997-1998, p. 267). Esta última etapa, se dio a partir del surgimiento de los Estados nacionales, a mediados del siglo XIX, y su intervención en la dotación de la infraestructura para que las ciudades portuarias y su región se inserten en aquel mundo (Fedele; Domínguez Roca, 2015, p. 2). Lograr la navegabilidad de los principales ríos fue un correlato de ello (Vauthier-Vézier, 2007, p. 39). Martner Peyrelongue, inspirado en los aportes historiográficos de Fernand Braudel e Immanuel Wallerstein, sobre los avatares y transformaciones del sistema mundial y la economía-mundo capitalista, define a los puertos como espacios de articulación de flujos y redes, diversos y distantes, donde la relación con el *hinterland* puede variar en los modelos proteccionistas o de globalización (Martner Peyrelongue, 1999).

En la etapa preindustrial: embarcaderos naturales del cabotaje colonial

Las Conchas, San Fernando y Rosario eran poblados que hacia 1810 formaban parte del circuito económico rioplatense, junto a otros enclaves portuarios tales como Ensenada, Magdalena, Zárate, Baradero, San Pedro, San Nicolás, Gualeguay y Gualeguaychú (en lo

que hoy es Argentina) y Montevideo, Colonia de Sacramento, Las Vacas, Las Víboras y Soriano (en la Banda Oriental) (Jumar, 2012, p. 171). A su vez, en el período colonial, los tres enclaves fueron parte del fluido intercambio comercial de la carrera Buenos Aires-Asunción, en embarcaciones como balandra y la sumaca, en lo que se ha definido como el espacio marítimo-fluvial del Río de la Plata (Reitano, 2016, p. 134). Los tres respondieron en su surgimiento al patrón observado entre otros poblados fluviales rurales de la región: incremento de producción en función de mercados compradores con una evolución muy lenta de su población (Canedo; Román, 2016, p. 100). Observadas en su condición de localidades con actividad portuaria presentan también la particularidad de no ser capitales de provincia, característica de otras ciudades portuarias regionales, fluviales, del período (como Montevideo, Buenos Aires, Santa Fe, Corrientes, y Asunción). Sin embargo, aun así, siendo pequeños enclaves dentro de los circuitos de esas ciudades portuarias mayores – que a partir de la acción mercantil formarían dominios provinciales (Chiaramonte, 1991, p. 27) –, contaron desde sus inicios con sus respectivas áreas de influencia y actores que bregaron por intereses locales, a pesar de su rudimentaria e incipiente experiencia institucional, si es que se las compara, hacia finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, con las ciudades sedes de gobernación, con sus cabildos y corporaciones mercantiles (Kraselsky, 2011, p. 10).

San Fernando nació espontáneamente como Rosario y Las Conchas (Tigre), como un pequeño caserío, denominado por entonces Punta Gorda, lindero al pueblo de Las Conchas, donde funcionaba el primer puerto propiamente de cabotaje que prestó servicios a la ciudad de Buenos Aires para comerciar con todo el litoral del territorio de la gobernación del Río de la Plata y de la gobernación del Paraguay. El *hinterland* inicial de Las Conchas durante el siglo XVII fue dinamizado por la actividad portuaria del mencionado complejo portuario rioplatense y paranaense, al calor del incremento del intercambio de productos entre una región y otra (yerba mate y cueros, principalmente), y por la producción de maderas y carbón de las islas del delta con las que se abastecía a la ciudad de Buenos Aires. Sería recién hacia la mitad del siglo XVIII cuando la documentación permite deducir la existencia de un poblado en torno a las actividades precedentes, y la dotación de una guardia militar con el propósito de evitar el comercio clandestino desde las posesiones portuguesas al Río de la Plata, la piratería o una invasión exterior (Udaondo, 1942, p. 18).

El contrabando como contracara del monopolio establecido por la Corona fue constante en el litoral fluvial, más aún a partir de la instalación de los portugueses en la Banda Oriental y la fundación, en 1680, de Colonia del Sacramento. Las Conchas y Rosario, con sus zonas de islas, serían para los cabildantes de Santa Fe y Buenos Aires un motivo de preocupación por la intensidad del tráfico ilícito y la evasión del pago de gravámenes sobre la producción (Álvarez, 1943, p. 102); en especial la comercialización de la yerba, azúcar y

algodón, que en las últimas décadas del siglo XVIII y principios del siglo XIX, se cobraban en el puerto de Santa Fe y en el de Las Conchas (Galarza, 2019, p. 39).

La actividad portuaria fluvial del circuito Asunción-Buenos Aires continuó en ascenso con posterioridad a la creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776, a causa de una serie de factores que otorgó mayor dinamismo al tráfico de los ríos – en el que se destaca la aparición de nuevos actores en la comercialización de la yerba mate –, alentando el surgimiento de amarraderos y lugares de resguardo que darían luego el nacimiento a nuevos pueblos (Paredes, 2014, p. 71). Las Conchas fue un fondeadero ampliamente frecuentado por las embarcaciones al punto que, en 1790, se le otorgó al comandante de su puerto mayores atribuciones para el cobro de gabelas (Zenequelli, 2009, p. 50). Ofrecía mayores seguridades que el de Buenos Aires para los barcos a velas, por el reparo que ofrecía en el río Las Conchas a los vientos provenientes del sureste. Surgieron talleres de construcción de pequeñas embarcaciones y oficios especializados, dinamizando el poblamiento del Pago (Montserrat, 2020, p. 49). No se dispone de documentación que permita inferir que haya ocurrido esta situación con tal magnitud en Rosario, que era apenas un caserío que se alzaba en torno a una humilde capilla de barro y paja ubicada sobre el Camino Real que unía a Buenos Aires con Santa Fe y si bien su ubicación era apropiada para ser escala fluvial, – como lo demuestra la resolución del virrey Vértiz de que allí funcionara un visado y control de cargas, (que no habría prosperado por falta de recursos asignados) – presentaba un gran obstáculo: la ausencia de una “bajada” que permitiera utilizar carros entre el poblado situado en lo alto de las barrancas (de unos veinte metros de altura) y el bajo, donde se extendía una playa utilizada para efectuar cargas y descargas. En 1795, el “alcalde de Santa Hermandad” – autoridad civil del caserío – abrió la primera bajada, utilizando “vagos disponibles” (Álvarez, 1943, p. 139). Es probable que hubieran existido también improvisados muelles kilómetros al norte y al sur de aquella aldea en el lugar donde las barrancas cedían notoriamente en altura y la costa se nivelaba con el terreno. En 1802, el vecino español Pedro Tuella publicó la primera crónica histórica sobre los orígenes de Rosario y en ella sostuvo que el poblado tendría que haberse levantado en proximidades del arroyo de Salinas (hoy Ludueña, en el barrio “Arroyito”), por ser un buen puerto para las embarcaciones, “requisito esencialísimo que no tiene este lugar donde está la Capilla” (Álvarez, 1943, p. 151).

Desde el siglo XVI hay documentos que refieren a la zona isleña contigua a Las Conchas como productora de frutas, papas, leñas y carbón, con la que se abastecía a la naciente Buenos Aires, ciudad que con el correr de los siglos se consolidaría como consumidor masivo de sus bienes (Robles, 2016, p. 114). Rosario, ni en su etapa de gran metrópolis en el siglo XX demandó al territorio de islas entrerrianas este tipo de producción a una escala significativa, ya que se abastecía de las huertas y quintas de los suburbios y pueblos vecinos de

tierra firme. Por otra parte, las islas situadas en la ribera del curso central del Paraná frente a Rosario eran de más reciente conformación, adquiriendo en el siglo XIX la fisonomía que actualmente tienen, aunque siguieron modificándose de acuerdo con las crecidas y con ello la toponimia (Domínguez, 1992, p. 35). Esta composición hizo que la actividad dominante en ellas fuera el pastoreo de ganado.

La actividad fluvial de Las Conchas y Rosario en el siglo XVIII, en tierra firme estuvo sujeta a las inclemencias derivadas del aumento del caudal de los ríos y los temporales de viento. La ventaja que la primera detentaba sobre la segunda: la amable accesibilidad del embarcadero con el poblado (al no tener frente a sí la muralla que significaba la barranca “cortada a pique” del caso rosarino) se convertiría, a causa de las inundaciones, en una limitación a principios de siglo XIX. En tanto que la desventaja de Rosario en el siglo XVIII, por estar situada sobre las barrancas, se volvería en ventaja a los fines de la operatoria portuaria en las primeras décadas del siglo XX, en especial para la operatoria de descarga a granel por gravitación desde los galpones y silos a las bodegas de los buques de ultramar anclados muelles abajo (De Marco, 1999, p. 25).

A causa del temporal que azotó a Las Conchas en junio de 1805, destruyendo viviendas y unas treinta embarcaciones, el virrey Rafael de Sobremonte decretó en diciembre de ese año el trazado de un pueblo (sobre la base del caserío preexistente) denominado San Fernando, a escasos tres kilómetros de allí, en una elevación del terreno conocida como Punta Gorda, y un canal o puerto para el refugio de las naves, y que además sirviera de desagüe de los terrenos inundables. Los trabajos se iniciaron en febrero de 1806, costeados con fondos otorgados por el Consulado Real de Comercio (Cordero, 1944, p. 18). Se designó como comandante militar y director de la obra a Carlos Belgrano, quién conformó una comisión de vecinos pro-canal para involucrar y dar mayor participación a quienes serían protagonistas y beneficiarios de contar con el puerto. Sin embargo, meses más tarde, se produjo la invasión inglesa en el Río de la Plata y la captura de Buenos Aires por las tropas británicas, lo que motivó la paralización de los trabajos. En enero de 1808, el Consulado de Comercio se dirigió al entonces virrey Santiago de Liniers solicitando la continuación de las obras “para que las embarcaciones del Paraguay tuvieran un puerto seguro y pudiesen desembarcar casi al pie de las barrancas, evitando los graves perjuicios que les causaban las frecuentes inundaciones de Las Conchas” (Cordero, 1944, p. 21). La respuesta de Liniers fue negativa, argumentando la delicada situación económica del virreinato. Las obras quedaron paralizadas hasta 1821. Mientras tanto, el primitivo embarcadero de Las Conchas, con sus limitaciones, continuó funcionando en el arroyo Tigre (Zenequelli, 2009, p. 289).

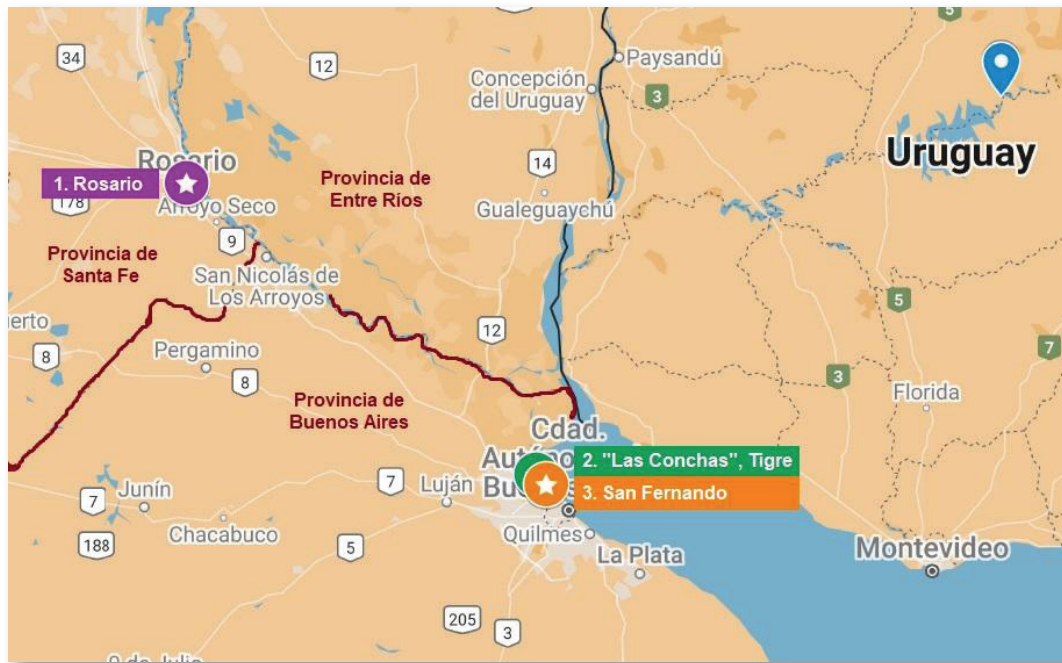
A partir de la “Revolución de Mayo”, Las Conchas, San Fernando y Rosario, al igual que otros poblados ribereños del litoral argentino, vivieron en vilo ante las incursiones de las

tropas realistas apostadas en Montevideo, que, a partir de la derrota de la escuadra patria en el combate de San Nicolás, pasaron a controlar los ríos interiores, lo que obligó al gobierno de Buenos Aires a adoptar en ellos medidas defensivas. Aun así, durante los períodos de la Guerra de la Independencia y la Guerra Civil, sus embarcaderos naturales continuaron prestando servicios, ya que el comercio fluvial en el litoral experimentó una evolución con la incorporación de nuevas embarcaciones y mercaderías, notándose un incremento de la actividad comercial a partir de 1820, que probablemente continuó en adelante (Camarda; Mateo, 2020, p. 4).

Rosario, bajo la jurisdicción de la provincia de Santa Fe, no estaba sujeta al control efectivo del gobernador de Buenos Aires y encargado de las relaciones exteriores de la Confederación Argentina, Juan Manuel de Rosas (en el período de su hegemonía entre 1829 y 1852, con un breve interregno mediante), y se convirtió en un centro de operaciones del comercio directo del interior del país y la Banda Oriental, y el punto de aprovisionamiento de los adversarios del gobierno de Buenos Aires. Santa Fe toleraba el contrabando por beneficiarse también del mismo (Carrasco; Carrasco, 1897, p. 231). Testimonios de viajeros de ese período coinciden en reconocer las condiciones potenciales para convertirse en un gran puerto (Álvarez, 1943, p. 315).

En 1821 los vecinos de San Fernando pidieron ayuda al gobierno de Buenos Aires para avanzar con las obras del canal proyectado y establecer allí un puerto. El entonces ministro Bernardino Rivadavia autorizó las obras con la condición de que los propios solicitantes las costearan, de esa manera se reanudaron los trabajos. En 1827, desde su cargo de presidente de las Provincias Unidas del Río de la Plata, impulsó la conclusión del canal, asignándole fondos de Hacienda y lo percibido por derechos del canal y designó un administrador rentado. Su caída y la situación del país frustró esta iniciativa. Los dirigentes de San Fernando formaron una nueva comisión para la consecución de la obra solicitando al Banco de la Provincia un préstamo, a pagar por ellos mismos, y de esa manera las obras continuaron hasta 1837. Serían retomadas en 1848, cuando el gobernador Juan Manuel de Rosas designó a un responsable de su realización y asignó partidas que permitieron profundizarlo, terraplenar la ribera y crear un paseo con arboleda, bancos y faroles (Cordero, 1944, p. 28).

Figura 2 – Ubicación de las ciudades de Rosario, Tigre y San Fernando



Leyenda: El mapa refleja la ubicación de la ciudad de Rosario (1), en el sur de la provincia de Santa Fe, y la de las ciudades de Tigre (2) y San Fernando (3), en la provincia de Buenos Aires, y en el área metropolitana de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Fuente: elaboración propia.

En la etapa infraestructural: el nacimiento de los complejos ferroportuarios

Los acontecimientos de 1851 que terminaron con el derrocamiento de Rosas al año siguiente pondrían fin a aquel impulso otorgado al malecón de San Fernando en tanto que Rosario, de la mano de Justo José de Urquiza (gobernador de Entre Ríos a cargo del Ejército Grande triunfante en Caseros, y luego presidente de la Confederación Argentina), fue elevada al rango de ciudad y ungida como principal puerto de ultramar, aduana y plaza comercial de las provincias del interior. El 28 de agosto de 1852 Urquiza dictó el Reglamento que abrió los ríos a la navegación mundial y pocas semanas después Buenos Aires reaccionó alzándose en armas, lo que motivó que el 3 de octubre se permitiera el acceso directo de los buques de ultramar hasta Rosario (Álvarez, 1943, p. 326).

Semejante decisión implicaba disponer de un muelle propiamente dicho, dejando atrás su antigua condición de puerto natural sin atracadero. Quedaban por afrontar los desafíos

técnicos que su geografía presentaba a la construcción de muelles estables: un cálculo acertado en las oscilaciones del nivel de las aguas y su fuerza de arrastre, y tener en cuenta el carácter fangoso del suelo que afectaba las posibilidades de establecer sobre base firme los pilotes (Gombos, 1968, p. 8). De similar manera a lo ocurrido en San Fernando en ocasión de la construcción del canal y su puerto, cobraron protagonismo nuevos actores, en primer lugar, los decisores políticos de su tiempo. El primer periódico de la flamante ciudad, *La Confederación*, en 1854, estuvo al servicio de los interesados en la construcción de un muelle con capacidad de dar lugar a la carga y descarga de muchos buques a la vez.¹

La primera propuesta de inversión la realizó el año siguiente Eduardo A. Hopkins, propietario de una compañía de vapores y ex cónsul de Estados Unidos de Norteamérica en el Paraguay, quien había logrado el apoyo del entonces presidente Urquiza para construir y obtener la concesión de muelles en tres ciudades de la Confederación: Corrientes, Paraná, y Rosario, asociándose con comerciantes de esos puntos. Autorización mediante, el 1 de agosto de 1856 se aprobaron los estatutos de la Asociación del Muelle en Rosario en la que se reunió un capital considerable, participando el propio Urquiza como accionista. Con semejante apoyo político se conformó una junta administrativa de vecinos y Hopkins fue designado ingeniero director de las obras. Los trabajos se iniciaron en agosto de 1856 y en febrero de 1857 comenzaron a atracar barcos de distintas banderas (Gombos, 1968, p. 11). Aquella obra, realizada en la denominada zona del Bajo, aceleró la transformación urbanística de la ciudad, destacándose en ensanche de la denominada Bajada San Miguel (hoy Sargento Cabral), que se convertiría en el eje principal de la flamante “ciudad portuaria”, que triplicó su población, de tres mil habitantes, entre 1851 y 1858. Un óleo de 1852 ilustra que hasta ese entonces la altura de las barrancas seguía superando la altura de los mástiles de los buques, y que los botes a remo acercaban personas y mercancías a la playa del bajo (Megías, 2010, p. 14).

Un logro siguió a otro: organización administrativa y judicial, el correo, las mensajerías de carruajes, la aduana y su depósito, la Sociedad de Beneficencia, el teatro, la llegada de inmigrantes, el trazado de calles (incluso las que conectaron con “el Bajo” y el puerto) y la edificación a gran escala. Por su parte, el gobierno de la Confederación sancionó la denominada Ley de Derechos Diferenciales a la Importación para favorecer la introducción de mercaderías de forma directa sin pasar por Buenos Aires y la Ley de Derechos Diferenciales a la Exportación, otorgando ventajas a la exportación desde Rosario. En un lapso breve de tiempo la ciudad de Santa Fe perdió a manos de ser la urbe portuaria más importante del Litoral. En 1857 ingresaron al nuevo puerto cuatrocientos buques (De Marco, 2006, p. 39).

¹ *La Confederación*, Rosario, 7 oct. 1854.

En 1858 una crecida destruyó el muelle, y la sociedad anónima fue rematada. Sin embargo, un acaudalado capitalista con intereses también en la ciudad, el colonizador Aarón Castellanos, la adquirió y reconstruyó el muelle, permaneciendo en adelante en manos de particulares hasta su venta a la Nación en 1888. A partir de abril de 1863, se inauguraron las obras del Ferrocarril Central Argentino, con la presencia del presidente de la República, Bartolomé Mitre, y su promotor, el empresario Guillermo Wheelwright. El futuro no podía presentarse tan halagüeño para la flamante dirigencia local, por las inversiones efectuadas y los proyectos en ejecución, impensables 15 años atrás (Carrasco; Carrasco, 1897, p. 571). Clausurado el ciclo de la Confederación Argentina como proyecto político con la batalla de Pavón en 1861, el puerto de Rosario continuó su marcha ascendente, apuntalado como centro nodal de un amplísimo territorio reconfigurado gracias a la conexión ferroviaria con Córdoba (Dócola, 2016, p. 13).

Entre tanto, en Las Conchas y San Fernando también se bregaba por dotar a las ciudades de mejoras urbanísticas, muelles, servicios de mensajerías de carruajes y conexión ferroviaria, atendiendo los requerimientos cotidianos de los productores isleños. Hacia 1855 el puerto de San Fernando, junto al naciente puerto de Zárate, “articulaban gran parte del comercio de islas: frutales y derivados; tirantes, postes, palos y estacas; leña y madera; y un rubro nuevo, la arena” (Robles, 2016, p. 112). En sus astilleros se construían embarcaciones adaptadas al tipo de navegación requerida para el traslado de las mercancías del Delta. La ribera se fue poblando de numerosos amarraderos particulares y astilleros conectados entre sí y con los existentes en el Riachuelo de Buenos Aires (Pereyra, 2009, p. 15).

En 1863, la dirigencia de San Fernando retomó la campaña pro-canal, con la intención de otorgarle mayor profundidad y ensanche, y construir allí definitivamente un puerto. El ya mencionado Hopkins, a la par que construía el muelle de Rosario, obtuvo de la legislatura de Buenos Aires autorización para realizar una línea de ferrocarril desde Buenos Aires a San Fernando, y el servicio de telégrafo entre ambos puntos, aspectos que se fueron concretando entre 1863 y 1864, para llegar en 1865 a Tigre, que quedó unida a la gran capital por un viaje de hora y media de duración (Zenequelli, 2009, p. 305).

Hopkins también obtuvo por ley del Congreso Nacional la autorización para formar una sociedad anónima que permitiera la canalización del entonces “arroyo” (hoy río) Capitán, “entre el Paraná de las Palmas y el río Luján, en frente del pueblo de San Fernando, con el muelle y los almacenes de abrigo y depósitos necesarios para el servicio de cabotaje, y los ríos interiores”.² El río Capitán, junto al río Carabelas, era una de las más antiguas vías navegables del Delta, en tiempos que la mayoría de los canales se encontraban obstruidos por juncales y camalotes que impedían el paso de las embarcaciones, obligando a los habitantes

² *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, sesión del 16 de julio de 1863, libro 11, manuscrito, p. 46-47.

de las islas más alejadas de Las Conchas y San Fernando a dar una gran vuelta pasando por el río de la Plata (extendiendo su recorrido más al sur) para comunicarse con ellas (Pereyra, 2009, p. 17). De esta manera el empresario tuvo el argumento para fundamentar que el mencionado ferrocarril y la canalización del arroyo Capitán aumentarían el movimiento de embarcaciones de cabotaje y por ende San Fernando necesitaría de una infraestructura portuaria acorde, disponiendo de un muelle de alrededor de 800 metros de extensión. Fue así como, no habiendo transcurrido un lustro de la destrucción del muelle de Rosario y la quiebra de la sociedad formada para su construcción, Hopkins obtuvo el contrato que dio nacimiento a la Sociedad Anónima del Ferrocarril y Muelle de San Fernando. Las obras recién comenzaron en 1868 para detenerse al año siguiente por el derrumbe de parte del muelle. En el interín se culminó la construcción y explotación del ramal de la vía férrea que unió a ese puerto en la ribera del río Luján con la estación Delta del tren Buenos Aires-San Fernando, que era una de las principales prioridades de Hopkins. Se sostiene que la construcción del muelle y ramal, y más tarde la profundización del Canal San Fernando “fueron de suma importancia” para el crecimiento de la localidad, su urbanización, la inmigración, el comercio local, incluido el isleño (Cordero, 1944, p. 71).

Para la década de 1860, Rosario, Tigre y San Fernando fueron protagonistas de una etapa floreciente de la navegación fluvial signada por las nuevas embarcaciones a vapor, y el crecimiento de puertos menores; la que se vió truncada con la rápida expansión de la red ferroviaria en los años subsiguientes. Más aún, Rosario y Tigre hacia 1864, lideraron el tráfico fluvial, y se convirtieron en localidades ferroportuarias. En esa fecha, se construía en la primera el Ferrocarril Central Argentino y en la segunda, iniciaba su servicio el Ferrocarril Norte. A partir de entonces “todos los vapores salieron de allí sin dificultad, evitando las complicaciones de la saturada e ineficiente rada porteña” (Djenderedjian, 2011, p. 132). Veinte años más tarde, Tigre continuaba siendo el principal puerto de arranque de los vapores que hacían la carrera al Paraguay y el que más movimiento de barcos de vela registraba en la provincia de Buenos Aires al ofrecer, como se dijo anteriormente, más reparo a los fuertes vientos del sudeste que Buenos Aires sobre el Río de la Plata (Anuario..., 1885, p. 284).

Diferencias en el relacionamiento de los actores de las ciudades portuarias con “las islas”

Hasta la primera mitad del siglo XIX, la zona de islas del delta bonaerense y la de Rosario fueron, desde un aspecto económico-poblacional, territorios marginales y de tránsito, “sin un régimen tenencia de tierra y con una escasa intervención del Estado en la ocupación y la explotación de los recursos” (Galafassi, 2004, p. 114). A partir de la etapa de la

Organización Nacional, el delta próximo a Buenos Aires fue observado como espacio para la colonización, la radicación de inmigrantes, acompañándose esta transformación con el conocimiento del territorio y el establecimiento de jurisdicciones políticas administrativas, que entre otras cuestiones permitieron ir definiendo las potestades de los nacientes municipios (por ejemplo, San Fernando, Baradero, San Nicolás y San Pedro) sobre las islas (Canedo, 2022, p. 91). Según se deduce de los Padrones de 1813 y 1815 y el primer Censo Nacional de 1869, los isleños de la vasta región del delta desde el sur de Rosario hasta el río de la Plata representaban un porcentaje ínfimo en comparación con los pobladores de tierra firme, lo que contribuía a su percepción como un territorio alejado de todo control, propicio para desertores, bandoleros o quienes quisieran eludir los alcances de la ley (Robles, 2020, p. 157).

En el delta bonaerense se aplicó la legislación que contemplaba “la apropiación y adjudicación de las tierras a partir de su ocupación y del trabajo”, propuesta por Domingo Faustino Sarmiento a imitación de los Estados Unidos de Norteamérica. A partir de 1888, una ley provincial favoreció la adjudicación formal de las tierras cedidas, argumentando que si bien en un momento la posesión gratuita había sido una herramienta favorable al poblamiento y productividad del territorio la necesidad de los habitantes de consolidar y expandir lo logrado implicaba nuevas inversiones para lo que era necesario el otorgamiento de la propiedad irrevocable de la tierra.³

El más destacado publicista del Delta había sido el propio Sarmiento, poseedor allí de una chacra. En distintas oportunidades comparó al delta argentino con otros del mundo, destacando sus posibilidades ventajosas para el desarrollo argentino. En un artículo periódico publicado en septiembre de 1855, resaltaba la conveniencia de mantener navegable aquellos cursos por agua, ya que San Fernando, a través del arroyo Capitán, era “el puerto de Paraguay” como antes lo había sido Las Conchas, destacándose en especial por ser un puerto maderero. Al abogar por la construcción del ferrocarril a San Fernando, decía que aquel “Edén en las puertas de Buenos Aires” retribuiría con creces el capital y el esfuerzo invertido por sus pobladores, y fomentaría además la prosperidad de todos los puertos del Litoral, que tendrían en San Fernando un puerto conectado a Buenos Aires por las vías férreas (Sarmiento, 2011, p. 60).

En el discurso de la elite dirigencial de Las Conchas y San Fernando sobresale con claridad el pensamiento de que el *hinterland* isleño era parte de la dinámica portuaria local,⁴ y que se debía velar por su prosperidad, predica que adquirió mayor intensidad a medida que trans-

³ *Diario de Sesiones*, Cámara de Senadores de la provincia de Buenos Aires, La Plata, 1888, p. 75.

⁴ Así lo atestigua la colección documental y periodística que atesora la Biblioteca Popular Juan N. Madero de San Fernando.

El comerciante, periodista y político, Juan N. Madero se convirtió en abanderado de las obras del puerto y canal de esa localidad, de su puente giratorio, del ferrocarril y del dragado del río Luján. Fue un actor con capacidad de negociación y facilidad de involucrar en estos propósitos a inversores, funcionarios nacionales, provinciales y municipales. Precisamente en ese período, su hijo, Eduardo Madero, logró la aprobación por parte del Congreso del proyecto realizado por el ingeniero Emilio Mitre de construir un canal costanero cuya traza por el río Luján implicaba de manera directa a los puertos fluviales de San Fernando y Tigre y a la zona contigua del delta. Cuando no prosperó, y ante la falta del dragado del río Paraná de Las Palmas, el gobierno nacional resolvió que el trazado del canal se hiciera por el Paraná Guazú (Cricelli; Galcerán; Obregón, 2017) lo que alejó a Tigre y San Fernando de lo que sería la ruta navegable troncal. Esta situación se debió por un lado a la falta de información que se disponía sobre la región del Delta, la que obligaba a realizar nuevos estudios, y por otro lado a la urgencia de las ciudades portuarias fluviales situadas aguas arriba, como Zárate, Campana, San Nicolás, Rosario y Santa Fe, que reclamaban el pronto inicio de obras de dragados para poder canalizar la exportación de ultramar (Obregón, 2017, p. 17).

No obstante, la realización de un canal que uniera el río Luján con el Paraná de las Palmas continuó siendo una de las banderas aglutinantes de la dirigencia sanfernandina, logrando que en 1911 el gobernador Arias nombrara una comisión de técnicos y especialistas que, con el apoyo del Departamento de Ingenieros, estudió y propuso un plan de acción de mejoramiento de los ríos Luján, Tigre y Las Conchas, todos en jurisdicción bonaerense, que incluyó la traza del Canal A, que comenzaría uniendo Luján con Paraná de las Palmas y continuaría desde este último punto hasta el Arroyo Pay Carabí. Fue también impulsada por los vecinos de Tigre y San Fernando la prolongación del Canal San Fernando uniendo los ríos Las Conchas (Reconquista) y Luján, obras culminadas en 1915.⁶

A diferencia de lo allí sucedido, donde se comprueba un progresivo involucramiento de los gobiernos nacionales, provinciales y municipales por la actividad portuaria en relación con islas y canales – las autoridades locales de “Las Conchas” y San Fernando, en la década de 1850, establecieron tarifas portuarias como principales fuentes de ingresos (Canedo; Román, 2016, p. 113) –, no ocurrió lo mismo en lo que respecta a las situadas frente a Rosario, donde la provincia de Santa Fe y el municipio de Rosario no tenían jurisdicción (aunque concedieran permisos de explotación). Cuando en 1889 el juez federal de Rosario a indicación del gobierno nacional dictaminó la jurisdicción sobre riberas e islas del río Paraná,

⁶ Relevamiento de los diarios *La Razón* y *La Voz* de San Fernando, y *Delta*, de Tigre, tomos correspondientes al período 1914-1919, 1941-1957, respectivamente, en la Biblioteca Madero, San Fernando.

afirmó que debían ser consideradas como bien público de la Nación y advirtió que la práctica existente en esos años por parte de la Subprefectura Marítima de conceder autorización para cultivar y ocupar terrenos (de grandes extensiones) en las islas frente a la ciudad de manera gratuita, debía dejarse de lado para arrendarlas por subasta pública. La provincia de Santa Fe y la Municipalidad de Rosario también habían procedido de igual manera, pero en este caso, de manera ilegal (Escalera y Zubiría, 1889).

La mayor diversidad productiva del delta bonaerense atrajo a partir de mediados del siglo XIX a pobladores que se dedicaron a actividades a veces incompatibles (la forestal, la fruticultura y la caza, por ejemplo), originándose disputas por el uso del territorio y su correlato en configuraciones identitarias y de pertenencia (De Jager, 2017, p. 30), reclamando mayor atención de los poderes públicos. Esta situación alcanzó mayor complejidad en la primera mitad del siglo XX cuando la ciudad de Buenos Aires en su avasallante expansión metropolitana e industrial impactó en el Delta Inferior y, entre otros aspectos, modificó las dimensiones de las unidades productivas con el predominio del sector forestal, con la consiguiente reestructuración social y económica de la población isleña. Un proceso que se hizo aún más pronunciado en la década de 1990, cuando nuevas autovías transformaron el esquema original ferroviario de comunicación que vinculaba a Buenos Aires con Tigre y San Fernando, y surgieron urbanizaciones en terrenos bajos rellenados (Zegare, 2015, p. 251).

Ese tipo de conflictividad no se habría dado en las islas situadas frente a Rosario: Invernada, Espinillo, Castellano y del Francés, en el siglo XIX y primera mitad del siglo XX, precisamente por no haberse registrado el mismo proceso de radicación y grado de explotación intensiva y diversificada. Por entonces, lo que ocurría en la otra orilla solía despertar la atención periodística cuando las crecidas del nivel del río provocaban la evacuación de los isleños o la interrupción de la comunicación fluvial con la ciudad entrerriana de Victoria. No existía aún vinculación terrestre entre Rosario y las islas, y esto tampoco era una prioridad para el gobierno de Santa Fe que, por otra parte, prestaba poca atención a los 22.500 kilómetros cuadrados de islas de su territorio, que en mayoritaria proporción formaban parte de departamentos del centro y norte de la provincia, y continuaban siendo “apenas utilizables” en la cría extensiva de ganado, a excepción de ensayos de cultivos de legumbres, hortalizas y flores.⁷ Para el caso rosarino, la tardía fijación definitiva de los límites provinciales entre Santa Fe y Entre Ríos, que se realizó en la segunda mitad del siglo XX, no revirtió la inexistencia de políticas públicas de integración y vinculación entre la

⁷ *El Litoral*, Santa Fe, 9 nov. 1971.

zona insular y la tierra firme (Galimberti, 2017). El único pueblo existente en la zona de isla frente a Rosario fue el de Charigüe, correspondiente al departamento entrerriano de Victoria, Entre Ríos, figurando en un plano de 1912 entre sus propietarios una media docena de rosarinos. Dicha localidad se fue despoblando (Domínguez, 1992, p. 77).⁸

Recién en la década de 1920 los estudios urbanísticos comenzaron a poner en valor la condición fluvial de Rosario, iniciándose una nueva relación de sus habitantes con el río y las islas, alcanzando un momento relevante con la creación de la Estación Fluvial de Rosario, inaugurada en 1951 (Ponzini et al., 2023).

Entre la primera década del siglo XX y la del 1960 se habría registrado una etapa “de auge” en la radicación de inmigrantes en las islas frente a Rosario (dentro de una escala demográfica muy reducida teniendo en cuenta que un censo de 1957 arrojó que esa zona estaba habitada por apenas un centenar y medio de personas) (Domínguez, 1992, p. 67), pero a partir de entonces, al igual que en el delta de Tigre y San Fernando, fue más rentable la gran producción, y la corriente inmigratoria perdió atractivos para su radicación. La relación cotidiana de los isleños con la ciudad de Rosario era observable en la dársena de cabotaje, a donde arribaban las chalanas que traían productos al Mercado de Abasto, generando en el entorno ribereño barrial (cercano a la actual bajada de la calle San Juan) un acotado mundo sociocultural donde convivían isleros y estibadores del puerto. Las pocas familias de Rosario que la frecuentaban con motivo de ocio adquirieron pequeños lotes que visitaban los fines de semana. Los 160 vecinos estables que permanecían frente a Rosario⁹ no fueron proclives a la presencia de los “citadinos” vecinos (lo que también se observó en el delta de Tigre a medida que se incrementó el turismo de fin de semana y el *boom* del deporte motonáutico). Un empresario rosarino, Carlos Deliot, compró miles de hectáreas en las islas, y a su muerte en 1940 legó gran parte de ellas a la Municipalidad de Rosario, que en los últimos años ha proyectado la creación de una reserva natural.¹⁰

⁸ El ambicioso proyecto para urbanizar Charigüe comenzó en abril de 1910 con el remate de 40 mil hectáreas; dos años después, ya contaba con su primer plano urbano. Un edificio de dos plantas centralizaba las instituciones entrerrianas: escuela, estafeta postal y una central telefónica conectada a Victoria y Rosario mediante un cable subacuático. Incluso se proyectaba una línea férrea que uniría el puerto de Rosario con Itá Ibaté e Ituzaingó, en Corrientes, a través de un *ferry-boat*. Sin embargo, como recordaba el pionero Domínguez, “ese emporio se desvaneció”: el tren nunca funcionó, la gran edificación fue destruida y, hacia 1918, un buque de ultramar cortó el cable telefónico al levar anclas. Aunque durante el siglo XX solo subsistió un caserío de servicios turísticos, hoy el legado persiste: la antigua casa de Domínguez funciona como centro cultural y, junto al Museo de las Islas creado en 1969, continúa siendo el principal puente entre Rosario y la realidad isleña.

⁹ *La Capital*, Rosario, 22 oct. 1954.

¹⁰ A su muerte en 1944, el inversor inmobiliario Carlos Deliot legó sus cuantiosas propiedades al Municipio de Rosario para fines benéficos. Sin embargo, la impugnación del testamento por parte de sus familiares y particulares desató una batalla judicial que se extendió por ocho décadas. Recién en octubre de 2025, la Justicia Federal falló a favor de la Municipalidad, otorgándole la titularidad de 800 hectáreas de islas. Esta histórica resolución permitirá, finalmente, incorporar dichas tierras al plan de gestión ambiental del humedal (El legado..., 25 oct. 2025).

Figura 4 – Las islas frente a Rosario: mapa turístico de 1966



Fuente: Lámina efectuada por el Astillero Turisendo de la ciudad de Rosario para sus clientes, aprobado por el Instituto Geográfico Militar, Oficina Cartográfica Montenegro Paz. Archivo del autor.

El sentido de los flujos económicos dominantes

La anchura del río frente a la ciudad y la distancia en kilómetros que separaba a Rosario de la ciudad entrerriana más próxima, Victoria, en línea recta, por sobre las islas y riachos, era de sesenta kilómetros, exactamente igual a la distancia que la separa de San Nicolás de los Arroyos. Por eso es interesante un enfoque proveniente del urbanismo que sostiene que Rosario y su región, durante siglos, se percibió como poseedora de un río “de una sólo orilla” por el escaso diálogo con los ribereños de enfrente. En tal sentido, se entiende que la ciudad no solo le dio durante mucho tiempo “la espalda” al río, sino también a la otra ribera y con ello al espacio mediente. Durante mucho tiempo la infraestructura portuaria al

servicio del corredor de exportación norte-sur, desvinculado de la relación este-oeste, fue el factor dominante del paisaje ribereño (Galimberti, 2017).

La insular provincia de Entre Ríos recién quedó unida por una carretera con el resto del país con la inauguración del Túnel Subfluvial en 1969; y con anterioridad a esa fecha Victoria y Rosario estaban conectados por un sistema de balsas para el transporte de pasajeros y automóviles. Sin embargo, los flujos de mercancía entre sus puertos eran débiles. La producción de cereales del sur entrerriano enviada a través del puerto de Victoria a Buenos Aires con destino al exterior no hacía escala en Rosario, y prácticamente dejó de utilizar la vía fluvial con la inauguración en 1977 del puente Zárate-Brazo Largo, que unió al sur de Entre Ríos con el norte de Buenos Aires (Mateo, 2018, p. 265).

En cambio, Las Conchas y San Fernando no sólo prestaron servicios portuarios al cabotaje regional sino que fueron puertos de la producción y la comunicación interna del delta (el sistema de transporte de pasajeros permitiría a su vez expandir la explotación en las secciones más alejadas de la costa bonaerense); sus flujos eran de eje este-oeste además norte-sur; en tanto que Rosario fue preeminentemente un puerto de ultramar para la exportación de la producción de la pampa gringa y otros puntos del interior de la República, sin por eso desvincularse del cabotaje del litoral argentino, de mercancías y pasajeros. La atención de la elite comercial rosarina estuvo puesta en garantizar la accesibilidad terrestre de su gran *hinterland* continental al puerto, el aumento de su operatoria y la mejora de las condiciones de navegabilidad fluvial, especialmente para complementar las necesidades de la exportación de ultramar. Al igual que la de San Fernando también aspiraba a convertir la ciudad en capital de su provincia y, más aún, en capital de la República toda. También tuvo “su Juan Madero”, en la persona de Gregorio Machain. En 1884 fue el primer presidente del Centro Comercial, antecedente de la Bolsa de Comercio local, y desde esa institución coordinó el movimiento pro-puerto y canalización de los ríos. En la segunda mitad del siglo XIX siguieron sucediéndose, sin buenos resultados, proyectos de modernización portuaria, empresas que terminaron en quebrantos, licitaciones fallidas, y ejecuciones abandonadas, en un marco nacional signado por crisis económicas, estrechez presupuestaria e inestabilidad política. Existían muelles particulares de variada operatoria y en 1883, ante el fracaso de las licitaciones, se ejecutó una obra por administración nacional que, iniciada en 1885, fue abandonada en 1887. En 1896 se inició una nueva campaña pro-puerto que contó a Machain como líder, y en 1899, se logró la sanción de la ley nacional que autorizó la licitación internacional para la construcción y explotación del puerto de Rosario, que terminó siendo adjudicada a la empresa francesa Hersent et Fils cuya piedra basal se puso en 1902, iniciándose los trabajos de dragado y balizamiento de lo que se podría considerar la primera hidrovía argentina (De Marco, 2006, p. 88).

Tanto en la campaña dirigencial liderada por la Bolsa de Comercio a fines del siglo XIX para la modernización de la infraestructura del puerto de Rosario como la que llevó adelante junto al gobierno de la provincia y la municipalidad de Rosario en la última década del siglo XX para la sanción de una nueva ley de puertos y la profundización de la Vía Navegable Troncal, se alentó la apertura de un canal y el dragado respectivo para una conexión vial entre Rosario y Victoria (Los Cien Años..., 1984, p. 66), siendo el punto donde con mayor claridad se observa un interés por intervenir sobre la región de islas, favoreciendo un corredor comunicacional este-oeste, con una motivación principalmente vinculada, según se argumentó, a potenciar el desarrollo económico de las respectivas regiones en sus *hinterland* continentales.

Consideraciones finales

El delta isleño de Tigre-San Fernando puede considerarse constitutivo de la dinámica que posibilitó el desarrollo de ambas como ciudades portuarias fluviales de cabotaje. El rápido proceso de colonización y subdivisión de la tierra en aquellas islas bonaerenses, y la conformación de un mercado regional con epicentro en los puertos de Tigre y San Fernando, “unión de los caminos de hierro y de cementos con los fluviales”,¹¹ acercó a los pobladores, productores y comerciantes isleños (asociados formalmente a partir de 1916) con los de la dirigencia de “tierra firme”, en las acciones tendientes a obtener mejores condiciones de infraestructura portuaria y de navegación.¹²

La etapa infraestructural de Las Conchas y San Fernando, como ciudades portuarias, involucraría, a la par de obras ferroportuarias, la concreción de obras de integración hidrovial, a través de la apertura de canales. La proliferación de nuevos puertos en la costa bonaerense, santafesina, entrerriana y correntina confirma la expansión del sistema y que la fortaleza de cada uno de ellos radicaba en su capacidad de conexión y articulación de la producción exportable y de la producción de sus *hinterland* próximos (Camarda; Mateo, 2020, p. 19), que en el caso de San Fernando-Tigre pasó a centrarse cada vez más en la colocación de los productos del Delta en la vecina metrópolis de Buenos Aires.

Las islas próximas a Rosario no habrían tenido relevancia económica en la articulación ciudad-puerto-región por factores geográficos y políticos-jurisdiccionales en la etapa infraestructural, por la preeminencia alcanzada por su puerto en la segunda mitad del siglo XIX como el más importante del interior del país en cuanto al movimiento de embarcacio-

¹¹ *El Delta*, Delta, 26 dic. 1942.

¹² *La Razón*, San Fernando, 26 abr. 1914.

nes de gran porte (a vela y a vapor) y mayor capacidad de toneladas exportables. En tal sentido, la principal preocupación dirigencial estuvo puesta “en la ribera” portuaria y en garantizar la accesibilidad de los grandes buques de ultramar por la traza navegable central, con la atención depositada en el abrumador flujo de producción de su *hinterland* rural. Las actividades deportivas, recreativas y turísticas en las islas entrerrianas frente a Rosario crecieron de forma sostenida desde fines del siglo XX y se expandieron a inicios del XXI. Sin embargo, las frecuentes “quemazones” – provocadas por la expansión de la frontera agropecuaria, cazadores o turistas – han generado un fuerte impacto ambiental. Esto ha alertado a los poderes públicos y a la ciudadanía sobre la urgencia de ir más allá de medidas paliativas, como el combate del humo, para adoptar verdaderas políticas sustentables.

El estudio comparado de los tres enclaves permite también analizarlos en cuanto partes de un sistema fluvial y un territorio abierto a la acción empresarial privada para la construcción portuaria y obras de navegabilidad con similares dinámicas de relacionamiento entre inversores externos y actores locales dirigenciales. El caso de Hopkins, en la segunda mitad del siglo XIX, tratado en este artículo, resulta paradigmático. No sólo obtuvo la concesión para construir el primer muelle de la principal ciudad portuaria de la Confederación Argentina, Rosario, sino también del primer complejo portuario vial isleño de San Fernando, ambos puntos claves para el tráfico comercial de todo el litoral desde el Río de la Plata hasta el Paraguay. En 1863, siendo ya cónsul de Estados Unidos en Paraguay, sería designado Cónsul General de la Argentina en Estados Unidos por el presidente Mitre (Registro..., 1884, p. 38). Una página de la historia que ilustra sobre las conexiones en juego entre actores públicos y privados en lo que atañe a la accesibilidad fluvial a los puertos, la modalidad de desarrollo de los *hinterland* y la relación con los recursos naturales.

Referencias

ÁLVAREZ, Juan. *Historia de Rosario (1689-1939)*. Buenos Aires: Imprenta López, 1943.

ANUARIO Estadístico de la Provincia de Buenos Aires. Buenos Aires: Ministerio de Gobierno, 1885.

BERTRAND, Michel. Estructuras, dinámicas sociales e historia social. In: BONAUDO, Marta; REGUERA, Andrea; ZEBERIO, Blanca (org.). *Las escalas de la historia comparada. Tomo I: dinámicas sociales, poderes políticos y sistemas jurídicos*. Buenos Aires: Miño y Dávila, 2008. p. 23-33.

BUNGE, Silvina Ruíz Moreno de. *Tigre y las verdes islas del Delta*. Buenos Aires: Camalote, 2004.

CAMARDA, Maximiliano; MATEO, José. El impacto de la transición de la navegación a vela a vapor en el litoral argentino a fines del siglo XIX. *Revista Escuela de Historia*, Salta, v. 1, n. 19, 2020. Disponible en: <https://portalderevistas.unsa.edu.ar/index.php/reh/article/view/1913>. Consultado el: 19 mayo 2022.

CANEDO, Mariana. Las actas de las sesiones municipales: reflexiones desde los procesos de municipalización en la campaña. (Estado de Buenos Aires, 1856-1861). *Revista Electrónica de Fuentes y Archivos (REFA)*, Córdoba, v. 2, n. 13, p. 77-97, 2022. Disponible en: <http://hdl.handle.net/11336/205380>. Consultado el: 12 mayo 2023.

CANEDO, Mariana; ROMÁN, César. Pueblos y municipalidades con puertos fluviales. Población y presupuestos en la conformación de los asentamientos locales (Buenos Aires, 1750-1860). *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Mar del Plata, n. 9, p. 96-116, 2016.

CARRASCO, Eudoro; CARRASCO, Gabriel. *Anales de la ciudad del Rosario de Santa Fé, con datos generales sobre historia argentina, 1527-1865*. Buenos Aires: J. Peuser, 1897.

CHIARAMONTE, José Carlos. *Mercaderes del Litoral: economía y sociedad en la provincia de Corrientes en el siglo XIX*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1991.

COELHO PRADO, María Ligia. América Latina: historia comparada, historias conectadas, historia transnacional. *Anuario de la Escuela de Historia*, Rosario, n. 24, p. 9-22, 2013. Disponible en: <https://anuariodehistoria.unr.edu.ar/index.php/Anuario/article/view/95>. Consultado el: 13 mayo 2022.

CORDERO, Héctor A. *El antiguo canal de San Fernando: su origen - sus pleitos - su construcción*. San Fernando: Biblioteca y Museo Popular Juan N. Madero, 1944.

CRICELLI, Susana; GALCERÁN, Virginia; OBREGÓN, Rosana Luján. Canales de navegación: proyectos en el delta del río Paraná, 1880-1930. In: XVI Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires, XVI, 2017, Dolores. *Actas [...]*. Dolores: Universidad Nacional de La Plata/Facultad de Arquitectura y Urbanismo, 2017. p. 1-19. Disponible en: <https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/69137>. Consultado el: 10 mayo 2022.

DE JAGER, J. E. Dinámicas identitarias y territorialidad en el bajo delta del Paraná bonaerense. *Cuadernos de Antropología*, Buenos Aires, n. 17, p. 29-46, 2017.

DE MARCO, Miguel Ángel. *La batalla por el puerto de Rosario*. Buenos Aires: Fundación Ciudad Argentina, 1999.

DE MARCO, Miguel Ángel. *El puerto de los rosarinos*. Rosario: Ente Administrador del Puerto de Rosario, 2006.

DEUDON, Laetitia. L'histoire environnementale

comparée, un nouveau champ de recherche en émergence au début du XXI^e siècle? Exemple des cours d'eau et des zones humides en France et au Canada. In: FRIOUX, Stéphane; BÉCOT, Renaud (org.). *Écrire l'histoire environnementale au XX^e siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2022. p. 93-108.

DJENDEREDJIAN, Julio. El proceso económico. En: GELMAN, Jorge; FRADKIN, Raúl; GARAVAGLIA, Juan Carlos (org.). *Argentina, la construcción nacional: América Latina en la historia contemporánea. t. 2: 1830-1880*. Lima: Santillana Taurus, 2011. p. 128-176.

DÓCOLA, Silvia. ¿Cómo dar forma a un Estado que ha perdido la cabeza? Puertos para la Confederación Argentina. *Estudios del Hábitat*, La Plata, v. 14, n. 2, p. 1-18, 2016. Disponible en: <https://revistas.unlp.edu.ar/Habitat/article/view/e003>. Consultado el: 26 mayo 2023.

DOMÍNGUEZ, Raúl. *El Paraná y las islas: 50 años de convivencia*. Rosario: Fundación Educacional Banco de los Arroyos, 1992.

DUCRUET, César. Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires: du local au mondial. *M@ppemonde*, Montpellier, n. 77-1, 2005. Disponible en: <https://mappemonde-archive.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>. Consultado el: 12 mayo 2018.

EL LEGADO Deliot vuelve a manos de la ciudad. Rosario12. *Página12*, Buenos Aires, 28 oct. 2025. Disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/869388-el-legado-deliot-vuelve-a-manos-de-la-ciudad/>. Acceso en: 26 mar. 2026.

ESCALERA Y ZUBIRÍA, Gualberto. *Informe sobre la propiedad de las riberas e islas del río Paraná presentado al Exmo. Gobierno de la nación. Rosario de Santa Fe*. Buenos Aires: Imprenta Sud América, 1889. Disponible en: <https://catalog.hathitrust.org/Record/008427618>. Consultado el: 5 mar. 2025.

FEDELE, Javier; DOMÍNGUEZ ROCA, Luis J. Puerto y ciudad. *Revista Transporte y Territorio*, Buenos Aires, n. 12, p. 1-15, 2015. Disponible en: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/1218>. Consultado el: 18 sep. 2021.

GALAFASSI, Guido Pascual. Colonización y con-

formación moderna de las tierras del delta del Paraná, Argentina (1860-1940). *Revista Complutense de Historia de América*, Madrid, v. 30, p. 111-130, 2004. Disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/RCHA/article/view/RCHA0404110111A>. Consultado el: 24 oct. 20.

GALARZA, Antonio Facundo. La Real Hacienda en las fronteras del imperio americano: estructura tributaria de la tesorería de Santa Fe y sus remesas a Buenos Aires (Río de la Plata, 1778-1810). *Tiempos Modernos*, Madrid, v. 9, n. 39, p. 28-59, 2019. Disponible en: <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/4455>. Consultado el: 6 nov. 23.

GALIMBERTI, Cecilia Inés. Transformaciones del frente territorial del Gran Rosario: estrategias, proyectos e intervenciones (siglos XIX-XXI). *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario J. Buschiazzo*, Buenos Aires, v. 47, n. 1, p. 67-82, 2017. Disponible en: <https://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/issue/view/14>. Consultado el: 8 mar. 2025.

GOMBOS, Tiberio. El puerto de Rosario. *Revista de Historia de Rosario*, Rosario, n. 13, 1968.

HOYLE, Bryan Stewart. Cities and ports: concepts and issues. *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, Las Palmas de Gran Canarias, n. 3, p. 263-278, 1997-1998. Disponible en: <https://revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/157>. Consultado el: 19 mar. 2019.

JUMAR, Fernando. La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen. In: FRADKIN, Raúl O. (org.). *Historia de la Provincia de Buenos Aires: de la conquista a la crisis de 1820*. v. 2. Buenos Aires: Unipe; Edhasa, 2012. p. 123-158.

KRASELSKYK, Javier Gerardo. *Las estrategias de los actores del Río de la Plata: las Juntas y el Consulado de comercio de Buenos Aires a fines del Antiguo Régimen (1748-1809)*. Disertación (Doctorado en Historia), Universidad Nacional de La Plata, La Plata, 2011. Disponible en: <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.447>. Consultado el: 8 jul. 2017.

LAUBÉ, Sylvain. Maritimité et paysage culturel

maritime: les apports du modèle “Any-artefact”. *Artefact*, Toulouse, n. 14, p. 293-316, 2021. Disponible en: <https://doi.org/10.4000/artefact.10228>. Consultado el: 5 sep. 2024.

LOS CIEN AÑOS de la Bolsa de Comercio de Rosario (1884-1984). Rosario: Bolsa de Comercio de Rosario; Establecimientos Tipográficos San José, 1984.

MALVÁREZ, Ana Inés. El delta del río Paraná como mosaico de humedales. En: MALVÁREZ, Ana Inés (org.). *Tópicos sobre humedales subtropicales y templados de Sudamérica*. Buenos Aires: Unesco, 1999. p. 35-53.

MARTNER PEYRELONGUE, Carlos. El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. *EURE*, Santiago, v. 25, n. 75, 1999. Disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007500005. Consultado el: 14 abr. 2018.

MATEO, José. De la insularidad a la conectividad: los puertos de Entre Ríos (Argentina) entre 1922-1983. In: MOLINAS, Luis. *Cádiz: del floreciente siglo XVIII al Port of the Future del siglo XXI*. Madrid: Dykinson, 2018. p. 272-289.

MEGIAS, Alicia. La formación de la ciudad. In: MEGIAS, Alicia; PRIETO, Agustina; D'AMELIO, Raúl; MONTINI, Pablo; RIGOTTI, Ana María. *Ciudad de Rosario*. Rosario: Editorial Municipal de Rosario, 2010. p. 11-54.

MONTERRAT, María Inés. Hombres, géneros y carretas: la circulación de bienes en la campaña bonaerense en la temprana época colonial. *Temas de Historia Argentina y Americana*, Buenos Aires, v. 1, n. 28, p. 41-60, 2020.

OBREGÓN, Rosana. Configuración de la infraestructura portuaria del delta medio del Río Paraná: proyectos de los puertos de ultramar y cabotaje (1880-1930). In: JORNADAS INTERESCUELAS/DEPARTAMENTOS DE HISTORIA, 16., 2017, Mar del Plata. *Actas [...]*. Mar del Plata: Departamento de Historia/Facultad de Humanidades/Universidad Nacional de Mar del Plata, 2017. p. 1-24. Disponible en: <https://cdsa.aacademica.org/000-019/443>. Consultado el: 29 feb. 2022.

PAREDES, Isabel. La carrera del Paraguay a fines del

siglo XVIII. *América Latina en la Historia Económica*, México DF, v. 21, n. 1, 2014.

PEREYRA, Pablo. *Desde el vapor: historia sobre la navegación de pasajeros en el Delta*. Buenos Aires: Ediciones del Eclipse, 2009.

PLAN DE MANEJO Socio Ambiental para la sección I de islas del Delta. Buenos Aires: Fundación Metropolitana, 2010.

PONZINI, Bibiana; GALIMBERTI, Cecilia; BASSO, Andrea; ESPAÑOL, Jorge; CUTRUNEO, Jimena Paula. Pasajeros y mercancías: debates y proyectos en torno a la apertura al río y el desarrollo de la Estación Fluvial en la costa central de Rosario (1930-1960). *Revista Transporte y Territorio*, Buenos Aires, n. 29, p. 6-25, 2023. Disponible en: <https://doi.org/10.34096/rtt.i29.12601>. Consultado el: 5 sep. 2024.

REGISTRO Nacional de la República Argentina. t. V, 1863-1869. Buenos Aires: Imprenta de La República, 1884.

REITANO, Emir. El Río de la Plata como espacio de frontera marítimo-fluvial durante el período colonial tardío: hombres, embarcaciones y dificultades. *Pasado Abierto*, La Plata, v. 2, n. 3, p. 128-152, 2016. Disponible en: <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/1764>. Consultado el: 9 jun. 2020.

ROBLES, Sergio Daniel. *El delta del Paraná: territorio, población, producción, prácticas sociales y gobierno en una región de frontera (1750-1870)*. Disertación (Maestría en Ciencias Sociales con Mención en Historia Social), Universidad Nacional de Luján, Buenos Aires, 2016.

ROBLES, Sergio Daniel. *El delta del Paraná: territorio, población, producción, prácticas sociales y gobierno en una región de frontera (1750-1870)*. Rosario: Prohistoria, 2020.

SAQUET, Marcos Aurelio. *Por una geografía de las territorialidades y las temporalidades: una concepción multidimensional orientada a la cooperación y el desarrollo territorial*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata; Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2015.

SARMIENTO, Domingo Faustino. *El Carapachay: imágenes de las islas del delta de Paraná*. Buenos Aires: Eudeba, 2011.

SCHÖNACH, Paula Maarika. River histories: a thematic review. *Water History*, Helsinki, v. 9, n. 3, p. 233-257, 2017.

UDAONDO, Enrique. *Reseña histórica del partido de Las Conchas*. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1942.

VAUTHIER-VÉZIER, Anne. *L'estuaire et le port: l'identité maritime de Nantes au XIXe siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2007.

ZEGARE, Verónica. El delta del Paraná, en comparación con otros deltas del mundo. In: PEÑA, Clara María (org.). *Solución bambú: guía para el manejo sostenible del género Phyllostachys*. Buenos Aires: Inbar, 2015. p. 241-262.

ZENEQUELLI, Lilia. *Tigre: su historia, de aquí y allá*. Buenos Aires: Dunken, 2009.

Os dados de pesquisa estão disponíveis no corpo do texto. Editores responsáveis: Fabrina Magalhães Pinto (<https://orcid.org/0000-0001-5088-9125>), Karla Carloni (<https://orcid.org/0000-0001-7586-3802>) e Norberto Osvaldo Ferreras (<https://orcid.org/0000-0003-3801-0418>).