



**EL DÍA QUE LOS PUERTOS LLEGARON A LA BOCA.
IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO
EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN**

Weissel, Marcelo

El día que los puertos llegaron a La Boca. IV Coloquio Patrimonio Cultural Portuario en el Museo Benito Quinquela Martín / Marcelo Weissel ; compilado por Marcelo Weissel. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Museo de Bellas Artes Benito Quinquela Martín, 2020.

Libro digital, DOC

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-46689-7-4

1. Patrimonio Cultural. I. Título.

CDD 720.98211



EL DÍA QUE LOS PUERTOS LLEGARON A LA BOCA. IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

COMPILADO Y EDITADO POR
MARCELO N. WEISSEL

NÚCLEO DE CIUDADES PORTUARIAS REGIONALES NODO
INSTITUTO DE HISTORIA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS,
ECONÓMICOS, SOCIALES E INTERNACIONALES, CONSEJO NACIONAL DE
INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TÉCNICAS.

AUSPICIO Y COLABORACIÓN DEL COLOQUIO:

- CENTRE F. VIÈTE, UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE DE BREST, FRANCIA
- MUSEO ARQUEOLÓGICO, PORTUARIO Y MARÍTIMO DE LA BOCA DEL RIACHUELO, ARGENTINA.

EL IV COLOQUIO FUE REALIZADO EN EL MARCO DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN BILATERAL MINCYT- ECOS FRANCIA A18D03 “LAS HUMANIDADES DIGITALES APLICADAS AL ESTUDIO COMPARADO DEL IMPACTO URBANO DE LA MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA DE LOS PUERTOS DE ULTRAMAR DE FRANCIA Y ARGENTINA”.

DISEÑO: ESTEFANÍA D. NIGOUL



**EL DÍA QUE
LOS PUERTOS
LLEGARON
A LA BOCA
IV COLOQUIO
PATRIMONIO
CULTURAL PORTUARIO
EN EL MUSEO BENITO
QUINQUELA MARTÍN**

LIC. VÍCTOR G. FERNÁNDEZ
DIRECTOR MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

El día que los puertos llegaron a La Boca

IV Coloquio Patrimonio Cultural Portuario en el Museo Benito Quinquela Martín

“A la historia le gustan ciertas simetrías”, escribió alguna vez Jorge Luis Borges; y acaso esta cita es oportuna para aproximarnos a una descripción del *IV Coloquio Patrimonio Cultural Portuario*, que tuvo lugar en el Museo Benito Quinquela Martín los días 10 y 11 de julio de 2019.

Porque atravesando tiempos y contextos, este fructífero y tan actualizado intercambio que centra su mirada en la rica diversidad patrimonial acuñada en entornos portuarios, tenía como escenario a La Boca, el mítico puerto de Buenos Aires donde desde mediados del siglo XIX, el encuentro de criollos con inmigrantes de todas las latitudes forjó varios de los rasgos culturales que aún hoy nos definen. El momento elegido para la realización del Coloquio revestía un especial significado para el MBQM, por cuanto se planificó como parte de las actividades vinculadas a la conmemoración del 60º Aniversario de la inauguración oficial de la Calle-Museo *Caminito*, obra cumbre entre las muchas intervenciones urbanas de Quinquela Martín, y síntesis de un paisaje cultural definido por su identidad portuaria.

Si bien es suficientemente conocido, no está de más destacar que todo en la vida, obra y legado de Quinquela, se relacionó estrechamente con el Riachuelo y su puerto, siendo una de sus huellas trascendentes, el espacio de desarrollo del Coloquio: el museo de bellas artes creado por el artista boquense. Museo en cuya colección sobrevuela el puerto como horizonte omnipresente, desde las propias obras de Quinquela, hasta el espléndido conjunto de mascarones de proa que, tallados por manos anónimas en talleres navales, fueron el inicio de una tradición artística que con el correr del tiempo pasó a distinguir a La Boca en el mundo.

El puerto de la Boca es hoy un recuerdo legendario, y el Riachuelo una suerte de escenario vacío que nos interroga a diario sobre su/nuestro futuro. Y es en ese debate entre tradición y contemporaneidad donde se juega el porvenir, que cobra especial sentido este encuentro interdisciplinario, en el que destacados investigadores y profesionales, representando a instituciones de diversas regiones argentinas, y también de Francia, España y Portugal, compartieron experiencias, miradas y proyectos acerca de sus respectivos patrimonios culturales portuarios.

En las dos jornadas del Coloquio pudimos disfrutar brillantes ponencias, a la vez que se fue consolidando el mutuo conocimiento en torno a temas y problemáticas en común, fortaleciéndose y ampliándose las preexistentes redes de acción conjunta, y la voluntad de trabajo cooperativo.

Agradecemos profundamente al Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales (IDEHESI-CONICET), al Nodo Instituto de Historia (UCA Rosario, Argentina) y al Centre F. Viète (Université de Bretagne Occidentale, Brest, Francia), por crear y organizar estas iniciativas que a su modo espejan la caleidoscópica historia de los puertos y sus entornos, tan diversos y peculiares, como semejantes en su vital pluralidad.

Como en los atadores de los alquimistas, en los puertos y sus alrededores se concreta la unión de lo diferente, alumbrando el oro más valioso: patrimonios culturales que testimonian el alma de las comunidades.

Lic. Víctor G. Fernández
Director Museo Benito Quinquela Martín

**PRÓLOGO
EN LA RIBERA.
REFLEJOS ACTIVOS
DEL PATRIMONIO
CULTURAL
PORTUARIO
ATLÁNTICO.**

ACTAS DEL IV “COLOQUIO
INTERNACIONAL FRANCO
ARGENTINO SOBRE
PATRIMONIO CULTURAL
PORTUARIO” LA BOCA 2020

MARCELO WEISSEL

PRÓLOGO

En La Ribera. Reflejos Activos del Patrimonio Cultural Portuario Atlántico.

Actas del IV “Coloquio Internacional Franco Argentino sobre Patrimonio Cultural Portuario” La Boca 2020.

Marcelo Weissel¹

Organizado por el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales (IDEHESI-CONICET- IH) y el Centre F. Viète, Université de Bretagne Occidentale de Brest (Francia), nos reunimos el 10 y 11 de julio de 2019 en el Museo de Bellas Artes de La Boca de Artistas Argentinos “Benito Quinquela Martín”.

Luego de las ocasiones anteriores desarrolladas en la ciudad de Rosario en 2018, 2017 y 2016, el cuarto Coloquio, reunió el objetivo de fortalecer el proceso de cooperación científica internacional para la puesta en valor del paisaje cultural portuario. Participaron como expositores más de treinta investigadores de distintas procedencias, permitiendo ahondar en las experiencias de investigación y preservación de diferentes paisajes portuarios, tanto nacionales e internacionales a partir de los casos de Var, Brest (Francia), Valencia (España), Dakar (Senegal), Lisboa (Portugal) y Durban (Sudáfrica) como de la Argentina: Rosario, Punta Alta, Mar del Plata, Palmira, La Plata, Campana, Zárate, Ingeniero White, Concordia, Buenos Aires, Berisso y La Boca.

El programa del evento reunió a los investigadores que visitando La Boca, disfrutaron del Museo de Bellas Artes, de la Fundación Proa y de una visita a las instalaciones del Área de Protección Histórica N°54 de la Ciudad llamada Barraca Peña, actualmente en proceso de recuperación. Asimismo el evento contó con la presencia del Lic. Carlos Pedro Vairo del Museo Marítimo de Ushuaia.

A razón de causas varias, algunos trabajos presentados en la reunión en el Museo Quinquela Martín, no forman parte de esta compilación. Sin embargo los nombramos aquí. Entonces, en el museo Maria João Nunes de Alburquerque expuso de manera remota su presentación titulada “Shaping most endangered Cultural sites: Durban Harbour in Beachfront”. Julieta Frere expuso sobre su tesis de licenciatura referida a las anclas recontextualizadas en espacios públicos de Buenos Aires. Josefina Mallo y Maria Emilia Sandrín sobre “Espacios portuarios: reflexiones en torno al patrimonio, comunidades locales, turismo e historia”. Jorge Metz se presentó como Secretario General del Comité Intergubernamental Coordinador de la Cuenca del Plata integrado por Argentina, Bolivia, Brasil, Paragua y Uruguay. Norma Pascar disertó sobre “Ríos. Legislación Portuaria y Puertos Sustentables”; y Andrés Zalazar sobre “Patrimonio, arte y paisaje de los enclaves portuarios: pertenencias socio-culturales e identidades regionales”.

Nos acercamos al colorido edificio del Museo Quinquela en la ribera del Riachuelo, trasponiendo su portal y escalinata hasta su segundo piso. Particularmente conozco el museo desde chico, cuando mis padres me llevaron. Pero lo conozco en detalle desde el inicio de mis actividades académicas – profesionales al promediar la década de 1990. Entonces hacía casi 20 años de la muerte de Quinquela. El presidente de la República de La Boca y de la

¹Museo Arqueológico, Portuario y Marítimo de La Boca del Riachuelo. Integrante del Congreso Internacional de Museos Marítimos ICMM.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Fundación Museo Histórico de La Boca, cofirmante del Acta de Preservación de la Plaza de los Suspiros, me presentó ante el director del museo a los fines de disponer de un espacio para la limpieza y la guarda de los materiales arqueológicos que nuestro seguimiento de la obra de control de inundaciones en la riberas de La Boca y Barracas estaba relevando. No eran materiales cualesquiera, cadenas de muelle, durmientes de madera dura, clavos y tirafondos, encontraban su camino, gracias al accionar del “Indiana Jones” de la Vuelta de Rocha, hasta el piso 2 y medio del edificio del museo. Es que allí se ubicaba el “depósito” y primer gabinete arqueológico del barrio portuario. El depósito del piso 2 y medio había sido usado por Quinquela para grabar papeles. Allí se encontraba la prensa y algunas chapas maltratadas en los 20 años de su desaparición, usadas para impresiones de grabados fuera de registro. También había algunas esculturas y ventiladores policromos. Recuerdo la cabeza de la diosa Shiva. Había estanterías con pigmentos de colores en polvo, antes de su preparación como pintura, dos delantales de Copa y Chego, un casco con el nombre Quinquela Martín en cinta adhesiva grabada con letras, y una caja llena de tornillos. Era la caja de los tornillos de la orden. Era la caja de los tornillos de la orden del tornillo que quedaron sin entregar. A este extraño conjunto de piezas, se sumaron pues temporalmente, las piezas procedentes de las excavaciones de la ribera, roldanas metálicas para las compuertas del ducto especial que corre debajo de Caminito, cabezas de vacas con cuernos, una botella de aperitivo francés con corcho, líquido y un cordel vegetal anudado al cuello, fragmentos de lozas y más cabos para mantenimiento de embarcaciones de madera. Dejamos atrás ese recuerdo para volvernos sobre los reflejos activos del patrimonio portuario Atlántico.

Las presentaciones aquí reunidas son producto de investigaciones y reflexiones disciplinarias y multi disciplinarias. Las fuentes de conocimiento sobre los puertos reflejan los valores estéticos, socio culturales y socio económicos propios de la heterogeneidad, principalmente de los puertos argentinos y franceses. Gustavo Gabriel Alves y María Fernanda Gazzo nos remiten a las ciudades portuarias regionales y su vinculación con el comercio internacional con la ciudad de Campana como caso testigo. El grupo Arqueoterra compuesto por Axel Rex Weissel, Esteban Ali Brouchoud, Mauro Saiz Reales, Paula Calandrón, Rodrigo Soto Bouhier, Micaela Rossi y Sebastián Imposti, reflexionan sobre La Boca no solo como un puerto. María Aversa, lo hace desde el paisaje urbano – portuario en relación a las actividades económico-productivas, como multitemporalidades emergentes en la construcción de la identidad del puerto de La Plata. Cintia Oliverio y Claudia Baracich, también estudiaron La Boca: ciudad portuaria, identidad migratoria. Gustavo Chalier y Bruno Rohou, presentan el caso de los cajones de la memoria: testimonio físico de la construcción del puerto de Arroyo Pareja. Miguel Ángel De Marco (h) presenta una revalorización de las dimensiones del complejo portuario de Rosario a través de fotografías, mapas y planos de época. Enrique Robira, presenta al puerto de Buenos Aires en las fuentes documentales del Archivo Histórico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Mariana Fernández Olivera y Lorena Sánchez, se refirieron al paisaje portuario marplatense: reflexiones para su revitalización desde el legado conservero y el turismo. Flavia Frigo, presenta la geopolítica del puerto de Concordia hacia la construcción de una identidad portuaria. José Luis Jofre, aplica el modelo ANY-ARTEFACT para el estudio de las Ciudades Portuarias Regionales con el caso de la ciudad ferro-portuaria de Palmira en Mendoza. Viviana Leonardi, Silvana Elias y Patricia Audino, reflexionan sobre los museos como herramienta para la activación del patrimonio portuario de la localidad de Ingeniero White. Moussa Wele y Mor Ndao, presentan el caso del puerto de Dakar: evolución tecnológica y patrimonio histórico submarino de una estación atlántica internacional. Lucas Sáez González, se refiere al caso del Cabanyal, la historia del barrio mariner y su relación con la ciudad de Valencia. Ignacio Suay Matallana, presenta su estudio

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

sobre Química, fraude y patrimonio portuario: el laboratorio aduanero de Lisboa 1880-1930. Thomas Massin, el análisis del patrimonio portuario en las periferias metropolitanas: una relación compleja con la ciudad. El ejemplo de Campana-Zárate. Y finalmente Marcelo Weissel, expone sobre las colecciones arqueológicas del puerto en La Boca del Riachuelo.

En las páginas que siguen se reúnen los trabajos mencionados producto de este Coloquio. Una oportunidad que permitió reunir experiencias, historias e interesados en la historia del patrimonio portuario argentino, francés y mundial. A manera de cierre, un reflejo de la ribera para cantar. Un tango para el cierre de este prólogo.

Va la chatita arenera,
de oro en polvo bien cargada...
huele a brea la Ribera
grúas... hierros... barcos... dragas!
Y se ve por la Ribera
agobiados por su carga
hombres fuertes... pechos amplios,
cuellos recios, juventud!

Es la grúa que levanta recia
Es la lancha que remolca fuerte!
es el cable que se amarra hoy
y mañana se suelta...
Chimeneas que despiden humo
que parecen ocultar el sol,
fraguas rojas... un infierno!
martíllelos y calor...

Sin penacho de humo
barcos al muelle atracados,
la paleta de Quinquela
la Ribera, velas... palos...
un acordeón que nos llora,
las nostalgias de otra tierra
y se duerme la Ribera...!
al compás de su emoción.

“Quinquela” Tango. Letra de Celedonio Flores/ Música de Argentino Valle.
Museo de Bellas Artes de La Boca “Benito Quinquela Martín”

**LAS CIUDADES
PORTUARIAS
REGIONALES Y
SU VINCULACIÓN
CON EL COMERCIO
INTERNACIONAL:
LA CIUDAD DE
CAMPANA COMO
CASO TESTIGO.**

**GUSTAVO GABRIEL ALVES ;
MARÍA FERNANDA GAZZO**

Las ciudades portuarias regionales y su vinculación con el comercio internacional: la ciudad de Campana como caso testigo.

Gustavo Gabriel Alves - María Fernanda Gazzo^()*

Resumen

En el análisis propuesto, los espacios portuarios, urbanos y regionales, son cada uno en sí estructuras sociales complejas que condicionan el desarrollo y a su vez son modificadas en ese mismo proceso. Por lo tanto, se busca retomar el proceso histórico constitutivo de la ciudad de Campana, describiendo la sinergia de su desarrollo en relación con la actividad comercial vinculada al puerto. La evolución de esta localidad estuvo ligada a un proceso de construcción del Estado Nacional, en donde la actividad privada tuvo la posibilidad de iniciar sus proyectos industriales.

Al respecto, desde una visión interdisciplinaria e interinstitucional, la investigación aborda la relación ciudad-puerto con foco en aquellos elementos que materializan la identidad de Campana como una ciudad-puerto: sus monumentos.

Palabras claves: ciudad-puerto – identidad – patrimonio – actores

Summary

In the proposed analysis, port, urban and regional spaces are each in itself complex social structures that condition development and in turn are modified in the same process. Therefore, the aim is to resume the constitutive historical process of the city of Campana, describing the synergy of its development in relation to the commercial activity related to the port. The evolution of this town was linked to a process of building the National State, where private activity had the possibility of starting its industrial projects. In this regard, from an interdisciplinary and inter-institutional perspective, the research addresses the city-port relationship with a focus on those elements that materialize Campana's identity as a city-port: its monuments.

Keywords: city-port - identity - heritage - actors

^(*) Observatorio de Comercio Internacional, Universidad Nacional de Luján, Argentina.
galvez@unlu.edu.ar / fgazzo@unlu.edu.ar

I. Caracterización de la ciudad-puerto.

El estudio de los puertos a nivel internacional ha adquirido en los últimos tiempos una importancia destacada. Gran parte de los análisis se focalizan en el incremento sustancial del transporte internacional para el comercio mundial de mercancías en las diferentes regiones del mundo.

Sin embargo, el rol de éstos, ha sido crucial en la Argentina desde sus inicios a tal punto de ser considerados como una puerta de entrada y salida de mercancías como así también de personas.

En la caracterización de Campana como una ciudad-puerto-regional vinculada al comercio exterior, se tomó como base los estudios de Miguel Ángel De Marco (H) y sobre todo dos de sus categorías de análisis, ya que nos servirán de base para analizar el caso propuesto.

La primera de ellas se refiere a la delimitación y alcance conceptual del binomio ciudad-puerto. En términos de De Marco (H) (2013), una ciudad-puerto es aquella en la que esta relación implica conciencia y vocación de una sobre la otra, la que es acompañada de políticas públicas que buscan armonizar en términos urbanísticos el desarrollo de la ciudad con la expansión de la actividad portuaria. Lo expresado quiere decir que se produce realmente una integración entre los dos espacios: el puerto y la ciudad.

Por otra parte, el autor considera que existen ciudades con puerto y en ese caso esta integración no se produce, sino que cada una de estas áreas en una región se va desarrollando prácticamente en forma aislada o descoordinada.

El segundo concepto que se utiliza del mismo autor se refiere a las interfaces entendidas como un conjunto de relaciones entre los participantes, una forma de conexión entre dos o más sistemas. Para el presente caso, implica una triangulación entre ciudad, puerto y región.

De esta manera, lo que se busca con esta categoría, es comprender la dinámica de una ciudad portuaria no sólo en su ámbito local sino también en el alcance que tiene a nivel regional a partir del desarrollo económico que trae aparejado el crecimiento del puerto.

En esta triangulación, se origina el rumbo que va a adoptar esta ciudad portuaria, y que va a estar vinculada a tres grandes factores. El primero de ellos se refiere al dominio del territorio y a los procesos de acumulación de capital, introduciendo de esta manera un análisis de carácter historiográfico y económico que da cuenta de los distintos procesos y políticas que se han implementado a lo largo del tiempo.

El segundo elemento, está referido a la configuración de ese sistema ciudad-puerto y su vinculación con la región. Consecuentemente, no es lo mismo el binomio ciudad-puerto que el binomio ciudad con puerto; en su impacto en una determinada región.

Finalmente, el tercer elemento se refiere a los actores y su doble dinámica. Por un lado, los locales respecto a los internacionales y por otro a los públicos frente a los privados.

En esta distinción nos referimos a aquellos que actúan hacia el interior del país respecto de los que se encuentran afuera, por ejemplo, la Organización Mundial de Comercio (OMC) y la Organización Marítima Internacional (OMI), que resultan ser claros ejemplos de organismos que están estrechamente vinculados y conectados con este fenómeno. A nivel local un ejemplo claro es la Secretaría de Puertos y Vías Navegables.

La connotación pública y privado de los actores, hace mención a su origen. La primera claramente responde al Estado en cualquiera de sus niveles: nacional, provincial y municipal, mientras que la segunda - iniciativa privada-, refiere puntualmente a empresas en cualquiera de sus dimensiones: multinacionales, donde se conjuga el interno como externo y también las pequeñas y medianas empresas.

El último punto vinculado los actores es el eje central del análisis. El caso de Campana requiere una reconceptualización a la propuesta inicial del binomio ciudad-puerto para transformarlo en un trinomio ciudad-puerto-industria.

II. Campana: ¿ciudad-puerto o ciudad con puerto?

Cuando se analizan los orígenes de Campana, puede verse cómo esta ciudad se constituyó de la mano de un determinado contexto nacional que tenía como objetivo el poblamiento del territorio, la ocupación de las tierras y un creciente proceso de urbanización que respondió, por un lado, a la migración interna pero también a la externa.

En el caso de Campana, este proceso tuvo como protagonistas a los hermanos Luis y Eduardo Costa quienes, a modo de iniciativa privada, fueron los fundadores de esta localidad que adoptó rápidamente el modelo de una Company Town.

También recurrimos a la definición de Paredes (2015), historiador que se dedicó al fenómeno de Campana, y propuso el nombre de Proyecto Fundacional para referirse a aquellas actividades que iban a destacar a esta ciudad de otros fenómenos similares contemporáneos en su creación.

Para Paredes, esta idea de los fundadores reposaba en esta vinculación de trinomio, esto es una ciudad con un puerto natural de aguas profundas y de fácil acceso que permitiera la conexión no solo con el puerto de Buenos Aires sino también una rápida salida al exterior para comercializar productos junto a una forma de comunicación como puerto de cabotaje.

Esto se dará gracias a la instalación de una serie de industrias en este sector de la provincia de Buenos Aires y es así que se propone la configuración de esta relación de una ciudad - puerto con industria.

Sin dudas, el puerto de Campana cumple una misión mercantil que posibilita el desarrollo económico local y la posiciona como una ciudad industrial que trajo aparejado un posterior desarrollo regional.

En algún momento de la historia de esta ciudad (y que ya excede lo que se pretende mostrar en este trabajo), este trinomio se rompe y se transforma en un conjunto de relaciones en dos binomios. El primero de ellos es ciudad-industria y el segundo es industria-puerto.

Es así que en términos de De Marco (H), Campana debe ser considerada una *ciudad con puerto* ya que, lejos del proyecto fundacional de los hermanos Costa, la coordinación y promoción de las políticas públicas se encaminó hacia la industria. Esto toma como base a la ciudad no sólo como proveedora de mano de obra sino también como parte de un proceso urbanístico en el que se produce una integración.

En esta interfaz de ciudad industrial, la industria y el puerto quedan de un lado del ferrocarril; esto quiere decir, que el sistema de transporte divide en términos geográficos la industria y el puerto por un lado y el conglomerado urbano por otro.

A su vez, esto define a una ciudad que le da la espalda al río, materializándose a partir del estado actual en el que se encuentra su paseo costanero como así también en aquellos iconos que hacen mención al puerto.

El binomio industria-puerto ha permitido un desarrollo económico que no solo se traduce en el bienestar de los habitantes de Campana, sino que es posible mencionar una tracción de carácter regional.

En cierta medida, consideramos que, a partir de esta ruptura de un trinomio en dos binomios, Campana no ha podido recuperar su entidad como ciudad portuaria.

III. Hacia la construcción de la identidad.

Son múltiples los aspectos que aborda el concepto de *identidad* y al menos tres miradas convergen en su importancia:

*- Cuando los hombres de hoy se encuentran con los hombres del pasado y les reconocen los mismos esfuerzos, así como se dan cuenta de las fantásticas conquistas hechas hasta el presente, se identifican de una manera material con el proceso histórico de su sociedad mediante su herencia cultural. (Abranches, 1988)

*- La conciencia de reconocerse históricamente en su propio entorno físico y social crea el carácter activo de la identidad cultural, por la acción de conservación y renovación que se genera. (Arjona, 1986)

*- La identidad guarda relación directa con las tradiciones, los hábitos y costumbres, los prejuicios y el modo de pensar arraigados en la mentalidad del pueblo, expresadas en la ideología de clases. (Reynosa, 2007).

En el trabajo de investigación, se hace énfasis entonces en que en algún momento de la historia de Campana se ha perdido de vista el proyecto fundacional de los hermanos Costa, que imprimía un carácter de identidad a esta región de la provincia de Buenos Aires y que su impronta industrial -propia de la segunda mitad del siglo XX- había construido un ideario en la sociedad campanense, imponiendo una visión de ciudad industrial y eventualmente portuaria.

Se hace necesario mencionar, que el acceso a esa zona portuaria se produce si la persona está vinculada a la actividad portuaria, no así con una actividad recreativa o turística las cuales han quedado relegadas en post de una identidad industrial.

En una ardua reconstrucción historiográfica que tiene como base un trabajo de relevamiento en el Archivo Histórico de la Municipalidad de Campana como así también entrevistas a referentes políticos y académicos de la ciudad, se han identificado dos monumentos y un monolito que dan cuenta de intentos fallidos de recuperar la identidad de Campana con una ciudad portuaria.

Los puertos han desempeñado a lo largo de la historia una función clave en los procesos de configuración identitaria de las localidades y regiones en las que se asientan.

En el enfoque historiográfico que da inicio a la investigación, surge como una inquietud dentro de la caracterización de una CPR, el rescate identitario que le es particular de cada una.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

En términos genéricos, podríamos decir que la identidad es aquello que nos permite diferenciarnos de cualquier otro y los componentes identificadores son en su mayoría, de naturaleza innata y/o cultural. Aún cuando éstos son innatos, pueden estar condicionados, matizados y/o remodelados por la cultura y por la historia.

En efecto, tenemos múltiples pertenencias: somos sudamericanos, argentinos, europeos, españoles, afrodescendientes, blancos, etc. Podríamos confeccionar una lista interminable. Cuantas más pertenencias tenemos, tanto más específica se torna la identidad.

Cada una de ellas nos une a otras personas, y de alguna manera nos distancia de otras. *Mi condición de campanense me une a unas personas: soy argentina/o con otros cuarenta millones de personas, soy bonaerense con otros miles, etc.* Todas las pertenencias juntas, hacen que seamos individuos irrepetibles, únicos.

No se vive con la misma intensidad un rasgo de nuestra identidad en un lugar que en otro, en un momento que en otro. La configuración de la identidad se debe al cruce de todos los rasgos. Así, la identidad de cada uno está fraguada en la amalgama de todas las pertenencias.

Puede o no haber alguna especial en la que podamos reconocernos como individuos, lo demás, como en un espejo, nos devuelven la imagen de nuestra identidad.

Somos, de alguna manera como los demás nos ven, como nos vemos en ellos. Entonces, ¿qué configuraciones identifican a un individuo como miembro de una ciudad-puerto? ¿qué rasgos culturales se asocian a la dinámica de la ciudad-puerto?

La necesidad de reconstruir el origen de la identidad, tiene como punto de partida la identificación de aquellos elementos icónicos, materiales y/o simbólicos que nos acercan a un pasado común pleno de riqueza cultural.

Los monumentos son el “pulso de una ciudad”, son las expresiones externas de la historia y esto se concreta a partir de una puesta en valor de ese patrimonio histórico local, para poder realizar un aporte para la sociedad del tercer milenio.

V. La materialización de la identidad portuaria

Anteriormente mencionábamos tres hitos referenciales en la Ciudad de Campana vinculados al puerto:

1. El Monumento Recordatorio a la Gente de Mar de todo el Mundo” (1985) también conocido como el Monumento a los Marineros Italianos o Marineros Genoveses, nombre asignado desde el imaginario colectivo dado que la asociación que solicita la posibilidad de erigirlo es de origen italiano;
2. El Monumento en Homenaje a los Marineros Mercantes del mundo (1986), también conocido como el Monumento a los Maquinistas Navales;
3. Y por último, el Monolito Mariano Escola (s.f) el cual requiere de una reconstrucción histórica y documental de campo sobre el emplazamiento, dada la ausencia de registros en el archivo histórico, como así también en el periódico local.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Tanto en la pesquisa de campo como documental, se refleja la inconsistencia en sus denominaciones, quizás producto de la burocracia, o de los nombres que le han asignado en cada instancia de análisis para su emplazamiento...no hay certezas...

Para dar comienzo a la reconstrucción de la identidad de la ciudad de Campana como ciudad-puerto, no se plantea como criterio de análisis la variable temporal ni cronológica, sino el acceso y la disponibilidad de fuentes. Así es que el recorrido se inicia por la descripción del *Monumento en Homenaje a los Marineros Mercantes del Mundo*, en adelante, Monumento a los Maquinistas Navales.

Caminar las ciudades es descubrirlas, y si se hace en Campana, todas las posibilidades de llegar hasta el puerto son posibles, aunque con obstáculos sorteables.

Campana, ciudad de espaldas al río y dividida tangencialmente por el ferrocarril, muestra su costa prácticamente anegada.

En la entrada al puerto, sobre la intersección de las calles Irigoyen y Colón, sorprende la Plazoleta “Maquinista Alejandro Cuevas”, quien fuera el marino mercante civil más joven caído en el Atlántico Sur a bordo de un barco Mercante. Por ordenanza Nro. 2080/86 se autoriza al Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales – Delegación Campana (obrante en la ciudad desde el año 1981) a erigir sobre ella un *Monumento a los Marineros Mercantes del Mundo*.

Sobre la mencionada plazoleta golpeada por algún que otro vehículo, se aprecia el Monumento que, deteriorado por el tiempo y con una placa mirando hacia el norte, reza “Los Maquinistas Navales a Miguel Aguirre”, Maquinista Naval caído en Malvinas el 10 de mayo de 1982.

Los embates del tiempo no han eximido a este monumento del deterioro: el tránsito vehicular por allí circundante hacia el puerto y las industrias petroleras y siderúrgicas han provocado roturas y colisiones que han impactado sobre la plazoleta triangular.

La particular oscuridad de esta zona “baja” de la ciudad, o como lo define en la memoria descriptiva de la creación de la plazoleta: “esa zona tan deprimida de la Ciudad de Campana” y la negativa percepción de los ciudadanos, hace que el Monumento a los Maquinistas Navales se vea deslucido, con un mástil oxidado y remendado con alambres.

El Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales en el escrito realizado el 16/11/1984, solicita al Sr Intendente Municipal Dn. Calixto Dellepiane, de ser favorable el pedido de, “*inaugurarlo el día 25 de noviembre, día en que, en un lejano 1799 Dn. Manuel Belgrano creara por medio del Real Consulado, la Escuela de Náutica siendo ella la más antigua del hemisferio*”. Conmemorando esto, es que los Marineros Mercantes de la Argentina celebran su día cada 25 de noviembre.

Las adhesiones de organismos públicos y privados fueron varias. El Centro Unión Comercial e Industrial de Campana; la Agencia Marítima Río Paraná S.A; el Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) Seccional Campana y la Agencia Marítima Dulce S.R.L, entre otros, acompañaron la iniciativa del Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales durante el mes de octubre de 1984 y próximo a celebrarse en el mes de noviembre, el Día del Marino Mercante Argentino.

El 19 de noviembre de 1984 y bajo la firma del Sr. Intendente Municipal Dn. Calixto Dellepiane y el entonces Secretario de Gobierno José Luis Saavedra se dirige una nota al Sr. Presidente del Centro

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales Dn. Jorge Luis Luciani donde se manifiesta el conocimiento de ese Departamento Ejecutivo en lo referente al emplazamiento del monumento, manifestando que *“ve con agrado tal iniciativa, cuya cristalización sería un justo reconocimiento para los hombres de la Marina Mercante que han dedicado sus esfuerzos al desarrollo del comercio marítimo de nuestro país”*.

La misma nota expresa: *“lamentablemente, este pedido llega cuando el Departamento Deliberativo Municipal, ha finalizado el período de Sesiones Ordinarias, por lo que tratándose de una materia que es de su competencia, ha de ser considerado, en el próximo período que comenzará el 1 de mayo de 1985”*.

El análisis documental con fecha 6 agosto de 1986 y por resolución municipal 558, muestra la solicitud de *“reconstrucción del aludido expediente (nro. 4016-11.563/84) Autorización Monumento Marinos Mercantes”*, ofreciendo las copias de las actuaciones que lo integraban.

El pedido de reconstrucción da origen a una nueva hoja de ruta, con una marcada celeridad.

En la Sala de Sesiones del Honorable Concejo Deliberante el día 2 de octubre de 1986 se autoriza al Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales –Delegación Campana- a erigir un Monumento en Homenaje a los Marineros del Mundo dejando constancia en el artículo 3 de la ordenanza que *“la construcción de la obra que se autoriza por el artículo anterior estará a cargo exclusivamente de la Entidad mencionada en el mismo”*.

Finalmente, el esfuerzo fue se vio reflejado. La presencia física y social eleva el reconocimiento histórico, poniendo de manifiesto la identidad y las costumbres.

La herencia cultural fue materializada el 25 de noviembre de 1987, fecha en la cual se conmemora la creación de la Escuela de Enseñanzas Náuticas, tal como obra en los fundamentos de la solicitud del emplazamiento.

Comenzada la ceremonia con el izamiento del pabellón nacional y la bandera del centro marino, la prensa local dejó testimonio de ello: *Día del Marinero Mercante, “Hombres comunes con tareas poco comunes”* era el titular de La Defensa Popular del 26 de noviembre de 1987. *...” El lugar físico del emplazamiento es la esquina de Hipólito Irigoyen y Colón en la ciudad de Campana, lugar popularmente conocido como La Barrera de la ESSO”*.

Asistieron al acto, el Intendente Dn. Calixto Dellepiane, altos funcionarios del Departamento Ejecutivo de Campana y el presidente de la entidad donante de la obra Dn. Jorge Luis Luciani quien es entrevistado por La Defensa Popular (diario regional de la mañana) y manifestara el agradecimiento *“a la colaboración municipal para concretar el obsequio que ahora se dejaba en custodia del pueblo de Campana”*.

Por otra parte, el Intendente Municipal, destacó la importancia del lugar elegido ya que vinculaba por su cercanía al río y al ferrocarril, *“verdaderos hitos de comunicación para Campana con el mundo todo”*.

El diario zonal La Auténtica Defensa, con fecha 26 de noviembre de 1987 reproduce completamente el discurso del intendente municipal quien en un fragmento destaca:

“El homenaje que nos reúne esta mañana, no podría congregarnos en sitio más simpático.

En este lugar se conjugan la geografía y la historia que, desde sus orígenes, signaron a Campana y que determinaron una profunda impronta en su cultura y en su desarrollo económico.

Al pie de las barrancas en las que se asienta la vieja casa que fuera de sus fundadores frente al ferrocarril, que nació con sus calles, y de cara al río, caudaloso y fecundo, quedará para siempre en nuestra comunidad ligada a uno y otro.

De cara al Paraná que con sus aguas la une al mundo entero, Campana se hizo navegante y vinculó a muchas de sus familias con el río y con el mar, y los “embarcados”, la gente que trabajó y trabajó en los barcos fueron desde entonces, parte de su acervo,

Por eso sentimos en nuestra comunidad que rendir un homenaje a los marineros mercantes es como reencontrarnos con una parte de nuestra esencia, de nuestro origen y de nuestro presente, como una síntesis de río y tierra, de esfuerzos y de sacrificios, de anhelos y trabajos, de alegrías y esperanzas, de horizontes abiertos y lazos lugareños...”

VI. Reflexiones finales.

Finales de un siglo y principios del otro. La misma ciudad y el mismo río. Según el momento histórico y sus discursos, ciudad de cara al río o ciudad de espaldas al río.

Las antinomias podrían seguir, como sigue el paso del tiempo que no disimula la tristeza de hoy que, alejado de aquellos deseos de sus fundadores, dejaban a este pedacito de historia en “custodia del pueblo de Campana”.

REFERENCIAS

- Abranches, H. (1988). *Identidad y patrimonio cultural*. La Habana. Editorial Ciencias Sociales.
- Arjona, M. (1986). *Patrimonio cultural e identidad*. La Habana. Editorial Letras Cubanas.
- Brezzo, L. M., & Marco, M. A. de (Eds.). (2009). *Historias en ciudades puerto: Escenarios, actores, políticas públicas y empresas culturales*, (1. ed). Buenos Aires: Editorial de la Universidad Católica Argentina.
- De Marco (h), M. A. (2013). *Ciudad Puerto: Universidad y desarrollo regional ; Rosario 1919-1968*, (1. ed). Rosario: Centro de Estudios Históricos del Desarrollo Regional.
- Paredes, R. C. (2015). *Campana, Modernidad y Crisis (1855-1930) Estudio local del cambio social y político en la Argentina de los siglos XIX y XX*, (1era ed.). San Lorenzo / Campana: CBediciones / Municipalidad de Campana.
- Reynosa Navarro, E. (2015). *Patrimonio cultural e identidad. Argumentos Teóricos. Ensayo*. Universidad César Vallejo. Perú. Editado GRIN Verlag GmbH

**EL PAISAJE URBANO-
PORTUARIO EN
RELACIÓN A LAS
ACTIVIDADES
ECONÓMICO-
PRODUCTIVAS.
MULTITEMPO-
RALIDADES
EMERGENTES EN LA
CONSTRUCCIÓN DE
LA IDENTIDAD DE
PUERTO LA PLATA**

DRA. ARQ. MARÍA AVERSA

**El Paisaje Urbano- Portuario en relación a las actividades económico-productivas.
Multitemporalidades emergentes en la construcción de la identidad de Puerto La Plata**

Dra. Arq. María Aversa^{1}*

Resumen

La espacialización de las actividades económico-productivas asociadas a las actividades portuarias está intrínsecamente relacionada a los procesos y modelos de desarrollo económico nacional. Sin embargo, se pueden reconocer particularidades en los usos, actividades e infraestructuras que, consecuentemente, se han manifestado en el territorio ofreciendo múltiples paisajes urbano-portuarios identitarios, a veces superpuestos.

El objetivo es reconocer y analizar la apropiación y usos del territorio y el paisaje de las Áreas Urbano Portuarias en relación a las principales actividades económico-productivas vinculadas al Puerto La Plata desde su instalación (1883-1891). La metodología articula el eje económico productivo y el eje territorial-paisajístico como dimensiones de análisis, organizado en dos partes: a- reconocimiento exploratorio de cortes temporales vinculados a las actividades económicas; b- análisis de los paisajes emergentes a partir de los usos del suelo, ocupación e infraestructuras para la movilidad que configuran y organizan el territorio.

Palabras claves: Áreas urbano-portuarias; Paisaje; Puerto La Plata

Abstract

The spatialization of economic-productive activities associated with port activities is intrinsically related to the processes and models of national economic development. However, it is possible to recognize particularities in the uses, activities and infrastructures that, consequently, have manifested themselves in the territory offering multiple identity urban-port landscapes, sometimes overlapping.

The objective is to recognize and analyze the appropriation and uses of the territory and landscape of the Urban Port Areas in relation to the main economic-productive activities linked to Puerto La Plata since its installation (1883-1891). The methodology articulates the productive economic axis and the territorial-landscape axis as dimensions of analysis, organized in two parts: a- exploratory recognition of temporary cuts related to economic activities; b- analysis of emerging landscapes based on land uses, occupation and mobility infrastructures that configure and organize the territory.

Key words: Urban-port areas; Landscape; Port La Plata

^{1*} LINTA-CIC (Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires).

Correo e: mma_arq@yahoo.com.ar

Introducción

La caleta de la Ensenada fue reconocida como puerto natural en el siglo XVI, valorada, desde aquel momento, por sus aptitudes geográficas y físicas para la carena de buques. Luego, varios siglos más tarde, con la necesidad de establecer una Capital para la provincia de Buenos Aires, este territorio fue decisivo en virtud del puerto natural de la Ensenada con la posibilidad de explotar ese recurso natural (Mignanego, 1941). La necesidad del ingreso de buques de ultramar de mayor calado sustanció la construcción científica² (1883-1891) del actual Puerto La Plata (en adelante PLP). El visionario potencial estratégico para su explotación en escala regional y nacional se frustró rápidamente con la federalización de Buenos Aires y la construcción de Puerto Madero. Situación que definió que ese sería el puerto nacional jerárquico, sumiendo al Puerto La Plata a un rol secundario y, posteriormente, industrial (Aversa, 2017).

En el transcurso de estos 129 años el puerto y el territorio en que se inserta, y con el cual interactúa, ha sido escenario de diversos procesos en diversos cortes temporales con distintas etapas y momentos como se explicitará más adelante; se considera un primer corte temporal –antecedente- el que abarca al puerto natural y su vínculo a los saladeros y primeros asentamientos, previo a su construcción científica; en el transcurso del Siglo XX -y principios del XXI- se presentan tres cortes principales asociado a los modelos de desarrollo: agroexportador, industrial y neoliberal, con diferentes etapas superpuestas vinculadas a procesos locales; el último corte –etapa reciente- podría ser sintetizado como una etapa de reestructuración, contemplando la posibilidad de la reconversión portuaria hacia un puerto de contenedores.

Esta división temporal, diacrónica y sincrónica, donde las etapas se solapan y encuentran en el territorio la espacialización de las diversas actividades ocurridas en el tiempo (saladeros, frigoríficos, petroquímica) demuestra los rastros de usos que perduran en la memoria colectiva como patrimonio intangible. De igual modo, los nuevos usos del suelo que emergen como resultado de la diversificación de las actividades económico-productivas van fusionando, ignorando o resaltando huellas en el territorio, re-significando el paisaje y re-construyendo la memoria.

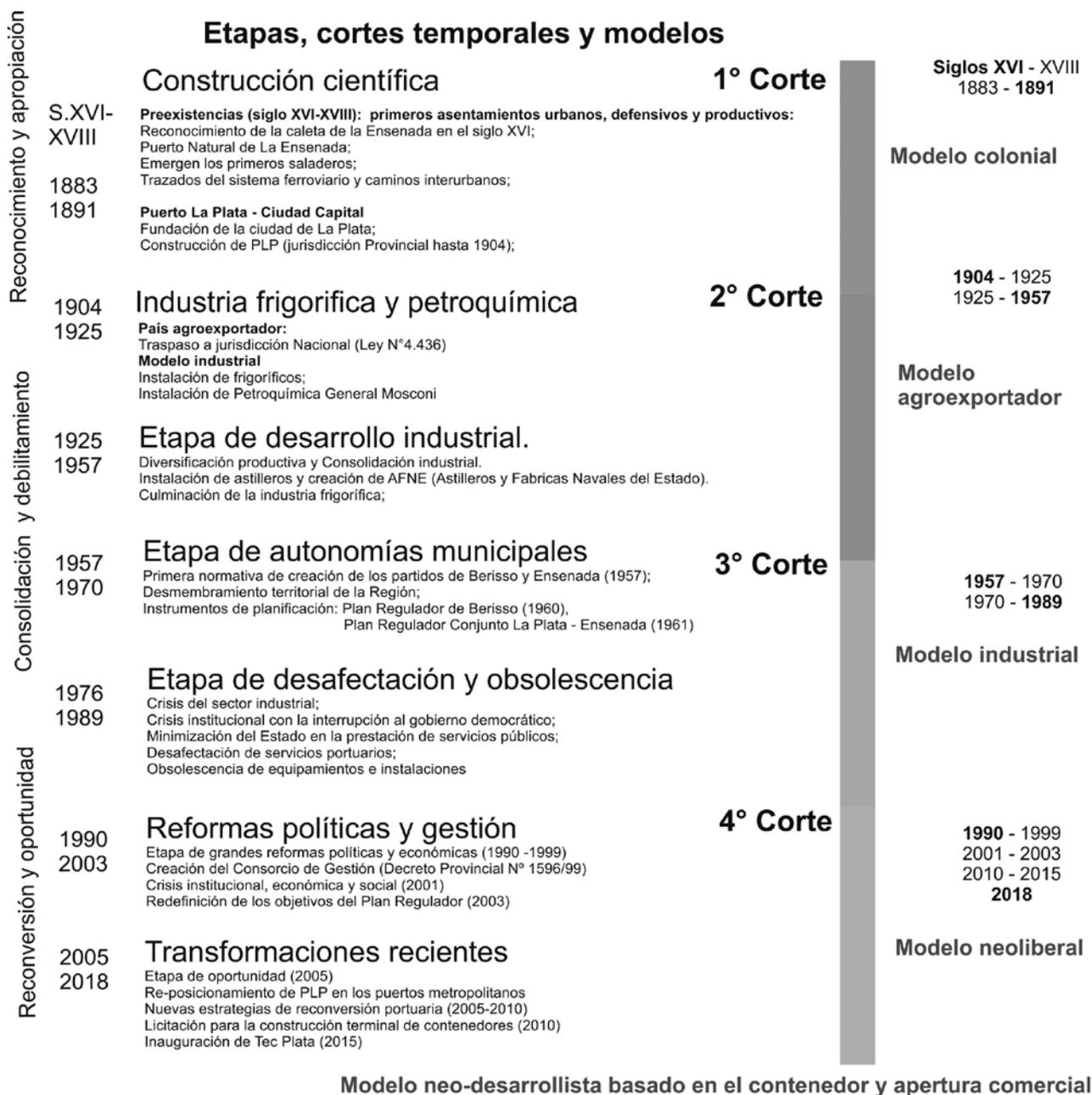
En este sentido, los puertos son infraestructuras que configuran y organizan el territorio en su interior y en torno a él, en las áreas urbano portuarias (en adelante AUP) que se definen como espacios de interconexión tierra-agua o tierra-tierra en la contigüidad que involucra la mixtura de usos y actividades, portuarias y urbanas (residencia, comercio, administración, industria, servicios, transporte, etc.) en espacios comunes, a veces incompatibles y en contradicción.

En la microrregión las AUP expresan los múltiples procesos acumulados a lo largo de su historia, y su paisaje resulta de la interacción de capas (naturales y antrópicas) que esencialmente refieren a su dinámica económica-productiva, pero al mismo tiempo socio-cultural arraigada en el imaginario de sus habitantes, significada en el paisaje-ambiente resultante tan característico de la microrregión.

² Se define construcción científica a la transformación artificial que sufre un puerto natural, es decir al conjunto de instalaciones e infraestructura propicias para su funcionamiento que no existían previamente (muelles, dársenas, canales, etc.).

El propósito de este escrito se centra en la identificación de las superposiciones de situaciones emergentes en el territorio, resultado de los procesos multitemporales. El objetivo es reconocer y analizar la apropiación y usos del territorio y el paisaje de las AUP en relación a las principales actividades económico-productivas vinculadas al Puerto La Plata.

La metodología adoptada abarca las escalas urbana y territorial en el reconocimiento del territorio y el análisis de las actividades económicas en su consecuente paisaje. Para ello se revisan, desde las dimensiones física-funcional y económica-productiva, las relaciones con los modelos de desarrollo en escala nacional y los procesos locales ordenados en cortes temporales y etapas.



Cuadro 1: Cortes temporales, etapas y principales transformaciones. Fuente: Elaboración Propia

Puerto y ciudad en la construcción de paisajes

Las sociedades primitivas emergieron en torno a los enclaves portuarios naturales. En la concepción de Marx, el puerto sería el instrumento natural de producción, ya que existe una condición originaria para que así sea. El puerto se constituye como una infraestructura de localización productiva, ligada esencialmente a cuestiones de producción, consumo y movilidad; es un espacio de conexión y transferencia y una manifestación de los avances tecnológicos en todas sus épocas.

Es, al mismo tiempo, una infraestructura cultural, cargada de significados. Cada época se vio signada por algunas condiciones locales, el puerto agroexportador fue sinónimo del granero de mundo, en la actualidad otros componentes son objetos que otorgan significados, grúas, camiones, contenedores y buques de gran porte simbolizan los puertos. En este sentido, “lo que distingue a las épocas económicas unas de otras no es lo que se hace, sino cómo se hace, con qué instrumentos de trabajo se hace” (Marx, 1867:132).

La ciudad, igualmente, es un instrumento de producción, en palabras de Marx (1980:28) “la ciudad es ya obra de la concentración de la población, de los instrumentos de producción, del capital, del disfrute y de las necesidades”. La interrelación que se genera entre ciudades a partir del intercambio (comercial, cultural, económico) local, nacional e internacional, ha tenido y mantiene a los puertos como infraestructura nodal de articulación.

La ciudad y el puerto actúan como sistemas complejos, tal como define García (2006:21) “un sistema complejo es una representación de un recorte de esa realidad, conceptualizado como una totalidad organizada (sistema), en la cual los elementos no son ‘separables’ y, por lo tanto, no pueden ser estudiados aisladamente (interdefinibilidad)”. La complejidad “es un tejido de eventos, acciones, interacciones, retroacciones, determinaciones, azares, que constituyen nuestro mundo fenoménico. Así es que la complejidad se presenta con los rasgos inquietantes de lo enredado, de lo inextricable, del desorden, la ambigüedad, la incertidumbre...” (Morin, 1996:32).

Puerto y ciudad constituyen una manifestación de la apropiación, explotación e identidad del territorio, con todos los elementos tangibles e intangibles, instalaciones y equipamientos, también con sus normas, reglas y acciones. “El medio urbano es cada vez más un medio artificial, fabricado con restos de naturaleza primitiva [...] el paisaje cultural substituye al paisaje natural y los artefactos ocupan un lugar cada vez más amplio de la superficie de la tierra” (Santos, 1996:42).

PLP es expresión resultante de las dinámicas culturales, naturales, tecnológicas, sociales, ambientales, políticas y económicas con rastros del paso del tiempo en un territorio productivo. El puerto en (con) el entorno urbano define la existencia de un paisaje con múltiples capas a veces difícil de aprehender (solapadas, yuxtapuestas, ensambladas) consecuencias de las huellas que subsisten y del actual desempeño en la multitemporalidad de paisajes emergentes.

El paisaje, como construcción social, “se nos presenta como una realidad física, engendrada por el dialogo secular entre el entorno natural y la actividad humana, tal como es percibido por la colectividad y los individuos que la integra” (Nogué, 2007:181). El paisaje es –y toma significado– porque existe un observador, un espectador que da sentido a lo que ve y sobre lo que construye una realidad y un relato, es en parte una interpretación; “la observación de un objeto es en sí una forma de interpretación sometida a una modificación constante, ya que cada punto de vista añade una nueva percepción” (Goller. 2005:200).

Por lo tanto, se deduce que no hay un solo paisaje, sino que frente a un paisaje, prevalecen múltiples formas de concebirlo, aceptarlo, ignorarlo, rechazarlo o contemplarlo. Respecto al paisaje portuario en general y del PLP en particular la expresión se encuentra en las áreas intra portuarias y extra portuarias, en la interfase, en los bordes, en el tejido de relaciones que se origina en la mixtura de usos, en la movilidad, en la relación puerto-ciudad y en los actores sociales que intervienen.

Estos espacios que son definidos como Áreas Urbano Portuarias, “comprenden los acontecimientos intra portuarios influyentes e influidos por acontecimientos extra portuarios, en su condición dialógica de simultaneidad, reciprocidad e interdefinibilidad, en la mutua dependencia que coexiste en la interfase puerto - ciudad” (Aversa, 2017:43).

Desde este marco conceptual el paisaje abarca lo tangible y lo intangible del lugar, del sentido de apropiación y pertenencia del sitio; en palabras de Silvestri (2003:151)

“comprender un lugar como paisaje implica identificar un fragmento ambiental como representante de una totalidad mayor. En este fragmento se resumen y ordenan los elementos principales que le otorgan carácter individual al área: pero la jerarquía de los elementos que la constituyen no solo se establece de acuerdo con su importancia económica-social relativa, su novedad técnica o su percepción sensible, sino también por significantes sociales que lo exceden”.

En esta área de puerto y ciudad la organización del territorio en los aspectos sociales, laborales, culturales y políticos se manifiesta a través de sus elementos multitemporales que configuran el mismo. La atmosfera del ambiente portuario, con diferencias según cada época, subyace a los procesos y acontecimientos, y sobreexpone la des y re-territorialización de los mismos como si de nuevas historias se tratase.

Actividades económicas y paisajes emergentes en PLP

El puerto se sitúa en la margen izquierda del Río de La Plata, en el extremo sur cercano a su desembocadura, en un terreno de llanura con una planicie costera extensa y ondulada, topografía que fue apta para los navíos de la época y el desarrollo la actividad portuaria sin complicaciones, con buena protección contra vientos y profundidades. El aprovechamiento de las crecidas del río para el ingreso, la protección que brindaba contra los vientos y la posibilidad de construir muelles de carga y descarga en los islotes del delta le otorgaron al puerto natural de la Caleta de la Ensenada un papel importante en la región en relación a los puertos de Buenos Aires y Montevideo (Aversa, 2010).

Como cualquier otra porción del territorio, aquel sitio, tras el reconocimiento y la apropiación – primero espontánea, luego planificada- fue transformándose física y funcionalmente en paralelo que fue trazando su identidad social y cultural fuertemente vinculada a las actividades productivas emergentes. Se reconocen cuatro cortes temporales con diversas etapas en la construcción de paisajes portuarios, industriales y urbanos relacionados a PLP.

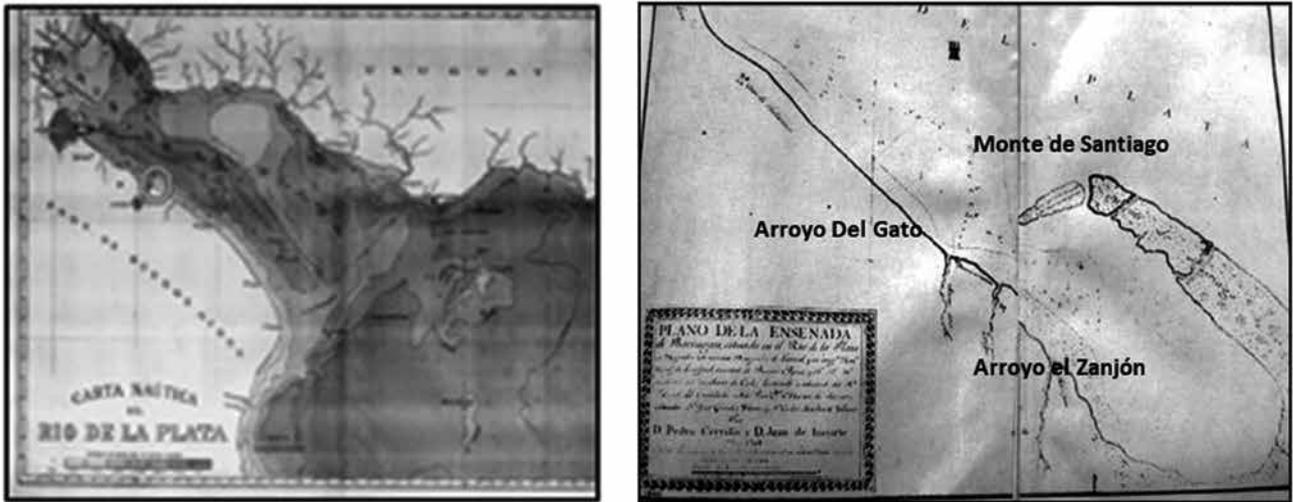


Figura 1: Ubicación geográfica del Puerto Natural de la Ensenada; Caleta de la Ensenada (1798).
Fuente: Carta Náutica (en MIPBA); Sors de Tricerri (1933)

1- Primer corte temporal (Siglos XVII a XIX): Puerto Natural de la Ensenada

La primera etapa, previa a la construcción de PLP, corresponde a su origen destinado a cobijo y defensa -de aquel puerto natural del siglo XVII y XVIII- y geográficamente estratégico en su posición territorial. Etapa coincidente con la incipiente industria de salazón de carnes, usufructuando la virtud de los bordes fluviales. En aquella época la caleta de la Ensenada tomó el nombre de Barragán, con una estancia y un caserío como primer asentamiento urbano de la microrregión.

En 1801 frente a la destrucción del puerto de Buenos Aires por un temporal, un decreto dispuso la habilitación del puerto natural de la Ensenada para el ingreso de buques de ultramar y la fundación de la ‘Villa de Nuestra Señora de Las Mercedes’ (Ensenada) dependiente del partido de la Magdalena hasta el año 1821 (Aversa, 2017).

La ciudad de Ensenada estuvo asociada a la actividad productiva de los saladeros a principios del siglo XIX, tal como sucedió posteriormente en Berisso; hacia 1870 resurgió la industria saladeril, la familia Berisso instaló los saladeros San Juan (1871) y San Luis (1879) al sur de la Ensenada de Barragán en un predio de 28 hectáreas, dando origen a la gestación espontánea del pueblo homónimo, actual partido de Berisso. “Las oportunidades de trabajo, y de progreso, centradas en los saladeros atraían al inmigrante europeo y promovían nuevas instalaciones vinculadas tanto a las actividades portuarias como saladeriles con lógicas consecuencias en la organización del territorio urbano-portuario” (Aversa, 2017:6)

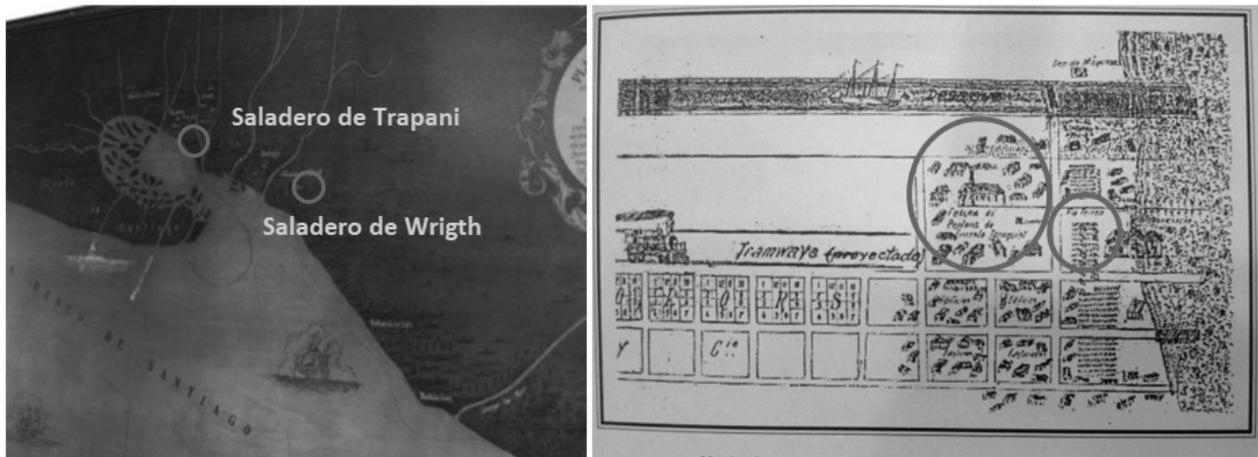


Figura 2: Saladeros en Ensenada (Siglo XIX); Saladeros Berisso.

Fuente: Museo Histórico del Fuerte Barragán, Ensenada; Guruciaga (s/f)

El avance en el proceso de enfriamiento de la carne y los primeros ensayos de exportación de carne congelada fueron debilitando el oficio de salazón que no pudo competir con las nuevas técnicas y tecnologías de los frigoríficos, declinando la industria saladeril a partir de la década del '80 del siglo XIX.

Este extenso período, contiene dos etapas, la previa a la construcción científica del puerto (Siglos XVII a XIX), y la etapa inmediata que concierne a la fundación de la capital de la provincia de Buenos Aires (1881), la cual debía cumplir el rol de sede del gobierno y administración, contar con fácil acceso a través de vías de comunicación, con agua necesaria para la población, infraestructuras para la higiene y comodidad urbana, y, además, era relevante poder contar con un puerto de vinculación con el exterior (Mignanego, 1938: 257-258), permitiendo el ingreso de buques de ultramar de mayor calado, proyecto previsto por el Dr. Dardo Rocha para uso internacional (1883-1891).

Las obras se iniciaron en diciembre de 1883 por contrato celebrado entre el gobierno provincial y la empresa Lavalle Medici y Cía., con la dirección técnica del Ingeniero Waldorp. El proyecto del puerto abarcó una extensión de 1.100 hectáreas aproximadamente, ordenado a partir de un eje de navegación -el canal de acceso y el dock central de 7.750 metros de longitud en sentido nor-nordeste- de vinculación del puerto con el río de la Plata. El dock presenta dos canales laterales (Este y Oeste) con 12 metros de ancho y dos de profundidad que arrancan en el río Santiago y culminan al pie del albardón unidos por el canal de conclusión o 'de reunión' en el actual barrio El Dique.

Con el puerto construido científicamente, se aprobó por Ley Provincial Nº 2.339 el contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo y un representante de la Sociedad Muelles y Depósitos para la construcción de un ferrocarril en la margen occidental del canal Oeste que lo vinculara con el pueblo de Villa Elisa (Senado PBA, 1890), incorporando la infraestructura de conectividad ferroviaria al paisaje que definió una identidad propia a la microrregión.

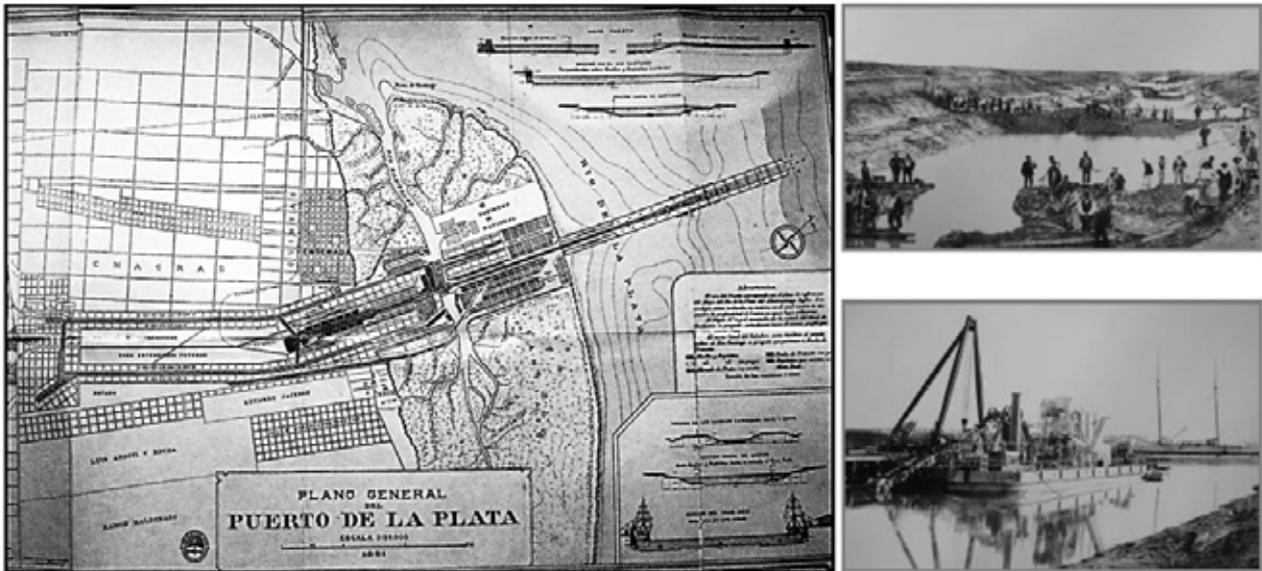


Figura 3: Puerto La Plata (1898); Construcción del Puerto. Fuente: MIPBA; Rivelli, 2007

2- Segundo corte (1904-1957): consolidación industrial

El segundo corte temporal (1904-1957) contiene dos etapas: hasta 1925, y con la nacionalización de PLP (1904), sirvió a la instalación de la industria frigorífica (1902-1920) y la Destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (1925). Entre 1925-1957 hubo una diversificación productiva y consolidación industrial. Se creó AFNE (Astilleros y Fabricas Navales del Estado) y decayó la industria frigorífica. Este corte coincide con la etapa del modelo de desarrollo agroexportador hasta la década del '30 y con el modelo de industrialización por sustitución de importaciones (1930-1960).

Este período de resurgimiento económico productivo regional, estuvo influido por la disposición de los frigoríficos, ubicados estratégicamente cercanos a los puertos, aprovechando la posibilidad de exportación de las carnes. La primera de las compañías frigoríficas en radicarse fue The La Plata Cold Storage Company Limited (1902), ubicado sobre la margen del Dock Central del lado de la ciudad de Berisso. La compañía vendió en 1916 sus instalaciones a la firma Compañía Swift de La Plata Sociedad Anónima Frigorífica que operó hasta el año 1983.

La otra gran compañía fue la Sociedad Anónima Frigorífica Armour de La Plata (1911) situada en la cabecera del puerto del lado de Berisso, entre el Gran Dock, el frigorífico Swift y el Río Santiago. El mismo fue desafectado en 1969 y demolido totalmente en 1983. En su mayor apogeo estas instalaciones ocuparon a más de 4000 empleados, siendo fundamentales en la construcción de identidad local para Berisso y la región.

En 1925 el Director General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, General Enrique Mosconi, encomendó a la Bethlehem Steel Co. la construcción de la planta de la Destilería Fiscal de Puerto La Plata capaz de tratar 2.000 toneladas de petróleo crudo de Comodoro Rivadavia (Scoccia, 1950: 61-65). La planta de la destilería/refinería se hizo en terrenos destinados a una futura ampliación del puerto, en el dock central, marcando el perfil de puerto industrial, que abarcó un extenso período hasta la década del '80 del siglo XX.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Esta etapa, que abarca el modelo industrialista de la época, cierra con la creación de AFNE (1953), la fundación del Astilleros Río Santiago (1953) y un reposicionamiento industrial regional muy consolidado, reconocido y generador de fuentes de trabajo para los partidos locales de La Plata, Berisso y Ensenada³.

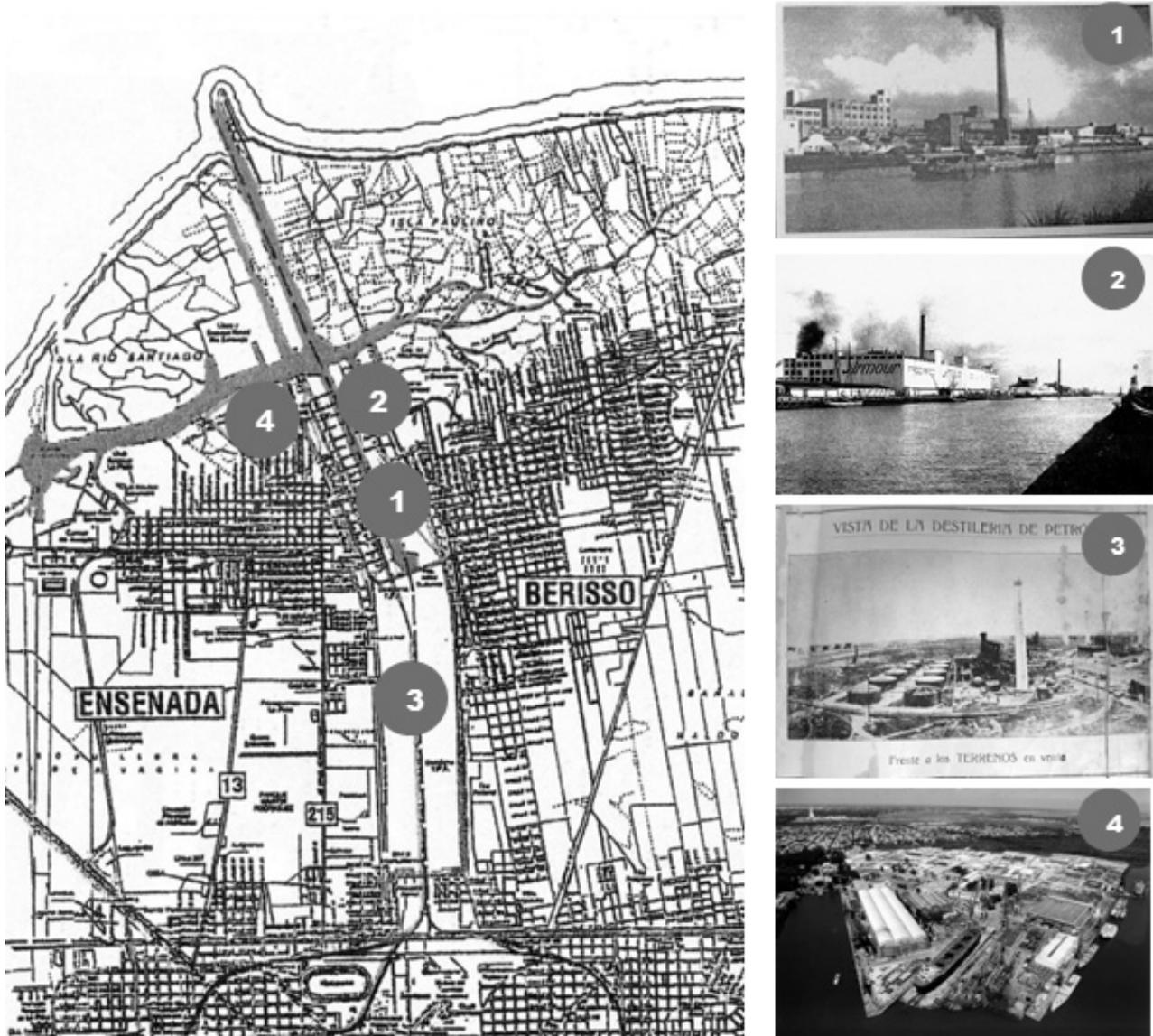


Figura 4: Especialización de actividades [1: Frigorífico Swift, 2: Frigorífico Armour, 3: Destilería YPF, 4: Astilleros Río Santiago]. Fuente: Archivo del Puerto La Plata

Un aspecto a destacar del período, como parte de la expansión de las AUP, fue la oleada inmigratoria recibida a través de PLP entre los últimos años del siglo XIX y principios del XX, representando en los primeros años del siglo pasado el 35% de la población, siendo las áreas de Isla Santiago, Gran Dock Central y El Dique las de mayor ocupación.

³ Cabe aclarar que a partir del año 1957 el territorio microrregional quedó fraccionado tras la subdivisión de los partidos de Berisso y Ensenada de La Plata.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

La configuración de un ambiente portuario y un paisaje de impronta urbano-portuaria se encuentran en barrios y calles de Berisso y Ensenada. El barrio Calle Nueva York (Berisso), ubicada entre el Dock Central y el Canal Lateral Este, nació y persistió en función de la operativa portuaria e industrial de mano de la inmigración europea y la oferta laboral del puerto y los frigoríficos, conformando un particular lenguaje urbano en la ciudad de Berisso cercano al río (casas de planta baja, construcciones de chapa, variedad de colores, etc.) que forman parte del patrimonio urbano portuario (Flosi, 1999:21). Esta calle era la más 'cosmopolita' debido a la convivencia de inmigrantes (italianos, españoles, croatas, polacos, búlgaros, sirios, etc.) que generaron un ambiente cultural ecléctico con su impronta en el territorio caracterizada por un homogéneo lenguaje edilicio costero ribereño.

En Ensenada la avenida y arteria principal fue la calle Ortiz de Rozas, de carácter residencial y comercial integrada con el resto de la ciudad, nexo entre la estación ferroviaria y el Dock Central y la conectora de referencia del vínculo entre puerto y ciudad (Flosi, 2001). Asimismo el barrio Campamento denominado así por ser el sitio elegido para la guarida de los que excavaron a pico y pala el puerto, es representación de la memoria identitaria portuaria.



Figura 5: Calle Montevideo, Calle Nueva York (Berisso) y Ortiz de Rozas (Ensenada). Fuente: Fotos del autor

3- Tercer corte (1957-1989): desafectación y obsolescencia

El tercer corte temporal, también puede dividirse en dos etapas: la primera desde 1957 con la subdivisión y creación de los partidos de Ensenada y Berisso; la segunda desde 1970 con el puerto aun en manos del Estado Nacional, con una fuerte minimizando en la prestación de los servicios portuarios hasta 1989 y con las industrias sumidas a procesos muy inestables propio de las continuas crisis económicas, políticas e institucionales.

La división e independencia de los partidos de Berisso y Ensenada -que actualmente integran la denominada región del Gran La Plata- generó un desmembramiento a escala territorial microregional; sin embargo, al mismo tiempo confirió cierta identidad a cada uno que fue sostenida y consolidada en el transcurso de su proceso histórico. En el año 1960 se creó el Plan regulador conjunto de los partidos de La Plata y Ensenada, el mismo fue un instrumento para la planificación territorial en escala regional que contemplaba objetivos de integración, conectividad y fortalecimiento (Urbis, 1960).

La siguiente etapa –coincidente con el gobierno de facto (1976-1983)- generó una lenta y sostenida desafectación portuaria en general y de PLP en particular, la gestión a través del Estado Nacional era deficiente, mal administrada y con políticas minimizadas, lo que consecuentemente provocó la

obsolescencia y retraimiento portuario hasta la década siguiente, impactando directamente en las localidades vecinas dependientes de actividades portuarias, industriales y subsidiarias de estas.



Figura 6: Estación Dock Central 1990; Silos (demolidos). Fuente: fotos del autor

4- Cuarto corte (1990-2018): Reconversiones y nuevas oportunidades

Este cuarto y último corte temporal, iniciado en la década del '90, está asociado a cambios derivados de los marcos políticos precedentes, la reforma del Estado (1989) y procesos económicos internacionales en el marco del modelo neoliberal imperante en la región. Asimismo, es la década que consagró la creación del Mercado Común del Sur –Mercosur- (1991) fundado con la premisa de la integración regional económica y política.

En principio, se distingue una primera etapa (1990-2001) correspondiente al cambio jurídico-administrativo a partir de la Ley de Puertos N° 24.093 que transfirió la jurisdicción a las respectivas provincias, en el marco de un proceso de desregulación mediante la descentralización, concesión y/o privatización portuaria. En ese contexto PLP fue transferido a la provincia y descentralizó su administración a un ente autárquico.

En 1999 se creó el Consorcio de Gestión Puerto La Plata (CGPLP), ente autárquico dependiente del Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires, quien elaboró el Plan Director promotor de líneas a futuro de un puerto que contemplara la alternativa de desarrollo y crecimiento para promover un puerto multipropósito. Además, contemplaba poner en valor el patrimonio, asegurar la navegabilidad de los sitios operativos, reparación y adecuación de instalaciones portuarias, construir terminales polivalentes en las cabeceras de Berisso y Ensenada, entre otras cuestiones.

A partir del 2001, la crisis que sufrió el territorio nacional provocó la desaceleración de la inversión de capitales privados, y puso en riesgo el objetivo para concretar y operar la terminal polivalente en la cabecera de Río Santiago, y sumado a esto, la caída de las importaciones de productos

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

manufacturados y el freno en las exportaciones repercutieron en la falta de interés del sector privado para invertir.

En el período 2005–2010 se redefinieron los objetivos buscando resultados y la viabilidad de los contenidos del Plan Director (1999), determinando las posibilidades vinculadas a la actividad portuaria, en el marco de otro escenario político, económico y social de la Nación. En ese contexto se licitó la construcción –y posterior inauguración- de la terminal de contenedores en la cabecera del sector del antiguo frigorífico Armour (Berisso). “La obra proyectada en etapas tuvo su inauguración para operar en 2015. La terminal con capacidad inicial de 100 mil TEUs/año, y capacidad total para 400 mil TEUs/año, con previsión de crecimiento [...]” (Aversa, 2017:28).

Dentro de esta reconversión portuaria el paisaje se volvió a simbolizar, se incorporaron una serie de objetos en el entorno portuario que son advertidos –aceptados o no- por el colectivo social de la ciudad en su inmediación: grúas, contenedores, camiones son componentes de una nueva imagen, independiente de la valoración que el espectador le asigne.



Figura 7: Terminal de contenedores (Berisso). Fuente: Consorcio de Gestión Puerto La Plata; Fotos del autor

Paisajes, usos y significados

El puerto es un dinamizador económico y social, y un paisaje en sí mismo contributivo al erario público en instalaciones y equipamientos apreciables del patrimonio ingenieril y arquitectónico. La organización del territorio urbano-portuario es resultado de estas actividades, de la disposición de infraestructuras de silos, galpones, talleres en el área portuaria y del aumento de población y de oferta y demanda laboral con la instalación de otras industrias subsidiarias como astilleros, fábricas, y talleres. Asimismo, en las ciudades se construyeron viviendas para obreros y familias e instalaciones y servicios apropiados a la vida urbana, que también son reconocidos en el paisaje urbano-portuario.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Esta inmensa superficie con múltiples equipamientos e instalaciones es un paisaje con diversos micro paisajes en su interior, en constante transformación. Los equipamientos e instalaciones que perduran –en uso o desuso- sumado al ambiente costero antropizado configuran el patrimonio de PLP aun cuando no es del todo apreciado y puesto en valor. Como advierte Donadieu (2006:39-40) “las imágenes de los paisajes reales muestran a menudo la herencia del pasado [...] asumir una herencia y, de ese modo, transformarla en patrimonio privado o colectivo supone aceptar lo dado por los ascendentes para comprometer a los descendientes”.

El perfil desarrollado por estos aparatos productivos de fuerte impacto físico, visual y ambiental, consolidando áreas de diversas superficies de suelo utilizado y explotado, interrelacionadas entre sí y conectadas por canales y vías principales, integran un sistema espacial particular, conforman ‘islas de conjuntos industriales’ de gran superficie que comparten territorio en la interrelación e interdependencia entre el puerto, las ciudades, los barrios y la microrregión conformando un ambiente que podría denominarse como paisaje de la producción industrial-portuario.

Asimismo, un paisaje característico de estas AUP lo constituye el uso residencial; la materialidad y lenguaje de las casas de chapa y madera en torno al puerto, definen barrios enteros como Calle Nueva York (Berisso), Campamento y El Farol (Ensenada) y delinean un patrón de identidad rodeado de grandes equipamientos, canales e infraestructuras viejas y nuevas.



Figura 8: Casas en barrios de la jurisdicción portuaria (Izquierda 1920 y 1930; derecha 2017). Fuente: Dirección de Obras Particulares de la Municipalidad de Berisso y Ensenada; fotos del autor

Cada una de estas etapas identifica y asocia paisajes e imaginarios a la memoria colectiva de los saladeros, los frigoríficos, los buques petroleros, como referentes de una época pasada vinculada al esfuerzo del trabajo enmarcado en una dimensión económica productiva que dejó huellas en el territorio expresada en objetos del patrimonio arquitectónico e industrial, reconvertidos y refuncionalizados, conservando la vigencia en el recuerdo local.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Estas huellas que no son suprimidas por las nuevas tecnologías y usos, por el contrario, emergen en calidad de patrimonio urbano portuario que por momentos se desdibuja en el territorio, hablan de un “paisaje donde prevalece la idea del contraste, de la yuxtaposición incongruente, de lo no-finito, de lo irregular, de la variedad, de lo insólito” (Zardini en Sola Morales, 2005:211).

En este territorio no solo emergen las etapas productivas en paisajes reconocibles, igualmente emerge el tejido de las ciudades, la ocupación y otros usos del suelo entremezclados con rastros de naturaleza; los cursos de agua navegables permiten otras actividades recreativas, deportivas y náuticas que son y hacen a la construcción social del paisaje (Nogué, 2010).



Figura 9: Usos náuticos y recreativos del paisaje ribereño. Fuente: fotos del autor

Los puertos, como otros sistemas de comunicación (aeropuertos, rutas, ferrocarriles) son esenciales en la dinámica del desarrollo económico y social de un territorio. Su implantación determina el avance regional junto a otros sistemas de intercambio. Los puertos son concebidos con sus actividades operando, esas imágenes son las que dan identidad al entorno portuario, en palabras de Santos (2000) “es el uso del territorio, y no el territorio en sí mismo, lo que lo hace objeto de análisis social”, esas imágenes son el paisaje de una infraestructura productiva, social y cultural.

Las AUP confieren una doble realidad, por un lado, la del puerto con sus especificidades, y por otra, la de la ciudad –el entorno urbano- con sus multiplicidades, en la conjunción de un territorio con otro, donde se produce la fragmentación (socioterritorial), el desconcierto (entre orden y desorden), y la anarquía ‘controlada’ de los desplazamientos; tal como la plantea Soja (2000) “es la complejidad formal. En ella convergen procesos simultáneos de desterritorialización y reterritorialización, es decir, de desmontaje de realidades urbanas preexistentes y de recolonización de la ciudad con otras nuevas”.

El paisaje del que se habla es resultado de un territorio concreto, que puede ser aceptado y/o rechazado. Se parte de la idea que las condiciones ideológicas, culturales, psicológicas de quien ve, mira, observa difieren en el acto de contemplación de paisajes. La presencia del sujeto en un espacio y tiempo preciso, requiere un discurso que dé sentido (metáfora) y significados que se acumularán con el paso del tiempo (alegoría). En palabras de Sabaté Bel (2004:49) “paisaje no como resultado acabado de una cultura sino como realidad continuamente evolutiva: paisaje y territorio no como mero soporte, sino como factor básico de cualquier transformación. [...] Los paisajes están llamados a jugar un papel relevante, porque constituyen la expresión de la memoria, de la identidad de una región”.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Sintetizando, se interpreta un territorio histórico, asociado a procesos económicos-productivos con diversos cortes temporales, etapas, momentos y dinámicas donde el puerto representa una estructura técnica y social (Dominguez Roca, 2006), con un fuerte vínculo en el hecho productivo; al mismo tiempo, un símbolo del territorio que otorga identidad a los lugareños, que no es estático, por el contrario, está en permanente evolución y transformación.

En consecuencia, el paisaje es “cualquier parte del territorio tal como lo percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos” (Convención Europea del Paisaje, 2000). Esa interacción es secuela de los procesos sucedidos en el tiempo, de las vivencias colectivas e individuales que aportan a cada huella de la memoria una capa más de paisajes sobre paisajes con una temporalidad que podría definirse anacrónica.



Figura 10: Puente Giratorio sobre Canal Oeste (1890); Terminal de contenedores (2015). Fuente: Fotos del autor

Conclusiones

Este trabajo plantea las condiciones que transformaron el territorio y sus consecuentes paisajes, resultado de decisiones políticas, de marcos regulatorios y procesos de gestión, en un hecho social, sobre una construcción individual y colectiva.

Se ha expresado que el paisaje es todo lo que se puede ver, en el sentido que lo cuestiona Eveno (1994:105) “qué es el paisaje? indudablemente nada más que el devenir de toda cosa de un universo reducido a la pura visibilidad”; no obstante, ese observable necesariamente requiere un observador, un espectador que otorgue sentido, que construya un significado-significante; ese paisaje que ‘está’ allí (sentido de transitoriedad) ‘es’ (sentido de permanencia) en tanto haya un otro que lo contemple. El paisaje requiere de la alteridad, de las representaciones del otro y del nosotros que se opone a ‘una’ sola identidad, que es capaz de soportar las más disimiles perspectivas que la alteridad implica.

En este sentido, el paisaje no puede imaginar el futuro, ni anticipar lo que no existe, pero sí puede construir oportunidades, el paisaje es un recurso para el ordenamiento territorial, para la preservación del patrimonio cultural, para reavivar la memoria, para gestionar los recursos y para dar institucionalidad a un compromiso de agenda pública que resguarde la historia no como resultado sino como proceso.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

No se trata de resguardar el paisaje como reliquia, como una utopía, sino de usufructuarlos en pos de generar estrategias de planificación y gestión que revaloricen el pasado, renueven las representaciones sociales y culturales y restauren el compromiso Estado-sociedad en la valorización del territorio-paisaje local y regional asociado a una actividad singular dentro de una red de actividades y acciones humanas: la portuaria.

BIBLIOGRAFÍA

María Aversa *La organización del territorio urbano-portuario: Puerto La Plata (1810-1904)*. Documento de avance de Beca de Estudio CIC (2009-2011). LEMIT-CIC Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica, Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires. Directora Mg. Arq. Cristina Vitalone. (2010).

“Políticas Regionales. Transformaciones Portuarias en el Gran La Plata”; *Revista 47 al Fondo*. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata. Noviembre (2017). Páginas 24-29. Disponible en <https://digital.cic.gba.gob.ar/handle/11746/6668>

“La Materialidad en La Construcción de Paisajes de las Áreas Urbano Portuarias: El Barrio Campamento de Ensenada”. *Revista Materiales* LEMIT-CIC (Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para las Investigaciones Tecnológicas. Comisión de Investigaciones Científicas). N°7 (2017). Páginas 41-52. Disponible en <https://digital.cic.gba.gob.ar/handle/11746/8819>

“Materialidad y Paisaje en las Áreas Urbano Portuarias del Gran La Plata. Barrios “El Farol” (Ensenada) y “Canal de Desagüe” (Berisso)”. Presentado para el 5to. Congreso Iberoamericano y XIII Jornada Técnicas de Restauración y Conservación del Patrimonio”. (La Plata: LEMIT-CIC, 2017) Disponible en <https://digital.cic.gba.gob.ar/handle/11746/6620>

Plan director del Puerto La Plata, Tomo II. (La Plata: Consorcio De Gestión Puerto La Plata, 2001)

Luis Javier Domínguez Roca, “Contenedores y Turistas: Reflexiones Sobre La Relación Entre Ciudad y Puerto a Inicios del Siglo XXI”. *Revista Geografía, Espacio y Sociedad* - ISSN: 1885-7183 - VOL. 1, nº 1, 18-1-2006. Disponible en <http://www.gi.ulpgc.es/ges/index.php>.

Pierre Donadieu, *La sociedad paisajística*. (La Plata: Editorial Universidad Nacional de La Plata – EDULP, 2006)

Claude Eveno, *Humeurs, pages paysages*, nº5, 1994-1995. Pag 104.

Mario Flosi, “Estudio comparativo entre normativas municipales sobre regulación de espacios libres y construidos. Estudio de caso: Avenida Juan Manuel Ortiz de Rozas, Ensenada”. Informe Beca de Estudio. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires. Director Investigador Arq. Vitalone Cristina. (1999).

“Áreas y edificios calificados del ambiente portuario, el impacto de los instrumentos técnicos legales. Estudio de caso: preservación de la calle Nueva York de Berisso: una aproximación al diseño de pautas de regulación del uso y ocupación del suelo”. Informe Beca de Perfeccionamiento. Director Investigador Arq. Vitalone Cristina (2001).

Rolando García, *Sistemas complejos. Conceptos, métodos y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*. (Barcelona: Editorial Gedisa, 2006), Página 137.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Bea Goller, “Capítulo la fuerza de la imagen: arquitectura superficial”, en Solà-Morales, *Metrópolis. Ciudades, Redes, Paisajes*. (Barcelona: Gustavo Gili S.A, 2005).

Luis Guruciaga, *Berisso fotomemoria* (La Plata: Signo, s/f).

Karl Marx *El Capital, Crítica de la Economía Política. Libro Primero, el Proceso de Producción del Capital I*, (Madrid: Siglo XXI Editores, 1867), Página 132.

Karl Marx & Friedrich Engel *Obras escogidas Tomo I*, (Moscú: El Progreso, 1980) Página 28

Alberto Mignanego “El medio físico y el factor humano en la instalación del Puerto de La Plata” (La Plata: Edición especial de diario “El Día”, 1941).

MIPBA - Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos, Archivo Histórico del Departamento de Geodesia, La Plata.

Oriol Nel-lo “Capítulo La ciudad, Paisaje Invisible” en Joan Nogué *La Construcción Social del Paisaje*, (Madrid: Editorial Biblioteca Nueva, 2007), Página 181.

Puerto La Plata, “Documentos oficiales publicados por orden del superior gobierno de la Provincia de Buenos Aires”. (La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo La Plata, 1891).

Andrés Rivelli, *La Plata, Memoria visual de la fundación y la construcción de la ciudad de Dardo Rocha (1882-1890), selección de fotografías de Tomas Bradley, Juan Marostica y otros*. (La Plata: Editorial el Remanso, 2007).

Marcelo Scarfo, “Ensenada y sus Puertos” en Actas del IV Congreso Internacional De Caminería Hispánica, (Madrid: 1998).

Senado-PBA, Provincia De Buenos Aires

“Leyes sancionadas durante el 36º periodo legislativo – Mayo 1889 a Abril 1890”, Oficina de Publicaciones. (La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1941).

“Leyes sancionadas durante el 38 periodo legislativo – mayo 1882 a abril 1884”, (La Plata. Talleres de impresiones oficiales. 1941).

Joaquín Sabaté Bel (2004) “De La Preservación del Patrimonio a la Ordenación del paisaje”. *Urbano*. Noviembre 2004. Año/vol.07 número. 010. Universidad de Bío Bío, Concepción. Chile. PP.42-49. Disponible en www.redalyc.com, Página 49.

Milton Santos, *La Naturaleza del Espacio, Técnica y Tiempo, Razón y Emoción* (Barcelona: Editorial Ariel S.A. 2000).

Graciela Silvestri, *El Color del Río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, (Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, 2003).

Guillermina Sors De Tricerri, *El puerto de la Ensenada de Barragán 1727-1810*, Programa de Apoyo al Desarrollo de los Archivos Iberoamericanos (ADA), (La Plata: Asociación Amigos del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, Publicaciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, Serie Auxiliares Descriptivos, 2003).

Mirko Zardini, “Capítulo De la Ciudad que Sube, al Paisaje que Avanza”, en Solà-Morales, *Metrópolis. Ciudades, Redes, Paisajes*. (Barcelona: Gustavo Gili S.A. 2005).

La Boca: ciudad portuaria, identidad migratoria

Lic. Cintia Oliverio * / Lic. Claudia Baracich**

Resumen

Las ciudades portuarias están atravesadas por diferentes procesos de construcción cultural, entre ellos las migraciones. Esta investigación tiene como objetivo principal indagar sobre el proceso de construcción de la identidad barrial en “La Boca” a través del análisis de los actuales (2018) rasgos barriales originados por diferentes grupos migrantes, desentrañando cuáles tuvieron transformaciones a lo largo de la historia y cuáles no. El resultado del trabajo es un mapa elaborado según la metodología de “iconoclasistas”: una cartografía crítica que parte del territorio como un espacio socialmente construido, donde el mapeo es “una de las herramientas que facilita el abordaje y la problematización de territorios sociales, subjetivos, geográficos. A esto le sumamos otra serie de recursos que hemos apodado “dispositivos múltiples” y que consisten en creaciones y soportes gráficos y visuales”¹, que representen a los espacios, celebraciones y producciones estéticas analizadas, así como sus continuidades y transformaciones.

Palabras clave: Construcción identitaria, migraciones, territorio

Abstract

The port cities are crossed by different processes of cultural construction, among the migrations. The main objective of this research is to investigate the process of construction of the neighborhood identity in “La Boca” through the analysis of the current (2018) neighborhood features originated by different migrant groups, unraveling which had transformations throughout history and which not. The result of the work is a map prepared according to the methodology of “iconoclasistas”: a critical cartography that starts from the territory as a socially constructed space, where mapping is “one of the tools that facilitates the approach and problematization of social, subjective, geographical territories. To this, we add another series of resources that we have dubbed “multiple devices” and that consist of visual and graphic creations and supports,”² that represent the spaces, celebrations and aesthetic productions analyzed, as well as their continuities and transformations.

Key words: Identity construction, migrations, territory

* Lic. Cintia Oliverio cemoliverio@gmail.com (Universidad Nacional de las Artes).

** Lic. Claudia Baracich claudia_baracich@hotmail.com (Universidad Nacional de las Artes).

¹ Ares, Pablo y Risler, Julia. *Manual de mapeo colectivo. Recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa*. Disponible en: https://www.academia.edu/9203589/MANUAL_DE_MAPEO_COLECTIVO_Recursos_cartogr%C3%A1ficos_cr%C3%ADticos_para_procesos_territoriales_de_creaci%C3%B3n_colaborativa_2013_p.10

² Ares, Pablo y Risler, Julia. *Manual of collective mapping. Critical cartographic resources for territorial processes of collaborative creation*. Available in: https://www.academia.edu/9203589/MANUAL_DE_MAPEO_COLECTIVO_Recursos_cartogr%C3%A1ficos_cr%C3%ADticos_para_procesos_territoriales_de_creaci%C3%B3n_colaborativa_2013_p.10

A modo de introducción

Las ciudades portuarias están atravesadas por diferentes procesos de construcción cultural, entre ellos las migraciones, que formarán parte de esta trama aportando diversas perspectivas a considerar. La desterritorialización y reterritorialización dejarán huellas en los espacios, aportando nuevos elementos de análisis de construcción de la identidad social. Proceso donde las personas se apropian y configuran nuevas formas de estar en el espacio, conjugando lo aprendido con los nuevos desafíos que deben transitar y los intercambios sociopolíticos y económicos que realizan; por lo tanto “reterritorialización” refiere no sólo a la forma en que los inmigrantes se reubican en el espacio donde se asientan, sino también a como las migraciones, suscitan reterritorializaciones de variada intensidad y magnitud en el conjunto de la población y de los espacios locales emisores o receptores de ellas.³

Presentamos aquí una investigación sobre los procesos de construcción de la identidad barrial en La Boca, producto de las migraciones que confluyeron en dicho territorio. Partimos de una mirada abarcativa de todo el conjunto poblacional del barrio de La Boca y, a la vez, particularizada de cada grupo de migrantes partícipe de esta construcción a lo largo de la historia, para develar las improntas de estos procesos migratorios.

El resultado del trabajo es un mapa elaborado según la metodología de “iconoclasistas”, **dúo formado por Julia Risler y Pablo Ares quienes** elaboran proyectos combinando el arte gráfico, los mapeos creativos y la investigación colectiva. Sus producciones se difunden en la web a través de licencias *creative commons*, **potenciando la libre circulación, apropiación y su uso derivado y entienden al** mapeo colectivo como “un proceso de creación que subvierte el lugar de enunciación para desafiar los relatos dominantes sobre los territorios, a partir de los saberes y experiencias cotidianas”.⁴

Elaboraremos una cartografía crítica que parte del territorio como un espacio socialmente construido, donde el mapeo se instituye como “una práctica, una acción de reflexión en la cual el mapa es sólo una de las herramientas que facilita el abordaje y la problematización de territorios sociales, subjetivos, geográficos. A esto le sumamos otra serie de recursos que hemos apodado “dispositivos múltiples” y que consisten en creaciones y soportes gráficos y visuales (...) El mapa es una estrategia narrativa más una decisión táctica. El mapa no es sólo información. Instalar el mapeo como práctica, como herramienta crítica, supone una tarea colectiva de reconstrucción del entramado de cada situación, de relevar (más que totalizar) la complejidad de los territorios”⁵ Mediante iconos, imágenes claras y esquemáticas, que informan, señalizan y permiten elaborar lecturas complejas

³ Entrena-Durán, Francisco. “Migraciones globales y reterritorialización de los espacios locales: una aproximación tridimensional”. *Pap. poblac vol.18 no.72*Toluca (abr./jun. 2012)

⁴ Ares, Pablo y Risler, Julia. *Presentación Iconoclasistas*. Disponible en: <https://ia902903.us.archive.org/32/items/textospublicacionesicn/212888595-Presentacion-Iconoclasistas-ppt-2011-2012.pdf>. p. 29

⁵ Ares, Pablo y Risler, Julia. *Manual de mapeo colectivo. Recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa*. Disponible en: https://www.academia.edu/9203589/MANUAL_DE_MAPEO_COLECTIVO_Recursos_cartogr%C3%A1ficos_cr%C3%ADticos_para_procesos_territoriales_de_creaci%C3%B3n_colaborativa_2013_pp_9-10

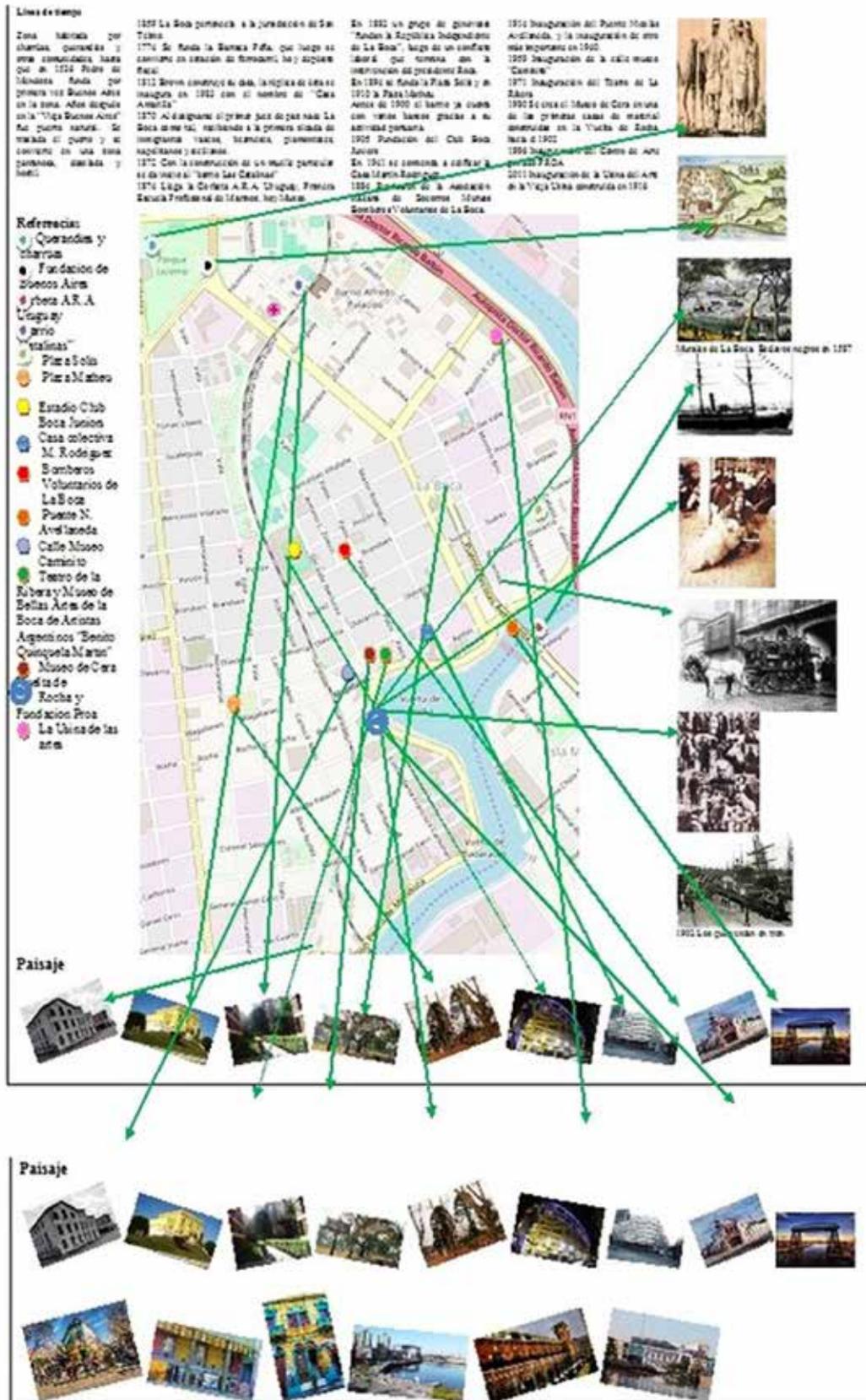
sobre diversas temáticas, se establecerán vínculos, identificarán figuras clave, y visibilizarán formas articuladas de organización y transformación territorial. Además del mapeo espacial se realizará un mapeo temporal ya que se reflexiona no sólo sobre el espacio cartográfico o geográfico, sino también sobre la dimensión temporal. Para ello utilizaremos la herramienta de la línea de tiempo acotada a un período específico “mediante la utilización de íconos, símbolos e imágenes pequeñas e ilustrativas (por ejemplo: rostros de personajes clave, fotografías, logotipos de organismos y empresas, diversas alegorías del poder y la resistencia, etc.). Se reseñan hechos clave, políticas económicas, períodos de represión o sublevación, etc. y una vez finalizada la línea se establecen vínculos entre diversos aspectos del mapa trabajado y las dinámicas históricas”.⁶ Asimismo, se añadirá la construcción de paisajes arquetípicos del territorio combinando diversas fotos, dibujando a mano o incorporando otros elementos gráficos a elección.

Problema de investigación

Teniendo como disparador un mapa iconoclasista del barrio de La Boca, se plantea la cuestión de descubrir las diferentes improntas que se fueron generando a través de la historia, aquellos signos que surgen del intercambio y la convivencia entre diferentes grupos de diversos orígenes que identifican al barrio. “Sus raíces se hallan en que un ser busca a otro ser, como este otro ser concreto, para comunicar con él en una esfera común a los dos pero que sobrepasa el campo propio de cada uno”.⁷

⁶ *Ibíd*em, p. 27.

⁷ Buber, Martín. *¿Qué es el hombre?* (México, Fondo de Cultura Económica, 1981[1961]), p 146.



Mapa N°1

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

La historia ha ido dejando huellas en los edificios, en las costumbres, en los comercios, en los servicios, en los lenguajes, en las maneras de mostrarse ante el turista, ya que el mercado cultural va adquiriendo cada vez más relevancia “en el conjunto de relaciones de fuerza mundializadas, debido a los intereses en juego”.⁸

Se realiza un recorrido por lugares ya transitados que remiten a otros lugares/tiempos que se resignifican en el presente, lugares construidos que construyen un nosotros al ser compartidos. Imágenes, sonidos, olores, colores que superan esa historia de algunos para transformarse en la historia de muchos, historia para contarles a los otros, a “los que no son del barrio” y a los turistas, pero sobre todo, una historia para contar a las nuevas generaciones, una historia que transmite historias.

El nombre del barrio remite al territorio geográfico de las bocas del Riachuelo, y, junto con la historia que cuenta que en este lugar Pedro de Mendoza en 1536 fundó la ciudad de Santa María de los Buenos Aires, marcan el comienzo histórico territorial de la Ciudad de Buenos Aires, territorio habitado originalmente por comunidades charrúas y querandíes entre otras. Si bien el lugar geográfico en sus inicios presentó un paisaje hostil, a comienzos del siglo XIX se convirtió en el lugar donde se instalaron grupos de inmigrantes italianos (con preponderancia genovesa), españoles, griegos, alemanes, y algunos franceses, ya que “se generaron nuevas fuentes de trabajo (...), como la construcción de la infraestructura, desde puertos (Buenos Aires, cuyas tareas empiezan en 1887; La Plata, en 1886; Ingeniero White, en 1882) hasta ferrocarriles (que crecen de algo más de 2.000 km en 1880 a más de 9.000 en 1890), en la edificación urbana y en el sector del comercio, el artesanado y las industrias que brindaban oportunidades de todo tipo a los inmigrantes europeos”.⁹ También otros migrantes que provenían de las provincias argentinas y países limítrofes arribaban al barrio, “Sin embargo, a la par del ingreso cuantioso, aunque no constante, de los migrantes de ultramar, existió en la Argentina un flujo sostenido de inmigrantes regionales, principalmente limítrofes (...), a partir de la década de 1960, y siguiendo el patrón de la migración interna, el Área Metropolitana de Buenos Aires comenzó a adquirir cada vez más importancia como destino”.¹⁰

Las Pulperías de 1880, el dialecto xeneixe de los genoveses, los ruidos, la melancolía por la tierra de origen, las músicas de distintas regiones quedaron en La Boca, y se pueden descubrir en sus edificios, en sus pobladores, en las cantinas, en los artistas plásticos, músicos y cantores, que interpretan el sentir popular. “La diversidad cultural no puede verse sólo como una «diferencia», o sea, algo que se define en relación a otra cosa, nos remite a alguna otra cosa. Toda «diferencia» es producida socialmente, es portadora de sentido simbólico y de sentido histórico”.¹¹

⁸ Ortiz, Renato. “Diversidad cultural y cosmopolitismo”. *Nueva Sociedad* Nro. 155 (México, 1998), p 12.

⁹ Devoto, Fernando. “La inmigración de ultramar”. En *Población y bienestar en la Argentina del primero al segundo centenario*, compilado por Susana Torrado (Buenos Aires: Edhasa, 2007), p. 250.

¹⁰ Courtis, Corina y Pacecca, María “Migración y Derechos Humanos: una aproximación crítica al “nuevo paradigma” para el tratamiento de la cuestión migratoria en Argentina”. *Revista Jurídica de Buenos Aires. Edición especial sobre Derechos Humanos*, (2007:) pp. 183- 200. Buenos Aires: Facultad de Derechos, UBA.

¹¹ Ortiz, Renato. “Diversidad cultural y cosmopolitismo”. *Nueva Sociedad* Nro. 155 (México, 1998), p 9.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

El particular paisaje con casas de madera y chapa de variados colores provenientes de la pintura que sobra en el puerto, originales balcones de hierro, molduras de madera, líneas horizontales en chapas acanaladas y tablones, las elevadas veredas a causa de las frecuentes inundaciones, la circularidad de la cancha del Club Boca Junior dan cuenta de contrastes históricos, estéticos y funcionales. Los edificios que se fueron construyendo y reutilizando tienen en sus paredes una historia construida por sus habitantes y modificada a lo largo de la historia, como la vieja usina de la Empresa Ítalo Argentina de electricidad, donde se crea un importante centro cultural; todos estos enmarcados por embarcaciones actuales y otras antiguas, hasta que la vista se pierde en los astilleros de la otra orilla.

Torres con historias de fantasmas, plazas, antiguas barracas, la primera casa popular, banderas, museos, el “paseo de la ribera”, construido como parte de las obras para controlar las inundaciones, comercios de productos navales conforman un entramado que desde la vuelta de Badaracco da comienzo a una tira de galpones, que ribeteando el río llega a la Vuelta de Rocha, “El Puente de La Boca”, una estructura de hierro de la antigua plataforma transbordadora, y una segunda parte para amarre de barcos de mayor porte, lugar de ascenso y descenso a los transportes fluviales a Colonia y Montevideo.

Si bien en la actualidad el 73% de los habitantes son de nacionalidad argentina, el 14%, de nacionalidad uruguaya, el 8% italiana, el 2% chilena, el 1,5% boliviana y el 1,5% restante distribuido en diversas nacionalidades¹², el barrio sigue enmarcado “como barrio de inmigrantes” tanto para el turismo, para la literatura local, como para el imaginario colectivo de gran parte de la población.

Objetivo general:

- Indagar sobre el proceso de construcción de “La Boca” a través del análisis de los actuales (2018) rasgos barriales originados por diferentes grupos migrantes, desentrañando cuáles tuvieron transformaciones a lo largo de la historia y cuáles no.

Objetivos específicos

- ✓ Presentar un conjunto significativo de rasgos barriales identificados en territorio durante la implementación del proyecto.
- ✓ Establecer relaciones de dichos rasgos con los grupos migrantes que los originaron
- ✓ Describir las transformaciones barriales a lo largo de la historia.
- ✓ Identificar los factores que incidieron en la transformación de rasgos originales.

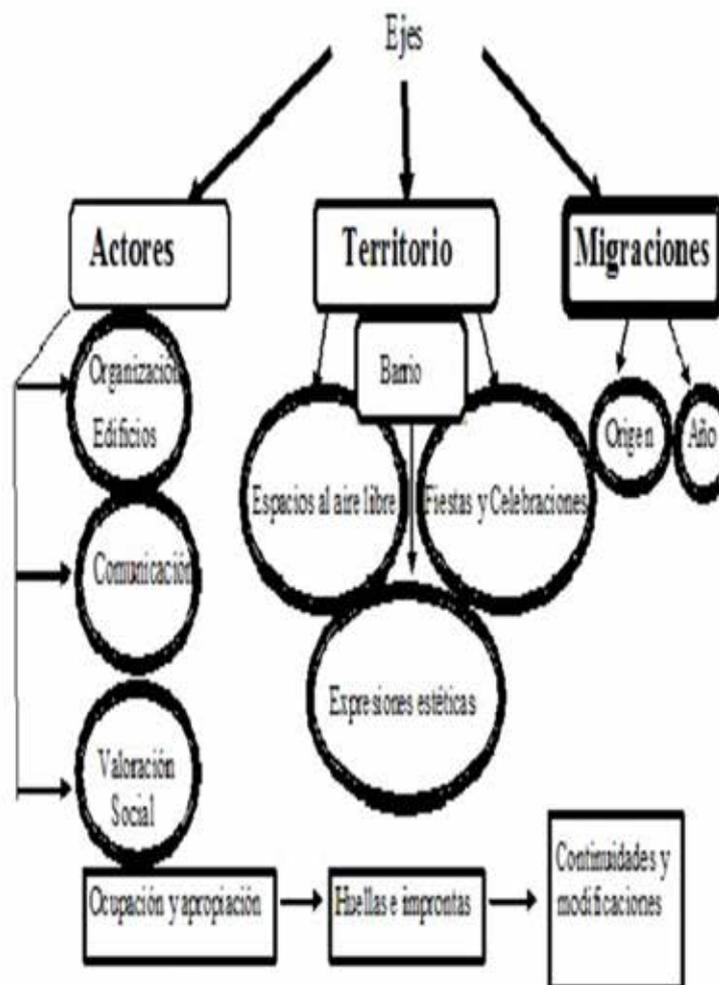
¹² <https://redatam.indec.gob.ar>

Diseño metodológico

El primer paso fue la determinación del campo problemático. Como primera acción de abordaje del objeto se realizó la indagación de la bibliografía disponible sobre los temas a investigar, efectuando una aproximación general a los autores y experiencias previas. Paralelamente a este proceso se trató de determinar el objeto de estudio con la mayor precisión posible: establecimiento del recorte de la realidad (espacial, temporal y temático), caracterización del objeto de estudio, articulación conceptual, reconocimiento de las dimensiones de análisis (siguiendo los pasos sugeridos por H. Bozzano, recogidos de Bachelard)¹³.

Se seleccionaron módulos para trabajar: los espacios, las celebraciones, las producciones estéticas (literarias, plásticas, musicales, teatrales, corporales), que se articularán con, por lo menos, tres momentos: origen; una o más instancias intermedias según el módulo y los materiales disponibles; y el tiempo actual. Se analizarán las continuidades y modificaciones indagándose acerca de las razones de las modificaciones.

Se trabajará con procesos socio-culturales desprendidos de otros (políticos, económicos) que se abordarán como causales del proceso principal: las maneras en que las migraciones dejan sus huellas en los lugares de recepción.



Esquema 1

¹³ Bozzano, Horacio. *Territorios posibles. Procesos, lugares y actores.* (Buenos Aires, Editorial Lumiere, 2009)

Método

Para la realización de este trabajo se escogerá el método dialéctico, donde la teoría y la práctica constituyen un juego dialéctico que propiciará el logro de una síntesis que podría resultar más enriquecedora que la suma de la teoría y la práctica.

“Entendemos por *método dialéctico* aquel que reconoce un sendero de hibridación teórico-empírica, donde es posible identificar instancias con mayor o menor presencia de la base más empírica o más teórica a lo largo de la tarea, situaciones ligadas a la habilidad y el arte de elegir alternativas o técnicas -no métodos- preferentemente inductivas o deductivas, cuando la naturaleza de la investigación lo requiera”.¹⁴

Abordaje

En este trabajo se optará por el abordaje cualitativo: en este tipo de investigaciones se tiene un conocimiento “directo” de la vida social ¹⁵, sosteniendo una mirada integral, situada y abierta, sin sobreentendidos, considerando que todos los escenarios y personas merecen atención.

Técnicas

Las técnicas utilizadas serán la recolección, observación e interpretación de datos. Se implementará un diseño interpretativo.

Etapas de la investigación

En la primera etapa se realizarán varios tipos de recolección de datos: los obtenidos por búsquedas bibliográficas y otras fuentes, sobre la historia y los vestigios de ésta en el barrio, individualizándose los lugares que dichas fuentes señalan como significativos.

En la segunda etapa se recorrerá el territorio, visitando los lugares ya identificados y buscando otros que se incorporarán a la lista de análisis.

En cuanto a la observación territorial se realizará un análisis de los espacios (edificios que se clasifican según su función en cada etapa, plazas y espacios al aire libre, lugares de circulación peatonal y vehicular). Se realizarán cuadros con las siguientes variables, pudiendo modificarse según los datos observados en territorio:

Espacio	Tipo	Inicio de actividad			Períodos intermedios			Actualidad 2018		Continuidades y modificaciones observadas
		Año	Aspecto: Descripción/fotografía Estilo arquitectónico	Función	Año	Aspecto	Función	Aspecto	Función	

¹⁴ Bozzano, Horacio. *Territorios posibles. Procesos, lugares y actores.* (Buenos Aires, Editorial Lumiere, 2009)

¹⁵ Taylor, Steve y Bogdan, Robert. *Introducción a los métodos cualitativos* (Buenos Aires, Editorial Paidós. 1987)

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Los espacios podrían ser: Casa de Quinquela Martín, Barraca Peña, Casa Amarilla, Barrio Catalinas, Corbeta Ara Uruguay, Club Boca Juniors, Casa Martín Rodríguez, Fundación de la Asociación Italiana de Socorros Mutuos Bomberos Voluntarios de La Boca, Puente Nicolás Avellaneda, Calle Caminito, Teatro de la Ribera, Teatro de la Ribera, Museo de Cera, Vuelta de Rocha, Centro de Arte Proa, Usina del Arte, Conventillos, Cantinas.

El tipo se referirá a una edificación, un espacio al aire libre o un espacio de circulación.

En las etapas de análisis se registrará el año, la descripción del lugar, incluyendo su estilo arquitectónico, y adjuntando fotografías si las hubiera. Además se considerará la función del elemento ya que, algunos de ellos, a lo largo del tiempo se han transformado. Por ejemplo, la vieja usina de la Empresa Ítalo Argentina de electricidad, hoy Centro Cultural La Usina del Arte.

Se identificarán las continuidades y modificaciones en cada caso y sus posibles causas.

En estas visitas a territorio se realizarán entrevistas a los vecinos para indagar sobre la manera que “piensan su barrio” y descubrir rasgos del imaginario colectivo.

También se entrevistarán a turistas, autoridades de los museos de la zona, a los bomberos voluntarios, trabajadores de diferentes rubros, a fin de esbozar el perfil barrial.

Se visitarán los centros culturales para conocer sus prácticas actuales y si tienen relación con las que se practicaron en la zona en otros tiempos.

Celebración y fecha en que se realiza	Desde cuándo se realiza	Origen e historia	Espacio donde se realiza	Continuidades y modificaciones observadas (causas)
---------------------------------------	-------------------------	-------------------	--------------------------	--

Se analizarán las celebraciones: Nuestra Señora de los Mártires Navegantes, el carnaval, Fogatas de San Juan, Día del Inmigrante, Día del Bombero Voluntario, Aniversario del Barrio, San Cosme y San Damián, El Señor de los Milagros, las fiestas deportivas del Club Boca Juniors, entre otras.

Se registrará el origen de cada una de las celebraciones, su historia y el grupo migrante que la incorporó (ya que en la investigación preliminar no se encontraron celebraciones originarias), las adaptaciones, los espacios donde se desarrollan, continuidades y modificaciones.

Se entrevistará a diferentes referentes artísticos, oriundos del barrio, oriundos de otros lugares que trabajan en el barrio y las diferentes obras actuales y de otras épocas que hagan referencia al barrio.

Como indicadores se tomarán las referencias que las diferentes obras hacen al barrio, su historia y los migrantes.

Nombre de la obra y tipo	Autor	Año de creación	Tipo de referencia al Barrio y a sus integrantes	Espacios de difusión
--------------------------	-------	-----------------	--	----------------------

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Se analizaran obras artísticas de diferentes períodos y tipo, tales como:

* **Pictóricas y escultóricas:**

Incendio en Necochea y Brandsen, 1948, Sin título, 1961, Día de trabajo, 1972, Chimeneas en La Boca, s/f de Benito Quinquela Martín; Buenos Aires, La boca del Riachuelo cerca de Barracas de Carlos Enrique Pellegrini; Bar boquense de Claudio Gorrachategui; Noche de San Juan de Luis Ferrini; Buenos Aires, La boca del Riachuelo cerca de Barracas, Recuerdos del Rio de la Plata, 1841 de D. Dulin; Historia de Arrabal, 1922 de Adolfo Bellocq; Viejo rincón, s/f, Isla Maciel, s/f, Puerto, s/f de Pío Collivadino; Crepúsculo en el Riachuelo, s/f de Eugenio Daneri; Vuelta de Rocha, 1941 de Miguel Diomedes; Anocheciendo, 1945, Sudestada, 1945, Mañana Lluviosa, 1949, Tarde de Agosto, 1949 de Luis Ferrini; Desde mi estudio, circa 1930, Marina, circa 1940, Desde el estudio de Victorica, s/f, La Boca del Riachuelo, s/f de Fortunato Lacámara; Niebla en el Riachuelo, 2001 de Rómulo Macció, entre otras.

* **Fotografías artísticas:**

La Boca, 1931, La Vuelta de Rocha, 1936, Riachuelo, Puente Almirante Brown, 1931, Calle California, La Boca, 1931 de Horacio Coppola, Portuario, 1962, Nuevo Emigrante de la boca, 1997, Riachuelo, 1964, Conventillo en la Boca, 1965 de Sara Facio & D'Amico; El Puente, El Puerto, De Visita, Escaleras, El Chalet, Balcón de Victorica, Vecinos de Anatole Saderman; Conventillo. La Boca, 1958, Elnonno. La Boca, 1964, Festejando un gol. La Boca, 1968, "Shute". La Boca, 2001, Pescadores. La Boca, 1962, Sacando un barco. La Boca, 1980, Volviendo a Casa, La Boca, 1959, Remolcador. La Boca., 1966, Riachuelo. La Boca. 1959, Usina del Arte. La Boca, 1966 de Aldo Sessa

* **Cine:**

Tango, 1933, El canillita y la Dama, 1971, Riachuelo, 1934, La Tigra, 1954, Edad Difícil, 1956, La Mary, 1974, Bruma en el Riachuelo, 1942, El cetro forward murió al amanecer, 1961, La barra de la esquina, 1950, Pobre mi madre querida, 1949, *Riachuelo*, 1934

* **Obras musicales:**

Canzoneta (tango), La Boca está de fiesta (tango), Muchachos, yo soy de Boca (tango), Dieguitos y Mafaldas (canción), En el barrio de La Boca (canción de cancha), Soy del barrio de la Boca (cancha), El conventillo (tango), Flor de fango (tango), Margot (tango), La Violeta (tango), La cantina (tango), Domani (tango) entre otros.

* **Obras literarias:**

Primavera en La Boca de Iñiguez; "Cartas amarillas de La Boca a Rosario" de Mercedes Pérez Sabbi, "Historias Anarquistas/ Fuego ácrata en La Boca del Riachuelo" de N. Torrello, "La Boca, un pueblo particular" de D Ruiz, "Guía de Forasteros de 1864" de Antonio Pillado, "La piel de La Boca" de Jorge Carrión, "La Boca Roja del Riachuelo" de Ramos, Barrio Boquense (1906) de Cadícamo, Poema a las calles Suarez y Necochea de Cadícamo,

* **Revistas Literarias:**

Azul (1911), Argos (1920-1924); Juvenilla (1921-1922); La Fragua (1923-1924); Ideas (1925- 1928); Riachuelo (1931); El Ateneo y Pórtico (1941-1946).

* **Periódicos:**

Il Corriere della Boca (1877-1879); El Pensamiento de las niñas (1885); Il Picanasso. Continúa en 1888 El Eco de La Boca, El Bohemio que luego se transformará en El Faro del Riachuelo y más tarde como Riachuelo (1902) semanario de los barrios: La Boca y Barracas. El Progreso de La Boca, El Radical en 1903; Giordano Bruno en 1904; El Nacional

* **Teatro:**

el teatro de títeres “Sicilia” en la calle Necochea, de Vito Cantone; el café Concierto Edén de L. Maccheroni; el teatro “San Carlino” de Sebastiano Terranova, el Teatro de la Ribera y en el Teatro de La Boca. Además de diversas obras como “Pasaje Caminito”, “Il Piccolo Vapore”, *El Fulgor Argentino* (1998) del Grupo Catalinas Sur, “Tu cuna fue un conventillo” (sainete)

* **Espectáculos callejeros**

Entrevistas

Las entrevistas serán semiestructuradas y abordarán los siguientes temas según corresponda:

- **A los vecinos:**

Desde cuándo vive en el barrio, cuál es su origen, cuál es el origen de su familia, cuáles son los lugares que considera más emblemáticos del barrio, qué cosas sabe o cree que han cambiado a lo largo del tiempo y por qué cree que ha sucedido, cuáles son las prácticas (fiestas religiosas, celebraciones, actividades deportivas, artísticas, etc.) que caracterizan al barrio y desde cuándo se han practicado.

- **A las autoridades de los museos, centros culturales y demás instituciones de La Boca:**

Si, además de trabajar en el barrio vive en él. Qué importancia tiene su lugar de trabajo para el barrio. Desde cuándo funciona el lugar y desde cuándo trabaja allí. Cuál es el origen del lugar y cuáles han sido las modificaciones que ha tenido (si las hubiera) De quién depende el lugar y quienes lo visitan. Si tiene articulación con alguna institución barrial. A quiénes está dirigida la propuesta. Qué actividades realiza con apertura a la comunidad.

- **A los trabajadores en el barrio**

Si, además de trabajar en el barrio vive en él. Cuál es la actividad que realiza y si tiene relación con la historia del barrio. Cuanto tiempo hace que trabaja en el lugar. Cuál es su origen. Qué

cambios ha notado desde que está en La Boca.

- **A los turistas**

Origen. Cómo llegaron al barrio. Qué conocen de su historia. Cuál creen que es el atractivo principal.

También se participará de las fiestas y celebraciones que realicen durante el tiempo que demande la investigación.

En etapas posteriores con todos los datos recogidos se realizará un informe que describa cada elemento encontrado que da cuenta del paso de los grupos migrantes por el Barrio de La Boca.

Marco conceptual

Para el desarrollo de esta temática se abordarán tres ejes relacionados: la identidad, el territorio y las migraciones.

Partiendo del concepto de identidad desarrollado por Giménez ¹⁶podría definirse la identidad como un proceso dinámico de diferenciación con respecto a otros sujetos, a través de asunción de signos culturales enmarcados en un contexto de tiempo y espacio. Es decir que la identidad se conformaría por las fronteras que resultan de una apropiación discriminada de inventarios culturales, en relación con otros actores sociales que pertenecen a colectivos diversos. La identidad estaría integrada, según Giménez (2010), por atributos particularizantes (atributos “caracterológicos”, por su “estilo de vida, por su red personal de “relaciones íntimas”, por el conjunto de “objetos entrañables” que poseen y por su biografía personal incanjeable); y atributos de pertenencia social (edad, género, franja social, etnia), que nutren la identidad individual. La construcción de la nostredad se daría con el entramado de los propios hilos simbólicos en la urdimbre del grupo cultural, como describe Clifford Geertz en La interpretación de las culturas,¹⁷coincidiendo con Max Weber.

“Es importante, por lo tanto, prestar atención a la naturaleza y al tipo de procesos en los cuales y a través de los cuales se constituye el «nosotros» colectivo”.¹⁸Según los contextos algunos de estos rasgos de pertenencia social estarían más presentes que otros, “algunos rasgos culturales son utilizados por los actores como señales y emblemas de diferencia, otros son pasados por alto, y en algunas relaciones, diferencias raciales son desdeñadas y negadas”,¹⁹ otorgándole mayor énfasis a los modelos culturales que sustentan, porque “Cultura no es sólo el acervo espiritual que el grupo brinda a cada uno y que es aportado por la tradición., sino además es el baluarte simbólico en el cual uno se refugia para defender la significación de su existencia”.²⁰

¹⁶ Giménez, Gilberto. *Cultura, Identidad y Procesos de individualización* (México: Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, 2010.) http://conceptos.sociales.unam.mx/conceptos_final/625trabajo.pdf

¹⁷ Geertz, Clifford. *La interpretación de las culturas* (Barcelona. España. Ed. Gedisa, 1992), p. 15

¹⁸ Brah, Avtar. “Cartografías de la diáspora. Identidades en cuestión”. A1spora-TdS.pdf cap. 8. Diáspora, frontera e identidades transnacionales(2011)[1996].(Disponible en:<https://www.traficantes.net/sites/default/files/pdfs/Cartograf%C3%ADas%20de%20la%20di%C3%>), pp 209- 226.

¹⁹ Barth, Frederik. “Los grupos étnicos y sus fronteras”. En *Los grupos étnicos y sus fronteras. La organización social de las diferencias culturales*. (México, Fondo de Cultura Económica, 1976), pp. 9-49.

²⁰ Kusch, Rodolfo. *Esbozo de una Antropología Filosófica Americana*(Bs Aires, Ediciones Castañeda,1978)

De la misma manera que la construcción identitaria es dinámica y cambiante, lo es la relación de los grupos sociales con los espacios en los que habitan, donde los elementos que componen los territorios se transforman en depositarios de la identidad colectiva. “Desde esta perspectiva, que es la de los procesos de identificación y pertenencia, se necesita apelar a la percepción de los propios actores sociales para definir su relación con la territorialidad”.²¹

Todo territorio es multidimensional, en los cuales factores históricos, políticos, económicos, socio culturales y geográficos, se articulan en complejos procesos de conformación y configuración, la territorialidad es “la relación, el dominio y la apropiación del territorio que afectan su representación, su organización y el ejercicio de poder que lo configuran”.²²

Si a estos aspectos se suma un elemento más, que estaría originado en las migraciones, otros hilos formarán parte de esta trama aportando diversas perspectivas a considerar, la desterritorialización y reterritorialización, que dejarán huellas en los espacios y aportarán nuevos elementos de análisis de construcción de la identidad social.

Los procesos migratorios estarían atravesados por fases de desterritorialización, que se entenderá como un movimiento “por el cual se abandona un territorio, generando líneas de fuga, y con ello, una reterritorialización -territorio desplegado en lo urbano- que resultará en un movimiento de construcción del territorio” ;²³ y fases de reterritorialización, donde las personas se apropian y configuran nuevas formas de estar en el espacio, conjugando lo aprendido con los nuevos desafíos que deben transitar y los intercambios sociopolíticos y económicos que realizan, por lo tanto “reterritorialización no se hace referencia sólo a la forma en que los inmigrantes se reubican o reterritorializan en el espacio donde se asientan, sino también a como las migraciones, por lo general, suscitan reterritorializaciones que, con variable intensidad y magnitud según los casos, afectan al conjunto de la población y de los espacios locales emisores o receptores de ellas”.²⁴ Los grupos migrantes generan en el conjunto de la poblaciones diversas reacciones que favorecen o dificultan la integración social, “la inserción de las migraciones en la estructura social y económica en la Argentina, tuvo diferentes efectos reactivos, tanto a nivel político como de la percepción social”.²⁵

²¹ Giménez, Gilberto. “Territorio e identidad. Breve introducción a la geografía cultural” *Trayectorias*, vol. VII, núm. 17, enero-abril (2005): pp. 8-24. (Universidad Autónoma de Nuevo León Monterrey, Nuevo León, México), p. 19.

²² Sosa, Mario. ¿Cómo entender el territorio? (Guatemala: Editorial Cara Parens de la Universidad Rafael Landívar, 2012), p. 19.

²³ Herner, María. “Territorio, desterritorialización y reterritorialización: un abordaje teórico desde la perspectiva de Deleuze y Guattari”. *Huellas 13*, (2009) pp 158-171. (<http://www.biblioteca.unlpam.edu.ar/pubpdf/huellas/n13a06herner.pdf>), p. 168.

²⁴ Entrena-Durán, Francisco. “Migraciones globales y reterritorialización de los espacios locales: una aproximación tridimensional”. *Pap. poblac vol.18 no.72* Toluca(abr./jun. 2012): p. 11

²⁵ Mármora, Lelio. “Políticas Públicas y Programas sobre Migraciones en Argentina” En *Las Políticas Públicas sobre Migraciones y la Sociedad Civil en América Latina. Los casos de Argentina, Brasil, Colombia y México*. Coordinador General y Editor Chiarello, L. (New York: Scalabrini International Migration Network, 2011), p. 3.

Será necesario analizar cada barrio en particular para descubrir las improntas de estos procesos, con una mirada abarcativa de todo el conjunto poblacional y, a la vez, particularizada de cada grupo de migrantes partícipe de esta construcción a lo largo de la historia. “La experiencia de los inmigrantes implica procesos específicos a través de los cuales se conservan, reintroducen y recrean ritualmente signos de su identidad nacional, costumbres, festivales o celebraciones religiosas. Dichos procesos, que acontecen de manera singular en cada caso, manifiestan y reproducen las diferenciaciones existentes u originan nuevas diferenciaciones entre distintos grupos sociales de inmigrantes”²⁶

Los barrios donde se conjugan los tres ejes: identidad, territorio y migraciones, serán el resultado, situado y dinámico, de las experiencias, adaptaciones, apropiaciones y selecciones, plasmadas en los espacios que comparten aquellos que los habitan, a través de “la capacidad de lo barrial para construir y ser construido por el imaginario social (...) el barrio adquiere la función de ser referente de una representación, de una imagen sostenida por actores. Junto a su carácter físico-espacial pasa a ser un conjunto de rasgos, signos ubicables en la esfera ideológico-simbólica con vinculaciones entre esas imágenes y las ocupaciones del espacio barrial concreto”.²⁷

A lo largo de la historia el barrio sufre transformaciones que modelan su imagen, tanto aquellos aspectos socioeconómicos que determinan sus construcciones y su composición edilicia, pasando por las celebraciones barriales, los lugares de reunión para vecinos y turistas, hasta aquella estética que los migrantes trajeron y/o construyeron que perdura en el tiempo por la voluntad de sus descendientes y de los hoy habitan el lugar, plasmada en las calles y en los lugares más significativos del espacio. Estos procesos no solamente instituyen rasgos de identidad, también son parte de las fronteras que le dan significado, demarcando la “nostredad”. “Para entender a cada grupo hay que describir cómo se apropia de y reinterpreta los productos materiales y simbólicos ajenos”.²⁸

Según Gravan, la identidad barrial se construye de dos maneras diferenciadas: “desde dentro”, que abarcarían los aspectos que fueron construidos durante la historia por los actores sociales que pertenecieron o pertenecen al colectivo social que los representa y se sienten parte del “nosotros barrial”; y “desde fuera”, aquellas caracterizaciones, referencias, construcciones políticas, que refieren al barrio y que son creados desde fuera, instalando imágenes desde la “otredad”²⁹, a veces con cargas positivas, como en el ejemplo para favorecer el turismo: “Si hay un barrio pintoresco dentro de la ciudad de Buenos Aires ese es “la Boca”³⁰ y otras negativas cargadas de prejuicios: “Debido a la carencia de datos confiables y estudios sistemáticos, las discusiones en los medios

²⁶ García Canclini (1995) en Entrena-Durán, Francisco. “Migraciones globales y reterritorialización de los espacios locales: una aproximación tridimensional” *Pap. Poblac* vol.18 no.72 Toluca (abr. /jun. 2012): p. 18

²⁷ Gravano, Ariel. *Antropología de lo barrial. Estudios sobre producción simbólica de la vida urbana*. (Buenos Aires: Espacio, 2003), p. 266.

²⁸ García Caclini, Néstor. *Diferentes, desiguales y desconectados. Mapas de la interculturalidad* (Barcelona, Gedisa, 2004), p. 21

²⁹ Gravano, Ariel. *Antropología de lo barrial. Estudios sobre producción simbólica de la vida urbana*. (Buenos Aires: Espacio, 2003)

³⁰ <http://www.argentinaviajera.com.ar/ciudad/laboca.html>

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

masivos de comunicación se sustentan frecuentemente en información fragmentada e incompleta, lo que genera una serie de preconceptos y posiciones xenófobas”,³¹ el relato discursivo de los productos y sus publicidades, al igual que los mensajes que transmiten, “...no son solamente formas de interacción o prácticas sociales, sino que también expresan y transmiten significados y pueden, por lo tanto, influenciar nuestras creencias sobre los inmigrantes o las minorías”.³²

Las dimensiones con respecto a la relación con la propia identidad a las que refiere Gravano (2003) estarían referidas en un primer lugar a los rasgos que no son cuestionados y que funcionan como referentes de la identidad barrial, a los que denomina *homogeneidad*.

En segundo lugar, menciona aquellos elementos que aportan diferencias dentro del colectivo social sin dañar la imagen que los representa, que llama *heterogeneidad*, “la pertenencia social implica compartir, aunque sea parcialmente, los modelos culturales (de tipo simbólico expresivo) de los grupos o colectivos en cuestión”.³³

Y, por último, menciona a la *identificación*, que son las referencias que aparecen en los discursos [y prácticas] que dan cuenta de las características del barrio en oposición a otras identidades, especialmente de otros barrios.

Por lo tanto en los barrios la identidad se construirá con los aportes de los que transitaban su historia dejando las huellas de su paso y la manera en que sus sucesores continuaron otorgando sentido a esas huellas, y aportando otros matices que se plasman en las relaciones sociales y modificaciones, transformaciones e inclusiones que realizan en el espacio socio territorial al que pertenecen. “En cualquier tiempo y lugar las fronteras identitarias se definen siempre a través de marcadores culturales. Pero estos marcadores pueden variar en el tiempo y nunca son la expresión simple de una cultura preexistente supuestamente heredada en forma intacta de los ancestros”.³⁴ La construcción de la imagen barrial se completaría con aquellos elementos que no provienen del barrio propiamente dicho, sino de las referencias que los otros actores hacen de él.

A su vez cada uno de los discursos personales forma parte de una trama colectiva que da cuenta de una comunidad, donde se manifiestan los niveles de poder, la relación de fuerzas, la construcción del mandato social, lo permitido, lo oculto, lo valorado, lo impuesto. Todo este juego discursivo entra en un círculo donde esas palabras construyen imágenes, relaciones y sujeciones. “La vida cotidiana no sólo es “reproductora” de personas sino también de las posiciones que éstas ocupan en las relaciones sociales, así como las relaciones sociales mismas”.³⁵

³¹ Cerrutti, Marcela. “¿De qué hablamos cuando hablamos de migración y salud?”. En: *Salud y Migración Internacional. Mujeres Bolivianas en la Argentina*. (Buenos Aires: Fondo de Población de las Naciones Unidas, UNFPA y Centro de Estudios de Población, CENEP, 2010), p. 14

³² Hoffman, Odile y Quintero, Oscar. “Estudiar el racismo. Textos y herramientas”. *Documento de trabajo N°8*, México: Proyecto AFRODECS/EUESC (2010), p. 108.

³³ Giménez, Gilberto. *Cultura, Identidad y Procesos de individualización*. (México: Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, 2010), p. 5

³⁴ *Ibíd.*, p. 9

³⁵ Hoffman, Odile y Quintero, Oscar. “Estudiar el racismo. Textos y herramientas”. *Documento de trabajo N°8*, México: Proyecto AFRODECS/EUESC (2010), p. 12

Según Véronique de Rudder, Christian Poiret et François Vourc'h, "En las interacciones interétnicas, los hechos culturales están en realidad "captados" a través de un sistema de designación y de categorización. Este sistema selecciona, falsifica o inventa rasgos culturales para incluirlos en una organización social de mayor o menor desigualdad y generalmente jerárquica",³⁶ es decir que estos sistemas son determinantes del orden social, conformadores de su representación y cuidadores de su implementación, asegurando, de este modo su perpetuidad en relaciones sociales con base racial.

Para que esto suceda las ideas sostenidas por los poderes de turno deben instalarse en el discurso, "Se adquieren y se aprenden, y esto sucede generalmente a través de la comunicación, es decir, a través del texto y la charla"³⁷ Estas ideas a las que refiere el autor, que se transmiten a través de los discursos, poseen una doble función formativa, una que construye la idea del nosotros y otra que clasifica, define y ordena los grupos que conforman la otredad. Al ser repetidos e incluidos en las diferentes maneras de comunicación, no solamente en aquellas de los poderes hegemónicos o medios masivos de comunicación social, sino también en prácticas institucionales, en relatos escolares, en la cotidianidad de las conversaciones familiares y barriales, terminan siendo admitidas como válidas, verdaderas e incuestionables.

La historia, las autopercepciones, los discursos del "nosotros" y de los "otros", las maneras propias, las apropiadas, las impuestas y las rechazadas son los elementos que determinan la construcción del paisaje, "como todo territorio, también el paisaje es construido, es decir, es resultado de una práctica ejercida sobre el mundo físico, que va desde el simple retoque hasta la configuración integral. Podríamos definirlo sumariamente como "un punto de vista de conjunto sobre una porción del territorio, a escala predominantemente local y, algunas veces, regional"³⁸ Mirar el paisaje es mucho más que observar una postal estática, es poder descubrir y analizar muchas historias, que a través de sus pisadas aportan al territorio innumerables detalles particulares, que si bien conforman un todo barrial, de ninguna manera lo hacen homogéneo, sino que en la heterogeneidad de los elementos aportados por la diversidad de colectivos sociales que lo transitaron se descubre la riqueza de múltiples elementos: la particularidad espacial, las transformaciones, los lugares de memoria, objetos patrimoniales, que juntos otorgan a ese paisaje unidad en la diversidad y significación identitaria. Por lo tanto este paisaje particular responde a "la idea de una diferencia situada, es decir a una diferencia en relación a algo local, que tomó cuerpo en un lugar determinado donde adquirió ciertos significados".³⁹

³⁶ Ibídem, p. 79

³⁷ Ibídem, p. 105

³⁸ Giménez, Gilberto. "Territorio e identidad. Breve introducción a la geografía cultural". *Trayectorias*, vol. VII, núm. 17, enero-abril, (2005), pp. 8-24 (Universidad Autónoma de Nuevo León Monterrey, Nuevo León, México), p. 14

³⁹ Appadurai, Arjun. "Dislocación y diferencia en la economía cultural global". En: *La Modernidad desbordada. Dimensiones culturales de la globalización*. (Buenos Aires: FCE, 2001[1990]). p.15.

A modo de cierre

Si consideramos el habitar como la relación con el mundo mediado por el espacio, a través de prácticas desarrolladas en constante tensión entre la ciudad planificada y la ciudad habitada, aparece “lo oculto” por concepciones modernas, racionalistas y universalizantes, y la búsqueda de dar espacio a las tácticas de los sin poder, como manifiesta De Certeau “fuerza es reconocer que si, en el discurso, la ciudad sirve de señal totalizadora y casi mítica de las estrategias socioeconómicas y políticas, la vida urbana deja cada vez más de hacer reaparecer lo que el proyecto urbanístico excluía”⁴⁰

Resulta interesante contraponer esta ciudad planificada a la ciudad vivida o practicada de los habitantes ordinarios urbanos, proponiendo las prácticas de espacios, permeado por relaciones sociales, que implican disputas por el espacio, focalizándose en todo aquello que queda fuera de la planificación de la ciudad. Lo creíble, lo memorable y lo primitivo permiten encontrar espacios de habitabilidad en las ciudades, otorgar sentido, establecer significantes, generando espacialidades particulares, construidas por las experiencias que distan de ser sólo aquello que las estructuras arquitectónicas establecen.

El trasladarse por los espacios de La Boca va más allá de aquello que el trazado de un recorrido pueda ofrecer, es la transformación de la ciudad a través del ser atravesada por sus movi­lidades, pero también por las acciones que se realizaron y se realizan en los trayectos, las relaciones que se establecieron y se establecen entre locales, migrantes y visitantes, y la comunicación entre sus habitantes, que queda fuera de ciertos registros estáticos.

⁴⁰ De Certeau, Michel. *Andares de la ciudad. La invención de lo cotidiano I*. (México: ITESO, 2000.)

BIBLIOGRAFÍA

- Appadurai, Arjun. “Dislocación y diferencia en la economía cultural global”. En: *La Modernidad desbordada. Dimensiones culturales de la globalización*. Buenos Aires: FCE, 2001[1990].
- Ares, Pablo y Risler, Julia. *Manual de mapeo colectivo. Recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa*. Disponible en: https://www.academia.edu/9203589/MANUAL_DE_MAPEO_COLECTIVO_Recurso_cartogr%C3%A1ficos_cr%C3%ADticos_para_procesos_territoriales_de_creaci%C3%B3n_colaborativa_2013_
- Ares, Pablo y Risler, Julia. *Presentación Iconoclasistas*. Disponible en: <https://ia902903.us.archive.org/32/items/textosypublicacionesicn/212888595-Presentacion-Iconoclasistas-ppt-2011-2012.pdf>
- Barth, Fredrik. “Los grupos étnicos y sus fronteras”. En *Los grupos étnicos y sus fronteras. La organización social de las diferencias culturales*. Compilado por Fredrik Barth. México: Fondo de Cultura Económica, 1976.
- Bozzano, Horacio. *Territorios posibles. Procesos, lugares y actores*. Buenos Aires: Editorial Lumiere, 2009.
- Brah, Avtar. “Cartografías de la diáspora. Identidades en cuestión”. *A1spora-TdS.pdf cap. 8. Diáspora, frontera e identidades transnacionales* (2011) [1996]. Disponible en: <https://www.traficantes.net/sites/default/files/pdfs/Cartograf%C3%ADas%20de%20la%20di%C3%>
- Buber, Martín. *¿Qué es el hombre?* México: Fondo de Cultura Económica, 1981[1961].
- Bucich, Antonio. *El barrio de La Boca*. Buenos Aires: Editorial Planeta, 1998.
- Calvet, L. Conferencia “Identidades y Plurilingüismo”, en el marco del I Coloquio “Tres Espacios Lingüísticos ante los Desafíos de la Mundialización”. Organización de Estados Iberoamericanos, París, marzo 2001, http://campus-oei.org/tres_espacios/icolquio9.htm
- Cerrutti, Marcela. “¿De qué hablamos cuando hablamos de migración y salud?”. En: *Salud y Migración Internacional. Mujeres Bolivianas en la Argentina*. Coordinado por Marcela Cerrutti. Buenos Aires: Fondo de Población de las Naciones Unidas, UNFPA y Centro de Estudios de Población, CENEP, 2010.
- Courtis, Corina y Pacecca, María “Migración y Derechos Humanos: una aproximación crítica al “nuevo paradigma” para el tratamiento de la cuestión migratoria en Argentina”. *Revista Jurídica de Buenos Aires. Edición especial sobre Derechos Humanos, (2007:)* pp. 183- 200. Buenos Aires: Facultad de Derechos, UBA
- Devoto, Fernando. *Historia de la inmigración en la Argentina. Caps. 6, 7 y 8*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2003.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

- Devoto, Fernando. “La inmigración de ultramar”. En *Población y bienestar en la Argentina del primero al segundo centenario*, compilado por Susana Torrado. Buenos Aires: Edhasa, 2007.
- Doudtchitzky, Samanta. *¿Vos de qué salís?: el carnaval en el barrio de La Boca*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Crisol, 2016.
- Entrena-Durán, Francisco. “Migraciones globales y reterritorialización de los espacios locales: una aproximación tridimensional”. *Pap. poblac vol.18 no.72* Toluca (abr./jun. 2012)
- García Caclini, Néstor. *Diferentes, desiguales y desconectados. Mapas de la interculturalidad*. Barcelona: Gedisa, 2004.
- García Canclini (1995) en Entrena-Durán, Francisco. “Migraciones globales y reterritorialización de los espacios locales: una aproximación tridimensional”. *Pap. poblac vol.18 no.72* Toluca(abr./jun. 2012)
- Geertz, Clifford. *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Ed. Gedisa, 1992.
- Giménez, Gilberto. *La cultura como identidad y la identidad como cultura*. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, 2003.
- Giménez, Gilberto. “Territorio e identidad. Breve introducción a la geografía cultural”. *Trayectorias, vol. VII, núm. 17*, enero-abril, (2005), pp. 8-24 Universidad Autónoma de Nuevo León Monterrey, Nuevo León, México
- Giménez, Gilberto. *Cultura, Identidad y Procesos de individualización*. México: Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, Instituto de Investigaciones sociales, 2010.
- Gravano, Ariel. *Antropología de lo barrial. Estudios sobre producción simbólica de la vida urbana*. Buenos Aires: Espacio, 2003.
- Herner, María Teresa. “Territorio, desterritorialización y reterritorialización: un abordaje teórico desde la perspectiva de Deleuze y Guattari”. *Huellas 13*, (2009): 158-171. <http://www.biblioteca.unlpam.edu.ar/pubpdf/huellas/n13a06herner.pdf>
- Hoffman, Odile y Quintero, Oscar. “Estudiar el racismo. Textos y herramientas”. *Documento de trabajo N°8*, México: Proyecto AFRODECS/EUESC (2010),
- Kusch, Rodolfo. *Esbozo de una Antropología Filosófica Americana*. Buenos Aires: Ediciones Castañeda, 1978.
- Mármora, Leilo. “Políticas Públicas y Programas sobre Migraciones en Argentina” en *Las Políticas Públicas sobre Migraciones y la Sociedad Civil en América Latina*. Los casos de Argentina, Brasil, Colombia y México. Coordinador General y Editor Chiarello, L. New York: Scabrini International Migration Network, 2011.
- Ortiz, Renato. “Diversidad cultural y cosmopolitismo”. *Nueva Sociedad Nro. 155* (1998)
- Segato, Rita. “Políticas de identidad, diferencia y formaciones nacionales de alteridad.” En *La Nación y sus otros. Raza, etnicidad y diversidad religiosa en tiempos de políticas de la*

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

identidad. Coordinado por Mario Rufer. Buenos Aires: Prometeo, 2007.

- Sosa, Mario. *¿Cómo entender el territorio?* Guatemala: Editorial Cara Parens de la Universidad Rafael Landívar, 2012.
- Taylor, Stevey Bogdan, Robert. *Introducción a los métodos cualitativos*. Buenos Aires: Editorial Paidós, 1987.

OTRAS FUENTES:

https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/wp-content/uploads/2016/05/poblacion_2016_023.pdf

<https://unidadpopularcaba.org.ar/descargas/documentos/2015/DIAGNOSTICO%20-%20Comuna%2004%20-%20UP%20-%202015.pdf>

<http://www.mujeresdeempresa.com/la-boca-barrio-de-inmigrantes-y-de-tango/https://www.buenosaires123.com.ar/barrios/la-boca.php>

<https://www.openstreetmap.org/#map=11/-34.6564/-58.5338>

<http://barracapenia.blogspot.com/>

<http://www.cibernautica.com/corburuguay/index.htm>

<https://www.ypf.com/guia/Paginas/Plaza-Solis.aspx>

<http://plazasenbuenosaires.herobo.com/plazamatheu.php#.W-2r-OhKi00>

<https://noticiasba.wordpress.com/2017/06/02/hoy-se-conmemora-el-dia-del-bombero-voluntario/>

https://www.google.com.ar/h?q=Asociaci%C3%B3n+Italiana+de+Socorros+Mutuos+Bomberos+Voluntarios+de+La+Boca.&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjcx5qK_tbeAhUME5AKHaqjDRIQ_AUIECgD&biw=1366&bih=695#imgsrc=FG9KXMI1dHXiMM:

<https://unidadpopularcaba.org.ar/descargas/documentos/2015/DIAGNOSTICO%20-%20Comuna%2004%20-%20UP%20-%202015.pdf>

LA BOCA NO SÓLO UN PUERTO

ALI BROUCHOUD, ESTEBAN;
CALANDRÓN, PAULA;
IMPOSTI, SEBASTIÁN;
SAIZ REALES, MAURO;
SOTO BOUHIER, RODRIGO;
ROSSI, MICAELA;
WEISSEL, AXEL REX

La Boca No Sólo Un Puerto

Ali Brouchoud, Esteban; Calandrón, Paula; Imposti, Sebastián; Saiz Reales, Mauro; Soto Bouhier, Rodrigo; Rossi, Micaela; Weissel, Axel Rex¹

Resumen

El eje de esta investigación se centra en la construcción edilicia ubicada en la esquina de la actual Avenida Don Pedro de Mendoza y Dr. Del Valle Iberlucea, frente al riachuelo, en el barrio de La Boca (CABA). Conocida como mansión o caserón Cichero, en referencia a su dueño Domenico Cichero. Hacia 1919 aproximadamente, la mansión es abandonada por la familia y comienza a funcionar como residencia para múltiples artistas de gran importancia para el arte nacional. La residencia funciona como atelier de estos artistas y la casa toma forma de conventillo, como espacio de convivencia entre ellos, hasta 1960 cuando la casa es demolida. Este proyecto busca, desde la Antropología y la Arqueología, la investigación y valorización patrimonial de la historia de la Mansión Cichero. Teniendo como objetivo acercar, a partir del encuentro y estudio de los restos materiales, nuestro conflictivo presente a un pasado trazado por el desarrollo y posterior desactivación del puerto del Riachuelo, por el crecimiento urbano y por la marginación de la zona portuaria.

Palabras claves: construcción social, arqueología, valorización patrimonial, mansión Cichero.

Abstract

This research focuses on the building construction located on the corner of the current Avenue Don Pedro de Mendoza and Dr. Del Valle Iberlucea, facing the Riachuelo, in the neighborhood of La Boca (CABA). Known as Cichero mansion, referring to its owner Domenico Cichero. About 1919, the mansion was abandoned by the family and began to function as a residence for multiple artists of great importance for national art. The residence works as atelier for these artists and the house takes the form of a conventillo, as a space of coexistence between them, until 1960 when the house was demolished. This project seeks, from Anthropology and Archeology, the investigation and heritage appreciation of the history of the Cichero Mansion. With the objective of bringing, from the encounter and study of the material remains, our conflictive present to a past traced by the development and subsequent deactivation of the Riachuelo port, by urban growth and by the marginalization of the port area.

Keywords: social construction, archeology, heritage valuation, Cichero mansion.

¹ Pertenencia institucional: Cooperativa de Trabajo Arqueoterra Ltda.
Correo electrónico: arqueoterra1@gmail.com

Arqueoterra

Somos un grupo de jóvenes arqueólogos, antropólogos y estudiantes avanzados en la licenciatura de Cs. Antropológicas con orientación en Arqueología de la UBA. Formamos parte de una cooperativa auto-gestionada, conformada en el 2015 y comprometida con la defensa, preservación, difusión e investigación del Patrimonio Arqueológico.

Desde nuestros inicios realizamos actividades orientadas a la investigación, la transmisión de conocimiento y la enseñanza, con el objeto de incentivar a los diversos sectores de la sociedad a re-apropiarse de la historia de nuestra cultura. En este sentido, proponemos cursos y talleres que fueron pensados con el interés de difundir el conocimiento generado por la investigación arqueológica, además de investigaciones propias como es este caso.

Buscamos despertar en los participantes, en tanto sujetos de aprendizaje, reflexiones grupales y personales en torno a los procesos sociales históricos que dieron lugar a la formación del patrimonio.

Investigación

Esta exposición busca presentar un proyecto de investigación y valorización patrimonial, desde la Antropología y la Arqueología, de la historia de la Mansión Cichero desde su construcción hasta su demolición, entierro y abandono en 1960. Nuestro objetivo plantea acercar a partir del encuentro y estudio de los restos materiales nuestro conflictivo presente a un pasado trazado por el desarrollo y posterior desactivación del puerto del Riachuelo, por el crecimiento urbano y por la marginación de la zona portuaria. Nos orientan preguntas arqueológicas que conectan la materialidad con su contexto de producción haciendo referencia a personajes destacados, a relaciones interpersonales, a vinculaciones políticas, a la construcción social de espacios y a la producción de paisajes económico-artísticos. En base a una profundización de la historia pasada, y la problematización de la misma, nos re-planteamos lo que significan dichos procesos históricos en el presente, que impacto o relevancia podrían tener en el desarrollo turístico-paisajístico actual de La Boca.

La casa Cicheros fue una construcción que se ubicó en la esquina de la actual Avenida Don Pedro de Mendoza y Benito Quinquela Martín frente al riachuelo, en el barrio de La Boca (CABA). En su época se ubicaba en la calle Pedro de Mendoza 2087, esquina Australia. Conocida como mansión o caserón Cichero, la casa comienza a construirse en 1866 sobre pilares de quebracho, y finaliza su construcción en 1867. Fue la primera casa de ladrillo del barrio, donde se instalaría hasta 1890 Domenico Cichero con su familia. Como todas las mansiones, la casa poseía una cochera muy amplia que se extendía en la planta baja a lo largo de la calle desde donde salían los carruajes que, bordeando el riachuelo, se dirigían al centro: para la época era todo un acontecimiento la salida de la familia en carruaje. A la casa se accedía por una escalera de roble de peldaños lustrosos, poseía alfombras, espejos, cuadros, arañas y grandes cortinados que daban a la residencia la atmósfera singular de un lugar intrigante dentro un conglomerado urbano muy evolucionado (Bucich, 1970, 1971; Brailovsky, 1982; Katzenstein, 1956; Longo, 1989; Madero, 1955; Pucia, 1968; Weissel, 1998; Weissel y Willemsen, 2002).

Domenico Cichero fue una figura pública central de su época: dirigió el primer astillero de Argentina, perteneció a la comisión fundadora de la iglesia de San Juan Evangelista, fue miembro de la Società Nazionale Italiana, Presidente del Nuevo Banco Italiano y el rey de Italia lo condecoró con el título

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

de Caballero de la Corona de Italia *“como Justo homenaje discernido al hombre de virtudes que honrara suelo extraño”*. Debido a la posición social de Cichero, dentro de la mansión se llevaron a cabo importantes negociaciones, actos diplomáticos, exposiciones y actos públicos, sumado al hecho de que el entonces presidente del país, Julio Argentino Roca, pernoctó en este lugar. Incluso en 1886, Domenico participó en la redacción y firma del Acta de Inauguración de los edificios escolares en La Boca junto con el diputado José Fernández, quien construye el palacio donde se muda la familia Cichero en 1890 al año de la muerte del diputado (Bucich, 1970, 1971; Brailovsky, 1982; Katzenstein, 1956).

Hacia 1919 la familia se retira de la mansión, y cerca de esa fecha en este lugar abandonado se funda el grupo Bermellón, integrado por múltiples artistas plásticos como Víctor Pissarro, Juan A. Chiozza, Adolfo Montero, Juan Giordano, Roberto Pallas Pensado, Orlando Stagnaro, José Luis Menghi, Salvador Calí, Adolfo Guastavino, Guillermo Bottaro, José Parodi, Víctor Cunsolo, Pedro César Zerbino, Mario Cecconi, Juan Del Prete (miembro fundador) y Guillermo Facio Hebequer. El grupo se disuelve rápidamente entre 1921 y 1923, pero la residencia sigue funcionando como atelier de varios de los artistas fundadores (Quinquela Martín, Facio y Lacámara) y la casa adopta la forma de conventillo como espacio de convivencia. Esta diversidad de artistas que pertenecían a distintos ámbitos como lo político, lo estético, a las costumbres y paisajes locales, hizo que este conocido lugar fuera el caldo de cultivo de los senderos más importantes del arte nacional (Bucich, 1970, 1971).

Contextualmente, en esta década del 20 aparece consolidada una bohemia artística que no sólo pincela el barrio, sino que interpreta la expresión del lugar en una especie de quartier latín local donde serán reconocidos los artistas que surgidos en él fundieron el arte en las calles y le dieron vida así a sus talleres. Quinquela y Victorica conformaban el “tipo de artista” de los bohemios de la época. Tanto la mansión como el barrio de La Boca en sí, nos trasladan hacia estos años veinte, imaginando sentados alrededor de una mesa a cuatro o cinco pintores compartiendo las artes de la “cocina bohemia” (Bucich, 1971; Puccia, 1968; MCBA, 1998; Marí, 1999).

Cuando hablamos del término bohemio, hacemos referencia a un determinado estilo de vida con una escala de valores diferente a la de la sociedad patriarcal y burguesa, estilo que adoptaron tanto artistas como intelectuales. El tópico bohemio muestra a un individuo preferentemente varón, con vocación artística, de aspecto despreocupado, apariencia llamativa pero desordenada, ajeno a las directrices de comportamiento, etiqueta, estética y obsesión material de la sociedad tradicional de carácter patriarcal y burguesa, aspectos que el bohemio suele considerar superficiales y, desde una perspectiva romántica, barreras para su libertad. En el mejor de los casos, el bohemio defiende su permanencia en el mundo de las ideas, el conocimiento, la creación artística, el enriquecimiento intelectual y el interés por otras realidades o manifestaciones culturales muy lejanas a las tradicionales (Blaistein, 2001; Iparraguirre, 2001; Weissel, 2008).

La importancia histórica portuaria de La Boca, desde la fundación de Buenos Aires en 1536, hasta la inmigración principalmente genoveses del siglo XIX, le dieron la fisonomía actual al barrio (Weissel y Willemsen, 2002). La convivencia y convergencia entre la población dedicada al trabajo y a la producción portuaria, y la bohemia que se sucede y le sucede a la historia del puerto, presentan un encuentro efímero pero nodal para la comprensión de la representación del espacio portuario y de la constitución de un paisaje económico, social, político y artístico. Es así que el puerto trasciende la mera descripción tecno-productiva que engloba las actividades de intercambio, flujo, extracción y manipulación de recursos o actividades relacionadas con las mercancías, las personas y la

información; para volverse a los artistas que grafican, representan y constituyen el pasado bohemio del mismo espacio en otro tiempo. El puerto, su dinámica, inspiración para su arte.

Discusión

Como jóvenes investigadores proponemos con esta investigación, aún en proceso, contribuir al conocimiento de la historia del crecimiento de nuestra Ciudad y sus habitantes. Asimismo, se destaca que no se han realizado proyectos y/o trabajos de esta índole sobre el espacio que albergó a “*La Mansión de Cichero*” y su patrimonio, por lo que sería un gran aporte innovador para la difusión y valorización de una parte de nuestra historia.

Nuestro abordaje consta de tres enfoques interrelacionados. Comenzando por un relevamiento del fenómeno socio-histórico implicado en la construcción de la Mansión Cicheros, en los cambios en sus usos, en su significancia y su posterior abandono y derrumbe, símbolo de cambios en el puerto. Entendemos que en la historia de esta casa, de los personajes que han atravesado el espacio del pasado, podemos observar una interconexión entre el origen del puerto, y del sistema portuario argentino, con el Capital y la inmigración extranjera, y con el Estado Nación Argentino, y su consolidación territorial del siglo XIX.

Los distintos intereses, proyectos y acciones de grupos y de personas particulares atravesaron al puerto, lo conformaron. La emergencia y la construcción de la Mansión Cicheros se relacionan con la burguesía portuaria enriquecida por el desarrollo de la Ciudad de Buenos Aires, por el capital de inversiones, por la extracción de recursos y por la importación de otros (Bucich, 1970, 1971). No solo eso, sino que su relevancia económica se trasmite y traslada a lo político, siendo su casa un espacio de circulación de personajes de impronta estatal.

El abandono de la casa en 1919 refleja y refracta los cambios urbano-políticos de Buenos Aires. Los sectores de mayor ingreso socioeconómico se trasladan hacia otros sectores de la capital, y el puerto toma otro tinte, de marginación, de inmigración, de pintores y de arte. Es así que el mismo espacio, otrora de reunión de la burguesía se convierte en un conjunto de habitaciones y ateliers para artistas que constituyeron la Bohemia de la Boca. A diferencia de los habitantes previos, la bohème no buscaba desarrollar un modelo de país, ni su economía personal, en una oposición marxista, podríamos decir que le opusieron al modo de producción capitalista, una vuelta al mundo de las ideas, del arte, de otras realidades. Aun así, grupos como el “Bermellón” no podrían haber sido posibles sin la Colonialidad del Saber (Quijano, 2010), en los cuales el arte, el romanticismo, son una producción moderna-europea de expresar en papel o en pinturas una visión, un paisaje del mundo ya concebido bajo una lógica cartesiana de la realidad (Curtoni, 2009).

El futuro de esta investigación es continuar con un enfoque arqueológico-patrimonial del sitio donde estuvo emplazada la Mansión Cicheros. Nuestro marco, la arqueología histórica (Orser Jr, 1996; Leone, 1995; Funari, 2006) se orienta por una búsqueda crítica de los vestigios materiales del pasado para reflexionar sobre el mismo y remitir a un análisis del presente. Ya se han hecho muchos trabajos en La Boca sobre arqueología (Weissel, 1997, 2000), e incluso se ha diagnosticado su potencial arqueológico (Bianchi Vilelli et al. 2000), demostrando que debajo del actual puerto hay palimpsestos de significados y de paisajes simbólico-económicos que pueden aflorar y dar otra luz a la realidad social.

Asimismo creemos sustancial que la realización de un proyecto de investigación este anclado en un análisis crítico de la realidad actual. Es así que el puerto como paisaje histórico no acaba con la destrucción de lugares y casas como lo fue la Mansión Cicheros, sino que adquiere otro significado y otra representación. En los últimos 20 años La Boca, y su paisaje portuario-industrial, fueron transformado y adaptado a nuevas lógicas de consumo y a nuevos paisajes de marginación y vulnerabilidad social (Suarez, 1995; Berry, 1975). En una dialéctica del paisaje ribereño de Buenos Aires (Fara, 2019) emergen infinidad de aristas para pensar las relaciones y las prácticas desde una perspectiva socio-histórica. Pensar desde una excavación performática de la Mansión Cichero (Turner, 1987; Schechner, 2000), construida y destruida, es una veta más para analizar un presente boquense cuyo futuro aguarda la venta y gentrificación del paisaje, de las personas y de las relaciones interpersonales (Sequera y Rodriguez, 2017; Lanzetta y Martin, 2001; Massuh y Baldiviezo, 2018).

BIBLIOGRAFÍA

Blaistein, I.

2001. "Entre la Bohemia y el rigor formal", Pintores de La Boca I, Colección Velox.

Berry, B. L.

1975. Consecuencias humanas de la urbanización. Ediciones Pirámide. Madrid.

Bianchi V., M. Cardillo, M. Gamarnik, L. Guillermo, S. Morales, M. y Paradela, H.

2000. Diagnóstico del potencial arqueológico del área La Boca - Barracas. Informe Convenio de Pasantías. GCBA, Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires - Facultad de Filosofía y Letras UBA. Ms.

Brailovsky A. E.

1982. El Riachuelo, Buenos Aires. Centro editor de América Latina, Buenos Aires.

Bucich, A. J.

1970. El barrio de La Boca; La Boca del Riachuelo desde Pedro de Mendoza hasta las postrimerías del siglo XIX. Cuadernos de la Municipalidad de Buenos Aires Nro. 7. Buenos Aires.

1971. La Boca del Riachuelo en la Historia. Asociación Amigos del Museo - Escuela de Bellas Artes de La Boca.

1972. Pulperías en La Boca y sus inmediaciones. Diario La Prensa s/f.

Curtoni, R.

2009. Arqueología, paisaje y pensamiento decolonial. Reflexiones para una diversidad epistémica. Perspectivas actuales en arqueología argentina, 15-31.

Fara, C.

2019. Hacia una dialéctica del paisaje ribereño de Buenos Aires: entre el sublime industrial y el Riachuelo como reducto pintoresco. Confluenze. Rivista di Studi Iberoamericani.

Funari, P. A.

2006. Arqueología histórica en América Latina: temas y discusiones recientes. Universidade Estadual de Campinas, Museo de la Vida Rural de General Alvarado, Sociedad Colombiana de Arqueología / Ediciones Suárez, Mar del Plata.

Iparraguirre, S.

2001. "Quinquela y Victorica". En: Pintura Argentina. Panorama del período 1810-2000. Volumen dedicado a Quinquela y Victorica. Buenos Aires: Ediciones Banco Velox. 8.

Katzenstein, E.

1956. Las Casas de La Boca y del Dock Sud en Buenos Aires. Revista Casabella Nro. 213. Buenos Aires.

Lanzetta, M. y L. Martin.

2001. "El proceso de renovación urbana en el barrio de La Boca (Buenos Aires)". Prepared for delivery at the 2001 meeting of the Latin American Studies Association, Washington DC, September 6-8.

Leone, M.

1995. A Historical Archaeology of Capitalism. American Anthropologist 97. Pp. 251-268

Longo, R. E.

1989. Historia del Puerto de Buenos Aires. Fernández Blanco, tercera edición. Buenos Aires.

Madero, G.

1955. Historia del puerto de Buenos Aires. Emecé. Buenos Aires.

Marí, A.

1999. La Boca y Puerto Madero, conflicto interzonal y activismo social (1880-1920). Coloquio Historia Argentina, Universidad Nacional de Quilmes.

Massuh, G. y J. Baldiviezo.

2018. "Macri está haciendo desaparecer La Boca". En <https://www.elcohetéalaluna.com/macri-esta-haciendo-desaparecer-la-boca/>

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

1998. La Boca el Color de Buenos Aires. Programa por la Memoria. Instituto Histórico de la Ciudad.

Orser Jr.

1996. Historical archeology. Routledge. Londres, Reino unido.

Puccia, E. H.

1968. Barracas, su historia y sus tradiciones, 1536 - 1936, Buenos Aires. República de Barracas.

Quijano, A.

2010. Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina". En Lander, A.(comp.) La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas. Buenos Aires: Ciccus-CLACSO. Perspectivas latinoamericanas. Buenos Aires, CLACSO, 201-246.

Schechner, A.

2000. Inmigrantes europeos y de otros orígenes. En: Homogeneidad y Nación con un estudio de caso: Argentina, siglos XIX y XX. Mónica Quijada, Carmen Bernard y Arnd Schneider. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid.

Sequera, J y T. Rodriguez.

2017. "Turismo, abandono y desplazamiento: Mapeando el barrio de La Boca en Buenos Aires". En *Journal of Latin American Geography*, 16 (1).

Suárez, F. M.

1995. Vivir con el corazón en la Boca: vulnerabilidad social frente a las inundaciones en el barrio de la Boca, ciudad de Buenos Aires. Pp. 243-254. En: *Miradas Urbanas. Visiones Barriales*. Ariel Gravano (Comp.). Editorial Nordam – Comunidad. Montevideo.

Turner, V.

1987. "The anthropology of performance". En Victor Turner (comp.), *The anthropology of performance*. PAJ Publications, New York.

Weissel, M.

1997. Arqueología en La Boca y Barracas. El mantenimiento del relleno de las oquedades de las tapas de bocas de registro de servicios urbanos del Radio Antiguo de provisión de agua de la Capital de la República Argentina. Tesis de Licenciatura. *Revista Noticias en Antropología y Arqueología*. Nro. 13.

1997. Preservación Patrimonial de la Plazoleta de los Suspiros y Arqueología de Rescate en la Vuelta de Rocha del Riachuelo. Barrio de La Boca. Informe de tareas y análisis. Buenos Aires. Ms.

1998. Arqueología Histórica en la Vuelta de Rocha del Riachuelo. Capital Federal República Argentina. *Actas II Congreso Argentino de Americanistas*. Buenos Aires. Tomo II, Pp. 553-584.

2000. Puerto al fin. Informe de las tareas realizadas en el barrio de la Boca del Riachuelo. Enero Julio 1999. *Actas III Congreso Argentino de Americanistas*. Buenos Aires. Tomo III, Pp. 427-458.

2008. Proyecto "Bermellón". Arqueología de la Bohemia Boquense I. Prospección de Suelos y Transposición Didáctica de Contenidos Arqueológicos. Mansión Cichero sede Grupo Bermellón Atelier de Fortunato Lacámara, Benito Quinquela Martín, Miguel Carlos Victorica, Leopoldo Presas La Boca Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Weissel, M. y P. Willemsen.

2002. La génesis del emporio. Informe final de actividades Fundación Andreani.

**LOS CAJONES DE
LA MEMORIA:
TESTIMONIO
FÍSICO DE LA
CONSTRUCCIÓN
DEL PUERTO DE
ARROYO PAREJA**

GUSTAVO CHALIER;
BRUNO ROHOU

**Los cajones de la memoria:
testimonio físico de la construcción del puerto de Arroyo Pareja^{1*2+}.**

Gustavo Chalier y Bruno Rohu

Resumen

La planificación y construcción de los puertos construidos por empresas francesas en Argentina es una demostración empírica del “savoir faire” francés en materia portuaria desarrollada a finales del siglo XIX. La llegada de un grupo de ingenieros franceses a nuestro país significó la aplicación de nuevas técnicas destinadas a la adecuación entre las necesidades constructivas y las características naturales donde fueron emplazados los nuevos puertos. En este artículo, el foco se centrará sobre la aplicación de un sistema constructivo desarrollado por los ingenieros de una de las principales compañías francesas, Hersent. El método de cajones fue empleado para edificar el Puerto Comercial de Arroyo Pareja en 1912. Algunos de ellos varados, son una marca de memoria de esas obras y una señal identitaria aún visible en el paisaje portuario en Arroyo Pareja.

Palabras clave: Patrimonio-Puertos- ingeniería portuaria-cajones de hormigón armado

Abstract

The planning and construction of ports built by French companies in Argentina is an empirical demonstration of the French “savoir faire” in port issues developed at the end of the 19th century. The arrival of a group of French engineers in our country meant the application of new techniques aimed at adapting the construction needs to the natural characteristics where the new ports were located. In this article, the focus will be on the application of a construction system developed by the engineers of one of the main French companies, Hersent. The caisson method was used to build the Commercial Port of Arroyo Pareja in 1912. Some of them, stranded, are a mark of memory of those works and an identity sign still visible in the port landscape in Arroyo Pareja.

Keywords: Heritage -Ports- port engineering -boxes in reinforced concrete

^{1*} Gustavo Chalier. Archivo Histórico Municipal de Punta Alta/Depto. de Humanidades-Universidad Nacional del Sur/
Núcleo Historia Ciudades Portuarias Regionales. gustavo.chalier1@gmail.com.
Bruno Rohou. Université de Bretagne Occidentale/Centre François Viète/Núcleo Historia Ciudades Portuarias
Regionales. bruno.rohou@univbrest.fr

²⁺ Trabajo realizado en el marco del Programa de Cooperación Científico-Tecnológico que desarrollan la Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva de la República Argentina y ECOS de Francia (ECOS-Sur).

Propósitos del trabajo

Este artículo forma parte de una línea investigativa generada desde el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta³, en pos del rescate de la historia de la ciudad, de la que las marcas identitarias en el paisaje es un aspecto importante. En este caso, la institución interpreta que el patrimonio se integra al paisaje para dejar improntas que son pistas, guiños, del pasado en el presente; puertas de entrada hacia una historia que confiere identidad.

El foco se centrará sobre la aplicación de un sistema constructivo desarrollado por los ingenieros de una de las principales compañías francesas, Hersent et Frères. El método de cajones fue empleado para edificar el Puerto Comercial de Arroyo Bermejo en 1913. Los criollos con en definitiva un ejemplo de transf



Mapa de ubicación de Puerto Rosales (Elaboración propia en base a Windows Maps)

1. Puerto Rosales / 2. Base Naval Puerto Belgrano

Cajones, patrimonio cultural, paisajístico y marítimo

Si uno va desde la ciudad de Punta Alta hasta Puerto Rosales, distante unos tres kilómetros del casco urbano, debe tomar por un camino de pavimentado. Más o menos a unos quinientos metros antes de llegar al muelle, sobre el lado izquierdo, uno puede ver dos enormes moles de cemento

³ Punta Alta es una ciudad del sudoeste de la provincia de Buenos Aires, ubicada a orillas de la bahía Blanca, distante unos 650 km. de la ciudad de Buenos Aires y aproximadamente 30 km de la de Bahía Blanca. Con una población cercana a los 60.000 habitantes, está a la vera de la Base Naval Puerto Belgrano (la mayor del país) y su puerto comercial se denomina Puerto Rosales. Su Archivo Histórico Municipal, creado en 1999, es la institución dedicada a la guarda, clasificación, preservación y difusión de la documentación histórica de la ciudad y del pasado de la comunidad de referencia.



Cajones varados en Arroyo Pareja, Archivo Histórico Municipal de Punta Alta (Foto: Roberto Hernández)

Dos prismas de varios metros que llaman la atención por sus dimensiones, su aspecto abandonado, su misma presencia en el curso de agua. Marca permanente del paisaje, asombran a muchos propios y extraños quienes, no muy al tanto de la historia del puerto, se preguntan por el destino con que fueron hechos, por qué están ahí, en medio de las aguas salobres del arroyo, o cómo llegaron allí. Tres generaciones de puntaltenses conviven con la visión de los cajones. Sobre todo en verano, cuando el lugar se llena de viandantes para escapar del rigor del verano y practicar la pesca deportiva, aprovechar un poco de arena en el balneario o tomar unos mates viendo el horizonte acotado que presenta el mar en ese sector de la bahía Blanca.

Son parte integrante del patrimonio cultural, tal como lo entiende y valora la UNESCO, que reconoce a los lugares como parte de esa herencia al definirlos como:

“obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico”⁴.

⁴ UNESCO, *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural* [<https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>]

Los cajones, al integrarse al paisaje y prestarle una marca propia, identitaria, que lo constituye como único, devienen en un “lieux de mémoire”, al cristalizar la memoria colectiva alrededor de ellos, haciéndolos una marca significativa por su presencia misma en el paisaje⁵. Se transforman también en un bien patrimonial marítimo, por su carácter ribereño Este patrimonio presenta características determinadas, tal como fue definido por Schmit y Lemarchand,

“El patrimonio marítimo comprende el conjunto de elementos materiales o inmateriales ligados a las actividades humanas que fueron desarrolladas en el pasado, reciente o lejano, en relación a los recursos y el medio marítimos. Ellos son reconocidos por los grupos sociales, con diferentes escalas geográficas, como su herencia propia, en su totalidad o en partes constitutivas de su identidad, y como consecuencia, de ser dignos de transmitirse a las generaciones sucesivas”⁶.

También los cajones forman parte de un conjunto más vasto, el del área patrimonial de Puerto Belgrano, puesta en consideración el año pasado en el III Coloquio Franco Argentino de Patrimonio Portuario desarrollado en la ciudad de Rosario⁷.

Este trabajo se propone, además de dar cuenta de la misma existencia de este patrimonio histórico-cultural de Punta Alta, explicar la tecnología empleada en su construcción, como una muestra de la transferencia de saberes tecnológicos desde Francia a la Argentina ocurrida a principios del siglo XX en el área de la ingeniería portuaria.

⁵ Cfr. Pierre Nora, “Entre mémoire et histoire: la problématique des Lieux”, en *Les lieux de mémoire. Tomo I: La République*, dirigido por Pierre Nora (Paris:Gallimard, 1984) XVIII y ss.

⁶ Pierre Schmit y Nathalie Lemarchand, “Le patrimoine maritime en Basse-Normandie: Réflexions sur deux décennies d’actions publiques et privées”. [<http://www.culture.gouv.fr/content/download/42269/337783/version/1/file/bilan+patrimoine+maritime.pdf>.]

⁷ Cfr. Gustavo Chalier, “Algunas consideraciones acerca de Puerto Belgrano como área patrimonial: concientización y revalorización para el fortalecimiento del sentido de pertenencia”, *III Coloquio Franco Argentino de Patrimonio Portuario* (Rosario, 26 de octubre de 2018).



Cajón mostrando detalles de su estructura. Archivo Histórico Municipal de Punta Alta (Foto: Roberto Hernández)

El sistema de cajones de cemento armado

Esta tecnología se conoce desde antiguo y era usada, en forma de cajones de madera, en época de los romanos para construcciones portuarias (v.gr. Cesárea, Ostia) y atestiguada en la obra de Vitrubio. Sin embargo, no fue hasta la Revolución Industrial y especialmente hacia mediados del siglo XIX cuando con la utilización del cemento armado, cuando la técnica hizo su eclosión y alcanzó su utilización masiva para la fundación de puentes, puertos y obras subacuáticas repartidas por todo el globo⁸. Sería gracias a François Hennebique (1842-1921), un constructor autodidacta pionero en el uso del hormigón armado cuando ese tipo de material fue aplicado a las grandes construcciones en general y a la confección de cajones en particular⁹.

A lo largo del siglo XIX, conforme se mejoraba la tecnología, se desarrollaron tres tipos principales de cajones: abiertos, cerrados, monolíticos y neumáticos¹⁰. Sin entrar en detalles técnicos propios de

⁸ Cfr. Eduardo Cejuela, et al. "Recent History, Types, and Future of Modern Caisson Technology: The Way to More Sustainable Practices", en *Sustainability*, volumen 10, N° 11 (2018), 2 y ss.

⁹ "Hennebique es verdaderamente el inventor de la gran construcción de hormigón armado". Hacia 1890, pasa del sector de la construcción a ofrecer cálculos de los dos materiales que componen el hormigón armado: el cemento y el acero. Cfr. Abel Châtelain, "Une grande industrie motrice française attardée : le Bâtiment", en *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, volumen 13, N° 3 (1958) 578.

¹⁰ Cfr. R(oy) Chudley, R(oger) Greeno, *Building Construction Handbook* (Londres: Elsevier, 2014), 274.

los ingenieros y que no nos corresponden abordar, diremos que en Arroyo Pareja se utilizó el cajón de cemento armado cerrado, más sencillo de construir y de fondear. Como su nombre lo indica, son estructuras de fondo cerrado, que se construyen en tierra y luego se transportan al sitio requerido.

Según el antiguo manual del ingeniero español E. Ribera, el de los cajones es un procedimiento de cimentación directa sumergida para obras portuarias, usado por sus numerosas ventajas que corresponde a elementos prefabricados: practicidad y economía de tiempo y dinero, su construcción sin embargo requiere de especialistas en cálculo, dirección y ejecución de los trabajos. En efecto, el sistema es mucho menos oneroso que la cimentación por grandes bloques artificiales de cemento, que requieren el concurso de grandes grúas Goliat para su carga y una grúa Titán o flotante para su colocación¹¹.

Se sustituyen los bloques artificiales por grandes cajones con fondo, construidos en una cala, dique o varadero, transportados por flotación y rellenos en obra con arena o cemento. Estos cajones pueden ser con fondo metálico (como los utilizados en la construcción del puerto de Rosario) o de fondo de cemento (tal el caso de Arroyo Pareja). En todos los casos, la técnica requiere precisión destreza tanto para la construcción de los cajones como para su botadura y traslado.

Los cajones son construidos en tierra firme en una cala cerca del agua. Allí se arma el encofrado, una estructura de madera doble donde se vuelca el hormigón (cemento, arena y agua) sobre una malla de hierro y se lo deja fraguar. Están divididos en varios compartimientos estancos los cuales sirven para aliviar el peso del cajón a fin de ser trasladado por el agua desde el lugar donde se construían hasta el lugar definitivo de ubicación. Una vez finalizado el tiempo de fragüe, el cajón era trasladado sobre rieles hasta el lugar de flotación, donde dos remolcadores se encargaban de trasladarlo hasta el sitio de fondeo. Una vez ubicado, se anclaba en la línea que formaban los demás cajones. El anclaje de cada cajón era una maniobra que requería de máxima precisión debido que, si se cometía un error en la unión, toda la línea de cajones sufriría el desfasaje de ubicación. Cada cajón encastraba en el anterior formando una línea. Cuando se colocaba la segunda línea se rellenaba el espacio con piedras y hormigón, al mismo tiempo que se completaba la altura final del cajón. Los compartimientos estancos se rellenaban una vez finalizado estas tareas, sea con hormigón pobre (mezcla de cemento, piedra, arena y agua, sin cal), mientras que el compartimento central se llenaba con piedras o arena de dragado. Una vez fraguados todos los elementos, se colocaba encima y uniendo todos los cajones, una malla de hierro y se armaba el macadam, formando de este modo el piso o pavimento donde se asentarían todas las instalaciones del muelle¹².

¹¹ Cfr. Eugenio Ribera, *Puentes de fábrica y hormigón armado, Tomo II, Cimientos* (Madrid: Sucesores de Rivadeneyra S.A 1926), 232 y ss.

¹² Cfr. Eugenio Ribera, *Puentes de fábrica*, 235 y ss.

El primer antecedente de la utilización del sistema de cajones de cimentación portuaria dentro del área patrimonial que estudiamos y posiblemente de la Argentina toda, lo constituye el muelle comercial construido por la empresa Hersent et Frères¹³ por cuenta del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano (Muelle C). Edificado a partir de 1908 en el antepuerto del Puerto Militar, este muelle a resaltos de 300 metros constituía la salida al mar de la línea ferroviaria de capitales franceses. Sin embargo, la técnica usada en ambos puertos no fue exactamente la misma, dado que en el Muelle C, la base inferior del cajón fue ejecutado en una caja metálica, mientras que el resto de la construcción se levantaba al amparo de ataguías móviles¹⁴.

El puerto comercial de Arroyo Pareja

Antes de adentrarse en los avatares de la construcción de los cajones, conviene mencionar, sin entrar en detalles que ya han sido expuestos en otro lado, la historia de este puerto. Comienza con la concesión que la ley N° 5574 del 15 de septiembre de 1908 otorgó al ingeniero francés Abel Julien Pagnard. Este era egresado de la École Centrale y trabajó bajo las órdenes de la compañía Hersent et Fils (luego Hersent et Frères). En 1902 arribó a la Argentina como representante de la empresa, que construiría y explotaría el puerto de Rosario¹⁵.

Según el plano general presentado por Pagnard en el Ministerio de Obras Públicas, el puerto descansaría sobre la margen oeste del arroyo Pareja. Un gran muelle en punta, de dos mil metros de largo y trescientos de ancho, contaría con sitios, sobre el arroyo, programados para el embarque de ganado en pie y mercaderías generales, cada uno con sus respectivos galpones. Sobre su lado occidental, silos y elevadores anunciarían ese sitio como apto para la carga de granos. El extremo del muelle y un gran murallón de defensa de unos mil metros determinarían una dársena de flotación, limitada por el lado oeste de la gran escollera, y contaría con cinco diques de ciento cincuenta metros de ancho, limitados por cuatro muelles de longitud creciente: seiscientos sesenta metros el más corto, mil cuarenta el más largo. El complejo además tendría un dique de carena y numerosos

¹³ Hersent era una constructora afamada por su sistema de fundaciones con el empleo de cajones de cemento, y fueron los grandes exponentes de este método constructivo el que, junto con el aire comprimido, fue utilizado en numerosas obras. Su fundador fue Hildevert Pierre Hersent (1827-1903), un notable ingeniero y empresario que llegó a presidir la Sociedad Francesa de Ingenieros. Él, junto a sus hijos, ganaron importantes licitaciones para la construcción de puertos en Europa (ampliación y refacción en Amberes, Burdeos, Toulon, Dunkerke y Lisboa) y África (Bizerta y arsenal de Sidi-Abdallah, en Túnez; Fedalah-en la actualidad el elegante suburbio de Casablanca llamado Mohammedia-; Dakar, en Senegal y en Argelia, Philippeville, hoy Skikda). Una interesante reseña de las actividades de *Hersent* a nivel global y que señalan su importancia, se encuentra en los informes del jurado internacional reunido con motivo de la Exposición Universal con la que París dio la bienvenida al nuevo siglo. (Cfr. France. Ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes: *Exposition universelle internationale de 1900 à Paris*. pp. 202 y ss. [<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6353653f>]

¹⁴ Cfr. Jean y Georges Hersent, *Enterprises de Travaux Publics et Maritimes. Fondations a l'air comprimé, dragages, dérochements, bassins de radoub, etc.* (París:Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer, 1910),17.

¹⁵ Cfr. Gustavo Chalier, "El ingeniero Abel Julien Pagnard, técnico y empresario. Su experiencia en Punta Alta (Argentina)", en *Revista de Obras Públicas*, N° 3513 (2010), 43-56

ramales ferroviarios que servirían a la escollera y a cada uno de los muelles.

El 13 de septiembre de 1911, Pagnard transfirió definitivamente su concesión¹⁶ (haciendo uso del derecho estipulado en el artículo 19 de la ley respectiva) a la Régie Générale des Chemins de Fer et Travaux Publics¹⁷ que, junto a bancos y otras empresas constructoras y financieras conformaron la denominada Compagnie du Port Commercial de Bahía Blanca constituida en París el 18 enero de 1912. Conforme a lo estipulado, Pagnard ejerció oficialmente, de ahí en más, su puesto de ingeniero consultor.

El Consejo de Administración, presidido por el ingeniero Adolphe Guérard, inspector de Puentes y Caminos, estaba conformado por algunas de las más relevantes personalidades vinculadas al negocio portuario. Tenían intereses en la Compagnie du Port Commercial, además de la Régie, la Maison Hersent y Batignoles. La ingeniería financiera del proyecto estaba a cargo del banco Crédit Mobilier, que participó como financista del consorcio del puerto de Rosario, que integraba la casa Hersent, amigos y antiguos empleadores de Pagnard.

El 30 de marzo de 1912, el presidente Guérard se aseguró el concurso de A. Maillard, subingeniero de Puentes y Calzadas en Nantes, para ocupar el puesto de Representante de la compañía en las obras.

El equipo de trabajo de la Régie en la Argentina estaba conformado por un staff técnico y administrativo con sede en Buenos Aires y otro técnico encargado de las obras en Punta Alta.

En Buenos Aires:

- Albert Dufour, director
- De Flers, Secretario general
- Pagnard, ingeniero consultor
- Martin, Jefe de la oficina técnica
- Dubar, ingeniero, encargado de la organización futura de la explotación
- Más dos dibujantes, un secretario y un servicio de contabilidad.
- En las obras en construcción en Arroyo Pareja o Punta Alta:
 - André Gay, ingeniero en jefe
 - Watin, ingeniero adjunto
 - Delarue, jefe del servicio de mampostería y vías
 - Girard, jefe de servicio eléctrico y talleres
 - Ménard, jefe del servicio de dragado y Marina
 - Mahé, jefe de almacenes

¹⁶ Cfr. *The Review of the River Plate*, 4 de agosto 1911, 295.

¹⁷ La Régie Générale de Chemins de Fer et Travaux Publics, era una empresa con sede en París, constructora de ferrocarriles y puertos. Fue fundada por el conde Philippe Vitali, ingeniero egresado de la École Centrale en París. Si bien construyó obras portuarias (Rijeka, Beirut, Trípoli) entre 1859 y 1913, su fuerte fueron las vías férreas, que constituyeron un 92% de sus negocios totales. Tendió aproximadamente 6000 km. de vías antes de la I Guerra, por lo que poco antes de la I Guerra Mundial, se hallaba entre las cinco empresas más importantes en su ramo (Cfr. Dominique Barjot, "L'innovation dans les travaux publics (XIXe-XXe siècles. Une réponse des firmes au défi de la demande publique?", *Histoire, économie et société*, volúmen 6, N° 2 (1987), 214).

Dos puntos de vista

Para los pormenores que rodearon a la construcción de los cajones en Arroyo Pareja se cuenta con dos fuentes que narran, desde diferentes puntos de vista, toda la secuencia de su fabricación, Una, es la perspectiva empresarial, muy detallada, que puede seguirse a través de la relación contenida en la Memoria realizada por la Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca (empresa concesionaria encargada de la construcción y explotación del puerto) con motivo de su disputa con la Régie Générale (responsable de las obras), documentación guardada en los Archives Nationales du Monde du Travail, en Roubaix (Francia)¹⁸. La otra fuente es un documento de índole privada, una extensa carta de José Pizzolato, que se desempeñó como Jefe de Obrajes del Puerto de Arroyo Pareja, enviada en 1948 a sus colaboradores y que se conserva en el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta¹⁹; esta misiva aporta un enfoque “desde dentro” de la obra y desde los cuadros intermedios en el organigrama de la construcción. Por lo tanto, la naturaleza de ambas fuentes permite no solamente un cruce de datos para verificar la veracidad de algunos de ellos expuestos, sino que ofrecen dos visiones (la empresarial, “desde el escritorio” y la obrera, “desde las canteras”) que permiten contemplar la labor desde puntos de vista complementarios y que rara vez pueden documentarse.

La construcción de los cajones en Arroyo Pareja

Según el pliego de condiciones, anexo al contrato celebrado el 26 de enero de 1912 entre la Régie Générale y el banco Crédit Mobilier, financista de la Compagnie du Port Commercial,

“El muro (del muelle) consistirá en una serie de secciones de hormigón de cemento construidas con cajones al aire libre, cuya parte inferior se dejará bajo los cimientos. Los sucesivos cajones, después de su instalación y llenado, se unirán mediante uniones de mampostería de hormigón, con el fin de crear un muro continuo”²⁰.

Según cuenta Pizzolato, Pagnard le encargó la confección de estos cajones:

“El Ing. Pagnard, fue un antiguo Director de la Empresa Hersent; tuve el placer de conocerlo el 2 de agosto de 1905, en Rosario, a mi llegada de Francia; [...] En Enero de 1912, antes de que yo terminara la construcción de los trabajos de cemento armado del Muelle de Puerto Militar, el Ing. Pagnard, me dijo, que iba a construir, 33; cajones de cemento armado destinados a la

¹⁸ *Arbitrage entre la Compagnie du Port Commercial de Bahía Blanca et la Régie Générale de Chemins de Fer et Travaux Publics. Premier mémoire pour la Compagnie du Port Commercial de Bahía Blanca. Exposé de faits depuis la formation de la Compagnie jusqu'à l'abandon des chantiers par la Régie Générale* (Paris: Imprimerie Paul Dupont, 1916) en ANMT 027 89AQ 1472.

¹⁹ José Pizzolato “Carta de José Pizzolato a Carlos Silva y Benedetto Molini”, 4 de septiembre de 1948 en AHMPA, Carpeta Puerto de Arroyo Pareja, Doc. N° 470.

²⁰ *Arbitrage entre la Compagnie*, 17.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

primera sección (mil mts. de muelle), del Puerto de Arroyo Pareja, y, como era su costumbre, en pocas, pero firmes palabras, me dijo: He pensado, y cuento con Vd., para construirme esos cajones; mi responsabilidad es muy grande, debido a que París me ofreció unos ingenieros de la casa Hennebique- autora del proyecto y del estudio completo de esos cajones, quienes los construirían por cuenta del Régie), y yo no acepté; dije, que yo tenía en el país, personal competente para eso, y siguió diciéndome: son los primeros cajones de esa índole que se van a hacer en Sud-América; le doy mi palabra a Vd. que ese trabajo va a ser para Vd.” (sic)²¹.

Lamentablemente, poco es lo que pudo averiguarse sobre Pizzolato. De lo anterior se desprende que trabajó en Rosario en 1905 - vinculado sin dudas a Hersent-, que llegó desde Francia (¿acaso era francés?), que trabajó en el Muelle C y que tenía una relación de confianza mutua con Pagnard. Estos aspectos no se reflejan en la documentación oficial de la empresa, que pone su acento en la construcción en sí de los cajones. Solamente hay una mención encomiable en una carta del 22 de octubre de 1912 de Maillard al presidente Guérard, comentando sobre la marcha de las obras:

“El jefe de los obrajes, el señor Pizzolato, está notablemente muy al corriente de la manipulación del hormigón armado, la construcción de los cajones previstos en el proyecto y el del muro del muelle mismo, por lo que no me da demasiada inquietud”²².

Empero, en Arroyo Pareja, la Régie no pudo capitalizar toda su experiencia, ni la de su personal técnico. La constructora desde 1912 a 1914 cambió varias veces la dirección técnica del proyecto, que actuaban con criterios dispares. Este desorden, sumado a las desinteligencias entre la Régie y la dirección de la Compañía, respecto al aumento de los costos de construcción, influyó en la buena concreción del puerto.

La construcción del primer cajón comenzó el 1° de agosto de 1913 y el segundo hacia fines del mismo mes. El tercero en los primeros días de septiembre y el cuarto, en los últimos días de octubre²¹. Sin embargo, la Régie no tenía experiencia en este tipo de tecnología, tal como advirtió Pagnard al presidente Guérard el 1° de octubre de 1913:

“Las dificultades y los peligros previstos como posibles en la construcción de los cajones, cuando la Empresa no tenía todavía ninguna práctica en estos trabajos, empezaron a producirse y pasaron lo que se había supuesto. La duración de la construcción es muy grande y deviene difícil hacer un programa de previsiones. Todo lo que le he escrito y enviado hasta aquí sobre el tema, no es más exacto. Me temo que el empleo de esos cajones de cemento armado constituye un verdadero desastre, no solamente para la Empresa, sino para la Compañía. Le envío adjuntos un programa y una nota dirigidas por el Jefe de Servicio que construye esos cajones. Indican los tiempos de terminación supuestos de los 21 primeros cajones. Ese programa sigue ya bastante

²¹ José Pizzolato “Carta de José Pizzolato”, f.2.

²² *Arbitrage entre la Compagnie*, 42.

de lejos las previsiones del precedente (1° de agosto), pero hace notar que para ejecutarlo, es necesario trabajar día y noche, domingos y fiestas, sin tener en cuenta el mal tiempo. Pues parece difícil, sino imposible, contar en esas condiciones, con un trabajo continuamente en plena actividad, y es necesario prever suspensiones obligadas del trabajo. Creo que hace falta contar de 20 a 25% de pérdidas sobre la duración prevista. Admitiendo, según estas bases, que los dos primeros cajones puedan ser puestos en su lugar en el muelle en enero, no se puede contar, durante el año 1914, que con un avance de dos cajones por mes, o sea 60 metros de muelle, lo que es muy poco e insuficiente”²³.

Sin embargo el 1° de diciembre de 1913 se efectuó el lanzamiento del primer cajón. El 15 de diciembre, el segundo. Y el tercero y cuarto, el 17 de enero. El primer cajón fue puesto en su lugar en la anteúltima semana de abril de 1914, o sea tres meses más tarde que las previsiones pesimistas de Pagnard.

La Régie envió a M. Finet, su administrador, a Arroyo Pareja, a fin de ver in situ las obras y realizar las economías necesarias. En ese contexto, la dirección de los trabajos recayó en Albert Dufour (uno de los destacados ingenieros de la Régie, director de la filial argentina) quien, con el objeto de realizar ahorros, se decidirá subcontratar la construcción de los cajones a empresarios. Esta intención fue mal vista por Maillard, quien escribió a Guérard el 11 de febrero de 1914:

“No veo con buenos ojos la introducción de empresarios en nuestras obras, mientras los trabajos están en plena actividad, y en el momento que la dirección local comienza a recoger sus frutos de su experiencia. Esta Dirección gana todos los días tiempo en su programa y realiza así beneficios sobre sus previsiones anteriores (...) Las economías a realizar por los empresarios son además problemáticas, pues casi todos los materiales empleados en los cajones: hierro, cemento, ladrillos y piedra partida, están en gran parte pagados. No será sino que en el empleo de mano de obra que, por intermediación de las tareas, la Régie cuenta realizar sensibles economías. Es de creer que a una reducción de la mano de obra corresponde una disminución de producción susceptible de llevar prejuicio a la Compañía. Estimo en efecto que un trabajo intensivo se impone para permitir a la Régie Générale terminar los trabajos en los plazos previstos”²⁴.

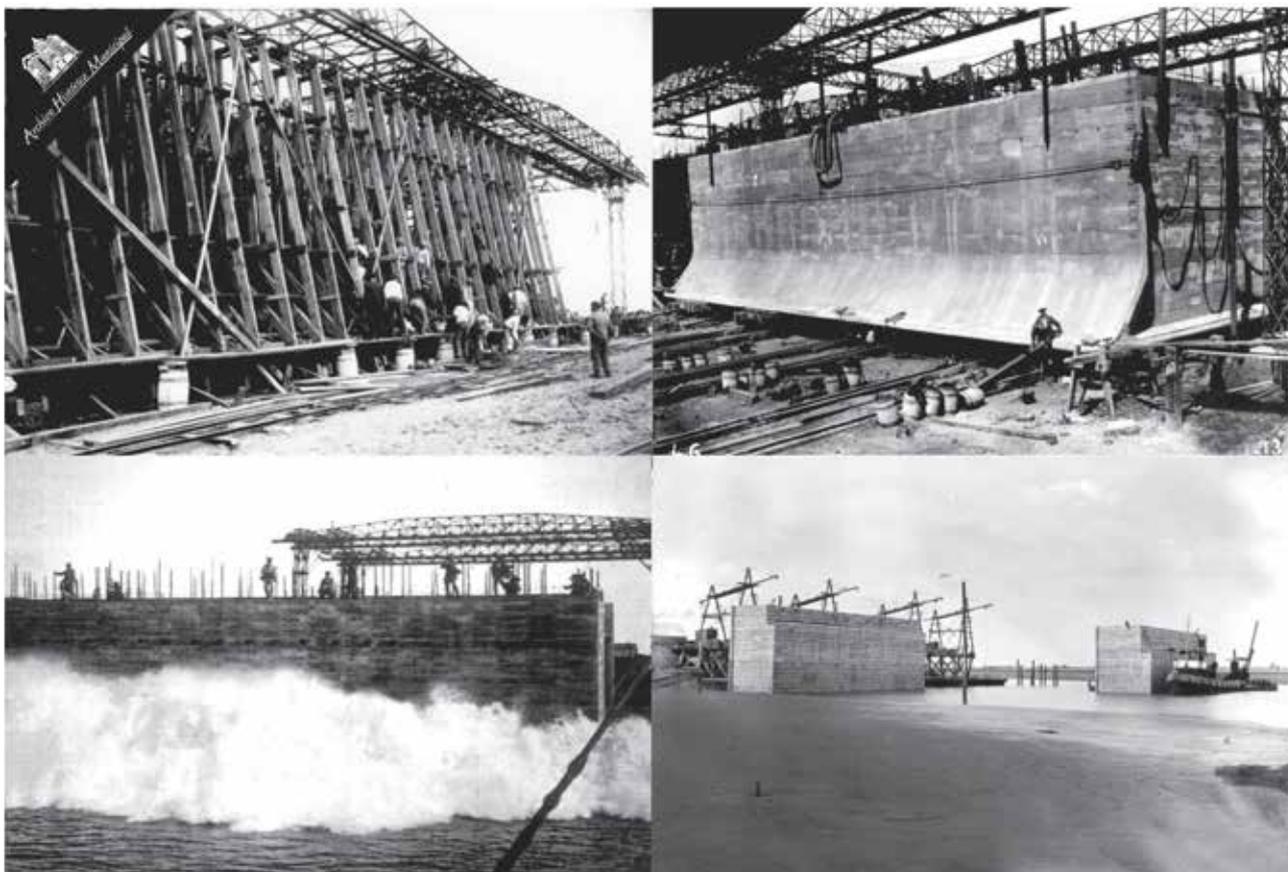
Dufour llegó a Arroyo el 2 de marzo de 1914 y tres días después Maillard escribió a Guérard:

“Viene para realizar economías, especialmente en la construcción de los cajones y las defensas. (...) Estimo más y más que la Régie Générale no ha hecho un buen negocio tomando a un emprendedor para la construcción de cajones, mientras que se tenía a mano personal de élite muy activo”²⁵.

²³ *Arbitrage entre la Compagnie*, 59.

²⁴ *Arbitrage entre la Compagnie*, 61.

²⁵ *Arbitrage entre la Compagnie*, 62.



Secuencia de construcción de los cajones. De izquierda a derecha: encofrado en el vareadero; cajón terminado; fondeadura de un cajón; cajones en el varadero listos para ser remolcados. 1913

Fotos: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta)

El empresario francés Etterlé, fue el elegido para la ejecución del resto de los cajones, lo que provocó una nueva carta del 23 de marzo Maillard a Guérard:

“Le manifesté al Administrador de la Régie el grave inconveniente que resultaría de la modificación del régimen de un obraje en plena actividad que ahora daba sus mejores resultados desde todo punto de vista (...) No obstante me declaró que, si antes de su partida a París, hubiese sabido que las obras de los cajones estaban tan bien organizadas, no habría hecho venir al sr. Etterlé. Este emprendedor reconoció, él mismo, que el trabajo estaba bien entendido y perfectamente ejecutado, y que no sabría hacerlo mejor, ni hacerlo más rápido. Él estima ahora no poder ejecutar más que dos cajones por mes, mientras que en París se le había encargado hacer tres. Por fin, el Sr. Finet me aseguró que el Sr. Etterlé era un especialista en hormigón armado; está persuadido que todo marchará bien puesto que se emplearán los mismos materiales que antes y que el cementado será supervisado especialmente por el Sr. Pizzolato, el agente de la Régie que supo desarrollar los planos de Hennebique y concluir con bien los ocho primeros cajones”²⁶.

²⁶ Arbitrage entre la Compagnie, 65.

En marzo de 1914, Dufour se instaló en Arroyo y empezó a realizar los cambios pertinentes. Entre ellos, dividió las obras en cuatro lotes, de los cuales el segundo se encargaría de la ejecución de los cajones. Esta situación es reflejada por la carta de Pizzolato. El acuerdo sobre la construcción de los cajones había sido de palabra y con el mismo Pagnard, quien había fallecido unos meses antes, a fines de noviembre de 1913. Por eso, la llegada de Dufour colocaba al jefe de obras en una situación delicada:

“El Director des Travaux, señor Arnaud, durante una larga conversación que tuvimos en las obras, me ha propuesto, de establecer mis condiciones de pago, etc. mediante una carta-contrato, para asegurar legalmente, el convenio verbal que yo tenía con el malogrado Ing. Pagnard, y, como el señor Arnaud era verdaderamente un caballero, honesto, bueno, trabajador, sencillo, a un momento dado me dijo: Usted y yo, tenemos interés de establecer un contrato; el convenio verbal, yo lo respeto y haré mucho más en su favor, pero, como Dufour se metió en estas obras muy a la ligera, y, salen costando mucho, pero, mucho más de lo que él había previsto, parece que París lo va a despedir de la Régie, si no realiza las obras por 22.000.000 veinte y dos millones de francos; previstos por él a pesar de la oposición de Pagnard: Dufour, antes de dejarse despedir de la Régie, después de unos 25 años de servicios que tiene en la misma, volverá aquí, no respetará, ni convenios, ni contratos, ni nada, si lo puede hacer; ese hombre conoce únicamente su voluntad ; es debido a esto, señor Pizzolato, que conviene atar a Dufour por un contrato”²⁷.

Sea como fuere, lo cierto es que Dufour respetó el contrato de Pizzolato, pero la naturaleza del negocio hacía poco conveniente proseguir con las tareas:

“Para la Régie, la construcción de esas obras, los cajones, era muy mal negocio. Dufour trató de remediar a eso; trajo unos hombres de Europa, para seguir por contrato la construcción de los cajones; los precios, no eran adecuados; Dufour, cambió toda la organización de esa Empresa; a mí y al ing. Jorge Delpech, nos quería dar el lote Nº 5; como Empresarios; los precios unitarios fijados por Dufour, eran tan bajos que Delpech y yo hubiéramos tenido que perder unos 600.000; a 700.000; pesos m/n, en la construcción de esos mil metros de muelles proyectados, y, como no los teníamos, no hemos aceptado constituirnos como Empresarios”²⁸.

Esta circunstancia determinó que Pizzolato abandonara la Régie, incapaz de cumplir su cometido, y reingresara en el puerto de Rosario a la “vieja y muy seria empresa Hersent” el 26 de mayo de 1914. Sus palabras son amargas y dejan entrever lo sucedido posteriormente:

“Monsieur Maillard hizo todo lo posible para que me quedara como Inspector, pagado por la Compañía; no acepté [...] he puesto al corriente de esos trabajos, a los nuevos constructores, como si hubieran sido mis hijos; tenía un gran cariño para esos trabajos de los cajones, que tanto trabajo me han costado para organizar todo eso; ustedes dos, Silva y Molini recordarán lo que

²⁷ José Pizzolato, “Carta de José Pizzolato”, f.2.

²⁸ José Pizzolato, “Carta de José Pizzolato”, f. 3. Subrayado en el original.

les estoy relatando; deseaba, yo que esos trabajos siguieran bien, y, que los nuevos empresarios tuvieran más suerte que yo, en cuanto a ganar dinero; pero, mis buenos amigos, ustedes que siguieron actuando en esos trabajos, habrán podido constatar que la América estaba hecha, y, que esos hombres llegados con tantas ilusiones, la han dejado como estaba”²⁹.

A esta altura, la cuestión financiera atentaba contra la calidad de los cajones, tal como lo expresa la Carta N° 446 de Maillard a la dirección de la Régie el 4 de junio de 1914:

“La construcción de los cajones ejecutados por su emprendedor deja que desear desde el punto de vista de la estanquidad; se ha constatado principalmente, al momento de la puesta en el agua de los cajones 11 y 12, de numerosas filtraciones, mientras que los cajones ejecutados precedentemente por la Régie eran impermeables”³⁰.

La Régie minimizó la preocupación de Maillard, por lo que Guérard le escribió al representante de la Compañía:

“Sea muy firme.(...) La calidad de los cajones exige una ejecución muy meticulosa que conduce a la perfección. Los cajones, sin excepción, deben ser de una perfección irreprochable; si no están muy bien hechos, exija su demolición”³¹.

Pero el estallido de la guerra el 28 de julio de 1914 puso un corte abrupto a las obras. El 30 de julio, la Régie avisó al presidente Guérard que no podía proseguir con las obras, puesto que carece de financiación por la retracción de fondos bancarios y no podía efectuar los pagos correspondientes. Se convino efectuar solamente los trabajos para asegurar la conservación de lo hecho hasta el momento³².

Los cajones después de la guerra

El abandono de las obras suscitó toda una catarata de demandas y arbitrajes por incumplimiento de las obligaciones contractuales: de la Compañía a la Régie y del Estado argentino a la Compañía. Finalmente, el gobierno argentino llegó a un acuerdo con la Compañía que se refleja en la ley N° 10242 sancionada el 23 de agosto de 1917. La norma suspendía los plazos establecidos por la ley de concesión N° 5574 y se concedía una prórroga de cinco años a partir de la sanción de la ley. Además, se revisaban los planos presentados oportunamente por Pagnard (art. 1º), volviéndolos acordes con la situación internacional imperante; y, lógicamente, también quedaba caduco el último párrafo del artículo 8º, que hablaba de la construcción de la primera sección, es decir, mil metros de muelles. El artículo 2º de la ley expresaba taxativamente:

²⁹ José Pizzolato, “Carta de José Pizzolato”, f.3.

³⁰ *Arbitrage entre la Compagnie*, 89.

³¹ *Arbitrage entre la Compagnie*, 90.

³² *Arbitrage entre la Compagnie*, pp. 105 y ss.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

“Autorízase a la empresa concesionaria, Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca (Puerto Belgrano), para construir y poner en explotación en el término de un año trescientos metros útiles de murallón de atraque, de acuerdo con el plano general de la primera sección de las obras, aprobado por el poder ejecutivo por decreto de cinco de diciembre de 1912, con sus correspondientes vías férreas de servicio, grúas, un depósito, instalación eléctrica, de luz y de fuerza, edificio para la aduana, subprefectura marítima y de administración del puerto, vía férrea de unión con los ferrocarriles que lleguen a Puerto Militar, servicios de agua potable, calzadas y todas las demás instalaciones necesarias para la buena explotación de los trescientos metros de murallón. Esta autorización no afecta la subsistencia y el vigor de las cláusulas de la ley número 5574, que empezarán a regir desde el vencimiento de la prórroga acordada”³³.

Ante estas exigencias, la compañía francesa, estaría en condiciones de reanudar de inmediato las obras del puerto, ya que no se deseaba perder lo gastado en años anteriores, se corría el riesgo de que las aguas destruyeran lo hecho, perdiéndose el dinero invertido, de orden de los cuatro millones y medio de pesos oro. Pero la empresa, ante la contingencia cierta de que el mar arruinase lo hecho hasta ese momento y a fin de ganar tiempo mientras el asunto de la prórroga se definía, recommenzó los trabajos, aunque sin la magnitud de los días previos a la guerra: trescientos obreros que se empeñaron en construir esos trescientos metros de muelles útiles para las operaciones marítimas que constituían la primera sección de las obras, según el pliego licitatorio. Empero los trabajos se atrasaron y un grave accidente ocurrido en agosto de 1918 con varios cajones de cemento armado, que se hundieron, provocaron una nueva suspensión, por lo menos hasta junio de 1919³⁴.

Tantas demoras hizo que la Compañía del Puerto Comercial tomase sus previsiones y, ante la imposibilidad de ver cumplidos los plazos acordados, ofreció al Ministerio de Obras Públicas la inauguración de los ciento ochenta metros lineales de muelle que ya tenía construidos, con sus correspondientes vías, guinches, y demás instalaciones. El faltante, unos ciento veinte metros de los trescientos convenidos, se habían visto afectados por el accidente de los cajones. El Ministerio hizo lugar al pedido, aunque sin dejar de solicitar a la compañía francesa la prosecución de las obras, pues el Poder Ejecutivo Nacional estaba dispuesto a hacer cumplir a rajatabla los plazos fijados por la ley de concesión. Según informes de la prensa, a fin de volver a fijar los cajones desplazados en 1918 sobre una base más sólida, se hizo necesario construir debajo de ellos grandes cuñas de sustentación, por medio de aire comprimido³⁵.

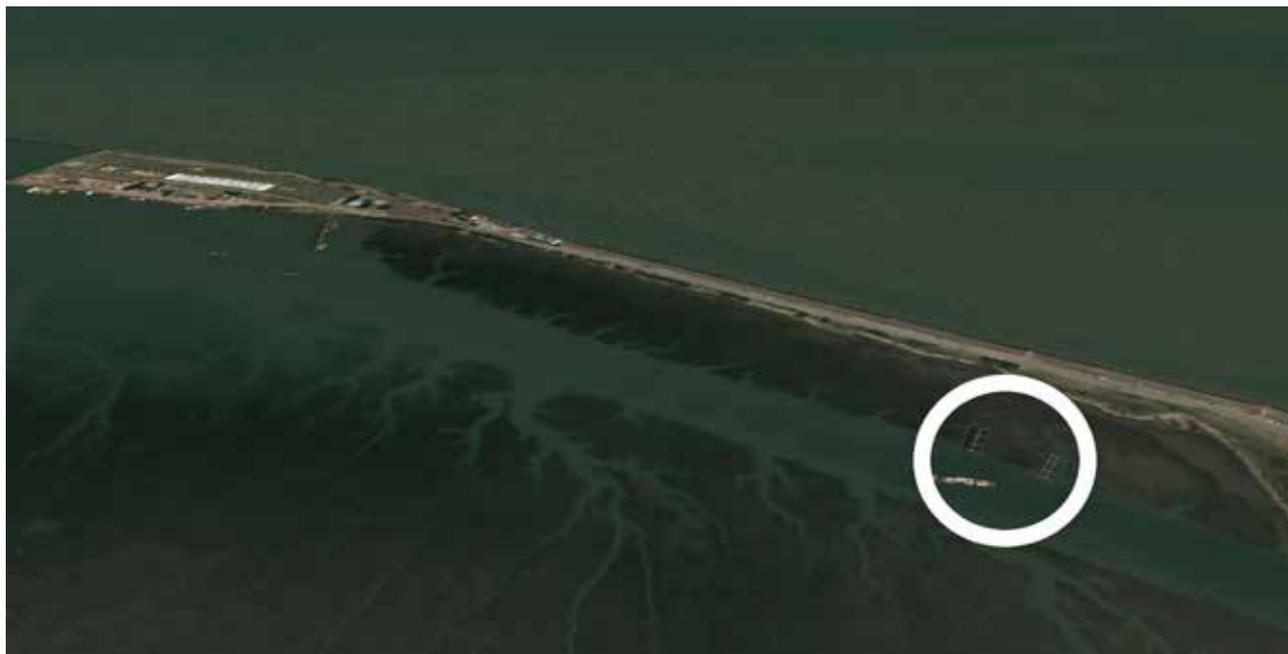
No se sabe a ciencia cierta si son esos los cajones que pueden verse aún en Arroyo Pareja, varados, o si la maniobra con aire comprimido tuvo éxito. Las fuentes consultadas no mencionan nada al respecto. Lo que puede decirse que, para noviembre de 1918 la compañía había finalizado 300 metros de murallón, con vías férreas, galpones y grúas móviles, que fue librado al servicio en 1919.

³³ República Argentina. H. Senado de la Nación: *Leyes Nacionales. Años 1915, 1916 y 1917* (Buenos Aires, 1924), 362.

³⁴ Cf. *Nueva Época*, 21 de agosto de 1918, 1, donde se minimiza las noticias que hablaban de hundimiento de varios cajones, y posteriormente se dice que hubo sólo un “desplazamiento”, *Nueva Época*, 8 de febrero de 1919, p.1.

³⁵ Cf. *Nueva Época*, 22 de octubre de 1920,1.

Los cajones, ¿savoir faire de Hersent?



Vista panorámica de Puerto Rosales y, dentro del círculo, los cajones varados en Arroyo Pareja
(Elaboración propia en base a Windows Maps)

Cuando se analiza la historia del uso la tecnología de cajones en Argentina, salta a la vista de inmediato que su uso está íntimamente asociado a la empresa Hersent. En efecto, de los cinco puertos construidos por empresas francesas en Argentina: Rosario, Muelle C del FC Rosario Puerto Belgrano, Arroyo Pareja, Quequén y Mar del Plata, los tres primeros fueron construidos por cajones de diferentes tipos y estuvieron de algún modo vinculados a esta empresa.

Hasta 1880, la empresa Hersent se limitó a Francia con una incursión en Bélgica y Túnez. A partir de entonces, surgió una crisis en la construcción de infraestructuras, especialmente en la construcción metálica y mecánica, ya que la infraestructura ferroviaria de Europa Occidental estaba casi terminada. En ese contexto y desde comienzos de la década de 1880, fue el Imperio colonial francés el que aseguró la salida de Francia continental de la empresa Hersent (Argelia, Senegal, Indochina). En 1902, el otorgamiento de la concesión del puerto de Rosario a Hersent fue un punto de inflexión, ya que fue el punto de partida para el avance de las empresas francesas en Argentina en el campo de la construcción portuaria.

Mientras que en Rosario Hersent fue la empresa responsable de la obra y explotación del puerto, en el Muelle C actuó solamente en la construcción, aunque su usufructo pertenecía a la empresa ferroviaria de la que la que participaba como accionista. Menos evidente es su participación en Arroyo Pareja, ya que la construcción corrió por cuenta de la Régie Générale des Chemins de Fer et Travaux Publics. Empero, la concesión y el proyecto era del ingeniero Abel Pagnard, empleado de Hersent desde 1887 hasta 1905 y autor de los planos de Rosario, amén que su representante en Argentina desde 1902 a 1905. Dentro de la Compagnie du Port Commercial de Bahia Blanca (Puerto Belgrano), él fue ingeniero consultor, excediendo sus funciones y dirigiendo las obras por un tiempo, según se ha visto. Por otro lado, no se debe desconocer la labor de un hombre como Pizzolato,

que completa el triángulo de actores con su segura presencia en la confección de los cajones en el Muelle C y en Arroyo Pareja, aunque se ignora cuál sea su real participación en Rosario.

Dado lo expuesto, Hersent en calidad de empresario, Pagnard como ingeniero y Pizzolato como constructor, están vinculados a la utilización del sistema de cimentación por cajones en el país, y responsables por tanto de la circulación de esos saberes y tecnologías desde Europa a la Argentina. Según Barjot, en la ingeniería civil, los conocimientos adquiridos a través de la experiencia siempre cuentan mucho en la aplicación de técnicas constructivas. De este modo, los proyectos europeos en general y franceses en particular permitieron desarrollar la tecnología de construcción de infraestructuras que luego se aplicarían en proyectos argentinos.

BIBLIOGRAFÍA

Arbitrage entre la Compagnie du Port Commercial de Bahía Blanca et la Régie Générale de Chemins de Fer et Travaux Publics. Premier mémoire pour la Compagnie du Port Commercial de Bahía Blanca. Exposé de faits depuis la formation de la Compagnie jusqu'à l'abandon des chantiers par la Régie Générale (Paris: Imprimerie Paul Dupont, 1916) en ANMT 027 89AQ 1472.

Dominique Barjot, "L'innovation dans les travaux publics (XIXe-XXe siècles. Une réponse des firmes au défi de la demande publique?", *Histoire, économie et société*, volumen 6, N° 2 (1987).

Eduardo Cejuela, et al. "Recent History, Types, and Future of Modern Caisson Technology: The Way to More Sustainable Practices", en *Sustainability*, volumen 10, N° 11 (2018).

Abel Châtelain, "Une grande industrie motrice française attardée : le Bâtiment", en *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, volumen 13, N° 3 (1958).

Gustavo Chalier, "El ingeniero Abel Julien Pagnard, técnico y empresario. Su experiencia en Punta Alta (Argentina)", en *Revista de Obras Públicas*, N° 3513 (2010).

Gustavo Chalier, "Algunas consideraciones acerca de Puerto Belgrano como área patrimonial: concientización y revalorización para el fortalecimiento del sentido de pertenencia", *III Coloquio Franco Argentino de Patrimonio Portuario* (Rosario, 26 de octubre de 2018).

R(oy) Chudley, R(oger)y Greeno, *Building Construction Handbook* (Londres: Elsevier,2014).

France. Ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes: *Exposition universelle internationale de 1900 à Paris* [<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6353653f>]

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Jean y Georges Hersent, *Enterprises de Travaux Publics et Martimes. Fondations a l'air comprimé, dragages, dérochements, bassins de radoub, etc.* (París:Imprimerie et Libraire Centrales des Chemins de Fer, 1910).

José Pizzolato "Carta de José Pizzolato a Carlos Silva y Benedetto Molini", 4 de septiembre de 1948 en AHMPA, Carpeta Puerto de Arroyo Pareja, Doc. Nº 470.

Pierre Nora,"Entre mémoire et histoire: la problematique des Lieux", en *Les lieux de mémoire. Tomo I: La République*, dirigido por Pierre Nora (Paris:Gallimard, 1984) XVII.

Nueva Época, 1918.

Eugenio Ribera, *Puentes de fábrica y hormigón armado,Tomo II, Cimientos* (Madrid: Sucesores de Rivadeneyra S.A 1926).

República Argentina. H. Senado de la Nación: *Leyes Nacionales. Años 1915, 1916 y 1917* (Buenos Aires, 1924).

Pierre Schmit y Nathalie Lemarchand, "Le patrimoine maritime en Basse-Normandie: Réflexions sur deux décennies d'actions publiques et privées". [<http://www.culture.gouv.fr/content/download/42269/337783/version/1/file/bilan+patrimoine+maritime.pdf>.]

The Review of the River Plate ,1911.

UNESCO, *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural* [<https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>]

**UNA
REVALORIZACIÓN
DE LAS
DIMENSIONES
DEL COMPLEJO
PORTUARIO DE
ROSARIO A TRAVÉS
DE FOTOGRAFÍAS,
MAPAS Y PLANOS
DE ÉPOCA.**

MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (H)

Una revalorización de las dimensiones del complejo portuario de Rosario a través de fotografías, mapas y planos de época.

Miguel Ángel De Marco (h)¹

Resumen

El presente trabajo presenta una revalorización de las dimensiones del complejo portuario de Rosario a través de fotografías, mapas y planos de época.

Palabras clave: Patrimonio, Ciudad, Puerto, Historia, Rosario

Abstract

The present text presents a revaluation of the dimensions of the port complex of Rosario through photographs, maps and vintage plans

Key words: Historical heritage, city, port, Rosario

Introducción

En el III Coloquio de Patrimonio Portuario Franco Argentino concluíamos que entender a la preservación del patrimonio portuario como algo inherente sólo al ámbito de las instalaciones portuarias implicaba un enfoque parcial, que limitarían los resultados tendientes a involucrar a la ciudadanía con su pasado de ciudad portuaria, su presente y futuro. Por lo tanto, sosteníamos, proyectar una política patrimonial portuaria en Rosario implicaba su reconocimiento como “Paisaje cultural” y el empleo de innovaciones aportadas por las herramientas de las humanidades digitales, renovando las formas de abordaje y tipos de explicaciones.²

La captura e impresión de imágenes fotográficas fue una innovación tecnológica que se desarrolló contemporáneamente con el surgimiento de Rosario como ciudad (así fue declarada por ley en 1852), con la habilitación de su puerto para el comercio de ultramar y la construcción de sus primeros muelles. Es por eso que las tempranas imágenes que de ella se conocen son a partir de su condición de ciudad portuaria.

¹ Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales Nodo Instituto de Historia del Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. migueldemarco@conicet.gov.ar

² “Las áreas de valor histórico patrimonial del puerto de Rosario. Aporte metodológico conceptual y descriptivo a partir del enfoque CPR”, ponencia presentada en el III Coloquio Internacional Franco Argentino de Patrimonio Portuario, Rosario, 26 de octubre de 2018.

El estudio de las imágenes permiten analizar interdisciplinariamente una gran diversidad de aspectos y enfoques; desde cuestiones abstractas, por ejemplo el devenir de las representaciones espaciales, espacios de representación y las prácticas espaciales de los rosarinos ante la actividad portuaria, sobre las cuales se construyeron los paisajes culturales, hasta un análisis singular y particular de cada imagen, como una captura única, ligada a distintos contextos temporales y a su autor.³ Sin embargo esta ponencia recurre a las imágenes al solo fin de ofrecer elementos para la identificación de las zonas de interés patrimonial portuario, como paso previo a posteriores estudios.

El rescate sistemático de fotografías históricas del pasado rosarino a través de especialistas se originó en la última década del siglo XX. En 1991 se creó el Departamento de Fotografía Antigua de la Escuela de Museología Municipal, que comenzó sus tareas con un improvisado laboratorio, y en pocos años alcanzó a atesorar valiosos álbumes fotográficos, colecciones y 12 mil imágenes. Reprodujo el primer álbum fotográfico de Rosario, el de George H. Alfeld, de 1865, y el que dio inicio a un período prolífico de tomas efectuadas con conciencia patrimonial y que se extendió desde la segunda mitad del siglo XIX hasta principios del siglo XX. En esa etapa de más de cincuenta años la fotografía era la novedad y un hobby burgués. Las fotos que se sacaban eran para exhibir los logros alcanzados personalmente y como ciudad, ocupando un lugar destacado las obras públicas en transportes (temática que en Europa ya tenía una extensa tradición), empresarios y profesionales.⁴ A partir de la década del 20 de la centuria pasada las fotografías se tornan en bienes privados donde de ámbitos hogareños; y más adelante, el periodismo gráfico, dedicado a las noticias, será el productor de fotografías dominante.⁵

En la actualidad el valor testimonial, documental y didáctico de las imágenes históricas es ampliamente reconocido entre los historiadores, asumiendo la necesidad de que ellas tengan un adecuado tratamiento para su rescate, conservación y preservación, empleando modernas técnicas archivísticas. También se asume que ocuparan un lugar central como puente entre los estudios históricos y las humanidades digitales. Sin embargo, el “corpus de imágenes no sólo es un banco documental para el investigador, sino que, de alguna manera, potencia la capacidad de narración histórica”.⁶

Por otra parte, hoy las redes sociales son proveedoras de un caudal de imágenes sobre el pasado portuario como nunca se ha dado.⁷

³ Carla Fernández Martínez, “Memoria e identidad visual: paisajes portuarios”, *Historia del arte en Asturias*, Universidad de Oviedo, 2012, p. 109.

⁴ Inmaculada Aguilar Rivera, “La mirada fotográfica de la ingeniería civil”, revista IT Ahora, N. 78, 2007, p. 82.

⁵ Miguel De Marco (h), “Delgado, Raggi y el rescate del pasado”, en el diario La Capital, 9 de octubre de 1994.

⁶ Emilio Luis Lara López, “El historiador y la fotografía: una relación antropológica”, *Fotocinema, Revista Científica de Cine y Fotografía*, N. 10, 2015, p. 80.

⁷ En la actualidad existen las siguientes páginas de Facebook abocada a la recuperación y difusión de fotografías históricas: “Rosario secreta”, “Fotografías y Estampas del Rosario Antiguo”, “Rosario en el recuerdo”, “Rosario, Identidad y desarrollo”, entre otras.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

En el caso de la temática abordada en esta ponencia, la reconstrucción del gran complejo portuario de Rosario en el siglo XIX, XX y XXI, las imágenes tienen una capacidad descriptiva elocuente, y cobran relevancia para la investigación científica de las interfaces de la ciudad puerto regional, ofreciendo nuevas claves interpretativas.

En el III Coloquio de Patrimonio Portuario circunscribimos el análisis al corredor formado por la ribera del río Paraná al este; las avenidas Estanislao López, Wheelwright, Illia, Huerto y Belgrano, dividiéndolo de norte a sur en áreas de intensidad relacional. Consideramos pertinente apelar a una didáctica del espacio presente para que la investigación coadyuvara a la confección de un guion museológico o turístico retrospectivo, haciendo coincidir el nombre de las áreas con la nueva denominación dada a los terrenos desafectados del uso ferro portuario transferidos al gobierno local y transformados hoy en espacios públicos: Puerto Norte, Parque Sunchales, Parque de las Colectividades, Isla de los Inventos, y Parque España. Desde este punto hacia el sur, también en procura de facilitar su identificación, las áreas respetan la división numérica realizada por el Ente Administrador del Puerto de Rosario, para identificar zonas que pertenecieran a su incumbencia -como heredero de la zona propiamente portuaria primero de jurisdicción nacional y luego provincial- cedidas al municipio y las que aún se hayan operativas.

La zona patrimonial portuaria analizada comprende los siguientes espacios, de norte a sur:

	Área y referencia actual	Delimitación por la nomenclatura
1	Balneario Florida, Rambla Catalunya, Avenida Costanera, Parque Alem, Arroyito. Muelle Sorrento.	Desde avenida de Circunvalación hasta calle José Ingenieros.
2	Puerto Norte y Parque de la Arenera	Desde José Ingenieros a avenida Francia
3	Parque Sunchales	Desde avenida Francia a bulevar Oroño
4	Parque de las Colectividades (Norte)	Entre bulevar Oroño y calle Dorrego
5	Parque de las Colectividades (Sur)	Entre las calles Dorrego y España
6	Isla de los Inventos, Distrito Centro y Paseo de la Diversidad	Entre las calles España a Entre Ríos
7	Parque España	Entre las calles Entre Ríos y San Martín
8	Parque Nacional a la Bandera (Sector 15 del Enapro)	Desde calle San Martín hasta la Estación Fluvial
9	Estación Fluvial Puerto de Rosario (Sector 14 del Enapro)	Desde calle Córdoba hasta calle San Luis
10	Dársena de Cabotaje (Sector 13 del Enapro)	Desde San Luis a San Juan
11	Zona Franca de la República de Bolivia (Sector 12 del Enapro)	Desde calle San Juan a la altura de calle 9 de Julio y Avenida Belgrano
12	Zona en uso por ENAPRO (Sector 11 del Enapro)	Desde calle 9 de Julio a Montevideo
13	Futuro Puerto de la Música. Instalaciones de Terminal Puerto Rosario (TPR). (Sector 10 del Enapro)	Desde calle Montevideo a Pasco
14	Zona Franca de la República del Paraguay-Ingreso a TPR (Sector 9 del Enapro)	Desde calle Pasco a Riobamba
15	Terminal Multipropósito (norte). (Sector 8 del Enapro)	Desde calle Riobamba a Virasoro

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

16	Instalaciones de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables (Sector 7 del Enapro).	Desde calle Virasoro a Amenábar
17	Terminal Multipropósito (sur). Zona de actividades logísticas y playa de estacionamiento para camiones. (Sector 6 y 5 del Enapro)	Desde calle Amenábar a Ayolas
18	Terminal granelera. (Sector 4 del Enapro)	Desde calle Ayolas a Centeno
19	Reserva del ENAPRO para futura expansión portuaria (Sector 3 y 2).	Desde calle Centeno a Juan María Gutiérrez
20	De Astilleros Navales y de Fabricación de Barcasas. (Sector 1 del Enapro)	Extensión: Desde calle Juan María Gutiérrez al límite sur del Municipio de Rosario

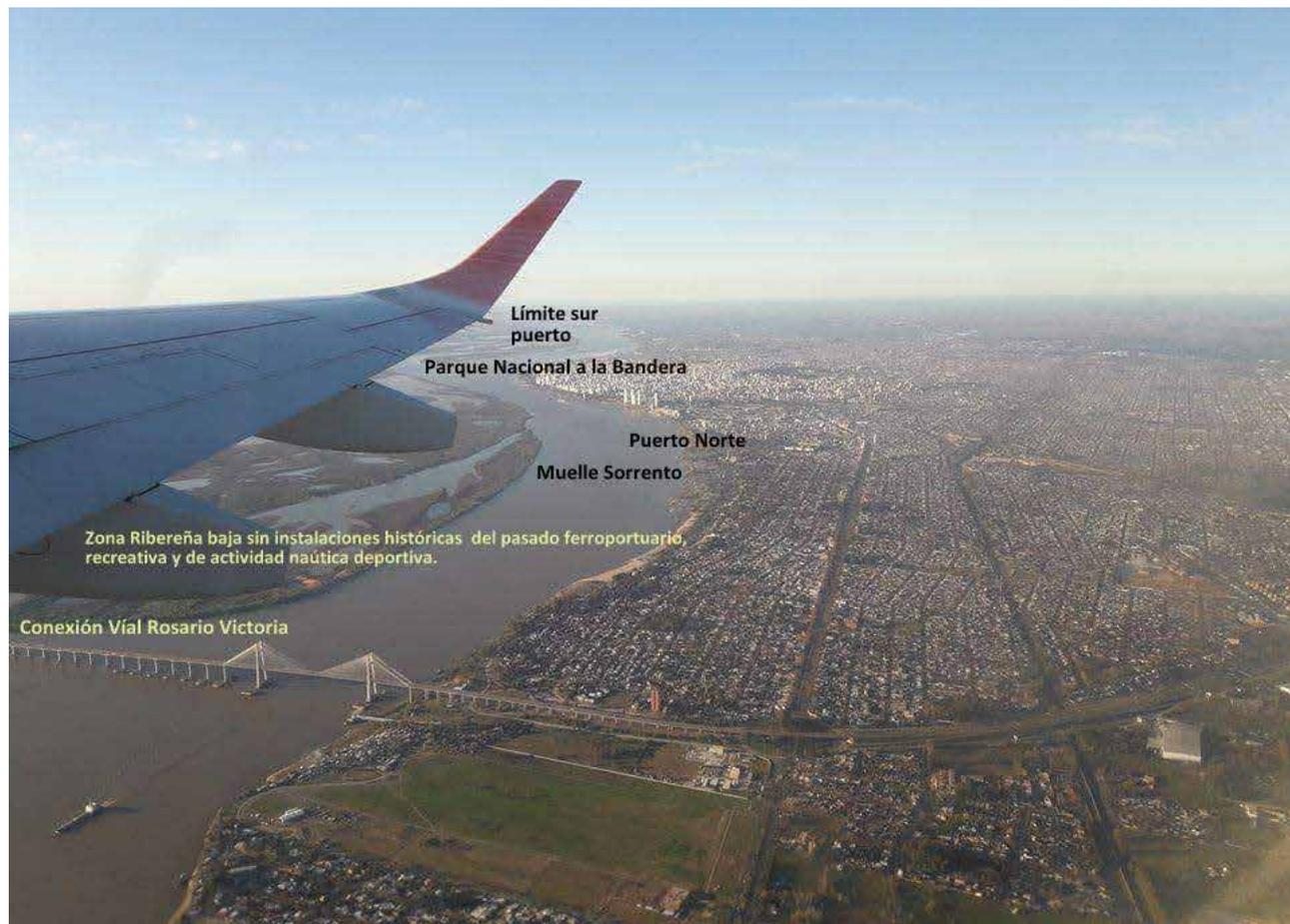
Las vistas aéreas de Rosario permiten dimensionar el litoral ribereño y el área portuaria que se recuesta sobre el Río Paraná dentro de los límites de la ciudad.

De sur a Norte:



Vista aérea de Rosario actual desde el Sur-Fuente, ENAPRO.

Y de norte a sur:



Vista aérea actual de Rosario desde el Norte, Fuente ENAPRO

Es necesario aclarar que dicha clasificación (tanto la Municipal como la del Ente Administrador del Puerto de Rosario, ENAPRO) no reflejan con precisión el pasado portuario de las distintas zonas y por ende es un obstáculo para la comprensión del proceso histórico vivido. Por ejemplo, la que correspondería señalar como la del primer complejo ferroviario del interior, el perteneciente al Ferrocarril Central Argentino, está subsumido en la denominación de lo que en la actualidad es el Parque de las Colectividades, la “Isla de los Inventos” y el Distrito Centro “Antonio Berni”.

De las 20 áreas indicadas en la tabla anterior, -las 15 delimitadas en su organización interna por el Enapro, y las 5 con las que la Municipalidad ha denominado los paseos ribereños y las áreas refuncionalizadas-, sólo una hace referencia a su pasado portuario “Puerto Norte”, y en una sola de ella, en un sector del Parque Nacional a la Bandera, se ha realizado la primera de las acciones patrimoniales consistentes en un recorrido guionado del sector, organizado por la Dirección de Turismo Municipal.

La denominación actual de “Puerto Norte”, “Parque Sunchales”, “Parque de las colectividades”, “Isla de los Inventos y Distrito Centro”, y “Parque España”, ya se encuentran internalizada en los rosarinos no obstante el breve tiempo transcurrido desde que la Municipalidad de Rosario puso en marcha su plan de refuncionalización y parquización de la zona desafectándola del uso portuario, un proceso iniciado hace 25 años.

Igualmente existen denominaciones de las áreas del Enapro que desde hace más de cuatro décadas son reconocidas como tales, en especial: “El Parque Nacional a la Bandera”, “Estación Fluvial”, “Dársena de cabotaje”, “Zona Franca de Bolivia”, y “Zona Franca de Paraguay”.

De allí que consideramos que un guion narrativo con contenidos históricos que permita constituir un corredor cultural podría respetar la nomenclatura actual sin desconocer el proceso pretérito que lo constituyó. El principal desafío pasa por aportar contenidos que rescaten el carácter portuario de las instalaciones y de los predios que pertenecieron a empresas ferroviarias. Se ha puesto la atención en las instalaciones barranca arriba e ignorado los muelles barranca abajo, en la línea de la costa. Es por eso prioritario destacar que el puerto fue mucho más que sus instalaciones de carga y descarga de mercancías, que sus muelles, grúas, galpones, maquinarias y otras instalaciones. Se trató de un complejo ferroportuario regional, el puerto más importante del interior del país y uno de los más activos de Sudamérica.

Cuanto más interesante y próximo se vuelve esa tarea al entender que “el puerto” fue más que una empresa lucrativa pública o privada; que fue el ámbito de trabajo de hombres y mujeres de distintas épocas, y que la identidad portuaria de la ciudad fue proporcional a la dinámica del complejo ferroportuario regional.

He aquí el aporte de los historiadores.

Fue precisamente durante la decadencia y postergación de dicha actividad que los muros del puerto y las empresas ferroviarias se transformaron en barreras insalvables para el rosarino, obligado a vivir de espaldas al río Paraná. Hoy, gracias a la transformación y recuperación de la zona municipalizada para el esparcimiento y recreación, la población se encuentra frente a una identidad que no puede explicar: ¿A que se debe la existencia de rieles, estructuras metálicas, pilotes semisumergidos, escalinatas, plataformas, paredones, y dolfinos, etc. entre la exuberante vegetación de las barrancas, y los parques?

Los siguientes planos de Rosario permiten por ejemplo explicar la evolución espacial del puerto y fundamentalmente, su transformación en complejo ferroportuario. El primero que se confeccionó una vez que la otrora Villa fuera elevada al rango de ciudad, en 1852, fue el del ingeniero Nicolás Grondona, y es del año 1858. Se destaca la amplitud de las playas y bañados que fue el primigenio ámbito de la población costera, los habitantes del bajo. El área matriz de los primeros muelles de madera se encontraba reducida a lo que actualmente son las calles, Laprida y Buenos Aires. En el plano de 1878 le hemos asignado el número “1”, que conservará en los siguientes y ya se observa definido con claridad el amplio predio otorgado al Ferrocarril Central Argentino, el primero que uniría el litoral con el interior del país, e inaugurado el 18 de mayo de 1870 en su trayecto hasta la ciudad de Córdoba.

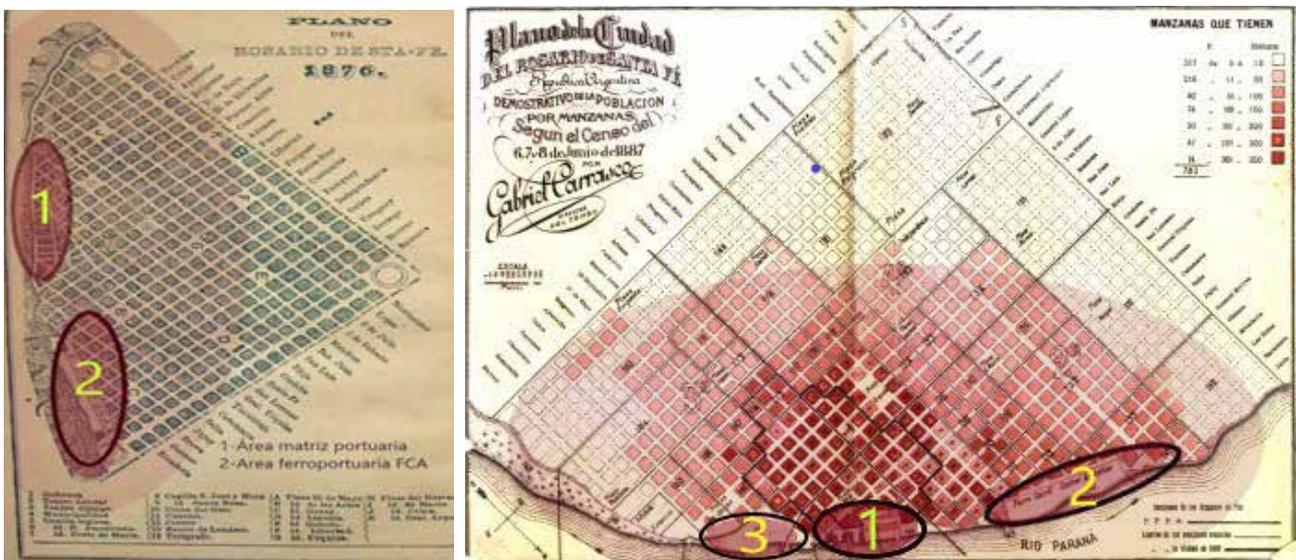
En el primer censo de la provincia de Santa Fe, del año 1887, Gabriel Carrasco publicó un plano elocuente del crecimiento de la ciudad en el que se puede observar la expansión de las instalaciones portuarias (1) hacia el sur, con el muelle perteneciente al empresario y terrateniente Carlos Casado del Alisal para la carga de los productos del Ferrocarril Oeste Santafesino, inaugurado en 1883. El plano del primer Censo Municipal de 1900 -ilustración C-, donde puede observarse la expansión urbana de una ciudad que ya llegaba a una población de 120 mil habitantes se destaca la formación de un nuevo conglomerado de instalaciones ferroportuarias, identificado con el número (4). Un sector del mismo se radicó en lo que hoy es Parque España, pero la mayor parte se estableció entre

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

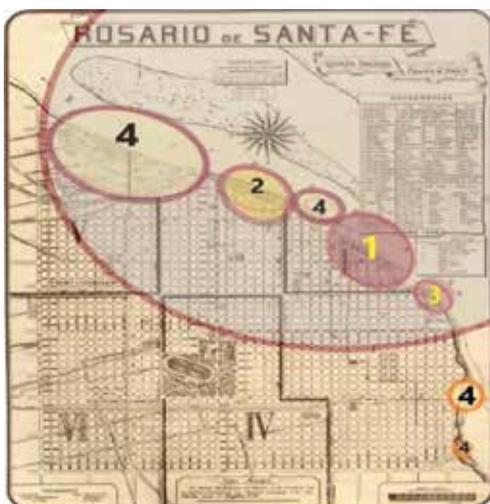
el Ferrocarril Central Argentino y la Empresa de Aguas, y por lo tanto comprende los actuales Parque de las Colectividades, Parque Sunchales y Puerto Norte.

En 1902 la firma francesa Hersent et fils et Schneider comenzó a ejecutar el contrato de construcción del puerto moderno de Rosario, desde la calle San Martín hacia el sur de la ciudad, en la zona central (1) y contigua (3). La concesión de la explotación tarifaria del mismo incluyó también a las instalaciones ferroportuarias privadas (4), dando origen a un pleito que duró décadas hasta el vencimiento de la concesión en 1942. Ver ilustración D. Una de las consecuencias de la situación fue que las empresas comenzaron a radicarse kilómetros aguas arriba y aguas debajo de la zona de explotación otorgada a la empresa francesa, originando el complejo portuario de la región del Gran Rosario, el que en la actualidad integran 22 terminales, y que se encuentran fuera de los límites del municipio.

En la imagen “E”, puede observarse con claridad dos áreas: la afectada a la actividad portuaria y otra, municipalizada refuncionalizada.



Planos de Rosario, 1876 y 1887. Nacimiento de las áreas portuarias y ferroviarias. Miguel De Marco (h)



Plano del Primer Censo Municipal del año 1900. Conformación de las zonas portuarias y ferroviarias. Miguel De Marco (h)

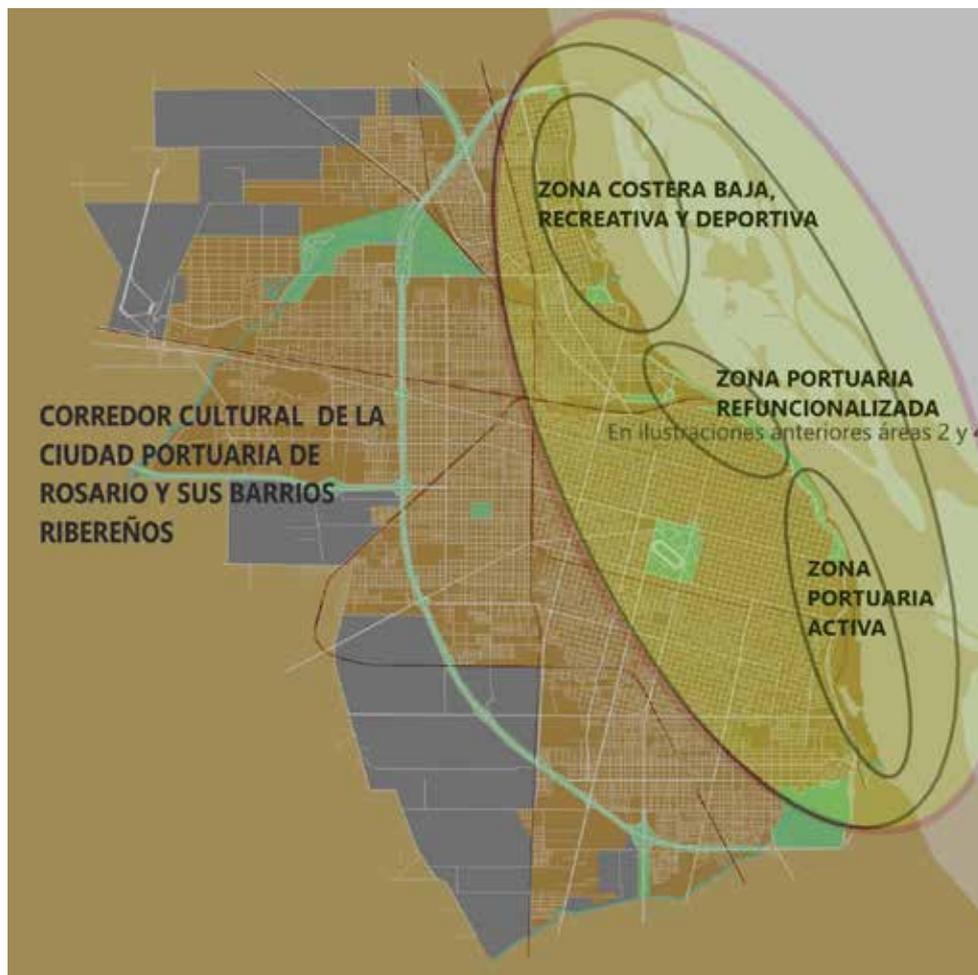


Plano General del Puerto de Rosario, 1912. Zona de ampliación del puerto hacia el sur y área de influencia de la concesión otorgada a la Sociedad Puerto de Rosario. Miguel Ángel De Marco (h)

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

El relevamiento y análisis de fotografías, planos y mapas de época, ordenadas en función de la organización actual de los espacios, (resultado de un estudio de campo efectuado por quién escribe a lo largo de cinco años) demuestra que el frente costero rosarino en su casi integralidad, 16 kilómetros de extensión, prestó algún tipo de función portuaria y que por lo tanto un futuro corredor cultural portuario debería contemplarlas y no ceñirse al área central indicada en las ilustraciones anteriormente señaladas con el número “1”. Por razones de espacio no hemos descripto en esta ponencia las zonas de uso exclusivamente recreativo y deportivo que se ubican desde Puerto Norte hasta la cabecera del Puente Rosario-Victoria.

A continuación, ejemplificaremos lo hasta aquí señalado apelando a un porcentaje muy reducido de la colección de un fondo de imágenes, en formación, que con el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales del IDEHESI venimos realizando a la par de la puesta en valor del archivo del ENAPRO.



Zonas portuarias activas y refuncionalizadas y área del corredor cultural propuesto. Miguel De Marco (h)

Norte y Parque de la Arenera

Actualidad



Pasado



Parque Sunchales

Actualidad



IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Pasado



Parque de las Colectividades (Norte)

Actualidad



En el pasado

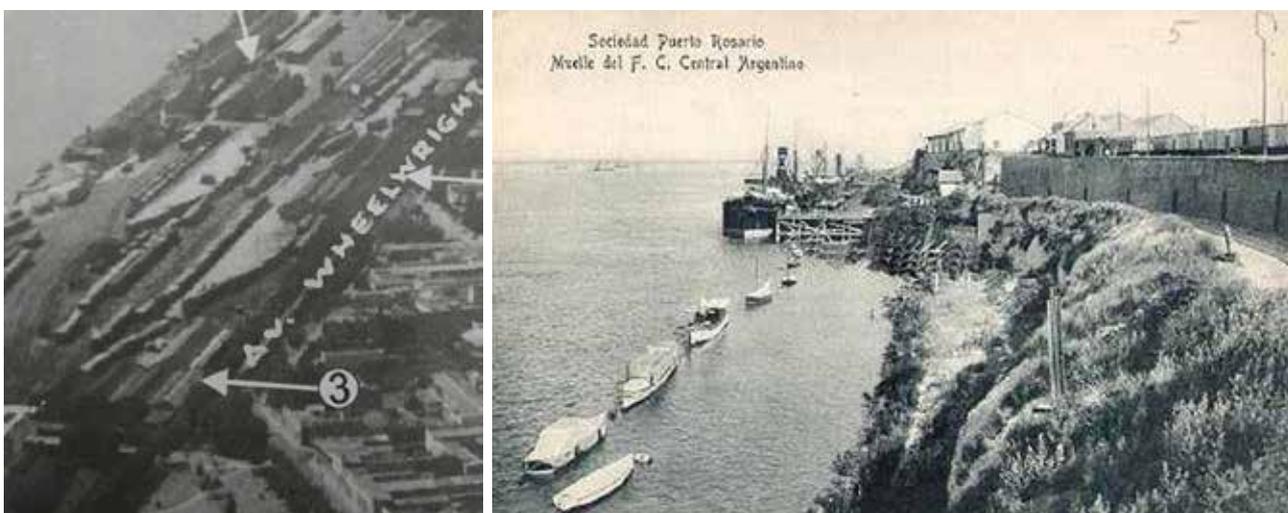


Parque de las Colectividades (Sur)

Actualidad



Pasado



Isla de los Inventos, Distrito Centro y Paseo de la Diversidad

Actualidad



IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Pasado



Parque España

Actualidad



Pasado



Parque Nacional a la Bandera

Actualidad



Segunda mitad del siglo XX



Primera mitad del siglo XX



IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Mediados siglo XIX

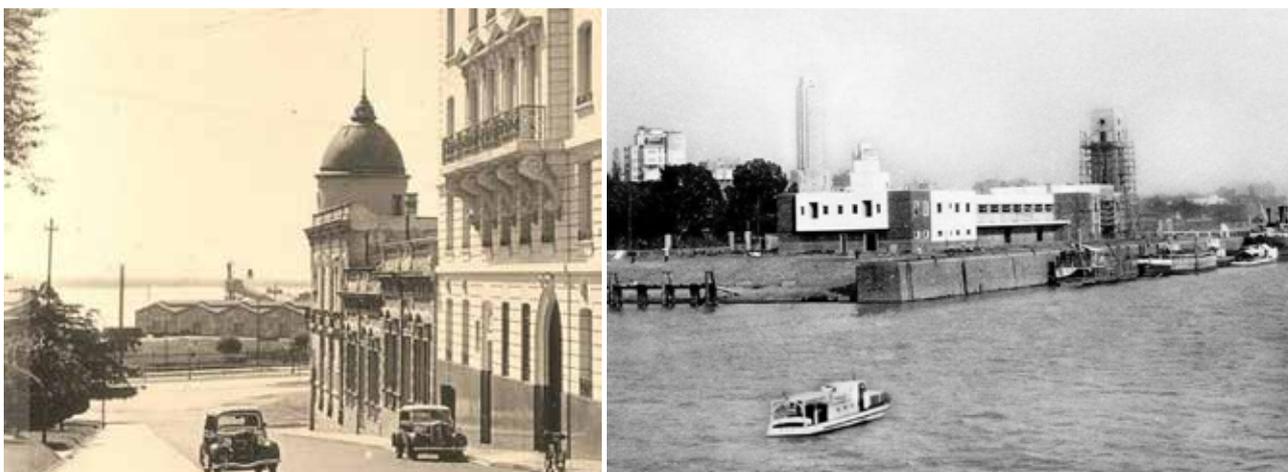


Estación Fluvial Puerto de Rosario

Actualidad



Pasado



Dársena de Cabotaje

Actualidad



Pasado



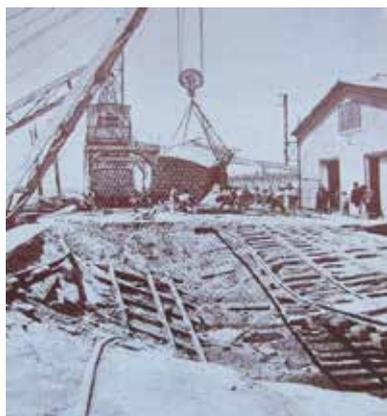
Zona Franca de la República de Bolivia

Actualidad



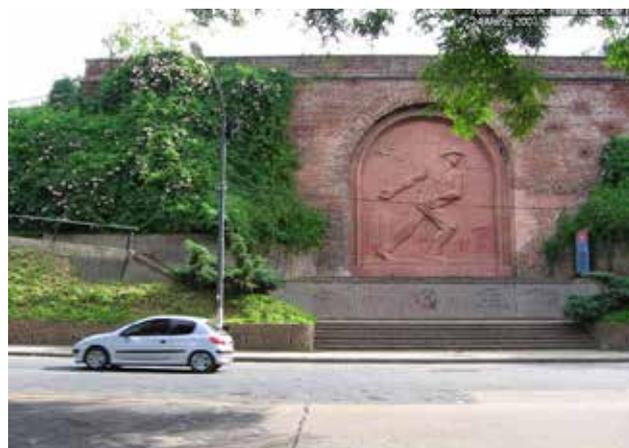
IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Pasado



Zona en uso por ENAPRO

Actualidad



Pasado



Futuro Puerto de la Música. Instalaciones de Terminal Puerto Rosario (TPR)

Actualidad



Pasado



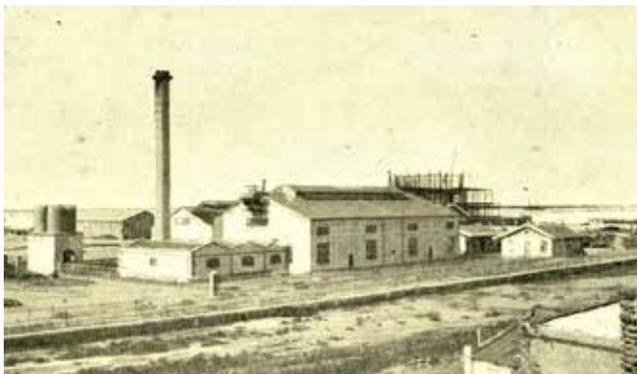
Zona Franca de la República del Paraguay-Ingreso a TPR

Actualidad



IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Pasado

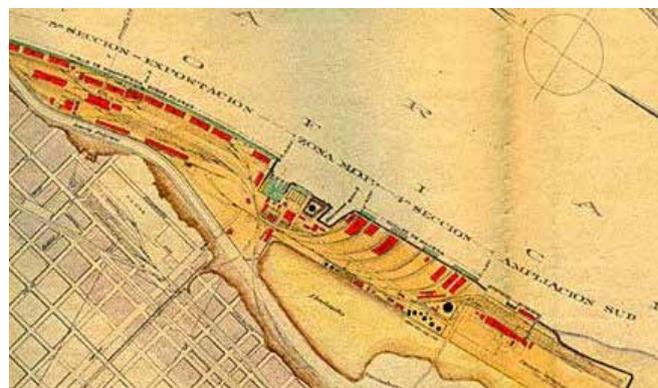


Terminal Multipropósito (norte)

Actualidad



Pasado



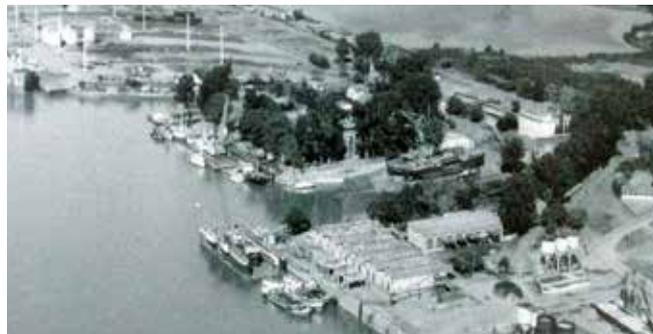
IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Instalaciones de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables

Actualidad



Pasado



Terminal Multipropósito (sur). Zona de actividades logísticas y playa para camiones

Actualidad



IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Pasado

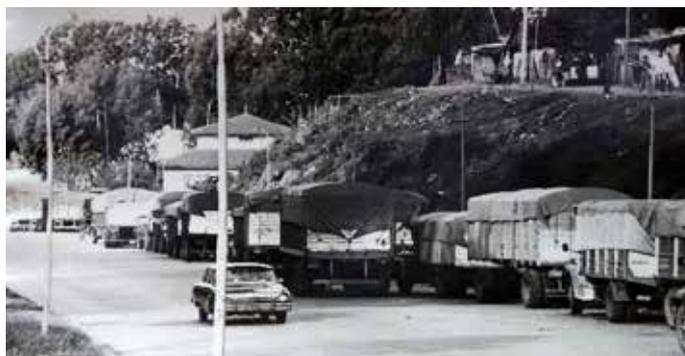


Terminal granelera

Actualidad



Pasado

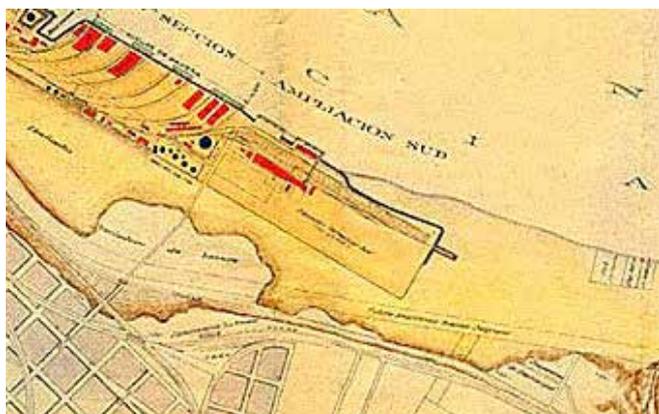


Reserva del ENAPRO para futura expansión portuaria (Sector 3 y 2)

Actualidad



Pasado



Astilleros Navales y de Fabricación de Barcazas

Actualidad



IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Pasado



Ejemplos de registros materiales del pasado portuario de los espacios relevados



Puerto Norte: Hotel sobre los silos



Puerto Norte: Tolvas en zona recreativa



Parque Sunchales: Elevadores de granos



Parque Sunchales: Mirador

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN



Parque Sunchales: Patio de Maniobras Nuevo Central Argentino



Parque Sunchales. Gabin del ferrocarril. Silos Davis



Parque Sunchales: Delfines



Parque de Colectividades:
Silos Davis-Museo Arte Contemporáneo



Parque de las Colectividades: Plataformas



Parque de las Colectividades: tolva y delfines ex Unidad IV



Parque de las Colectividades:
"Galpón 10". Ex Ferrocarril Central Arg.



Parque de las Colectividades:
Muelles a la altura de "Flora"

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN



Isla de los Inventos: Ex galpones y playón de ferrocarril



Isla de los Inventos: Gabin/Bar



Isla de los Inventos: Ex barrancas del Ferrocarril Central Argentino



Parque España-Isla de los Inventos: Ex Túnel FCA. Hoy Arturo Illía



Parque España: Derruidos muelles de madera



Paseo Néstor Kirchner: Galpones puerto franceses

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN



Parque Nacional a la Bandera: Edificio Prefectura



Parque a la Bandera: Ex oficinas puerto francés, actual sede del Enapro



Zona Franca de Bolivia. Galpões puertos franceses



Ingreso a TPR: Oficinas ex Usina Eléctrica puertos franceses



Dirección de Vías Navegables. Sala de reparaciones



Dirección de Vías Navegables. Depósitos



Dirección de Vías Navegables. Interior del taller



Desembocadura del arroyo Saladillo. Frigorífico Swift

Propuesta de ordenamiento para la implementación del Corredor Cultural Portuario

En el III Coloquio de Patrimonio Portuario enumeramos actores públicos y privados que por proximidad a las zonas portuarias podrían ser parte de un proceso de mediación entre la ciudadanía y el rescate, la preservación, el conocimiento y la difusión de su pasado de ciudad portuaria, generando además espacios de reflexión acerca del presente y futuro de dicha condición. Tal como lo han demostrado programas instrumentados en ciudades europeas a finales de la década del 80 y principios de las del 90 del siglo XX, ese camino, el trabajo en red fuera de las instalaciones portuarias -en coordinación y con el apoyo de los gestores de las terminales- parece ser propicio para el reencuentro de los habitantes con sus raíces portuarias.⁸

Teniendo en cuenta la complejidad identitaria de Rosario y la bastedad en kilómetros del waterfront de la ciudad, considero de suma conveniencia generar políticas tendientes a que los diversos actores de los numerosos barrios rivereños de la ciudad se involucren con la relación que a lo largo de la historia han sostenido con el puerto y el río. “Aguas arriba” del centro: Refinería, Arroyito, Sarmiento, Alberdi, La Florida, y “aguas abajo”: Tablada, Villa Manuelita, Esteban Echeverría, Barrio Roque Sáenz Peña y Saladillo.⁹

También se debería incluir a las instancias de integración regional, por ejemplo, el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM), conformado por 25 municipalidades y comunas de la región próxima a Rosario. De esas localidades, 14 son ribereñas y disponen de la mayor concentración de muelles privados. Los múltiples aspectos relacionadas con la actividad portuaria constituyen en el ECOM una prioridad.¹⁰

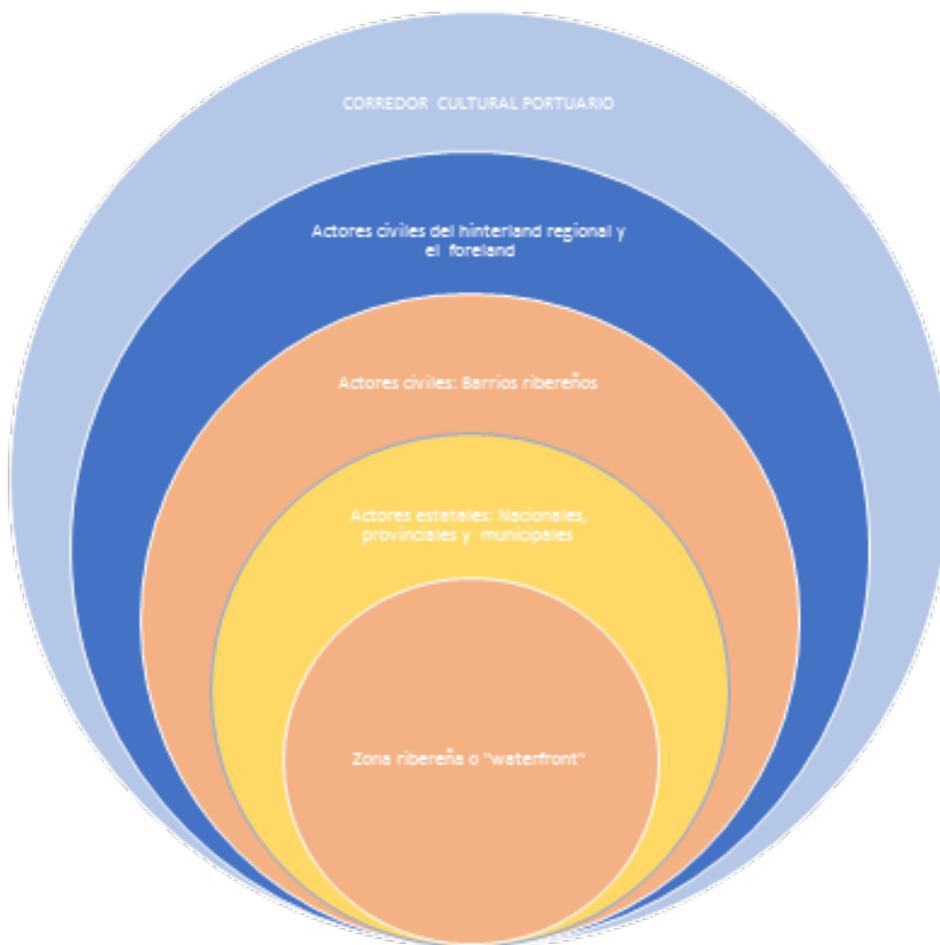
También se debería incluir a las instancias de integración regional, por ejemplo, el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM), conformado por 25 municipalidades y comunas de la región próxima a Rosario. De esas localidades, 14 son ribereñas y disponen de la mayor concentración de muelles privados. Los múltiples aspectos relacionadas con la actividad portuaria constituyen en el ECOM una prioridad.¹¹

⁸ Alemany Llovera, Joan. “Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts”. En Revista Transporte y Territorio, Buenos Aires, Núm. 12, enero-junio, 2015, pp. 70-86.

⁹ María Cecilia Civilotti y Miguel Ángel De Marco (h), “Nacidos en la ribera, de los orígenes de los barrios de Rosario”, en Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario, Año CIV, 1526, Septiembre de 2015, p. 52.

¹⁰ El Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM), está integrado por Acebal, Álvarez, Alvear, Andino, Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fighiera, Fray Luis Beltrán, Funes, General Lagos, Granadero Baigorria, Ibarlucea, Pavón, Pérez, Piñero, Pueblo Esther, Ricardone, Rosario, San Lorenzo, Soldini, Villa Constitución, Villa Gobernador Gálvez y Zavalla.

¹¹ El Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM), está integrado por Acebal, Álvarez, Alvear, Andino, Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fighiera, Fray Luis Beltrán, Funes, General Lagos, Granadero Baigorria, Ibarlucea, Pavón, Pérez, Piñero, Pueblo Esther, Ricardone, Rosario, San Lorenzo, Soldini, Villa Constitución, Villa Gobernador Gálvez y Zavalla.



Niveles de interacción de interfaces en el rescate del patrimonio portuario. Miguel De Marco (h)

Descripción de los puertos y muelles históricos, su denominación actual, los barrios que integran y la propuesta de organización en unidades de trabajo.

De Norte a Sur

Zona de pescadores y clubes de actividades recreativas	Flamante Metropolitano Paseo Costa Alta Balneario La Florida y Rambla	Parque Catalunya Costanera Norte Clubes Guarderías	La Florida Alberdi	Área 4 Costanera recreativa
Atracadero de la Usina Sorrento			Sorrento Sarmiento Arroyito	
Desembocadura Arroyo Ludueña				
Muelles Compañía de Aguas	Parque Alem Acuario Aguas Santafesinas			
Puerto Norte. (Instalaciones de la empresa Refinería Argentina) Depósito de cereales de Tornquist y Ca. Embarcaderos del Ferrocarril Central Córdoba (FCCC). Elevadores con Muelles de las	Puerto Norte		Malvinas (Refinería)	Área 2 Puertos particulares ferroportuarios

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

denominadas Unidades I y II. Galpones y elevadores de granos del Ferrocarril Central Argentino (FCCA). Estación Sunchales y patio de maniobras del mismo Ferrocarril Embarcadero Davis Elevador con muelles de la denominada Unidad III.	Parque Sunchales	Alberto Olmedo (Pichincha)	Área 2 Puertos particulares ferroportuarios
Elevador y muelles de la Cia. La Plata (Museo Macro-Silos Davis). Cavin 3. Elevador, muelles, Galpones y playones del Ferrocarril Oeste Santafesino (FCOS): Luego Elevadores y muelles de la Unidad IV de la Ex Junta Nacional de Granos. Primitiva estación del Ferrocarril Central Argentino. Luego galpón 10. Área ferroportuaria fundacional. Estación Rosario Central y muelles del Ferrocarril Central Argentino Embarcaderos particulares. Túneles de la firma Santiago Pinasco. Túnel del FCCA. Muelles Nacionales	Parque de las Colectividades Isla de los Inventos Parque España Paseo Néstor Kirchner	Centro	Área 2 Puertos particulares ferroportuarios
Aduana Prefectura Muelle de Hopking Muelle de Castellanos Muelle de Comas. Muelles Nacionales. Sociedad Puerto Rosario (Empresa Hersent et fils y Schneider y luego Dirección Nacional de Puertos). Muelle del Gas Sede Sociedad Puerto Rosario Muelle de Santa Cruz. Muelle del FCOS Parque Urquiza	Centro Parque Nacional a la Bandera ENAPRO Estación Fluvial Canal 5 Dársena de Cabotaje Zona Franca de Bolivia Zona en uso Enapro Puerto de la Música.	Centro Recientemente recuperada para la Municipalidad de Rosario se planifica crear un "Mercado del río". La secretaría de Planeamiento de la Municipalidad inauguró en la zona el Paseo 20 de Junio	Área 1: Puerto público. Puerto concesionado.
Sociedad Puerto Rosario (Empresa Hersent et fils y Schneider y luego Dirección Nacional de Puertos). Bajada del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano.	Zona Franca Paraguaya-TPR Terminal Multipropósito Norte	República de la Sexta La Secretaría de Planeamiento prevé intervenciones denominadas: Ciudad Universitaria Bulevar 27 de Febrero	Área 3: Puerto Nuevo Puerto activo.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Bajada y muelle del FCCC	Dirección Nacional de Vías Navegables Terminal Multipropósito Sur	Tablada La Secretaría de Planeamiento prevé la realización de la Plaza Italia.	Área 3: Puerto Nuevo Puerto activo.
Sociedad Puerto Rosario y luego Dirección Nacional de Puertos.	Terminal Granelera	Villa Manuelita La Secretaría de Planeamiento prevé la realización del Bajo Ayolas	Área 3: Puerto Nuevo Puerto activo.
Sociedad Puerto Rosario y luego Dirección Nacional de Puertos.	Reserva del Enapro	General Las Heras La Secretaría de Planeamiento prevé la realización de la refuncionalización: "Silos subterráneos".	Área 3: Puerto Nuevo Puerto activo.
Sociedad Puerto Rosario y luego Dirección Nacional de Puertos.	Reserva del Enapro	Esteban Echeverría	
Embarcadero y muelle de Arijón. Sociedad Puerto Rosario y luego Dirección Nacional de Puertos.	Astilleros Navales y de Fabricación de Barcazas	Saladillo Sud La Secretaría de Planeamiento prevé la realización de la refuncionalización: Acceso Sur Bajos del Saladillo	Área 3: Puerto Nuevo Puerto activo.

Conclusión

Con este trabajo, resultado de más de veinte años de especialización en la temática, complementario de la ponencia presentada en el III Coloquio de Internacional de Patrimonio Portuario, se considera prioritario concientizar a los actores de la comunidad portuaria y a la sociedad rosarina que se encuentran entre ellos ligados por un pasado común como parte de una dinámica de interacción: CIUDAD-PUERTO-REGIÓN, el que sigue teniendo incidencia sobre el presente, lo que por otro lado implica el reconocimiento de un "Paisaje cultural"¹¹ sobre el cual trazar un "itinerario" de diálogo cultural en el espacio y en el tiempo.¹²

En la construcción de dicho "itinerario" sería conveniente la interacción entre los operadores portuarios y la comunidad portuaria, los actores públicos y privados de la dinámica de interfaces, (locales, del "hinterland" y del "foreland"), siendo las instituciones de los barrios ribereños potenciales catalizadores de dicha integración.

¹¹ Pérez, Silvia R., & Fernández Salinas, V. (2015). Los paisajes culturales de Unesco desde la perspectiva de América Latina y el Caribe. Conceptualizaciones, situaciones y potencialidades. Revista INVI, 30(85), 181-212.

¹² Rössler, Mechthild. "Los paisajes culturales y la Convención del Patrimonio mundial cultural y natural: resultados de reuniones temáticas previas", Paisajes culturales en los Andes. Memoria narrativa, Casos de estudio, Conclusiones y Recomendaciones de la Reunión de Expertos, Arequipa y Chivay, Perú, 17-20 de mayo 1998.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Coincidimos con el arquitecto e investigador Javier Fedele que “más allá de algunas actuaciones concretas como el reciclaje de algunos edificios y su recuperación para un nuevo uso, el peligro es la desarticulación de esas piezas edilicias entre si -dentro del área portuaria- como con la red urbana, no promocionando una coherencia espacial en continuidad de recorrido e intelección de los rastros históricos materiales”.¹³

Teniendo en cuenta que la denominación otorgada por el Municipio a las zonas ferroportuarias refuncionalizadas ya forman parte de la identidad de las nuevas generaciones y que las zonas fijadas por el Enapro como ente administrador pueden servir funcionalmente aún a la operatoria del organismo, sería conveniente no modificar ni una ni otras. Sin embargo, correspondería orientar las acciones respondiendo a un ordenamiento que pueda explicar la magnitud alcanzada por el complejo portuario local en su devenir histórico, identificando a los barrios ribereños (como ámbito de mayor impacto dentro de la ciudad); a los actores que conformaron y siguen integrando una dinámica de relacionamiento (tanto públicos como privados, en el espacio lindero a las instalaciones portuarias, como en la comarca, la región próxima, la región litoral y la región internacional) y que por ende les competiría ser parte activa de dicho rescate.

Ordenamiento por período histórico

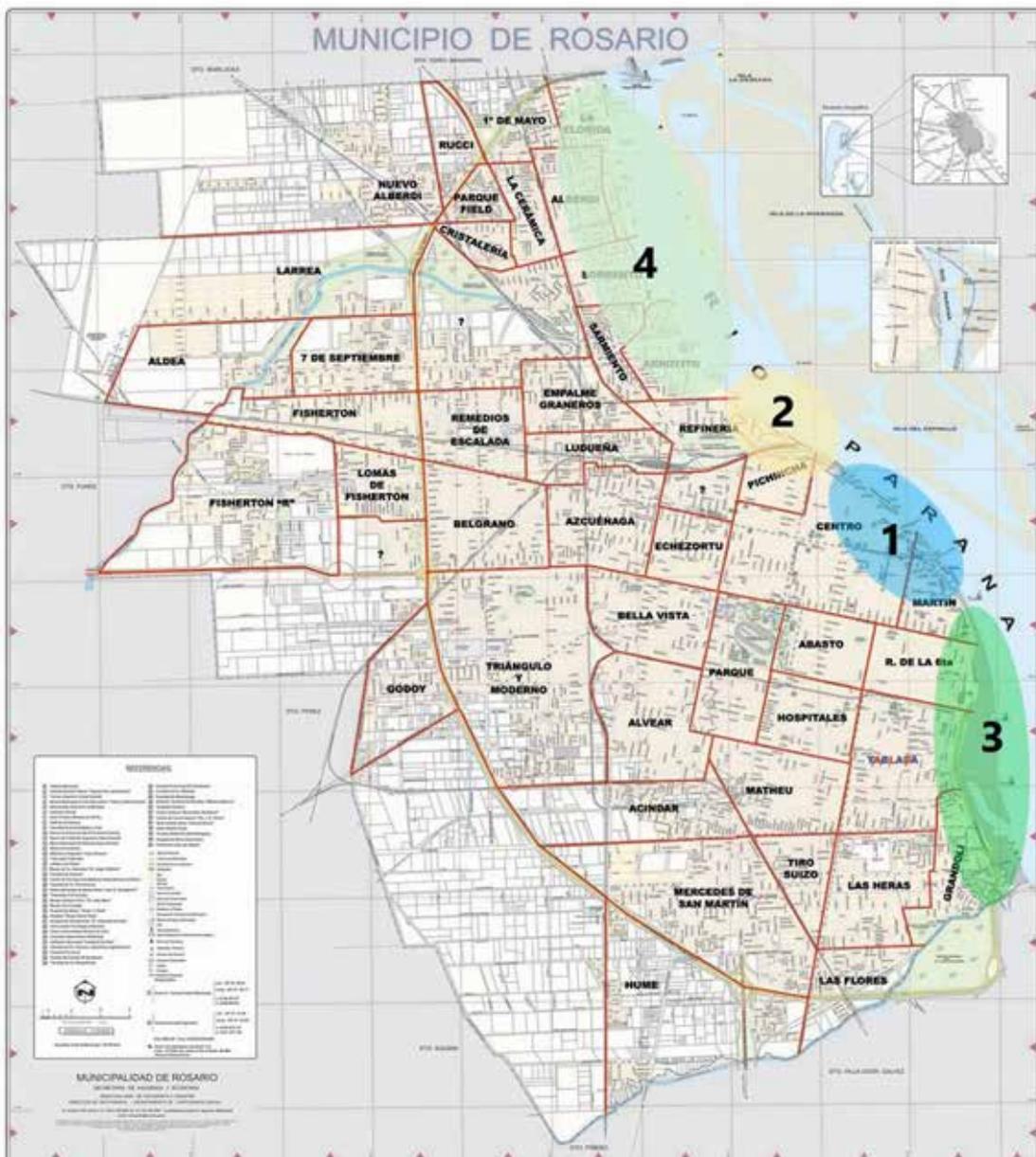
A	Área 1: Puerto público. Puerto concesionado.
B	Área 2: Puertos particulares ferroportuarios
C	Área 3: Puerto Nuevo Puerto activo.
D	Área 4: Costanera recreativa
E	Área 5: Fuera del ejido de la Municipalidad de Rosario, al Norte y al Sur- Complejo Portuarios Particulares

El área “1 o A” que ejemplifica esta tabla y el cuadro anterior, es el sector primigenio de la actividad prioritariamente portuaria, siglos XVIII, XIX y siglo XX, en el barrio Centro de la ciudad. El “área 2 o B”, siguió temporalmente a la primera, y se caracterizó por la radicación de emprendimientos particulares que edificaron sus propias barracas, depósitos, silos, y embarcaderos, siendo los más importantes los que construyeron las empresas ferroviarias, en un proceso que se inició en 1863 y que culminó en la década de los 90 del siglo XX; comprendiendo en la actualidad a ocho barrios, incluso un sector del área más céntrica. El “área 3 o C”, se desarrolló en las primeras décadas del

¹³ Javier Fedele, “Narrativa de los grandes proyectos urbanos. La identidad de la ciudad portuaria y productiva en intervenciones urbanas contemporáneas”, en XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza. Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/970>.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

siglo XX cuando la empresa Hersent et Fils y Schneider construyó hacia el sur el puerto moderno dedicado a la actividad de exportación; en la actualidad es una terminal portuaria multipropósito, que se encuentra operativa y concesionada a empresas privadas; y se encuentra separada por la avenida del Acceso de populosas barriadas. El “área 4 o D”, caracterizado por sus extensas playas y el bajo caudal de agua en ese sector ribereño del río Paraná, pertenecieron a pueblos que luego fueron incorporados al Municipio de Rosario: Sorrento, Alberdi y La Florida, y era habitada por comunidad de pescadores. A partir del siglo XX se adaptó para actividades sociales y recreativas, aunque en las últimas décadas ha cambiado en su extremo norte su fisonomía con la construcción de la cabecera de la conexión Vial Rosario-Victoria. El “Área 5 o E” comprendería al sector portuario se encuentra fuera del ejido municipal de Rosario y que evolucionó a partir de la segunda década del siglo XX dentro del proceso de formación del Cordón Industrial del Gran Rosario, y que si bien no fue abordado en este trabajo es necesario que no sea desconocido, porque su origen se relaciona directamente con la dinámica CIUDAD-PUERTO-REGION, de Rosario.



FONDOS DOCUMENTALES

Archivo Histórico del Ente Administrador del Puerto de Rosario.

Archivo de Redacción Diario “La Capital” de Rosario.

Biblioteca y Archivo del Museo Histórico Provincial de Rosario “Dr. Julio Marc”.

Departamento de Fotografía Antigua de la Escuela Superior de Museología de la Municipalidad de Rosario.

Biblioteca y Hemeroteca de la Biblioteca Argentina “Dr. Juan Álvarez”.

Biblioteca de la Bolsa de Comercio de la Ciudad de Rosario.

Centro de Documentación e Investigación Histórica “Ing. César Torriglia”, Facultad de Humanidades y Artes de la Universidad Nacional de Rosario.

Fondo documental particular de Miguel Ángel De Marco (h).

Fondo documental Revista “Rosario, su historia y Región”.

Revista “Historia de Rosario” de la Sociedad de Historia de Rosario.

**EL PAISAJE
PORTUARIO
MARPLATENSE:
REFLEXIONES
PARA SU
REVITALIZACIÓN
DESDE EL LEGADO
CONSERVERO Y EL
TURISMO**

MARIANA FERNÁNDEZ OLIVERA Y LORENA MARINA SÁNCHEZ

El paisaje portuario marplatense: reflexiones para su revitalización desde el legado conservero y el turismo

Mariana Fernández Olivera y Lorena Marina Sánchez¹

Resumen

La noción de paisaje cultural y de paisaje urbano histórico en relación con el patrimonio portuario, ha propiciado debates, progresos y un largo camino por recorrer. En la presente ponencia se propone comprender, valorar y reflexionar sobre estrategias para la salvaguarda del paisaje portuario marplatense con una mirada centrada en la industria conservera. Con énfasis en sus fábricas y viviendas de chapa y madera, junto con aspectos intangibles propios de este tipo de hábitat, se plantean lineamientos de revitalización asociados al turismo, actividad de vital importancia en la historia del progreso local. La relación entre el turismo y las diferentes vertientes que integran el patrimonio industrial, se ha manifestado internacionalmente como un avance factible y propicio para potenciar un resguardo dinámico a más largo plazo. Sin embargo y dentro del ámbito nacional y local, este tipo de enfoques han implicado un cúmulo de desafíos inconclusos. Mediante una investigación principalmente cualitativa que ha abordado una diversidad de archivos escritos y gráficos hasta relevamientos *in situ* y entrevistas a actores clave, se propone articular aspectos urbanos, arquitectónicos y simbólicos, pasados y presentes, a través de lineamientos que inauguren un ciclo de revitalización del paisaje portuario mediante la comprensión del legado conservero como un recurso turístico.

Palabras clave: Paisaje portuario – patrimonio industrial conservero – turismo – revitalización

The port landscape of Mar del Plata: reflections for its revitalization from the fish canning heritage and tourism

Abstract

The notion of cultural landscape and historic urban landscape in relation to port heritage has led to discussions, progress and a long way to go. In this paper, to understand, assess and rethink strategies for the safeguarding of the port landscape of Mar del Plata with a focused gaze on the fish canning industry it is suggested. With an emphasis on their factories and homes of veneer and wood, together with intangible aspects of this type of habitat, revitalization plans associated with tourism, an activity of vital importance in the history of local progress, are proposed. The relationship between tourism and the different aspects that make up the industrial heritage has manifested

¹ Mariana Fernández Olivera, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (FAUD) de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP). E-mail: arqmfo@yahoo.com.ar

Lorena Marina Sánchez, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) - Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (FAUD) de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP). E-mail: lorenasanchezarq@yahoo.com.ar

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

internationally as a feasible and propitious advance to enhance a dynamic safeguard in the longer term. However, and at the national and local levels, such approaches have involved a host of unfinished challenges. Through a mainly qualitative research that has addressed a diversity of written and graphic files to in situ surveys and interviews with key actors, it is proposed to articulate urban, architectural and symbolic aspects, past and present, through guidelines that inaugurate a cycle of revitalization of the port landscape by understanding the fish canning legacy as a touristic resource.

Key words: Port landscape – fish canning industrial heritage –tourism – revitalization

Un acercamiento al paisaje industrial portuario

El legado industrial, reconocido desde mediados del siglo XX en un marco de ampliación valorativa patrimonial, alcanzó progresivamente un relevante posicionamiento dentro del debate preservacionista. En particular, desde 1978 The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) se encargó de concebir, valorar, proteger y difundir el patrimonio industrial mediante publicaciones y reuniones de expertos. Con sedes en diversos países, el Comité de España, en interacción con otras asociaciones, produjo destacados avances. Entre los documentos normativos gestados, la reciente *Carta de Sevilla del Patrimonio Industrial* desarrollada en 2018 (Sobrino Simal y Sanz Carlos 2019), expresa la actual significancia y complejidad que implica comprender e intervenir este legado. En este escrito y en relación con lo estipulado en el Plan Español de Patrimonio Industrial,

“Se entiende por patrimonio industrial el conjunto de los bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y de gestión generados por el sistema económico surgido de la “revolución industrial”. Estos bienes se deben entender como un todo compuesto por el paisaje en el que se integran, las relaciones industriales en que se estructuran, las arquitecturas que los caracterizan, las técnicas utilizadas en sus procedimientos, los archivos generados durante su actividad y sus prácticas de carácter simbólico” (2019, 13).

En dicha Carta y en la definición expuesta, el paisaje cobra una nueva relevancia como concepto integrador de saberes, prácticas y artefactos industriales. Esta concepción, a su vez, se imbrica con las renovadas perspectivas sobre los alcances de los paisajes culturales e incluso de los paisajes históricos urbanos. En este sentido se consolidan las complementariedades integrativas de aspectos naturales y antrópicos, con énfasis en el tratamiento histórico-contemporáneo enlazado con los usos, las percepciones y las valoraciones, hacia el fomento de renovadas acciones proteccionistas (Nogué y De San Eugenio Vela 2011; Bandarín y Van Oers 2014; Conti 2016). En este marco de ampliaciones e integraciones,

“El concepto de “paisaje industrial” aglomera y da sentido a diversos acontecimientos que aislados carecerían de valor (Bergeron y Dorel-Ferré 1996; Álvarez 2007): las distintas construcciones y formaciones artificiales de un territorio, la interacción de los hechos técnicos con los elementos naturales en los procesos de extracción, la transformación de materias primas y producción de bienes de consumo, la construcción de infraestructuras de transporte, comercio, comunicaciones, conducciones de agua y energías. Esos paisajes se impregnan de la memoria del trabajo y la historia de la sociedad industrial que también han de preservarse como legado cultural. El concepto de “paisaje industrial” nos proporciona una comprensión amplia y totalizadora de los conjuntos a distintos niveles de su articulación, de manera que todos sus elementos se subordinen a sistemas coherentes aunque no haya continuidad de ellos en el espacio (Trachana 2011, 195).

Esta conceptualización paisajística, debatida en las más diversas las latitudes y escalas territoriales, comienza a formar parte de la discusión nacional a fines del siglo XX en relación con las distintas regiones industriales argentinas. En consonancia, en 2005 se forma el Comité Argentino de TICCIH

junto con la promoción de un Plan Nacional de Patrimonio Industrial por parte de la entonces Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos. Este plan está en proceso de desarrollo con el objetivo de inventariar los distintos elementos industriales nacionales a fin de establecer prioridades de protección y difundir sus características y valores.

En la particularidad de las áreas portuarias, las primeras reflexiones temáticas se realizaron en Estados Unidos y Europa. Germinadas en el ámbito de la planificación urbana, adquirieron importancia durante la década del '80 debido a las transformaciones de los puertos. Allí, los nuevos medios de producción, transporte y almacenamiento provocaron la obsolescencia de las industrias tradicionales y la consecuente degradación de sus contextos urbanos. Sobre fines del siglo XX, estos sectores fueron redescubiertos como “nuevos emporios urbanos” (Grindlay Moreno 2008) y motivaron la generación de asociaciones y redes que promovieron diferentes avances. Entre estos, las acciones de revitalización² despertaron un extraordinario interés, ya que las infraestructuras desatendidas se convirtieron en fuente de oportunidades, como aconteció con el movimiento público-privado denominado Waterfront Revitalization. De similar manera, en América Latina una gran cantidad de ciudades costeras que se desarrollaron gracias a su actividad portuaria, sufrieron cambios en sus funciones que provocaron el abandono de las infraestructuras y derivaron en distintas experiencias de revitalización, como la intervención de Puerto Madero en Buenos Aires y lo obrado en Río de Janeiro, Valparaíso y Montevideo, donde se hizo foco en relación puerto-ciudad y en los entornos socioedilicios. En esa línea, también se destacaron las experiencias realizadas en barrios portuarios como La Boca de Buenos Aires (Alemany 2002).

En estrecha relación con estas tareas de revitalización de fragmentos portuarios, resultó coadyuvante el “turismo industrial”. Ya desde los principios estipulados en la *Carta internacional sobre Turismo Cultural* (ICOMOS 1999), las prácticas turísticas asociadas se convirtieron en una de las más destacadas posibilidades en pos de un rescate activo (Pardo Abad 2004). En asociación, en la mencionada *Carta de Sevilla del Patrimonio Industrial* se promueve el abordaje de propuestas y acciones ligadas con el turismo industrial con el deber de “...incorporar de manera ineludible el contexto histórico de la actividad productiva así como la descripción rigurosa de los procesos y procedimientos que explica” (2019, 32), afirmando que “Las infraestructuras históricas deben ser conservadas no sólo desde su intrínseco valor histórico, sino también desde su valor de continuidad al servicio de la ciudadanía, el territorio y el paisaje” (2019, 33). Así, las acciones de revitalización del patrimonio portuario enlazadas a la esfera turística se focalizaron, progresivamente, en aspectos materiales e inmateriales anclados en la dinámica de cada territorio y la consecuente constitución de paisajes singulares (Florido del Corral 2003; Escudero Domínguez 2009). Un claro ejemplo lo constituye la promoción desarrollada por la comunidad autónoma de Galicia mediante la creación de la Ruta de la Construcción Naval y de la Ruta Conservera, junto con la creación de museos temáticos.

Esta articulación entre patrimonio y turismo dentro de nuestro país e incluso en el marco latinoamericano, plantea, en su vertiente más optimista, la promoción de un desarrollo social, económico, cultural y ambiental. Más aún dentro de la evolución del concepto de ocio, que ya no solo resulta el complemento del trabajo, sino que adquiere un valor por sí mismo. El ideal planteado

² Según Tartarini revitalizar consiste en “Volver a dar vida a un bien arquitectónico o urbano. Es una forma de conservación que se logra a través de un conjunto de intervenciones directas e indirectas sobre el hecho físico, y que se extienden generalmente a aspectos poblacionales, económicos y culturales de las áreas intervenidas” (1998, 30).

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

ambiciona una retroalimentación turístico-patrimonial que formule interacciones positivas entre la conservación de valores, la activación de potencialidades y la sostenibilidad en el tiempo. Las miradas más negativas, como contrapartida, implican tratamientos ficticios de la historia y comercializaciones de la sociedad y sus prácticas, a modo de espectáculo, en un marco de discontinuidades en las experiencias. De esta forma las actividades turísticas, en general sin mayores restricciones, producen alteraciones ambientales, culturales y sociales de difícil recuperación.

Este escenario resulta paradigmático en la ciudad costera de Mar del Plata, ya que desde su fundación en 1874, las actividades balnearias y portuarias rivalizaron sus roles y jerarquías. Desde una convivencia inicial entre lo productivo y lo ocioso en torno al mar, prontamente se inclinaron los principales incentivos y desarrollos en relación con la actividad balnearia. Los intereses de la élite de la capital argentina, Buenos Aires, propiciaron el despliegue de Mar del Plata como un centro turístico “de sol y playas” de relevancia nacional e internacional. Esta caracterización dominante que pervive hasta la actualidad, ubicó a las funciones portuarias como una industria paralela que requirió reposicionarse territorial y productivamente. Estas dinámicas promovieron disímiles formas de hábitats y habitares y, en consonancia, produjeron contrastados contextos urbanos con valores patrimoniales.



Puerto marplatense en la provincia de Buenos Aires (con imágenes del primitivo asentamiento de los pescadores hacia 1900) y principales puertos del litoral marítimo argentino. Fuente: Consejo Portuario Argentino, Fundación Histamar -Historia y Arqueología Marítima- y Archivo General de la Nación.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

En este marco, la presente ponencia analiza el patrimonio paisajístico industrial-portuario marplatense, enfocado en la labor conservera, desde una investigación principalmente cualitativa que articula aspectos urbanos, arquitectónicos y simbólicos, pasados y presentes. El estudio de este legado desde la indagación de archivos escritos y gráficos junto con relevamientos *in situ* y entrevistas a actores clave, propone aportar lineamientos para propender a la revitalización del paisaje industrial conservero comprendido como recurso turístico.

Historia pasada y presente de la industria conservera marplatense

La original convivencia balnearia-portuaria dentro del área central marplatense a fines del siglo XIX, tempranamente se evidenció como un inconveniente para el desarrollo de la villa turística. Los pescadores y las casillas allí establecidas, fueron trasladados a diversos sectores hasta su asentamiento definitivo en el entonces “Pueblo de Pescadores”. Este fragmento de tierras ideado como ensanche urbano, propiedad de uno de los hijos del fundador de la ciudad, en ese momento se encontraba escindido del centro urbano del cual, incluso, se diferenciaba por el giro de su traza.



Área puerto en relación al centro de la ciudad y paisaje urbano a principios del siglo XX. Fuentes: Google Earth (2019) y Archivo y Museo Histórico Municipal Roberto T. Barili.

En ese sector diferente del resto de la ciudad, en 1909 comienza la licitación para la construcción del Puerto de Ultramar, obtenida por la Société Nationale de Travaux Publics. Desde 1911 esta empresa inicia los trabajos, enmarcados en las vanguardias y las necesidades del país. En relación, los grupos

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

de pescadores que paulatinamente habitaron el sector, principalmente inmigrantes italianos, tenían experiencia en la actividad pesquera y propiciaron una singular religiosidad católica (Castro 1996). Esta religiosidad, en gran medida explicada por el temor al naufragio y la consecuente búsqueda de amparo y protección, conllevó al despliegue de múltiples instituciones y templos asociados.

En 1919 una familia de italianos instala la primera fábrica de conservas, denominada “La Marplatense”, en la escollera sur del Puerto. En esta primera etapa la actividad se desarrolla a partir de emprendimientos de salazón familiares iniciados por los mismos pescadores, destacándose la precariedad de las instalaciones de madera y chapa que oficiaban como espacios de trabajo, depósitos y viviendas de quienes trabajaban en la elaboración.



Saladero “Spina” en la década del ‘30: casilla, salazón y puesto de venta. Fuente: Museo del Hombre del Puerto Cleto Ciochini y Fotos de Familia del Diario La Capital de Mar del Plata (<http://www.lacapitalmdp.com/contenidos/fotosfamilia>).

Hacia 1930 este tipo de fábricas se expanden en el sector y tanto hombres como mujeres encuentran allí una gran posibilidad laboral. La tecnología de la época permitía enfriar el pescado fresco con hielo por 72 horas, por lo que sólo las conservas se podían distribuir en el interior del país. La instalación de saladeros y factorías, en especial las orientadas al tratamiento de la anchoíta, encontraron entonces su mayor desarrollo. El puerto marplatense se convirtió en el más importante centro pesquero del país y la industria conservera en una de las principales de la provincia de Buenos Aires (Portela 2005; Molinari 1999). Este despliegue colaboró con el crecimiento del área urbana como polo de atracción laboral y residencial, situación que permitió a muchos de los pescadores comprar una embarcación o acceder a la vivienda propia. En términos de Portela (2005), tres son los factores más relevantes de la industria conservera en las interrelaciones sociourbanas: el volumen de materia prima entonces demandado, la ubicación de la infraestructura extractiva y de procesamiento en el entorno portuario (vías, calles, instalaciones y viviendas) y el consecuente incentivo económico-comercial comunitario como polo de instalación definitiva.

Sobre la década del ‘60 comienza el ocaso de la actividad conservera junto con el paisaje urbano conformado por las casillas. Nuevas tendencias definidas dentro de la modernidad junto con el progreso de la producción de frescos y congelados, modificaron la fisonomía del área (Fernández Olivera 2007). Las tradicionales lanchitas amarillas fueron superadas por los buques de altura, la materia prima principal -la anchoíta- fue reemplazada por la merluza y se modificó la estructura fabril junto con el proceso de trabajo. Con una dinámica que alteró el proceso productivo tanto en tierra como en mar, la organización laboral en las fábricas transitó por una profunda transformación (Mateo, Nieto y Colombo 2010). Sobre fines de siglo, los puertos de la Patagonia comenzaron a adquirir importancia

y los cambios enunciados, sumados a la incorporación del frío intensivo a bordo de las embarcaciones, implicaron una pérdida del control de la extracción por parte de los pescadores locales. Asimismo, la concentración de grandes empresas extranjeras con el consecuente cierre de muchos establecimientos de pequeña y mediana escala, agregaron factores que determinaron profundas alteraciones sociourbanas. En este sentido, desde la década del '90 el sector pesquero atravesó una profunda crisis, evidenciada en el cierre de numerosos establecimientos, el alto índice de desocupación laboral y las consecuentes repercusiones sobre las actividades asociadas (Fernández 1999). Este proceso originó la proliferación de sectores abandonados e incluso degradados, con un quebranto en la vitalidad portuaria.

En este escenario de cambios del área Puerto, perviven edificios singulares que signaron su evolución junto con parte de sus bienes modestos residenciales y conserveros, junto con prácticas culturales como fiestas patronales y procesiones religiosas. Así, en esta amalgama tangible e intangible perduran valores urbano-arquitectónicos en las fábricas de conserva de diversas escalas y en las casillas de madera y chapa supervivientes, tipologías que aúnan austeridad con singulares desarrollos tecnológicos, estructurales y funcionales. En paralelo, los valores simbólico-sociales permanecen en la capacidad representativa del área como expresión de un período de auge y ocaso económico-productivo, junto con su condición testimonial inmigratoria, principalmente italiana, referida a las formas de habitar, trabajar y festejar entre la pesca y la religiosidad.

Estos valores patrimoniales y la tradición turística de la ciudad, ofrecen un ámbito fértil y poco explorado para comenzar a idear lineamientos de revitalización del contexto abordado.

El paisaje conservero local desde el recurso al producto turístico

El turismo de sol y playas que perdura como marca de Mar del Plata, ha alcanzado una masividad en la demanda que la más de las veces afecta el principal recurso turístico sobre el que se asienta. La tendencia del turismo cultural que aboga por una diversificación de ofertas, entre las que se destaca lo relacionado con el patrimonio, es un tema de debate local que no ha alcanzado la maduración requerida para potenciar las perspectivas más optimistas de la relación turismo-patrimonio. Más aún en lo referido al turismo portuario, ya que son escasas las iniciativas generales y nulas en lo que al patrimonio conservero atañe. Resulta urgente reflexionar sobre los procesos que conciernen a las transformaciones de este tipo de recursos en productos turísticos (ligado a actividades como visitar, asistir, comer, comprar; infraestructura, servicios públicos y privados, legislación), y de productos a ofertas del mercado (plan de marketing, publicidad) (Conti y Cravero Igarza 2010). El ofrecimiento de recursos –no productos- al mercado puede ocasionar múltiples impactos indeseados en donde la población residente y los bienes en cuestión suelen ser los más afectados. Por el contrario, no sólo el recurso-producto-oferta debe ser planificado como complemento o contrapartida de otros recursos económicos en vigencia, sino que la participación de los actores interesados es esencial para su sostenibilidad (Cacciutto y Barbini 2011).

La zona portuaria conserva ejemplos de arquitectura y espacios significativos que caracterizan singularmente su paisaje, conformando un ambiente especial con una impronta social y cultural

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

distintiva. Como se analizó previamente, constituye el enclave productivo por excelencia de la ciudad, donde se conjugan la historia y memoria del trabajo y la técnica, la particularidad de la etnicidad italiana, expresiones de religiosidad popular y espacios naturales destacables. Esta trama imbricada de elementos tangibles e intangibles son factibles de ser concebidos en los términos de recursos turísticos planteados.

En particular, el área urbana analizada, donde se inscribe la mayor concentración de industrias conserveras y de casillas de madera y chapa supervivientes, posee una ubicación estratégica y accesible al Centro Comercial del Puerto y sus servicios gastronómicos característicos, cuenta con instituciones culturales tradicionales (como la Casa D'italia o el Museo del Hombre del Puerto Cleto Ciochini) y es sede de eventos y actividades de transcendencia nacional (como la Fiesta de los Pescadores).

Estos valores han propiciado algunas prácticas enlazadas al turismo, discontinuadas en el tiempo, que resultan puntos de partida, factores a potenciar o bien, exhiben vacíos a explorar.

Desde el ámbito de la planificación municipal, se ha planteado la renovación portuaria en el desarrollo del Plan Estratégico de la ciudad, mediante un proyecto dirigido a la mejora de las condiciones del puerto de ultramar junto a la optimización del sector urbano aledaño y la generación de un circuito turístico-cultural. En lo que concierne al sector urbano, se proponen una serie de lineamientos que incluyen: la recuperación del acceso ferroviario al puerto mediante la reubicación de la población asentada en su trazado (Villa Vértiz), la puesta en valor del edificio de la Usina vieja junto a la definición de una nueva edificación sede de la delegación puerto y la mejora urbana de la principal calle comercial (12 de Octubre). De todas estas proposiciones, solo se ha avanzado en la concreción de las oficinas estatales –Distrito Descentralizado Puerto-, el concurso para la propuesta de refuncionalización de la Usina vieja como centro cultural y la incorporación de espacios públicos, claves dentro del área. En cuanto a lo turístico, se plantean lineamientos para el diseño de circuitos junto a la difusión y sensibilización de la población. Actualmente, solo se ha incluido en la página web del Ente Municipal de Turismo –EMTUR- una audioguía informativa para realizar un paseo peatonal o en automóvil.

Desde el mismo ámbito estatal local, el Código de Preservación Patrimonial (Ordenanza N° 10.075 y sus modificatorias) reconoce como bienes singulares valiosos dentro del área Puerto, la Iglesia y el Colegio Sagrada Familia, el Instituto Inmaculada Concepción, la Gruta de Lourdes y Hogar de ancianos, uno de los Barrios Obreros Elisa Alvear de Bosch (Bermejo 235), las antiguas Oficinas de la Empresa Constructora del Puerto, la Usina 9 de Julio y la mencionada Usina Vieja del Puerto (que posee además declaratoria provincial). Se pueden agregar, sin declaratorias oficiales pero destacables por sus valores, el otro Barrio Obrero Elisa Alvear de Bosch (Rondeau 550), la Plaza Italia y los Silos del Puerto.

Desde estas pre-existencias y los valores antes enunciados, resulta necesario repensar productos turísticos de índole patrimonial que integren componentes del legado industrial conservero junto con las casillas asociadas, complementándose con otras propuestas turísticas existentes o que pudieran surgir, como caminatas informativas por la Reserva Natural del Puerto o paseos programados para embarcarse en lanchas amarillas y ver el proceso de pesca.

En este marco, se concibieron recorridos y circuitos patrimoniales promoviendo su valoración y fomentando la participación del visitante a partir del conocimiento *in situ* de las instalaciones fabriles y

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

los procesos productivos. Se tuvieron en cuenta los tiempos de implementación (inmediato, mediano-largo plazo), los actores involucrados en el proceso³ y diversos servicios para su ejecución de acuerdo a la complejidad de cada propuesta (audioguiado o con guía turístico -a pie, en micro o en auto-).

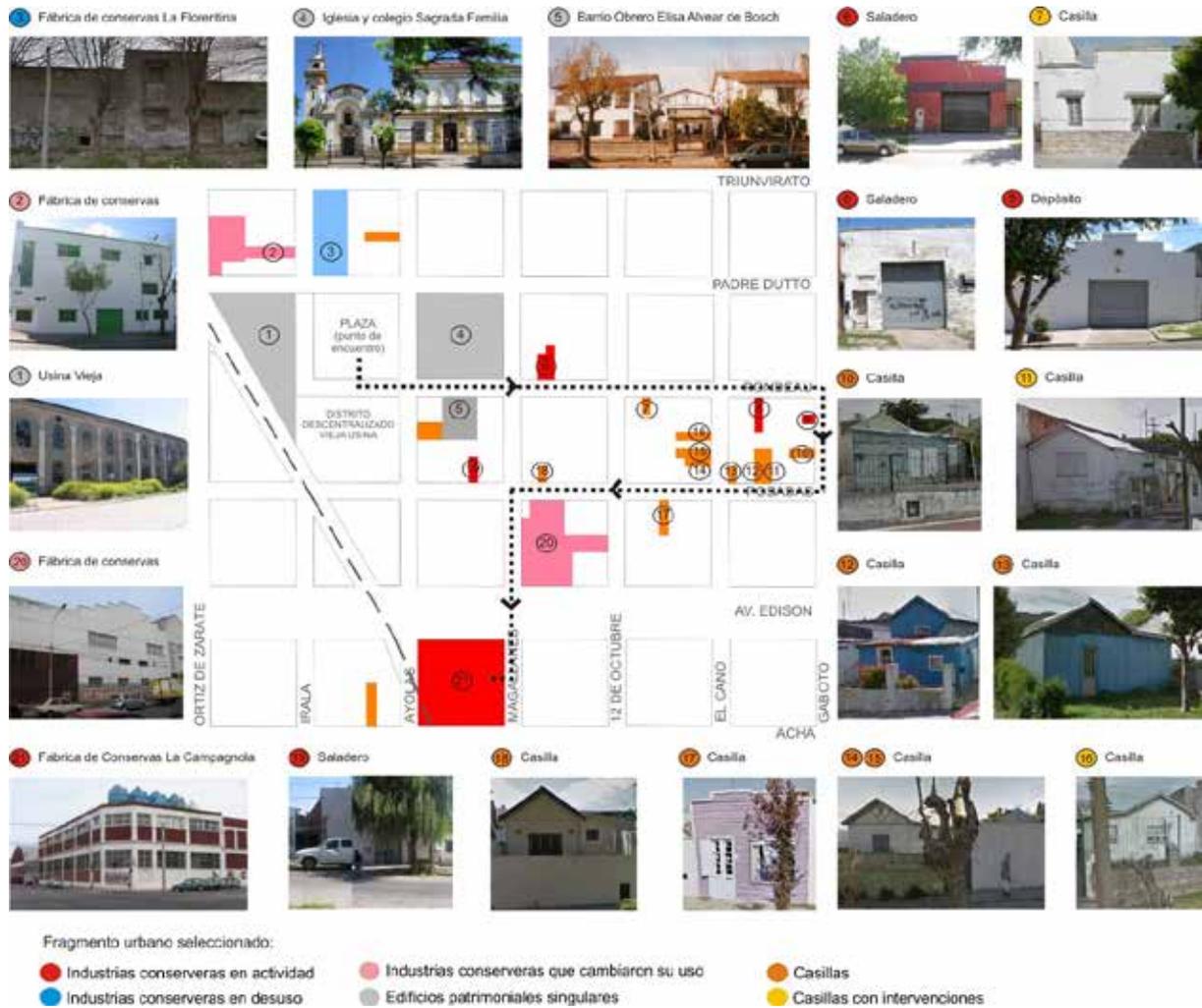
En primer lugar, se diagramó una propuesta de implementación inmediata, que reformularía la actual audioguía sobre el Puerto de la página web del EMTUR, al incorporar contenidos sobre el patrimonio industrial conservero y las casillas. El objetivo de esta inclusión consistiría en ampliar el conocimiento sobre el legado industrial del Puerto. Así, la audioguía integraría nuevos contenidos junto con material complementario (folletería) disponible en el EMTUR y en la Delegación Puerto.

En segundo lugar y como propuestas de implementación progresivas, se idearon dos recorridos guiados –A y B- por componentes industriales conserveros y casillas de madera y chapa, edificios singulares, dársena y escollera. Estos paseos iniciarían y finalizarían en la Plaza frente a la Usina Vieja, en cuyo edificio se realizaría una difusión introductoria de contenidos, con material audiovisual.

El recorrido a pie –A- se implementaría a mediano plazo, y su objetivo principal consistiría en promover la valoración y el conocimiento del patrimonio industrial conservero y residencial asociado, dentro de un fragmento característico, acercando al visitante a los procesos técnicos-productivos vinculados. A lo largo de medio día y orientada a un público interesado/especializado en el patrimonio y en particular, en el legado portuario industrial, se propone un circuito a pie con un Guía especializado. Se recorrería la Usina Vieja, fábricas abandonadas y/o refuncionalizadas, edificios singulares patrimoniales, galpones y pequeñas conserveras, casillas de madera y chapa y grandes conserveras en funcionamiento. Se visitaría una casilla típica y una pequeña conservera en acción. Este recorrido culminaría con una visita a una de las más importantes y antiguas fábricas de conservas en actividad, con las pertinentes explicaciones sobre las instalaciones y el proceso de producción junto con etapas de degustación.

³ En el proceso de definición de estos productos resulta sustancial el debate con los distintos actores interesados: los usuarios de las casillas, los organismos públicos municipales (EMTUR, Secretaría de Cultura, Planeamiento, Delegación Puerto) y nacionales (Universidad Nacional de Mar del Plata), en coordinación con los entes de turismo provinciales y nacionales, los organismos privados (Sociedad de Patrones de Pescadores, Centro Gastronómico y Comercial del Puerto, Cámara Empresaria de la Recreación, Museo del Hombre del Puerto, empresarios de la industria conservera), las entidades de carácter mixto (Agencia de Desarrollo Estratégico y Consorcio Portuario Regional) y el tercer sector (Sociedad de Fomento del barrio Puerto, Agrupación de defensa de Lanchas Amarillas, Asociación Amigos de la calle 12 de Octubre, Congregación Hermanas de la Divina Providencia, Comisión Organizadora de Actos Culturales José Ibáñez, Casa D'italia, Unión Regional Siciliana, Commissione per la Cultura Italiana, Fundación Reserva Natural del Puerto, Asociación Marplatenses Defensores del Patrimonio).

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN



Propuesta A. Fuente: elaboración y archivos fotográficos de las autoras.

El circuito en micro o auto –B- se implementaría en un mediano-largo plazo, debido a la complejidad de su diagramación y ejecución, y su objetivo principal sumaría la promoción y valoración de la totalidad de los componentes meritorios del área portuaria. Así, a lo largo de un día y orientada a un público general, se explicarían y, en ciertos casos, se visitarían edificios singulares como la Iglesia y Colegio Sagrada Familia, el Barrio Obrero Elisa Alvear de Bosch, el Instituto Inmaculada Concepción, la Gruta y la Plaza Italia, conserveras de pequeña y gran escala y casillas de madera y chapa seleccionadas. Asimismo, se incluiría al Monumento al Pescador, la Banquina y sus lanchas amarillas (visita que se enriquecería durante la Fiesta de los Pescadores realizada en Enero de cada año). Se agregaría un almuerzo típico en cantinas de la zona -a definir- junto con una visita al mercado de pescado fresco. A continuación, se efectuaría una visita a la Escollera Sur, el Cristo y la Reserva de lobos marinos, junto con explicaciones sobre los Silos y las Oficinas de la Constructora del Puerto.

Finalmente, el despliegue de este tipo de productos, en consonancia con el concepto de paisaje abordado, permite una comprensión de los elementos industriales en cuestión desde una visión de conjunto que abarca la diversidad del paisaje industrial portuario marplatense. Asimismo, surgen como forma de integrar las distintas variables que componen un proceso de revitalización a partir del turismo, para promover y mantener sus valores históricos patrimoniales.

Reflexiones finales

“En el año 1918 mi papá puso un pequeño bolichito, para venderle a los que iban a trabajar al puerto y al lado puso un saladero chiquito donde hacíamos diez, doce cajones de anchoíta. Ese saladero se fue agrandando. La firma era Julio Spina. Después, de diez cajones se hicieron veinte, treinta, cincuenta...”⁴

La históricamente reciente incorporación del legado industrial y los paisajes constituidos al ámbito proteccionista, ha abierto nuevas perspectivas, nuevas prácticas y un largo camino por recorrer. En el ámbito latinoamericano en particular, las dificultades se amplían, más aún en relación con el tratamiento de las particularidades del legado portuario. Su complejidad implica amalgamar aspectos urbanos, arquitectónicos y sociales usualmente detenidos entre el pasado y el presente. Esta situación resulta paradigmática en la ciudad analizada, Mar del Plata, dada la casi nula existencia de miradas patrimoniales que propongan una revitalización del paisaje industrial portuario, menos aún en su vertiente conservera, en relación con el turismo.

En este vacío, se idearon lineamientos de revitalización a modo de inicio de un proceso mayor que debe amalgamar otras iniciativas enmarcadas en el amparo patrimonial. Desde este acercamiento se formularon propuestas de recorridos y circuitos turísticos, centrados en la articulación de aspectos urbanos, arquitectónicos y simbólicos, con foco en la industria conservera, con el objetivo de propender a la revitalización del contexto portuario que actualmente ostenta un hábitat y un habitar degradado. Estos productos se formularon como transmutaciones de los recursos, a trabajar con los actores interesados dentro de un proceso de gestión para su definición y posterior evolución hacia una oferta turística.

La relación turismo-patrimonio industrial como se ha abordado, explorada como una tendencia optimista, en términos nacionales y locales implica un cúmulo de desafíos entre investigación, gestión e intervención patrimonial. Es en ese encuentro donde se han situado los aportes, a ser debatidos, para avanzar en acciones dentro de este campo local poco explorado.

⁴ Testimonio de Julio Spina del Archivo Oral del Museo del Hombre del Puerto Cleto Ciocchini. (Extraído de Favero y Portela 2005, 22).

BIBLIOGRAFÍA

Alemany, Joan. "La recualificación de los barrios portuarios". *Portus*, n° 3 (2002): 4-7. [http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_3/La_recualificaci%C3%B3n.pdf]

Bandarín, Francesco y Van Oers, Ron. *El Paisaje Urbano Histórico. La Gestión del Patrimonio en un Siglo Urbano*. Madrid: Ábada, 2014.

Cacciutto, Mariangel y Barbini, Bernarda. "Actores Organizacionales Estratégicos: su papel en los procesos de gobernanza turística. Análisis del caso zona puerto de la ciudad de Mar del Plata". *Encuentro Internacional de Turismo*, Mar del Plata, 21-23 septiembre de 2011, 13 pp. [<http://nulan.mdp.edu.ar/1511/>]

Carta internacional sobre Turismo Cultural. ICOMOS, 1999. [https://www.icomos.org/charters/tourism_sp.pdf]

Castro, Martín Omar. "La iglesia católica y la religiosidad popular de los italianos del Mezzogiorno en el puerto de Mar del Plata entre las décadas de 1920 y 1940". *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, n° 34 (1996): 569-589.

Conti, Alfredo y Cravero Igarza, Santiago. "Patrimonio, comunidad local y turismo: la necesidad de planificación para el desarrollo sostenible". *Notas en Turismo y Economía*, año I, n° I (2010): 8-31. [http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/15769/Documento_completo.pdf?sequence=1]

Conti, Alfredo. "Paisajes históricos urbanos: nuevos paradigmas en conservación urbana". *Patrimonio: economía cultural y educación para la paz (MEC-EDUPAZ)*, v.2, n° 10 (2016). [<http://www.journals.unam.mx/index.php/mecedupaz/article/view/57138>]

Escudero Domínguez, Luis Javier. "Historias, recuerdos y vivencias. Evolución del sector conservero vasco a través de las fuentes orales: los Güenaga de Ondarroa", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 6 (2009): 479-498. [http://um.gipuzkoakultura.net/itsasmemoria6/479-468_escuderodominguez3.pdf]

Favero, Bettina y Portela, Gerardo. *Mas allá de la Avenida Cincuentenario: el barrio del Puerto (1920-1960)*. Mar del Plata: Suárez, 2005: 22.

Fernández Olivera, Mariana. "Producción y transformación de la vivienda portuaria marplatense en la primera mitad del siglo XX". *Cuaderno Urbano*, n°6 (2007): 89-107. [<http://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/1029>]

Fernández, Roberto (coord.). *El observatorio ambiental. Estudios sobre información y problemática ambiental*. Mar del Plata: CIAM-FAUD-UNMdP, 1999.

Florido del Corral, David. "Hacia una patrimonialización de la cultura pesquera en Andalucía". *PH. Especial monográfico: patrimonio pesquero*, N°44 (2003): 30-33. [<http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/1547/1547#.WrUGkPkbPGg>]

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Grindlay Moreno, Alejandro. "Ciudades y Puertos", *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, nº 11 (2008): 53-80. [<https://doi.org/10.24197/ciudades.11.2008.53-80>]

Mateo, José, Nieto, Agustín y Colombo, Guillermo. "Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las cooperativas de fileteado de pescado. Estado actual de la situación y evolución histórica de la rama. 1989-2010". *Concurso Bicentenario de la Patria: Premio Juan Bialett Massé*, 2010. [http://www.trabajo.gba.gov.ar/informacion/masse/categoriaA/13_MATEO_Precarizacion_y_fraude_laboral_en_la_industria_pesquera_marplatense.pdf]

Molinari, Irene. *Género y trabajo: el caso de las trabajadoras de la industria, los servicios y el comercio en Mar del Plata, 1940/1970*. Tesis de Maestría en Historia: Universidad Nacional de Mar del Plata, 1999.

Nogué, Joan y De San Eugenio Vela, Jordi. "La dimensión comunicativa del paisaje. Una propuesta teórica y aplicada". *Revista de Geografía Norte Grande*, nº 49 (2011): 25-43 [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-34022011000200003&script=sci_arttext]

Pardo Abad, Carlos. "La reutilización del patrimonio industrial como recurso turístico. Aproximación geográfica al turismo industrial". *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, nº 57 (2004): 7-32.

Portela, Gerardo. "Pescadores en el puerto de Mar del Plata: expansión económica, cambios urbanísticos y mutaciones demográficas entre 1935 y 1950". *VIII Jornadas argentinas de estudios de población*, Tandil, 12-14 de octubre de 2005, 24 pp. [<http://www.redaepa.org.ar/jornadas/viii/AEPA/B22/Portela,%20Gerardo.pdf>].

Sobrino Simal, Julián y Sanz Carlos, Marina (eds.). *Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial 2018. Los retos del siglo XXI*. Sevilla: TICCIH-España, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, Junta de Andalucía, 2019. [<https://www.centrodeestudiosandaluces.es/index.php?mod=factoriaideas&cat=2&id=249&idm=>]

Tartarini, Jorge. "Glosario de términos". En *Textos de cátedra de la Maestría en Gestión e Intervención en el Patrimonio Arquitectónico y Urbano*, Novacovsky Alejandro y Viñuales Graciela (eds.), V. 1. Mar del Plata: FAUD-UNMdP, 1998.

Trachana, Angelique. "La recuperación de los paisajes industriales como paisajes culturales". *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, nº14 (2011): 189-212. [<https://doi.org/10.24197/ciudades.14.2011.189-212>]

CONCORDIA: ROL
GEOPOLÍTICO DEL
PUERTO HACIA LA
CONSTRUCCIÓN DE
UNA IDENTIDAD
PORTUARIA

LIC. FLAVIA MARISOL FRIGO

Concordia: rol geopolítico del puerto hacia la construcción de una identidad portuaria

*Lic. Flavia Marisol Frigo**

Resumen:

El desarrollo regional del litoral argentino estuvo vinculado con la ocupación de nuevos territorios. Los ríos Paraná y Uruguay, constituyeron los ejes por donde la conquista española forjó la ocupación territorial y estas importantes vías fluviales instauraron, hasta la aparición del ferrocarril, las rutas más económicas y ágiles para el transporte e intercambio de la región. Nuestra investigación se centrará en la ciudad-puerto de San Antonio de Padua de la Concordia, ciudad fundada a orillas del río Uruguay, en el noroeste de la provincia de Entre Ríos. El puerto de la ciudad, constituyó un motor de desarrollo y crecimiento regional, su ubicación estratégica entre el alto y el bajo río Uruguay, lo posicionó entre unos de los más importantes del país, a principios del siglo XX, en cuanto a su nivel de importaciones, concentrando la comercialización de materias primas de una vasta región que comprendía el centro y norte de Entre Ríos y el sur de Corrientes.

El paisaje portuario será analizado desde los documentos guardados en el Archivo Histórico Municipal, los registros de la aduana y la prensa local donde se desprenden a vista pública sus actores, relaciones comerciales, conflictos sociales, etc. A través de esto podremos establecer las relaciones del hinterland y del foreland de quien a otrora fuera una pujante ciudad portuaria y su devenir en el tiempo.

Palabras clave: Puertos - Ciudades puertos – Identidad portuaria - Concordia (Entre Ríos)

Abstract

The regional development of the Argentine coast was linked to the occupation of new territories. The Paraná and Uruguay rivers constituted the axes through which the Spanish conquest forged the territorial occupation and these important waterways established, until the appearance of the railway, the most economical and agile routes for transportation and exchange in the region. Our research will focus on the port city of San Antonio de Padua de la Concordia, a city founded on the banks of the Uruguay River, in the northwest of the province of Entre Ríos. The city's port, was an engine of regional development and growth, its strategic location between the upper and lower Uruguay River, positioned it among one of the most important in the country, in the early twentieth century, in terms of its level of imports, concentrating the commercialization of raw materials from a vast region that included the center and north of Entre Ríos and the south of Corrientes.

The port landscape will be analyzed from the documents kept in the Municipal Historical Archive, the customs records and the local press where its actors, commercial relations, social conflicts, etc. are revealed in public view. Through this we will be able to establish the relationships of the hinterland and the foreland of what was once a thriving port city and its evolution in time.

Keywords: Ports - Port cities - Port identity - Concordia (Entre Ríos)

* ROXANA YNOUB, "Algunos criterios para trabajar la noción de 'investigaciones hermenéuticas'", (Producido para los cursantes del Módulo de Análisis de Datos de la Maestría en Metodología de la Investigación Científica-UNLa) Mimeo-ficha de cátedra, UNLa, Inédito, 2009, pp.13 y 14.

Introducción

Durante la primera mitad del siglo XIX, el desarrollo regional del litoral argentino estuvo vinculado con la ocupación de nuevos territorios. Los ríos Paraná y Uruguay, constituyeron los ejes por donde la conquista española forjó la ocupación territorial y estas importantes vías fluviales instauraron, hasta la aparición del ferrocarril, las rutas más económicas y ágiles para el transporte e intercambio de la región. Las primeras poblaciones que formaron los centros pioneros de la ocupación, se asentaron a la ribera de los grandes cursos fluviales. En este contexto San Antonio de Salto Chico, antecedente primigenio de la actual Concordia, no fue la excepción y su conexión con las misiones jesuíticas, en la ruta de la yerba mate, refleja en gran medida la evolución económica de su área de influencia lo que permite analizar los diferentes ritmos de crecimiento dentro de la región.

Así, nuestro trabajo de investigación se centrará en la ciudad-puerto de San Antonio de Padua de la Concordia, ciudad fundada a orillas del río Uruguay, en el noroeste de la provincia de Entre Ríos.

El río Uruguay, como “río ruta” desempeñaba su función al relacionar los lugares de producción con los de consumo. Esto significaba un importante estímulo para que los hombres, se pudieran establecer a lo largo de él. Pero el interés se concentró en posiciones especialmente habilitadas por la naturaleza, fundamentalmente en los nudos de comunicación, que le daban un alto valor económico, geográfico y político. Consideramos que la zona adyacente a los saltos, era uno de esos puntos en los que el hombre encontró las condiciones naturales, dadas para establecerse, (características geohistóricas y hacer de la zona un vaso comunicante), un paso para el comercio interregional, lo que suscitó al mercado, y potenció a la ciudad.

Debemos señalar aquí, que nuestra ponencia se centrará, en la vida portuaria, analizándola desde los documentos guardados en el Archivo Histórico Municipal, los registros de la aduana y prensa local donde se desprenden a vista pública sus actores, relaciones comerciales, conflictos sociales, etc. A través de esto podremos establecer las relaciones del hinterland y del foreland de una pujante ciudad portuaria, hoy segunda en importancia y población de Entre Ríos.

Las técnicas implementadas fueron, en primer lugar la observación histórica considerada como la observación de los documentos. Los historiadores analizamos los restos de la sociedad, trabajamos con vestigios, y todo eso es posible de ser observado y hasta interrogado ¿quién lo hizo? ¿Por qué lo hizo? ¿Qué repercusión tuvo?, etc., obviamente esto a la luz de un cuerpo teórico sobre lo que se busca observar.

También a partir de la observación documental, se trabajó puntualmente el análisis del contenido (técnica cualitativa). Desde lo cualitativo para lograr una interpretación (hermenéutica) de las informaciones obtenidas en las fuentes. La técnica trabajada buscando las cualidades del mensaje, posibilita generar inferencias, ayuda a establecer la intención del mismo:

Llamamos interpretación (o hermenéutica) a la apreciación del contenido exacto y del sentido de un texto, a partir de la consideración de la lengua y de las convenciones sociales de la época en que fue compuesto. La lengua cambia según el tiempo, el lugar el estilo, el grado de cultura, etc. Es necesario saber con exactitud que significaba cada término o expresión en el momento histórico correspondiente a la redacción del texto, pues existe el peligro de distorsionar el sentido

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

de este último, de interpretarlo anacrónicamente: por ejemplo, si consideramos los términos que contiene en sus acepciones actuales (tratándose de una lengua viva). Como las traducciones constituyen siempre, en alguna medida, interpretaciones y comentarios....¹

Cabe señalar que el presente trabajo forma parte de un trabajo mayor que está en proceso de elaboración, la tesis doctoral de Historia de la Universidad del Salvador, dirigida por el Dr, Miguel Ángel de Marco (h), titulada: Concordia: desarrollo regional, puerto y Aduana, que tiene como objetivo general investigar la influencia del puerto de Concordia en la configuración de la identidad regional, centrado en el estudio de caso de esta realidad portuaria en el litoral fluvial argentino.

La ciudad portuaria es, en palabras de Martínez Shaw, “la quinta esencia del modelo urbano”: articuladora de redes regionales; protagonista en la formación de la economía; adelantada de los cambios espaciales, políticos, económicos, sociales y culturales; y articuladora de sistemas urbanos de gran amplitud.

Este historiador defiende de este modo, la singularidad de la ciudad portuaria:

“...parece diferenciarse de las demás no tanto por la cualidad como el grado sumo que adquieren los rasgos característicos de sentido de la libertad, extraversión, innovación, movilidad, creatividad, comunicación, asimilación de influencias ajenas, cosmopolitismo...”²

Así, dentro de la investigación se plantean en los siguientes objetivos:

- Identificar y recuperar los documentales de puertos y de la Aduana de Concordia, ayudando a una conservación patrimonial que permita la reconstrucción de una historia regional.
- Analizar y describir las diversas dinámicas en que el puerto de Concordia.
- Establecer los vínculos sociales, culturales, políticos, comerciales y otros, de los distintos actores sociales en la construcción de una identidad portuaria.

Por todo ello, nuestra hipótesis consiste, en que el puerto y la Aduana local, fueron los motores necesarios y fundamentales, para la conformación de un desarrollo sustentable local y regional, capaces de influir en la calidad de vida ciudadana y en la generación de políticas económicas activas vigentes durante todo el siglo XIX y los primera décadas del XX.

Así mismo, la dinámica de la actividad portuaria y la Aduana marcaron con su impronta mercantil los distintos vaivenes del desarrollo económico del “Oriente entrerriano”, ligado al río Uruguay y su área de influencia, gestando la configuración de una identidad portuaria que estuvo vinculada a una progresiva oligarquía de comerciantes locales, nexos necesarios entre el comercio del Alto río Uruguay y el puerto de Buenos Aires.

Las hipótesis antes expuestas son factibles de ser falseadas y hasta refutadas, por lo tanto se deben tomar con carácter provisional, las hipótesis no necesariamente son verdaderas; pueden o no serlo, pueden o no comprobarse con hechos, son explicaciones tentativas, no los hechos en sí. De los resultados de nuestra investigación dependerán que vayan a comprobarse o refutarse.

² CARLOS, MARTÍNEZ SHAW. *La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones con el Antiguo Régimen*. Manuscripts, núm. 15,1997.

Desarrollo

Una breve historia del puerto y la ciudad de Concordia

La provincia de Entre Ríos fue poblándose mediante tres corrientes. La del Sur proveniente de Buenos Aires, pobló los actuales departamentos de Gualeguaychú, Uruguay, Gualeguay, Tala, Nagoya, Victoria y Villaguay, la vía del Oeste que provenía desde Santa Fe, su primer núcleo de poblamiento fue la Bajada del Paraná y la del Norte, desde los pueblos de las misiones guaraníes siendo, Yapeyú, fundamentalmente, quien pobló Concordia y Federación.

En relación a esta última, se ha atribuido a la Compañía de Jesús un papel relevante, fundando algunas capillas y oratorios con su rancherío, que jalonaban una ruta entre Yapeyú y Concepción del Uruguay, siendo algunas de ellas: La Merced y San Gregorio, en Corrientes y Tuparaí, Mandisoví, San Antonio de Salto y Yerúa, en Entre Ríos.³

Esas pequeñas poblaciones sufrieron una decadencia pronunciada a partir de la expulsión de los jesuitas, a final del Siglo XVIII, la administración de las misiones pasó a otras órdenes religiosas. Los indígenas no se adecuaron a los cambios y comenzó una lenta decadencia, acentuada por los problemas de frontera, debido a los frecuentes ataques de los bandeirantes⁴, que hacían correrías con el fin de capturar indios para venderlos en los mercados de esclavos en las ciudades brasileñas.

El pueblo guaraníco de Yapeyú logró recuperarse y alcanzó una expansión al sur del Río Miriñay hasta el arroyo Yeruá; fundando en 1769 San Antonio de Salto Chico, en los predios de la actual ciudad de Concordia, convirtiéndose este poblado en un nudo intermedio y esencial en la ruta terrestre-fluvial entre Yapeyú y Buenos Aires.

Durante el siglo XVIII, el espacio económico regional se mantuvo integrado a las misiones jesuíticas; por lo cual varios años, barcos y carretas, transportaron por las tierras y ríos rioplatenses un intenso tráfico que incluía una amplia gama de productos, fundamentalmente, yerba mate desde el Paraguay. Esta vitalidad en los flujos mercantiles posibilitó la consolidación de los negocios en toda el área de influencia, alimentando el crecimiento de las producciones locales y el afianzamiento de pequeños poblados a la vera de la incipiente ruta comercial.⁵

³ ERICH POENITZ, “La ruta oriental de la yerba. Navegación y comercio en el río Uruguay” en *Cuaderno de Estudios Regionales*, Concordia, Instituto Regional de Investigaciones Científico –Culturales, Nro. 3. 1981, pp. 25-60

⁴ *Los bandeirantes*, paulistas eran mestizos del sur de Brasil, del estado de Sao Paulo, quienes formaban bandas para la caza de esclavos en los inmensos espacios abiertos, en los confines móviles de los dos imperios. Chocaban en el Paraguay con la resistencia armada de los jesuitas. La palabra “bandeira” designaba en la Edad Media portuguesa el conjunto de cinco o seis “lanças” que comprendía cada una siete hombres formando un conjunto de 35 a 40 hombres. La implantación de los Regimientos de los Capitanes mayores y de las compañías de gente a caballo, hizo que la palabra se divulgara como sinónimo de compañía militar de ataque, exploración y reivindicaciones de la soberanía política de los portugueses, en: PIERRE CHAUNU. *Historia de América latina*, Buenos Aires, Eudeba, 1976, p, 41.

⁵ ERICH POENITZ, “La ruta oriental de la yerba. Navegación y comercio en el río Uruguay” ob.cit. p.25.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

La expansión yapeyuana tenía por objeto favorecer la actividad productiva y mercantil del pueblo con el establecimiento de una cadena de estancias postas. Como resultado de este avance se conformaron las localidades de Mandisovi y Salto Chico. Esta última pasó a ser el puerto de intercambio de la zona.⁶

En palabras del historiador Edgar Poenitz,

“el Cabildo indígena de Yapeyú dispuso emplazar un nuevo puerto, con Capilla y almacenes además de viviendas para sus servidores y viajeros, en la margen occidental, sitio perteneciente a la actual ciudad de Concordia (...) sirvió como puerto obligado de las Misiones y principal nudo de comunicaciones”⁷

Desde su nacimiento, la ciudad estuvo vinculada estrechamente con la navegación y el comercio del río Uruguay, puesto que el mismo presentaba un escollo natural, los denominados “Salto Grande y Chico” que interrumpía su navegación aguas arribas y dificultaba la comunicación con uno de los pueblos de la Compañía de Jesús,

“Desde 1626, con la fundación de Yapeyú, los padres jesuitas civilizaron el Alto Uruguay y sus afluentes hoy brasileños, aprovechando en buena parte la mayor navegabilidad del alto curso. Cuando necesitaban bajar a Buenos Aires hombres y mercaderías, cada dos o tres años, lo hacían en balsas de troncos que se desarmaban trabajosamente para sortear el Salto Grande”⁸

Así, San Antonio de Salto Chico, puerto de las cargas que venían del Alto Uruguay por el río, hasta San Gregorio y que seguían por tierra vía Mandisoví, se convirtió en un núcleo importante con pobladores guaraníes y algunos españoles que cumplían las tareas portuarias y menesteres de labranza.

Tras la Revolución de 1810, con el arribo de las guerras de independencia, la dinámica comercial se vio modificada, pues en primer lugar, los frentes de batalla contra los españoles en el noroeste del territorio rioplatense alteraron los circuitos del comercio, reduciendo o entorpeciendo los negocios que habían sostenido esas economías durante varios años; en segundo término, afectando los recursos productivos y los capitales disponibles para los negocios.

Debemos señalar que sí bien, la considerable fragmentación ocurrida, con la caída del imperio colonial español, no se modificó radicalmente para los negocios mercantiles, tampoco llegó a generar barreras impenetrables a la interacción de las economías regionales, ni tampoco al comercio hacia

⁶ ERICH POENITZ, “Misiones y los guaraní-misioneros en Entre Ríos”, en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, LXII-LXIII, Buenos Aires, 1990, pp. 455-477.

⁷ ERICH, POENITZ y ALFREDO, POENITZ, *Misiones, Provincia Guaranítica, defensa y disolución 1768-1830*. Posadas, Editorial Universitaria, 1993, p.41.

⁸ ERICH POENITZ, *La ruta oriental de la yerba...ob. cit. p. 57.*

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

el puerto de salida del Atlántico, Buenos Aires. De este modo, a pesar de los múltiples conflictos e inestabilidad institucional desatados, hubo una crecida movilidad fronteriza que dio lugar al nacimiento de poblaciones con actividades lícitas o ilícitas de contrabando y complicidad mutua. Por lo cual los ríos del Plata, Uruguay y Paraná, fueron más bien un lugar de encuentro y actividad económica, y no una frontera que dividió a las poblaciones.⁹

En este contexto de inestabilidad, el poblado de San Antonio fue disminuyendo en su pujanza; muchas familias emigraron a la Banda Oriental (hoy, República Oriental del Uruguay) o quedaron dispersas sobre la vera del río; hacia 1821, prácticamente, la población precursora de Concordia, había desaparecido.¹⁰

Pero esta experiencia y el lugar estratégico del antiguo emplazamiento llevaron en la década siguiente a la legislatura entrerriana a la concreción de un Decreto fundacional de la Villa de la Concordia, donde la Aduana y el accionar de la sociedad portuaria, marcarán el ritmo de la región de Salto Grande y es allí, en donde focalizaremos nuestra investigación sobre el rol que cumplió esta ciudad y su puerto en constante crecimiento, en los inicios de nuestra historia independiente.¹¹

Posteriormente, el accionar de Evaristo Carriego, permitió el repoblamiento del Rincón del Salto, junto con otros protagonistas como el presbítero Mariano José de Castillo y el Comandante Militar, Coronel Navarro, que manejaba los aspectos políticos, económicos y militares; ambos asistieron a la Asamblea General en Paraná el 29 de noviembre de 1831, donde se ordenó la redacción de un proyecto de decreto que expresara el deseo de que se funde una villa con el nombre de “la Concordia”, en el sitio llamado San Antonio, en el Salto, considerado como el más propicio por haber existido allí una población anteriormente. Se trataba de la extinguida San Antonio del Salto Chico.

El Decreto fundacional fue promulgado el 6 de febrero de 1832. Hacia fines de ese año la nueva población estaba trazada junto al asiento de los primeros pobladores en tierras que eran propiedad de Manuel Antonio Urdinarraín.¹²

De esta manera, surgen dos fechas de fundación que han generado largas disputas, entre los historiadores y cronistas locales, resolviéndose dicha cuestión, con la creación de una comisión “ad hoc” en el mes de mayo de 2007 y ratificada a su vez dos meses después, por el Honorable Concejo Deliberante local, promulgando así, una ordenanza que estableció como fecha fundacional de la ciudad el día 29 de noviembre de 1831.¹³

⁹ CESAR PEREZ COLMAN. *Apuntes históricos. El Nord Este de Entre Ríos. Fundación de Concordia*, Paraná, La acción, 1932, p. 61 y ss.

¹⁰ HERIBERTO MARIA PEZZARINI, *Historia de Concordia I*, Concordia, El autor, 2007. p.2.

¹¹ ERICH POENITZ “Acción pobladora de Yapeyú, después de la expulsión de la Compañía”, en *Tercer Congreso de Historia Argentina y Regional* celebrado en Santa Fe y Paraná, del 10 al 12 de julio de 1975, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1977, t. III, p. 363-377

¹² ERICH POENITZ, *Dos fundaciones de Concordia*. Diario “El Sol”, 21 al 30 de noviembre 1994, Concordia, p.6.

¹³ CONCORDIA (ciudad). Ordenanzas, disposiciones locales, etc., *Ordenanza N° 33500*, promulgada el 6 de noviembre de 2007.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Concordia, pasó por etapas muy difíciles, luchas intestinas, como las que ocurrían en la Banda Oriental y qué tenían su repercusión en la zona, pero además, de estos acontecimientos, los habitantes de la Villa, pasaron muchas vicisitudes, tales como la invasión de Madariaga; el atropello que sufrieron entonces, los habitantes de la comarca, recientemente conformada y los destrozos que provocó esta irrupción significaron mucho esfuerzo para poder repararla y volver a construirla, y por ello, destacamos el espíritu de lucha de los concordenses, que pese a todo siguieron trabajando; porque había hombres que miraban más allá del momento que vivían, y veían al futuro como algo promisorio, sobre todo los comerciantes, que empujaba hacia adelante teniendo en cuenta fundamentalmente la importancia del puerto, que en épocas de paz era una terminal próspera y con mucha actividad, pero que cuando había luchas y conflictos no ingresaban productos.¹⁴

Hacia 1832, el Gobierno provincial creó el puesto de dependiente del resguardo, encargado de vigilar las operaciones portuarias que se realizaban en El Salto y al año siguiente se estableció una pequeña guarnición militar. Los muelles utilizados luego de la fundación de la villa, fueron: Palavecino (ubicado frente al Puerto de Salto), el Saladero Chico de los hermanos De la Cruz (zona de la carretera La Cruz, al sur de la ciudad), y el Puerto de la Concordia en la barra del arroyo Yuquerí Grande. El puerto quedó bajo la dependencia del comandante militar y receptor de rentas de Concordia.¹⁵

Con el Reglamento para el funcionamiento de los puertos, de 1832, se establecieron las atribuciones de las Capitanías de Puerto y la Comandancia de Resguardo, los recaudos necesarios que debían tomarse para comprobar la legitimidad de las cargas, así mismo, el Administrador de Aduana debía controlar los registros, guías y manifiesto de cargamento, además, de los derechos que debían abonarse, penalidades, etc...¹⁶

El coronel Don Antonio Navarro, se hacía cargo de la receptoría y Comandancia General de Concordia, en su nota de recepción de ambos cargos informaba el pago de derechos en el puerto de Concordia, esto significó el funcionamiento definitivo de una Aduana portuaria en nuestra ciudad.¹⁷

Miguel Ángel Moreira, hace constar en su "Carpeta Reseña Histórica de la Dependencia" como el más antiguo antecedente de la creación de la Aduana, una nota escrita por el entonces Coronel Justo José de Urquiza, fechada el 1833, quien dejó una fuerza compuesta por un oficial y 10 soldados "para obstar negocios clandestinos algún tráfico pernicioso y privar muy particularmente la traslación de Estado Oriental sin permiso ni licencia..."¹⁸, con el solo objeto de controlar y evitar el contrabando,

¹⁴ HERIBERTO MARIA PEZZARINI, *Historia de Concordia I*, ob, cit., p.25 -28.

¹⁵ LUIS MARÍA MEDINA, *Recopilación histórica de Concordia*, Concordia. Editorial del Litoral S.R.L (EDEL), 1996, p.12.

¹⁶ OSCAR URQUIZA ALMANDOZ. *Historia económica y social de Entre Ríos 1600-1854*. Buenos Aires, BNL, 1978, cap. V, pp. 234 y 235.

¹⁷ JOSE LUIS MOREIRA. *Reseña Historial de la dependencia*, Aduana de Concordia, 6 de diciembre de 1949, p.42.

¹⁸ IDEM,P.41

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

pero no fiscalizaba la entrada o salidas de naves a la ciudad. Posteriormente, se declaró como único puerto habilitado a la barra del arroyo Yuquerí Grande.¹⁹

A partir de este momento la Aduana comenzó a funcionar de forma casi ininterrumpida. El bloqueo francés de 1835, ni el anglo francés de 1848 hicieron que la entrada se viera impedida. Ni la acción de Giuseppe Garibaldi logró su cometido de impedir la actividad comercial entre el Alto y Bajo Uruguay, sino por el contrario lo favoreció, pues desvió el tráfico comercial Oriental hacia el puerto entrerriano.²⁰

Debemos recordar que la navegación en aquella época se realizaba a vela, o remo y era difícil en extremo por la rapidez de las corrientes, el curso tortuoso del canal, los numerosos bajíos y arrecifes que entrecortaban el lecho, es lógico pensar que estas dificultades se aliviaban al hacer el viaje en sentido a la corriente del río.

La necesidad imperiosa de trasladar el puerto ubicado en la barra del Yuquerí Grande a una zona más cercana a la ciudad de Concordia fue expresada en un informe por el comandante Báez al gobierno provincial en 1860.

Como señala, Roberto Schmit, en *Ruinas y resurrección en tiempos de guerra*, la llamada política de “puertos abiertos”, fue una herramienta que privilegió el desarrollo y la consolidación de los intereses de los comerciantes-productores locales, quienes en definitiva cimentaron el fortalecimiento económico, político y militar del poder urquicista de la región, nombrando este a Mariano Qurencio, en la administración de la Aduana local.²¹

La aparición del barco impulsado a vapor fue lo que permitió la navegación hasta Concordia y su inserción en el mercado nacional, pues la travesía que se realizaba en barco a vela demoraba de dos semanas a un mes, con las naves a vapor el tiempo se acortaba a 48 horas.²²

En 1863, mediante una petición popular al gobierno provincial, se le solicitó el traslado del puerto a la ciudad, lo que se concretó efectivamente en la barra del arroyo Manzores, ubicación actual; la falta de infraestructura adecuada hacía que los vapores de la empresa Nicolás Mihanovich que trasladaban pasajeros, encomiendas y correspondencias en el servicio regular Buenos Aires-Salto, quedaban anclados en el canal de navegación, ya que el gran porte de los mismos no les permitía su maniobrabilidad en el espacio reducido que les presentaba el canal de entrada, debiendo realizar entonces los trasbordos necesarios, en embarcaciones más pequeñas hacia tierra firme.²³

¹⁹ OSCAR URQUIZA ALMANDOZ. *Historia económica y social...* ob. cit., p.236.

²⁰ RICARDO ORTIZ, *Valor económico de los puertos Argentinos*, Losada, Buenos Aires, 1943, p.54.

²¹ ROBERTO, SCHMIT, *Ruina y resurrección en tiempos de guerra: Sociedad, economía y poder en el oriente entrerrianos revolucionario, 1810-1852*. Prometeo. Buenos Aires. 2004, p. 152.

²² RICARDO ORTIZ, *Valor económico de los puertos argentinos*, op.cit. 55.

²³ PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, *Historia del Puerto - Reseña de su origen y evolución.*, 2010, pp.11 y 12.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Es en este periodo, donde el tránsito fluvial en el río Uruguay, comienza su etapa de auge con la instalación de puertos y mejores vías de circulación para los bienes de exportación e importación, convirtiéndose en el núcleo más dinámico de la economía provincial. Allí, a pesar de los inconvenientes que creó la guerra permanente, se fueron consolidando las estancias ganaderas y la industria saladeril que darán sustento material al crecimiento mercantil y la conformación de la identidad portuaria regional.²⁴

La provincia de Entre Ríos se convierte paulatinamente, en una de las regiones más pujante del comercio rioplatense, este dinamismo puede observarse más tardíamente, a través del peso que tenía el comercio exportador entrerriano en Buenos Aires y Montevideo.²⁵

El comercio entrerriano, ligado al río Uruguay, se realizaba a través de los puertos de Concepción del Uruguay y Gualeguaychú, más tarde en la década de 1840 desde Concordia, para entonces, el río Uruguay era una ruta fluvial que permitía el tránsito de las exportaciones e importaciones a ultramar, pero también era una zona de tránsito de una gran variedad de productos regionales del Paraguay y el Brasil, que se dirigían a una gran cantidad de mercados del territorio rioplatense, donde se consumían en grandes cantidades.

El auge de las exportaciones entrerrianas, se debió al crecimiento de la zona oriental, que actuó en consonancia con el traslado del eje del tráfico comercial de cabotaje en la cuenca del Plata desde el río Paraná, donde se ubicaba hasta principios de los años 30, con actividades ganaderas, al río Uruguay.

De esa manera durante todo el siglo XIX y principio del XX, la producción rural y el movimiento comercial y portuario de las plazas del Oriente entrerriano alcanzaron un momento de relativo auge, que permitía a la elite local tener fundadas expectativas de poner en marcha nuevos y más grandes negocios, que marcaran la dinámica poblacional gestando entonces una identidad portuaria.²⁶

La llegada de los barcos de vapor fueron paralelos a la expansión agropecuaria del litoral argentino, iniciándose un periodo de bonanza para la Aduana de la ciudad²⁷, un ejemplo de ellos son los datos que hemos obtenido del Archivo histórico Municipal, en el año 1895, con destino a los puertos de

²⁴ ANTONIO CASTRO. *Crónicas históricas*, Concordia, Edel, 1939, p. 157 y ss.

²⁵ TULLIO HALPERIN DONGHI *Revolución y Guerra. Formación de una elite dirigente en la Argentina criolla*, Ed. Siglo XXI. Buenos Aires, 1972. p.37 y ss.

²⁶ ROY HORA. *Historia económica de la Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires: Siglo XIX, 2010

²⁷ Sobre la labor de la Aduana de Concordia, correspondía desde el Arroyo Grande al sur, hasta Mocoretá al norte; el primer arroyo limitaba con la jurisdicción de Colón y el segundo con el de Monte Caseros. En el interior se hallaba el registro de Federación, con una dotación de dos guardias y tres marineros, uno de los cuales pertenecía al resguardo principal; otro destacamento era el de Santa Eloísa a cargo de un guarda de cuarta categoría, estos cumplían su función al norte de Concordia, mientras que al sur encontrábamos los resguardo de registro de Yerúa y Nueva Escocia y los destacamentos de vigilancia de puerto Palavicino y Yuquerí Grande con marineros de primera categoría y finalmente el destacamento Saladero Grande con un guarda particular. El territorio que se vigilaba sumaba unos 150 kilómetros.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Uruguay, Brasil, Inglaterra, las Antillas y Francia, salieron 360 embarcaciones, las cuales sumadas a las 400 de navegación interior colocaban, tanto por la cantidad como por los valores de las recaudaciones aduaneras, a Concordia entre las principales del país. No de extrañar entonces, que diversas gestiones coincidieran en su propósito de obtener del poder federal la ejecución de obras portuarias, pues no se contaba con muelle fijo para descarga de materiales.²⁸

Debemos señalar entonces, la importancia de la actividad portuaria, temática abordada en el presente trabajo pues, el movimiento del puerto de Concordia sólo era inferior a los de Buenos Aires y Rosario, estaba habilitado para importar y exportar, y aquí se abonaban los respectivos derechos aduaneros, por ello, llegó a ocupar el cuarto lugar en el país en lo que se refiere a recaudaciones aduaneras, después de Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca.²⁹

Ante la importancia que estaba adquiriendo el puerto en 1868 se presentó ante la Sociedad Constructora de Pedro & cía., solicitando autorización para construir un muelle de madera y edificios para oficinas públicas y almacenamiento de mercaderías. Iniciadas las obras a fines de 1868, la primera crecida del río Uruguay postergó la ejecución; en 1872 la continuó el señor Antonio Doce, que construyó un pequeño atracadero.³⁰

En octubre de 1877, la ley Nro. 1126 disponía que se practique un estudio técnico acerca de la marcha del puerto, autorizando al poder ejecutivo a cancelar la concesión vigente mejorarlo por sus propios medios. El estudio ordenado por esta ley fue practicado y aun cuando las conclusiones no eran favorables para el concesionario, ninguna disposición fue adoptada para materializar su situación.

Entre los 1874 y 1875 fue trazado el ramal Concordia- Monte Caseros del ferrocarril Central de Noreste Argentino, cuyo objetivo no era otro que adaptar a Concordia como punto de salida de la producción del tercio Noreste de Entre Ríos y de la Provincia de Corriente. Mediante ese ranal y su ulterior prolongación hasta la ciudad de Corrientes, a partir de 1880, el movimiento del puerto de Concordia adquirió un permanente crecimiento hacia 1889 por un valor de 6 millones de pesos, el que se realizó entre puertos nacionales y algo más de 5 millones el que se efectuó con el exterior.³¹

²⁸ ADUANA DE CONCORDIA. *Carpetas de reseña historial de la Dependencia, de su asiento y zona de Jurisdicción*. (en Archivo Histórico Municipal).

²⁹ LUIS MARÍA MEDINA, *Recopilación histórica*, op. cit. p. 15.

³⁰ LUIS MARÍA MEDINA, *Recopilación histórica*, op. cit. p. 17.

³¹ ADUANA DE CONCORDIA. *Carpetas de reseña historial de la Dependencia, de su asiento y zona de Jurisdicción*. (en Archivo Histórico Municipal).

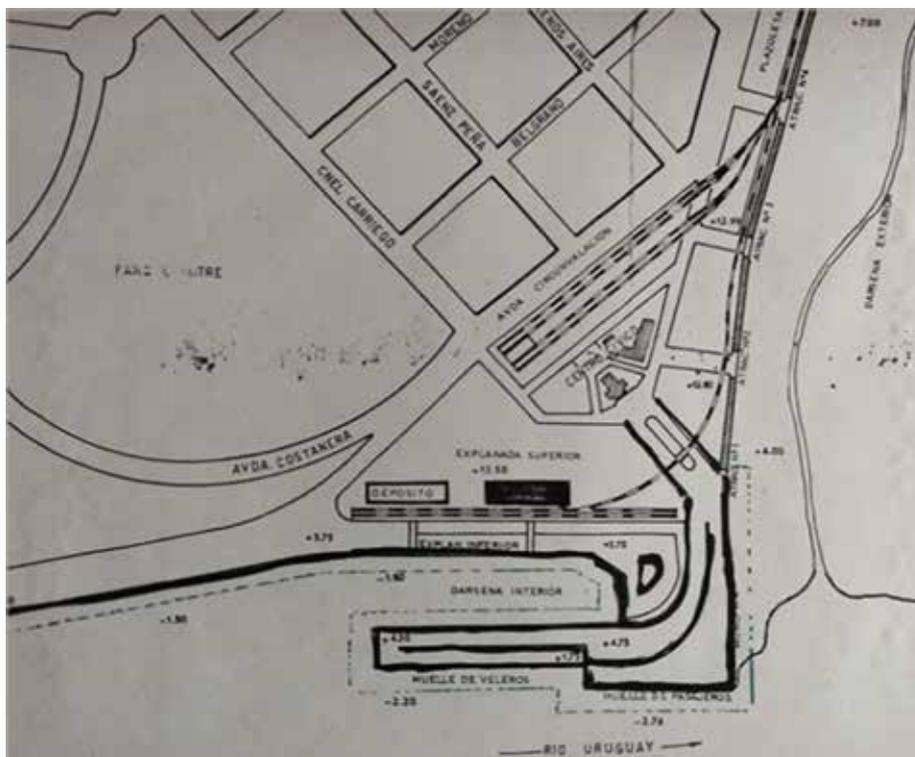
IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Para septiembre de 1886 el Congreso de la Nación se hace eco del desarrollo que estaba teniendo el puerto de Concordia, y de las inadecuadas instalaciones que poseía, por ello dispone la realización de un estudio para construir muelles, aclaramos que nuestro puerto no fue el único en el que se realizaron tales estudios sino que abarcaba varios puntos del país, que se estaba consolidando el proyecto agrícola-ganadero exportador. En cumplimiento de esas disposiciones se formuló un proyecto que 1888, obtiene la aprobación del poder ejecutivo, pero debido a la situación imperante en el país, nuevamente se obstruye la ejecución del mismo.

En 1897, se reanudan las gestiones tendientes a actualizarlo y ellos a la aprobación de la Ley 4.170, sancionada en enero de 1903 y que incluía 500.000 pesos para la obra portuaria de Concordia. Aprobada la respectiva licitación y formulado el contrato con la empresa constructora, en septiembre de 1904, se inicia la construcción de un muelle de piedra con dos pisos, para facilitar las operaciones en los diversos estados del río Uruguay, muelles para buques de cabotaje, escolleras de defensa de costas, etc. Estas obras, con muy pequeñas variaciones con las que dispone en la actualidad el puerto.³²

En síntesis, las obras portuarias contaban ya para 1910 con una dársena, 300 metros de muelle de diversos materiales (cemento, piedra, hierro y madera) una amplia explanada con su correspondiente margen defendido y un galpón de depósito de 400 metros², las cuales facilitaban el embarque.

Para una comprensión más cabal de las obras del puerto nos pareció oportuno incluir un viejo plano que se encuentra en la Hemeroteca del Instituto del Profesorado Concordia, en él se observa el muelle para veleros, el muelle de pasajeros, con sus dos niveles, la dársena interior, la doble explanada y un depósito.



Puerto de Concordia

³² IDEM, IBIDEM.

En un artículo del diario “la Razón” de la ciudad de Buenos Aires fechado el 27 de septiembre de 1911, hace referencia a la “Expo-feria” que realizó en la ciudad, allí se hablaba también de la necesidad de ampliar el puerto por la importancia y el enorme desarrollo que en el último decenio ha tomado ese emporio comercial del Nordeste argentino.³³

Para 1912, se solicitó un crédito para refaccionarlo, pues la creciente de 1911 había causado grandes estragos, además se pretendía ampliar la dársena sobre el arroyo Manzores, para el cabotaje de naves a vela, y evitar de este modo el congestionamiento de naves que se producía en el puerto, reservándose la dársena interior para vapores y elementos auxiliares la dársena y el muelle. En el mes de octubre se iniciaron las obras; el Poder Ejecutivo había aprobado el proyecto de obras de ampliación, con un presupuesto de \$ 220.500, pero antes de que finalice el año las obras portuarias se dejan sin efecto, aprobándose solamente la compra de terrenos sobre el Manzores, no podemos de dejar de relacionarlo los intereses puesto en el ferrocarril que obstaculizaban la labor del puerto.³⁴

En los años posteriores a 1914 la ampliación de las obras portuarias continuaron pero no con la magnitud del movimiento comercial. Después de esta época de esplendor, el puerto, como todos los del río Uruguay, entró a disminuir sus actividades por diversos factores que imposibilitaron su marcha, tales como: una medida del gobierno nacional, por la cual se dispuso que ningún barco de bandera argentina podía tocar puertos uruguayos, ocasionó el primer contratiempo, posteriormente, hubo una alteración en las tarifas; más tarde surgieron problemas de índole sindical y hasta se registró una huelga marítima muy prolongada, durante la primera presidencia de Hipólito Yrigoyen. Esto trajo aparejado la paralización de los puertos y el amarre de la flota, que inició así su lenta y posterior decadencia.³⁵

Hacia la construcción de una identidad portuaria

El presente estudio nos invita a seguir re-pensando en las ciudades portuarias, en este caso Concordia, como polos de desarrollo endógeno local y regional, aprovechando todas las ventajas que brindan los puertos en su vinculación con la economía y la sociedad, ofreciendo un ámbito de investigación interesante dentro de la historia regional.

Por todo ello, consideramos, que el puerto y la Aduana local, fueron los motores necesarios y fundamentales, para la conformación de un desarrollo sustentable local y regional, capaces de influir en la calidad de vida ciudadana y en la generación de políticas económicas activas vigentes durante largo periodo histórico.

³³ Diario la Razón, Buenos Aires, 27/11/1911.

³⁴ ADUANA DE CONCORDIA. *Carpeta de reseña historial de la Dependencia, de su asiento y zona de Jurisdicción*. (en Archivo Histórico Municipal).

³⁵ HERIBERTO MARIA PEZZARINI, “El Proceso fundacional de Concordia” en *Cuadernos de estudios regionales N° 1*. Instituto regional de investigaciones científico-culturales. Entre Ríos. 1981. Pág. 5.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

La dinámica de la actividad portuaria y la Aduana marcaron con su impronta mercantil los distintos vaivenes del desarrollo económico del “Oriente entrerriano”, ligado al río Uruguay y su área de influencia, gestando la configuración de una identidad portuaria que estuvo vinculada a una progresiva oligarquía de comerciantes locales, nexo necesario entre el comercio del Alto río Uruguay y el puerto de Buenos Aires.

Es decir, el estudio de nuestro puerto no pueden ser analizado, si no es en su relación con el área geográfica y los escenarios externos e internos, presente en el período estudiado, no se debe evitar de esta manera, el nexo con aquellas regiones y entornos con las que el puerto ha estado ligado por motivo, de carácter, económico, social, político, cultural y geopolítico.

La ciudad portuaria desde lo sociocultural, siguiendo a Guimerá Ravina³⁶ y Monge, implicaba la identificación del desarrollo de una estructura social con el surgimiento de nuevas posibilidades y por ende de una dinámica específica de acuerdo a las necesidades del puerto y a las características de los productos comercializados. Las ciudades portuarias encierran una dimensión histórica regional que tienden a modificar el entorno, su gente y la cultura.

Esta mirada plantea estudiar los puertos desde el plano social. En este sentido, la preocupación de los autores es promover un análisis de los sujetos implicados, ya que los estudios tradicionales tienden a olvidar que estos espacios están poblados por personas y que por lo tanto, “... todo puerto es en sí mismo una comunidad humana”.³⁷

Así, el complejo entramado de esta etapa histórica en la que la ciudad de Concordia, fue un escenario privilegiado y sus habitantes fueron participes activos de acontecimientos y procesos de relevancia regional y nacional, pretendemos, en definitiva, la realización de un estudio pormenorizado de este periodo histórico para llevar vacíos y conseguir voces del silencio para comprender ese pasado en donde actuaron fuerzas que podemos reconocer en el presente, articuladas en la trama de espacios sociales, económicos, políticos y culturales.

Concordia, una plaza joven y abierta al tráfico interregional, se observaba la participación más extendida y homogénea de comerciantes de las principales familias fundadoras: Urdinarrain, Garat, Romero, Robison, entre otras, pero dejando una gran franja de negocios a una cantidad de comerciantes y negociantes de origen correntino, brasileño, porteño y oriental.

Ejemplo de ello era la entrada a nuestra ciudad, sino todo, la mayor parte de la producción de lana de la provincia, como también la procedente de Corrientes. Además de lana, llegaban cueros secos de vacunos, yeguarizos y lanares. Los lugares de entrada de estos productos eran las Tabladas Oeste y Norte. La primera ocupaba un par de manzanas frente a la actual Iglesia de Pompeya, la segunda era amplia y estaba en el lugar donde hoy se encuentra la facultad de Ciencias de la Administración y la de Alimentación, de la universidad Nacional de Entre Ríos.

³⁶ AGUSTÍN GUIMERÁ, RAVINA, (2002). Puertos y ciudades portuarias (Ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica. Univer-sidade, Instituto de Historia Moderna. pp. 287-305.

³⁷ FERNANDO MONGE. *Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica*, (LVIII), núm. 19S. pp. 307-326.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

A estas Tabladas, especialmente a la del Norte, llegaban numerosas caravanas de carros, tirados por yeguarizos y tropas de carretas, muchas con toldos de cueros secos, con chapas de zinc lizo, y algunas con paja, arrastradas por bueyes (seis, ocho o diez, según la carga). El transporte era, casi exclusivamente de lana, en bolsas de un promedio de cien kilos cada una. Durante el resto del año, la carga variaba.³⁸

De allí la producción se trasladaba a las Barracas, siendo las más importantes la de propiedad de Juan Baylina, donde todavía los lugareños podemos ver parte de su edificación en pie y la Barraca Robison y Mathó. Desde el 1900 hasta el inicio de la primera guerra mundial, la ciudad de Concordia fue el epicentro de las lanas y cueros de todo el litoral argentino.

En las Barracas, las lanas se separaban en fardos de 400 kilos aproximadamente, debidamente marcados. De Concordia se despachaba directamente a Europa, en barco de la compañía Mihanovich por el río Uruguay, para llevarlos luego, a la nave que haría el viaje de ultramar desde Buenos Aires.³⁹

La industria de los Saladeros, era muy importante en la zona, puesto que el tasajo era el producto que más se exportaba desde el puerto local principalmente al mercado de Cuba, donde ha cambio se recibía azúcar sólida⁴⁰, además, otro derivado era la grasa pura de caracú, lenguas vacunas, que eran envasadas en latas, conteniendo una lengua cada una y posteriormente remitidas a Inglaterra.⁴¹

Los suelos entrerrianos eran muy ricos y aptos para la agricultura, saliendo por la Aduana local cargamento de trigo, pero además de los cereales, el departamento de Concordia, se destacaba por la producción vitivinícola con más de 882 hectáreas de producción y de 3.838.875 litros de buen vino,⁴² se consignaba la entrada de producto en el libro de: "Planillas de recaudación y despacho de alcoholes removidos", el diario el Litoral se hace eco de la compra de bodegueros de Buenos Aires, de alrededor de 500 bordalezas de vino.⁴³

³⁸ HERIBERTO MARIA PEZZARINI, *Historia de Concordia II*, Concordia, El autor, 2009, p.10-25.

³⁹ IDEM, p. 22-25.

⁴⁰ Un ejemplo del tráfico comercial lo podemos ver en las siguientes operaciones realizadas en marzo de 1911, del Saladero Villamejé Hermanos 200 fardos de pasta, del Saladero Méndez Rodríguez, 300 fardos de pastas más otro de 500. ADUANA DE CONCORDIA. *Carpeta de reseña historial de la Dependencia...*

⁴¹ HERIBERTO MARIA PEZZARINI, *Historia de Concordia II*, op.cit. p. 26-28.

⁴² Los viñedos en Entre Ríos: Los primeros viñedos se iniciaron en el siglo XIX. En Colonia San José y Concordia en la década de 1860; en Victoria y Federación en la década de 1870. A partir de 1880 el gobierno provincial implementó medidas de estímulo a la producción. El éxito del plan se vio reflejado en el incremento del área cultivada con un total de 2.509 hectáreas empadronadas en el Segundo Censo Nacional de 1895. En el orden nacional, la producción vitivinícola entrerriana ocupó el 4º lugar en el Censo Nacional de Viñas de 1907 con una extensión de más de 4.000 hectáreas. En 1934, la Ley Nacional Nº 12.137 dispuso la creación de la Junta Reguladora de Vinos. El fin de este organismo fue desanimar la actividad para fomentar a la región de Cuyo como única productora de vinos. Su actuación entre 1935 y 1943 representó para los entrerrianos un período muy triste. Los vitivinicultores recuerdan con dolor escenas que hieren sus sentimientos más profundos, cuando pasaban los inspectores perforando toneles de vinos, destruyendo alambiques o arrancando las vides de la tierra. Casi 80 años después hay 40 emprendedores en distintos puntos del territorio provincial dedicados a esta actividad, que permitió recuperar la historia de la producción de vinos en Entre Ríos. En: Domínguez Soler, Susana. *Entre Ríos, Viñas y Vinos*. Instituto Urquiza de Estudios históricos, Buenos Aires.

⁴³ Diario "El Litoral" Concordia 11 de diciembre de 1911.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Otro producto que para inicios del siglo XX, empezaba a tener importancia era la exportación de citrus, en primer lugar, figuraba la mandarina, seguida del limón y la lima, desde Buenos Aires venían acopiadores de fruta, esto llevo a un periodista a escribir en el diario” la industria citrícola se encamina con nuevos bríos, siendo numerosas las personas que hacen plantaciones de mandarinas, alentadas por el brillante porvenir”⁴⁴

Después de la ganadería y la agricultura, como tercera fuente de riqueza encontramos a la forestación. 1910 nuestro país exportó por un valor superior a los once millones de pesos oro. Esto nos habla de la importancia que éstos productos que comenzaron a ser exportados en forma constante a partir de 1906.⁴⁵

A nivel nacional el producto más solicitado era el quebracho colorado derivados. Las exportaciones se realizaban con destino a Alemania, Bélgica, Estados Unidos, Italia e Inglaterra. Los montes entrerrianos proveyeron de una importante cantidad de postes, medios postes, estacas y estaquillas de ñandubay.⁴⁶

El diario local “El Litoral” da nuestra de la entrada y salidas de los productos en una sección señalan denominada “frutos del país”.

“Paylebote Nacional “Ursula” procedente de Buenos Aires, conduce de mercaderías generales, consignada a la “Cargadora Paylebote nacional General Martín, procedente de Bs As, conduce 480 toneladas de materiales para construcción al Ferrocarril del Nor Este Argentino.

Vapor nacional “Helios” procedente de Montevideo y escalas, conduce 220 toneladas de mercaderías consignadas a los señores Domingo Giuliani, Robison Hnos y Baylina & Cia.

Paylebote Nacional “Comercio de Concordia, procedente de Buenos Aires, conduce 160 toneladas de mercaderías generales, consignadas a Patrone y Cia”.⁴⁷

No hay especificaciones de las mercaderías que traían las naves. Pero basándonos en los diarios podemos determinar que las naves que efectuaban las operaciones eran: “El Paraná”, “Pueyrredón” “Victoria”, “Uruguay”, “Viena”, “Helios”, “Ursula”, “San Miguel” y “Comercio de Concordia”. Las mismas transportaban mercadería extranjeras, nacionales con destino a Uruguayana, Santo Tomé, San Borja, Paso de los Libres, siendo los consignatarios de las mismas en Concordia: Domingo Giuliani, Patrone Hnos y Mac Leod Hnos.

Por otro lado, los negocios del puerto eran más permeables a altibajos del tráfico de importación de ultramar y reexportación, por lo cual la presencia de los agentes comerciales era menos estable, las tiendas y patentes de comercios solían variar su presencia según las coyunturas de los efectos provenientes tanto de Buenos Aires como de Montevideo.

⁴⁴ Diario “El Litoral” Concordia 11 de septiembre de 1914.

⁴⁵ J. BARCÓN OLESA, *El Estado de Entre Ríos. Álbum fotográfico y su exposición sintética de sus elementos de progreso*. Paraná, 1912, p.24.

⁴⁶ IDEM, p.228.

⁴⁷ Diario “El Litoral” Concordia 17 de Mayo de 1911.

Consideraciones finales

La indagación por repositorios locales, regionales, nacionales, nos permitieron esclarecer el papel que ocupó el puerto y la Aduana de Concordia, no sólo en la historia regional, sino también en sus proyecciones a nivel nacional e internacional.

El puerto con ferrocarril significaba la salida de todos los productos de la zona de influencia y del noreste argentino, permitió la pronta comercialización de las mercaderías de estas provincias y territorios nacionales hacia el mercado europeo y americano. También era el lugar de llegada de los productos importados para la zona y comercialización de lo producido en el noreste argentino.

El presente estudio nos invita a seguir pensando en las ciudades portuarias, en este caso Concordia, como polos de desarrollo endógeno local y regional, aprovechando todas las ventajas que brindan los puertos en su vinculación con la economía y la sociedad, ofreciendo un ámbito de investigación interesante dentro de la historia regional, ampliando el conocimiento de las relaciones entre diversos actores, comerciantes, marineros, estibadores, empleados, entre otros.

El estudio de las ciudades portuarias, en investigaciones recientes, concuerdan en señalar una categoría científica particular, es decir, un objeto de estudio específico dentro de las ciencias sociales, ya que las mismas, no sólo son espacios de intercambio económico, sino también cultural y social. Por su naturaleza, estas ciudades son ricas en cultura e historia y, por su permanente flujo de mercancías, son espacios que se encuentran en eterna transformación.

Lo antes expuesto señala la importancia histórica del puerto de la ciudad de Concordia, su vinculación con momentos más relevantes de la historia argentina durante los primeros años del siglo XX, que observamos de manera explícitas en los documentos que hemos estudiado.

Las variables del entorno del sistema portuario concordiente se relacionan, a través del hinterland, foreland y la extensión correspondiente al espacio portuario, es decir, el área de contacto entre los dominios de la circulación terrestre y fluvial. El espacio portuario normalmente supera el propio perímetro para anexionar alguna parcela urbana (Barracas), así, el entorno del puerto, al profundizar en las distintas escalas de incidencia territorial: espacio portuario, urbano, local comarcal, regional, nacional e internacional (ferrocarril y vapores de ultramar), tiende a promover un estudio pormenorizado con el propósito de interrelacionar los cambios en las formas de producción con las relaciones de los distintos actores sociales (productores laneros, saladeril, administradores, agentes comerciales, entre otros).

El puerto de la ciudad de Concordia, cuyo poder de recordación viene de su fuerza de representación de una época pasada fecunda, en la medida en que los ciudadanos lo asocian a su propia historia grupal o personal debido a los grandes volúmenes de mercaderías entradas y salientes relacionadas a la producción local y su zona de influencia.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Hoy en día nada queda de este esplendor, así, el puerto dejó su movimiento de barcos y albergó nuevos rumbos. Desde entonces, el Puerto se fue convirtiendo en un paseo “el de la costanera”, en un atractivo y sigue acompañando al desarrollo de la ciudad, esta vez desde las iniciativas turísticas y culturales.

Todo se recicló: los galpones fueron primero barracas y luego almacenes y en el presente boliches bailables. Si los Galpones del Puerto son todo un símbolo porque almacenaban allí los productos del campo para la ciudad y venidos de variados confines del mundo; hoy concentran las actividades culturales y sociales, es decir, una cosecha menos tangible pero igualmente necesaria para la sociedad. Y en ese contexto, sigue en pie un fiel testigo de la historia que se presenta con estirpe portuaria: la vieja explanada del puerto que persiste estoica, años tras años, que ni las aguerridas inundaciones pudieron socavar.

Los vapores “Eolo”, “Viena” y “Washington” entre tantos otros, ¿adónde se habrán ido? ¿Qué aguas eternas estarán surcando? En la actualidad, los vecinos se acercan al puerto para caminar, recrearse, reflexionar y pescar. El puerto sigue siendo esa puerta que permite transportarse a otros mundos, a otros tiempos.

Quien lo mire bien, notará que el puerto de Concordia no está inmóvil. Produce otro viaje. Sigue siendo un lugar para que la búsqueda se haga encuentro y que el encuentro no encierre una despedida, sino un nuevo rumbo.

**EL MODELO ANY-
ARTEFACT PARA
EL ESTUDIO DE
LAS CIUDADES
PORTUARIAS
REGIONALES.
EL CASO DE LA
CIUDAD FERRO-
PORTUARIA
DE PALMIRA,
MENDOZA, REP.
ARGENTINA**

JOSÉ LUIS JOFRÉ

El modelo ANY-ARTEFACT para el estudio de las Ciudades Portuarias Regionales. El caso de la Ciudad ferro-portuaria de Palmira, Mendoza, Rep. Argentina

José Luis Jofré¹

Resumen

Esta ponencia se propone un estudio exploratorio, que habilite el diseño de un programa de investigación multidisciplinario, sobre los puertos en su dimensión urbana y regional, como ordenadores y generadores de identidad y desarrollo, tal como lo concibe el Núcleo de Estudios Históricos de las Ciudades Portuarias Regionales, del IDEHESI-CONICET, Argentina.

Para dar cuenta de los nexos entre la dimensión urbana y rural de los puertos y la generación de identidad y desarrollo, hemos escogido la estrategia metodológica que tiene como eje al estudio de caso histórico. Así, nos ocuparemos del aporte del ferro-carril en la consolidación del Ciudad Portuaria Regional Mendoza y su devenir en la historia reciente, haciendo foco en la Ciudad de Palmira, centro logístico por excelencia desde 1885, cuando el tren sustituyó el transporte por carretas conformando una fuerte identidad ferroviaria regional. Con ello obtendremos profundidad explicativa en el encadenamiento de eventos y procesos analizados.

Partiendo de las cinco fases principales para describir el ciclo de vida de un artefacto, que sugiere el modelo ANY-ARTEFACT, como encuadre teórico general, pondremos bajo la lupa la historia ferroviaria palmirense, procurando obtener criterios comparables en clave histórica con otros puertos secos de la región y el mundo, así como señalar los desafíos del modelo ANY-ARTEFACT para conmensurar diferencias y similitudes entre puertos fluviales, marítimos y terrestres, por un lado y, la posibilidad de construir indicadores válidos que den cuenta de la evolución de las Ciudades Portuarias Regionales, por otro lado.

Palabras claves: humanidades digitales, Ciudad de Palmira, ciudad ferro-portuaria, puerto seco

Abstract

This paper proposes an exploratory study, which enables the design of a multidisciplinary research program, on ports in their urban and regional dimension, as computers and generators of identity and development, as conceived by the Núcleo de Estudios Históricos de las Ciudades Portuarias Regionales, from IDEHESI-CONICET, Argentine.

In order to account for the links between the urban and rural dimensions of the ports and the generation of identity and development, we have chosen the methodological strategy based on the historical case study. Thus, we will deal with the contribution of the railroad in the consolidation of the Mendoza Regional Port City and its evolution in recent history, focusing on the City of Palmira, a logistics center for excellence since 1885, when the train replaced transport by wagons forming a strong regional railway identity. With this we will obtain explanatory depth in the chain of events and processes analyzed.

¹ Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales, IDEHESI-UNCuyo, Argentina. Correo: jofrejoseluis7@gmail.com

Starting from the five main phases to describe the life cycle of an artifact, suggested by the ANY-ARTEFACT model, as a general theoretical framework, we will put the railroad history of Palma under the magnifying glass, trying to obtain comparable criteria in historical key with other dry ports in the region and the world, as well as pointing out the challenges of the ANY-ARTEFACT model to commensurate differences and similarities between river, sea and land ports, on the one hand, and the possibility of constructing valid indicators that account for the evolution of the Regional Port Cities, on the other hand.

Keyword: digital humanities, City of Palmira, rail port city, dry port

1. Presentación

La extensa geografía latinoamericana en general y la que contiene al Cono Sur en particular, tiene en la cordillera de Los Andes un desafío para la integración operativa de los puertos marítimos del Atlántico y el Pacífico. Desde el Estrecho de Magallanes (explorado por primera vez en 1520) hasta el Canal de Panamá (inaugurado al tráfico interoceánico en 1914), no hay vinculación geográfica más importante que la conformada por el gran espacio denominado Corredor Bioceánico Central (CBC).

Un repaso ligero del CBC supondría que su importancia radica en la conexión de los puertos, o más precisamente, de las Ciudades Portuarias Regionales (CPR) de las costas del Pacífico y aquellas situadas en las costas del Atlántico. No obstante, una aproximación más aguda sugiere que, entre estos dos extremos existen un rosario de zonas de interface terrestres que cumplen con las mismas características de la CPR, siendo el caso de la CPR Mendoza uno de los Puertos Secos más importantes del CBC.

La configuración del CBC, desde la época de la colonia, significó una profunda transformación infraestructurales del paisaje circundante consistente en, la consolidación de caminos en pampas desoladas, el establecimiento de postas para la asistencia a los viajeros, los animales de tiro y a los medios de transporte, la construcciones de muelles para atravesar ríos usando improvisadas barcasas, puentes para cruzar hondas quebradas y hasta túneles para traspasar una de las cordilleras más altas del mundo.

Las excursiones de los exploradores europeos Tadeo HAENKE (1943) y Samuel HAIGH (1988) en la época colonial son ricas en relatos y cuadros del paisaje de la época, mencionamos algunas recuperadas por José Sovarzo:

“En particular la ruta que conectaba a Río de la Plata con el reino de Chile recorría una delgada línea que limitaba al sur con el espacio no dominado por los hispanos-criollos. Este camino de frontera irremediamente presenta tanto la peligrosidad del abordaje de cualquier excursión indígena en cualquier punto de la misma (asimismo la posibilidad cierta de realizar pequeños intercambios), como también la eventualidad cierta de experimentar en este tránsito considerables pérdidas”. (SOVARZO, 2014)

“Roturas diversas de las carretas, muerte de los animales, vadeo de arroyos y ríos dependiendo de su crecida por lluvias y deshielos, incursiones indígenas, enfermedades varias y hasta la pelea entre los propios fleteros y su personal representaban obstáculos habituales que debían sobrellevar comerciantes y transportistas en el camino”. (SOVARZO, 2014)

Actualmente, en ese gran espacio se suman y complementan redes camineras, sistemas ferroviarios y ríos navegables. El paso cordillerano Cristo Redentor, encuentro del sistema de la Ruta Argentina N° 7 y de la Chilena N° 60, es la histórica, actual y operable vinculación de un gigantesco espacio económico que en algunos aspectos examinaremos en esta ponencia, pero nos focalizaremos en un estudio exploratorio del aporte del ferrocarril en la consolidación del Ciudad Portuaria Regional Mendoza y su devenir en la historia reciente, haciendo foco en la Ciudad de Palmira, centro ferroviario por excelencia desde 1885, cuando llegó el tren a Mendoza.

2. Palmira, nudo ferroviario del Oeste argentino

El arribo del ferrocarril a la provincia de Mendoza produjo un efecto paradójico en el devenir de la Ciudad Portuaria, por un lado, reemplazó radicalmente los medios coloniales de transporte de mercaderías y la economía de los pueblos estructurados en su entorno, erigiendo al tren en el gestor de la conformación y la organización del territorio argentino y consolidando la función portuaria de esta provincia en el oeste argentino; no obstante, por otro lado, toda la economía mendocina colonial y de los cincuenta años posteriores a las guerras por la independencia se estructuraba en función del rol logístico y de interface en el corredor bioceánico, la llegada del ferrocarril alteró sustancialmente esta estructura, instituyéndose una sociedad agroindustrial y reservando una identidad ferro-portuaria en espacios muy acotados.

Las redes ferroviarias que surcan la provincia de Mendoza en estos momentos están en su mayoría inactivas a pesar de que son realmente densas. Históricamente existieron dos localidades mendocinas que hacían las veces de nudos ferroviarios centrales del FFCC Gral. San Martín, donde concurrían todos los ramales de la zona, el distrito sanrafaelino de Monte Comán al sur del territorio provincial (hoy inactivo), y el distrito sanmartiniano de Palmira en el norte (con una actividad menguada), pero con el potencial de erigirse en puerto en el interior y una plataforma de operaciones logísticas, que proporciona servicios portuarios internacionales convenientes y eficientes para el desarrollo económico de las economías regionales.

LA TRAZA COMPLETA



Traza del FFCC Gral. San Martín. Fuente: Diario los Andes 18/05/2017

<https://www.losandes.com.ar/article/macri-acordo-reconstruir-las-vias-del-ferrocarril-san-martin>

3. Puerto seco

Las interacciones de agentes públicos y privados en torno al comercio internacional, dibujan los contornos de un objeto teórico clave en esta ponencia, que es la definición de puerto, para lo cual nos regiremos por la conceptualización de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo: “Los puertos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada”. (RÚA COSTA; 2006: 2)

Así entendido, el puerto constituye el punto de enlace entre dos, o más, sistemas socioeconómicos diferentes, cada uno con sus relaciones sociales y de producción particulares. Constituye también, el punto de paso obligado, según los regímenes regulatorios establecidos, de todo el comercio exterior.

Esta definición integral de puerto remite a otra noción de suma utilidad en esta ponencia que es la de “Ciudades Portuarias Regionales” (CPR). Esta noción, le otorga orden e identidad a las Ciudades que hacen las veces de interfaz logística. Las CPR son en sí mismas estructuras sociales complejas que condicionan su evolución y que a su vez son modificadas por transferencias político-ideológicas y socioeconómicas y por la circulación cultural que se verifica en el devenir histórico. Su conocimiento no puede alcanzarse desde un enfoque disciplinar aislado, sino a través de abordajes interdisciplinarios, que consideren “zonas fronteras” entre los campos disciplinares, así como desplazamientos por distintos niveles de análisis y que permitan la renovación de planteos tradicionales en torno al estudio de la problemática portuarias. (DE MARCO, Miguel y otros, 2018).

Como mencionamos anteriormente, Mendoza constituye una terminal intermodal interior, más conocida como Puerto Seco, conectada por la Rutas Nacionales N° 60 chilena; las N° 7 y N° 40 argentinas y el Ferrocarril General San Martín, con la capacidad de posponer el control aduanero hasta la entrada en la ciudad provincial a 200 Km de la frontera internacional con Chile y 420 del puerto de Valparaíso. De esta forma, Mendoza como interface logística, agiliza el movimiento de mercancías entre los buques y las redes camineras interiores, creando un punto de distribución centralizada.

4. Marco teórico del ANY-PORT al ANY-ARTEFAC PORT

Esta ponencia tiene por objetivo exponer la propuesta del Núcleo de Historia de las Ciudades Puertos Regionales, del IDEHESI del Conicet en relación con la preservación del patrimonio portuario, con especial referencia a la Ciudad de Palmira, Mendoza; como Ciudad Portuaria Regional. Nos proponemos bosquejar la dinámica histórica de las ciudades portuarias en su dimensión regional, destacando la relación ciudad, puerto, hinterland y foreland como el resultado de los agentes sociales, políticos y económicos que intervienen en el proceso.

Para ello nos apoyaremos en la metodología propuesta por el Centro Francois Vieté, de la Ciudad portuaria de Bretaña, Francia. Este modelo, denominada ANY-ARTEFACT, tributario del modelo ANY-PORT desarrollado por James Bird en la década de 1960, pero en este caso, centrado en el reconocimiento de la evolución de agentes, saberes y artefactos de la CPR Palmira como la única interface regional con una fuerte identidad ferro-portuaria.

Entre los agentes de esa dinámica se destacan empresarios, sindicatos, sociedades de fomento, uniones vecinales, instituciones técnicas de formación, clubes deportivos, entre otros. El período de estudio comprende desde el arribo del FFCC a la provincia de Mendoza, en 1885, hasta la actualidad, poniendo especial énfasis en los últimos 25 años en que la dinámica portuaria del Palmira ha tenido convulsionados episodios.

5. El Puerto Seco Palmira

En la década de 1860, incorporada la provincia de Buenos Aires a la Nación después de la batalla de Pavón, adquiere fuerza la idea de surcar con líneas férreas el inmenso territorio nacional. Por entonces, a las provincias cuyanas les resultaba más viable comerciar sus productos a través de la cordillera, que someterse a las penurias de los largos viajes en busca de los puertos del litoral o del atlántico.

La implementación del tren surge como respuesta a la necesidad de integrar el territorio nacional y modernizar el transporte de carga, que hasta ese entonces se realizaba en tropas de carros arrastrados por bueyes y mulas. Así tomó forma la posibilidad cierta del tendido férreo que una Mendoza con Buenos Aires. En 1867 el presidente Bartolomé Mitre ordenó construir este ferrocarril, que terminó por ponerse en ejecución en mayo de 1885. Raúl Scalabrini Ortiz en su Historia de los Ferrocarriles Argentinos comenta “Desde ese momento, Mendoza pertenece al cuerpo económico de la República. El riel une a Mendoza al resto de las provincias. Mendoza ha estado hasta entonces más cerca de Chile que de la región del Plata. La Cordillera es obstáculo menor que el desierto de mil kilómetros que la separa de los puertos del Atlántico. El riel trasporta el interés de Mendoza a la órbita del litoral.” (SCALABRINI ORTIZ, 1971: 297)

Palmira se encuentra al oeste de la ciudad de San Martín y se comunica con ésta a través de la ruta provincial N° 50 y la nacional N° 7, se había constituido como Posta del sistema logístico Buenos Aires-Mendoza tardíamente en 1864 y fundada como Villa en 1884, un año después de la construcción del puente de hierro que cruza el Río Mendoza para llevar el ferrocarril a la Ciudad de Mendoza. Mucho después, en 1972, fue declarada ciudad y es el segundo núcleo urbano más importante del Departamento de San Martín.

En Palmira se estableció la gran playa de maniobras para la distribución de los vagones de carga con destino a Mendoza y San Juan, los que circulaban por el Circuito Guaymallén (Fray Luis Beltrán, Buena Nueva, Empalme Tropero Sosa, los que iban a San Juan, y Empalme Resguardo los que se dirigían a Mendoza, siempre pasando por Espejo), pero esta localidad sanmartiniana inició su camino de comunidad progresista debido a la instalación, en 1906, de los talleres de locomotora a vapor, del antiguo ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (después FFCC General San Martín). En torno a estos talleres fue creciendo la Villa de Palmira, transformándose, con el correr de los años, en un centro importantísimo del sistema ferroviario donde se reparaban la mayor parte de las máquinas por los

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

calificados técnicos locales. Fue así que los hijos de los primeros mecánicos adquirieron también una esmerada preparación técnica con la formación de una escuela de capacitación ferroviarios, ciclo de tres años que funcionó desde 1955 hasta 1967; transformándose luego en la actual Escuela Nacional de Educación Técnica N° 1 dependiente del Consejo Nacional de Educación Técnica (CONET).

Palmira, como nodo logístico del norte mendocino, ejerce una influencia directa sobre otras localidades cercanas, que constituyen su hinterland, ellas son: Barriales, Chapamay, El Central, Nueva California, San Roque, Fray Luis Beltrán, Isla Chica, Isla Grande, etc., todas estas localidades se encuentran unidas a Palmira por numerosas rutas provinciales (N° 41, N° 60 y N° 61) y nacionales (N° 7), que se encuentran en su mayoría pavimentadas y están al servicio de zonas rurales. Palmira funcionó desde el arribo del FFCC como el centro local de acopio, manipulación, manufactura y distribución de mercancías del complejo frutihortícola regional. El ejemplo emblemático fue la fábrica conservera Noel, que llegó a emplear 2000 trabajadores, pero también numerosas bodegas y aceituneras emplazadas en la región circundante a la Ciudad de Palmira.

El rol ferro-portuario de Palmira se fue consolidando con una densa red institucional cuyos hitos fundamentales son la creación de la Unión Vecinal de Fomento de Palmira en 1946, entidad notoria en el desarrollo de la Villa y su posterior transformación en Ciudad. En la esfera sanitaria, la creación del Policlínico ferroviario, dependiente del Ministerio de Bienestar Social de la Nación, fue una entidad señera en la atención de mediana complejidad. Desde lo deportivo, el Atlético Club Palmira reconoce como antecedente a los trabajadores ferroviarios que ocupaban su tiempo libre jugando al fútbol, con el sugestivo nombre inicial de "Tracción Talleres", luego pasó a llamarse "Pacific Athletic Club Palmira", aludiendo a la traza del FFGSM Buenos Aires al Pacífico. Recién en 1942 encontró su personería jurídica y nominación actual "Club Atlético Palmira". Por otra parte, en 1944, bajo la tutela de los empleados de la Empresa química "Duperial", se crea el aún vigente Club Duperial, con una impronta más sociocultural que deportiva.

Entre las organizaciones de los trabajadores ferroviarios, los dos sindicatos competentes tenían fuerte presencia en Palmira, los de La Fraternidad congregaba a maquinistas y fogoneros mientras que La Unión ferroviaria aglutinaba desde los artesanos de los talleres hasta operarios del mantenimiento de vías y obras conexas.

En palabras de Alicia Herrera "El tren era comprendido como un organismo que debía prácticamente autoabastecerse, ser independiente, resolver sus propios problemas. Y esto que se aprendió rodando se transfirió a la vida cotidiana. Lo aprendido en el trabajo se aplica al tiempo libre que gira alrededor de los intereses solidarios: municipalización de barrios clandestinos, salas de primeros auxilios, desarrollo edilicio, plan de pavimentación, luz a mercurio, mejora de paseos, una plaza en cada barrio, escuela". (HERRERA, 1995: 31)

La modernización trajo para Palmira fatídicas consecuencias en diferentes momentos históricos. El primer acontecimiento aciago, nos retrotrae a agosto de 1959, cuando se determinó el levantamiento de los talleres ferroviarios de Palmira y su traslado a la ciudad de Mendoza, producto de la eliminación de la tracción a vapor en esta zona, y su reemplazo por la locomotora Diésel. Este avance de la tecnología ferroviaria, puso en jaque a un pueblo que se había consolidado en torno a los Talleres para las locomotoras a vapor. La inmediata creación de la Comisión Pro Defensa Popular de Palmira permitió preservar los puestos de trabajo de los residentes de la Villa, mediante la implementación

del “tren obrero” que llevaba todos los días a 350 operarios hasta los nuevos talleres ubicados en la Capital de la provincia, evitando de esta forma una crisis social de magnitudes dramáticas.

No pasó lo mismo con el segundo acontecimiento infausto, que podemos separar en tres momentos: primero, cuando el transporte de carga por “tren encaminado”, que atiende convenientemente el tráfico disperso, fue reemplazado por el “tren block”, que tiene un impacto favorable en aquellas áreas productoras con escala suficiente como para demandar transporte masivo por tren completo. Segundo, cuando la gestión del tren como un componente más de los servicios de logística integral de transporte a partir de un uso intensivo del sistema ferroviario en los tráficos y recorridos para el que posee ventajas competitivas, produjo una externalización de todas las actividades que tradicionalmente hacía la empresa administradora: depósitos, talleres de mantenimiento de material rodante, de reparación de locomotoras y mantenimiento de vías. Esto implicó una racionalización y cierre de esas instalaciones, y la externalización del mantenimiento de material y actividades conexas. Así, produjo un impacto negativo en muchas ciudades cuyas funciones están relacionadas con esta actividad del ferrocarril (ROCCATAGLIATA, 1995: 581), siendo el caso de Palmira uno de los más significativos. Por último y en tercer lugar, cuando Palmira quedó aislada del mapa portuario nacional con la privatización del ferrocarril Gral. San Martín en 1993, que produjo allí la disminución de la actividad ferroviaria y uno de los índices más elevados de desocupación nacional. Basta decir que en la provincia el desempleo nunca superó el 15%, en Palmira en cambio llegó al 50%.

La fuerte identidad ferro-portuaria de la localidad de Palmira produjo ensayos de solución, pero en esta ocasión, con menos fortuna que la de aquella Comisión Pro Defensa Popular de Palmira. El más famoso de estos ensayos es el Parque de Servicios a la Industria Palmira (conocido por sus siglas PASIP), con una moderna estación de cargas multimodal. En el mismo, quedó plasmado el objetivo de reactivar y desarrollar el negocio ferroviario con buenas perspectivas ya que el tren de pasajeros llegaría a Mendoza en los próximos dos años y en una versión moderna de alta velocidad. También se buscó darle mayor impulso al perfil agrícola industrial que caracterizó a la zona y alentar el sector comercial aprovechando la cercanía que Palmira tiene tanto con San Martín –distante 10 kilómetros– como con Mendoza, a 35 kilómetros.

Actualmente está en ejecución la variante Palmira-Agrelo, obra consiste en la construcción de 38 kilómetros de nueva autopista entre el oeste de San Martín (Ruta Nacional N° 7) hasta Agrelo (Ruta Nacional N° 40), lo que permitirá que los 1.000 camiones que diariamente circulan por el Gran Mendoza para cruzar a Chile por el sistema Cristo Redentor puedan ser desviados y de esa forma reducir el impacto vial, potenciando el perfil de Puerto Seco en la Ciudad de Palmira.

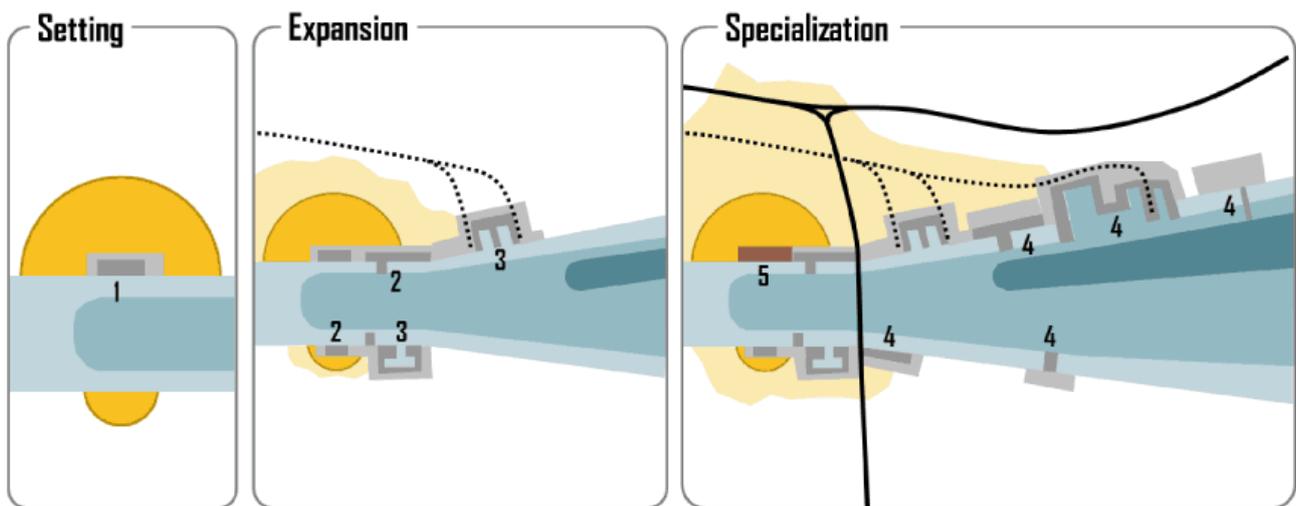
6. Conclusión: HST-CPR

Any-CPR es el resultado de un encuentro de tradiciones académicas diferentes en el campo de los estudios portuarios. Estas tradiciones son las aglutinadas en torno al Centro Francois Vieté de Bretaña, Francia y los investigadores argentinos del Núcleo Ciudades Portuarias Regionales en el Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Desde el Centro Francois Vieté, Bruno Rohou, Serge Garlatti, Sylvain Laube (2018) fusionan el método ANY-ARTEFACT desarrollado para el estudio de la historia de la ciencia y la tecnología, con el modelo desarrollado por Jaime Bird en la década del sesenta denominado ANY-PORT, obteniendo como resultado el modelo HST-PORT, poniendo énfasis en el uso de las humanidades digitales.

ANY-PORT es un modelo que describe cómo evolucionan las infraestructuras portuarias en el tiempo y el espacio. Basado en su investigación sobre la evolución de los puertos británicos, Bird propuso un modelo por etapas para demostrar cómo se desarrollan a lo largo de las décadas, o incluso de los siglos, las instalaciones en un puerto típico. Sumariamente, se pueden identificar tres pasos principales en el proceso de desarrollo de un puerto, su emplazamiento, su expansión y su especialización.



Etapas en el desarrollo de un puerto según el modelo ANY-PORT. Fuente: https://transportgeography.org/?page_id=3388

Por su parte, el modelo HST-PORT reconoce 5 fases que permiten hacer el seguimiento del ciclo de vida de un artefacto, estas son: la aparición de una necesidad, el estudio del proyecto, la realización del artefacto que permite resolver el problema, la utilización del artefacto (con su fase de mantenimiento y reparación) y la obsolescencia y desaparición del artefacto (ROHOU, GARLATTI, LAUBE, 2018).

Por su parte, el Núcleo argentino de estudios de las Ciudades Portuarias Regionales, ha puesto el mayor énfasis en los componentes de identidad, integración y desarrollo de las comunidades próximas a los puertos. “El estudio de la dinámica de los puertos (cargada de una historicidad innegable) en su relación con el “foreland”, su centro (enclave portuario, ciudad puerto y/o ciudad portuaria), y los “hinterland” (próximos, fraternos y lejanos) conduce a la comprensión” (Portal Portuario, 20/11/2018).

6.1 HST-CPR Caso Palmira

Síntesis de las fases históricas por las que ha atravesado la Ciudad Portuaria Regional Palmira. Fuente: elaboración propia.

Fase del modelo HST-CPR	CPR Palmira
0: Aparición de una necesidad	Integración territorial de Argentina
1: Estudio de un proyecto, traducción de la necesidad en un problema tecnológico y propuesta de diferentes soluciones	Sustitución de las tropas de carros por el tren en la logística de carga
2: Evento inaugural que habilita la CPR	Instalación en 1906 de los talleres de locomotora a vapor en Palmira
3: Consolidación de la CPR	Densificación institucional de la Villa de Palmira vinculada al tren
4: Crisis de la CPR, obsolescencia, desaparición	1959 Cierre de los talleres ferroviarios de Palmira 1993 Innovaciones logísticas y privatización del FFCC y cierre del transporte de pasajeros

6.2 Eventos pertinentes

El método HST-PORT pone de relieve los *“artefactos pertinentes”* que dan cuenta de la evolución en el tiempo de los diferentes puertos. El equivalente funcional de estos artefactos en el modelo HST-CPR son los *“eventos pertinentes”*, estos eventos permitirán una periodización de las CPR, generando criterios comparativos con otras CPR ya sean interiores (Puertos Secos) o costeras. Sin pretender hacer un repaso exhaustivo por estos eventos, consideramos de suma importancia: el *“evento inaugural”* que habilita la emergencia de una CPR; la *“densificación institucional”* como indicador síntesis de los procesos de generación de identidad y desarrollo, vinculado a la creación y consolidación de una red de instituciones educativas, sanitarias, deportivas, etc., afines al puerto; la *“conectividad”* remarcando la multimodalidad (vial, ferroviaria, fluvial, marítima); la *“capacidad de generar empleos directos”* vinculados con la actividad portuaria; la conformación de su *“hinterland”*, destacando los empleos indirectos de las cadenas de valor asistidas por la CPR, con indicadores concretos, tales como las toneladas de mercaderías aduanizadas o los dólares exportados e importados vía esa CPR.

Con la exclusiva pretensión de disparar el debate, esta ponencia ha intentado explorar los alcances de las metodologías y objetos de estudio del CFV y el Núcleo de CPR, y las posibilidades de dar cuenta de los períodos por los que atraviesa una CPR, con el objetivo de generar criterios comparables con otras CPR.

BIBLIOGRAFÍA

CHACÓN, Carlos. “Nuestros orígenes: Historia de Palmira, para contar y aprender”.

D’ANGELO, Oscar Guillermo (1995). Historia de Palmira. En: San Martín, Historia y Perspectiva. Mendoza, UNO, pp.

DE MARCO, Miguel y otros (2018). Las humanidades digitales aplicadas al estudio comparado del impacto urbano y regional de la modernización tecnológica de los puertos de ultramar de Francia y Argentina. Proyecto presentado al Programas de Cooperación Bilateral del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva Dirección Nacional de Cooperación e Integración Institucional.

FERNÁNDEZ, Berta (1996). El impacto territorial de la privatización del Ferrocarril General San Martín en la Provincia de Mendoza, Argentina. Mimeo.

HAENKE, Tadeo (1943). Viaje por el Virreinato del Río de la Plata. Buenos Aires: Editorial Eméce.

HAIGH, Samuel (1988). Bosquejos de Buenos Aires, Chile y Perú. Biblioteca Argentina de Historia y política. Colección dirigida por Pablo Costantini, Buenos Aires: Hyspamérica.

HERRERA, Alicia (1995). La tradición ferroviaria de Palmira. En: San Martín, Historia y Perspectiva. Mendoza, UNO, pp.29-32

LACOSTE, Pablo (2008). El arriero y el transporte terrestre En el Cono Sur (Mendoza, 1780-1800). En Revista de Indias, vol. LXVIII, núm. 244. Págs. 35-68.

PORTAL PORTUARIO (20/11/2018). El patrimonio cultural de los puertos, nadie ama lo que no conoce” En <https://portalportuario.cl/opinion-miguel-angel-de-marco-el-patrimonio-cultural-de-los-puertos-nadie-ama-lo-que-no-conoce/>

ROCCATAGLIATA, J. (marzo 1995). La reconversión del sistema ferroviario. Algunas consideraciones sobre sus implicancias territoriales. En Boletín de Estudios Geográficos Vol. XXV N° 89. Tomo III, Mendoza. Facultad de Filosofía y Letras, U.N. Cuyo.

ROHOU, Bruno; GARLATTI, Serge y LAUBE, Sylvain (2018). Periodizar y comparar la evolución de los puertos: interés cruzado de las humanidades digitales en el enfoque de la historia de la ciencia y de la técnica aplicado a los puertos de Brest (Francia), Mar del Plata, Rosario, Quequén y Arroyo Pareja (Argentina). Presentado en Jornadas Interescuelas Mar del Plata 2017.

RÚA COSTA, Carles (2006). Los puertos en el transporte marítimo. EOLI: Enginyeria d’Organització i Logística Industrial.

SCALABRINI ORTIZ, Raúl (1971). Historia de los Ferrocarriles Argentinos. Editorial Plus Ultra, Bs. As.

SEISDEDOS, Sebastián (abril 2009). El ferrocarril transandino, en ARQ, n. 71 Los Andes, Santiago, p. 50-57.

SOVARZO, José (2014). La garganta del comercio interoceánico. Río de la Plata, Mendoza y Santiago de Chile y sus relaciones comerciales a fines del siglo XVIII. En XXIV Jornadas de Historia Económica de la Asociación Argentina de Historia Económica, Universidad Nacional de Rosario.

EL PUERTO DE INGENIERO WHITE: LA IMPORTANCIA DE SUS MUSEOS EN LA ACTIVACIÓN DEL PATRIMONIO

VIVIANA LEONARDI;
SILVINA ELÍAS;
PATRICIA AUDINO

El Puerto de Ingeniero White:

La Importancia de sus museos en la activación del patrimonio

Viviana Leonardi¹, Silvina Elías², Patricia Audino³

Resumen

La preservación del patrimonio cultural es fundamental porque forma parte de la historia de un lugar y es indispensable para conservar la memoria colectiva y fortalecer el sentimiento de pertenencia de los ciudadanos que viven en él. En una sociedad en constante cambio, los objetos y también las expresiones inmateriales se transforman en testigos de la historia, en medios que vinculan el pasado y el presente y que permiten transmitir mensajes culturales.

El propósito de este trabajo es analizar el rol que cumplen los museos de la localidad de Ingeniero White que, por su diversidad de componentes culturales, tiene una significancia histórica para la sociedad local. Para ello, se examinarán las diferentes estrategias que llevan a cabo el Museo del Puerto y el museo taller Ferrowhite para posibilitar la puesta en escena del testimonio histórico de cada bien cultural, sensibilizar la opinión pública, contribuir a la educación cultural de la comunidad local y fortalecer su identidad.

Palabras Clave: activación patrimonial, museos, puertos

Abstract

The preservation of cultural heritage is essential because it is part of the history of a place and it is indispensable for preserving the collective memory and strengthening the sense of belonging of the citizens living there. In an ever-changing society, objects and also intangible expressions become witnesses of history, means of linking past with present and resources for transmitting cultural messages.

The purpose of this paper is to analyze the role played by Ingeniero White's local museums which, due to their diversity of cultural components, have a historical significance for the local society. For this purpose, the different strategies carried out by the *Museo del Puerto* and Ferrowhite museum will be examined in order to enable the staging of the historical testimony of each cultural asset, to raise public awareness, to contribute to the cultural education of the local community and to strengthen its identity.

Key Words: heritage activation, museums, ports

¹ Dto. de Economía, UNS. IIESS, UNS-CONICET vleonard@criba.edu.ar

² Dto. de Economía, UNS. IIESS, UNS-CONICET selias@uns.edu.ar

³ Dto. de Economía, UNS patricia.audino@uns.edu.ar

Introducción

Las guerras y en general los conflictos armados han representado, en todas las épocas, una seria amenaza para la integridad del patrimonio cultural y frecuentemente se tradujo en la destrucción de numerosos bienes culturales muebles e inmuebles, privando a la humanidad de un patrimonio común insustituible. A partir de esta situación, se desprenden una serie de acciones encaminadas a normalizar la actividad restauradora y de conservación del patrimonio. Es así que éste dejó de ser contemplado como un tesoro histórico artístico para convertirse en algo más valioso, que ayuda a comprender la identidad. Comienza a tener trascendencia cuando la sociedad le da el valor suficiente como para conservarlo y evitar que, con el paso del tiempo el mismo desaparezca o se mezcle con otras culturas y pierda su esencia. En la actualidad es entendido como una riqueza colectiva crucial para la democracia cultural; exigiendo su compromiso ético y la cooperación de toda la población para garantizar tanto su conservación como su adecuado aprovechamiento (Ballart,1997; Prats, 2005).

La localidad de Ingeniero White se encuentra ubicada en torno a un puerto de aguas profundas, uno de los principales del país, a 10 km de Bahía Blanca. Fundada como localidad portuaria, está íntimamente ligada a la empresa de capitales británicos del Ferrocarril del Sud que en septiembre de 1885 habilitó un muelle de hierro al cual llegaban las vías del ferrocarril. También recibió el primer contingente de inmigrantes en 1911, cuando se intentaba encauzar su localización en el interior del país. Este proceso de desarrollo posibilitó que el puerto de Bahía Blanca y la localidad de Ingeniero White, presenten una diversidad de componentes culturales y patrimoniales de significancia histórica para la sociedad local.

Sin embargo, el avance de una dinámica apática patrimonial por parte de actores políticos y económicos (Pinassi, 2018), ha derivado en un proceso de degradación que activó reclamos y proyectos que aspiran a preservar este patrimonio cultural asociado a la actividad ferropuertaria. Por ello, a fin de resguardar este patrimonio y, de contrarrestar aquellos acontecimientos que lo pusieron en peligro, en el año 1987, por iniciativa de un grupo de vecinos, se crea el Museo del Puerto, primer museo portuario de la localidad de Ingeniero White. Posteriormente, en el año 2003 nace Ferrowhite, instalado en el edificio que fuera taller de la usina General San Martín.

En este contexto, el objetivo de este trabajo es analizar el rol que cumplen los museos de la localidad de Ingeniero White en la preservación del patrimonio portuario. Para ello, seguidamente se presentará una breve revisión de la literatura acerca de los museos y sus estrategias para la conservación del acervo patrimonial y la puesta en escena del testimonio histórico de cada bien cultural. Seguidamente se presenta el área de estudio, su historia y su patrimonio como localidad portuaria ligada a la evolución del ferrocarril. En particular se analizarán los dos museos mencionados y las diferentes estrategias que llevan a cabo, a los fines de posibilitar la puesta en escena del testimonio histórico de cada bien cultural, sensibilizando la opinión pública, contribuyendo a la educación cultural de la comunidad local y al fortalecimiento de la identidad. Es decir, se analizan las estrategias empleadas por los museos de Ingeniero White (Ferrowhite y Museo del Puerto) a los fines de salvaguardar el patrimonio de la localidad-puerto.

La investigación se lleva a cabo a partir de información secundaria y primaria. Se realiza una revisión de material bibliográfico, páginas de internet, diarios y entrevistas realizadas a los responsables de los museos.

Los museos y la preservación del patrimonio

Insertos en una comunidad los museos tienen por misión la protección y custodia de sus bienes patrimoniales además de su compromiso en la investigación, difusión y la implementación de acciones de educación no formal para su conocimiento, valoración y disfrute (De Carli, 2008). Ellos son los espacios físicos donde se guarda y se comunica el patrimonio heredado. Existe consenso en la literatura sobre la relación directa entre el proceso de musealización y el de patrimonialización social de bienes culturales. En el momento en que una pieza deja de desempeñar sus funciones originales y se revaloriza para ser preservada para la posteridad, empieza a adquirir un valor agregado especial que va creciendo, tanto por el paso del tiempo, como por su aceptación social (Bazin, 1969; Ballart, 1997; Ballart y Juan-Treserras, 2001).

Para Carlos Pestaña, “el museo constituye una organización civilizadora, contribuyendo a la configuración de la sociedad europea y occidental” (Pestaña, 2000:263). Vistos de manera tradicional, los museos son sólo repositorios, bodegas, escaparates, lugares de culto “a la memoria y el olvido” (Morales, 1996; Alonso, 1999); acervos en manos de algunos curiosos y cuidadores, que carecen de significado para buena parte de la sociedad.

Para Xavier Paunero (2001:132),

“mejorar el patrimonio artístico se ha convertido no ya solamente en una necesidad cultural, sino que los países industrializados comienzan a tener en cuenta también su patrimonio con fines turísticos y de rentabilidad. Así, los museos contemporáneos se hallan en profunda renovación: han conseguido cambiar el sentido de la historia, con un declive de la historia nacional a favor de las historias alternativas (social, étnica, feminista, industrial, rural...); los museos vivos han desplazado a los museos muertos como medio de comunicación y aprendizaje; y sus relaciones con las instituciones han cambiado notablemente, dando lugar a una museización de determinados establecimientos (económicos, comerciales, hoteleros...)”

Alonso (1999) y Casasola (2002) coinciden con este autor e invitan a no concebir al museo como custodio o mero contenedor de colecciones, sino como un territorio cultural que traspasa sus propios muros; como una manifestación cultural integral de una comunidad que tiene mucho que ofrecer al visitante. Es así que, en la actualidad, los museos se presentan como productos culturales propios de un periodo histórico que se orientan a la recuperación de visitantes.

En los años setenta surge el movimiento llamado Nueva Museología que insta a una nueva perspectiva de actuación para los museos donde la incorporación de las comunidades aparece como un propósito de especial interés (Moutinho, 2012). Es así que los museos y demás espacios comienzan a abrirse hacia estrategias que fomenten el acceso de todos los ciudadanos a eventos, muestras expositivas y demás acciones concebidas desde las instituciones. Dicho movimiento tendrá su referente y punto de partida en la Mesa Redonda de Santiago de Chile de 1972, organizada por la UNESCO, bajo el título: “El papel de los museos en América Latina”. Surge así, en el año 1985 en Portugal, el Movimiento Internacional de la Nueva Museología (MINOM) que proclama los principios básicos de la nueva museología en la necesidad de redefinir el término museo con un enfoque pluridisciplinar y global. No como producto acabado, sino como proceso social, que va desde el valor inherente de

cada objeto a su reconceptualización buscando la intencionalidad y el discurso museográfico del conjunto de piezas o colecciones en exhibición dentro del museo. Para F. Hernández (2007:5) “la museología es una ciencia in fieri que se va haciendo, con un carácter marcadamente dinámico, en sintonía con las necesidades de la propia sociedad, en una constante tensión entre teoría y práctica, con una clara actitud de justificación científica y con una evidente capacidad creativa, interpretativa y reflexiva”. Los museólogos de esta nueva corriente, a partir del previo cuestionamiento del museo y sus funciones patrimoniales en la sociedad, han destacado que estas instituciones deben mutar hacia un enfoque multidisciplinar donde se acentúen las relaciones entre el ser humano y su medio cultural. En la actualidad, la nueva museología insta a los museos a servir a una comunidad específica dejando de lado su foco en los públicos anónimos de la museología tradicional. Por otro lado, para esta corriente, el museo deja de ser un espacio determinado que contiene y exhibe una colección de objetos; y pasa a ser el territorio de una comunidad. De esta manera, las comunidades son el intermediario más adecuado para la difusión de su patrimonio material e inmaterial, mediante expresiones diversas como exposiciones abiertas y al aire libre orientándose hacia un museo sin muros (Fernández, 1999).

Así, reconociendo que los museos son también parte del sector servicios, sus directores han cambiado su filosofía tradicional de gestión adoptando una perspectiva diferente a la de concentrarse únicamente en las exhibiciones (Blud, 1990). De la idea del objeto como valor artístico, arqueológico, etnográfico e histórico, se pasa a la valoración del objeto como documento y reflejo de una sociedad y una cultura. Así, el concepto de patrimonio se extiende más allá de lo puramente material, que ha caracterizado la política de adquisiciones de los museos e incluye los mitos, poesías, canciones, danzas, etc.

Para Francisca Hernández (1992:10)

“los museos se caracterizan por una doble responsabilidad: la de preservar la integridad del objeto como elemento de nuestro patrimonio y la de contribuir a la evolución de la sociedad, labor que debe realizar a través de la misión educativa. Pensamos que es necesario llegar a un equilibrio entre estas dos responsabilidades. Sin embargo, frecuentemente, nos encontramos con la institución basada o centrada en la colección, o la institución basada en la comunidad. El museo sólo cumplirá su misión social cuando presente sus colecciones de forma que los visitantes puedan reconocerse en ellas y despierten su curiosidad, su admiración y el deseo de saber”.

La UNESCO en su 38a reunión realizada en París en el 2015 plantea cuatro funciones primordiales para los museos. Estas son:

Preservación: comprende actividades relacionadas con la adquisición y gestión de las colecciones, con inclusión de análisis de riesgos y la creación de capacidades de preparación y planes de emergencia, así como seguridad, conservación preventiva y correctiva y restauración de los objetos museísticos, garantizando la integridad de las colecciones utilizadas y almacenadas.

Investigación: la investigación incluye el estudio de las colecciones que pueden llevarse a cabo en colaboración con terceros. Solo mediante el conocimiento obtenido de las investigaciones puede materializarse y ofrecerse al público el potencial íntegro del museo. La investigación es de la máxima importancia para los museos porque ofrece la oportunidad de reflexionar sobre la historia en un contexto contemporáneo, así como para la interpretación, representación y exposición de las colecciones.

Comunicación: debería incitarse a los museos a utilizar todos los medios de comunicación para desempeñar un papel activo en la sociedad, por ejemplo, organizando actos públicos y participando en actividades culturales pertinentes y otras interacciones con el público en forma física y digital. Las políticas de la comunicación deberían tener en cuenta la integración, el acceso y la inclusión social, y debería llevarse a la práctica en colaboración con el público, con inclusión de grupos que normalmente no van al museo. La actividad de los museos debe reforzarse también con las acciones del público y de las comunidades en su favor.

Educación: los museos imparten educación formal y no formal y aprendizaje a lo largo de toda la vida mediante la elaboración y transmisión de conocimientos y programas educativos y pedagógicos en asociación con otras instituciones docentes, en particular la escuela. Los programas educativos de los museos contribuyen principalmente a la educación de diversos públicos en las disciplinas a las que pertenecen sus colecciones y en la vida cívica, y contribuyen a crear una mayor conciencia de la importancia de preservar el patrimonio y promover la creatividad.

Gary Edson (2007) plantea que el museo, por su carácter de institución dedicada al servicio del público y su función de salvaguardar el patrimonio cultural, natural y científico de un pueblo, región o nación, debe contar con una buena gestión. Para ello se deben seguir algunos criterios básicos. Estos se basan en asignar la persona adecuada al puesto adecuado; definir las tareas que hay que ejecutar; decidir la manera en la que se deben cumplir esas tareas y administrar las relaciones entre los ejecutantes y las demás personalidades. Las mismas, se practican directa o indirectamente según el tamaño y la especialidad del museo.

Independientemente de cómo esté dado el organigrama dentro de cada institución, los elementos convergen hacia el director; el cual es el punto de unión entre el órgano rector, si lo hay, y el personal. Por otra parte, el desafío del museo y por lo tanto de su director, es identificar una audiencia coherente, la cual sea lo más activa posible, que se interese por las actividades y el desarrollo del museo, debido a que la audiencia ejerce una influencia muy fuerte en la gestión y la estructura organizativa del museo.

Por su parte Francisca Hernández (2007:6) afirma que:

“la museología ha entrado en una nueva era en la que se están generando nuevas concepciones y formas de museos y diferentes maneras de gestionarlos atendiendo a su función y proyección social. En este sentido, cualquier proyecto de museo debe tener en cuenta su contexto geográfico, histórico, étnico y social y, en consecuencia, a la hora de programar su creación habrá que preguntarse quién ha de decidir sobre el museo, cómo se va a gestionar y qué mensaje se desea transmitir”.

Los museos Ferrowhite y Museo del Puerto, sitios en la localidad ferroviaria de Ingeniero White, son claros referentes de los preceptos de la Nueva Museología. En la sección siguiente, luego de presentar la situación geográfica y génesis de esta localidad, se analizan los aportes de ambos museos a la conservación y difusión del patrimonio de su comunidad.

El area de estudio

Ingeniero White es una pequeña localidad y puerto de la provincia de Buenos Aires que se encuentra ubicada en el partido de Bahía Blanca, a 10 kilómetros de la ciudad homónima (Figura 1). El número de habitantes para el año 2010 fue estimado en 12.489 habitantes (INDEC, 2010) lo que indicó un incremento del 19,1% respecto al 2001 (INDEC, 2001). El puerto de Ingeniero White forma parte del complejo portuario de Bahía Blanca, junto a Puerto Galván, ambos ubicados sobre el estuario de Bahía Blanca. Ellos conforman uno de los complejos portuarios-industriales más importantes de nuestro país (Puerto de Bahía Blanca, s/f), su actividad económica constituye uno de los factores más importantes que impulsan el crecimiento de la ciudad de Bahía Blanca.



Localización del puerto de Ingeniero White. Fuente: Pinassi (2018)

Genesis de la localidad portuaria de ingeniero white

El Puerto Viejo

Ingeniero White es una localidad y puerto de la provincia de Buenos Aires que se encuentra ubicada en el partido de Bahía Blanca, a 10 kilómetros de la ciudad homónima. Actualmente es uno de los principales puertos de ultramar de la Argentina y su actividad económica constituye uno de los factores más importantes que impulsan el crecimiento de la ciudad de Bahía Blanca. Desde el principio la actual ciudad de Bahía Blanca estaba destinada a convertirse en una importante ciudad-puerto.

Muchas de las investigaciones sobre la historia bahiense explican la fundación de la Fortaleza Protectora Argentina a partir del accionar de la expedición terrestre y la construcción del fuerte. Sin embargo, el objetivo principal del gobierno de la provincia de Buenos Aires, a principios del siglo XIX, era ocupar el estuario de Bahía Blanca para instalar un fuerte y un puerto y su batería con fines estratégicos. Por un lado, el país mantenía un estado de guerra con el Imperio del Brasil y por otro, las frecuentes incursiones de los aborígenes hostigaban los establecimientos ganaderos bonaerenses, principal actividad económica de la provincia. En el sur bonaerense las operaciones de la Armada Imperial habían demostrado su interés por abrir otro frente desde el sur para incursionar contra Buenos Aires para lo que planeaba seducir a su favor a las tribus hostiles (Puliafito, C. 2012). Es por ello que, el mensaje del gobernador Dorrego del 4 de octubre de 1827 dejaba bien en claro que "...Una consideración muy principal a favor de esta frontera, consiste en la adquisición de un puerto sobre el mar, que en el transcurso de algún tiempo será un establecimiento importante", en consecuencia "El Gobierno tiene el honor de pasar al examen del H. S. el presupuesto presentado por el comisionado para la planificación de la nueva línea de frontera, asegurar el tránsito hasta la Bahía Blanca, habilitar y poblar su puerto,..."

En este contexto, bajo las órdenes del Coronel Ramón Estomba se fundó, en marzo de 1828, el primer puerto en el estuario situado en la desembocadura del Río Napostá. Se lo llamó el Puerto de la Esperanza, dejando en claro que el objetivo principal de la expedición a cargo de Estomba era fundar el puerto antes que el poblado. El Ing. Narciso Parchappe determinó el lugar donde se asentaría el puerto, el que más tarde sería denominado Puerto Viejo, génesis de la actual estación marítima bahiense. Si bien en un principio, era más urgente establecer el embarcadero y una batería costera con una ubicación estratégica desde el punto de vista militar, la batería nunca se construyó. El mismo Cnel. Estomba consideró que las dificultades naturales de acceso que presentaba el terreno eran suficientes para su defensa. A poco tiempo de su construcción, las precarias instalaciones del primer puerto bahiense sufrieron los embates de los aborígenes de la región.

Actualmente unos pocos indicios permiten conocer la ubicación del antiguo embarcadero. No obstante, y gracias a valiosas investigaciones que compararon las descripciones del Ing. Parchappe, mapas antiguos y actuales se logró determinar con precisión el lugar de su emplazamiento.

Unos años más tarde, el científico Charles Darwin recorrió la ría desembarcando en el puerto en 1832 y en 1859, lo hizo una comisión científica presidida por el Ingeniero Carlos Pellegrini. Estas y otras experiencias similares describieron las evidentes dificultades derivadas de sus características naturales. El cambio de las mareas y el arrastre de sedimentos, hacían tan difícil transitar por los canales de ingreso que se recomendó trasladarlo.

Hacia fines de la década de 1850 se construyó un rudimentario muelle de madera sobre la margen derecha de la desembocadura del Napostá por donde comenzaron a ingresar mercaderías desde Buenos Aires. El Puerto Esperanza siguió funcionando hasta que finalmente y, a pesar de los reclamos de dragado al gobierno, fue abandonado.

El desembarcadero en la boca del Napostá, es más que una referencia geográfica o histórica; más bien, representa la visión, la voluntad, el esfuerzo, con que tantos hombres hicieron posible la obra del que hoy es el puerto de aguas profundas más importante de la Argentina (Puliafito, C. 2010).

El antiguo Ferrocarril del Sud y “La Nueva Liverpool”

Para mediados del siglo XIX, Argentina se insertaba débilmente en el mercado capitalista mundial. El país carecía de capitales y de población para producir bienes exportables en la escala que se necesitaba para lograrlo e, incluso, de un orden político capaz de ofrecer las condiciones para recibir esos factores tan escasos. El único recurso de producción, abundante en cantidad y calidad, era la fertilidad del suelo y el clima de la región pampeana que, en combinación con los factores escasos y la demanda creciente del mercado mundial, permitieron el auge exportador del país. La Argentina debía subsanar sus problemas estructurales para ingresar plenamente en el sistema de división internacional del trabajo. La resolución de estos problemas se inició junto con el proceso de formación del Estado, en un contexto internacional favorable para encontrar soluciones.

Las características de Bahía Blanca de finales del siglo XIX, la convirtieron en un sitio estratégico para llevar adelante un centro de producción y comercialización de características internacionales. Diversas empresas comenzaron a asentarse en nuestro medio y a realizar distintos tipos de obras tendientes a asegurar la capacidad de operación de las mismas. De esta manera se construyeron ramales que vincularon nuestra ciudad con otras zonas, edificios que permitieron el albergue de personas y fundamentalmente el acopio de productos, otros que posibilitaron la radicación de industrias -como las destinadas a la generación de energía- y principalmente las tareas en los puertos, que aseguraban la posibilidad de atraque de buques de ultramar (Zingoni, 2010: 25).

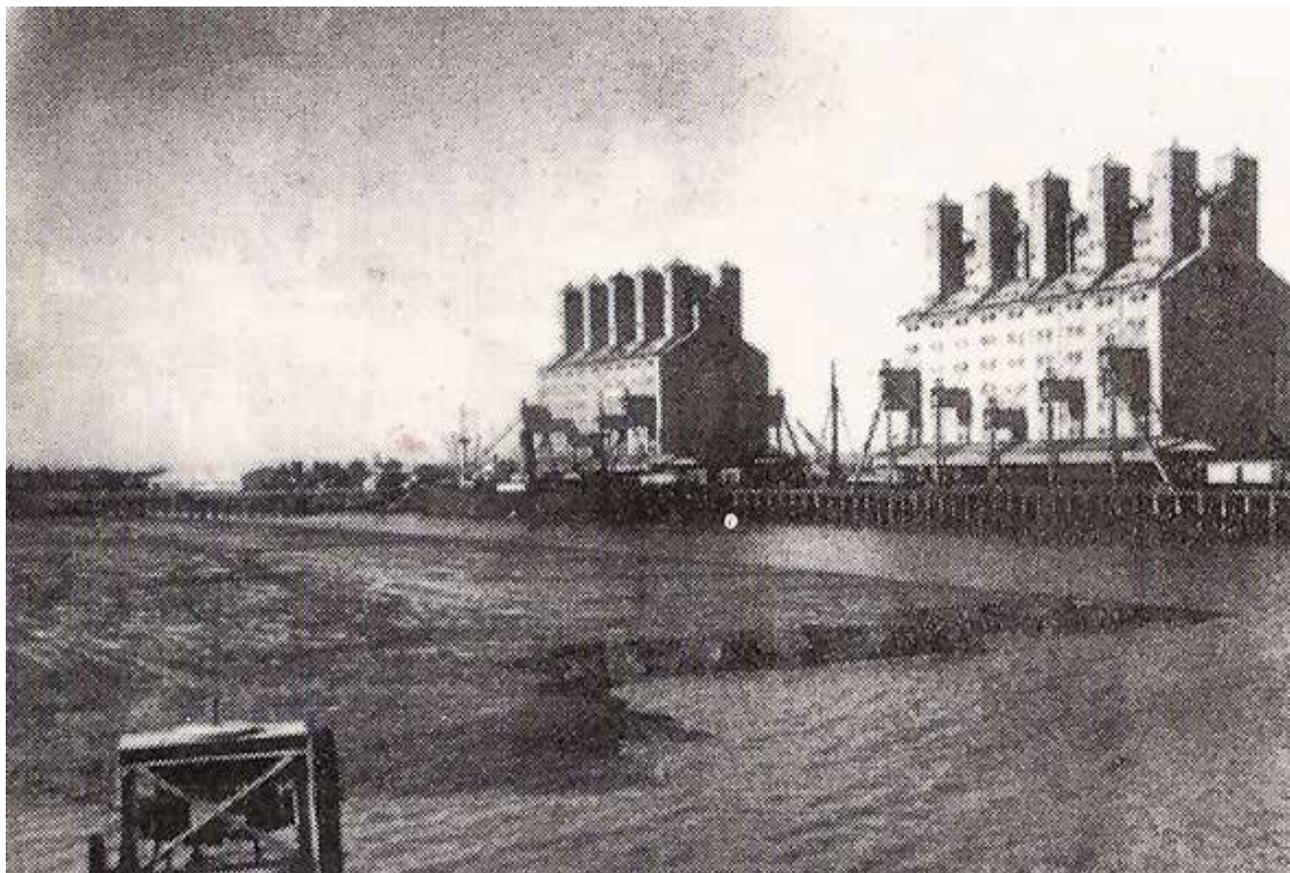
La gran mayoría de los capitales provenía de Gran Bretaña. Los ingleses realizaron importantes inversiones directas en los ferrocarriles que la producción necesitaba para poder comercializarlas y exportarlas. Las más destacadas fueron las compañías “Buenos Aires Great Southern Railway” que se extendía por el sur de la provincia de Buenos Aires transportando productos hacia la estación Constitución, “Bahía Blanca North Western Railway Company”, “Buenos Aires and Pacific Railway Company” y el ramal desde Rosario a Bahía Blanca, cuyo capital era de origen francés.

La Sociedad Buenos Aires Great Southern Railway inició sus actividades hacia 1865, según el proyecto original, desde Plaza Constitución, Buenos Aires a Chascomús. La red de vías comunicaba los pueblos del interior de la provincia de Buenos Aires con la capital y permitía que los productos agrícolas alcanzaran los puertos de Buenos Aires, Necochea y Bahía Blanca. La compañía construyó también el Puerto Ingeniero White. En 1883 el Ferrocarril del Sud obtuvo la concesión para su construcción y explotación, en 1884 llegó el primer tren al puerto y 26 de septiembre de 1885, se habilitó un elemental muelle de hierro de traza curva, unido a las vías generales de esta Compañía.



Muelle de hierro. Primero en su tipo de ultramar del país. Fuente: La Nueva. 3 de septiembre de 2016

Esta fecha es tomada como la génesis de la localidad portuaria de Ingeniero White. El pequeño muelle en curva, por sus reducidas dimensiones, permitía atracar tres vapores de ultramar y otros tres de cabotaje. El Puerto Comercial de Bahía Blanca, que a partir de 1899 se llamaría Puerto de Ingeniero White, comenzó a funcionar de manera inmediata, con un movimiento de carga que aumentaba de manera exponencial. A los diez años de habilitado, su infraestructura resultaba insuficiente para atender los cientos de buques que llegaban de todo el mundo para completar sus bodegas con cereales y cueros. Había meses en los cuales la estación colapsaba y los buques debían esperar días hasta ingresar a la ría. Las autoridades del Ferrocarril del Sud decidieron instalar dos modernos y avanzados elevadores de granos y la construcción de un muelle para su ubicación. Los elevadores fueron construidos en Inglaterra y quedaron habilitados en 1908 (Imagen 2). Desde entonces y hasta hoy se conoce como “el muelle de los elevadores”. Su particular perfil pasó a ser parte del paisaje urbano del puerto y también se los podía distinguir desde los puntos altos de Bahía Blanca. Estuvieron en funcionamiento durante décadas hasta que, en 1978, en una de las intervenciones más desafortunadas respecto al patrimonio arquitectónico local, estas “joyas” de la arquitectura e ingeniería mundial fueron insensatamente desarmadas y vendidas como chatarra.



Elevadores de Ingeniero White en 1908. Fuente: Archivo histórico de Bahía Blanca

La intensa actividad del puerto exigía su puesta en marcha en óptimas condiciones de trabajo. La empresa inglesa decidió proveer de electricidad al complejo, como primer paso para su total industrialización. Para lograrlo construyó una nueva usina (en reemplazo de una provisoria) según el típico diseño de las construcciones industriales inglesas de la época, que generaría fuerza motriz para los elevadores de granos, electricidad para el muelle, la estación, las distintas reparticiones y el pueblo. La obra comenzó en 1904, fue inaugurada en 1908 y para el año 1936 los planos del Ferrocarril del Sud la identificaban como el “edificio de la ex usina de Ingeniero White”, lo que permite suponer que por esa fecha la usina eléctrica ya no prestaba servicios como tal, al ponerse en funcionamiento la Usina del Castillo, construida por Empresas Eléctricas de Bahía Blanca.

La empresa del Sud concentró su atención en el desarrollo portuario. Allí levantó los talleres de máquinas, numerosas viviendas de diferente jerarquía, la usina del puerto, los elevadores, y obras de infraestructura como la playa de maniobras férreas, el complejo de puentes o el tendido de agua potable desde la ciudad. Ingeniero White también contó con una importante estación ferroviaria construida en 1885. Lamentablemente esta estación se incendió y debió ser desmantelada en la década del '90. Las privatizaciones y concesiones de estas empresas estatales no contemplaron la protección del patrimonio, con lo cual las responsabilidades sobre estos bienes comenzaron a estar desdibujadas. En la actualidad, en el Museo Ferrowhite del puerto, puede verse una maqueta que recrea la estación (Zingoni, 2010:70, 151).

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Fueron los años de grandes construcciones. Toda esa infraestructura permitió que White se convirtiera en uno de los puertos principales del país, sino el primero (Liberali, 1994).

Además de la falta de capital nacional y de obras de infraestructura, la escasez de población representaba otra dificultad estructural que impedía comenzar el proceso de transformación que la economía nacional necesitaba para insertarse definitivamente en el mercado mundial.

El aumento de la población era casi un mandamiento para las administraciones de fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX. El fomento de la inmigración por parte de las autoridades conjuntamente con un proceso espontáneo, consolidado por la amplitud de las redes sociales entre los recién llegados, resultó decisivo en la formación del mercado mano de obra. Apenas iniciada la década del '80 la inmigración adquirió un ritmo vertiginoso, el puerto de Buenos Aires recibió miles de europeos que se animaban a cruzar el Atlántico. Su destino principal eran las provincias del litoral fluvial y de la pampa húmeda y se establecieron, preferentemente, en la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores. Para los recién llegados había muchas oportunidades en el campo, en el puerto, en la construcción y en el ferrocarril. Es un momento que la producción de granos aumenta de manera exponencial, la construcción urbana está en pleno auge y las empresas ferroviarias se expanden.

En este contexto, se trató de encauzar a los inmigrantes hacia el interior del país, a través del puerto de Ingeniero White. Para lograr este objetivo se conformó una Comisión de Inmigración cuyo presidente sería el Superintendente de la Seccional de Tráfico de la Compañía del Ferrocarril del Sud, Arturo Coleman.

A principios del Siglo XX, un número significativo de inmigrantes, europeos en su mayoría, se instalaron tanto en el puerto como en la ciudad de Bahía Blanca. La incorporación de inmigrantes reprodujo las características que se dieron a nivel nacional, en su mayoría italianos y españoles y también de otras nacionalidades que viajaban con pasajes de tercera clase. Los inmigrantes italianos se integraron sin grandes dificultades. Al ser muy numerosos, conformaron grupos con presencia social y económica muy visible, se nuclearon en sociedades que a la vez los relacionaban con el medio. Lo mismo ocurría con los españoles que por una cuestión de idioma común, lógicamente se integraron muy fácilmente. También favorecieron esa adaptación con la creación de sociedades que los reunían según la región de donde provenían. En Bahía Blanca, en particular, había una presencia inglesa significativa como expresión de lo que fueron las inversiones británicas en el ferrocarril y en el puerto. El origen de la población primitiva de pescadores artesanales de Ingeniero White, se remonta a inmigrantes italianos de las regiones Puglia y Lazio, afincados en la zona a comienzos de 1880. También españoles, griegos y croatas se dedicaron a la pesca y otras actividades propias del puerto.

En sus comienzos, el pueblo se componía de precarias viviendas de chapa y madera, que dan una nota característica y de raíz cultural al paisaje. Este conjunto de viviendas, muchas existentes en la actualidad, forman parte del "Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbano del Partido de Bahía Blanca". En él también se reconocen como inmuebles de valor patrimonial construcciones que tuvieron alguna función asociada al puerto y al ferrocarril como la Usina General San Martín, el Museo del Puerto, La Vieja Usina del Ferrocarril Sud, entre otros. Sin embargo, en un artículo muy interesante, Andrés Pinassi (2018) afirma que el reconocimiento de estos elementos, oficializa una historia determinada y se la coloca en primer plano como si fuera ello lo único que tiene valor para preservar como señas de la identidad local. De modo que, no solo los bienes heredados de nuestro

pasado forman parte del patrimonio, sino también las expresiones inmateriales de la cultura, como por ejemplo, las Fiestas Patronales de San Silverio, tan arraigadas a las tradiciones y costumbres de la sociedad de Ingeniero White.

Museos portuarios y estrategias de activación patrimonial

La localidad de Ingeniero White cuenta con dos museos indeliblemente ligados a su historia y a su cultura, el Museo del Puerto y Ferrowhite Museo Taller (Imagen 3), ambos de gestión pública dependientes del Instituto Cultural de Bahía Blanca, localizados en edificios que poseen una memoria material anterior a ellos, dado que son espacios que pertenecen a la historia de la comunidad en la que se insertan. En ambos museos la participación comunitaria es activa, tanto que la creación del Museo del Puerto fue impulsada por la propia comunidad y sus colecciones están conformadas a partir de objetos que fueron concebidos para “ser usados”.

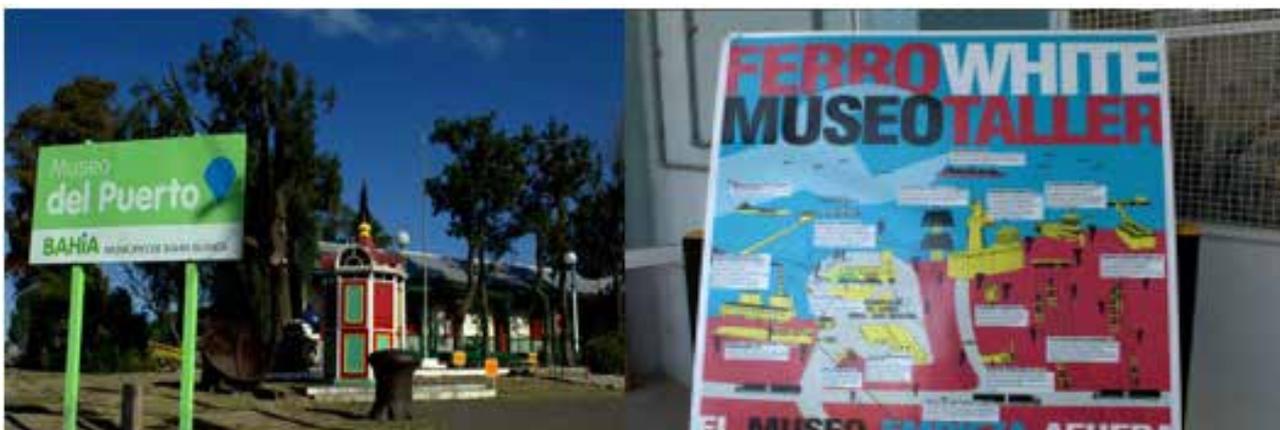


Imagen 3. Museos de la localidad-puerto de Ingeniero White. Fuente: Cristiano, G. (2019)

El Museo del Puerto

La creación del Museo del Puerto surge a partir de la iniciativa de un grupo de vecinos que buscaban un lugar donde recordar, contar y fortalecer la memoria sobre sus propias historias de inmigración, del momento de auge de la villa y el puerto. Así, fue creado en el año 1987 después de los festejos del centenario de la fundación de Ingeniero White. Descendientes de italianos, españoles, griegos, croatas instalados en Ingeniero White, recuperaron un viejo edificio donde había funcionado el Resguardo de la Aduana del Ferrocarril del Sud, antigua casa construida en 1907 por la compañía inglesa del Ferrocarril, típica casa de chapa y madera montada sobre pilotes. La casa de chapa fue pintada en colores vivos (rojos, azules, verdes y amarillos) logrando así recrear las tradicionales casas cajón, típicas de la localidad. En cada una de sus habitaciones se recrea, la cocina, la barbería, la escuela, entre otros espacios del mundo de lo cotidiano.



El Museo del Puerto. Patio de entrada y acceso a las salas. Fuente: Cristiano, G. (2019).

Con la colaboración de los vecinos se reunieron objetos de la vida diaria como zapatos, sombreros, cartas, latas diversas con diseños antiguos, almanaques art nouveau, santos, bolsas de arpillera, baúles, planchas, muñecas entre otras tantas que reflejan la pasada vida en Ingeniero White. La base de su construcción se apoya en un amplísimo repertorio de entrevistas y relatos de estibadores, cocineras, amarradores, ferroviarios, maestros. Estas entrevistas a vecinos y trabajadores, forman parte de sus archivos y conforman una suerte de caja de resonancia de la historia misma del pueblo, en sus contradicciones, deseos y disputas. La vida cotidiana de la comunidad, fue reconstruida gracias a “ciclos” organizados por el museo. Uno de ellos fue el de “discotecas vecinales” donde distintos vecinos fueron armando la lista de temas que marcaron su historia, canciones que se relacionan con sus trabajos, amores, infancias.

La exposición permanente se encuentra en varias salas (Figura 5), es una exposición crítica, donde a través de diferentes recursos museográficos se ejercita la memoria de una comunidad que se ve reflejada al igual que en un espejo. Así, los objetos se conectan con el conocimiento intangible, las habilidades y los saberes con los que se utilizan.

Una memoria completa, auténtica, sin fragmentaciones, identidad es lo que abunda. En su página web se menciona que

“Las salas del museo ponen en escena el pasado inmigratorio del lugar desde la perspectiva de la vida cotidiana: cocina, peluquería, bar, casa y escuela son algunos de los espacios que se recrean con objetos marcados por el uso diario (ollas, cachadas, tijeras de poco filo, viejos cuadernos escolares) y objetos de cotillón, barquitos de papel glacé, pescados y sirenas de cartapesta) en un marco variado de voces, música, texturas, luces y sombras”(Museo del Puerto, 2015)

Entre las actividades regulares del museo se encuentran las desarrolladas por el área cocina y el área educativa. En “la cocina”, se ofrecen platos típicos de distintas colectividades extranjeras, repitiendo recetas de los abuelos inmigrantes. También se recuerdan historias del trabajo en el puerto, la pesca artesanal, las cantinas, que eran el lugar casi obligado de todas las despedidas de solteros y otros festejos de la población y de la ciudad Bahía Blanca. Es el área de cocina, el espacio mayor del museo, se trata de privilegiar saberes no valorados y sabores de cada día, se

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

trata de promover el encuentro alrededor de una mesa. Tortas y masitas elaboradas por vecinas del pueblo. Así, los domingos se desarrolla el ciclo “La cocina del museo” que cuenta con la presencia activa de vecinas, cocineras barriales, músicos y colectividades inmigrantes. En el año 2008 Sergio Raimondi, coordinador del Museo del Puerto en el período 2003-2007 aseguró: “Cualquier cocina es un espacio privilegiado de trabajo y de historia. La convocatoria de cada fin de semana a distintas cocineras de White, pero también de Villa Rosas, de Cerri o de Villa Mitre, señala una voluntad de atención a ciertas prácticas aparentemente menores” (LNP,2008).



Imagen 5. Las salas del Museo del Puerto. Fuente: Cristiano, G. (2019).

En relación al área educativa, las propuestas didácticas se renuevan todos los años y recibe a numerosas escuelas de Ingeniero White, Bahía Blanca y sus alrededores. A las escuelas no se les proponen visitas, sino recorridos educativos y talleres, para que los estudiantes se apropien de la historia de la comunidad de una manera divertida. Las propuestas de los recorridos educativos están dirigidas a nivel inicial, primaria y secundaria⁴. Asimismo, el museo realiza distintas actividades destinadas al público en general. Esta diversidad de propuestas hace que los visitantes que recibe el museo sean variados, escuelas, espacios de educación no formal, familias y personas solas, es decir, el perfil genérico de la demanda recreativa es diverso. La difusión de sus actividades se materializa principalmente en la red social Facebook y su blog⁵. A través de su blog “Papeles Públicos” puede accederse a diferentes archivos del museo y descargarse un importante número de destacadas publicaciones realizadas en los últimos años, libros, folletos, documentos y hasta canciones grabadas por los mismos vecinos. Algunas publicaciones que se encuentran en el blog son: “Tendal de Repasadores” (el más simple objeto de la cocina sirve para abordar el mundo, múltiples nombres, usos, materiales que dan cuenta de cambios en el tiempo, pequeñas historias personales, etc.); “Canzonettas & Rock” (Voces de vecinos y temas de bandas de rock locales versionando las canzonettas más cantadas en Ing. White); “200 años / 4 objetos” (invita a leer el mundo en un

⁴ En el año 2019 el museo ofreció diferentes propuestas didácticas a las escuelas: (i) para nivel inicial y primaria, “Minisilos”, (ii) para nivel primaria y secundaria primer ciclo, “De procesos y Movimiento” y (iii) para nivel secundaria segundo ciclo dos propuestas, “Hoja de ruta: pueblo-puerto” e “Ingeniero Meme”. Esta última muy creativa, en la cual los estudiantes deben realizar un ejercicio de síntesis luego de visitar las salas del museo. Este ejercicio de síntesis se plasma en la producción de memes, considerando que los mismos son una unidad de información cultural.

⁵ <http://museodelpuerto.blogspot.com/> y <http://museodelpuerto.blogspot.com/p/papeles-publicos.html>

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

objeto del bajo-mesada); “Qué bien se vive (en el Caribe)” (este librito muestra lo que los chicos chicos de 6º año de la escuela 21 del Boulevard Juan B. Justo pensaron, imaginaron, dibujaron y contaron sobre cómo sería su vida si todavía tuvieran playa); son algunas de las publicaciones que se encuentran en el blog. Estas publicaciones reflejan el compromiso que este museo tiene con el ambiente social específico en el que se inserta. Así, puede afirmarse que “El espacio web”, es un entorno privilegiado para las prácticas de difusión del museo, para la fidelización de públicos, para potenciar la interactividad con los visitantes.

En síntesis, puede decirse que el Museo del Puerto fue reconstruyendo la historia del pueblo, sus costumbres y la vida cotidiana de la comunidad del puerto bajo el lema “se puede hacer un museo sin objetos, pero no sin vecinos”. De este modo, reinventa las maneras de pensar, ordenar y exhibir la historia.

Ferrowwhite museo taller

En noviembre de 2003 surge Ferrowwhite, un museo taller y se inaugura en el 2004 como almacén de objetos, archivo de documentos y área de conservación del Museo del Puerto de Ingeniero White. Mientras el primer museo nace sin colección, este se instituye a partir de un proyecto de conservación de un excedente de objetos que generó la acumulación del Museo del Puerto y cantidad de objetos de un mundo ferroviario que no encontraba lugar. La mayoría de ellos son objetos que se fueron recuperando del proceso de privatización de los 90. Es un museo taller (Figura 6) ubicado en un predio donde operara, entre 1932 y 1980, la ex usina eléctrica General San Martín, conocida por todos como El Castillo por su particular arquitectura neomedieval. Más precisamente, desarrolla sus actividades en un edificio auxiliar que era el taller de mantenimiento de la usina. En este caso los objetos se relacionan con el mundo del trabajo ferroviario, con su historia económica, cultural e industrial del puerto. En el predio en el cual se localiza el museo también se encuentra “la Casa del Espía”⁶ convertida en café, un lugar con historia, apropiado para compartir las leyendas de este puerto.



Imagen 6: *Ferrowwhite. Museo taller.* Fuente: Cristiano, G. (2019).

⁶ La Casa del Espía era la residencia del jefe de la Usina General San Martín. Varios jefes ocuparon la Casa -desde 1932 hasta mediados de los sesenta, momento en que pasó a funcionar como una oficina administrativa. Ocupado por Gustav, alemán en épocas del ferrocarril inglés, en tiempos de la segunda gran guerra. Alrededor de él se construyeron muchas historias, que era un espía, que tenía un transmisor de radio oculto en algún lugar del castillo y reportaba desde allí a la flota de submarinos del Führer sobre los buques que partían con grano para paliar la hambruna de los aliados, etc.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

En su página web⁷ puede leerse:

“La constitución de este espacio fue posible gracias a un subsidio de la Fundación Antorchas. En 2004, se trasladó a este edificio una colección de aproximadamente 4000 objetos relacionados con el mundo ferroviario y portuario naciendo así Ferrowhite como un espacio autónomo. La donación fue realizada por un grupo de ferroviarios particulares quienes pusieron a resguardo de la Municipalidad de Bahía Blanca estas herramientas consideradas por los nuevos concesionarios privados del ferrocarril y el puerto como “material de desecho”. Son piezas provenientes de los grandes talleres ferroviarios instalados en la región (Talleres Noroeste, Taller Maldonado, Taller Spurr, Galpón de Locomotoras Ingeniero White), y en menor medida, de las estaciones, oficinas administrativas y terminales portuarias pertenecientes al Ferrocarril del Sud (1884-1948), el Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste, el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico y el Ferrocarril Nacional General Roca” (Ferrowhite, s/f).

Dichas piezas reflejan el conjunto de conocimientos y habilidades específicas, dado que en cada objeto se halla implícita la memoria de un oficio y testimonio material de un complejo proceso histórico social. Pero es el relato de los propios trabajadores ferroviarios el que permite saber cómo y para qué se utilizaban esas herramientas, de qué modo se organizaba el trabajo en el que se empleaban, y por sobre todo, cómo era la vida de quienes las usaban. Por tal razón, desde el comienzo el vínculo con la comunidad de trabajadores y vecinos/as fue fundamental. El museo comenzó golpeando las puertas de las casas para realizar entrevistas, y al cabo de tanto tiempo, muchas personas comenzaron a sentir al museo como su propia casa. Esta forma integral de concebir a los bienes histórico-culturales y a la gestión museística, permite salir del anclaje tradicional que considera al patrimonio como el mero legado del pasado de una sociedad y redefinirlo como un constructo dinámico, que se (re) elabora a partir de procesos socioculturales y diversas relaciones de poder entre distintos actores sociales implicados. Actualmente, el museo no solo alberga artefactos ferroportuarios ya que, desde hace algunos años el mismo hospeda, artefactos que han sido fabricados por los propios trabajadores para ligar ese pasado al presente (Imagen 7).



Algunos artículos exhibidos fabricados por trabajadores.
Fuente: <http://ferrowhite.bahiablanca.gov.ar/patrimonio.html#top>

⁷ ferrowhite.bahiablanca.gov.ar/patrimonio.htm

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Parte de la colección de Ferrowhite permanece dentro de un gran espacio vidriado que es posible observar desde el resto del museo, pero cuyo acceso es limitado. Los objetos de dicha colección se movilizan y muestran en ocasión de actividades educativas, para ser utilizado en la realización de entrevistas o cuando son puestos nuevamente en movimiento a través de obras de teatro que el museo realiza.

En relación a la misión del museo, en las entrevistas realizadas, según lo manifestado por los responsables del museo, Ferrowhite tiene por objetivo, la conservación de herramientas y útiles recuperados tras la privatización y el parcial desguace de los ferrocarriles, además de generar herramientas útiles para ampliar la comprensión del presente y, por tanto, la perspectiva del futuro, forjados en la labor con objetos y documentos del pasado. La institución se encuentra continuamente planificando actividades en favor de recuperar y habilitar para el público nuevas zonas dentro del predio de la ex usina, de mejorar las instalaciones existentes y poner en funcionamiento algunos de los objetos que se exhiben. En todas estas iniciativas, el museo trabaja con la comunidad local y colabora con su gestión la Asociación “Amigos del Castillo”. Entre otras tareas que realiza el museo también se dedica a la arqueología industrial. Así, por ejemplo, en el año 2008 en el altillo de la vieja usina subsistía un montón de moldes y modelos de fundición que habían pertenecido a Plantel Marítimo, el personal inició el trabajo de recuperarlos, traerlos a Ferrowhite, limpiarlos, clasificarlos, estudiarlos y permitir que de algún modo cuenten su historia⁸.

Al igual de lo que ocurre en el Museo del Puerto, el perfil genérico de la demanda recreativa es variado. Tratan de llegar a los visitantes por medio de la difusión que principalmente se materializa en televisión, la red social Facebook y su web propia. También refuerzan su divulgación a través de muestras itinerantes en eventos puntuales.

En el año 2015 a partir de la recuperación de una de las salas de la ex Usina, se habilitó el Taller *Prende* (desde el 2009 existía bajo el nombre de “Cómo funciona la cosa”), vinculado a la idea del museo taller. Según comenta uno de los responsables del museo: *“desde el principio de Ferrowhite, estos dos sustantivos estuvieron en vínculo y tensión para problematizar la idea de museo tradicional anclado en el pasado. En la idea de ‘taller’ hay una clara alusión al presente, a la idea de salir de la exhibición y pasar a la producción”* (A.B, 2019).

Prende es un espacio de capacitación y expresión destinado a chicos/as y jóvenes de los barrios cercanos, que tiene la serigrafía como centro de exploración, aunque también se investigan otras técnicas plásticas y de impresión. Si bien el objetivo principal de este taller es la educación y la inclusión social, parte de las producciones que allí se realizan, se comercializan en el “Quiosco Obrero” y constituye una fuente de financiamiento complementaria para la institución. El taller tiene varios grupos que asisten de manera regular. Al mismo tiempo, las visitas educativas contemplan un momento de trabajo durante el recorrido. Tratan de captar visitantes por medio de la difusión que principalmente se materializa en Instagram, la red social Facebook y su web propia. También refuerzan su divulgación a través de muestras itinerantes en eventos puntuales.

⁸ <http://museotaller.blogspot.com/>

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Actualmente el museo se encuentra realizando obras de recuperación del área que se destinaba antiguamente a vestuarios y baños de la Usina Gral San Martín, espacio que se va a adecuar para ampliar el taller de serigrafía. La idea es ampliar espacialmente el taller y diversificar la oferta de técnicas ofrecidas. Asimismo, se están incorporando la costura, la moldería y diferentes técnicas de grabado e impresión.

Por otra parte, teniendo en cuenta las cuatro funciones básicas de los museos, planteadas por ICOMOS: conservación, investigación, educación y exposición del contenido. Puede decirse que Ferrowhite cumple con todas las funciones. El mismo realiza la conservación de herramientas y útiles recuperados, con el objetivo de mostrar cómo y para qué se utilizaban esas herramientas y de qué modo se organizaba el trabajo en el que se empleaban. Las herramientas se encuentran expuestas en sus instalaciones para su apreciación de forma dinámica donde los visitantes pueden interactuar con las mismas; por esto mismo, adquiere la dinámica de taller, y se propone como un lugar de encuentro y de puesta en circulación de las voces y el hacer de los trabajadores.

En cuanto a la función educación, se desarrolla de manera óptima ya que trabajan en forma conjunta con la sociedad local. El museo posee programas de visitas guiadas realizadas por quienes conforman la fundación "Amigos del Castillo" los cuales en su mayoría son personas de Ingeniero White (localidad portuaria ubicada a 10 km de Bahía Blanca) que han estado involucradas en la historia local que forma parte de lo que en el museo se trata de mostrar y/o transmitir. Además, cuentan con programas y talleres para los más chicos para que aprendan jugando. Por último, se realiza también investigación, en la cual trabaja el área de archivo, donde las 5000 piezas del ferrocarril y el puerto, son el punto de partida para intentar comprender cómo se organizaban los talleres en los que esas herramientas eran utilizadas, cómo eran el orden y los conflictos de la sociedad a la que servían, y como resultan, en comparación, las cosas al día de hoy.

Reflexiones finales

A lo largo del trabajo se ha mostrado cómo Ferrowhite y el Museo del Puerto resignifican la génesis ferroportuaria de la localidad de Ingeniero White. Así, en el marco de la Nueva Museología, que invita a los gestores de museos a realizar actividades donde el acento se sitúe en las relaciones entre el ser humano y su medio cultural y, mediante las herramientas modernas de comunicación y divulgación, estos dos museos ofrecen los relatos del puerto y su comunidad; Así, logran reactivar el vínculo de la localidad con su patrimonio, ofreciendo propuestas innovadoras y dinámicas, basadas en la valoración del patrimonio material e inmaterial de manera que pueda asegurarse su continuidad y vitalidad para las generaciones actuales y futuras.

Las estrategias expositivas utilizadas por ambos museos para dar a conocer su colección, han logrado crear un espacio de significación donde se enfatiza lo simbólico de los objetos y se materializa un guión conceptual a través de la investigación y de los soportes materiales (iluminación, líneas cromáticas, etc.) en ambos casos. El carácter "educativo" y "social" inherente a la institución museo se cumple ampliamente en los dos casos analizados. Así, puede afirmarse que ambos museos registran, promueven, elaboran y trabajan con el patrimonio material e inmaterial del pueblo a través de

relatos orales, celebración de fiestas, armado de “instalaciones” y espectáculos, cumpliendo con la doble responsabilidad que asigna Francisca Hernández (1992) a los museos, la de preservar la integridad de los objetos como elementos de nuestro patrimonio y la de contribuir a la evolución de la sociedad, labor que debe realizar a través de la misión educativa.

BIBLIOGRAFIA

Alzate, Adriana. “El paisaje como patrimonio cultural, ambiental y productivo. Análisis e intervención para su sostenibilidad”. *Revista Kepes*, Año 7, n° 6 (2010): 91-106. [http://vip.ucaldas.edu.co/kepes/downloads/Revista6_6.pdf].

Ballart, Josep. *El Patrimonio Histórico y arqueológico, valor y uso*. Barcelona: Ariel, Patrimonio Histórico, 1997.

Ballart, Josep y Tresserras, Jordi. *Gestión del Patrimonio Cultural*. España: Ariel, 2001.

Bazin, Germain. *El Tiempo de los Museos*. Barcelona: Ediciones Daimon, 1969.

Castejón Ibáñez, Magdalena y Guirao Mirón, Cristina. “Espacios culturales y territorio. Propuesta de una metodología para fomentar la participación ciudadana: El caso de barrio del Carmen y el Museo de la Universidad de Murcia”. *Culturas. Revista de Gestión Cultural*, V. 5, n° 2 (2018): 1-19. [<https://polipapers.upv.es/index.php/cs/article/view/10579>].

Coleman, Arthur. *Mi vida de ferroviario inglés en la Argentina (1887-1948)*. Bahía Blanca: Panzini, 1947.

De Carli, Georgina. (2008). “Innovación en museos: Museos y Comunidad en la oferta al turismo cultural”. *Revista de Ocio y Turismo*, N° 1 (2008): 87-101.

Fernández Alonso, Luis. *Introducción a la nueva museología*. Madrid: Editorial Alianza, 1999.

García Blanco, Ángela. *Didáctica del Museo: el descubrimiento de los objetos*. Madrid: de la Torre, 1988.

Fressoli, María Guillermina. “Formas críticas del recuerdo en los Museos de Ingeniero White: Mirada y temporalidad, el recuerdo como experiencia”. *Papeles de Trabajo*, año 7, n° 11 (2013): 237-258. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/27487>

Hernández Hernández, Francisca. “Evolución del concepto de museo”. *Revista general de información y documentación*, V.2, n° 1 (1992): 85-98.

Hernández Hernández, Francisca. “La museología ante los retos del siglo XXI”. *Erph, revista electrónica de patrimonio histórico*, N°1, (2007): 333- 358.

Liberali, Ampelio. *Historias Whitenses*. Bahía Blanca: Editorial del Museo del Puerto, 1994.

Moutinho, Mario. “Nueva Museología de ayer, Sociomuseología de hoy: de los procesos históricos a las tendencias actuales”. *RdM. Revista de Museología*, n°53 (2012): 20–34.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Noceti, María. “Enajenación del espacio marítimo-costero, estrategias discursivas neoliberales en el estuario de Bahía Blanca”. II Congreso Latinoamericano de Teoría Social (2017).

[https://www.conicet.gov.ar/new_scp/detalle.php?keywords=&id=23218&congresos=yes&detalles=yes&congr_id=7577928]

Pinassi, Carlos Andrés. “Conflictos en torno al patrimonio cultural de Ingeniero White (Bahía Blanca, Argentina)”. *Cuadernos de Antropología Social*, n° 48 (2018): 91-110. [<http://dx.doi.org/10.34096%2Fcas.i48.4100>]

Porrúa, Ana. “Todo es Historia”. Página 12, 4 de enero, 2002.

[<https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/radar/9-552-2003-01-04.html>]

Prats, Llorenç. “Concepto y gestión del patrimonio local”. *Cuadernos de antropología social*, n° 21 (2005): 17-34.

Puliafito, César. “La Bahía Blanca: Primero el puerto...”. Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca. Edición digital, Bahía Blanca, (2010): 1-6.

[<https://docplayer.es/15615442-La-bahia-blanca-primero-el-puerto.html>]

Puliafito, César. “El Puerto Viejo”. Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca. Edición digital, Bahía Blanca, (2012):1-15.

[<http://www.puertobahiablanca.com/identidad/periodo2-articulos.asp>]

Rico Mansard, Luisa. “El museo en busca de los turistas”. *El Periplo Sustentable*, n°14 (2008): 27-44. [<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193420870003>]

Rodríguez Villamil, Vicente. “El ferrocarril y los asentamientos urbanos al sur del Salado: 1865-1900”. Seminario de Crítica. Instituto de Arte Americano e investigaciones estéticas, n° 38 (1993). [<http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0038.pdf>]

Ruiz Gallego, Rosaura. “Reactivación participativa del espacio público. Estudios de caso en Valencia y Madrid”. *Culturas. Revista de Gestión Cultural*, V. 4, n°1 (2017): 93-116. [DOI: <https://doi.org/10.4995/cs.2017.7176>]

UNESCO. “Recomendación relativa a la Protección y Promoción de los Museos y Colecciones, su Diversidad y su Función en la Sociedad”. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. UNESDOC (2015): 14-20. [<https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000245176.page=14>]

Zingoni, José. *Arquitectura ferroportuaria en Bahía Blanca, 1880-1930*. Bahía Blanca: EdiUns, (2010).

Páginas Web

Blog del Museo Ferrowhite: <http://museotaller.blogspot.com/>

Blog Museo del Puerto: <http://museodelpuerto.blogspot.com/>

Blog Museo del Puerto: <http://museodelpuerto.blogspot.com/p/papeles-publicos.html>

Puerto de Bahía Blanca: <https://puertobahiablanca.com/>

La casa del Espía: <https://ingenierowhite.com/la-casa-del-espia/>

Ferrowhite Museo Taller: <http://ferrowhite.bahiablanca.gov.ar/hecho.htm>

**EL PATRIMONIO
PORTUARIO EN
LAS PERIFERIAS
METROPOLITANAS:
UNA RELACIÓN
COMPLEJA CON LA
CIUDAD.**

**EL EJEMPLO DE
CAMPANA-ZÁRATE**

THOMAS MASSIN

**El patrimonio portuario en las periferias metropolitanas:
una relación compleja con la ciudad. El ejemplo de Campana-Zárate**

Thomas Massin¹

Resumen

La aglomeración de Campana y Zárate, como límite norte de la región metropolitana de Buenos Aires, se encuentra sobre el margen derecho del río Paraná y cuenta con una veintena de terminales portuarias. Algunas de ellas son las herederas directas de los primeros puertos industriales de fines del siglo XIX; otras, muy modernas, responden a nuevas dinámicas de metropolización portuaria. Ahora bien, no existe una interacción beneficiosa entre el patrimonio portuario y la ciudad, a pesar de que son dos elementos que se yuxtaponen. Desde el urbanismo, este trabajo propone examinar la noción de patrimonio portuario en el contexto de metropolización de las actividades industriales y logísticas y propone pistas para ponerlo en valor.

Palabra clave: puerto, patrimonio, río Paraná, metropolización

Abstract

The agglomeration of Campana and Zárate, as the northern boundary of the metropolitan region of Buenos Aires, is located on the right coast of the Paraná River and has twenty port terminals. Some of them are the direct heirs of the first industrial ports of the late nineteenth century; others, very modern, respond to new dynamics of port metropolization. However, there is no beneficial interaction between the port heritage and the city, even though they are two juxtaposed elements. From urban planning, this work proposes to examine the notion of port heritage in the context of metropolization of industrial and logistics activities and proposes clues to put it into value.

Keyword: port, heritage, Parana river, metropolization

¹ Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR- CONICET) – Argentina. tomassin@gmail.com

0. Introducción

En Argentina, el sistema portuario representa el 90% del comercio exterior y se organiza en tres litorales. El litoral metropolitano es el más importante con casi tres cuartos del tráfico portuario nacional y se estructura alrededor de cinco polos portuarios². En primer lugar, el polo ubicado al norte de Rosario, el mayor en términos de tonelaje en el país, consiste en una serie de terminales portuarias agroexportadoras y plantas de trituration de soja. Luego, las terminales de La Plata y San Nicolás tratan principalmente de materias primas y productos industriales. Finalmente, los dos polos más dinámicos son los terminales polifuncionales de tráfico rico (carga general, contenedores, roll on / roll off). El primero es el de Buenos Aires, sitio histórico de la metrópolis, respondiendo al patrón clásico de las metrópolis marítimas sudamericanas con el mantenimiento de las actividades y de las conexiones portuarias a pesar de la presión de los espacios urbanos³. El segundo es el de Campana-Zárate con funciones diversificadas, relacionadas con las actividades industriales antiguas (química, siderurgia, papelería) o recientes (automotriz, logística).

Los primeros puertos de Campana y Zárate fueron construidos a fines del siglo XIX. Hoy las dos ciudades conforman una conurbación urbana de 200.000 habitantes, en el borde metropolitano de Buenos Aires, y cuentan con más de 20 terminales portuarias. La estructuración de este espacio urbano se realiza de acuerdo con un modelo original: se trata de ciudades al mismo tiempo fluviales, en la margen derecha del Paraná, y marítimas, debido a que sus instalaciones de aguas profundas reciben embarcaciones oceánicas especializadas en tráfico rico tanto para importación como para exportación. Estas dos ciudades de tamaño mediano se alimentan así de los procesos metropolitanos y, al mismo tiempo, los estructuran, como anclas para flujos globalizados.



El litoral portuario en Campana (Massin, 2010)

² Thomas Massin, “Dinámicas portuarias del litoral metropolitano del Paraná desde 1990”, *Revista Transporte y Territorio*, n°12 (2015)

³ César Ducruet, “Typologie mondiale des relations ville-port”, *Cybergeo : European Journal of Geography*, n°417 (2008)

Si bien abunda la literatura sobre los puertos de Buenos Aires y Rosario, no es el caso en estas dos ciudades, a excepción de varios trabajos históricos⁴ y algunas investigaciones en el campo de la geografía y el urbanismo⁵. Ahora bien, los desafíos de la integración urbana del río y del puerto, el desarrollo sustentable de la costa altamente fragmentada así como el reciclaje de áreas industriales portuarias en abandono son desafíos muy agudos en términos de calidad urbana y medioambiental.

La hipótesis es que hay un doble movimiento que impide la puesta en valor del patrimonio portuario en Campana y Zárate. Primero, a diferencia de las zonas céntricas de las metrópolis, el reciclaje de los sitios portuarios históricos y desafectados en las zonas periféricas es complejo. Segundo, y en paralelo, la construcción de nuevos sitios portuarios dedicados a la logística metropolitana tiene impactos negativos, en cuanto a la morfología, a las circulaciones urbanas y a la especialización funcional.

La metodología se apoya en la elaboración de datos y mapas mediante un trabajo de terreno, cartográfico y fotográfico. A lo largo de las visitas de terrenos, se llevaron a cabo entrevistas con actores públicos y privados de distintos campos profesionales: investigadores, administradores y autoridades políticas. En cuanto a la cartografía, se realizó una búsqueda importante de mapas antiguos, que posibilita un enfoque diacrónico y de largo plazo. Por un lado, fueron conseguidos en el Instituto Geográfico Nacional, en la biblioteca de la Facultad de Geografía de la UBA y en la biblioteca del IHEAL en París. Por otro lado, se consiguieron mapas locales históricos en las bibliotecas municipales de las dos ciudades. Finalmente se encontró información histórica, en primer lugar material fotográfico, en el Museo Histórico de Zárate, en la Biblioteca del Congreso de la Nación y en la Biblioteca Nacional y en internet a través de la videoteca de la Prefectura Naval⁶.

Una última precisión es que el término “puerto”, que califica aquí un conjunto de instalaciones portuarias ubicadas en la misma ciudad, no es muy preciso, mientras que hablar de terminales portuarios autónomos permite estudiar las configuraciones múltiples.

1. El proceso de construcción portuaria en Campana-Zárate, en el litoral metropolitano

1.1. El nacimiento del litoral y el modelo de ciudad-puerto (1880-1950)

La apertura del Paraná a la navegación en 1852, contemporánea de la expansión del ferrocarril y de una fuerte inmigración europea, contribuye al desarrollo económico de la Argentina. Rápidamente, el litoral y su hinterland, la llanura agrícola de Pampa, se integran en la economía mundial a través de sus fábricas y sus puertos refrigerados. Así en 1890, nueve puertos contaban con un tráfico transoceánico, entre los cuales Campana y Zárate, y el sistema portuario del Río de la Plata tiene un

⁴ Véanse los varios trabajos de Silvia Baccino en Zárate y de Fernanda Gazzo y Gustavo Alves en Campana o Virginia Galcerán y Rosana Obregón, “La transformación de la ribera bonaerense del Paraná inferior. 1880-1930”, *Primeras jornadas de investigación Ríos urbanos*, UNLP / UNSAM, noviembre 2017.

⁵ Cintia Barenboim, “Generación de alternativas para la producción de tierra urbana en el Distrito de Campana, Buenos Aires – Argentina”, *Revista Arquisur*, n°1 (2001); 20-31.

Helena Carriquiriborde. “Industrie, ports et transformations territoriales dans la région métropolitaine de Buenos Aires: Zárate et Campana, continuités et nouvelles dynamiques”. En *Métropoles des Amériques en mutation* L. Tellier & C. Vainer (Eds.), (Québec: Presses de l’Université du Québec, 2012), pp. 78–101.

Cristina Carballo, *Crecimiento y desigualdad urbana. Implicancias ambientales y territoriales. Campana, 1950-2000* (Buenos Aires, Dunken, 2004).

⁶ <https://videoteca.prefectura naval.gov.ar>

tráfico comparable al de Londres o Nueva York⁷. Este vigor se explica por las excelentes condiciones naturales (sitios de aguas profundas, ancho y tranquilidad del río, presencia de una barranca natural), el dragado de canales y la proximidad de las producciones de la Pampa. Por lo tanto, se desarrollan una serie de pequeñas ciudades portuarias entre Buenos Aires y Rosario, conectadas a la red ferroviaria que une las dos metrópolis y que proporcionan la mayoría de las exportaciones del país, el cabotaje y las conexiones fluviales de pasajeros. Campana y Zárate son ejemplos emblemáticos de esta situación y aparecen las primeras industrias (frigoríficos, papelera, destilería de alcohol, fábrica de aceite) y puertos asociados (Esso, frigoríficos, fábrica de papel La Argentina) y de traslado o públicos (muelle del ferrocarril, ferry boat, arsenal).

1.2. El eje fluvial industrial: dinamismo de puertos industriales y declinación de puertos comerciales (1950-1992)

Después de una desaceleración de la actividad industrial y portuaria del litoral a partir de la década de 1930, las políticas promovidas en las décadas de 1950 y 1960 fomentan el establecimiento de industrias pesadas, apoyadas por instalaciones portuarias dedicadas, en las ciudades del litoral del Paraná: es el nacimiento del *eje fluvial-industrial* que une Buenos Aires con Rosario. Paralelamente, el sistema portuario comercial se nacionaliza y se centraliza en torno al puerto de Buenos Aires, pero esta gestión es ineficiente y padece la competencia con la red de carreteras naciente. En este marco, a fines de la década de 1970, las regulaciones se flexibilizan y las primeras terminales privadas dedicadas a los cereales se establecen al norte de Rosario, antes de que la contenedorización llegase al país. En Campana y Zárate, este período corresponde al desarrollo de grandes plantas industriales con sus puertos asociados para algunas (Siderca, Rhasa, Vitco). Finalmente, en 1992, se llevó a cabo una profunda reforma portuaria, que cambia la estructura del *eje fluvial-industrial*.

1.3. Desde la reforma portuaria de 1992, (re)despliegue de puertos privados y “ex-portuarización”

La ley de 1992 decreta la descentralización de los puertos a las autoridades provinciales, a excepción de seis puertos autónomos, incluidos Buenos Aires y Rosario, administrados por un organismo público. También abre la gestión de los puertos a los actores privados, lo que da lugar a dos grandes modelos de administración: *landlord port* (la gestión y la prestación de servicio son garantizadas por los actores privados mientras que la propiedad y el control dependen de actores públicos) y *private port* (los actores privados son propietarios de la infraestructura y se encargan de los servicios portuarios).

La reforma contribuyó a reactivar la actividad portuaria mediante instalaciones modernizadas y eficientes y conectadas a las redes globalizadas⁸. Se observa entonces una gran transformación morfológica con un pasaje de la ciudad-puerto a un movimiento de *ex-portuarización*, donde a imagen de la *ex urbanización*, las terminales se sitúan fuera de la zona aglomerada, pero bajo influencia metropolitana directa⁹.

⁷ Cesar Ducruet, “Ports et routes maritimes dans le monde (1890-1925)”. *Mappemonde*, n°106 (2012).

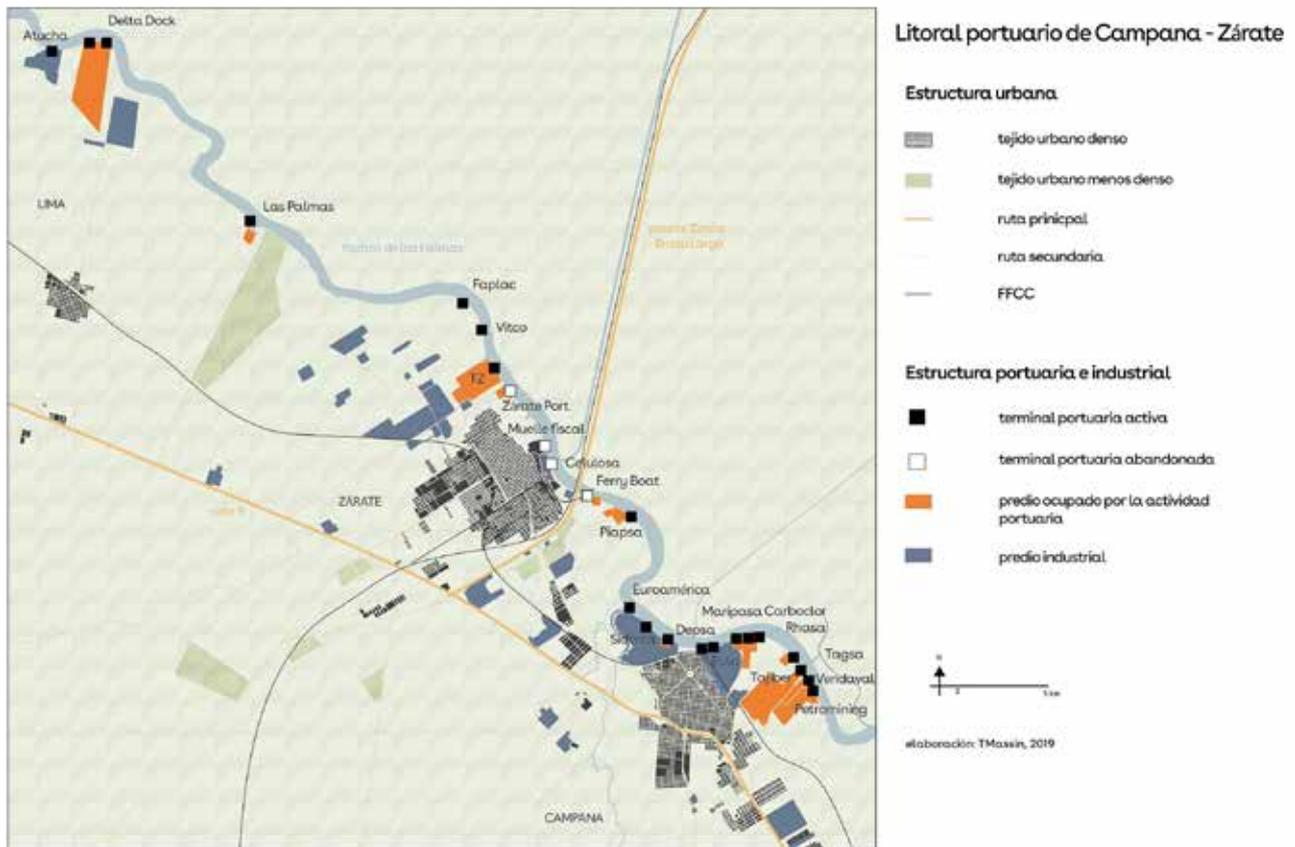
⁸ Marie Guibert y Sébastien Velut, *Retour au rivage : le littoral argentin dans les années 1990*. (Paris, IHEAL, 1998).

⁹ Edward Soja, *Postmetropolis : Critical Studies of Cities and Regions*, (Oxford, Basil Blackwell, 2000).

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Estas dinámicas portuarias en periferia metropolitana se explican por la disponibilidad de grandes predios económicos, las buenas condiciones de acceso fluvial y terrestre, los bajos costos de servicio y las oportunidades de expansión. Además existe una situación metropolitana privilegiada que resulta de las “interacciones basadas en el territorio”¹⁰: aunque se encuentra cerca del centro urbano de Buenos Aires, el territorio ofrece una tradición industrial que proporciona una mano de obra importante y bien formada, la presencia consolidada de grandes empresas globalizadas y un marco político y legal propicio para las actividades productivas y logísticas.

Hoy el litoral de la aglomeración se extiende en 40 km y está compuesto por 23 terminales portuarias (figura1).



El litoral portuario de Campana Zárate (Massin, 2019)

2. El patrimonio portuario de Campana-Zárate en el contexto metropolitano periférico

El patrimonio portuario fluvial es un concepto amplio¹¹, que abarca elementos intangibles (literatura, archivos iconográficos), etnológico (fiestas, tradiciones), museográfico (inmigración, historia), arqueológico (yacimientos, barcos hundidos), y tres que revisten importancia en este trabajo: el

¹⁰ Pierre Veltz, *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, (Paris, PUF, 2005)

¹¹ Loïc Ménanteau. *La valorisation du patrimoine, culturel et naturel, comme facteur d'intégration transfrontalière : le cas du Bas-Uruguay*. Programme ACI des Maisons de Sciences de l'Homme, 2004

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

patrimonio industrial portuario, el patrimonio de infraestructuras portuarias (muelles, galpones, grúas, aduanas, astilleros...) y el patrimonio flotante (barcos, vapores...). A raíz de la presentación del desarrollo portuario desde fines del siglo XIX, proponemos distinguir tres tipos de patrimonio portuario, cada uno teniendo una relación específica con la ciudad:

el patrimonio histórico, vinculado a los puertos que iniciaron sus actividades a fines del siglo XIX y a principios del siglo XX;

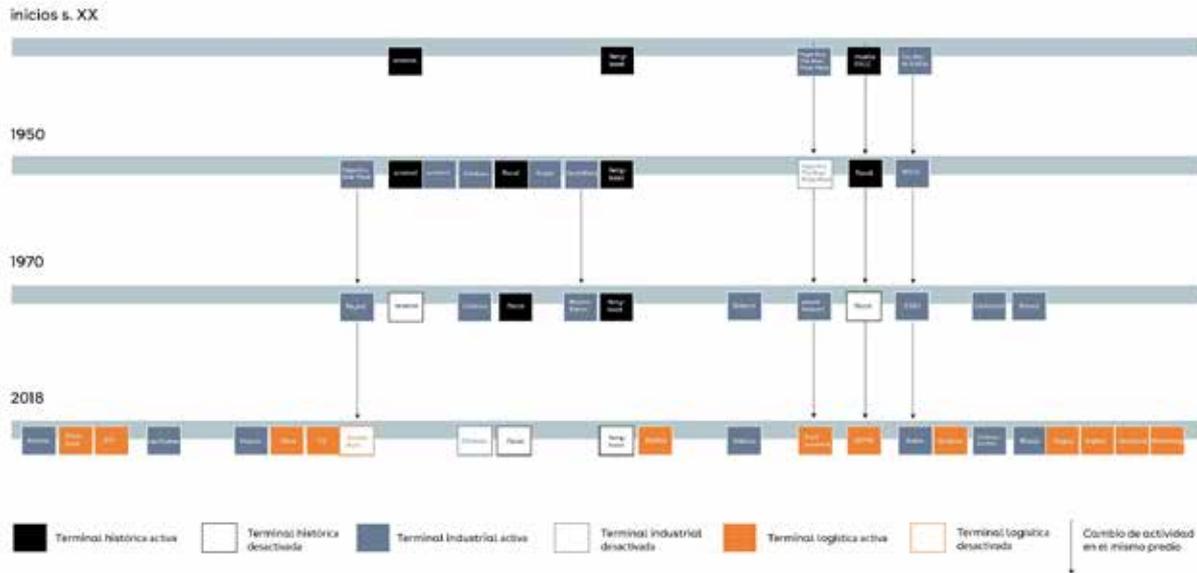
el patrimonio ligado a la actividad industrial-portuaria activa desde principios y mediados del siglo XX;

el patrimonio más moderno, producto y soporte de la actividad productiva y logística metropolitana.

Resumimos esta categorización en la tabla (figura 2) y el esquema siguientes (figura 3).

	año inicio actividades	principales actividades
patrimonio histórico		
Muelle Fiscal Zárate	abandonado	
Ferry Boat	abandonado	
Zárate Port	sin actividad	granel
Celulosa	sin actividad	madera
patrimonio industrial-portuario		
Carbochlor	1885	
Axion	1911	refinería de petróleo
Rhasa	1952	almacenaje de hidrocarburos, productos químicos y líquidos
Siderca	1954	siderurgia, metalurgia
Atucha	1974	energía nuclear
Faplac	1998	industrial
Vendaval	2014	arena
Petromining	2014	combustibles
patrimonio logístico metropolitano		
Vitco	1979	hidrocarburos
Euroamérica	1992	carga seca, productos siderúrgicos y fruta
Maripasa	1996	granel sólido
DEPSA	1996	carga general
Terminal Zárate	1996	vehículos y contenedores
Piapsa	1997	productos químicos
Tagsa	1998	granel líquido y productos químicos
Delta Dock	1999	granel, granos y vehículos
Las Palmas	2001	granel y granos

(Figura 2) Categorización del patrimonio portuario



(Figura 3). Esquema sintético de la estructuración del litoral de Campana-Zárate

El objetivo de esta figura es entender las continuidades y rupturas en la actividad portuaria en el litoral, representando la ubicación y la actividad de las terminales portuarias en cuatro fechas: inicios del siglo XX, 1950, 1970 y 2018. Permite verificar que se aplica el patrón clásico de relación ciudad/puerto¹², de disociación espacial entre función portuaria y espacio urbano. En la primera etapa, la ciudad se desarrolla alrededor de su puerto, en una articulación estrecha. Luego tiene lugar una expansión litoral que consiste en el desarrollo de instalaciones portuarias e industriales a lo largo del litoral. Una tercera etapa, que podemos identificar entre 1970 y 1990, corresponde al cierre de las instalaciones portuarias históricas y en paralelo un desarrollo centrífugo ciudad-puerto con la aparición de infraestructuras viales y de barreras que separan el espacio portuario. Sin embargo no aparece claramente la última etapa del modelo, la de la reconversión del puerto histórico, es decir cuando la ciudad se recentra en su frente litoral original. A continuación se profundiza este análisis.

2.1. Puertos históricos entre reciclaje y abandono

Entre las 22 terminales identificadas, 4 están sin actividad. Dos son puertos públicos de principios del siglo XX que no han funcionado durante varias décadas (Muelle fiscal Campana, Ferry Boat) y dos son puertos privados más recientes que están sin actividad (Zárate Puerto, Celulosa). Esta situación es la consecuencia de profundos procesos de reconversión, en primer lugar a raíz de la reforma de 1992. La pregunta es entonces: ¿qué hacer con estos territorios en zona urbana céntrica y densa cuando desaparecen la actividad portuaria?

¹² James Bird, *Major seaports of the United Kingdom*. (London: Hutchinson, 1963)

Brian Hoyle, "The port—City interface: Trends, problems and examples", *Geoforum*, Vol. 20, Issue 4 (1989)

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Un proceso común es el *waterfront revitalization*, presentado como soporte ideal para rehabilitar estas zonas con elementos urbanos muy fuertes (Ópera de Sídney, Museo Guggenheim en Bilbao) que acompañan grandes operaciones de reciclaje de los edificios y de las infraestructuras industriales-portuarias en oficinas y viviendas destinadas a las clases altas, y en programas recreativos, turísticos y culturales. Estos procesos son bien estudiados en varias ciudades en el mundo¹³, los casos emblemáticos siendo Nueva York, Baltimore o Toronto. En Argentina, hay muchos trabajos sobre Buenos Aires y Puerto Madero¹⁴ y Rosario¹⁵. Estas operaciones reflejan marca una nueva era en la relación ciudad-río, a menudo criticable, y un nuevo terreno de acción para los arquitectos, paisajistas y urbanistas.

En el caso de Campana-Zárate, en periferia metropolitana, el reciclaje de estos sitios portuarios históricos es más difícil, lo que conlleva problemas urbanísticos (deterioración de los tejidos colindantes, contaminación de suelos, patrimonio desafectado...). Sin embargo, la situación es heterogénea.

Por un lado, en Campana, el acceso al litoral es mucho más acotado (3 cuadras) y no se encuentra ninguna terminal abandonada. En el antiguo muelle del ferrocarril y muelle fiscal, hoy DEPSA ofrece servicios logísticos para el comercio internacional como para cabotaje.

Por otro lado en Zárate, el proyecto reciente de Paseo costanera, así como la construcción de Zárate Chico responden en gran medida al modelo de *waterfront revitalization*. En efecto, en un predio de 10 hectáreas donde funcionó el frigorífico Smithfield entre 1905 y 1990, se está llevando a cabo un desarrollo urbano que combina torres, edificios bajos de viviendas, lofts construidos dentro de los antiguos edificios del frigorífico, oficinas, locales comerciales y gastronómicos y un hotel con centro de convenciones. También se anuncia que “habrá una plaza flanqueada por edificios municipales culturales y educativos, que reciclarán antiguas construcciones industriales”. En síntesis es un desarrollo urbano, de capitales argentinos, destinado a la clase alta, que retoma la estructura original de algunos edificios para inscribirlos en un paisaje urbano abierto y recreativo a lo largo del frente fluvial. También en Zárate, existe un esfuerzo, por lo menos formal, de la municipalidad por proteger el patrimonio portuario histórico. Así el edificio neocolonial del Puerto de Zárate fue declarado de Interés Municipal en 2002 y como Sitio de Interés Histórico y Patrimonial Provincial en 2004.

¹³ Brian Hoyle, “Global and local change on the port-city waterfront”, *Geographical Review*, vol. 90, n° 3 (2000) 395-417. Richard Marshall, *Waterfronts in Post-industrial Cities*, (New York, Spon Press, 2001).

¹⁴ Guillermo Jajamovich, “Puerto Madero en movimiento. Un abordaje a partir de la circulación de la Corporación Antiguo Puerto Madero (1989-2017)”, 2018, *IEALC*

¹⁵ Cecilia Galimberti, “A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario”. *Revista Transporte y Territorio*, n°12 (2015) 87-109.

Marie Forget, “Transport et recompositions urbano-portuaires sur le Paraná. Le cas de Rosario (Argentine)”, *L'espace géographique*, n°41 (2012), 210-222.

Sin embargo hay dos ejemplos significativos que demuestran que este reciclaje no se aplica a todo el patrimonio histórico. Así, a pocas cuadras de Zárate Chico, se encuentra el embarcadero Ferry Boat, en muy mal estado y donde nunca se ha hecho nada para preservar, a pesar de haber sido declarado patrimonio cultural e histórico y luego como sitio histórico provincial en 2000. La zona hoy está ocupada por pescadores que aprovechan la estructura como muelle¹⁶. Otro ejemplo significativo es del baldío portuario de Zárate Port (construido originalmente sobre un terreno industrial, donde operaron el frigorífico River Plate luego Reysol), que quedó en abandono a raíz de la quiebra de la terminal en 2010.



Figuras 4 y 5 - el patrimonio histórico en Campana y Zárate: el Boat Club de Campana, patrimonio histórico de la ciudad y Zárate Port en abandono

2.2. Puertos industriales, la yuxtaposición de actividades poco compatibles con la ciudad

Las ocho terminales industriales, utilizadas para actividades exclusivas de la empresa, fueron construidas antes de 1980. Es un caso diferente al anterior, con un patrimonio portuario muy difícil de poner en valor. En efecto, los puertos están en funcionamiento con actividades contaminantes y/o peligrosas, poco compatibles con la proximidad de la ciudad. Además, los predios ocupan todos los terrenos del borde fluvial.

En cuanto a lo paisajístico, es interesante notar que tienen una presencia muy limitada, como si la función industrial hiciera desaparecer la función portuaria. En efecto, si bien el paisaje urbana de la aglomeración está fuertemente marcado por las infraestructuras industriales, no es el caso para la actividad portuaria asociada, muy poco visible.

Ahí la pregunta es más bien: ¿cuándo la industria ha borrado totalmente la función portuaria, cómo se puede tratar de redescubrir? Nos parece que ninguna de las dos ciudades tenga una respuesta. La situación es más aguda en Campana, donde los complejos industriales portuarios siderúrgicos y químicos (Siderca, Axion) se encuentran completamente insertados en el tejido urbano y tienen una influencia muy grande en la vida urbana de la ciudad¹⁷. En Zárate, los predios portuarios están más lejos del foco urbano.

¹⁶ <https://www.histarmar.com.ar/BuquesMercantes/Ferrobarcos/Ferrobarcos-Zarate.htm>

¹⁷ Thomas Massin, *El corredor metropolitano entre Buenos Aires y Rosario : un espacio complejo de la metropolización*, tesis de doctorado, FADU-UBA y París 3, 2017

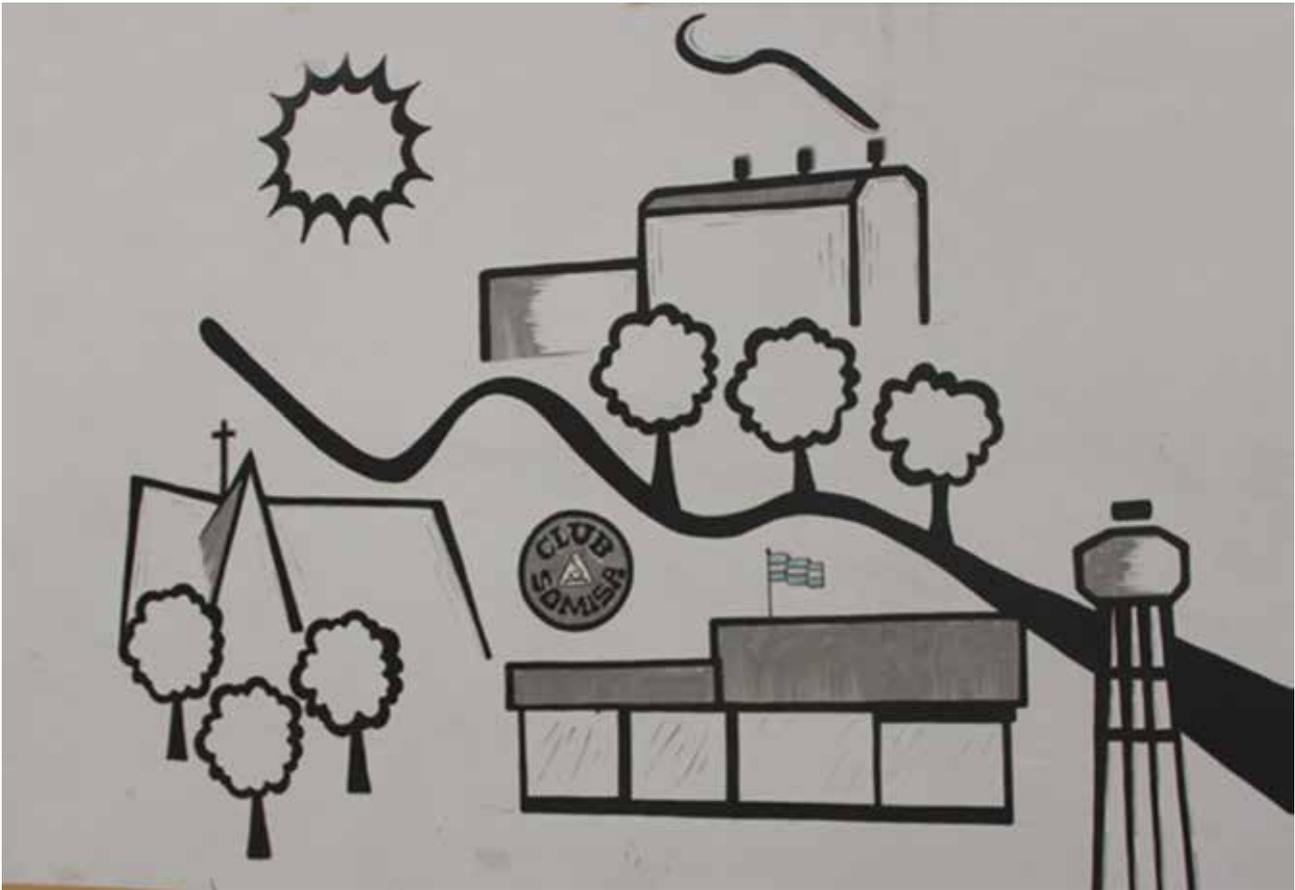


Figura 6 - Mural en el barrio Somisa en Campana. La fábrica, la iglesia, la escuela y el río... pero sin puerto (Massin, 2013)

2.3. Puertos metropolitanos, la separación con lo urbano

El tercer tipo se refiere a las terminales ligadas a las actividades productivas y logísticas metropolitanas. En Campana-Zárate, son once, en general muy modernas. Construidos ex nihilo desde los 1990, se trata de espacios herméticos (acceso controlado, limitado a los empleados), monofuncionales y de vocación meramente técnica. Están conectados directamente a la red vial o a las instalaciones industriales, sin conexión directa a la ciudad, excepto por una algunos caminos secundarios que usan los empleados a pie o en bicicleta. También restringen el acceso a al frente costero a lo largo de varios kilómetros. Una lectura de esta situación es que el hinterland de estos puertos ya no es la ciudad cercana, sino la región metropolitana en su conjunto, siendo solo son un eslabón en la cadena logística global. En alguna medida, se trata de un retorno al funcionalismo, consecuencia del aislamiento de las otras funciones que tiene la ciudad, en contra de las teorías y prácticas actuales de la planificación que promueven el uso mixto y la dimensión humana de la ciudad. Por lo tanto, estos dispositivos no permiten la diversidad, el intercambio y la simultaneidad¹⁸: no son creadores de urbanidad.

¹⁸ Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*, (Paris, Anthropos, 1968).

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Entre estas terminales, se identifican tres perfiles de actores portuarios: el primero incluye empresas especializadas en la logística portuaria (TZ, PTP, Tagsa), el segundo en el transporte en general (Euroamerica, Maripasa) y el tercero en el negocio de granos (Las Palmas, Petromining). La más importante es Terminal Zárate, que maneja la casi totalidad de los vehículos en operaciones de expo-importación que alcanzan cerca de un millón de unidades por año así como una cantidad importante de contenedores (segundo en el país después del Puerto de Buenos Aires con 150,000 TEU anuales)¹⁹.

Estos actores portuarios logísticos se han convertido en actores metropolitanos de primer orden. En una dimensión morfológica, son promotores muy activos con proyectos portuarios de tamaño medio o importante. En la conurbación, “fabrican” el área costera metropolitana con más 1500 hectáreas de instalaciones portuarias construidas en treinta años, es decir casi un tercio del área construida de la aglomeración. En la dimensión económico-financiera, son actores fuertemente conectados a las dinámicas de la globalización y desempeñan un papel importante en la economía metropolitana. Según lo permitido por la ley de 1992, los actores privados manejan íntegramente el proyecto portuario: desde la compra de los terrenos para la construcción de terminales, pasando por las conexiones a las redes viales y ferroviarias, hasta el dragado de acceso a los muelles. Además son los mismos actores los que operan las terminales. Por lo tanto, deben tener importantes conocimientos técnicos y capacidad financiera. Según nuestros cálculos, las inversiones en construcción y expansión en terminales privados superaron 350 millones de dólares desde 2001²⁰. Se podría concluir que existe una especie de tercer espacio logístico y productivo sin las limitaciones espaciales, infraestructurales y políticas (marco institucional público débil que les otorga una gran libertad de acción) de la capital, Buenos Aires.



Figura 7 - Baldío industrial cerca de Terminal Zárate

19 <http://www.cai.org.ar/wp-content/uploads/2018/09/Separata-CPAU02.pdf>

²⁰ Thomas Massin, “Dinámicas portuarias del litoral metropolitano del Paraná desde 1990”, *Revista Transporte y Territorio*, n°12 (2015). Se estima que la inversión para la terminal Tajiber fue de 110 millones de dólares.

3. *¿Qué puede hacer el urbanismo?*

En este contexto, ¿qué puede aportar el urbanismo para mejorar la puesta en valor del patrimonio portuario, especialmente desde la gestión pública? La finalidad es la distribución equilibrada de las funciones urbanas, la reafirmación del carácter público de la ribera con la incorporación de nuevos espacios y recorridos, la utilización sustentable del río desde el punto de vista productivo y recreativo, y su protección como recurso natural y paisajístico así como la inserción urbana de los puertos. Un presupuesto es que no puede haber una valorización de un espacio portuario desactivado sin la necesidad de integrar mejor las actividades presentes.

La primera observación es que se trata de ciudades medianas de la región latinoamericana. No cuentan con recursos financieros, político (capacidad de conseguir fondos nacionales o internacionales) o técnico, equivalentes a sus pares europeas. Por lo tanto, nos parece importante apuntar hacia políticas, herramientas y acciones pragmáticas y de bajo costo.

El estado argentino, como organización federal, se presenta como un actor fragmentado: nación, provincia y municipio a menudo lideran políticas divergentes dentro de un marco general de inestabilidad institucional. En el área portuaria, la falta de una visión global e integrada es flagrante. La Subsecretaría Federal de Puertos y Vías Fluviales tiene (muy) poco poder sobre las terminales y su actividad se limita a unos pocos informes y un plan maestro. A nivel provincial, la Subsecretaría de Actividades Portuarias está a cargo de los ocho puertos “provinciales”, pero no tiene control sobre las terminales privadas.

El municipio aparece como el actor clave y a la vez más débil frente a los actores portuarios privados. Sus competencias incluyen el desarrollo económico, la planificación del uso del suelo y la protección del medio ambiente, pero el municipio tiene poderes institucionales y financieros muy limitados. Esta situación hace que los aportes económicos de las actividades productivas sean argumentos muy fuertes, frente a las cuestiones sociales y ambientales. En cuanto a la actividad portuaria específicamente existe una situación similar: mientras que las dos municipalidades de Campana y Zárate no cuentan con ninguna secretaría o dirección que se dedique a la actividad portuaria, ambas promueven las instalaciones portuarias que operan en la zona. En efecto, la localización de terminales portuarias les da una visibilidad y un dinamismo industrial comprobables. Por ejemplo, la Cámara de Servicios Portuarios y de Comercio Exterior de Campana y Zárate, activa desde hace quince años, trabaja en estrecha colaboración con los dos municipios. En consecuencia, los conflictos entre actores hoy son débiles y los operadores portuarios privados tienen una gran libertad para llevar a cabo sus proyectos; ni los municipios, que están tratando de sacar provecho de este impulso, sin poder controlarlo mucho, ni la sociedad civil, poco movilizada sobre este tema, se oponen.

Una primera acción podría ser una mejor consideración de la temática portuaria en los documentos de planificación. Así en el Código de Ordenamiento Urbano Ambiental del Partido de Campana, no aparece la palabra puerto. Resulta ser un retroceso, ya que en el Plan de Desarrollo Estratégico de Campana de 1999²¹, el tema se trataba, aunque de manera general: “La mejora de las relaciones puerto-ciudad, la elaboración de un modelo de gestión conjunto que aproveche las condiciones

²¹ <https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-loc/BUENOSAIRES/Plan-Desarrollo-Estrategico-de-Campana.pdf>

favorables de ambos y que potencie los factores de crecimiento endógeno de los puertos, de la ciudad y de su más amplio hinterland es la más importante alternativa para el desarrollo sustentable de una ciudad tradicionalmente industrial y portuaria como Campana” o “Proponer fórmulas de cooperación efectiva puerto-ciudad y de financiación conjunta por los diferentes agentes para la solución de los problemas existentes”.

Otra acción fundamental es apuntar hacia una gestión articulada entre diferentes organismos públicos (nación, provincia y municipio) y actores privados, e intermunicipios (en este caso entre Campana y Zárate). El ejemplo de Rosario es elocuente; se sumó al financiamiento del sector público los aportes privados para lograr la creación de espacios públicos, a raíz del traslado del puerto. La generación de un recorrido sobre el borde del agua de 7,5 km de extensión que encadena una multiplicidad de intervenciones se pudo hacer gracias a la firma de convenios con los municipios vecino, con los clubes e instituciones y con propietarios e inversores privados. La combinación y articulación de estos mecanismos de gestión en los procesos de planificación desarrollados por el municipio, han dado muy buenos resultados²².

La segunda observación es apoyarse en un imaginario portuario fluvial fuerte, como nos lo demostraron nuestras visitas al terreno y la cantidad de fotos e informaciones disponibles en internet, que no requiere de tantos esfuerzos para estar más presente. En Zárate ya es el caso con un trabajo de memoria importante del patrimonio histórico y etnológico, entre libros, trabajos de arquitectos, el Museo histórico o las Jornadas de Memoria Colectiva. También se logró una puesta en escena urbanística y arquitectónica de calidad de la ribera y de elementos portuarios.

También destacamos buenos ejemplos en ciudades de perfil parecido, por ejemplo en los puertos del Bajo Uruguay²³, con valorización turística del patrimonio industrial. Por ejemplo en Frey Bentos, la creación Parque industrial municipal, del Museo de la revolución industrial y del teatro al aire libre que tiene como fondo de escena el río presenta un valor patrimonial y urbanístico muy interesante. También es el caso en Gualeguaychú con la remodelación del muelle siguiendo un esteticismo portuario notable.

La tercera observación tiene que ver con las terminales industriales o logísticas y queremos destacar la importancia de la gestión pública y del diálogo con los actores privados. Nos parece que existen dos elementos a trabajar para mejorar que la disociación espacial y funcional ciudad/puerto. El ejemplo francés puede dar tres pistas de reflexión y de acción.

Primero se destaca la figura del arquitecto-consejo en las estructuras portuarias, que lleva a cabo estudios y proyectos para hacer compatible el mantenimiento de industrias con el desarrollo de la vía fluvial en una ciudad. El argumento más fuerte avanzado para mantener esta actividad portuaria en zonas densas es de carácter económico y medioambiental, ya que se estima que una barcaza puede

²² Cecilia Galimberti, “A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario”. *Revista Transporte y Territorio*, n°12 (2015) 87-109

Guillermo Castiglioni, “La recuperación urbana del frente costero de Rosario”, *Revista Arquis*, 8 (2017), 50-53

²³ Loïc Ménanteau. *La valorisation du patrimoine, culturel et naturel, comme facteur d'intégration transfrontalière : le cas du Bas-Uruguay*. Programme ACI des Maisons de Sciences de l'Homme, 2004

reemplazar hasta 250 camiones para transportar la misma cantidad de mercadería, lo que reduce los costos y las emisiones de gas contaminante. En Campana-Zárate, se podría pensar en el desarrollo de una logística de alcance local para abastecer la aglomeración en materiales de construcción u otros productos de uso doméstico, y así darle una dimensión más concreta, cercana y tangible a la función portuaria.

Segundo, para las actividades menos compatibles con la ciudad, las normas de seguridad estrictas existiendo en Francia pueden ser difíciles de aplicar en el contexto argentino. Sin embargo, otra pista es trabajar estos riesgos desde la integración paisajística, que es eficiente para mitigar los ruidos u olores por ejemplo (cortina de árboles, talud...). La idea base es que a pesar de que sean lugares herméticos, no integrados a la ciudad, son lugares donde llegan y trabajan personas y hay que minimizar sus impactos.

Tercero, en los casos más agudos de incompatibilidad puerto-ciudad, se podría pensar en un sistema de medidas compensatorias. Por ejemplo obligar a las grandes terminales a financiar compras de terrenos públicos o proyectos urbanísticos (creación de parque, de un bosque..) o proyectos culturales que fomenten la identidad portuaria.

4. Conclusión

Desde hace treinta años, la privatización del sistema portuario ha transformado el litoral fluvial de Campana-Zárate a través de la construcción del complejo puerto moderno que permite una gran eficiencia de logística portuaria y la integración de la metrópolis en las redes globalizadas. Pero plantea muchas cuestiones relacionadas con el desarrollo urbano. En efecto, la estructura del litoral se hace según la lógica de los actores privados, no sujetos a la regulación de las autoridades públicas, que tiende a formar un mosaico de enclaves a lo largo del río sin mantener una continuidad. Es un cambio profundo de la urbanidad en estas ciudades construidas a finales del siglo XIX sobre la actividad industrial-portuaria, que organizaban muchos aspectos de la ciudad.

En este contexto, el patrimonio portuario hoy debe ser el medio para fomentar una planificación urbana propia y original, lejos de los modelos social y económicamente cuestionados del *waterfront*, y que promueva la mixtura y la integración a través del uso de los espacios públicos fluviales y portuario.

LE PORT DE
DAKAR :
ÉVOLUTION
TECHNOLOGIQUE
ET PATRIMOINE
HISTORIQUE
SOUS-MARIN
D'UNE STATION
ATLANTIQUE
INTERNATIONALE

MOR NDAO
MOUSSA WELE

Le port de Dakar : évolution technologique et patrimoine historique sous-marin d'une station atlantique internationale

**Mor NDAO Professeur Département d'Histoire Université de Dakar-Sénégal
Email: morndao@gmail.com*

**Moussa WELE Doctorant Département d'Histoire Université de Dakar-Sénégal
Email: moussa.wele@ucad.edu.sn*

Résumé:

Cette étude analyse d'abord le contexte de création du port en insistant sur les données stratégiques et militaires ainsi que le patrimoine historique sous-marin, indicateur de la dynamique maritime de la presqu'île du Cap-Vert depuis le XV^e siècle. L'essor du port de Dakar est lié à la mise en place d'infrastructures et d'équipements qui progressivement vont le propulser devant de redoutables concurrents. A partir de 1858, démarre des travaux avec l'installation à la pointe de Dakar d'un parc à charbon auquel s'adjoignent un petit appontement et un barchois édifié de 1862 à 1863. L'année suivante, un grand projet lancé se concrétise par la construction de grands ouvrages qui vont préfigurer un grand port d'escale. Ces contacts et échanges vont imprimer une riche histoire maritime à la colonie du Sénégal. Le patrimoine culturel subaquatique fait partie des éléments qui composent le riche paysage culturel maritime de Dakar : installations portuaires, port de Dakar, communautés côtières, épaves de navires. A travers les sites archéologiques sous-marins, il est possible aujourd'hui de comprendre l'enjeu que constituait la presqu'île pour les puissances coloniales. L'analyse de ce paysage culturel maritime du port de Dakar permet également de comprendre les connexions entre la communauté côtière, les infrastructures et les biens culturels immergés.

Mots-clés: Port, Dakar, patrimoine subaquatique, épaves

Resumen:

En este estudio se analiza primero el contexto de la creación del puerto insistiendo en los datos estratégicos y militares, así como en el patrimonio histórico submarino, indicador de la dinámica marítima de la península de Cabo Verde desde el siglo XV. El desarrollo del puerto de Dakar está vinculado a la creación de infraestructuras y equipos que lo impulsarán progresivamente por delante de formidables competidores. A partir de 1858, los trabajos comenzaron con la instalación en la punta de Dakar de una carbonera a la que se añadieron un pequeño muelle y un barchois construidos de 1862 a 1863. Al año siguiente, se puso en marcha un importante proyecto que dio lugar a la construcción de importantes estructuras que prefigurarían un importante puerto de escala.

Estos contactos e intercambios imprimirán una rica historia marítima a la colonia de Senegal. El patrimonio cultural submarino es uno de los elementos que conforman el rico paisaje cultural marítimo de Dakar: las instalaciones portuarias, el puerto de Dakar, las comunidades costeras, los naufragios. A través de los sitios arqueológicos submarinos, es posible hoy en día entender lo que está en juego en la península para las potencias coloniales. El análisis de este paisaje cultural marítimo del puerto de Dakar permite también comprender las conexiones entre la comunidad costera, las infraestructuras y los bienes culturales sumergidos.

Palabras clave: Puerto, Dakar, patrimonio subacuático, pecios

Introduction

Point de relâche de la marine marchande et militaire en route vers les Indes Orientales et l'Amérique, le port de Dakar va intensifier le processus d'urbanisation entrepris au Sénégal dès le XVII^e siècle par la colonisation française le long de la côte atlantique¹. Vers la fin du XIX^e siècle, se précise le projet d'érection d'un véritable port de guerre qui prend forme en 1898 avec la création officielle d'une base navale à Dakar. Grâce au port, le cadre de la vie urbaine, à l'orée des années trente, se modifie profondément et la capitale de l'A.O.F., qui voit sa population sensiblement augmenter, fait déjà figure d'une véritable ville².

Pour défendre Dakar, point géostratégique, dès le XIX^e siècle, furent érigées des fortifications au niveau du port aux fins de défendre ce « Finistère » occidental de l'Afrique et qui, à l'image de Saïgon au Cap Saint Jacques en Cochinchine, Diégo Suarez à Madagascar et Fort de France en Martinique figurait dans le dispositif des quatre points d'appui de la France.

Le rôle militaire du port de Dakar va créer les conditions de son développement avec, pendant un demi-siècle, des extensions successives.

La modernisation du port se manifesta à partir des années 1930 d'abord par l'édification de quais de canalisations d'eau à haut débit, ensuite par l'éclairage électrique doté d'un système de projecteurs performants à même d'avitailier des navires à charbon et à mazout la nuit et, enfin, l'élargissement de l'artère située entre l'Arsenal de la Marine et la gare du Dakar-Niger.

Il s'y ajoute l'érection d'un phare à Gorée ainsi qu'une amélioration des feux de la ville et de ses environs, la construction de voies ferrées à l'intérieur, de canalisations de la Société Shell pour les combustibles liquides sur les postes qui complètent le processus de modernisation entamé dès la fin du XIX^e siècle. Dès lors, le port de Dakar pouvait assurer la fonction de point d'appui et de « station-service de l'Atlantique » à lui assigné par la France.

Grâce à la richesse d'un grand réseau d'échanges, Dakar et son port disposent d'un riche patrimoine historique sous-marin qui jusqu'ici était inexploré par l'historiographie.

L'étude a été réalisée à partir de travaux relatifs à la question, d'une série d'enquêtes orales et notamment de sources archivistiques coloniales. Les documents d'archives de la série O et P, consultés aux Archives Nationales du Sénégal, les Archives du Port Autonome de Dakar ainsi que les études réalisées sur le port livrent de précieuses informations permettant de produire une contribution à la connaissance de l'histoire du port de Dakar et du patrimoine historique sous-marin de la presqu'île du Cap-Vert.

¹ Voir à ce propos Pasquier R (1960), « Villes du Sénégal au XIX^e s », *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, N° 168-169, pp 387-426, Paris. Sinou A (1993), *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal. Saint-Louis, Gorée, Dakar*. Paris, Karthala.

² Whittlesey D. (1941), « Dakar and the other Cape Verde Settlements », *Geographical Review*, vol. XXXI, p. 609-638.

Ce travail est structuré en deux grandes parties. La première analyse d'abord le contexte de création du port en insistant sur les données stratégiques et militaires et la seconde l'évolution technologique du port. Grâce à la nouvelle approche combinant les données de l'historiographie classique et les recherches archéologiques sous-marines, la contribution de ces deux parties a apporté des données nouvelles à l'histoire et le rôle géostratégique du port de Dakar et de sa presqu'île dans la dynamique maritime internationale.

I- La création et le développement du port de Dakar

A partir de la seconde moitié du XIX^e siècle les ambitions françaises autour de l'occupation de la presqu'île du Cap Vert, dictées par un ensemble de circonstances à la fois locales et internationales se précisent davantage. Ce nouveau contexte marqué par la fin de la traite et l'abolition de l'esclavage, les progrès de la culture arachidière et du commerce, la révolution des transports et la grande poussée impérialiste, rompait avec l'exiguïté du site insulaire de Gorée.

Ainsi trois facteurs majeurs ont milité pour la création du port :

- Un facteur militaire ;
- Un facteur technique lié au charbon et à la vapeur ;
- Un facteur commercial lié au développement de l'intérieur de la colonie, appelant des importations et exportations (Diouf, A. 2012 ; Castillo, H., 2015).

a) Les données stratégiques

A partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, les rivalités entre puissances coloniales³ occupent le devant de la géopolitique internationale. La récupération par la France de ses possessions de la côte occidentale d'Afrique aux mains des Anglais depuis la Guerre de Sept Ans est marquée par une volonté de sécurisation de ses établissements et d'une extension vers l'hinterland. L'évolution de la marine de guerre, de la stratégie navale et de la géopolitique internationale vivement marquée par d'intenses rivalités coloniales commandait l'édification de solides points d'appui et l'installation française à Dakar.

Surtout que l'installation de la marine espagnole à Saint Vincent (aux îles du Cap-Vert) constituait une menace redoutable pour les autorités françaises. Aussi, s'imposait-il l'occupation de Dakar et l'édification d'une base militaire pour assurer les fonctions de « *zone protégée comprenant un ensemble de moyens opérationnels et logistiques, placée à un nœud des grandes lignes de communication ou à la porte d'une zone stratégique et chargée de livrer, de recevoir, de faire transiter et de remettre en condition des forces ou des moyens militaires de toutes natures* »⁴. Plus précisément, il s'agirait d'un « *centre de ravitaillement, de réparation, un lieu de refuge et de repos pour une grande nation maritime, et un centre d'action des croiseur-cuirassés, de torpilleurs, de sous-marins agissant ordinairement en divisions et opérant dans sa zone d'action pour une petite nation* »⁵.

³ Après l'abolition de l'esclavage, les puissances européennes cherchent une alternative au mercantilisme. La Révolution Industrielle qui s'amorce en Europe avec comme corolaire la recherche de matières premières et de débouchés entraîna l'annexion des territoires d'outre-mer et une rivalité entre ces puissances.

⁴ Sarr B.N(2001), *L'implantation des Bases militaires à Dakar : Relation entre militaires et population autochtones, 1900 1945*, Mémoire de Maîtrise, U.C.A.D., p.7.

⁵ Selon le capitaine Hautefeuille cité par Seck A (1970), *Dakar métropole ouest africain*, Thèse Doctorat 3^{ème} cycle, Université de Dakar, p. 310.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Le choix de la presqu'île du Cap-Vert, particulièrement de Dakar est justifié par sa position géostratégique de « Finistère » occidental sur la côte africaine. Carrefour international, Dakar assure la connexion Europe-Afrique australe, Europe-Amérique du sud⁶. Important point d'appui dans l'Atlantique sud, « principal établissement, centre des opérations militaires et maritimes, en un mot capitale des possessions françaises en Afrique de l'ouest »⁷, Dakar va déclasser les villes rivales africaines de la côte occidentale d'Afrique.



Figure 1: Le port de Dakar dans le monde, Source: www.portdedakar.sn

La première fonction assignée à son port de Dakar fut une « station-service »⁸, un port d'escale, point d'appui, pour le ravitaillement et l'avitaillement en eau, vivres et combustibles. Sa baie accessible et sa position stratégique commandaient la construction d'un appontement au bénéfice des bâtiments de la marine militaire et des navires marchands. Bien situé sur les routes des Indes Orientales et de l'Amérique, le port de Dakar offrait des opportunités certaines aux navires.

Après plusieurs hésitations, la compagnie des Messageries Impériales opta pour l'anse Dakar. C'est en 1857 que démarrent les travaux du port avec la construction dans l'anse Bernard de Dakar d'un parc à charbon pour avitailler les paquebots reliant, pour le compte de la compagnie, deux fois par semaine, la métropole à l'Amérique.

Le 4 novembre 1866, un navire de la Compagnie des Messageries Impériales fit la première escale dans le port de Dakar.

⁶ Dieng T, (2012), *Le port de Dakar de 1914 à 1945*. Mémoire de maîtrise d'Histoire, FLSH UCAD.

⁷ Delmas Robert (1964), « Les origines de Dakar et de ses relations maritimes avec l'Europe », *Journal de la Marine Marchande*, Dakar, p 37-45.

⁸ Delmas Robert (1953), « Dakar, station-service de l'Atlantique », *Journal de la Marine Marchande*, Paris.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Une analyse des archives et d'autres documents informent sur les naufrages, les trafics maritimes le long des côtes sénégalaises, l'histoire des ports sénégalais et, ce faisant, sur le patrimoine culturel sous-marin de la presqu'île du Cap-Vert.

Ainsi, aux Archives Nationales du Sénégal, la Série O consacrée aux Transports et Transmissions de 1809 à 1920 livrent d'intéressantes informations sur l'histoire maritime du Sénégal, les naufrages et accidents le long des eaux sénégalaises. Sont listés les différents naufrages survenus dans la colonie du Sénégal de 1822 à 1839.

Rien que sur la presqu'île du Cap-Vert, plusieurs informations portent sur les navires et les lieux de naufrage comme du reste l'illustre le tableau en annexe qui fait état également d'autres naufrages au large de Dakar de 1733 et 1971. La Chronologie de ces naufrages démontre le rôle géostratégique que la presqu'île de Dakar et ensuite son port jouaient dans le trafic maritime international.

Le dossier O5 qui concerne les naufrages de 1846 à 1851 livre d'intéressantes données sur les des navires qui ont fait naufrage ou qui ont échoué dans les côtes sénégalaises au XIX^{ème} siècle. On peut citer pour la région de Dakar, le Brick anglais, **La Henriette**, venant de Londres, allant à Sierra Leone, chargé de marchandises de troque d'une grande valeur et qui a échoué sur la plage de Yoff en Juin 1847. Ce document donne aussi des informations sur d'autres navires qui ont coulé sur la plage de Yoff et qui ont été victimes de pillages par les habitants. Parmi ces navires, figurent **La Louisa** en 1847, **Casimir Perrier** en 1847 et **Le Jeune Amedée** en 1848 (Cf. carte ci-dessous).

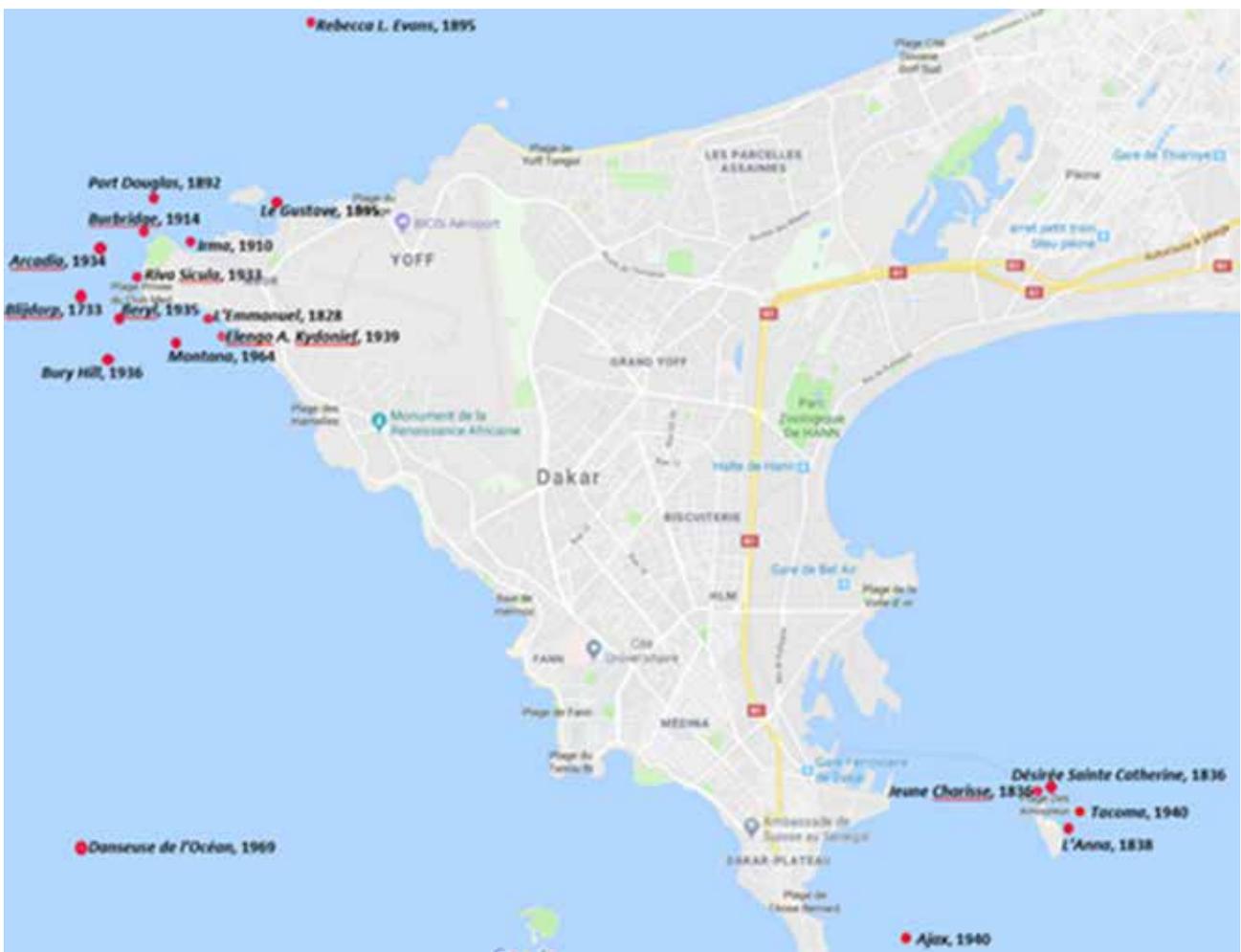


Figure 2: Cartographie des naufrages au large de la presqu'île du Cap Vert 1733–1969, carte réalisée à partir de Google Map, Moussa WELE

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

En sus des documents écrits, il existe des sources orales. Leur importance pour l'histoire africaine n'est plus à démontrer, surtout qu'il s'agit de sociétés largement travaillées par l'oralité. Les enquêtes ont ciblé quelques villages de pêcheurs à l'image Mbao, Thiaroye, Yarakh, Terrou Baye Sogui et Soumbédioune (cf. tableau des interviews en annexe).

Concernant les épaves d'avions, la majorité de nos interlocuteurs, qui sont des pêcheurs, nous informent qu'il existerait ces types d'épaves au Cap-Manuel, à Mbao, à Yarakh, Pikine à hauteur de l'usine Icotaf et vers Gorée. D'après M. Seyni Gueye, navigateur à la retraite et chef de quartier de Hann Pêcheur¹, il existerait une épave de sous-marin derrière l'île de Gorée ainsi que des épaves de bateaux dues aux bombardements de Dakar de 1940 comme la *Nora* qui repose à quelques dizaines de mètres de la plage de Hann.

D'autres pêcheurs et plongeurs qui fréquentent les côtes dakaroises nous signalent la présence d'ancres très anciennes dans la zone ainsi que des objets rares ramassés en mer. M. Sarr, un pêcheur de Yarakh nous informe de la présence de restes de filets anti-sous-marins entre Dakar et Gorée. Ces informations sont intéressantes dans la mesure où non seulement elles peuvent orienter les recherches sur les épaves liées à la Seconde Guerre mondiale, mais aussi à retrouver les vestiges sous-marins liés au commerce transatlantique et à la colonisation française.

Les enquêtes à Gorée sont aussi intéressantes compte tenu de l'histoire de l'île, témoin et acteur de plusieurs siècles d'histoire maritime. Ainsi, Gorée occupe une place privilégiée dans la recherche archéologique sous-marine au Sénégal. En effet, « Gorée par sa situation géographique sur la côte ouest-africaine, là où elle se trouve le plus proche du Nouveau Monde, et par l'abri des grandes houles que lui procure la presqu'île du Cap-Vert, occupe une position stratégique privilégiée. Il n'est donc pas étonnant qu'elle ait excité la convoitise des navigateurs européens. Si les Portugais, qui la découvrent en 1444, préfèrent s'établir sur le continent, les Hollandais en font, au XVIIe siècle, une place forte qu'ils occupent jusqu'en 1677. Les Français s'en emparent à cette date mais leur présence est contestée par les Anglais jusqu'à la fin des guerres napoléoniennes ».⁹

Point de débarquement, mais aussi de transit et de redistribution des produits européens vers l'intérieur du continent africain, Gorée était également un lieu d'embarquement des produits locaux, y compris des esclaves pour le ravitaillement des colonies européennes d'Amérique¹⁰.

Ainsi, l'exploitation des sources archéologiques sous-marines s'avère importante aux fins de cerner la dynamique historique et archéologique de la presqu'île de Dakar ses environs.

Sur ce, il faut noter que des sites d'intérêt ont été découverts et renforcent l'hypothèse selon laquelle Dakar constituait un important stratégique pour la sécurité des puissances coloniales.

Quatre pièces d'artillerie ont été découvertes le 11 Septembre 2017 au cours de nos prospections sous-marines. Le site se trouve entre 3 et 4 mètres de fonds au Sud du Cap Manuel.

Le Cap Manuel est la pointe de terre la plus avancée en mer à l'extrémité ouest de la presqu'île du Cap Vert. Il tire son nom du roi Manuel I du Portugal.

⁹ Guy Thilmans (2006), *Histoire militaire de Gorée*, Dakar, Musée historique du Sénégal.

¹⁰ Ba, T., 1997, *Archéologie de contacts, les fouilles de Gorée de 1996*, Mémoire de Maîtrise, UCAD, Département d'Histoire.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Il s'agit de canons de dimensions variables. Les relevés effectués ont permis d'avoir les dimensions suivantes : 1,40m ; 1,80m ; 1,40m et 1,93m. La distance entre ces canons est respectivement du Sud au Nord 1,70m ; 1,50 m et 1,50m (voir plan du site).

L'analyse préliminaire de ces 4 pièces d'artillerie, qui a été rendue difficile à cause de la corrosion très avancée, nous a permis de connaître leur typologie et la chronologie approximative.

Il s'agit de pièces en fer de calibres différents (4 et 6 livres) dont la chronologie pourrait être classée entre la période de la fin du XVIIe au début du XIXe siècle. Une analyse plus poussée permettrait d'identifier son origine.

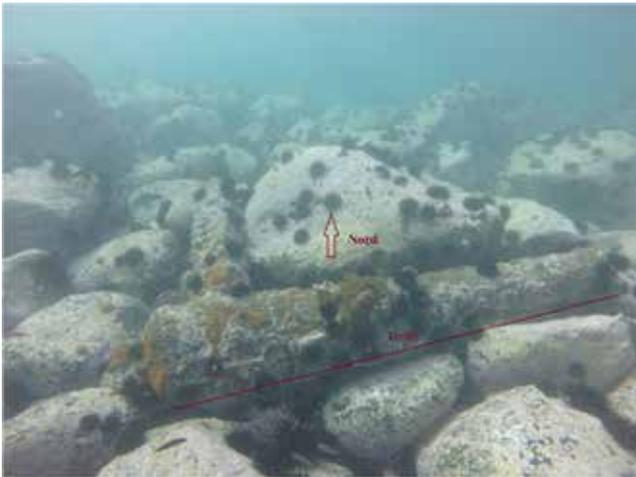


Figure 3: canon de 1m80 du Cap-Manuel, crédit photo M. WELE, décembre 2017

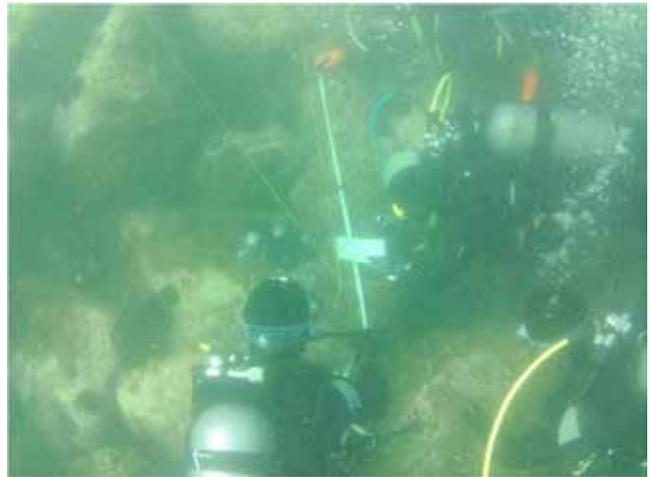


Figure 4: Recherche archéologique sous-marine sur le site des canons du Cap-Manuel, crédit photo M. WELE, décembre 2017

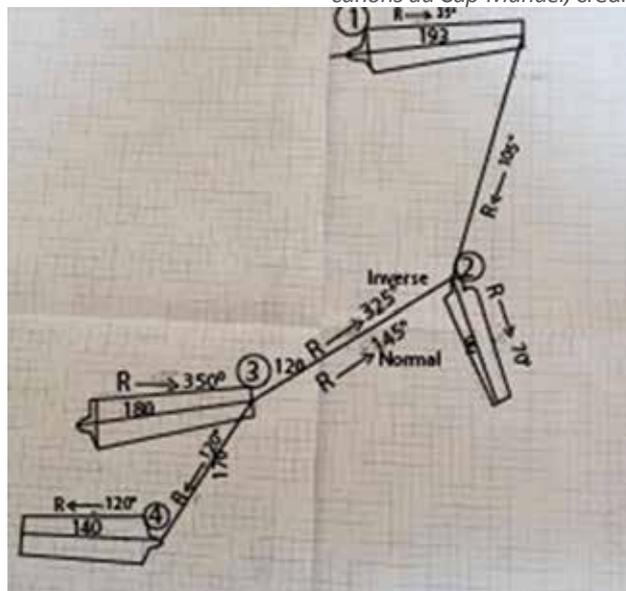


Figure 5: plan relevés des canons du cap Manuel, crédit M.WELE

b) **Les données militaires**

L'établissement d'une base militaire à Dakar ne se fit pas sans polémique parmi les autorités françaises. En effet, certaines autorités militaires, estimaient inopportune l'érection d'une base militaire à Dakar, compte tenu des risques de soulèvements des populations locales et des implications financières. Le colonel Schmatz ne dit pas autre chose lorsque, dans son rapport daté du 2 janvier 1817, il estime que:

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

« [...] l'acquisition (des terres) en serait fort difficile [...] vu que ce pays, ayant secoué le joug du Damel de qui on l'avait acquis précédemment, il faudrait en chasser les habitants qui sont aujourd'hui forts nombreux et qui le défendraient avec (autant) d'acharnement [...] »¹¹.

Pourtant, en 1836, le commandant de Gorée, Dagorne, prit le contre-pied du colonel Schmatz. Il ne dit pas autre chose lorsqu'il affirme : « je ne crois pas que Gorée soit [...] dans une situation de défense suffisante tant que l'on n'aura point un fort sur la pointe de Dakar et peut-être même encore sur la pointe de Bel-Air »¹². L'option de Dagorne pour l'occupation militaire de la presqu'île du Cap-Vert trouva un puissant signal à l'orée de la seconde moitié du XIX^e siècle sous la conjugaison d'un ensemble de facteurs à la fois internes et internationaux: abolition de l'esclavage, révolution industrielle, rivalités coloniales, grande poussée impérialiste.

En novembre 1854, avec la réforme administrative séparant Gorée de Saint-Louis, le destin de Dakar se précise. Le commandement et l'administration de Gorée et des établissements français situés au sud furent confiés à un commandant résidant dans l'île et placé sous les ordres du commandant de la division navale des côtes occidentales d'Afrique. La mise en place d'un Empire colonial suggérait, sur la côte occidentale d'Afrique, l'édification d'un point d'appui à Dakar. Le 1^{er} février 1856 le commandant supérieur de Gorée, Mauléon, dans son rapport, préfigurait déjà du destin continental, voire mondial de Dakar lorsque, à l'adresse du ministre, il insistait sur les opportunités stratégiques et militaires de la pointe de Dakar. Pour Mauléon,

« Dakar doit devenir un jour, par sa position militaire et maritime, la meilleure sans contredit de toute la côte par la facilité de sa rade sure et d'une défense assez facile »¹³.

D'autre part, la première guerre mondiale a montré l'importance stratégique du port de Dakar pour le contrôle de cette partie des eaux de l'Atlantique par la France et la Grande Bretagne. Le rôle fondamental de la base navale de Dakar s'est démontré lors de ce conflit. L'expansion allemande dans le Golfe de Guinée, l'attaque des navires de commerce dans le canal de Suez et la guerre totale dans toute l'océan Atlantique à partir de 1916, aggravée par les redoutables U-Boot allemands, font que le sud des îles canaries fut considéré comme une zone interdite à la navigation (Castillo, 2015). A titre d'exemple, nous pouvons donner l'épave du paquebot Kaiser Wilhelm der Grosse, coulé en 1914 dans les eaux de Dakhla au sud du Maroc.

Le port de Dakar qui disposait d'infrastructures importantes pour les services maritimes et militaires, constituait la seule base sûre pour les navires des français et leurs alliés. Cette situation, s'est manifestée avec une augmentation du trafic maritime au port de Dakar.

¹¹ Seck A (1970), *Dakar métropole ouest africain*, Thèse Doctorat 3^{ème} cycle, Université de Dakar, , p 279.

¹² *Ibid*

¹³ Seck A (1970), p. 286.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Sur le plan archéologique, aucune épave n'a pour le moment été découverte au large de la presqu'île du Cap-Vert, mais l'on sait d'après des informations tirées du Dictionnaire des désastres en mer¹⁴, qu'un navire anglais, *Burbridge*, a fait naufrage en décembre 1914, dans les récifs de la pointe des Almadies (Cf. Carte naufrage).

S'agissant de la Seconde Guerre mondiale, Dakar a également joué un rôle stratégique tant du côté du ravitaillement que du côté des confrontations (Ndao, 2009).

Nos enquêtes qui se sont également intéressées à savoir s'il existe des vestiges sous-marins liés à ce conflit mondial. En effet, des pêcheurs, plongeurs et autres gens de mer témoignent de l'existence d'anciennes épaves au large de la presqu'île en lien avec la Bataille de Dakar du 23 au 25 septembre 1940¹⁵. Il s'agit entre autres de l'épave du *Tacoma*, de l'épave d'un avion et de deux sous-marins français détruits par la coalition anglo-gaulliste (*Le Persée* et *l'Ajax*) durant cette Opération Menace.

Nos recherches archéologiques sous-marines ont permis Grâce d'identifier les différentes parties de l'épave du cargo *Tacoma*, torpillé et coulé durant cette bataille navale de Dakar. L'épave repose aujourd'hui à moins de -13m de profondeur (Cf. carte naufrage) à quelques mètres de l'île de Gorée. Une mesure de la longueur de l'épave (119 m), et l'identification des structures (proue, salle à Machine, mâts et plusieurs pièces métalliques) ont permis de disposer d'une cartographie complète du cargo qui aujourd'hui est un témoin important pour comprendre le rôle que le port de Dakar à jouer durant la Seconde Guerre mondiale.



Figure 6: *Epave du Tacoma*, crédit photo M. WELE, 31 août 2019

¹⁴ Charles Hocking Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam: Including Sailing Ships and Ships of War Lost in Action, 1824-1962 (1st Edition), P.109

¹⁵ Ces informations correspondent avec celles des archives notamment la série 2D (affaires militaires des Archives Nationales du Sénégal) et les enquêtes de terrain des différentes zones.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Une documentation aux archives liés à la seconde guerre mondiale à Dakar, a permis de mieux comprendre les circonstances de cet accident du *Tacoma*¹⁶.

En effet, lors de la Bataille de Dakar en septembre 1940, le cargo *Tacoma* se trouvait à quai dans le port de Dakar. Battant pavillon danois, il était chargé de graines de palmistes. Son nom *Tacoma* est celui d'un port de la côte pacifique des Etats-Unis, dans l'Etat de Washington. Du 23 au 25 septembre, d'intenses combats opposent la flotte anglo-gaulliste venue pour rallier l'A.O.F. à la France Libre et les forces françaises « loyalistes » à qui le gouvernement de Vichy ordonna de résister vaille que vaille pour défendre Dakar.

Le 24 septembre vers 9 heures du matin, un obus anglais destiné au cuirassé *Le Richelieu*, resté à quai par suite d'avaries, atteint le cargo, faisant plusieurs victimes parmi les membres de l'équipage (enterrés au cimetière de Bel-Air) et mettant le feu à la cargaison. Afin d'éviter que celui-ci ne coule dans le port, le remorqueur *Buffle* l'a pris en remorque dans la soirée et l'a lâché en mer. Le *Tacoma* dériva jusqu'à s'échouer contre la pointe nord de Gorée avant que le torpilleur *Le Hardi* ne le coulât de quelques coups de canon.

II- Evolution du port de Dakar

- Lecture de l'évolution du port de Dakar à travers les cartes

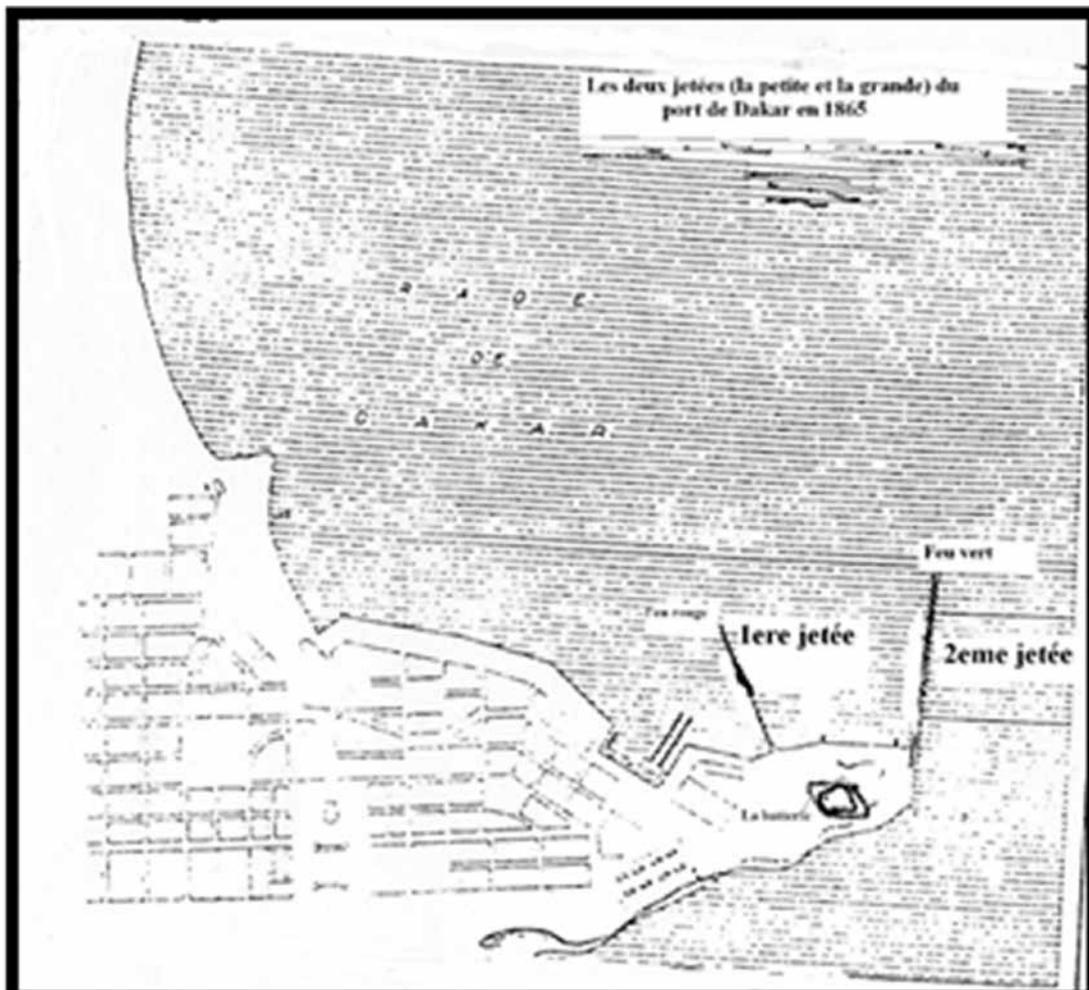


Figure 7: Le port de Dakar en 1865

¹⁶ A.N.S, série D, Affaires militaires (1763-1940)

Source : *Dakar Métropole ouest africain, Assane Seck*



Figure 8: *Dakar et son port en 1888*

Source : *Dakar Métropole ouest africain. Assane Seck*



Figure 9: Port de Dakar en 1900

Source : *Dakar métropole ouest africain. Assane Seck*



Figure 10: Port de Dakar dans les années 1940

Source : *Dakar, métropole ouest africain. Assane Seck*

- **Les données technologiques : l'agrandissement et la modernisation du port**

Le développement de Dakar est lié à l'existence d'un port bien situé, capable de ravitailler en houilles les navires en escale tout en assurant les fonctions de transit et de chargement.



Figure 11: *Manutention mécanique du chargement en charbon de navires*, source A.N.S

A l'origine, Dakar devait tout à son port. L'année 1857, date de l'occupation française de Dakar, marque une étape importante dans l'évolution de la ville. Les premiers équipements du port sont édifés avec l'érection, par la Compagnie des Messageries Impériales, d'un dépôt de charbon au niveau de l'anse Dakar. Le projet d'une deuxième jetée, ficelé en 1863, parachève la fonction d'escale inter atlantique lorsque, le 4 novembre 1866 un navire poste de la Compagnie des Messageries Impériales, à destination du Brésil, fit escale au port de Dakar. A partir de 1867, démarre une série de travaux destinés à l'agrandissement du port.



Figure 12: *Travaux de construction d'un môle*, source A.N.S

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

L'édification à la fin du XIXe siècle d'un port militaire doté d'une rade bien abritée et d'un arsenal représente un rempart dissuasif contre les menaces. En effet, l'existence d'un port militaire repose sur deux piliers : une rade et un arsenal. Selon Rouville, un port militaire digne de ce nom doit disposer d'une rade bien abritée capable d'accueillir des navires pouvant se tenir mouillés en sécurité par ancre ou par dispositifs d'amarrage appelés « *coffres d'amarrages* ». S'y ajoute un arsenal à même d'offrir aux navires des services comme l'avitaillement et le ravitaillement en matières consommables, en munitions, réparation, etc.



Figure 13: *Les chantiers de construction d'un arsenal*, source A.N.S

C'est pourquoi la rade doit « être assez grande pour que les navires ne soient pas gênés dans leurs évolutions et assez bien protégée contre la mer pour que les relations des navires sur rade avec la terre [...] soient assurées par tous les temps sans difficultés excessives »¹⁷. A ce dispositif, s'ajoute l'étréoussse des passes donnant accès à la rade capables de dissuader l'ennemi avec des engins de barrage passifs ou actifs assez large qu'on peut difficilement embouteiller par un coup de main extérieur.

Par ailleurs, un bon arsenal doit disposer « d'une part, des moyens de réparation, des ateliers pour le travail de fer, du bois, des ateliers de torpilles, des machines, des formes de radoub et des magasins contenant des pièces de recharge et d'autre part, tout ce qui est nécessaire à une flotte : munitions, combustibles, vivres (services de subsistances), des bureaux pour l'Etat-major, des casernements et des hôpitaux pour les équipages, des écoles de formation de diverses spécialités (mécaniciens, fusiliers ...) »¹⁸.

¹⁷ De Rouville André Gervais (1950-1951), *Cours de Travaux Maritimes*, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Troisième Fascicule, p. 214.

¹⁸ Rouville A.G, op cit, p. 215.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Le choix de l'anse de Dakar pour l'édification du port militaire est dicté par l'existence des premiers ouvrages (le fortin) de la Marine et d'un grand espace nécessaire capable d'accueillir les équipements. Dispositif essentiel à l'endroit des autres puissances maritimes, le port de guerre permet à la France d'assurer la protection de ses colonies de la côte occidentale d'Afrique d'une éventuelle attaque navale.

En 1898, furent entamés les travaux de la base navale pourvue d'un arsenal permettant le mouillage d'une division de croiseurs-cuirassés. Dès l'époque, le département de la Marine entreprit des travaux destinés à faire de Dakar un point d'appui de sa flotte. Les travaux devaient permettre les installations suivantes: d'abord une vaste rade intérieure avec l'édification d'une jetée d'une longueur de 2080 m dénommée « *Jetée Nord* » ; le prolongement sur 160 m de longueur de la « *Grande Jetée* » construite de 1864 à 1866, et de la « *Jetée Sud* » pour atteindre 500 m de longueur ; ensuite l'érection à l'intérieur des jetées d'une « rade militaire » d'un mouillage de 40 ha dragué à 9 m, capable d'accueillir une division de quatre croiseurs cuirassés auquel s'ajoute un terre-plein avec les casernements et les installations nécessaires à la création d'un arsenal ; enfin un bassin de radoub de 200 m de long et d'une profondeur de 8,5 m¹⁹.



Figure 14: construction du bassin de radoub, source A.N.S

Avec la réalisation de l'ouvrage, le port de Dakar « *reste unique entre Gibraltar et le Cap* »²⁰, un endroit idéal pour les navires sillonnant l'Atlantique est. Les travaux enchaînés durant la décennie 1898-1908 sont estimés à 21 200 000F par le décret du 29 janvier 1912²¹. Avec la réalisation du port, la Marine disposait d'une infrastructure moderne et multifonctionnelle composée de 4075m de quais dont 842 pour la batellerie, d'un wharf de 223 m de longueur accessible par fonds de 9,40 m sur le côté Est, 7,50 m sur le côté Ouest et de 700 m de quais destinés aux remorqueurs puissants et aux grosses batelleries.

¹⁹ Delmas R (1953), « Dakar station-service Atlantique », *Journal de la Marine Marchande*, p. 49.

²⁰ His/69/ P.A.D. : Le port de Dakar-ses origines-état actuel-extensions futures.

²¹ Badji A. (2006), *La jetée Dakar Gorée : Histoire d'un projet avortée (1917-1949)*, U.C.A.D., F.L.S.H., Dakar, p. 18

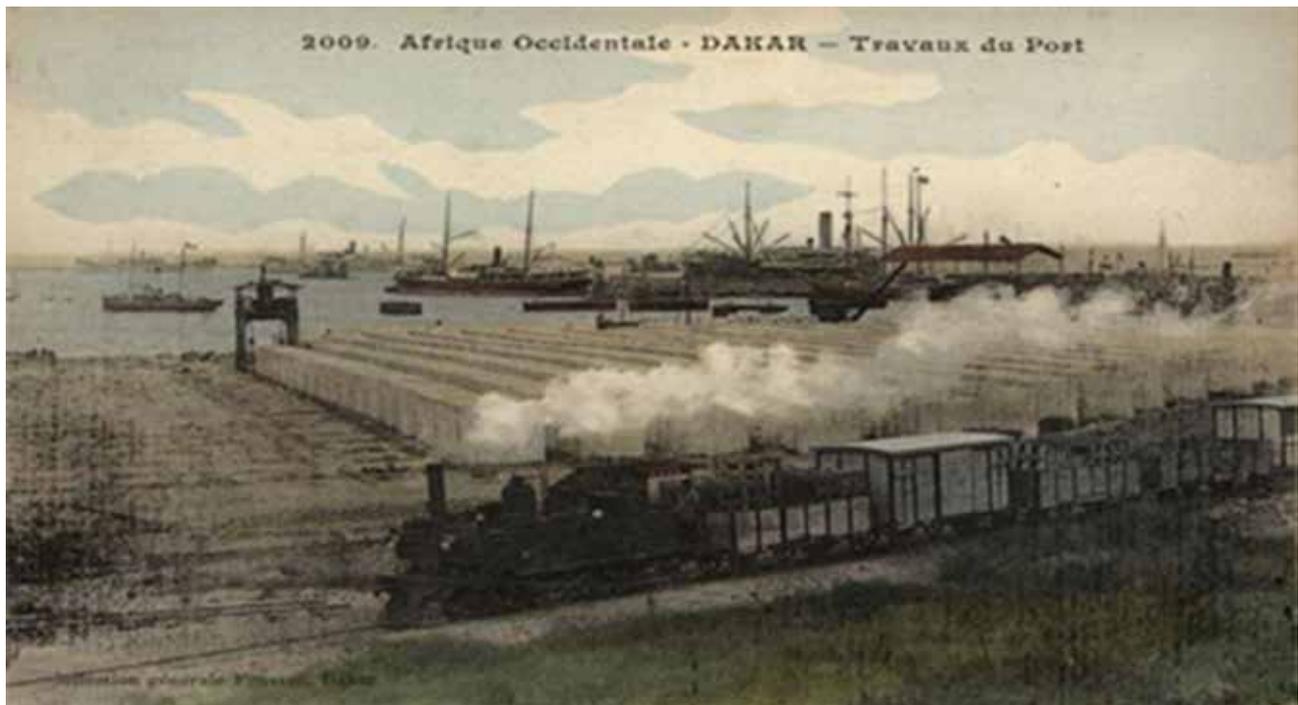


Figure 15: Travaux dans le port de Dakar en 1910, source A.N.S

Le rôle joué durant la guerre devait décider, dès la fin des hostilités, de la réalisation de grands projets axés sur l'agrandissement du port et de sa modernisation. Ainsi, de grands travaux et études furent réalisés de 1918 à 1945. En effet, la Première Guerre mondiale a montré les insuffisances des moyens d'action du port. Avant même la fin de la Grande Guerre, la métropole projetait, en 1917, l'élargissement du programme de 1914 avec l'aménagement de toutes les parties encore inutilisées de l'anse de Dakar et son prolongement. Ce projet attira les réserves et critiques de certaines autorités pour qui, l'accent devrait être mis sur les aménagements destinés à améliorer les conditions d'exploitation des ouvrages existants au lieu d'étendre les dimensions du port. Dès lors, un budget substantiel dégagé va permettre la réalisation d'importants travaux entre 1926 et 1933.

Les études entamées à partir de 1921 par la « *Société d'Etudes pour le port de Dakar et les ports voisins situés dans la zone d'action* » devaient dresser les plans complets et exacts du port et des terrains environnants ainsi que la nature des sols. Ainsi 150 forages avaient été exécutés dans des fonds de la mer avec des trous de 12m dans le terrain solide pour connaître la nature et l'épaisseur exacte des couches de terrain traversé.

Le projet considéré par l'ingénieur Boucher comme « *un tout dans lequel les différents éléments dépendent les uns des autres, et doivent être en harmonie entre eux* »²² fut approuvé en 1924 par le Comité des Travaux Publics au ministère des Colonies. En 1925 une première tranche de ce projet devait concerner des ouvrages pour le charbon, les arachides, la gare maritime nord et les travaux annexes (dragages d'accès, chaussées, etc.). Les ouvrages, adjugés en 1926 à la Compagnie Générale des Colonies²³ furent évalués par Boucher à 80 000 000F et pris en charge par le budget général.

²² Dieng Thiané *op cit*, p. 45.

²³ Cette compagnie avait fusionné en 1927 avec l'entreprise Fougerolles, la Société Générale d'Entreprise, la Société des Grand Travaux de Marseille et l'Entreprise Brizard pour devenir l'Entreprise des Travaux pour l'extension et l'aménagement du Port de Dakar (ETPD).

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Au chapitre des réalisations, mentionnons l'allongement de 75m du môle V (môle aux charbons), l'élargissement de 25 à 80m du passage reliant ce môle au terre-plein aux arachides, un quai fondé à 10m de profondeur, l'allongement du môle aux charbons, la création du môle aux combustibles (môle VIII) avec le quai Ouest pour le charbon et le quai Est pour le trafic du mazout, la construction de deux postes d'accostage pour le déchargement des pétroliers ou pour l'avitaillement des navires en mazout.

Les travaux, achevés en 1933 et mis en exploitation aussitôt ont livré le môle III, « môle d'escale » destiné aux navires et grands paquebots calant jusqu'à 10m un quai de 200m de longueur. Les quais bordant ce môle au nord et au sud étaient accostables par les chalands citernes à mazout de la Société Sénégal et de la Société Shell, qui pouvaient ainsi, grâce à des canalisations souterraines, ravitailler les navires et, ce faisant, permettre la célérité des opérations.

Aux nouveaux quais construits et pourvus de canalisations d'eau à haut débit et d'éclairage électrique, s'ajoutent des voies ferrées, des canalisations de la Société Shell pour les combustibles liquides sur les postes pétroliers et sur le môle VIII. Il s'y ajoute, en sus d'un éclairage normal, un système de projecteurs puissants capable de ravitailler des navires à charbon et à mazout la nuit dans les conditions idéales, l'élargissement de l'artère située entre l'Arsenal de la marine et la gare du Dakar-Niger et une amélioration de l'ensemble des feux de la presqu'île.

A partir des années 1930, l'édification de voies ferrées, de canalisations de la Société Shell pour les combustibles liquides sur les postes et les autres grands chantiers parachèvent le processus de modernisation amorcé depuis la fin du XIX^e siècle. Dans ce contexte, l'ancienne escale, « station-service de l'Atlantique » faisait figure d'un véritable port militaire et commercial et connut un essor spectaculaire. De sorte que le géographe américain Whittlesey estimait qu'au sens occidental, Dakar est la seule ville d'Afrique noire.

La réalisation du programme d'ensemble offrait au port de Dakar un outillage moderne et performant capable, avec la montée des périls et les bruits de bottes qui agitent le monde à la fin des années 1930, d'assurer la Défense Nationale²⁴.

Aujourd'hui, grâce aux recherches archéologiques sous-marines, nous disposons également de vestiges matériels immergés notamment les restes de la digue qui fut parmi les projets avortés de cette évolution technologique du port de Dakar. La Digue submergée entre le Port de Dakar et l'île de Gorée. A la fin des années 1930, les autorités coloniales ont élaboré un projet de « grande rade de Dakar ». Celui-ci consistait à établir deux jetées, l'une joignant la pointe de Dakar (base du môle 3) à Gorée, l'autre la pointe de Bel-Air à un ancrage artificiel, 200 m au nord de l'île. Ce projet avorté a reçu un début d'exécution dans les années 1940-1942. A partir du môle, la digue a gagné 600m en mer et du côté de Gorée, le début de digue part du sud de l'île, au pied du Castel, formé de blocs de béton. Entre ces deux extrémités, la « digue sud » de la grande rade existe sous forme d'une accumulation linéaire de blocs de basalte ; là où la profondeur est maximale (15 m), le tirant d'eau disponible ne dépasse pas 5 m. Grâce aux campagnes de prospection sous-marine, effectuées dans la partie située au pied du Castel de Gorée, nous avons pu identifier des blocs artificiels hauts de 2 m sur une longueur de 300 m et des bétons coulés de plus de 1 m de hauteur sur 46 m (Cf. photos ci-dessous)

²⁴ Archives du P.A.D. E2, 1,1, 10 Rapport Bost, Chef du service du TPPM, 30 avril 1940.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Ce projet avorté pour plusieurs raisons d'ordre technique ; financier voir mystique, constitue aujourd'hui un vestige immergé important pour comprendre les enjeux autour de la construction du port de Dakar.

Au cours nos enquêtes de terrain à Gorée, nous nous sommes également intéressés à collecter les avis des insulaires sur cette digue. Pour beaucoup d'entre eux, particulièrement la communauté de pêcheur lébou, le projet est avorté à cause des raisons mystiques. En effet, la croyance populaire raconte que le génie protecteur de Gorée, *Coumba Castel*, n'a pas été favorable à ce projet de construction de Digue.

Cet aspect lié à la culture maritime des peuples de l'eau de la presqu'île de Dakar, les lébous, montre que Dakar, son port, ses sites archéologiques sous-marins et ses cultures maritimes composent un paysage culturel maritime important dans la côte ouest africaine.



Figure 16: *bloc artificiel de la digue*, crédit M.WELE, août 2019



Figure 17: *Vu de profil bloc artificiel*, crédit M.WELE, août 2019

Conclusion

Porte océane de l'Afrique occidentale, le port, par sa position géographique assurait le rôle de relais entre la sous-région et la France d'une part et, d'autre part, entre les exportations sénégalaises et soudanaises et les produits industriels métropolitains. La fonction de relais assumée par Dakar fut facilitée par l'existence d'un port bien situé à la tête d'un vaste hinterland dont la liaison était assurée par les routes et le chemin de fer. Grâce à son port, Dakar constituait aussi un poumon économique qui aspirait biens et produits vivriers du Sénégal et de l'AOF.

L'essor du port est lié à la mise en place d'infrastructures et d'équipements qui, progressivement vont le propulser devant de redoutables concurrents. En 1858, la Compagnie des Messageries Impériales démarre des travaux avec l'installation à la pointe de Dakar d'un parc à charbon auquel s'adjoignent un petit appontement et un barachois édifié de 1862 à 1863. L'année suivante, un grand projet lancé se concrétise par la construction de grands ouvrages qui vont préfigurer un grand port d'escale.

L'édification du port militaire (1898-1908) et du port de commerce (1903-1910) permet d'assurer dans les meilleures conditions de sécurité, un service de qualité.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

A la fin de la Grande Guerre, le projet de mise en valeur initié par le Ministère des Colonies se concrétise par la réalisation du programme d'ensemble (1927-1933) qui permit au port de Dakar de disposer du plus performant outillage des ports situés sur la côte ouest-africaine. Durant l'entre-deux guerres, l'édification de quais de canalisations d'eau à haut débit, l'amélioration de l'éclairage électrique doté d'un système de projecteurs puissants capable de ravitailler des navires à charbon et à mazout la nuit, la construction d'un phare à Gorée et l'édification de voies ferrées, de canalisations de la Société Shell pour les combustibles liquides sur les postes parachèvent un processus de modernisation enclenché dès la fin du XIXe siècle.

La fin de la Seconde Guerre mondiale, grâce au Fonds d'Investissement pour le Développement Economique et Social (FIDES), marque une étape décisive dans l'évolution du port, non seulement avec l'essor du tissu industriel au Sénégal et dans les colonies voisines, mais aussi et surtout le lancement de grands travaux qui permirent la modernisation de l'infrastructure portuaire.

L'expansion des puissances maritimes européennes à partir du XVe siècle se concrétise par la connexion progressive de la côte ouest-africaine aux flux économiques et socio-culturels de l'histoire mondiale. Le Sénégal, fleuron des possessions françaises en Afrique, va jouer un rôle important dans le système atlantique depuis le XVe siècle. Ces contacts et échanges vont imprimer une riche histoire maritime à la colonie du Sénégal.

En effet, le patrimoine culturel subaquatique, qui est aujourd'hui menacé, fait partie des éléments qui composent le riche paysage culturel maritime de Dakar : installations portuaires, communautés côtières, épaves de navires. Les biens historiques immergés de la presqu'île du Cap-Vert représentent des éléments importants de l'histoire maritime de la côte occidentale d'Afrique. L'utilisation d'une nouvelle approche combinant source archéologique sous-marine, documents historiques, sources orales mais surtout l'analyse du paysage maritime, ouvre des champs de recherches importantes dans l'historiographie du port de Dakar. Dans cette étude

A travers les épaves liées au commerce transatlantique, à la période coloniale et la Seconde Guerre mondiale, pouvons-nous comprendre l'enjeu que constituait la presqu'île pour les puissances coloniales.

SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Sources d'archives : Archives Nationales du Sénégal

• **Série D : Affaires militaires (1763-1940):**

2D-8 versement 14: attaque de Dakar par les forces anglo-gaullistes : 23 au 25 Septembre 1940.

2D-27 : Navires (1927-1944), reconnaissance des navires en temps de guerre.

2D 31 : Dommages de guerre 1940-1944

• **Série O : Transports et Transmissions (1809-1920)**

Navigation fluviale et maritime (1809-1920)

O3 : Navigation et marine 1819-1839

O4 : Naufrages (1822-1839)

O5 : Naufrages (1846-1851)

O6 : Naufrages, abordages, échouages : 1865-1896

2P15 : Trafic du port de commerce de Dakar.

1P130 : Port de commerce de Dakar : Organisation, intervention de l'amirauté dans l'exploitation des ports, 1940.

2P131 : Port de Dakar : Organisation critique et suggestions formulées par la direction locale des transports maritimes, 1941.

2P407 : Ravitaillement et Réparation des navires.

2P969 : Distribution d'eau tableau, correspondance e de Dakar : Règlements du port, 1920.

2P532 : Port de Dakar : améliorations et aménagements complémentaires, 1918-1927.

2S2 : Mouvement et trafic du port de Dakar.

2S3 : Voies maritimes, transports.

2S4 : Direction des transports maritimes à Dakar.

Archives du Port Autonome de Dakar

His /01/P.A.D., Phares, panneaux et balisages : travaux d'entretien bouée en dérive à Bathieerst, projet de deux petits appontements à Dakar, grande jetée pièces détachées, appontement central 1861-1917.

His/03/P.A.D., Travaux d'aménagements jetée nord 1903.

His/16/P.A.D., Travaux maritimes : Etudes antérieures 1917 1940.

His/60/P.A.D., Travaux maritimes 1935-1950.

His/69/P.A.D., Travaux maritimes : Construction de la jetée Dakar-Gorée 1938-1941.

His/70/P.A.D., Construction de la jetée Dakar-Gorée 1938-1941.

His/71/P.A.D., Construction de la jetée Dakar-Gorée ; Jeté abri extérieur : prolongement de 800m, 1938-1941.

His/113/P.A.D., Travaux maritimes : programme d'extension.

2. **Références bibliographiques**

Ba, T., 1997, *Archéologie de contacts, les fouilles de Gorée de 1996*, Mémoire de Maitrise, UCAD, Département d'Histoire.

Bass. G. (1972), ed. *A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology*. New York, Walker, Bauche Jacques, « Opération «Menace» », *Revue de la France Libre*, n° 212, août-sept-oct 1975

Benga N, *L'évolution politique de la ville de Dakar de 1924 à 1960*. Mém. maîtr d'Histoire, UCAD, 1988.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

- Chappex Joseph-Clément, Le port de Dakar, Dakar, Université de Dakar, 1967, (Thèse)
- Castillo, D.H., (2015), Puerto de Dakar, Puerta de Africa Occidental. Una Historia Economica de Senegal (1857-1957), Veredalibros-Le Canarien Ediciones, 343p.
- De Rouville André Gervais (1950-1951), Cours de Travaux Maritimes, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Troisième Fascicule
- Christophe Cérino, Michel L'Hour, Éric Rieth, (2013), *Archéologie sous-marine. Pratiques, patrimoine, médiation*, Rennes, PUR, coll. « Archéologie et culture », 312 p
- Crumley, Carole L (1994), « Concepts in Historical Ecology: The view from evolutionary ecology», *Historical ecology: cultural knowledge and changing landscapes*, 1st ed, School of American Research Press;
- Delmas Robert, « Les origines de Dakar et de ses relations maritimes avec l'Europe » *Journal de la Marine Marchande*, Dakar, 1964, p 37-45.
- Diop, B., (2001), « introduction à l'archéologie de la traite nègrière », in *l'archéologie en Afrique de l'ouest*, Sépia, p. 304-318.
- Diouf, A. (2012), Fondation du port de Dakar. Acteurs et enjeux (1855-1918), Thèse de doctorat, Université du Havre, 450P.
- Guérout, M., 1996, « Prospections Archéologiques sous-marines aux abords de l'île de Gorée (Sénégal) », in *West African Journal of Archaeology*, Spec. Ed.: Archaeology and Slavery in Africa and the Diaspora, 26 (2), p.99-121.
- Lakroum M, *Le port de Dakar, étude économique et sociale de 1919 à 1939*, mémoire de Maîtrise Université de Paris XII.
- Marder A (1976), *Operation "Menace": The Dakar expedition and the Dudley North affairs*, New York, Oxford University Press.
- Muckelroy, K. (1948), *Maritime Archaeology*, Cambridge University Press.
- Ndao, M., le ravitaillement de la ville de Dakar de 1914 à 1945, L'Harmattan, Paris, 2009,
- Peterec R. J., *The Role of the Port of Dakar in Independent West Africa: A Study of the Effect of Independence Upon*, Columbia University, 1966
- Saint-Laurent André, *Le port de Dakar et son hinterland*, Université de Montréal, 1975 (M.A.)
- Seck, A., *Dakar, métropole ouest africaine*, Dakar, Ifan, 1970.
- Sinou A. (1981), *Les moments fondateurs de quelques villes coloniales*, in cahiers d'études africaines, vol.21 n° 81-83, villes africaines au microscope, pp.375-388
- Sinou A, (1993), *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal. Saint-Louis, Gorée, Dakar*. Paris : Karthala.
- Thilmans, G. (2006), *Histoire militaire de Gorée*, Dakar, Musée historique du Sénégal, 256p
- WELE, Moussa, (2016), *Perspectives de Recherches en archéologie sous-marine au Sénégal et gestion du patrimoine culturel subaquatique*, Mémoire de Master, Département d'Histoire, CAD
- Westerdahl, Christer, (1992), The maritime cultural landscape, *The International Journal of Nautical Archaeology* 21 (1):5-14.
- Whittlesey D., 1941. Dakar and the other Cape Verde Settlements. *Geographical Review*, vol. XXXI, p. 609-638.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Annexe 1 : Liste des personnes enquêtées à Dakar et Gorée au courant du mois de décembre 2017

N°	Nom	Prénom	Age	Profession	Ethnie	Lieu d'entretien
9	Wade	Mbaye	70	Pêcheur	Lébou	Rufisque (pouyenne)
10	Ndiaye	Guirane	65	Pêcheur	Lébou	Rufisque (Diokoukao)
11	Seck	Mbaye	67	Pêcheur	Lébou	Rufisque
12	Dieng	Abdoulaye	64	Lébou	Pêcheur	Rufisque (ThiawléneBuunt)
13	Diémé	Seydina Omar	25	Diola	Pêcheur	Rufisque (Ndépé 2)
14	Ba	Djibril	63	Lébou	Pêcheur	Rufisque (ThiawleneBuunt)
15	Gueye	Seyni	79	Lébou	Pêcheur	Dakar (Yarakh)
16	Sarr	Mbaye	48	Lébou	Pêcheur	Dakar (Mbao)
17	Diop	Mamadou Abdoulaye	77	Lébou	Pêcheur	Dakar (Mbao)
18	Ndoye	Martin	84	Lébou	Pêcheur	Gorée
19	Kambe	Maurice	21	Manding	Plongeur	Gorée
20	Ndoye	Ibrahima	45	Lébou	Pêcheur	Gorée
21	Niass	Mbaye	43	Lébou	Pêcheur	Gorée

ANNEXE 2: Liste de quelques naufrages survenus au large de la presqu'île du Cap-Vert entre 1733 et 1971

12	Dieng	Abdoulaye	64	Lébou	Pêcheur	Rufisque (ThiawléneBuunt)
13	Diémé	Seydina Omar	25	Diola	Pêcheur	Rufisque (Ndépé 2)
14	Ba	Djibril	63	Lébou	Pêcheur	Rufisque (ThiawleneBuunt)
15	Gueye	Seyni	79	Lébou	Pêcheur	Dakar (Yarakh)
16	Sarr	Mbaye	48	Lébou	Pêcheur	Dakar (Mbao)
17	Diop	Mamadou Abdoulaye	77	Lébou	Pêcheur	Dakar (Mbao)
18	Ndoye	Martin	84	Lébou	Pêcheur	Gorée
19	Kambe	Maurice	21	Manding	Plongeur	Gorée
20	Ndoye	Ibrahima	45	Lébou	Pêcheur	Gorée
21	Niass	Mbaye	43	Lébou	Pêcheur	Gorée

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

ANNEXE 2: Liste de quelques naufrages survenus au large de la presqu'île du Cap-Vert entre 1733 et 1971					
Nom	Type	Pays	Capitaine	Observations	Référence bibliographique
<i>Blijdorp</i>	Flûte	Hollande	Haye Blaauwhuysen	Navire de la VOC, avec 900 tonnes et 54 canons, construit par la Chambre de Rotterdam de la VOC en 1723. Perdu quand il allait de Texel à l'Inde. Il y a eut de 90 morts.	De stranding van de Blijdorp. Lotgevallen van een bemanning. Tijdschrift voor Zeegechiedenis, 21, 2002. R. Van Gelder, pp. 24-33; Rampspoedige reys-beschryving ofte journaal van 's Ed. Oostindische Compagnies Schip Blydorp anno 1733, door Nicolaas Jansz Camstrup. Ook is hier agter bygevoegt, Copy van het Journaal, gehouden door den Capitein Haye Blaauwhuysen. Amsterdam, Gerrit Bouman en Rudolf Brouwer, 1735; Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries, vol. II, Outward-bound voyages from the Netherlands to Asia and the Cape (1595-1794). - Den Haag: Martinus Nijhoff, 1979
<i>Duke of Cumberland</i>	Navire	Angleterre	Robert Osborn	En allant à la Chine.	Keith Gibson Huntress, 1979. A checklist of narratives of shipwrecks and disasters at sea to 1860: with summaries, notes, and comments. Iowa State University Press, p. 540; Robert Osborn, 1750. A Narrative or Journal of the Duke of Cumberland, Indiaman, Captain Robert Osborn. London; Roger Woodville, 1750. The Grand magazine of magazines; or, A public register of literature and amusement. Collected and digested by R. Woodville, p. 85
<i>L'Emmanuel</i>	goélette	Portugal	Francis Lopse		Archives Nationales du Sénégal, Série O (Transports et Transmissions de 1809 à 1920), Dossier O4
<i>Le Gustave</i>	Brick	France	Gravereau	Port d'armement Bordeaux	Archives Nationales du Sénégal, Série O (Transports et Transmissions de 1809 à 1920), Dossier O4
<i>Jeune Charisse</i>	Brick	France	Ance	Port d'armement Marseille	Archives Nationales du Sénégal, Série O (Transports et Transmissions de 1809 à 1920), Dossier O4
<i>Désirée Sainte Catherine</i>	goélette	France	Ndénes	Port d'armement Saint Louis	Archives Nationales du Sénégal, Série O (Transports et Transmissions de 1809 à 1920), Dossier O4
<i>L'Anna</i>	Chasse-marée	France	Brum	Port d'armement Marseille	Archives Nationales du Sénégal, Série O (Transports et Transmissions de 1809 à 1920), Dossier O4

<i>Port Douglas</i>	Vapeur	Angleterre		Construit en acier par J. Laing en 1891, avec 4285 tonnes, perdu quand il allait de Londres à la Australie, propriété de William Milburn & Co.. 800 tonnes de la cargaison ont été sauvées.	The Argus, 11-7-1892, p. 6; Hockings p. 560; Lloyds Register of British and Foreign Shipping Casualty Returns, 1st April to 30th June, 1892 p. 6; The Mercury, 11-7-1892; Launceston Examiner 11-7-1892
<i>Rebecca L. Evans</i>	Écune	Amérique		Du port de Boston.	Stephen H. Grant. 2007, Peter Strickland: New London Shipmaster, Boston Merchant, First Consul to Senegal. New Academia Publishing, p. 119
<i>Irma</i>	Vapeur	Suédois		De 1735 tonnes, Construit par Irvine's Shipbuilding Drydock, Co. De Hartlepool, de Banck O. Otto Banck, de Helsingborg. Echoué quand il faisait la route de Las Palmas por Rufisque	Lloyds Register of British and Foreign Shipping Casualty Returns, 1910.
<i>Burbridge</i>	Vapeur	Angleterre		Construit par Burdick & Cook en 1912, perdu quand il allait de Beira à Londres.	Hockings, Disasters at Sea, p. 109.
<i>Riva Sicula</i>	Vapeur	Italie		Ex-"Roumanian Prince", ex-"British Major". Construit en 1913 par Tyne Iron Shipbuilding Co. Ltd., à Willington. Appartenait à la Cia. Genovese di Armamento SpA, de Genoa A echoué quand il venait de Constantza à Dakar avec du pétrole.	Lloyds Register of British and Foreign Shipping Casualty Returns, 1933
<i>Arcadia</i>	Vapeur	Italie		Construit en 1906 par Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd. comme "Bentu", de 4269 tonnes. DE la Tripovich D & Co., de Trieste, il faisait le voyage entre Saigon et Liverpool, avec du riz. Vendu en 1935 à un ferrailleur.	Lloyds Register of British and Foreign Shipping Casualty Returns, 1934

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

<i>Beryl</i>	Vapeur	Norvège		De Westergaard & Co., de Oslo, avec 1130 tonnes, Construit en 1916 par Moss Værft, de Moss. Perdu quand il venait de Tenerife pour Dakar.	Lloyds Register of British and Foreign Shipping Casualty Returns, 1935
<i>Bury Hill</i>	Vapeur	Angleterre	Walter Smith	Ex-"Cardigan", ex-"Pensylvanie", de 4542 tonnes. De la Sussex Steamship Company. Construit par Richardson, Duck and Company, de Thornaby-on-Tees en 1917. Elle venait de Bunbury avec un cargaison de blé.	BoT, Wreck report for 'Bury Hill', 1937; Chris Mills, 2003. Beyond the Harbour Lights. Dundurn, pp. 138-143
<i>Elengo A. Kydonief</i>	Vapeur	Grèce	Piangos	Construit en 1916 par Richardsons, Westgarth & Co. Ltd. pour la West Hartlepool Steam Navigation Company comme "Kepwickhall". Après "Marnetown", depuis "Ravenshoe". Vendu à P.A. Kydoniefs, en 1934. Echoué quand il transportait du blé de Buenos Aires à Amsterdam.	Lloyds Register of British and Foreign Shipping Casualty Returns, 1939; FR ANOM 91COL828. Ministère des Colonies. Inspection générale des Travaux publics. Rapport fait par Piangos, commandant du vapeur Elengo A. Kydoniefs, échoué aux Almadies dans la nuit du 11-12 avril 1939.; The Times 13-4-1939, p. 22.
<i>Montana</i>	Navire moteur	Panamá		Echoué quand il venait de Matadi à Leghorn. De 5423 tonnes, construit en 1944 par Cockerill John S. A., de Hoboken,	Lloyds Register of British and Foreign Shipping Casualty Returns, 1964
<i>Danseuse de l'Océan</i>	Chalutier en bois	France		EL 5225 (Mle), construit en 1955, de 110 tonnes	Direction départementale des affaires maritimes Quartier des affaires maritimes de Lorient, 1446 W 341 Dossiers 1/69 - 7/69.
<i>Chiyoda Maru 6</i>	Chalutier	Japan		Construit en 1954, de 471 tonnes, par mauvais temps.	Lloyds Register of British and Foreign Shipping Casualty Returns, 1964
<i>Elcano</i>	Petrolier	France		Construit en 1963 par Astilleros de Cádiz, de 48000 tonnes.	ABC, 16-11-1971

**EL PUERTO DE
BUENOS AIRES
EN LAS FUENTES
DOCUMENTALES
DEL ARCHIVO
HISTÓRICO DE
LA CIUDAD
AUTÓNOMA DE
BUENOS AIRES**

ENRIQUE ROBIRA

El puerto de Buenos Aires en las fuentes documentales del Archivo Histórico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Enrique Robira¹

Resumen

El presente trabajo tiene como objetivo exponer el proyecto que se está completando en ya en su última fase, en el Archivo Histórico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El mismo consiste en un relevamiento y transcripción de fuentes documentos destinado a confeccionar un fondo documental sobre el puerto de Buenos Aires en formato digital y en soporte papel.

Palabras clave: Puerto de Buenos Aires, relevamiento de fuentes documentales

Summary

The objective of this work is to present the project that is being completed in its last phase, in the Historical Archive of the Autonomous City of Buenos Aires. It consists of a survey and transcription of sources documents destined to prepare a documentary background on the port of Buenos Aires in digital format and on paper.

Key words: Port of Buenos Aires, historical documents record.

¹ Archivo Histórico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. erobira@hotmail.com

Introducción

“Abajo. El puerto anhela latitudes lejanas...” Jorge Luis Borges

Las breves palabras que conforman el verso del autor de *Fervor de Buenos Aires* sintetizan una de las representaciones del puerto como punto de interconexión geopolítica entre lo local y lo global. El presente trabajo tiene como objetivo exponer el proyecto que se está completando en ya en su última fase, en el Archivo Histórico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El mismo consiste en un relevamiento y transcripción de fuentes documentos destinado a confeccionar un fondo documental sobre el puerto de Buenos Aires en formato digital y en soporte papel.

La finalidad de este fondo está, focalizado desde la historia, trata de reunir ese material heurístico para la investigación y el acceso al conocimiento del público en general.

La primera etapa del proyecto comprende documentación existente y relevada de la Corporación Municipal 1856 hasta 1880 y una segunda desde la creación de la Intendencia 1880 hasta 1900.

El Archivo Histórico de la ciudad de Buenos Aires se ha consolidado como un espacio de consulta, investigación y un repositorio para la guarda y conservación de fuentes primarias para el estudio de diversas temáticas. En este caso particular nos ocupamos del puerto de Buenos Aires.

1. Breve reseña histórica del puerto

El trabajo está precedido por una introducción que relata los hitos trascendentes que jalonan la historia portuaria.

Los habitantes de la ciudad de la “Santísima Trinidad”, tomaron el nombre con que fue bautizado el puerto de “Santa María de Buen Ayre” y así fueron denominados genéricamente como “porteños”.²¹ Nuestra ciudad es tributaria del puerto.

En 1536 Pedro de Mendoza fundó el primer asentamiento y el fondeadero fugaz que denominó “Puerto de Santa María del Buen Ayre”. En 1580 la geopolítica de Juan de Garay, basada en la premisa de “abrir puertas a la tierra” para comunicar el territorio rebautizó al puerto con el mismo nombre de la Virgen patrona de los navegantes, fundando la ciudad de la Santísima Trinidad. Con este acto se reinicia el largo proceso de construcción de la ciudad. El puerto ubicado en la desembocadura del Riachuelo se constituyó en la puerta de acceso a la ciudad. A él se llegaba por la calle Mayor, después denominada Defensa. El eje de la ciudad seguía una dirección Norte – Sur bordeando la costa fluvial.

Hasta la creación del Virreinato del Río de la Plata (1776) el puerto-ciudad de Sudamérica fue Lima-El Callao, sobre el océano Pacífico. El cargamento de mercaderías se transportaba hasta el istmo de Panamá por el Norte y hacia Buenos Aires por el sur. Vértiz con la aprobación de la corona española

² Este apelativo procede desde el interior del virreinato del Río de la Plata, especialmente desde la Banda Oriental.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

tuvo la visión geopolítica de abrir el puerto sobre el Río de la Plata y el Atlántico e instaló la Aduana.

Los comerciantes de Buenos Aires para evitar la competencia del puerto de Montevideo, (de mejores condiciones y calado) obtuvieron una Real Cedula que gravaba las mercaderías entradas por Montevideo, motivando el descontento de aquella ciudad. De ese malestar se acuñó el mote de porteños a sus habitantes.

Por Buenos Aires no solo salían riquezas naturales del Virreinato sino que también ingresaron las ideas de la ilustración vigentes por entonces en Europa.

En 1880 se federalizó el municipio de Buenos Aires y se declaró capital de la República, extendiéndose en superficie al incorporarse los municipios de Flores y Belgrano (1887)

Este nuevo estatus jurídico implicó que el puerto pasara a ser propiedad de la Nación y su separación de la ciudad.

La integración del Estado nacional argentino en el sistema productivo de la división internacional del trabajo y la producción, exigieron como condición *sine qua nom* la reformulación y modernización de la infraestructura portuaria.

A esta situación se sumaron nuevos desafíos tales como el incremento del volumen del tráfico comercial y las innovaciones tecnológicas que generó la revolución industrial y el flujo migratorio de personas procedente de Europa. Los nuevos vapores fluviales y marítimos de pasajeros de mayores dimensiones en su eslora, manga y calado impactaron en el modelo de los puertos, por lo que fue necesario adaptar las instalaciones.

Además debía considerarse el problema de la reducida profundidad del Río de la Plata exigiendo mayor dragado en los canales de acceso.

Cuando el General Julio Argentino Roca asumió la presidencia de la República fijó como prioridad la construcción de un nuevo puerto para ampliar su capacidad operativa³².

Con este objetivo se presentaron y confrontaron dos proyectos portuarios para su construcción. Uno por el empresario Eduardo Madero y el otro por el Ingeniero Luis Huergo. Ambos fueron debatidos en el Congreso Nacional, aprobándose el de Madero.

Finalmente la ubicación del puerto proyectado por Madero frente a la plaza de Mayo a partir de la ley sancionada en 1884, obligó a repensar la adyacencia urbana de la zona céntrica. El trazado de las avenidas diagonales Norte y Sur, fueron planificadas para confluir y facilitar el acceso al puerto, la necesidad del transporte para las operaciones de carga y descarga, siendo el ferrocarril el transporte mas apropiado como nexo entre el interior y el puerto.

³ Discurso pronunciado por el General Roca ante el Congreso Nacional al asumir la Presidencia de la República, 12 de octubre de 1880.

Con la última reforma constitucional de 1994 fue creado el Gobierno Autónomo de la ciudad de Buenos Aires, sucesor de los derechos de la ex Municipalidad de Buenos Aires con jurisdicción propia en todo el territorio de la ciudad. La constitución de la ciudad establece una nueva realidad jurídica que “el puerto de Buenos Aires es del dominio público de la ciudad”

2. El significado del puerto para la ciudad de Buenos Aires

El puerto fue el forjador de la identidad de la ciudad de Buenos Aires. Ambos entes se integraron en una simbiosis. La ciudad creció mirando al río como su principal referente.

Los puertos son los principales actores del transporte marítimo y fluvial, ocupan una posición estratégica en el sistema de producción, comercio y transporte internacional y en el traslado de personas. La instalación de la estación ribereña central del ferrocarril uniendo el puerto y la zona céntrica de la capital con el norte y centro del país forma una sinergia de conexiones.

En un contexto de internacionalización del comercio y el capital, y formación de los Estados nacionales modernos, resulta fundamental encauzar la investigación acerca de los puertos sobre la costa del espacio atlántico que permitan posicionar a los mismos dentro de redes de articulación más amplias. El incremento en los flujos migratorios y comerciales por importaciones y exportaciones así como en trasbordos de mercadería (granos, carne, minerales, lanas). Ideas, importadores exportadores, despachantes, estibadores, agencias marítimas, etcétera.... La imagen del puerto en Emilio Daireaux Este hacendado, jurisconsulto y hombre de letras perteneciente a la cultura francesa, publicó en la *Revista La Ilustración Hispanoamérica*, editada en Barcelona, una serie de artículos aparecidos en fascículos, sobre su *Viaje al Río de la Plata*, en 1887. Allí dejó sus impresiones, entre otras, sobre el puerto de Buenos Aires comparándolo como “un verdadero puerto de italianos”⁴³ Todo esto nos revela el carácter cosmopolita con que identifica a Buenos Aires: “las conversaciones que se oyen recuerdan sucesivamente todos los países y todas las lenguas del mundo”⁵⁴

Y es en el puerto donde verifica empíricamente el crecimiento del volumen comercial y su simbiosis con la ciudad capital: “El puerto de Buenos Aires, y por consiguiente la ciudad ven pasar un año con otro dos millones de toneladas de importación y millón y medio de exportación”⁶⁵ Expresa también las dificultades para acceder al muelle y el desembarco de pasajeros pero destaca el “importantísimo” rol del puerto en cuanto a recepción del tonelaje, destacando que las mercaderías inglesas eran las de mayor volumen. Observa que la ribera también es un lugar de trabajo femenino. En efecto, le llama la atención la presencia de las llamadas “lavanderas” que aprovechan la tosca de la orilla y donde “cada lavandera tiene su roca y sobre ella un derecho de ocupación.”⁷⁶ (Daireaux, 1887: 780) Este es el paisaje que incomoda a la mirada progresista, y a la vista externa, en la elite del ochenta. El gobierno municipal tratará de erradicar esta actividad, por lo menos de la zona céntrica a partir de 1880. Con las obras del puerto proyectado por Eduardo Madero este paisaje terminó desapareciendo.

⁴ *Revista La Ilustración Hispanoamericana*, 1887 p.765

⁵ 4 *Ibíd*em, 181

⁶ 5 *Ibíd*em, 813

⁷ *Ib.* 780

El otro cuadro de este paisaje ribereño pertenece a los pescadores que desempeñan su oficio masculino “montados a caballo.”⁸⁷

El puerto forma un complejo integrado por entes administrativos, la Aduana como ente recaudador impositivo e ingreso de divisas en la cadena del comercio exterior e interior del país. Es nexo entre el transporte terrestre y acuático y entre el “Adentro” y “Afuera” del país. La infraestructura portuaria implica también la radicación de industrias, comercios y servicios (transportes terrestres y acuáticos) que permiten la conectividad con otras ciudades que integran la hidrovía Paraná- Paraguay.

Las relaciones establecidas entre los puertos europeos, y los puertos americanos en el espacio Atlántico resultan esenciales para el entendimiento de esas dinámicas, a su vez relacionadas con el comercio internacional, la población, la inmigración, la política, y los intercambios culturales.

Se trata de una cultura portuaria que define y refiere al mismo tiempo a una ciudad. Buenos Aires siempre tuvo un estrecho vínculo con su puerto, convirtiéndose en la puerta de acceso para los que serían sus nuevos residentes. Esto permitió conformar una sociedad cosmopolita. El sector ribereño y su relación con los habitantes, la higiene, principal preocupación en el siglo diecinueve, obras de arquitectura naval, el muelle, el trabajo femenino de las lavanderas sobre la tosca de la orilla del río, y la venta ambulante de pescado..

3. La conformación del nuevo paisaje de la ciudad moderna

El arte hizo de los puertos en sus narraciones literarias y pictóricas lugares misteriosos, rodeados de brumas, marineros fumando pipas, tabernas y cantinas, embarcaciones fondeadas. Son múltiples las imágenes que conforman de los puertos un paisaje típico y pintoresco y como lugar de paseo.

Existen muchas imágenes del puerto de Buenos Aires, uno de los espacios emblemáticos e imagen frontal de la ciudad desde su clásica “vista desde el río”. Esta vista perspectiva expresaba su extensión y la altura de sus campanarios.

Y las postales donde el puerto se antepone a la ciudad. Las mismas se hallan inscriptas en el imaginario social y se repiten a través del tiempo. Muestran fundamentalmente un espacio turístico, nostálgico de encuentro de quienes arriban o parten porque dejan su patria por distintos motivos. Esta concepción general de la zona portuaria se contrapone con otra imagen que ha quedado en el pasado, la de un vertiginoso y bullicioso mundo del trabajo de los estivadores y obreros. Esta última puede apreciarse por ejemplo en las serigrafías o pinturas de Benito Quinquela Martín, las que reflejan un espacio portuario bien distinto al que hoy inunda afiches, fotografías y publicidades. Allí se asoma la ardua y cotidiana labor y la explotación vinculada a las labores portuarias, exclusivamente masculinas, en décadas pasadas. Su labor cotidiana, sus organizaciones sindicales. Las luchas de los trabajadores portuarios en los albores del siglo veinte fueron conocidas como un espacio marcado por el trabajo duro, casi esclavo y el conflicto social. Con expectativa, por muchos y diversos motivos, el gobierno la burguesía y la sociedad toda, estaba pendiente de aquello que acontecía en el puerto en el “bajo” de la ciudad.

⁸ Ib. 780

4. Los transportes

Emilio Daireaux, destacaba en su obra el importante rol de los servicios de transporte en torno al puerto de Buenos Aires, cumpliendo con el imaginario de una capital moderna porque es “cabecera ferroviaria”. Además tiene el trazado de una importante red tranviaria que la intercomunica con los barrios periféricos y arrabales.(Daireaux,1887:780).

El establecimiento de fábricas y talleres y transportes e instalaciones sanitarias implicaba una jerarquización del puerto para que sea la referencia logística de la región, reforzando la idea del eje portuario del llamado Sistema del Plata. En efecto, el desarrollo urbanístico-comercial generó un polo en la ciudad de Buenos Aires. El impacto que los sectores de Transportes y Servicios tuvieron en la configuración de las estructuras económicas, sociales y territoriales en los países y formaciones regionales latinoamericanas en los siglos XIX y XX. Tales sectores desempeñaron un papel decisivo en los procesos de crecimiento económico a través de sistemas de transportes: terrestres (ferrocarril y automotor), fluviales y marítimos (de cabotaje y trasatlánticos. Asimismo se incluyen los servicios portuarios y logísticos (energía y comunicaciones), al igual que se toman en cuenta las trayectorias de empresas e instituciones y los procesos de innovación vinculados a los transportes y servicios. Desde la instalación del puerto Madero se antepone a la misma ciudad como imagen visible (urbanorama) de la ciudad desde el Río de la Plata. Se fue generando, en términos actuales, un polo logístico con conectividad vial y ferroviaria. Que se tradujo en una zona de congestión en la ciudad. El ingeniero Luis Huergo, con una visión mas clara, proyectaba mejorar el puerto que ya existía en el Riachuelo y la construcción de dársenas sobre lo que después fue puerto Madero y un solo canal de acceso, el proyecto que terminó por adjudicarse. El proyecto propuesto por Huergo, en cambio, permitiría crear un polo industrial y comercial en la Boca y otro polo administrativo en torno a la plaza de Mayo.

El puerto constituyó un eje compuesto por la casa Rosada, la plaza y la avenida de Mayo modelando arquitectónicamente la ciudad paralelo al centro. Obligó a la conformación de un nuevo eje para la ciudad Este-Oeste. Centrado en el protagonismo de la avenida de Mayo. Y una secuencia institucional del Estado moderno.

5. El puerto en las fuentes documentales del Archivo Histórico de CABA

La lectura del fondo documental referido al puerto nos permite ampliar la mirada más allá de su función económica en la percepción de insertarse en el mundo como “periferia moderna” en donde la adaptación e incorporación a las nuevas tecnologías y la economía es la llave para la construcción de la “civilización moderna”.

La instalación del puerto, adyacente a la plaza de Mayo terminará por transformar el aspecto que ofrecía la ribera fluvial, anticipándose la construcción portuaria en la cartografía.

Si bien esta obra de infraestructura se interpuso entre el río y la ciudad, produciendo el paulatino distanciamiento de los habitantes en su río, este continuó siendo su referente original para la ciudad. La infraestructura portuaria es un frente o fachada de modernidad como antesala de la ciudad capital.

Pero conforma una cultura propia: integrado como se expresaba en la época: “población flotante”. A esto respondió el proyecto de un particular para la instalación de un mercado para proveer y abastecer a esta población.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Por el puerto transitaron y circularon no solo embarcaciones o mercaderías sino también gentes e ideas, por lo tanto fue una promesa misma de futuro y progreso en cuanto conexión con Europa. Valorado económica y culturalmente como el “ [...] principal elemento de su riqueza de su progreso, que le traen de las viejas sociedades europeas la última palabra, en las ciencias y en las letras, operando en su organismo una transfusión”.⁹⁸

Pero otro de los aspectos más reiterados en la documentación está referido al estado sanitario de la costa ribereña que no contribuía a favorecer una imagen óptima de la ciudad y formaba parte del pasado colonial que se trataba de superar en el imaginario progresista de la época.

Ese particular interés presidencial que enunció el General Roca por el Puerto, se vio materializado en la documentación centrado en mejorar la imagen de la ciudad y atender el aspecto sanitario.

Una normativa Municipal del 16 de abril de 1881 prohíbe arrojar al río aguas servidas ni materias de cualquier naturaleza y otra de 1882 prohíbe echar residuos, líquidos o sólidos de materias orgánicas o inorgánicas cualquiera que sea su naturaleza y origen sin el permiso expreso de la Municipalidad”¹⁰⁹

Un informe, elevado en 1882 al Intendente Alvear por la inspección de la Ribera Norte, en la sección comprendida entre la calle Tucumán y la estación del Ferrocarril del Norte, evidencia el aspecto degradado que presentaba este sector de la ciudad, a causa de la acumulación de residuos provenientes de la Aduana y de otras empresas allí instaladas. Asimismo denuncia por igual la mala práctica que tienen los entes nacionales y las casas particulares en relación con el espacio público, generando aguas estancadas que continúan arrojándose desde la Capitanía General de Puertos, Comisaría de Marina y casas. La empresa de ferrocarril no es tampoco más prolija en esta parte que lo expresado anteriormente.”

El mismo informe se refiere también a la presencia de las lavanderas, un “espectáculo” cada vez más anacrónico e intolerable para la elite porteña. Desde la época colonial las lavanderas hicieron de la costa su propio lugar de trabajo, transformándolo en un “foco de inmundicia, debido a que las aguas de que estas se sirven para el lavado de las ropas permanece estancada por semanas generando emanaciones deletéreas”¹¹¹⁰ Las obras de construcción del puerto que comenzaron hacia 1884 terminaron por alejarlas definitivamente de la costa céntrica porteña.

El puerto de una ciudad es donde las enfermedades contagiosas y aun los más temibles gérmenes epidémicos hallan siempre amplias puertas para penetrar en ellos”¹²¹¹ La apreciación del Intendente Alvear sintetiza esta problemática que representaba el puerto en la época “[...] estamos amenazados además de una situación difícilísima con el cólera en los puertos de donde nos viene la inmigración y el comercio”¹³¹²

⁹ Censo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1887, t. 1, p.69

¹⁰ Vertidos industriales y cloacales. En el Prontuario Municipal Compendio de Leyes, ordenanzas y decretos recopilados por Domingo A Báez, Imprenta Mariano Moreno, Buenos Aires ,1898

¹¹ AHMCBA, L. 27 salud pública, 1882, carpeta N° 95.

¹² El cólera y la vigilancia sanitaria” en *La Patria Argentina*, 30-XI-1882

¹³ AHMCBA, Correspondencia girada de la municipalidad, Año 1884, Nota del intendente Torcuato de Alvear al Presidente del Concejo Deliberante, Alberto Larroque, 21 de noviembre de 1884, p.21

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

El aprovechamiento que las industrias y la infraestructura que se instaló en las proximidades llevó a plantear la relación que la sociedad urbana mantiene con el ecosistema, problemática común de las capitales decimonónicas. En el transcurso de la segunda fase de la revolución industrial estos ríos se transformaron en depósito de desperdicios humanos a los que se sumaron los residuos industriales. Entre la sociedad y la naturaleza hay una relación recíproca. Las distintas variables geográficas y ambientales condicionaron las sociedades pero estas pueden modificar y alterar el ecosistema dentro de ciertos límites.

FUENTES

Documentales

Archivo Histórico Municipal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Fondo Corporación Municipal (1856-1879)

Fondo Gestión Municipal Torcuato de Alvear (1880-1887)

Fondo Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (1888-1900)

Censo General de Población, Edificación, Comercio e Industria de la ciudad de Buenos Aires, capital federal de la República Argentina, levantado en los días 15 y 30 de septiembre de 1887 bajo la administración del Dr. Antonio Crespo, compilado por una comisión compuesta por los Señores Francisco Latzina (Presidente) Manuel C. Chueco y Alberto Martínez (vocales), Buenos Aires, Compañía Sud Americana de Billetes de Banco, 1889.

Compendio de Leyes, ordenanzas y decretos recopilados por Domingo A Báez, Imprenta Mariano Moreno, Buenos Aires ,1898

Correspondencia girada de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Año 1884.

Discurso pronunciado por el General Roca ante el Congreso Nacional al asumir la Presidencia de la República, Imprenta del Estado, 1880

Hemerográficas

Revista La Ilustración Hispanoamericana, Tomo I, 1887

La Patria Argentina

**EL SOL SIEMPRE
SALE POR EL
CABANYAL.
HISTORIA
DEL BARRIO
MARINERO
Y SU RELACIÓN
CON LA CIUDAD
DE VALENCIA.**

LUCAS SÁEZ GONZÁLEZ

**El sol siempre sale por el Cabanyal.
Historia del barrio marinero y su relación con la ciudad de Valencia.**

**Lucas Sáez González*

Resumen

La evolución arquitectónica y el desarrollo urbanístico del barrio del Cabanyal, en València, España, lo han convertido en un paradigma cultural en las costas mediterráneas. Lugar de inspiración para los cuadros de Joaquín Sorolla y las obras de Vicente Blasco Ibáñez. Un poblado marinero absorbido por una ciudad a la que le da la espalda mientras mira hacia el mar. La intención de varios gobiernos de prolongar el acceso desde el centro de la ciudad hasta la playa, mediante una gran avenida, puso parte del barrio en peligro; y gracias a un fuerte movimiento ciudadano se logró paralizar el proyecto en 2015. Salvando así su historia cargada de simbolismo marinero, fachadas modernistas y resistencia vecinal. Analizaremos el sentimiento de arraigo de este barrio marinero y su identidad cultural.

PALABRAS CLAVE: Mediterráneo, urbanismo, modernismo, Cabanyal.

Abstract

The architectural evolution and the urban development of the neighborhood of Cabanyal, in Valencia, Spain, have turned it into a cultural paradigm on the Mediterranean coasts. Place of inspiration for the paintings of Joaquín Sorolla or the books of Vicente Blasco Ibáñez. A town of fishermen absorbed by a city that he turns his back on while looking out to sea. The intention of several governments to extend access from the city center to the beach, through a large avenue, put part of the neighborhood in danger and thanks to a strong citizen movement was able to paralyze the project in 2015. Saving this story, full of marine symbols, modernist buildings and neighborhood resistance. We are going to analyze the feeling of the roots of this maritime neighborhood and its cultural identity.

KEYWORDS: Mediterranean, urbanism, modernism, Cabanyal.

Introducción

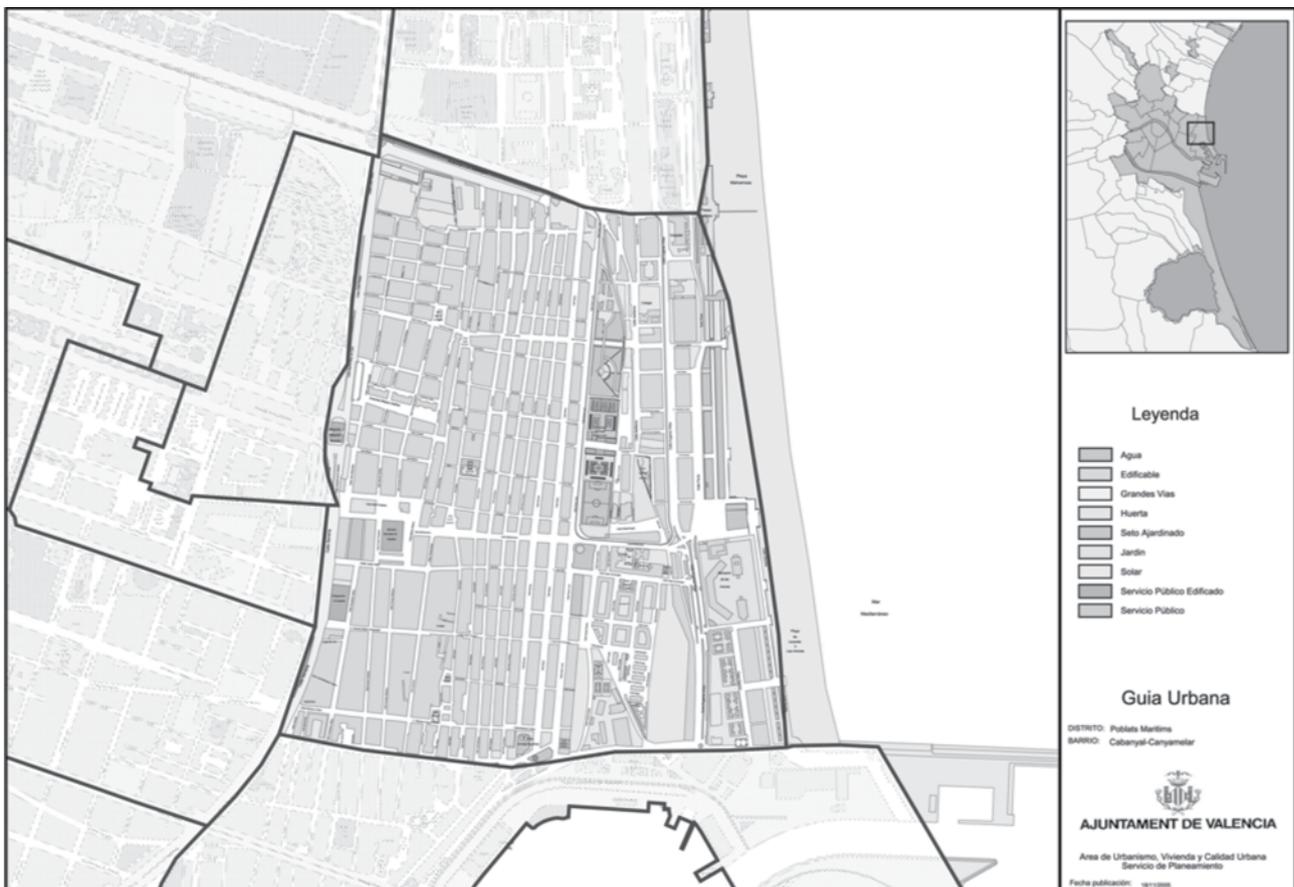
El Consell de la Generalitat Valenciana declaró el pasado año 2017 como “Año Cabanyal”.

En el siguiente texto nos proponemos dar a conocer las principales características que vinculan el entorno portuario del Cabanyal, un barrio marinero de la ciudad de Valencia, con una identidad cultural muy viva.

Tras 20 años de confrontaciones entre las posturas político-administrativas (Ayuntamiento de Valencia, Generalitat Valenciana y Ministerio de Cultura) y los movimientos vecinales, (Salvem el Cabanyal; disolviéndose casi al tiempo que escribo estas líneas, el CSO La Piona, también desaparecido, el CSOA¹ La Fusteria y algunas iniciativas más) parece que el peligro de derribo de gran parte del barrio ha pasado y ya no se teme por un barrio degradado o partido por la mitad. Ahora son otros los retos que se deben afrontar como más adelante veremos.

Antes de hablar del motivo que llevó a una lucha de más de una década por salvar cerca del 30% de la superficie del barrio y que lo hizo famoso en España y en Europa, deberíamos contextualizarlo.

El Cabanyal – Canyamelar, en adelante Cabanyal, se encuentra al este de la ciudad de Valencia (España), pertenece al distrito 11, conocido como Poblados Marítimos. Limita al norte con la playa de la Malvarrosa, al este con el mar Mediterráneo y al sur con el Grao. Ha sido un barrio tradicionalmente de marineros, labradores, pescadores y trabajadores del puerto, que no pasó a formar parte de la ciudad de Valencia hasta casi el s.XX. El crecimiento de la ciudad acabó por absorber este, y otros muchos pequeños pueblos periféricos, convirtiéndolos en distritos (Fig.1).



Mapa municipal del barrio del Cabanyal. Fuente: Ayto. Valencia.

¹ Casa Social Okupada Autogestionada. Un modelo que ha proliferado a lo largo de los años en el barrio.

El barrio del Cabanyal es particularmente especial debido a su relación con la ciudad de Valencia, con el mar y la historia que hay tras sus fachadas. De las aproximadamente 11.600 viviendas que lo componen, más del 60% tiene una antigüedad superior a 50 años².

Hoy el barrio ha perdido su identidad “Folk” y las gentes que llegan nuevas no son huertanos, pescadores u hombres del mar, pocas de las que ya estaban siguen desempeñando estas actividades. Los nuevos habitantes son familias de trabajadores, algunos pocos son autónomos liberales. Se establecen en un bloque de pisos donde antes había un huerto o una barraca. Según el geógrafo Ángel Soriano, Valencia, en los últimos 50 años, ha perdido cerca del 64% de un paisaje considerado en riesgo de extinción³.

Historia

Los asentamientos humanos de población se podrían rastrear hasta la época de los íberos, en forma de algún asentamiento comercial de intercambio de mercancías⁴, pero basándonos en fuentes como el privilegio de 1249⁵ mediante el cual el Rey dotaba de capacidad para la defensa a una zona habitada próxima al fondeadero que existía en el Grau⁶, podemos decir que la zona tiene una historia de casi 8 siglos. Sin menos precio a las épocas anteriores, destacaremos la activación de una identidad cultural a principios del s. XVII, en este momento ya hay constancia de cerca de 40 barracas y chozas de pescadores⁷.

Desde luego, el Cabanyal como asentamiento estable y con una presencia similar a la que conocemos a día de hoy se establece en los últimos años del siglo XVIII y los primeros del XIX. Aunque ya a finales del XVII fuera un espacio utilizado por veraneantes que se ubicaban entre la playa y la huerta, no fue hasta pasados un par de incendios graves que se decretó sustituir las construcciones más precarias de barracas y cabañas, por construcciones mejor preparadas, aunque mantuvieran la distribución. En nombre le viene dado al barrio en esta época por los cultivos que se explotaban de caña de azúcar, en valenciano *canyamel* que estuvo presente en el barrio hasta casi el siglo XIX. Entre el incendio de 1875 y el inicio de la Guerra Civil (1936) casi la totalidad de las barracas fueron sustituidas.

² Hervás Mas, Jorge. “El barrio del cabanyal-canyameral de valencia: Historia y futuro” Ciudad y territorio: Estudios territoriales Nº 191, (2017): págs. 81-97.

³ Soriano i Piqueras, Victor. *La huerta de valencia: Un paisaje menguante*. Amazon 2015

⁴ Hervás Mas, Jorge. “El barrio del cabanyal-canyameral de valencia: Historia y futuro” Ciudad y territorio: Estudios territoriales Nº 191, (2017): págs. 81-97.

⁵ Privilegio Real del 27 de mayo de 1249 en el acta fundacional de la Vila Nova del Grao por Jaume I.

⁶ El Grau (en castellano Grao), es la parte del distrito de Poblats Marítims famoso por el popular puerto deportivo de Valencia

⁷ Construcción típica de la huerta de Valencia que servía de vivienda a los labradores, con una superficie rectangular de cerca de 50 m² y un techo a dos aguas muy pronunciado. Construida con barro y cañas.

El barrio ha sobrevivido a varios incendios e inundaciones, como la que devastó la ciudad de Valencia en 1957; a epidemias y bombardeos, como el de la aviación italiana en la Guerra Civil. En 1897, el barrio, en contra del deseo de muchos de sus habitantes, pasa a formar parte de la ciudad de Valencia, perdiendo la identidad municipal que obtuvo cuando en 1821 se constituyó oficialmente el Pueblo Nuevo del Mar, un municipio formado principalmente por pescadores que fue independiente durante 76 años.

En España en los años 60 se dio, a lo largo y ancho del territorio, un fenómeno conocido como el éxodo rural. Las poblaciones de interior y agrarias se despoblaban debido al auge de actividad económica que se daba en las grandes ciudades más industrializadas. Esto tuvo su repercusión en el barrio cuando en los años setenta había cerca de 30.000 personas viviendo en el Cabanyal. La naturaleza de la mayoría de estos nuevos habitantes era la de un perfil de trabajador migrante, en la mayoría de los casos proveniente de Castilla la Mancha o Extremadura, por lo tanto castellano parlante, aunque también se daba mucho el caso de gente del interior de Valencia. En todos los casos eran gente con pocos recursos y poca formación reglada por la miseria que supuso para la gran mayoría de españoles la posguerra⁸.

A esta sensación de aglomeración, a sabor a barrio obrero, hay que sumarle el hecho de que en el acta fundacional del distrito Marítimo ya se afirmaba que la administración consideraba a los vecinos de los barrios populares como ciudadanos de segunda categoría, propiciando su crecimiento desordenado⁹.

Los niños nacidos en los 60-70, conocidos como generación baby boom han perdido esa sensación de pertenencia a un barrio familiar, para formar parte de un colectivo anónimo mucho más grande.

Históricamente el barrio tiene ciertas peculiaridades, este síntoma se observa décadas después de anexionarse a la ciudad de Valencia cuando sus habitantes siguen considerándolo un pueblo. El uso de la lengua valenciana en el barrio del Cabanyal contrastaba con el castellano que se habla en la ciudad. Para la sociedad burguesa el valenciano era una lengua vinculada a los hombres que se ensucian las manos en la tierra trabajándola o los pescadores que se mojan y cogen el pescado con sus manos, por eso se rechazaba este idioma y se le tacha de vulgar. Esto vino sucediendo hasta los años ochenta, a partir del momento que se introduce la línea educativa en valenciano y se aprueba el Estatuto de Autonomía.

Aunque el barrio podría considerarse completo en cuanto a servicios después de las décadas de los 60-70, para las cosas *serias* había que “ir a Valencia”, los trámites administrativos se tenían que hacer en el centro ya que allí no había abogados, notarios o presencia de oficinas gubernamentales¹⁰.

⁸ Véliz Rodríguez, Sergio Braulio. “*Hijos del mar, hijos de la tierra, hijos de la pilona: (Y algunas notas sobre la «gentrificación» del cabanyal)*”. Revista de antropología experimental Nº 16, (2016): págs. 285-308.

⁹ Sanchis Pallarés, Antonio. *Historia del cabanyal: Siglo XX y el incierto futuro*. Valencia: Javier Boronat, 1998.

¹⁰ Véliz Rodríguez, Sergio Braulio. “*Hijos del mar, hijos de la tierra, hijos de la pilona: (Y algunas notas sobre la «gentrificación» del cabanyal)*”. Revista de antropología experimental Nº 16, (2016): págs. 285-308.

“(...) en el fondo los edificios del Grao, las grandes casas donde están los almacenes, los consignatarios, los agentes de embarque, la gente de dinero, la aristocracia del puerto. Después, como una larga cola de tejados, la vista encontraba tendidos en línea recta el Cañamelar, el Cabañal, el Cap de França, masa prolongada de construcciones de mil colores, que decrecía según se alejaba el puerto. Al principio eran fincas de muchos pisos y esbeltas torrecillas y en el extremo opuesto, lindante con la vega, barracas blancas con la caperuza de paja torcida por los vendavales.”¹¹

En los setenta el Cabanyal era un lugar sucio, la abundancia de acequias y la gran cantidad de solares que lo poblaban eran propicios para generar sensación de decadencia. El barrio estaba envejecido, más teniendo en cuenta el estado de abandono por parte del ayuntamiento de turno. Una gran diferencia con las calles del centro es que en estas, a día de hoy, se sigue haciendo vida en las aceras. Da igual la época del año en la que se pasee por las calles del barrio que todavía hay vecinos a sus cosas en la calle, tendiendo, arreglando algo, hablando en grupos numerosos... y en verano todavía se sacan las sillas a la fresca para poder paliar el calor de las noches tropicales.

En los ochenta en Valencia se inauguró el Palau de la Música en 1987 y el IVAM en 1989, un periodo de identidad cultural para la ciudad bajo el gobierno socialista del PSOE, que supuso una inversión en infraestructuras que no se vio reflejada en barrios como el del Cabanyal, donde algunos taxistas no se atrevían a entrar a ciertas horas de la noche.

Esta época fue muy dura en muchos barrios, no tan solo en los periféricos de la ciudad si no también en algunos céntricos, como el caso del barrio del Carmen donde la heroína pego muy fuerte y afectó a muchas familias. Una generación en la que en casi todas las casas había golpeado de una forma u otra. Este drama no se privó de estar presente en el Cabanyal. Esa sociedad del *baby boom* que mencionábamos antes y que no se sentía parte de un grupo determinado fue carne de cañón para esta epidemia viéndose diezmada a principios de los noventa.

Planimetría en retícula

En cuanto a los mapas que reflejan la disposición del barrio, destacamos el plano de Tosca de 1772 , (en el Archivo Histórico del ayuntamiento de Valencia) en el que podemos ver como están las barracas dispuestas de forma paralela a la línea de playa.

La ampliación del puerto en 1792 provocó un cambio en el curso natural de las corrientes marina, esto produjo una modificación importante de la línea de la playa ya que la acumulación de arena al norte del muelle supuso la progresiva retirada de la línea de mar. La aparición de estos nuevos terrenos ganados al mar, junto a la necesidad de ampliar la zona habitable a principios del s. XIX fue determinante para que en 1806 se dibujara el primer ensanche del barrio por parte del arquitecto Escrig y Garriga. No fue este el único proceso de ensanche, en 1840, el arquitecto José Serrano, proyectó el segundo ensanche a levante y a poniente de C/ de la Reina, uno de los ejes vertebradores del barrio.

¹¹ Blasco Ibáñez, Vicente. *Flor de mayo* Madrid: Ediciones Cátedra, 1999.

Estilos arquitectónicos

Cuando hablábamos del éxodo rural tenemos que imaginar un crecimiento exponencial de la población en las ciudades. Para dar cabida a estas personas, fue necesario construir grandes bloques de edificios. Si en los años cuarenta se hacían de 3 o 4 alturas, a finales de los setenta y principios de los ochenta se hacían de hasta 8 plantas. En este momento de urbanismo descontrolado, no se tenía una planificación del territorio que tuviese en cuenta infraestructuras como las vías del tren, las acequias de regadío o las hectáreas de huerta que desaparecían en pro del desarrollo.

Este planteamiento constructivo choca de frente con el hasta la fecha conocido en el barrio. Las casas de los años veinte o treinta eran como mucho de dos alturas, con grandes y viejos portones de madera que daban a la calle y caracterizadas las forjas, los trabajos de ebanistería y los elementos arquitectónicos de un estilo modernista. Además se popularizó el uso del azulejo valenciano, de tradición de Manises y Paterna¹² en la que los colores vidriados en verdes, azules, y blancos son utilizados para dibujar unas tramas decorativas en las calles. El uso del *trencadís*¹³ es muy habitual también en las fachadas todavía en pie de sus edificios. Mediante esta técnica se han generado iconos característicos del barrio como el mosaico de *trencadís* que representa el arte de pesca con bueyes.¹⁴ (Fig. 2).



Fachada Av./ Mediterráneo 37. Foto: Gabriela Tamarit. Se aprecia las vías del tranvía que llevan a la Malvarrosa y por donde antes circulaba “El trenet de fusta”

¹² Núcleos próximos a la ciudad de Valencia de gran tradición ceramista desde periodos islámicos. Ha día de hoy todavía son productores reconocidos por la gran calidad de sus piezas.

¹³ Podría traducirse como “troceado” es una forma de aplicar azulejos, generalmente, rotos a modo de mosaico y cubrir un área con este tipo de teselas irregulares.

¹⁴ Arte de pesca mediante red de arrastre en la que, desde la orilla, grandes toros de tiro ayudan a cobrar el aparejo. Muy habitual en las costas mediterráneas a principios del siglo pasado.

No existe un estilo aislado a la hora de plantear las construcciones de finales del XIX y principios del XX en el Cabanyal. La influencia burguesa genera ejemplos eclécticos donde las construcciones mezclan elementos de diferentes estilos, los más abundantes en el Cabanyal son el ya mencionado modernismo y el racionalismo y el art decó (Fig. 3).



Las casas de El Cabañal, mezcla de estilos - Valencia Fuente: YouTube (#0 Movistar)
https://www.youtube.com/watch?v=Af3Yj_w8hxs



La declaración del puerto de Valencia en 1851 como obra de interés general fue clave para el desarrollo del barrio. El puerto se vio rodeado, entonces, de cuatro estaciones. Las consecuentes vías ferroviarias aparecerán como elementos vinculados al barrio hasta muchas décadas después.

Hasta un siglo después de que el Cabanyal se anexionara a Valencia capital, la gente del barrio seguía diciendo, “*ir a Valencia*” por lo que podemos deducir que existía una sensación de que eran dos municipios, dos sociedades, marcadamente diferentes.

Esta percepción quizás se deba a que la conexión con la ciudad siempre ha sido un quebradero de cabeza para los arquitectos municipales. Los proyectos de ampliación del barrio y de comunicación con la ciudad se fueron sucediendo. En 1865, Sorní Grau proyectó el primer intento de comunicar los jardines de viveros¹⁵ con la playa, a este camino hacia los poblados marinos se le conoce como el “Paseo Valencia al Mar”¹⁶. Una alternativa para que la burguesía de la ciudad pudiera evitarse el trayecto por el camino al Grau que era habitual que estuviera concurrido de vehículos de mercancías que iban y venían del puerto.

¹⁵ Parque público de la ciudad de Valencia, también conocido como los Jardines del Real, ya que el Palacio Real estuvo ubicado en su interior hasta 1810.

¹⁶ Boira i Maiques, Josep Vicent. “*Els orígens del passeig de valència al mar: El projecte de manuel sorní de 1865*”. Cuadernos de geografía (Universitat de Valencia) Nº 67-68, (2000): págs. 191-208.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

En el proyecto de Sorní se tiene en cuenta esta comunicación mediante una vía ferroviaria pero además con una barriada que comunicase ambas áreas. Este proyecto nunca llegó a ejecutarse y fue en 1883 cuando Casimiro Messeguer propusiera la creación de la avenida que hoy se conoce como Blasco Ibáñez y que se ejecutó hasta el límite oeste de este barrio. (El Cabanyal era todavía municipio independiente). Al escritor Vicente Blasco Ibáñez le pareció un proyecto muy oportuno y así lo publicó, en 1901, en su periódico *El Pueblo*:

*“Es conveniente llevar a cabo el proyecto del boulevard desde el antiguo jardín a los poblados marítimos. Valencia tendrá un nuevo paseo, una verdadera calle moderna, semejante a la Avenida del Parque de Bolonia en París, o la Castellana de Madrid, y la parte más externa del Cabañal se unirá a la ciudad por un camino más corto.”*¹⁷

En julio 1888 se pone en marcha un tren de vía estrecha que hacia el recorrido de ida y vuelta a *l'estació de fusta* (la estación de madera) en las puertas de entrada a la ciudad de Valencia conocidas como las Torres de Serranos. Este pequeño tren era conocido por el apodo de *el trenet de fusta*.

Lo que no queda resuelta es la común preocupación por partir el Cabanyal en dos. Más adelante vemos como los planes de 1931, en la Segunda República, tratan de resolver el encuentro con el barrio desviándose hacia el norte. El propio Blasco Ibáñez fue muy crítico con el estado de deterioro que sufría el Cabanyal así como la dejadez por parte de la ciudad una vez se incluyeron en el termino municipal los territorios.

Cabe destacar que Blasco Ibáñez¹⁸ fue una figura política y culturalmente muy relevante en España y que era vecino del Cabanyal donde tenía su residencia de estilo pompeyano a orillas de la playa. En su obra “Flor de Mayo” (1895), novela folletín editada por entregas en el periódico Pueblo, sitúa la trama en el Cabanyal y hace un retrato profundo de la sociedad de pescadores y habitantes en el Poble Nou de la Mar.

Para el escrito valenciano, eran característicos los huertanos y los cabañaleros que tenían que ver ya más con un mundo sucio de costrosas grasas industriales y con la frustración de un barrio que parecía si no aislado, sí olvidado.¹⁹

¹⁷ León Roca, José Luís. *Vicente Blasco Ibáñez*. Valencia: Ajuntament de València, 1997

¹⁸ Militante del partido republicano. Fundó el diario El Pueblo, fue en varias ocasiones diputado en las Cortes y se batió en duelo reiteradas veces. Un breve exilio a París en 1890 lo puso en contacto con la narrativa francesa del naturalismo. En la política se distanció de Pi i Margall, creó su propio partido, y desde El Pueblo desarrolló una incesante campaña de ataques al gobierno de restauración. También organizó manifestaciones en contra de los gobiernos de Sagasta y Cánovas y contra la guerra de Cuba. Este activismo le costó el exilio en varias ocasiones e, incluso, la cárcel en el año 1896. Fue diputado a las Cortes en varias legislaturas (1898, 1899, 1901, 1903, 1905, 1907). En 1908 abandonó la política activa.

En 1909 viajó a la Argentina en donde, además de crear dos ciudades, Nueva Valencia y Cervantes, impartió conferencias en torno a la historia y la literatura españolas, aunque desistió en 1913. En París coincidió con el inicio de la Primera Guerra Mundial. Allí recibió el encargo personal del Presidente Raymond Poincaré de escribir una novela sobre la guerra, Los cuatro jinetes del Apocalipsis 1916, que cautivó al público norteamericano, llegando a ser leída más que la propia Biblia en dicho país. Sus novelas más conocidas son La barraca, Entre naranjos, Cañas y barro, La horda y Sangre y arena, obra que adaptó al cine. Murió en Menton (Francia) el 28 de enero 1928.

¹⁹ Véliz Rodríguez, Sergio Braulio. “Hijos del mar, hijos de la tierra, hijos de la pilona: (Y algunas notas sobre la «gentrificación» del cabanyal)”. *Revista de antropología experimental* Nº 16, (2016): págs. 285-308.

Los planes generales de valencia

Tras la guerra civil, se sucedieron diferentes planes, siendo el primero el de 1946, el PGOU²⁰, también conocido como el redactado por el “*Equipo de Madrid*”²¹. Pensemos en la nueva gestión territorial del estado durante la dictadura franquista, un planteamiento centrista de la administración. En este caso también se tenía en cuenta el encontronazo con el barrio a medida que se aproximaba la avenida hacia el mar, y de la misma forma en este caso se plantea la posibilidad de desviarse ligeramente hacia el norte, buscando hacer coincidir los ejes con los propios del entramado del Cabanyal.

Para no perdernos en pequeños ajustes y variaciones que se hicieron en los años de postguerra, nos centraremos en el periodo democrático que es cuando de verdad podemos hablar de un cambio sustancial en el planteamiento de la situación el urbanismo como elemento determinante de identidad cultural.

Las políticas sociales y culturales empiezan a cambiar tímidamente en 1978, es el año que llega la Constitución Española y tras la muerte del dictador, en noviembre de 1975, se han producido pequeños cambios en la sociedad, muy sutiles ya que todavía hay miedo por el ruido de sables²² pero que atisban que las cosas podían cambiar. Es en febrero del 78 se inician los trámites para declarar la zona del Grau, del Cabanyal –Canyamelar y la Malvarrosa como conjunto histórico artístico. Una muestra de intención proteccionista sobre el territorio.

El PGOU reconoció finalmente la calificación de Conjunto Histórico Protegido los barrios del Cabanyal-Canyamelar y Cap de França en 1988, pero en este mismo plan se expone que la idea de hacer que la Av. Blasco Ibáñez llegue al mar es un objetivo irrenunciable.

Una vez ya consolidada la democracia en 1993, el centro histórico de la ciudad así como el conjunto del Cabanyal-Canyamelar son declarados BIC (Bien de Interés Cultural), siendo esta una figura de protección jurídica para el patrimonio cultural en España, tanto material como inmaterial. Esta denominación les permite disponer de medidas singulares de protección.

Ya en el siglo XXI, en abril de 2001, la Generalitat Valenciana aprobó el PEPRI²³ de forma definitiva. En él se expresaba el objetivo fundamental de prolongar la avenida hasta el mar en una franja de casi 50 metros de ancho, lo que suponía el derribo de cerca de 500 edificio y más de 1600 viviendas.

²⁰ Plan General de Ordenación Urbana.

²¹ Hervás Mas, Jorge. “*El barrio del cabanyal-canyameral de valencia: Historia y futuro*” Ciudad y territorio: Estudios territoriales Nº 191, (2017): págs. 81-97.

²² El ejercito todavía no había dejado claro como iba a tomarse un nuevo régimen democrático.

²³ Plan Especial de protección y Reforma Interior.

Rehabilitación, sin destrucción

*“Resistimos a la guerra, a la posguerra y a la riada, y nos van a echar las excavadoras”*²⁴

Nos encontramos, por tanto, ante un panorama a principio de la década de los dos mil en el que la ciudad de Valencia quiere ganarse un espacio en la agenda Europea, con grandes eventos como la Copa América de vela o el premio de Formula 1, con un trazado urbano precisamente en la zona del Grau y por dentro del puerto. Desde el consistorio se mantiene la determinación de poner la ciudad en el mapa y para ello al motor económico del turismo de sol y playa se le añade el de grandes eventos “culturales”. Es por tanto más necesario que nunca un acceso al mar independiente del ya centenario camino del Grau (Av. del puerto).

Ante esta tesitura de querer derribar un porcentaje importante del barrio, desde la administración pública, se inician los procesos de compra de inmuebles dentro de la zona afectada que pasó a ser conocida como zona cero. No todos los vecinos estaban dispuestos a vender sus viviendas, es cierto que los precios no eran los de mercado. En ocasiones se ofrecían otros pisos en otras partes de la ciudad y en usufructo, pero las opciones no cuajaban en la mayoría de los vecinos. Es entonces cuando se empieza a dejar morir el barrio. Los servicios básicos de limpieza y seguridad dejaron de estar todo los presentes que sería necesario, entiéndase el eufemismo. Para la gestión del Pepri, en 2005, se puso en marcha la sociedad Cabanyal 2010 S.A. con capitales públicos y privados. Solo estuvo operativa durante tres años, pero ejerció un papel de acoso inmobiliario desarrollando presiones a la vecindad y contribuyendo a la degradación²⁵. Degradar era esencial para justificar la futura intervención urbanística, a estas metodologías se les conoce popularmente como “asusta viejas”.

Características culturales

El activismo ciudadano ha convertido a este barrio en un ejemplo de resistencia activa y organización vecinal, lo que ha dejado un marcado carácter de identidad cultural. (Fig.4)



Vecino con cartel “Rehabilitació sense destrucció” Rehabilitación sin destrucción. Fuente: web Restauración y Gestión del Patrimonio - Arquitecta dedicada a la restauración y gestión del patrimonio.

²⁴ Periódico Levante EMV - 3 de diciembre de 2010

²⁵ Santamarina Campos, Beatriz. y Mompó, Eva. *Tácticas de resistencia en la ciudad: Alternativas desde los movimientos urbanos en el cabanyal (Valencia, España)*. Revista de antropología Iberoamericana Volumen 13, Nº 3 2018: págs 381 – 405.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Fijándonos en todas estas características propias que veníamos contando del barrio, en el Cabanyal se mantiene todavía una sensación de pertenencia a un grupo. Quizás deberíamos sustituir todavía por “de nuevo” ya que no hablamos de esos modelos de barriada de antes en las que vivían generaciones de una misma familia y el sentimiento de tribu era gracias a lazos sanguíneos. En este caso estamos ante un grupo social muy variado, de diferentes edades, de múltiples condiciones sociales, económicas, políticas y culturales, que se ha enfrentado a un enemigo común y eso les ha hecho que durante más de una década compartieran muchos bocatas en las asambleas, muchas emociones emanadas de los vaivenes judiciales, de los ahora sí, pero no y al final el dulce sabor de haber ganado su lucha.

Este vínculo que se genera, obviamente no se puede extender a todos los habitantes del barrio ya que algunos sí que defendían la prolongación de la Av. Blasco Ibáñez pensando que esta traería la regeneración, un razonamiento muy lícito teniendo en cuenta que esta era una promesa del anterior consistorio.

Todo sea dicho, el Cabanyal es un barrio en el que culturalmente ya existía un caldo de cultivo propicio para afrontar una resistencia como de la que fuimos testigos. ¿Quién sabe cuántos otros ciudadanos en otros tantos lugares se habrán visto desplazados sin remedio y sin que hayamos tenido noticias?

A finales de los noventa empezaron a surgir movimientos que se oponían al plan, eran unos formatos de acción colectiva desconocidos hasta la fecha. Estaban vinculados a la autogestión y a la ideología libertaria como el Ateneu Llibertari del Cabanyal en 1999. En ese mismo año surge radio Malva²⁶ y varios centros sociales okupados como el antes mencionados La Piona (1998) pero también Malas Pulgas (2000) o Samaruc (2001) y muchas más (Tabla.1).

Aparición de iniciativas en el barrio por años.

Iniciativa	Fecha	Tipo
Salvem el Cabanyal	1998	Asociación
Ateneu Llibertari Cabanyal	1999	Asociación
Radio Malva	1999	Audiovisual
CSO Samaruc	2001	Centro Social Okupado
CSO Proyecto Mayhem	2006	Centro Social Okupado
CSO La Piona	2006	Centro Social Okupado
CSO Malas Pulgas	2007	Centro Social Okupado
Centre Cultural l'Escola	2010	Asociación
FANZINE LA 13-14	2010	Publicación
Viu al Cabanyal	2011	Asociación
Cabanyal Intim	2011	Artes escénicas
Arxiu Viu	2011	Documentación
Units pel Cabanyal	2012	Asociación
CSO La Fusteria	2012	Centro Social Okupado
Cabanyal Z	2012	Audiovisual (Serie Web)
Millorem el Cabanyal	2013	Asociación
CraftCabanyal	2013	Intervención urbana

²⁶ Basada en modelo de radios libres surgidas en Italia y Francia en los 90, esta emisora que alcanza la parte este de la ciudad de Valencia, no recibe financiación de ningún organismo público ni privado. Está promovida por un grupo de personas sin ánimo de lucro. radiomalva.org

Tal y como podemos observar, las organizaciones surgieron principalmente en dos periodos importantes del proceso, durante 1999 surgieron las más estables, Radio Malva y Salvem, en el momento que el peligro se acercaba y en 2011 y 2012, cuando la situación del barrio se ha convertido en un panorama insostenible para muchos vecinos se multiplican las opciones de activismo.

Esta fuerte iniciativa contestaría con un ánimo de resistencia no visto hasta la fecha, provocó que desde el resto del territorio, no solo de la ciudad sino de España, surgiera la pregunta obligada de ¿hasta qué punto se justifica la pérdida patrimonial en pro del desarrollo urbanístico? La reflexión es sin duda el ejercicio del raciocinio y es lo que estas diferentes iniciativas lograron provocar en la sociedad.

EL PAÍS SOCIEDAD



3. Salvem El cabanyal. "La gente mayor ha sido el alma de la resistencia" David Fariza, 27 años. Brígida Sevilla, 55 años. Francesc Alerón, 63 años. Estas tres personas habitan un barrio que pudo haber dejado de existir, y forman parte de la plataforma que logró evitar su derribo, Salvem El Cabanyal. Comenzaron su lucha en 1998, en una reunión de vecinos que se celebra todos los miércoles del año desde entonces. Una persona presente, un voto. Allí decidieron plantar cara en los tribunales y en la calle para evitar que la construcción de una gran avenida partiera en dos este antiguo hogar de pescadores, arrancando unas 1.600 viviendas. "El alma de la resistencia ha sido la gente mayor", dicen. Lograron que un tribunal obligara al Ministerio de Cultura a pronunciarse. Y en 2010, este declaró el barrio un bien de interés cultural. Su derribo supondría "expolio".

—
ALFREDO CÁLIZ

Salvem el Cabanyal, reseña en el periódico El País. "La gente mayor ha sido el alma de la resistencia"
Fuente: https://elpais.com/sociedad/2011/05/20/album/1305842402_910215.html#foto_gal_5

Conclusiones

Después de la tormenta, no vino la calma, llegó la gentrificación.

Realmente es en los años setenta cuando se empieza a percibir un cambio social, aunque discreto, la gente aún se saludaba por la calle. Es este el momento en que los remendadores de redes azules de pesca seguían extendiendo sus artes en la acera de la calle Mariano Benlliure para reparar las redes al tiempo que cada vez quedaban menos secaderos de pescado en la playa de la Malvarrosa. Esta estampa se fue diluyendo hasta desaparecer por completo en los años ochenta. La actividad residual de la pesca fue desapareciendo y el barrio cambió, mantuvo su esencia, pero había empezado una transformación. El conflicto del que hemos hablado, que se vivió desde finales de los noventa, actuó de agente catalizador acelerando una situación que estaba en camino de forma silenciosa; la transformación de un barrio residencial a una zona turística.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

La ubicación del barrio podemos decir que ha sido determinante para marcar su identidad cultural pero también su interés urbanístico. En el mediterráneo, a orillas de una de las playas urbanas con mayor extensión de superficie en Europa, aguas calmas, buen clima todo el año... Estos ingredientes ya estaban cuando el modelo económico cambió en los ochenta, pero ¿por qué no se gentrificó entonces?

El hecho de que nosotros no conociéramos el término en aquellos años, no significa que el fenómeno no se viniera dando ya tiempo atrás, véanse los casos de Brooklyn en Nueva York o Palermo en Buenos Aires.

Quizá el cambio al Cabanyal le pilló a traspés. Como veníamos diciendo antes, la situación del barrio en los años duros de la heroína no era la más favorable y el ayuntamiento focalizaba sus esfuerzos hacia otras actividades de la ciudad. También es cierto que Valencia en aquellas décadas no era un foco de turismo como lo es ahora, no existían los vuelos de bajo coste que hoy las compañías aéreas ofrecen desde el rincón más remoto de Europa o los cruceros que atracan en nuevo muelle especial para ellos día sí día no.

La estrategia del ayuntamiento de Rita Barberá,²⁷ basada en la compra de casas para ser derruidas, la expropiación, la ausencia de licencias de intervención en los edificios y la consecuente degradación, han provocado que se desplomaran los precios, que no eran muy altos de partida, en los inmuebles de la zona. Durante los tiempos de incertidumbre, la gente no invertía en la zona, todo era muy caótico para el ciudadano de a pie a la hora de entender resoluciones judiciales y los nuevos proyectos que a veces no eran tan nuevos.

En cuanto que el cambio de poderes del ayuntamiento garantizó que el Cabanyal no se iba a derribar, aparecieron los fondos de inversión privados, además de las inyecciones de capital público. En 2015, el barrio era un terreno fértil para iniciar cualquier actividad empresarial y estas, cómo no, se orientan a la principal fuente de ingresos que tenemos en este país, el sector terciario: el turismo. Los habitantes que, como un grupo de irreductibles galos habían aguantado los años de chaparrones, se vieron frente a un nuevo peligró, su barrio es cada día más parecido a la Barceloneta.

A día de hoy, cuatro años desde que se paralizara el proyecto de derribo y poco a poco se retomara una actividad normal, vemos como han proliferado los locales de ocio, los espacios de alojamiento turístico y se está trabajando en las infraestructuras del barrio. Esto ha beneficiado y a la vez perjudicado a los vecinos, sobretodo los que viven de alquiler ya que los precios de los contratos al ser revisados se han modificado al alza.

Es un equilibrio complicado el de regenerar un barrio que estaba tan necesitado de inversión sin que esto acabase perjudicando a los vecinos “de toda la vida”, pero no todo está perdido. Existen formulas y aún se está a tiempo. Ciudades como Berlín, que llevan años de ventaja en experimentación en barrios regenerados y fenómenos de gentrificación, pueden ser un referente al que mirar con atención.

Lo que es evidente es que el barrio del Cabanyal ha demostrado durante más de 15 años tener una población comprometida, que todavía tiene conciencia de barrio y que mediante diferentes fórmulas de organización y autogestión han podido plantarle cara a Goliat.

Lo que está por venir es una incógnita y aunque se adviertan tiempos de cambio de modelo productivo, transformaciones del tejido social u oleadas de cruceristas y viajeros de trolleys, el barrio no dejará de ser lo que quiera ser, luchará, se adaptará, y se reinterpretará a si mismo, pero lo que seguro no cambiará es que el sol siempre sale por el Cabanyal.

²⁷ Rita Barberá Nolla. Alcaldesa de la ciudad de Valencia durante 24 años,. Desde 1991 hasta 2015.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

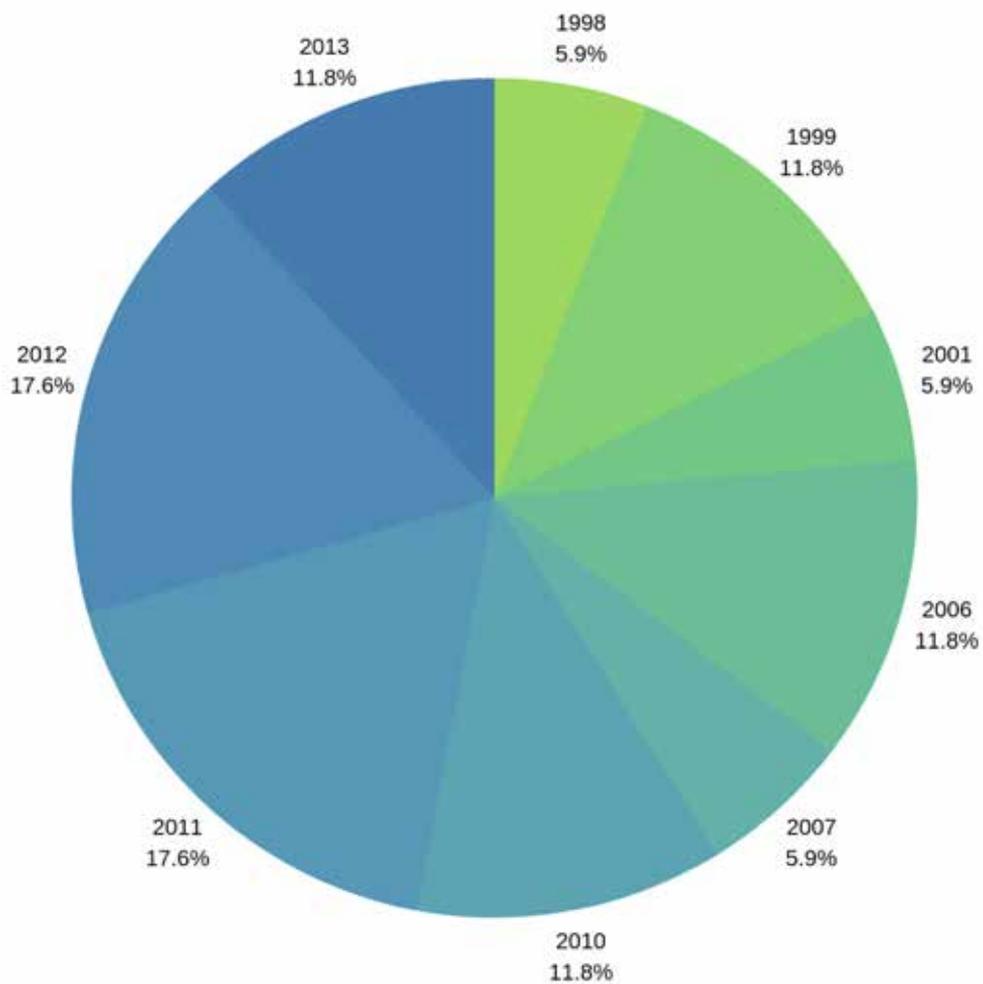


Gráfico 1. Porcentaje de creación de iniciativas por años. Destacan 2011 y 2012, sumando ambos más del un 35% de iniciativas totales.

BIBLIOGRAFÍA

Blasco Ibáñez, Vicente. *Flor de mayo* Madrid: Ediciones Cátedra, 1999.

Boira i Maiques, Josep Vicent. “*Els orígens del passeig de valència al mar: El projecte de manuel sorní de 1865*”. Cuadernos de geografía (Universitat de Valencia) Nº 67-68, (2000): págs. 191-208. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/37836.pdf>

Hervás Mas, Jorge. “*El barrio del cabanyal-canyameral de valencia: Historia y futuro*” Ciudad y territorio: Estudios territoriales Nº 191, (2017): págs. 81-97. https://dialnet.unirioja.es/servlet/ejemplar?codigo=457630&info=open_link_ejemplar

León Roca, José Luís. *Vicente Blasco Ibáñez*. Valencia: Ajuntament de València, 1997.

Sanchis Pallarés, Antonio. *Historia del cabanyal: Siglo XX y el incierto futuro*. Valencia: Javier Boronat, 1998.

Santamarina Campos, Beatriz. y Mompó, Eva. *Tácticas de resistencia en la ciudad: Alternativas desde los movimientos urbanos en el cabanyal (Valencia, España)*. Revista de antropología Iberoamericana Volumen 13, Nº 3 2018: págs 381 - 405, DOI: 10.11156/aibr.130305

Soriano i Piqueras, Victor. *La huerta de valencia: Un paisaje menguante*. Amazon 2015. doi:1512009237

Véliz Rodríguez, Sergio Braulio. “*Hijos del mar, hijos de la tierra, hijos de la piona: (Y algunas notas sobre la «gentrificación» del cabanyal)*”. Revista de antropología experimental Nº 16, (2016: págs. 285-308. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5680067&orden=0&info=link>

ENLACES WEB

https://viajes.nationalgeographic.com.es/gastronomia/cabanyal-mas-rico-que-nunca_14241/7

<https://www.escriitores.org/biografias/444-vicente-blasco-ibanez>

<https://rygdepatrimonio.wordpress.com/2014/04/07/valencia-miles-de-vecinos-reclaman-la-rehabilitacion-de-el-cabanyal/>

<https://valenciaplaza.com/cabanyal-nuevo-ruzafa>

<https://www.levante-emv.com/valencia/2010/12/03/resistimos-guerra-posguerra-riada-echar-excavadoras/762547.html>

<https://rygdepatrimonio.wordpress.com/2014/04/07/valencia-miles-de-vecinos-reclaman-la-rehabilitacion-de-el-cabanyal/>

<https://radiomalva.org/>

**QUÍMICA, FRAUDE
Y PATRIMONIO
PORTUARIO:
EL LABORATORIO
ADUANERO
DE LISBOA
1880-1930**

IGNACIO SUAY MATALANA

Química, fraude y patrimonio portuario: el laboratorio aduanero de Lisboa 1880-1930*

*Ignacio Suay Matallana***

* Este trabajo ha sido posible gracias al proyecto de investigación español “Vivir en un mundo tóxico” (HAR2015-66364-C2-2-P) y al proyecto de investigación portugués “Visions of Lisbon” (PTDC/IVC-HFC/3122/2014).¹

Resumen:

Este trabajo estudia el laboratorio aduanero de Lisboa, creado en 1887, dependiente del servicio portugués de aduanas e integrado en la estructura portuaria de la ciudad. Durante las primeras décadas después de su creación el laboratorio fue asumiendo un creciente prestigio y amplió el tipo de actividades realizadas, no sólo limitadas al análisis químico de mercancías, sino también realizando otros trabajos técnicos para las aduanas de otros puertos y fronteras, participando en discusiones de interés económico para el gobierno, creando conexiones con otras instituciones de la ciudad, sirviendo de espacio de aprendizaje a estudiantes aduaneros y colaborando con institutos industriales. Después de situar el laboratorio en su contexto urbano e institucional, este trabajo analiza el tipo de actividades que se realizaban, así como el papel de los expertos que lo dirigieron. Finalmente, se considera la cultura material del laboratorio, gracias a la excelente colección de instrumentos científicos preservada que no sólo tiene un valioso interés histórico sino también patrimonial.

Abstract:

This paper studies the customs laboratory of Lisbon, created in 1887, dependent of the Portuguese customs service and integrated in the port structure of the city. During the first decades after its creation the laboratory increased its prestige and expanded the type of activities carried out, not just limited to chemical analyses of merchandise, but also carrying out other technical works for the customs of other ports and borders, participating in discussions of economic interest for the government, creating connections with other institutions of the city, serving as a learning space for customs students and collaborating with industrial institutes. After placing the laboratory in its urban and institutional context, this paper analyzes the type of activities that were carried out, as well as the role of the experts who directed it. Finally, it considers the material culture of the laboratory, thanks to the excellent collection of scientific instruments preserved, that has both a great historical and patrimonial interest.

1

**Instituto Interuniversitario López Piñero- Universidad Miguel Hernández, isuay@umh.es

1 Introducción

Los estudios sobre el patrimonio portuario gozan de una larga tradición internacional vinculados a diferentes líneas de trabajo y especialidades como la arquitectura, la ingeniería, el transporte, la geografía, la historia del arte, la historia industrial y económica, el medioambiente o el turismo. Desde este enfoque interdisciplinar, el Foro Internacional de Ciudades Portuarias Regionales (Núcleo de Estudios Históricos de las Ciudades Portuarias Regionales, IDEHESI-CONICET, Rosario-Argentina) supone una magnífica oportunidad para integrar trabajos de diversos especialistas de diferentes países e instituciones en torno al patrimonio y los paisajes portuarios². Estos congresos han recogido la pluralidad de enfoques existentes sobre el análisis de las Ciudades Puertos Regionales y su enorme influencia en la configuración de los espacios urbanos, de su trama urbanística, de su identidad así como de las relaciones creadas con el resto de la ciudad y con su entorno.³

El patrimonio portuario es extremadamente rico e incluye desde las infraestructuras portuarias y las redes de servicios y suministros hasta embarcaciones y maquinaria (remolcadores, dragas, grúas, etc.), señales marítimas (balizas, faros, etc.), almacenes y depósitos, industrias portuarias (por ejemplo, fabricación de hielo) y navales (como astilleros), industrias de diferentes productos (refinerías, siderurgia, agroalimentaria), empresas de armadores, consignatarios y otros servicios, así como otros edificios públicos y privados, como oficinas, clubes náuticos, lonjas de pescado y aduanas. En este trabajo se analiza, desde la historia de la ciencia, un espacio muy poco conocido con anterioridad: el laboratorio químico aduanero de Lisboa (Portugal).

Los laboratorios aduaneros, que fueron creados en diferentes países a partir de la segunda mitad del siglo XIX, estaban vinculados a los servicios tributarios y de hacienda y se dedicaban a analizar las importaciones y las exportaciones, determinar la calidad y el valor de las mercancías, establecer patrones y estándares y facilitar la aplicación de los aranceles o impuestos aduaneros correspondientes. Estos espacios han sido poco estudiados debido, principalmente, a dos razones. En primer lugar, por su reducido tamaño y número de trabajadores comparado con otras grandes infraestructuras portuarias. En segundo lugar, se trata de unos espacios relacionados con la química, pero vinculados a unidades administrativas generalmente no asociadas a la ciencia, como son las aduanas y los ministerios de hacienda. Es muy posible, que estos espacios resultaran extraños tanto para la historia económica (no habituada a indagar en estudios de historia de la química) como de la historia de la ciencia (usualmente más inclinada a estudiar espacios académicos o de investigación). A pesar de estas limitaciones, el estudio de los laboratorios aduaneros es de gran interés debido a que no se limitaron a realizar análisis químicos de algunas mercancías que circulaban por los puertos, sino que también participaron en numerosos debates de interés en la economía de sus países, fueron dirigidos, generalmente, por científicos prestigiosos que contribuyeron a que crearon profundas relaciones con su entorno físico y con otras instituciones y redes científicas, comerciales e industriales. Además, en casos como el considerado en este trabajo, estos laboratorios cuentan con un valioso patrimonio científico que es necesario estudiar y preservar.

² “Núcleo de Historia. Ciudades portuarias regionales”. [<https://ciudadport.hypotheses.org/>]

³ Miguel Ángel De Marco, “Ciudades portuarias, desarrollo regional y preservación del patrimonio portuario. Propuestas para la conformación de redes de estudios interdisciplinarios internacionales y locales”. *Red Sociales, Revista del Departamento de Ciencias Sociales* 04, 02 (2017): 37-55. [<http://www.redsocialesunlu.net/wp-content/uploads/2017/04/RESOC019-003-OCI-DE-MARCO.pdf>]

Este trabajo se centra en el laboratorio aduanero de Lisboa y ha sido posible gracias a la renovación historiográfica producida en las últimas décadas en la historia de la ciencia que ha permitido reconsiderar cuestiones como los espacios y las geografías de la ciencia, la importancia de la cultura material de la ciencia y los estudios sobre expertos en la historia de la ciencia. En primer lugar, se estudia la relación entre los laboratorios de aduanas y su contexto urbano e institucional. El laboratorio aduanero de Lisboa fue un espacio científico creado en el puerto de Lisboa en 1887 con el objetivo de controlar la importación y exportación de las mercancías.⁴ Progresivamente, sus actividades se expandieron más allá de los análisis de diferentes productos con un objetivo fiscal al servicio de la hacienda pública para involucrarse en la gestión de otras cuestiones vitales para el estado portugués. El comercio se consideró una pieza fundamental de la economía portuguesa que pretendía hacer uso del puerto de Lisboa para recibir y enviar mercancías entre diferentes continentes aprovechando los nuevos sistemas de transporte. La defensa de las exportaciones de productos locales, como el vino, y la creación de laboratorios similares en otros países otros motivos que justificaron su creación. En segundo lugar, este trabajo muestra el tipo de trabajos desarrollados en el laboratorio, así como los expertos que trabajaban en ellos, muchos de ellos vinculados a otras instituciones científicas y académicas de Lisboa. Gracias a ello se crearon profundas relaciones entre la aduana de Lisboa y otros espacios de la ciudad e incluso se convirtió en un espacio utilizado por estudiantes de comercio y estudios industriales. El laboratorio aduanero se transformó en un espacio abierto a su contexto local en el que circulaban tanto químicos, como agentes de aduanas, inspectores portuarios o importadores que solicitaban informes oficiales, instrucciones para recoger muestras o análisis privados. Algunas de las actividades realizadas pueden ser estudiadas gracias a la magnífica colección de instrumentos científicos conservada, que ha sido inventariada recientemente. Todo ello contribuyó a transformar el espacio urbano y a la creación de un polo científico en el área portuaria de Lisboa, en el que se encontraban almacenes e industrias, infraestructuras de transporte, organismos gubernamentales y espacios científicos dedicados al control de mercancías, personas y animales.

2 Los espacios de la ciencia y el laboratorio aduanero de Lisboa.

En las últimas décadas los espacios científicos, como por ejemplo laboratorios, han dejado de ser considerados como meros contenedores o lugares inertes en los que tenían lugar diferentes actividades científicas, para valorarse como espacios activos que han condicionado relaciones personales, ideológicas, institucionales o urbanas.⁵ Junto con el “giro espacial”, el “giro geográfico” en la historia de la ciencia muestra cómo las prácticas científicas son bien limitadas o posibilidades por los espacios y la geografía, por lo que su estudio resulta fundamental.⁶ Un ejemplo de estas relaciones

⁴ Inicialmente se denominó *Laboratório da Inspeção-geral do Serviço Técnico das Alfândegas*, en 1892 cambió su nombre por el de *Laboratório do Tribunal do Contencioso Técnico da Direcção-Geral das Alfândegas e Contribuições Indirectas*. Después de 1911 fue llamado *Laboratório da 3ª Repartição da Direcção-geral das Alfândegas* y, posteriormente, *Laboratório da Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo* hasta que en 2011 fue redenominado *Direcção de Serviços Técnicos, Análises e Laboratório*. Manuela Costa, “O Laboratório aduaneiro. O “braço científico” das Alfândegas”. *Alfândega Revista Aduaneira*, 67 (2009): 07-13.

⁵ Antonio García Belmar, “Introduction. Sites of Chemistry in the Nineteenth Century”. *Ambix* 61, 2 (2014): 109-114.

⁶ David A. Finnegan, “The Spatial Turn: Geographical Approaches in the History of Science”. *Journal of the History of Biology*, 41 (2008): 369–388. David N. Livingstone, *Putting science in its place. Geographies of Scientific Knowledge* (Chicago: University of Chicago Press, 2003).

es el del higienismo, que tuvo un gran impacto urbano a lo largo del siglo XIX en diferentes países. Las nuevas normas sanitarias, dictadas por médicos, pero también por ingenieros, arquitectos, químicos o farmacéuticos implicaron notables cambios en las fisionomías de las ciudades. En algunos casos, se trataba de modificar la trama urbana o construir nuevos sistemas de transporte para intentar ordenar y gestionar mejor unas ciudades que cada vez recibían más habitantes procedentes de otros lugares. En otros casos, los poderes públicos asumieron la opinión de los expertos para construir mercados y mataderos, mejorar los sistemas de alcantarillado y distribución de agua o drenar puertos y pantanos con el objetivo, al menos supuestamente, de prevenir enfermedades, evitar plagas y epidemias para, supuestamente, mejorar la salud pública de las ciudades. Muchas de estas propuestas eran defendidas como medidas necesarias para la modernización de la ciudad, a pesar de que, en diferentes ocasiones ocasionaron tensiones con las autoridades por los gastos que generaban, o con los vecinos, debido a que implicaban también la modificación de algunos de sus hábitos de vida.⁷

Los laboratorios son espacios de gran interés en historia de la ciencia ya que no sólo son lugares de estudio y experimentación, sino que también intervenían en la regulación del fraude, la emisión de certificados o el asesoramiento a otras instituciones⁸. Por ello, no sólo era importante el prestigio acumulado por sus expertos sino también que fueran espacios abiertos a públicos diversos, como estudiantes, industriales o exportadores. A su vez, esta riqueza de actividades se reflejaba en su ubicación y configuración física, así como en el tipo y variedad de colecciones de instrumentos científicos que fueron albergando.⁹

En el caso de Lisboa, la creación del laboratorio aduanero, así como de muchas otras instituciones de la ciudad estuvieron relacionadas con la reconfiguración política de la ciudad y del propio estado portugués. El proyecto *Visions of Lisbon* ha investigado como la ciencia, la tecnología y la medicina jugaron un papel muy importante en la configuración política de Portugal.¹⁰ Uno de los objetivos fundamentales de los actores y espacios relacionados con la ciencia lisboeta de finales del siglo XIX y principios del XX era que la ciudad no sólo fuera la capital política del país, sino también la capital intelectual, médica y científica, ya que hasta entonces la mayoría de las instituciones académicas

⁷ Oliver Hochadel y Agustí Nieto-Galán, *Barcelona: An Urban History of Science and Modernity, 1888-1929* (London: Routledge, 2016), 13.

⁸ Un proyecto internacional vinculado a los laboratorios y a los espacios de la química es: “The Sites of Chemistry, 1600-2000”, [<http://www.ambix.org/sites-of-chemistry/>]. Para otro proyecto centrado en los espacios químicos, ver: “Situating Chemistry”, [<http://situatingchemistry.org/>]. En el caso portugués y brasileño, es fundamental el siguiente proyecto: “Thesaurus de Acervos Científicos em Língua Portuguesa”, [<http://thesaurusonline.museus.ul.pt/>]. Para el caso español, ver: “COMIC. Comissió d’Instruments Científics”, [<http://www.instrumentscientifics.org/comic/>]. Un proyecto reciente relacionado con los espacios de aprendizaje en física y química se encuentra en: “La ciencia en las aulas (1800-2000): Historia y enseñanza de las ciencias”, [<https://hisencien.com/>].

⁹ David N. Livingstone, *Putting science in its place. Geographies of Scientific Knowledge* (Chicago: University of Chicago Press, 2003), 11-128.

¹⁰ “Visions of Lisbon. Ciência, tecnologia e medicina (CTM) e a construção de uma capital tecno-científica (1870-1940)”, [<http://ciuhct.org/en/research/visions-of-lisbon>].

superiores de Portugal estaban situadas en Coimbra, una ciudad situada unos 200 kilómetros al norte de Lisboa.¹¹ El laboratorio de la aduana de Lisboa se convirtió en un espacio en la que la química ayudó a regular la circulación de diferentes mercancías y productos importados y exportados por el puerto de la ciudad. Este laboratorio, como el resto de los servicios vinculados a la aduana era un espacio que delimitaba fronteras administrativas, burocráticas y económicas que se utilizaron (junto con otras fronteras como las militares, las jurídicas y las diplomáticas) para definir y controlar territorios, discutir cuestiones sanitarias, comerciales e industriales, así como para la obtención de ingresos fiscales.¹² Al mismo tiempo, el laboratorio aduanero se convirtió en un espacio de negociación de diferentes prácticas científicas, de discusión sobre nuevos productos procesados o de instrumentos y estándares utilizados. Las aduanas y estos laboratorios eran, por tanto, espacios situados en las fronteras entre la ciencia, la política y la economía que ofrecen magníficas posibilidades para el estudio de las relaciones entre la ciencia y la sociedad.¹³

3 Origen y evolución del laboratorio aduanero de Lisboa.

El siglo XIX ha sido conocido como el siglo de la adulteración, debido al aumento del fraude, tanto de productos naturales como industriales. Cada vez resultaba más sencillo y barato el transporte de mercancías a distancias más lejanas, con lo que los compradores estaban menos familiarizados con los productos que recibían y, además, la química podía ser utilizada para enmascarar las adulteraciones y engañar a los consumidores. Sin embargo, durante el siglo XIX también se produjo una notable institucionalización de la ciencia, que entre otras cuestiones implicaba la creación de nuevos espacios y regulaciones. Los laboratorios municipales, sufragados por los ayuntamientos, fueron uno de estos espacios de control, principalmente dedicados al control de alimentos y bebidas. Otros espacios, mucho más vinculados con los entornos portuarios y abiertos a la inspección de una mayor variedad de productos y sustancias fueron los laboratorios de aduanas. Estos fueron creados en diferentes países, como el Reino Unido (1842, *Laboratory of the Board of Excise*, reorganizado en 1860, *Laboratory of the Board of Customs*), Austria (1848, *Steuer-und Zollkoordination, Technische Untersuchungsanstalt*), España (1850, *Consultorio Químico de Aduanas*, reorganizado en 1888, *Laboratorio Central de Aduanas*), Francia (1875, *Laboratoire des Douanes et Droits Indirects*), Italia (1886, *Laboratorio Chimico delle Gabelle*, desde 1884 existía un laboratorio del tabaco), Brasil (1889, *Laboratório do Estado*) o Argentina (década de 1880, *Inspección de Drogas de la Aduana*).¹⁴

En el caso portugués, la creación del laboratorio aduanero en 1887, estuvo relacionado con tres cuestiones fundamentales. En primer lugar, con las reformas liberales, que intentaban construir un nuevo estado moderno reformando las instituciones del antiguo régimen. Por ello, se creó un nuevo sistema de hacienda, la *Fazenda Publica*, que sustituyó al antiguo *Erário Régio*.¹⁵ En segundo lugar,

¹¹ Ana Simões, Ana; Maria Paula Diogo y Ana Carneiro, "The Physical Tourist Physical Sciences in Lisbon". *Physics in Perspective*, 12(2012): 335–367.

¹² Daniel Nordman, *Frontières de France. De l'espace au territoire. XVI-XIX siècle* (Paris: Gallimard. 1999), 40-65.

¹³ Ignacio Suay-Matallana, "Customs Laboratories, chemistry and excise: an historical introduction". *World Customs Organization News*, 77 (2015): 34-37.

¹⁴ Ignacio Suay-Matallana, "Customs Laboratories, chemistry and excise: an historical introduction". *World Customs Organization News*, 77 (2015): 34-37.

¹⁵ Jorge Fernandes Alves, *Metamorfoses de um lugar. De Alfândega Nova a Museu dos Transportes e Comunicações* (Porto: Museu dos Transportes e Comunicações, 2006).

el laboratorio aduanero cumplió un importante papel en la defensa económica del vino. En algunos países (como España, Italia y Portugal) la producción y venta de vino era una pieza fundamental de la economía, por ello la extensión de la plaga de la filoxera supuso un gran reto para las ventas de estos productos y los laboratorios aduaneros de estos países contribuyeron a asegurar la calidad de los vinos locales exportados y de los alcoholes industriales importados con el objetivo de paliar el descenso del precio del vino que se estaba produciendo.¹⁶ Finalmente, la creación del laboratorio aduanero respondía al incremento del comercio en Portugal. De hecho, entre la década de 1840 y 1860 las exportaciones e importaciones se triplicaron y el gobierno realizó un esfuerzo para modificar los aranceles y las tarifas para conciliar “las conveniencias del comercio con los legítimos intereses de la hacienda”.¹⁷ La aduana y el puerto de Lisboa se convirtieron en un espacio privilegiado para las autoridades del país, según reconocía en un informe del ministerio portugués de obras públicas de mediados del siglo XIX en el que se afirmaba que “Lisboa fue anteriormente el imperio del mundo y la reina de los mares de occidente. La pérdida de las mejores posesiones ultramarinas y la separación de Brasil, hicieron decaer la grandeza de la opulenta ciudad. Hasta 1834 el comercio de Lisboa fue en un progresivo descenso; desde esta época hacia delante comenzó a reanimarse y presenta señales de vida que auguran un notable florecimiento. La faz material de la ciudad ha cambiado considerablemente, se han construido muchos edificios de viviendas e institucionales, se han embellecido las plazas y los paseos: Las calles están limpias e iluminadas a gas. La policía está vigilante y la seguridad está perfectamente garantizada”.¹⁸ Efectivamente, las actividades comerciales se convirtieron en una actividad económica muy importante tanto en Lisboa como en el resto del país. En la década de 1880, los impuestos de aduanas suponían aproximadamente el 50% de los ingresos del estado. Este porcentaje era muy superior a lo recaudado en otros países europeos como España, Francia, Italia o Reino Unido, donde representaba aproximadamente el 15% del presupuesto nacional, aunque similar al recaudado en EEUU (el 56% de los ingresos).¹⁹ Esto se debía a que no en todos los países existía la misma mayor variedad de impuestos (ni igual reparto entre directos e indirectos), por lo tanto el laboratorio de la aduana se convirtió en una importante herramienta para conseguir mejorar los ingresos del estado.

El laboratorio aduanero de Lisboa formó parte de los objetivos gubernamentales para modernizar las aduanas, mejorar la circulación de productos, aumentar los ingresos fiscales y establecer nuevos controles sobre las mercancías importadas. La química se convirtió en una aliada para resolver diferentes cuestiones, como indicaba en un informe de 1901 un funcionario de la aduana lisboeta que afirmaba que “la especulación, la incertidumbre y el fraude sustituyen a la prudencia en las operaciones comerciales (...), que se presente el alcohol como bencina; las piezas de máquinas

¹⁶ Ignacio Suay-Matallana y Ximo Guillem-Llobat, “Poisoned Wine: Regulation, Chemical Analyses, and Spanish-French Trade in the 1930s”. *Ambix* 65, 2(2018): 99-121.

¹⁷ “Decreto de reforma e organização geral das alfândegas do continente do Reino e ilhas adjacentes”. *Diário de Lisboa*, 291, 07/12/1864.

¹⁸ “Direcção Geral de Agricultura. Ministério das Obras Públicas”, en Archivo Nacional de la Torre do Tombo (ANTT) Lisboa, Portugal, Fondo: mç. 950, nº 63 Ref: PT/TT/MOPCI-DGA/A-A-6-35/3.

¹⁹ José Paulino de Sousa Pereira, *As Alfândegas. Apontamentos* (Lisboa: Typografia a vapor da Papelaria Estevão Nunes, 1906), XI.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

como maquinaria, la margarina bajo el nombre de grasa; por ácido piroleñoso el vinagre bueno; los bastones se empaquetan como madera en bruto; la sacarina se introduce como muestras sin valor; las sales de quina como ácido salicílico, etc.”.²⁰ Es decir, los propios empleados aduaneros eran conscientes de cómo muchos productos intentaban ser camuflados, etiquetados o encubiertos para hacerlos pasar por otros cuyos impuestos fueran más bajos, en estos casos el apoyo del laboratorio resultaba fundamental.

Antes de la creación del laboratorio aduanero, cuando los responsables de alguna aduana no eran capaces de reconocer una mercancía o de identificar su calidad, tomaban una muestra para enviarla a alguna institución académica. Por ejemplo, en 1876 la aduana de Lisboa recibió una muestra de un cargamento de margarina que acababa de llegar al puerto de ciudad, ni los inspectores del puerto (*verificadores*) ni los responsables de la aduana fueron capaces de clasificar la mercancía, por lo que decidieron enviar una muestra al *Instituto Industrial*. No sólo estaban interesados en el análisis químico del nuevo producto y sus efectos sobre la salud, sino que también querían conocer si la admisión de ese cargamento de margarina “además de perturbar al comercio, perjudicaría en el futuro” a los impuestos sobre la mantequilla y otras grasas que eran “uno de los elementos más importantes de la renta aduanera”. Después de recibir los informes, el organismo superior de las aduanas portuguesas (*Conselho Geral das Alfândegas*) afirmó que no defendían “el sistema prohibitivo, ni la pertenencia teórica a la escuela del proteccionismo” pero dificultó todo lo posible la entrada de la margarina al establecer unos aranceles de importación elevados.²¹

Este sistema de envío de algunas muestras a instituciones académicas en casos de duda era lento, poco efectivo, caro y podía generar también problemas para asegurar la fiabilidad de los resultados. Cuando en la década de 1880 se produjo la crisis del vino y los alcoholes, mencionada anteriormente, fue necesario diseñar una nueva estrategia para la resolución de los problemas químicos en las aduanas. En 1885, el gobierno portugués publicó un conjunto de disposiciones para evitar “cualquier tipo de fraude o falsificaciones que pudieran afectar al crédito de los vinos” ya que suponían “la parte más importante y valiosa de la agricultura en Portugal”.²² Determinó la necesidad de mejorar la formación técnica de los oficiales aduaneros y amplió la variedad de laboratorios a los que se podían enviar las muestras de vinos, como los laboratorios municipales. Sin embargo, estas medidas no fueron suficientes y el gobierno aprovechó una nueva reforma del sistema aduanero en 1887 para crear un laboratorio en la aduana de Lisboa (*laboratório do Conselho Superior das Alfândegas, adstrito à Repartição de Inspeção-geral do Serviço Técnico*). El objetivo de este laboratorio era colaborar en la clasificación de las mercancías y hacer “todos los análisis necesarios para dictaminar correctamente en todas aquellas reclamaciones que debía resolver el consejo de las aduanas”.²³

²⁰ José Paulino de Sousa Pereira, *As Alfândegas. Apontamentos* (Lisboa: Typografia a vapor da Papelaria Estevão Nunes, 1906), XIII.

²¹ Fernando Mattoso Santos, *Relatório dos Trabalhos Desempenhados nos anos de 1876 e 1877* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1879), 7-8.

²² “Portaria mandando proceder nas alfândegas à verificação dos vinhos nacionais, destinados ao consumo interno do paiz, ou ao commercio de exportação”, *Diário do Governo*, 292, 26/12/1885.

²³ “Decreto aprovando a organização das alfândegas, e do serviço marítimo da esquadilha fiscal”, *Diário do governo*, 14, 18/01/1887.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

El laboratorio fue inmediatamente instalado y en el año fiscal 1889-1890 ya contaba con una plantilla de cinco personas compuesta por un inspector general, un experto y tres ayudantes.²⁴ Sus primeros directores tuvieron una importante influencia en la ciencia portuguesa y al mismo tiempo una notable presencia pública. En realidad, esto sucedió así en la mayoría de laboratorios aduaneros de la época, lo cual se explica por el interés que tenían los gobiernos en nombrar a personas técnicamente competentes, pero al mismo tiempo cercanas al poder, debido al papel económico e industrial desempeñado por estos espacios. Por ejemplo, en el caso británico, el director del laboratorio aduanero de Londres fue Edward Thorpe que además de químico era presidente de la *Society of Chemical Industry*. En el caso español, los primeros directores fueron Gabriel de la Puerta y José Casares Gil, ambos catedráticos en la facultad de farmacia de Madrid, miembros de diferentes reales academias y senadores. Igualmente, en el laboratorio de Roma, el director escogido, Stanislao Cannizzaro, combinaba los aspectos químicos e institucionales, ya que no sólo era uno de los científicos más prestigiosos de Italia sino que también era senador.²⁵

Los tres primeros directores del laboratorio aduanero de Lisboa durante sus cinco primeras décadas de actividad fueron también expertos que combinaban autoridad científica y prestigio institucional. El primero de ellos fue el médico Fernando Mattoso Santos, que además de inspector del servicio técnico aduanero, fue catedrático de la asignatura de materias primas en el *Instituto Comercial e Industrial* y desempeñó muchos cargos políticos como los de ministro de hacienda, presidente del senado (*Câmara dos Pares*) y ministro de asuntos exteriores (*Negócios Estrangeiros*).²⁶ El segundo director fue Carlos von Bonhorst, un químico nacido en Alemania y que era profesor en el *Instituto Industrial* y, posteriormente, en la *Escola Industrial das Caldas da Rainha* y la *Escola Industrial Marquês de Pombal* de Lisboa. Bonhorst era miembro de la Sociedade Portuguesa de Química colaborador habitual de la *Revista de Química Pura e Aplicada* y uno de los fundadores del *Jornal de Farmácia e Química*.²⁷ Guilherme Wilfrid Bastos, sucedió a Bonhorst como director (entre 1919 y 1945) y tenía estudios comerciales (*Curso Superior de Comércio*) por el *Instituto Industrial* de Lisboa y fue profesor en la *Escola Industrial Marquês de Pombal*, director del laboratorio químico del *Instituto Superior do Comércio* y funcionario aduanero desde 1902.²⁸ Como indican estos breves datos biográficos, los tres directores compaginaban su trabajo en el laboratorio de aduanas con otros puestos instituciones. En este sentido, es muy relevante que todos ellos pertenecían a instituciones relacionadas con la enseñanza industrial y comercial, una cuestión que les permitió realizar diferentes actividades y colaboraciones con otros espacios de la ciudad, como se mostrará en el siguiente apartado.

²⁴ Orçamento da despeza do Ministerio dos Negocio da Fazenda no exercício de 1889-1890 (Lisboa: s.l., 1890), 59.

²⁵ Ignacio Suay-Matallana, "Customs Laboratories, chemistry and excise: an historical introduction". *World Customs Organization News*, 77 (2015): 34-37.

²⁶ "Carta. Lente Catedrático do Instituto Industrial e Comercial de Lisboa. Fernando Mattoso dos Santos", en ANTT, Fondo: Registo Geral de Mercês de D. Luís I, liv. 48, f. 281. Ref: PT/TT/RGM/J/282724.

²⁷ Emilio Dias, "Índigo ou anil, a sua extracção em terrenos d'África, Antônio Augusto de Aguiar, Alexandre Bayer e Carlos von Bonhorst, no ensino da química prática". *Revista de Química Pura e Aplicada*, 19 (1919): 45-79.

²⁸ "Expediente de Guilherme Wilfrid Bastos", en Arquivo Contemporâneo do Ministério das Finanças (ACF) Lisboa, Portugal, Fondo: DGCI/LIS/LIS8A/IS/14023 Guilherme Wilfrid Bastos.

4 El laboratorio aduanero, su entorno urbano y su cultura material.

Durante las décadas siguientes a su creación, el laboratorio aduanero de Lisboa se consolidó como un espacio importante dentro de la estructura del ministerio de hacienda portugués, así como en diferentes redes económicas e industriales del país. Este doble papel lo cumplió gracias a que consiguió cumplir su objetivo fundamental de proporcionar información química y técnica sobre las mercancías llegadas al puerto, lo cual era muy útil para mejorar la recaudación de impuestos. Pero también consiguió consolidarse gracias a las distintas alianzas establecidas a diferentes niveles entre los químicos del laboratorio, otros empleados aduaneros, el mundo de la enseñanza industrial y expertos de otros espacios de la ciudad.

Uno de los primeros trabajos que se comenzaron a realizar en el laboratorio -aparte de los análisis químicos oficiales- fue la instrucción y colaboración con los oficiales aduaneros que trabajaban en los muelles inspeccionando, las mercancías de primera mano. Existían diferentes categorías de funcionarios de este tipo (en algunos países llamados *vistas*, debido a que hacían inspecciones visuales para reconocer la mercancía, y conocidos como *verificadores* en Portugal). En algunas ocasiones estos peritos también usaban algunos instrumentos científicos sencillos, pero no siempre contaban con los suficientes conocimientos técnicos para utilizarlos con destreza. Por ello, los directores del laboratorio prepararon diferentes trabajos para guiar la recogida, mostrar el manejo de instrumentos y eliminar errores cometidos por estos funcionarios. Por ejemplo, en 1888, Mattoso Santos publicó un trabajo titulado *Instruções para o emprego fiscal do vinómetro capilar de tubo inclinado de Delaunay* (Lisboa: Conselho Superior das Alfandegas) en el que explicaba el funcionamiento de estos densímetros para inspeccionar el vino. En 1894, publicó también un extenso informe titulado *Relatório do Inspecção-geral do Serviço Técnico* (Lisboa: Imprensa Nacional) en el que explicaba las decisiones y los acuerdos tomados, durante los primeros años de funcionamiento del laboratorio, sobre el reconocimiento de mercancías sospechosas. Otros ejemplos de trabajos realizados por los químicos de aduanas para instruir a los funcionarios aduaneros son sus colaboraciones en revistas dirigidas a estos oficiales e inspectores como: *Revista Aduaneira* (1898), *Jornal das Alfândegas* (Porto, 1898), *Almanach Aduaneiro* (1907), *O Despacho* (1906) y *Revista das Alfândegas Portuguesas* (1909). Los artículos sobre análisis de sustancias grasas por medio de la refracción de la luz y sobre medios de investigar las fibras en textiles y tejidos o los consejos para reconocer los abonos artificiales que von Bonhorst publicó en la *Revista das Alfândegas* en 1893 son un ejemplo de este tipo de esfuerzos para dirigirse a los empleados de aduanas y ayudarles en sus trabajos utilizando una vía más flexible que las disposiciones publicadas de forma oficial.

En segundo lugar, el laboratorio fue capaz de abrirse a otros públicos no directamente relacionados con la aduana. Gracias a que los directores eran también profesores en el *Instituto Industrial* el laboratorio aduanero se convirtió en un espacio de formación de futuros funcionarios aduaneros portugueses. Desde la década de 1870 dicha institución académica ofrecía cursos de química y comercio o personas que no tenían ningún título previo. Poco a poco, se organizaron nuevos cursos y, en 1911, dicha institución se dividió en el *Instituto Superior Técnico* y el *Instituto Superior de Comércio*.²⁹ Este cambio fue aprovechado por el gobierno para establecer que los futuros empleados aduaneros tenían que contar con algún título oficial, como los cursos superiores aduaneros o de

²⁹ João Pedro Pereira Cruz, *A cidade e o rio: origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa até ao século XVIII* (Evora: Universidade de Évora, 2016).

comercio recientemente creados en ambos centros académicos.³⁰ Se produjo entonces una doble conexión entre esa institución y la aduana, ya que, por una parte, los químicos de la aduana acudían al instituto a impartir sus clases y, por otra parte, algunos estudiantes de esos cursos realizaban sus prácticas en la aduana de Lisboa. Estas conexiones fueron relatadas por un estudiante del curso aduanero en 1916 con las siguientes palabras: “en mi periodo de formación, junto con dos subinspectores diferentes, también diplomados por este Instituto, no apareció ninguna dificultad que complicara el proceso normal de despacho, por lo que pude apreciar la gran utilidad de las materias de mi curso, desde las fórmulas de geometría(...) hasta los procesos de examen físico y químico y su respectivo análisis (de la asignatura de materias primas y falsificaciones), superiormente dirigida por los ilustres Srs. Drs. Fernando Mattoso Santos y Guilherme Wilfrid Bastos”.³¹

En tercer lugar, el laboratorio se involucró plenamente en otras redes científicas e institucionales de Portugal. Para que esto fuera posible no sólo era necesario que los químicos del laboratorio tuvieran sólidos conocimientos técnicos, así como contactos en diferentes niveles, sino que también fue fundamental la situación o ubicación del laboratorio en el entorno portuario. Efectivamente, el laboratorio se encontraba –y se sigue encontrando en el siglo XXI- en el puerto de Lisboa, en un edificio denominado *Terreiro do Trigo*, que fue construido en el siglo XVIII para albergar diferentes unidades administrativas del gobierno ilustrado portugués. En el siglo XIX, el edificio se transformó en la aduana de la ciudad y contaba con conexión directa con el agua, ya que disponía de su propio muelle (*cais da alfândega*) justo delante del edificio para el atraque de barcos. Además, se encontraba a escasa distancia (700 metros) de la estación ferroviaria de Santa Apolónia, la primera de Portugal desde su inauguración en 1865. Igualmente, estaba localizado muy cerca de los espacios de gobierno y poder de la capital, como los ministerios existentes en la plaza del Comercio (*praça do Comércio*) una de las principales de la ciudad y distante sólo 700 metros. Por otra parte, el laboratorio se encontraba rodeado de una gran variedad de espacios dedicados a la industria, el transporte el comercio y la alimentación, como por ejemplo el laboratorio municipal de higiene (transformado en *Instituto Central de Higiene* en 1899), así como de instalaciones auxiliares como la estación elevadora de aguas de Praia, el depósito oficial de tabacos (*Jardim do Tabaco*) que contaba con una unidad aduanera propia o almacén oficial de harinas (que desde 1999 alberga el *Arquivo Contemporâneo do Ministério das Finanças*). Además de la aduana, el edificio *Terreiro do Trigo* era utilizado por el gobierno para albergar muchas instituciones relacionadas con el control de mercancías, alimentos y animales llegados al puerto. Algunos de estos servicios dependían de la dirección general de agricultura y servicios forestales, como el laboratorio de patología veterinaria y bacteriológica o el laboratorio de la inspección de vinos y aceites (que posteriormente se denominó *Laboratório Geral de Analyses Chimico-Fiscaes*). En 1888, el edificio se convirtió también en sede de la *Bolsa Agrícola o Mercado Central de Productos Agrícolas*, una institución creada para facilitar el comercio de los productos de este tipo que circulaban entre el puerto, la estación ferroviaria, la aduana y la ciudad.³²

³⁰ “Decreto aprovando a organização das alfândegas”, Diário do Governo, 14, 18/01/1888.

³¹ Manuel Augusto Edmond Santos Relatório do aluno do Curso Superior Aduaneiro (Lisboa: Tipografia Universal, 1916), 30.

³² “Decreto aprovando o regulamento do mercado central de productos agrícolas”, Diário do Governo, 236, 15/10/1888.

Inicialmente, este mercado contó con su propio laboratorio, pero pocos años después fue fusionado con el laboratorio aduanero debido a que resultaba demasiado oneroso y poco práctico mantener dos laboratorios tan cercanos dedicados al análisis del mismo tipo de productos.³³ Este cambio y la relación existente entre químicos de instituciones tan cercanas facilitó las relaciones entre ellos y la integración en diferentes comisiones de expertos que el gobierno portugués comenzó a crear a finales del siglo XIX para estandarizar los análisis de productos como vinos, aceites y muchos otros alimentos, bebidas y productos industriales realizados en los diferentes laboratorios oficiales del país.³⁴

La ubicación del laboratorio aduanero dentro del edificio del *Terreiro do Trigo* ha resultado fundamental para la preservación de una excelente colección de instrumentos científicos, de un gran valor tanto patrimonial como historiográfico.³⁵ Esta colección se ha conservado gracias a la estabilidad institucional del laboratorio, a no haber sufrido cambios de ubicación, así como por el interés y la sensibilidad hacia la historia de sus diferentes responsables.³⁶ Desde el punto de vista de la historia de la ciencia, esta colección es una fuente de gran valor debido a que permite estudiar la cultura material de laboratorio, conocer mejor el tipo de actividades y análisis realizados, así como la evolución de sus prácticas científicas. Desde el punto de vista patrimonial tiene también un gran interés debido a que forma parte del patrimonio portuario de Lisboa y de todo Portugal, ya que era el único de este tipo existente en todo el país. Además, forma también parte de su patrimonio científico, que es una parte fundamental del patrimonio cultural de un territorio, como queda recogido en la Carta de Río de Janeiro sobre el Patrimonio Cultural de la Ciencia y la Tecnología aprobada en 2017.³⁷

Esta colección ha sido recientemente inventariada, catalogada con fichas, fotografías y registro de diferentes datos. Está formada por 217 objetos, datados entre las décadas de 1880 y 1950. La mayoría de los instrumentos cuyo país de fabricación ha sido identificado pertenecen a Francia y Alemania, mientras que otros pocos fueron comprados en el Reino Unido, España, EEUU, Italia, República Checa o el propio Portugal. La procedencia de los instrumentos muestra también la evolución de la historia de la química internacional, ya que la mayoría de los instrumentos franceses pertenecen a finales del siglo XIX, mientras que los alemanes son más recientes (primeras décadas del XX) lo que refleja también como el creciente protagonismo de la ciencia alemana en ese periodo. Además, la tipología de los instrumentos conservados muestra las principales actividades en el laboratorio.

³³ “Decreto reformando os serviços aduaneiros e fiscais”, *Diário do Governo*, 89, 22/04/1892.

³⁴ Ignacio Suay-Matallana, “The customs laboratory of Lisbon: chemistry, economy and heritage”, en *11th International Conference on the History of Chemistry, Trondheim 2017 Book of Abstracts*, editado por Annette Lykknes e Ignacio Suay-Matallana (Trondheim: NTNU, 2017), 56-57.

³⁵ Un estudio completo de la colección analizada en este apartado ha sido publicado en: Ignacio Suay-Matallana, “A cultural material do laboratório da Alfândega de Lisboa”. *Conservar Património* 30, 8(2019): 131–139.

³⁶ En este sentido es muy de agradecer el interés mostrado por la antigua jefa de servicios del laboratorio aduanero, la Dra. Manuela Costa, y la ayuda prestada al autor en 2015 y 2016.

³⁷ Marcus Granato, Emanuela Sousa Ribeiro y Bruno Melo de Araújo, “Cartas Patrimoniais e a Preservação do Patrimônio Cultural de Ciência e Tecnologia”. *Informação & Informação* 23, 3 (2018): 202-229, [<http://dx.doi.org/10.5433/1981-8920.2018v23n3p202>]

Los instrumentos más numerosos son los densímetros o hidrómetros, que permitían inspeccionar líquidos como aceite, vinagre, leche y, principalmente, vino, lo cual refleja el objetivo inicial por el que fue creado el laboratorio, así como la importancia económica de este producto. Otras tipologías de instrumentos corresponden a balanzas de diferentes tipos y grados de precisión, instrumentos analíticos muy especializados (como viscosímetros para analizar petróleo y grasas), así como diverso material de vidrio poco frecuente en colecciones científicas debido a su fragilidad.

Se trata de una colección única en su género, al menos en Europa, ya que sólo ha sido posible localizar algunos instrumentos científicos en laboratorios aduaneros regionales de España e Italia.³⁸ Entre 1964 y 1999 existía, en el *Science Museum* de Londres, una galería dedicada a la química en la que se mostraba una reproducción del laboratorio aduanero británico, pero posteriormente dicha sala fue reorganizada para pasar a exhibir sólo algunos pocos instrumentos científicos aduaneros.³⁹ En Portugal, en el *Museu dos Transportes e Comunicações da Alfândega do Porto* existe también una pequeña colección de linternas, relojes, sellos, balanzas y máquinas de escribir utilizadas en diferentes aduanas del país.⁴⁰ Este museo está situado en la antigua aduana de la ciudad de Oporto, una ciudad con un importante puerto comercial e industrial y está asociado a la *International Association of Customs/Tax Museums*.⁴¹ Esta asociación, vinculada a la Organización Mundial de Aduanas (WCO) integra museos aduaneros de diferentes países del mundo y fue creada en 1993 con el objetivo de preservar y divulgar el patrimonio aduanero de diferentes países. Sería muy deseable, que tanto la colección de instrumentos científicos preservada en Lisboa, como otras similares que pudieran existir en otros países, formaran parte de estos esfuerzos por preservar este rico patrimonio, que no sólo permite entender mejor el contexto científico, sino que también es una pieza fundamental de la historia y el patrimonio portuario, urbano y cultural de cada lugar.

5 Conclusiones

El laboratorio aduanero de Lisboa fue un espacio científico que, a pesar de su reducido tamaño y limitado número de empleados, desempeñó un importante papel en el puerto de Lisboa. En primer lugar, contribuyó a mejorar la recaudación fiscal de Portugal en una época en la que las importaciones y exportaciones de productos comerciales resultaban fundamentales. Por otra parte, las diversas actividades realizadas por los directores y analistas del laboratorio permitieron, no sólo que se consolidara dentro de la estructura aduanera, sino que asumiera nuevos roles no previstos en su diseño original y que se convirtiera en una pieza importante de la ciencia y el puerto de Lisboa.

³⁸ “La storia dei laboratori chimici”, in Agenzia delle Dogane e dei Monopoli”, [<https://www.agenziadoganemonopoli.gov.it/portale/-/la-storia-dei-laboratori-chimici>].

³⁹ Peter Morris, “The image of chemistry presented by the Science Museum, London in the twentieth century: an international perspective”. *HYLE – International Journal for Philosophy of Chemistry* 12, 2 (2006): 215-239, [https://doi.org/10.1142/9789812775856_0012].

⁴⁰ Jorge Fernandes Alves, *Metamorfoses de um lugar. De Alfândega Nova a Museu dos Transportes e Comunicações* (Porto: Museu dos Transportes e Comunicações, 2006).

⁴¹ “International Association of Customs/Tax Museums”, [<https://icom.museum/en/committee/international-association-of-customs-tax-museums/>]

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

La ciencia -y especialmente los laboratorios y los análisis químicos- se integró en los paisajes portuarios a finales del siglo XIX. El laboratorio de Lisboa se convirtió en un espacio en el que se preparaban instrucciones para los funcionarios de aduanas y puertos de diferentes ciudades portuguesas. Además de conectar con este tipo de peritos, el laboratorio se abrió a los intereses de otros actores vinculados a los paisajes portuarios como importadores, exportadores y comerciantes, a través de sus artículos científicos en revistas aduaneras y mercantiles en las que explicaban cómo reconocer algunas mercancías, mejorar la calidad de sus productos y evitar fraudes. El laboratorio también se convirtió en un espacio en el que se compraban, calibraban y distribuían los instrumentos utilizados en las aduanas de todo el país e, incluso, estaba abierto a la realización de análisis químicos privados solicitados por consignatarios, industriales y comerciantes del entorno portuario. Además, el laboratorio aduanero ayudó a conectar el puerto de Lisboa con las autoridades aduaneras y del ministerio de hacienda de Portugal, así como a integrarlo en diferentes redes académicas y científicas del país.

El estudio de estos espacios -desde un punto de vista transversal- muestra el papel de las infraestructuras portuarias y su relación con otros medios de transporte (como el ferrocarril), con el control de la economía por parte de los estados, así como del interés de los importadores y exportadores por mejorar las ventas de los productos más vendidos de cada país (como el vino), así como de las complejidades vinculadas a la llegada de nuevos productos (como la margarina). Igualmente, muestra la evolución de la trama urbana de muchas ciudades portuarias, en las que diversas estructuras científicas fueron creadas cerca de los puertos para controlar la circulación de alimentos, productos agrícolas e industriales. En algunos casos, esto implicó la creación de nuevas relaciones entre espacios científicos y no científicos que anteriormente no estaban conectados, como sucedió entre la aduana, el *Instituto Industrial* o la *Bolsa Agrícola*. Finalmente, las colecciones de instrumentos científicos conservadas en la actualidad en algunos laboratorios aduaneros como el de Lisboa, permiten mostrar esta variedad de conexiones de una forma más directa a diferentes públicos.

Para la preservación de estos espacios es necesario que los estudios realizados desde el mundo académico realicen un esfuerzo por dirigirse tanto a los químicos que actualmente continúan trabajando en las aduanas como a la sociedad. Es importante que los científicos que aún trabajan en estos espacios y que custodian las colecciones dispongan de materiales preparados por historiadores, museólogos y otros expertos en patrimonio para facilitar que las colecciones continúen siendo valoradas, apreciadas y preservadas en un buen estado de conservación. Su colaboración es también fundamental para poder acceder a este tipo de patrimonio -tanto a las fuentes materiales como documentales- y permitir que continúen siendo estudiadas. Por otra parte, es también fundamental que el público en general pueda conocer estas colecciones. La integración de estas colecciones en museos aduaneros (como el ubicado en la aduana de Oporto) o bien el diseño de exposiciones temporales en las aduanas y otros recintos portuarios, podría suponer una magnífica oportunidad para mostrar a la sociedad no sólo los instrumentos conservados, sino también su papel en la hacienda pública y sus relaciones con su contexto portuario, urbano, social y económico.

**COLECCIONES
ARQUEOLÓGICAS
DEL PUERTO
EN LA BOCA
DEL RIACHUELO.
BUENOS AIRES**

MARCELO WEISSEL

Colecciones Arqueológicas del puerto en La Boca del Riachuelo. Buenos Aires

Marcelo Weissel¹

Resumen

Muelles y depósitos en el Riachuelo, integran el puerto sur de la ciudad, con una delegación de la Prefectura Naval Argentina y muelles para remolcadores, chatas areneras, buques portacontenedores, combustibles, reparaciones, cabotaje, balizamiento, salvamento y rescate. A lo largo de los últimos 25 años la arqueología de este sector comienza durante la última década del siglo XX al tiempo del desarrollo de la obra de control de inundaciones de La Boca y Barracas. Desde entonces la Ciudad ha asumido su jurisdicción como órgano de aplicación de la ley nacional de protección de patrimonio arqueológico conformando un acervo de colecciones arqueológicas relativas al puerto.

Palabras claves: construcción social, arqueología, valorización patrimonial, mansión Cichero.

Abstract

Docks and warehouses in the Riachuelo, make up the southern port of the city, with a delegation from the Argentine Naval Prefecture and docks for tugs, flat bottoms, container ships, fuels, repairs, cabotage, beaconing, rescue and rescue. Over the last 25 years the archeology of this sector began during the last decade of the 20th century at the time of the development of the flood control work in La Boca and Barracas. Since then, the City has assumed its jurisdiction as the enforcement body of the national law for the protection of archaeological heritage, forming a collection of archaeological collections related to the port.

Key words: construcción social, arqueología, valorización patrimonial, mansión Cichero.

1 Coordinación de Patrimonio Arqueológico DGPMYCH Cultura GCABA. marceloweissel@buenosaires.gob.ar

Palabras previas

Las colecciones arqueológicas se incluyen dentro de la historia de salvamento de la Plaza de los Suspiros, el puente Trasbordador Nicolás Avellaneda, la renovación habitacional local, la construcción de puentes y calles, la Barraca Peña y el pecio de Zencity. Hoy el barrio de La Boca concentra en la Barraca Peña identificada desde diciembre de 2018 como Área de protección Histórica (APH54), las colecciones arqueológicas más portuarias de la ciudad que toman el registro cronológico desde el siglo XVIII (conjuntos y estratigrafías del Riachuelo de los Navíos y pecio de Zencity), siglo XIX (Vuelta de Rocha registros astillero, muelles, lastre y amarras), siglo XX (recolecciones Barraca Peña, registros de muelles y colección de cordelería arqueológica y etno arqueológica).

Asimismo en el último tiempo se incorporaron colecciones de piezas correspondientes al muelle del convento de las Catalinas (siglo XIX), al primer Muelle de Pasajeros de la Ciudad (1855), al muelle “The Catalinas Warehouses and Mole Company” (1872) y a un muelle indeterminado próximo a la aduana vieja (fin siglo XIX). En La Boca, se destacan también otras colecciones materiales como las del Museo de Bellas Artes de La Boca Benito Quinquela Martín, la de la Fundación Museo Histórico de La Boca, la del Instituto Nacional Browniano - Departamento de Estudios Históricos Navales ARA y colecciones particulares.

1-Introducción

Este texto desarrolla en forma breve las referencias históricas de proyectos de investigación y de formación de colecciones arqueológicas en la zona costera y sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires desde la década de 1990. Con este planteo se presenta la descripción somera de yacimientos y materiales. Como se mencionó, los proyectos arqueológicos se dieron en el contexto de ejecución varias obras públicas y privadas de transformación de infraestructura en vivienda y saneamientos hídricos y habitacionales que cambiaron parte de la fisonomía de los barrios de La Boca, Barracas y Puerto Madero. Asimismo el trabajo territorial en arqueología urbana y portuaria implicó la permanente investigación – acción en la patrimonialización por preservación y recuperación de la Barraca Peña, el rescate de elementos de buques hundidos, reflatados y desguazados en el Riachuelo, el estudio de los orígenes del Tango y el descubrimiento de los restos del naufragio de Zencity dique 1 de Puerto Madero. Esto fue posible por la permanente interacción entre organismos de gobierno, de la sociedad civil, de los ámbitos académicos y de estudios superiores, y relaciones de práctica profesional. En esto último se incluye el desarrollo de visitas permanentes turísticas y de formación en la temática. El programa Historia Bajo las Baldosas, así como los proyectos de búsqueda de la Primera Buenos Aires, y el trabajo en la promoción de la cultura y el turismo en La Boca del Riachuelo.

Para el desarrollo urbano, la obra Control de Inundaciones de la Boca y Barracas se convirtió en un hito que evitó nuevas inundaciones desde su puesta en marcha en 1998. A su vez se y de forma contemporánea se construyó el puente para automotores de la autopista Buenos Aires La Plata que produjo grandes perforaciones e hincamientos de pilotes para las columnas de la estructura de fundación en hormigón. Durante esos años nace la Comisión Pro Rescate Arqueológico de La Boca y

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Barracas creada en 1995 y que fue fundamental para la preservación de la Plazoleta de los Suspiros y puente Trasbordador Nicolás Avellaneda. En 1997 la Comisión Pro Rescate Arqueológico de La Boca y Barracas, firma en su nombre Marcelo Weissel, como responsable del Acta de Compromiso Plaza de los Suspiros. Pusieron su firma también el Arq. Carlos Moreno por la Secretaría de Cultura del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, José Palmiotti por el Centro de Participación N° III, y Rubén Granara Insúa por la Fundación Museo Histórico de La Boca, Gualtieri SA.

Entre 1999 y 2000, el Gabinete de Arqueología de la Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires (de aquí en más CPPHC) – GCABA desarrolla varios proyectos con la producción del documento “Diagnóstico del Potencial Arqueológico Emisarios Hidráulicos Principales de La Boca y Barracas”. Informe final 90 páginas. Convenio de pasantías Carrera de Ciencias Antropológicas (FF y L UBA) – CPPHC. Contrato Secretaría de Cultura Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Posteriormente creará el Programa Historia Bajo las Baldosas muy activo en la región e identificación de los significados de los bienes arqueológicos regionales.

Entre 2006 y 2007 también se elaborò el proyecto “Arqueología del Riachuelo Matanzas. Puesta en Valor del Patrimonio Arqueológico - Ambiental. Atlas de la Cuenca y Excavación Abierta al Público”. PROFORSA ACUMAR – Fundación Félix de Azara. Entre los años 2007 y 2008, se desarrolla el Archivo Arqueológico del Riachuelo en Barraca Peña dentro de la jurisdicción de la Unidad Ejecutora Obras y Proyectos para la Promoción Turística del Barrio de La Boca en convenio con la CPPHC. A partir del descubrimiento de los restos de un naufragio en dique 1 de Puerto Madero en diciembre de 2008 y su posterior traslado a Barraca Peña el 17 de abril de 2010, la ciudad anula el accionar de recursos humanos propios y entrega el acceso exclusivo a las colecciones arqueológicas a diferentes grupos que las manejaron durante 9 años, entre 2009 y 2018.

2- Contexto de formación de colecciones arqueológicas

Las áreas ribereñas de la Ciudad, concentran en su sector central y del sur, el eje de los depósitos de interés para la arqueología histórica costera y portuaria. En este sentido se destaca la identidad arqueológica de los depósitos sedimentados, terraplenados, construidos o abandonados que se encuentran urbanizados o bajo la urbanización en diferentes barrios costeros, como Puerto Madero y Barracas. En forma particular, La Boca es un barrio urbano portuario de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que integra la Comuna 4. Su perímetro está incluido en el distrito económico llamado Distrito de las Artes que fomenta la creación y desarrollo de actividades económicas relacionadas a lo artístico, pero no así lo histórico patrimonial. Según el censo de 2010 (GCABA 2010), La Boca cuenta con una población total de 45113 personas, 23808 mujeres y 21305 varones que viven en una superficie de 5,02 km², con una densidad de habitantes por km² de 8981,30 habitantes. Dados los antecedentes históricos de La Boca del Riachuelo como puerto natural de la Ciudad, la cuenca baja en su encuentro con el estuario ha sido objeto de estudios arqueológicos entre los cuales se cuentan los trabajos que se citan a continuación por ser directamente relacionados con las colecciones y documentaciones arqueológicas de la región de Boca Barracas y Puerto Madero (Bindi et al. 2007; Chichkoyan et al. 2008; Schávelzon y Weissel 2005; Weissel 2017; 2016; 2015; 2014 a, b y c; 2013 a y b; 2011; 2010, 2009 a, b y c; 2007, 2006, 2004, 2001 a, b, c y d; 1997 a y b; 1996; Weissel y Albertotti

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

2011; Weissel y Bressan 2000; Weissel y Cardillo 2001, Weissel y Novello 1996-1995; Weissel y Willemsen 2002; Weissel et al. 1998; Weissel et al. 2013 y 2011 a; Weissel et al. 2011 b; Weissel et al. 2010; Weissel et al. 2006).

Éstos antecedentes se cuentan como parte de los estudios de licenciatura en Ciencias Antropológicas orientación arqueológica y Doctorales de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires de varias personas entre quienes se encuentran Marcelo Weissel, Eleonora Albertotti, Karina Chichkoyan, Beatriz Rodríguez, Ana Castelli, Julieta Frere. Asimismo la bibliografía indica el trabajo entre profesionales de diferentes áreas del conocimiento. Por último cabe destacar que en los últimos meses se incorporaron nuevos materiales correspondientes a las acciones de la Coordinación y Dentro de Interpretación de Patrimonio Arqueológico y Paleontológico de la Ciudad en la obra Paseo del Bajo que abarcan desde la zona de Retiro, Catalinas Norte y Catalinas Sur sobre la traza de antiguos muelles y ambientes históricos desactivados (riberas y playas de la Ciudad entre los siglos XVI y XIX).

3- Las colecciones

La Coordinación y Centro de Interpretación del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico (CCIAP) dependiente de la Subgerencia de Gestión Patrimonial y Arqueológica están a cargo de la Arquitecta Silvia Rickert. Esta depende de la Gestión Operativa Patrimonio, que en el último año estuvo conducida por la arquitecta Graciela Aguilar y el Licenciado Esteban Leis. La autoridad superior se encuentra en la Dirección General de Patrimonio, Museos y Casco Histórico (de aquí en más DGPMYCH) del Ministerio de Cultura del Gobierno de la Ciudad. El CCIAP dispone de 3 depósitos que comprenden su repositorio de Patrimonio Arqueológico y Paleontológico. Dos en el centro histórico de la ciudad, en la calle Alsina 417 y en la calle Bolívar 466 y otro en el barrio de La Boca en la Avenida Don Pedro de Mendoza 3003, en la llamada Barraca Peña.

Allí se albergan 25 colecciones procedentes de más de 60 yacimientos arqueológicos identificados. A los fines de su descripción cronológica, el registro de colecciones arqueológicas resguardadas por la DGPMYCH en La Boca, incluye materiales fechados para el siglo XVIII (conjuntos y estratigrafías del Riachuelo de los Navíos y pecio de Zencity), el siglo XIX (Vuelta de Rocha registros astillero, muelles, lastre y amarras), el siglo XX (recolecciones Barraca Peña, desguaces navales, registros de muelles y colección de cordelería etno arqueológica).

El inventario de colecciones y bienes arqueológicos registrados en el depósito Barraca Peña corresponden en gran parte al trabajo institucional de la Comisión Pro Rescate Arqueológico de La Boca y Barracas, al de la Secretaría de Cultura del GCABA, y al del Gabinete de Arqueología de la CPPHC entre los años 1997 y 2000.

En el marco de la normativa vigente que estipula el registro de yacimientos, colecciones, objetos y lotes arqueológicos las colecciones reciben una sigla que indica la jurisdicción política en la escala nacional, el número 02, significa Ciudad Autónoma de Buenos Aires; GCABA al gobierno de la Ciudad, SC o MC a Secretaría o Ministerio de Cultura; CPPHC o DGPMYCH según las siglas ya explicadas. A estos códigos se suman en la Tabla N°1 el nombre y la descripción somera de las colecciones. En la Tabla N°2 se presenta el inventario de colecciones por número de cajas, destacando el nombre de la colección, su procedencia, descripción y año de formación. La Tabla N°3, sistematiza el inventario

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

de colecciones que no entran en cajas debido al tamaño de los bienes. A tal fin se describe el nombre de la colección, su nombre, cantidad de piezas, descripción y año de recolección.

N°	Siglas, nombre y descripción
1	<p>SIGLAS: 02-GCABA-SC/PPHC- 4 a 7, 10 a 14, 17 a 21, 24 a 32, 36 y 37, incluyendo los nombres de sitio según numeración PM 1761, PM 3900, PM 800 autopista, PM 900 Arenera, PM Dársena Sur, PM Bajo Puente Pueyrredón Nuevo, Lítico Avenida Don Pedro de Mendoza, Prefectura, Estación de Bombeo 4, Vuelta de Rocha, Plaza Matheu, Lavadero, PM 3300, PM y FM, PM y Hernandarias, PM y Patricios, Gendarmería, Plaza Jilguero, Estación de Bombeo 6, Vuelta de Badaracco, Catalinas Sur, Estación de Bombeo 3, Dársena Sur, Transecta ribera Weissel – Vekstein. Colecciones Obra Control de Inundaciones Boca Barracas. Los barrios de Boca y Barracas son de aporte directo al Riachuelo, con importantes sectores afectados por inundaciones, con cotas inferiores a los niveles del río, provocadas por sudestadas de 2 años de recurrencia. El GCBA realizó obras cuyo objetivo fue el de evitar las afectaciones por sudestadas, sobre la base del proyecto de obras de la costanera de la Boca, desarrollado por el CAI. Se han realizado 6 colectores y 6 estaciones de bombeo con compuertas, que permiten efectuar la descarga por gravedad cuando los niveles del río de la Plata y el Riachuelo así lo permiten y por bombeo cuando los niveles en la descarga son elevados. Esta colección se formó entre los años 1995 y 1997.</p>
2	<p>SIGLA: 02-GCABA-SC/PPHC- 22. Barraca Peña. Desde el primer ingreso a la barraca en el año 1995 se comenzaron variados relevamientos de excavaciones realizadas por la ocupante del predio: Hormaco SA. Las mismas cubrieron diferentes superficies y fueron publicadas en Weissel et al (2006).</p>
3	<p>SIN SIGLA. Cuerdas del Riachuelo. Con base en los trabajos de la ribera vuelta de Rocha, dónde se recuperaron algunos trozos de cuerdas para el trabajo de calafateo y de la jarcia de maniobra de algún buque, se decidió conformar una colección etno arqueológica, es decir contemporánea del año 2006. Para tal fin se recolectaron muestras del depósito de desguace naval de Osvaldo Tacconi ubicado en la calle Magaldi y el Riachuelo en el barrio de Barracas. Inventario Patrimonial Arqueológico en curso.</p>
4	<p>SIN SIGLA. Casa del Sur. Ubicada en la Avenida Don Pedro de Mendoza frente a la ribera y puente Traslador Nicolás Avellaneda, esta colección fue extraída de los cimientos de una columna de hierro en la habitación delantera del edificio. No hay informe, si fotografías. Inventario Patrimonial Arqueológico en curso.</p>
5	<p>SIGLA: 02-GCABA-SC/PPHC-58. General Daniel Cerri 1109. A raíz de una remodelación</p>

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

	<p>por malos desagües del vecino se realizó una excavación de un terraplenado conteniendo fragmentos de enseres domésticos fechados hacia la primera veintena de años del siglo XX.</p>
6	<p>SIGLA: 02-GCABA-SC/PPHC-03 Dique 3 Puerto Madero Obra South Convention Center año 1998. También llamado obra hotel Hilton y que dio lugar a la tesis de licenciatura de Ana Castelli. La colección mayoritaria se encuentra en depósito del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano en su sede del barrio de Belgrano.</p>
7	<p>SIN SIGLA. Garibaldi 1429. En 2017, Durante la remodelación del sector trasero del conjunto de dos casillas de madera, se realizaron unos escalones, cuya excavación produjo unos pocos hallazgos. Inventario Patrimonial Arqueológico en curso.</p>
8	<p>SIN SIGLA. Rocha 901. Esquina Garibaldi y las vías del FC Roca ex FCS y FC a la Boca y Ensenada. Inventario Patrimonial Arqueológico en curso.</p>
9	<p>SIGLA: 02-GCABA-SC/PPHC-07. Vivienda Almirante Brown 38. Sondeo de 2 metros por 2 metros en donde funcionara la casa de Bombas Boca Barracas del proyecto Bateman. Asimismo se identificaron cimientos y conductos de mampuesto pertenecientes a la llamada casa de Mateo Reid, sede del primer club de solteros (ingleses) de la ciudad. Probable casa amarilla, donde habitara el Almirante Brown en cuyos fondos se habría ahogado Elisa Brown.</p>
10	<p>SIGLAS: 02-GCABA-SC/PPHC-44, 45 y 48. IVC-Suarez 501-Brandsen 626-Palos 460.</p>
11	<p>SIN SIGLA. Estación Sola. Muestra de sedimentos de estratigrafía de excavación arqueológica en la estación Sola, proyecto Búsqueda de la Primera Buenos Aires. Inventario Patrimonial Arqueológico en curso.</p>
12	<p>SIN SIGLA. Irala 1162. Muestra de un mueble – sillón quemado. Casa Museo Atelier Celia Chevallier. Inventario Patrimonial Arqueológico en curso.</p>
13	<p>SIGLA: 02 -GCBA-SC/PPHC-04. Avenida Montes de Oca y Río Cuarto. Muestra de sedimentos de excavación de obra de ingeniería hidráulica sistema Boca – Barracas.</p>
15	<p>SIN SIGLA. Obra Readecuación del Emisario Principal de la Cuenca C perteneciente a Boca-Barracas. 2008-2009. Colectores Pluviales Secundarios e Instalación de nuevos sumideros. A lo largo de la intersección de las calles Necochea y Aristóbulo del Valle. En el marco del Plan Director faltaba ejecutar un conducto aliviador y una estación de bombeo obras que finalizaron en el año 2009. La red secundaria proyectada por el CAI que fue licitada por el GCBA y comprende las obras en las cuencas C, G y Z4. Inventario Patrimonial Arqueológico</p>

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

	en curso.
16	SIN SIGLA. Villarino. A raíz de una excavación hidráulica se recolectó una colección pequeña de fragmentos de enseres domésticos. Inventario Patrimonial Arqueológico en curso.
17	SIGLA: 02-GCABA-SC/PPHC-33. Fabrica Argentina de Alpargatas – Compañía de Gas de Barracas circa 1875. Lamadrid esquina Azara.
18	SIN SIGLA. Obra Calle Magallanes, llamada calle de los Artistas, entre Garibaldi y del Valle Iberlucea, se excavó la vía pública, de donde se separaron rocas rodadas y angulares de dimensiones considerables. Las mismas fueron extraídas del sector más próximo a Caminito. Inventario Patrimonial Arqueológico en curso.
19	SIN SIGLA. Casa del Sur - Desguace ACUMAR PNA. Conjunto de salvavidas que componían la colección decorativa de la cantina “La Barca de Bachicha”. Inventario Patrimonial Arqueológico en curso.
20	SIN SIGLA. Puesta en seco y/o Desguace ACUMAR PNA. A través de la licitación del Estado Nacional se ralearon, pusieron en seco y desguazaron 14 embarcaciones, contando varias chatas, remolcadores y un pesquero. Inventario Patrimonial Arqueológico en curso.
21	SIGLA: 02-GCABA-SC/PPHC-54. Pecio Obra Zensity Dique 1 Puerto Madero. Incluye a los restos de una embarcación mercante enterrada en Barraca Peña, doce toneladas de piedras y corales usados como lastre, cuatro cañones y colección arqueológica, estos dos últimos en depósito de la calle Bolívar al 400.
22	SIGLA: 02-GCABA-MC/DGPMYCH-194/197 Obra Paseo del Bajo. Correspondientes al primer Muelle de Pasajeros de la Ciudad (1855) calle Perón, al muelle “The Catalinas Warehouses and Mole Company” (1872) calles Antártida Argentina y a un muelle indeterminado próximo a la aduana vieja (fin siglo XIX).
23	SIN SIGLA. Obra Av. Córdoba 120. 5 maderámenes o pilotes y vigas duros, probable quebracho de muelle del convento de las Catalinas (siglo XIX).
24	SIGLA: 02-GCABA-SC/PPHC-14: Colección Quinquela, formada por objetos pertenecientes al Museo de Bellas Artes de La Boca Benito Quinquela Martín. En el año 2003, en el marco de instrumentación de los registros de patrimonio arqueológico, se registraron una serie de elementos producto de la tarea de restauración de dos mascarones de proa, una azada utilizada en carpintería expuesta en la antigua sala de Mascarones de Proa Américo Bonetti, y un tornillo no entregado de la Orden del Tornillo

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

	(fotos). Depósito en Museo Quiquela.
25	SIGLA: 02-GCABA-DGPMYCH/186. Mención aparte merece la colección Obra Nueva Fundación Andreani, pues integró dos etapas de investigaciones.

Tabla N°1 el nombre y la descripción somera de las colecciones.

INVENTARIO DE COLECCIONES POR NÚMERO DE CAJAS

NOMBRE COLECCIÓN	PROCEDENCIA	CAJAS	DESCRIPCIÓN	AÑO
Obra Control de Inundaciones de Boca Barracas	RIBERA NORTE DEL RIACHUELO	60	PLS-VRS-PMs-9 cadenas de muelle-elementos ferroviarios, laborales y domésticos-Vuelta de Rocha, Badaracco y Berisso-calle Lavadero	1995-1997
Barraca Peña	Sectores varios	19	muestras varias	1995-2019
Cuerdas del Riachuelo	TACCONI	9	Etnográfica	1997-2019
Casa del Sur	Cimentación columna de vivienda	3	sistema constructivo	2007
Cerri 1109	Terraplén vivienda	1	muestras varias	2005
Garibaldi 1429	Terraplén vivienda	1	muestras varias	2017
Rocha 901	Terraplén vivienda	1	muestras varias	2006
Vivienda AB 38	Infraestructura albañal vivienda	5	muestras varias	1998
IVC-Suarez 501-Brandsen 626-Palos 460	Terraplenes viviendas	41	muestras varias	1999
Estación Sola	Terraplén ferroviario	1	muestras sedimentos	2006
Irala 1162	Producto de incendio	1	muestras varias	2006
Montes de Oca y Río Cuarto	Terraplenes vía pública	1	muestras varias	1997
Obra Emisario cuenca C La	Terraplenes vía	8	muestras varias	2008

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Boca	pública			
Villarino	Terraplenes vía pública	1	descartes RSU	1997
Fabrica Alpargatas	Terraplén industrial	1	Sedimentos-calzado	2004
TOTAL CAJAS EN DEPÓSITO BARRACA PEÑA:		153		

Tabla N°2 presenta el inventario de colecciones por número de cajas, destacando el nombre de la colección, su procedencia, descripción y año de formación.

INVENTARIO DE COLECCIONES POR PIEZAS GRANDES EN BARRACA PEÑA (NO ENTRAN EN CAJAS)

NOMBRE COLECCIÓN	ID	PIEZAS	DESCRIPCION	AÑO
Obra Calle Magallanes	Lastre	20	rocas graníticas rodadas y angulosas	2006
Casa del Sur y Desguace ACUMAR PNA	Salvavidas	6	salvavidas individuales redondos y cuadrangular	2007
Puesta en seco y/o Desguace ACUMAR PNA	Embarcaciones	10	escobenes-quilla-bitas-caldera	2007
Pecio Obra Zencity Dique 1 Puerto Madero	Restos nave naufragada	43	quilla barco + piezas madera sueltas + 30 bolsas lastre roca + roca a granel + lastre coral	2008
Obra Paseo del Bajo	4 Muelles sobre Estuario	60	pilotes fragmentados punta metal diamante - hacha y madera	2018-2019
Obra Av. Córdoba 120	1 Muelle	5	pilotes y vigas en madera dura	2019
TOTAL PIEZAS GRANDES:		144		

Tabla N°3, sistematiza el inventario de colecciones que no entran en cajas

4- Reflexión

Este texto presentó de manera significativa e indicativa los bienes arqueológicos según su siglado y resguardo indicado por la aplicación de la ley nacional de protección del patrimonio arqueológico en la ciudad de Buenos Aires con la intención de constituirse como bienes comunes de valoración y beneficio social para habitantes e interesados. En este sentido se hace pública la preservación y significación de los bienes resguardados y descriptos. En función de los recursos arqueológicos sus significados son relevantes para las áreas del conocimiento de la cultura, la historia, la ciudad y puerto, y las arqueologías urbanas, portuarias, marítimas y costeras que se reúnen en el campo de las ciencias del patrimonio.

5- REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

Proyectos de referencia

2018 – 2002. Proyecto Arqueología Obra Nueva Fundación Andreani La Boca. Fundación de Historia Natural “Félix de Azara” Museo Arqueológico de La Boca Museo Conventillo Marjan Grum, Proyecto 194 permiso investigación DGPMYCH GCABA.

2004. Declaración N° 2559 Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires. Fomento y Desarrollo Turístico de La Boca 28 de octubre de 2004, que promueve el desarrollo de políticas activas en el marco de los objetivos planteados por el art. 3° de la Ley N° 600, para la puesta en marcha del proyecto de Fomento y Desarrollo Turístico de La Boca.

1999. Obra Saneamiento Habitacional de La Boca. Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. GCBA. Convenio Comisión Municipal de la Vivienda - Teximco SA y Carbe SA.

1998. Obra South Convention Center. Dique 3 Puerto Madero. Convenio Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires - Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano.

1998. Obra Cruce del Riachuelo Autopista Buenos Aires La Plata, sector Dársena Sur, Barrio de La Boca. Convenio Centro de Gestión y Participación III - CCI Construcciones.

1998. Declaración N° 4245/1998 Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires que promueve la creación de la “Estación Arqueológica y Faro / Mirador Antiguo Puerto del Riachuelo”.

1997. Obra Control de Inundaciones y Desagües Pluviales, sección Plaza de los Suspiros Vuelta de Rocha del Riachuelo. Convenio Centro de Gestión y Participación III - Secretaría de Cultura GCBA - Fundación Museo Histórico de La Boca - Comisión Pro Rescate Arqueológico de La Boca y Barracas-Gualtieri SA.

1996. Resolución 51.197 Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, 12 de diciembre de 1996. Inclusión trabajos arqueológicos pasantes convenio GCABA – FF y L UBA.

BIBLIOGRAFÍA

Bindi, Mariano; Cañaverl, Gustavo; Weissel, Marcelo. 2007. Sirena y Riel. Barraca Peña sigue ahí... Aproximaciones a una historia del conjunto ferro-portuario Barraca Peña. UETLB Ministerio de Producción GCABA.

Chichkoyan, Karina; Lanata, José Luis; y Weissel, Marcelo. 2008. El lado oscuro del consumo. Zooarqueología en contextos urbanos de la ciudad de Buenos Aires durante siglo XIX. En: "Zooarqueología hoy. Encuentros Hispano-Argentinos" editado por J. Carlos Díez, Universidad de Burgos. Pp. 163 - 177.

García, Analía; Marcelo Weissel; Guida Johnson, Bárbara; Zuleta, Gustavo. 2016. Patrones de la Cuenca: Patrimonio Cultural y Crisis Ambiental en el Río Matanza Riachuelo. Revista La Zaranda de Ideas 14. Pp. 25 – 40.

GCABA Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA) sobre la base de datos de INDEC - CNPhyV 2010.

Schávelzon, Daniel y Weissel, Marcelo. 2005. Guía del Patrimonio Arqueológico de la Ciudad de Buenos Aires. Dirección General de Patrimonio - Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. GCABA.

Weissel, Marcelo. 2017. La abstracción del Tango y del pecio de Zencity, dos polémicas para la arqueología urbana de Buenos Aires. A Revista História: debates e tendencias. Dossie Arqueologia e Cultura Material Revista Historia debates e tendencias. UPF, Brasil. História: Debates e Tendências – v. 17, n. 1, jan./jun. 2017, p. 55-72.

Weissel, Marcelo. 2016. Sujetos y objetos en casas de Madera: el Museo Arqueológico de La Boca. Revista Perspectivas Metodológicas N° 17 Vol. 1. Universidad Nacional de Lanús. Pp. 85-95. <http://revistas.unla.edu.ar/epistemologia/article/view/1055/1001>

Weissel, Marcelo. 2015. Y la nave va... arqueología pública en la ciudad. Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano - Series Especiales N° 2 Vol. 3: 119-132.

2014. Weissel, Marcelo. El Museo Arqueológico de La Boca. Objeto digital y subjetivación de una habitación de madera. En Mercedes Garzón Maceda (Comp.) Museos en edificios patrimoniales: ponencias y comunicaciones, pp.: 45-52. Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio.

Weissel, Marcelo. 2014. El trabajo arqueológico en La Boca del Riachuelo. Complejidad Pre política del Patrimonio Público a lo largo de 18 años. Ms.

Weissel, Marcelo. 2013. Hallazgo de un naufragio en La Boca del Riachuelo. Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano - Series Especiales. N°1 (3). Pp. 29-37.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Weissel, Marcelo. 2009. Arqueología de La Boca del Riachuelo. Puerto Urbano de Buenos Aires, Argentina. Buenos Aires, Fundación de Historia Natural "Félix de Azara". Buenos Aires, Vázquez Mazzini Editores.

Weissel, Marcelo. 2009. Souvenirs de Buenos Aires. Momias en el Riachuelo y Obeliscos en el centro. En AVC Paisaje Cultural de Buenos Aires, Paseos por la Ciudad de Buenos Aires. Silvia Alderoqui (Ed.). Ministerio de Educación GCABA. Pp. 14.

Weissel, Marcelo. 2009. Arqueología del puerto de Buenos Aires. En: "Hablemos de Puertos. La Problemática portuaria desde las ciencias sociales". José Mateo y Agustín Nieto (Comps.). Grupo de Estudios Sociales Marítimos Universidad Nacional de Mar del Plata. Pp.: 109-118.

Weissel, Marcelo. 2007. ArqueoBoca: Estación Científica Riachuelo. Turiciencia 2006. http://www.turismoymercado.com/ver_items_descrip.asp?wVarItem=760

Weissel, Marcelo. 2004. Nadie lo hubiera hecho: Rescate de la arqueología ferropuertuaria en la ribera norte del Riachuelo. Tramo La Boca – Barracas. Capital Federal. En: "Mosaico, Trabajos de Antropología Social y Arqueología". Editora: Mariana Carballido Calatayud. Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano – Fundación de Historia Natural "Félix de Azara" Universidad CAECE. Pp. 233-244.

Weissel, Marcelo. 2001. Puerto al fin. Informe de las tareas realizadas en el barrio de La Boca del Riachuelo. Enero/Julio 1999. En: "Actas del III Congreso Argentino de Americanistas", Buenos Aires 1999. Sociedad Argentina de Americanistas. Pp. 427-458.

Weissel, Marcelo. 2001. Informe "Arqueología del Puerto de Buenos Aires en el Riachuelo". Barraca Peña, Hormaco SA. La Boca.

Weissel, Marcelo. 2001. Metodologías y alcances sociales de la práctica profesional en arqueología urbana e industrial en la Argentina. En: "Ponencias del Tercer Coloquio Latinoamericano sobre Rescate y Preservación del Patrimonio Industrial", a cargo de Jaime Migone Rettig y Antonino Pirozzi Villanueva. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. Comité Nacional Chileno para la Conservación del Patrimonio Industrial. Santiago de Chile. Pp. 307-318.

Weissel, Marcelo. 1997. Arqueología Histórica en la Vuelta de Rocha del Riachuelo. Capital Federal de la República. En: "Actas del II Congreso Argentino de Americanistas", Buenos Aires. Sociedad Argentina de Americanistas. Pp. 553-584.

Weissel, Marcelo. 1997. Arqueología Urbana en el barrio de La Boca. El Mantenimiento del Relleno de las Oquedades de Tapas de Bocas de Registro de Servicios Urbanos del Radio Antiguo de Provisión y Desagüe de Aguas de la Capital Federal de la República Argentina. Revista Noticias en Antropología y Arqueología. Número 13. Abril. www.naya.org.ar

Weissel, Marcelo. 1996. En la Boca del Ratón. Bosqueja un Microemprendimiento Arqueológico. En: "Revista Noticias en Antropología y Arqueología". Número 9. Noviembre.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Weissel, Marcelo y Albertotti, Eleonora. 2011. Así empezó la ribera. Un estudio de caso desde la cuenca baja del Riachuelo. En coautoría con E. Albertotti. Pp. 123-132. En: Temas y Problemas de la Arqueología Histórica Tomo II. Mariano Ramos, Alicia Tapia, Fabián Bognani, Mabel Fernández, Verónica Helfer, Carlos Landa, Matilde Lanza, Emanuel Montanari, Eugenia Néspolo, Virginia Pineau (Eds.)

Weissel, Marcelo y Bressàn, Antonio. 2004. Ecoturismo urbano: arqueólogos del Puerto Riachuelo Boca-Buenos Aires <http://www.gestioncultural.org/gc/boletin/2004/boletinArqueoturismo.htm>

Weissel, Marcelo y Cardillo, Marcelo. 2001. Malacología y Procesos de Formación. El caso Arqueológico del sitio Vuelta de Rocha en el marco general de los barrios de La Boca y Barracas. En: "Separata Revista Nótulas Faunísticas". Segunda serie, número 7. Buenos Aires.

Weissel, Marcelo y Willemsen, Pablo. 2002 La génesis del emporio. Informe final de actividades Fundación Andreani. Ms.

Weissel, Marcelo; Cruz, Jimena; Ozàn, Ivana; Smith, Marina; Valladares, Valeria. 2006. *Apropiación material del espacio por la actividad social: oficios y ámbito doméstico en Barraca Peña, La Boca*. En: Continuidad y Cambio Cultural. Actas del III Congreso Nacional de Arqueología Histórica. María teresa Carrara (Compiladora). Pp. 101-110.

Weissel, Marcelo; Elkin, Dolores; Argüeso, Amaru; Dellino, Virginia. 1998 Informe Preliminar. Hallazgos Arqueológicos en Puerto Madero. Dique 3 (Obra: South Convention Center). Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires - Instituto Nacional de Antropología. Ms.

Weissel, Marcelo; Juncos, Agustina; Rañi, Marina; Serrano, Luis; Lavecchia, Cecilia. 2013. Análisis ambiental de materiales botánicos del naufragio de Zencity. Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano N°24 Series Especiales. N°1 (3). Pp. 121-131.

Weissel, Marcelo; Juncos, Agustina; Rañi, Marina; Serrano, Luis; Lavecchia, Cecilia. 2011. Un naufragio de Buenos Aires en perspectiva ambiental. Criterios de organización de la colección botánica. En: Arqueología Histórica en América Latina. Perspectivas desde Argentina y Cuba. Mariano Ramos y Odlanyer Hernández de Lara (eds.) UNLu. Pp. 75-86.

Weissel, Marcelo; Moreno, Carlos; D'Onofrio, Haydeé. 2010. Bajo las Baldosas de Barraca Peña. Centro de Preservación del Patrimonio del Riachuelo. Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. GCABA.

Weissel, Marcelo y Giacchino, Adrián. 2009. *Barraca Peña, sanear el Riachuelo y conservar el patrimonio histórico*. En: Patrimonio Urbano II. Experiencias en Ciudades. Ministerio de Desarrollo Urbano. Buenos Aires, GCABA. Pp. 221-223. http://ssplan.buenosaires.gob.ar/libros/patrimonio_urbano2/index.html.

Weissel, Marcelo y Novello, Jorge. 1996-1995. Informe Arqueología en la Obra de Control de Inundaciones de La Boca y Barracas. Comisión Pro Rescate Arqueológico de La Boca y Barracas- Gualtieri SA.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Weissel, Marcelo; Valentini, Mónica; García Cano, Javier. 2011. Arqueología de un barco en Buenos Aires. Pp. 31-40. En: Perspectivas de la Educación Intercultural desde la Antropología y la Arqueología. Alicia Campos, María Teresita de Haro, Ana María Rocchietti, María Andrea Runcio y Odlanyer Hernández de Lara (Editores). Actas del IV Coloquio Binacional Argentino – Peruano. Centro de Investigaciones Precolombinas. Buenos Aires.

ÍNDICE

LIC. VÍCTOR G. FERNÁNDEZ.

El día que los puertos llegaron a La Boca. (Página 4)

MARCELO WEISSEL

En La Ribera. Reflejos Activos del Patrimonio Cultural Portuario Atlántico. (Página 6)

GUSTAVO GABRIEL ALVES, MARÍA FERNANDA GAZZO

Las ciudades portuarias regionales y su vinculación con el comercio internacional: la ciudad de Campana como caso testigo.
(Página 10)

DRA. ARQ. MARÍA AVERSA

El Paisaje Urbano- Portuario en relación a las actividades económico-productivas. Multitemporalidades emergentes en la construcción de la identidad de Puerto La Plata. (Página 18)

LIC. CINTIA OLIVERIO, LIC. CLAUDIA BARACICH

La Boca: ciudad portuaria, identidad migratoria. (Página 36)

ESTEBAN ALI BROUCHOUD, PAULA CALANDRÓN, SEBASTIÁN IMPOSTI, MAURO SAIZ REALES, RODRIGO SOTO BOUHIER, MICAELA ROSSI, AXEL REX WEISSEL

La Boca No Sólo Un Puerto. (Página 57)

GUSTAVO CHALIER Y BRUNO ROHU

Los cajones de la memoria: testimonio físico de la construcción del puerto de Arroyo Pareja. (Página 65)

MIGUEL ÁNGEL DE MARCO

Una revalorización de las dimensiones del complejo portuario de Rosario a través de fotografías, mapas y planos de época.
(Página 84)

MARIANA FERNÁNDEZ OLIVERA Y LORENA MARINA SÁNCHEZ

El paisaje portuario marplatense: reflexiones para su revitalización desde el legado conservero y el turismo. (Página 116)

LIC. FLAVIA MARISOL FRIGO

Concordia: rol geopolítico del puerto hacia la construcción de una identidad portuaria. (Página 133)

JOSÉ LUIS JOFRÉ

El modelo ANY-ARTEFACT para el estudio de las Ciudades Portuarias Regionales. El caso de la Ciudad ferro-portuaria de Palmira, Mendoza, Rep. Argentina. (Página 151)

VIVIANA LEONARDI, SILVINA ELÍAS, PATRICIA AUDINO

El Puerto de Ingeniero White: La Importancia de sus museos en la activación del patrimonio. (Página 162)

THOMAS MASSIN

El patrimonio portuario en las periferias metropolitanas: una relación compleja con la ciudad. El ejemplo de Campana-Zárate. (Página 184)

MOR NDAO Y MOUSSA WELE

Le port de Dakar : évolution technologique et patrimoine historique sous-marin d'une station atlantique internationale. (Página 199)

ENRIQUE ROBIRA

El puerto de Buenos Aires en las fuentes documentales del Archivo Histórico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (Página 226)

LUCAS SÁEZ GONZÁLEZ

El sol siempre sale por el Cabanyal. Historia del barrio mariner y su relación con la ciudad de Valencia. (Página 235)

IGNACIO SUAY MATALLANA

Química, fraude y patrimonio portuario: el laboratorio aduanero de Lisboa 1880-1930. (Página 252)

MARCELO WEISSEL

Colecciones Arqueológicas del puerto en La Boca del Riachuelo. Buenos Aires. (Página 265)